

#Aeroméxico

# Tras los pasos de Mexicana

**La aerolínea está al borde de la quiebra, pero esto no es nuevo para esta empresa que ha sido blanco de millonarios rescates por parte del gobierno**

**POR GEORGINA HOWARD**  
@gilhosan

**A**hogada en un esquema laboral que la ha puesto varias veces al borde de la crisis, Aeroméxico enfrenta el reto de mejorar sus finanzas para no seguir la misma ruta de Mexicana de Aviación.

El propio secretario de Comunicaciones, Eduardo Ruiz Esparza advirtió a la aerolínea que si no mejora su situación económica y laboral enfrentará una situación muy difícil que la puede llevar a la quiebra.

Pero Aeroméxico nunca ha sido una empresa sana, y tampoco es la primera vez que enfrenta problemas económicos.

Varias veces ha quebrado y se han dilapidado millonarios recursos públicos por parte del gobierno para que salga a flote, solo de manera temporal.

Aunque han sido varios los funcionarios que han tenido bajo su dirección las riendas de la aerolínea, ninguno ha logrado sanearla.

Con excepción de Alfonso

Pasquel, todos los demás se dedicaron a ponerle el anclaje suficiente para que la empresa solo salga a tomar aire y regrese nuevamente al fondo.

Pero lo que más la ha hundido son las malas negociaciones en materia laboral, porque su contrato colectivo "es leonino e impagable", advierte Gabriel Reyes Orona.

El exprocurador Fiscal de la Federación recuerda que en los 90 el gobierno destinó grandes cantidades de recursos públicos para el rescate de su aerolínea bandera.

Salió adelante, pero no por una reestructura financiera, aclara Reyes Orona, sino por "las carretas de dinero" que recibió.

En el nuevo siglo, su situación económica volvió a empeorar y el IPAB vendió "nuevamente espejitos".

Sabía que Aeroméxico "estaba tocada de muerte" y que requería grandes cantidades de recursos para mantenerse operando, asegura Reyes Orona a Reporte Indigo.

En ese entonces, Manuel Rodríguez Arregui, subsecre-

tario de Transporte de la SCT de 2006 a 2008 y con fuertes vínculos con Aeroméxico, tomó decisiones sesgadas que implicaron la pérdida de 20 mil empleos en el sector aéreo.

Ese funcionario, de manera infundada y manipulada, decidió "desde su escritorio" qué empresas aéreas sobrevivirían y cuáles no, lo que implicó la desaparición de siete compañías.

Pero la decisión se tomó, denuncia Reyes Orona, solo para que Aeroméxico pudiera sobrevivir un sexenio más.

Hoy vuelve a enfrentar las mismas condiciones laborales, técnicas y operativas que hicieron que Mexicana no pudiera salir adelante.

El exprocurador Fiscal considera que si el tema laboral no se arregla de manera pronta, Aeroméxico puede correr la misma suerte que Mexicana.

Y esto se agrava con la salida del grupo de Roberto Hernández y la entrada de otro empresarios que aun cuando exitoso, no tiene experiencia en el sector.



**7** compañías aéreas cerraron mientras Manuel Rodríguez Arregui fue subsecretario de Transporte de la SCT

**20,000** empleos en el sector aéreo se perdieron cuando el funcionario decidió 'desde su escritorio' qué empresas sobrevivirían



**Aeroméxico** nunca ha sido una empresa sana, ha tenido varios problemas económicos.



## La era de Eduardo Tricio

Hay dos etapas importantes en la vida de Aeroméxico.

Una, en la que el grupo de Roberto Hernández, exdueño de Banamex -violando la ley del IPAB- pudo hacerse de la línea aérea.

Y la etapa actual, donde un nuevo grupo de control está emergiendo, y de manera velada la familia Banamex comienza a salir de la empresa aeronáutica.

Eduardo Tricio, presidente de Grupo Lala, siempre ha sido accionista de Aeroméxico, pero hoy es accionista mayoritario.

Aunque exitoso en el mercado lechero, no es un conocedor de la aviación y su mayor desafío será llevar a buen puerto la negociación laboral en la aerolínea, dice Reyes Orona.

Mucho se habla de la inminente salida de Andrés Conesa de Aeroméxico y algunos especialistas del sector ya lo dan por un hecho.

Pero el cambio de control implicará una nueva curva del proceso de aprendizaje y el resultado, alerta, puede ser devastador.

Reyes Orona recuerda que el Grupo Banamex no solo aportaba cantidades de dinero sino también las relaciones políticas Hernández.



FOTO: CUARTOSCURO

## Eduardo Tricio, presidente de Grupo Lala, es ahora accionista mayoritario. Aunque exitoso en el mercado lechero, no es un conocedor de la aviación

Mediante acuerdo con Rodríguez Arregui pudo eliminar la competencia, no mediante la eficiencia, sino a través de la manipulación de relaciones políticas de alto nivel.

“Habrá que ver si el dueño de Lala tiene las mismas capacidades de negociación. Hoy día no se habla del sustituto de Conesa, pero sí se habla de su segura salida”, refiere.

## Mexicana, quiebra controlada

Mexicana de Aviación enfrenta un proceso a la deriva y lo único que se ha hecho es permitir que Gastón Azcárraga eluda sus responsabilidades.

“Lo que ha sucedido con Azcárraga es política, económica y socialmente inaceptable”, advierte Reyes Orona.

Mexicana está en un proceso irreversible, en una indefinición que puede interpretarse como una “quiebra controlada”.

Fue muy claro que durante el gobierno de Felipe Calderón se tapó y cubrió la huida de Gastón Azcárraga y los procesos se mandaron a la indefinición, señala.

Hasta ahora, denuncia Reyes Orona, no se han podido conocer cuáles son esos acuerdos con la familia Calderón-Zavala que protegen a Azcárraga.

Fecha <b>10.02.2014</b>	Sección <b>Primera</b>	Página <b>18-19</b>
----------------------------	---------------------------	------------------------

# Una industria en crisis

El 2009 fue el año más difícil para las aerolíneas mexicanas.

Además de la turbulencia financiera que se vivió a nivel mundial y que redujo los viajes de negocios, la influenza AH1N1 impactó negativamente al turismo.

Esto afectó la estabilidad económica de las compañías, principalmente de Mexicana de Aviación, la segunda aerolínea más grande del país.

Se sumó al paro que desde junio de 2009 mantenía Aviaca, luego que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) le suspendiera sus 25 aeronaves por la ausencia de un plan integral de inspección.

Dos años antes, en marzo de 2007, la dependencia había cancelado definitivamente la licencia de vuelo a Líneas Aéreas Azteca, por no cumplir con los estándares de seguridad requeridos.

Aerocalifornia, Avolar y No-

vaAir corrieron la misma suerte, mientras que las aerolíneas regionales Alma de México y Aladia quebraron.

Las empresas que lograron mantenerse en el aire fueron Aeroméxico, Interjet, Volaris, VivaAerobus, Aeromar y Magnicharters, que acapararon la demanda.

Interjet, que hace tres años contaba apenas con una participación de mercado del 12.9 por ciento, ahora tiene el 25.7 por ciento.

Volaris pasó de 13.9 a 22 por ciento; VivaAerobus, de 9 a 12.4; Magnicharters de 1.4 a 3.1, mientras que Aeroméxico solo elevó su participación 2.8 puntos, al alcanzar el 34.6 por ciento del mercado.

Las aerolíneas extranjeras también se beneficiaron con la salida de Mexicana, su participación en el mercado mexicano pasó de 34 por ciento en 2008 a 40 por ciento en 2011.



**Solo seis empresas** lograron mantener el vuelo tras la crisis.

## Los favores políticos

Dada su complejidad, la industria de la aviación ha sido utilizada para hacer favores políticos.

Por esa razón, se crearon las líneas aéreas de bajo costo que hoy le están dando la puntilla a Aeroméxico.

Y es que el principio de "línea bandera" se ha dejado de respetar, asegura Gabriel Reyes Orona.

En su opinión, lo que sucede ahora en el sector es que hay grupos políticos de interés detrás de esas empresas.

La combinación no puede ser peor, las tarifas son criminales en las rutas privilegiadas del mono-

polio regional y el territorio na-

**Aeroméxico nunca ha sido una empresa sana, y tampoco es la primera vez que enfrenta problemas económicos**

cional está muy mal cubierto en términos de rutas, señala.

Las malas decisiones de la SCT en el calderonato, dice, acabaron con la industria aérea del país.



FOTO: PROCESO

Desde febrero del año pasado se hablaba de cambios.

## Un cambio anunciado

La llegada de Eduardo Tricio a Aeroméxico se negoció desde febrero del 2013, cuando el presidente de Grupo Lala adquirió el 20.19 por ciento de los títulos de la aerolínea en conjunto con Valentín Díez Morodo.

Esta compra se dio luego de que Banamex decidió vender más de la mitad de las acciones para quedarse solo con 16.11 por ciento.

Con esta operación, ningún consejero, excepto Tricio, tiene una participación accionaria

superior a 10 por ciento.

Tricio participó en la compra de la aerolínea en 2007 y desde entonces han invertido en ella.

Tras la salida de Mexicana de Aviación, una parte importante del mercado aéreo mexicano fue acaparado por compañías extranjeras.

De ahí que la adquisición de nuevos aviones por parte del grupo forma parte de una estrategia de negocios que permita recuperar parte de este tráfico.