



Innovadores y cosmopolita

23 de agosto de 2010

MEXICANA

El problema en Mexicana de Aviación estalló cuando el gobierno rechazó ser su aval en un crédito de 60 Millones de dólares.

Éste formaba parte de un bono estructurado por 250 Millones de dólares.

Después de la incertidumbre sobre el futuro de la línea Aérea Mexicana de Aviación, finalmente el fin de semana se anunció que tiene nuevo dueño.

Grupo Industrial Omega y Grupo Arizan, parte del grupo de empresarios mexicanos que conformaron Tenedora K, adquirieron el 95% de Nuevo Grupo Aeronáutico.

Este grupo controlaba Mexicana de Aviación, Mexicana Click y Mexicana Link.

El 5% restante de las acciones son propiedad de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA).

La compra fue una operación asesorada por el operador de fondos de inversión de capital privado, Advent International.

El Grupo Industrial Omega, cuyo Presidente de Consejo es Andrés Rozental, está dedicado al negocio de los bienes y raíces.

El embajador Andrés Rozental tiene experiencia como consejero de Aeroplazas con presencia en los aeropuertos de Puerto Vallarta y Los Cabos.

El principal accionista de Grupo Industrial Omega es Luis Andrés Holzer Neumann.

Él es presidente de los Consejos de Administración de Consorcio Industrial, Inmobiliaria Coapa Larca y Consorcio Inmobiliario Metropolitano.

También es miembro de los Consejos de Administración de Casa Domit, Opequimar, Aeroplazas, GESSA e Industrial Nacional de Relojes Suizos.

Por otro lado, el Grupo Arizan, está dedicado al negocio de distribución de automóviles y está representada por Vicente Aristegui.

Aristegui fue integrante de Almacenadora del Valle de México, filial de Cabezut Grupo Mexicano que además tiene Air Carga y almacenes en los principales aeropuertos del país.

Ariztegui Andreve además es Consejero en Satélites Mexicanos (Satmex) y de una empresa denominada Nextrade.

Además participó, con Agustín F. Legorreta, en la creación del Grupo Financiero Inverlat en 1992.

Mexicana tiene 89 años en el mercado y actualmente transporta cerca del 40% del pasaje en y desde vuelos nacionales.

Sin embargo, esta compra no resolvió la crisis de la aerolínea, pues aún hay asuntos laborales, financieros y operativos que están pendientes.

Se parte de un hecho: la aerolínea debe a diversos acreedores seis veces más de lo que vale.

Se pretenden fijar 100 días para reestructurar el plan de negocios del Grupo Mexicana de Aviación.

Esto significa evaluar la empresa, redefinir las rutas que son realmente comerciales, llegar a acuerdos sindicales, reestructurar pasivos y lanzar la nueva empresa.

El combustible para volar el equipo disponible se acaba este miércoles y el proceso para comenzar la reestructura puede tardar varias semanas o meses.

En los próximos días, los nuevos propietarios se ocuparán de la reestructuración de la deuda y las operaciones, así como la renegociación del contrato colectivo de trabajo.

El adeudo que arrastra Mexicana es de 18 mil millones de pesos y entre sus principales acreedores se encuentran el Banco Nacional de Comercio Exterior y Banorte.

También tiene deudas con Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y otros prestadores de servicios

Hasta ahora no se han dado cifras acerca del precio de la venta, ni cuanto piensan invertir los socios para salvar a la empresa.

Diputados Federales han pedido que se revise a fondo la participación del fondo Advent en la venta de Mexicana.

La ley impide que quien participa en aeropuertos lo haga a su vez en el transporte aéreo y Advent sí tiene participación en aeropuertos, por lo que no podría tener más del 5%.

Entre las propuestas para salvar Mexicana están la de reducir de hasta 50% de la planta de sobrecargos que prestan sus servicios en ambas empresas.

O bien un porcentaje menor aplicando medidas como permisos sin goce de sueldo, trabajo escalonado, e incluso, algo parecido a los paros técnicos.

En Mexicana de Aviación trabajan mil 300 sobrecargos y cerca de 200 en Click.