

TRES AÑOS EN TIERRA Y LOS PENDIENTES SE ACUMULAN

Interjet demora su vuelo

Espera Del Valle apoyo de fondos, quitas de deuda y periodos de gracia

DORA VILLANUEVA

Tres años se cumplen desde que Interjet –en algún momento la aerolínea con mayores operaciones en México– dejó de volar. La compañía llegó a diciembre de 2020 asfixiada por deudas, la pandemia y una falta de liquidez que la agotaron al punto de que más allá de los adeudos con trabajadores, autoridades y proveedores, no tuvo más crédito para cargar turbosina.

Alejandro del Valle, presidente del consejo de administración de ABC Aerolíneas (Interjet) –compañía que en abril de 2023 fue declarada en quiebra–, sigue haciendo suyo el discurso sobre el concurso mercantil, presentado en primer lugar por terceros; aventura nuevos plazos para que la empresa vuelva a operar; al tiempo que hace campaña para que se liquide una fracción del laudo laboral, se garantice el resto, y con ello exista la posibilidad de levantar la huelga.

El que Interjet vuelva a volar “entre febrero y marzo” –el nuevo pronóstico del directivo–, depende de una serie de condiciones –divulgados por del Valle– que aún no se concretan, ni están firmes las negociaciones, al menos no con las instituciones del gobierno federal a las que se les debe.

Estos supuestos ideales que Del Valle difunde incluyen que entre suficiente dinero para liquidar el laudo laboral de los 4 mil 114 trabajadores sindicalizados que se fueron a huelga (o se logre un acuerdo suficiente para levantar el paro), que el Servicio de Administración Tributaria (SAT) –una de las varias autoridades acreedoras de la empresa– dé un periodo de gracia de hasta 36 meses para comenzar a pagar, y que los acreedores privados acepten una quita de hasta 99 por ciento.

En entrevista con *La Jornada*, el empresario acusa que el síndico Alfonso Ascencio Triujeque –el mismo que llevó el proceso de Mexicana– no ha tomado el dinero de una cuenta del Banco del Bienestar a nombre de ABC Aerolíneas para comenzar a pagar a los trabajadores. En octubre, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones

y Transportes (SICT) informó que se habían recuperado 353 millones de pesos para este fin, Del Valle comenta que ya suman 409 millones.

Ninguno de los montos, ni el anunciado por la SICT ni el dado por Del Valle, alcanza la quinta parte de los mil 800 millones de pesos que se deben a los trabajadores de Interjet por remuneraciones y prestaciones atrasadas, así como salarios caídos.

El empresario promete que todo trabajador de Interjet podrá cobrar lo que se le adeuda y ser recontratado en la aerolínea cuando ésta retome el vuelo.

Las cuentas de Del Valle apuntan a que ya hay dinero suficiente para pagar 100 por ciento de lo adeudado a mil 200 registrados de los 4 mil 114 trabajadores sindicalizados de Interjet que se fueron a huelga el 8 de enero de 2021, casi un mes después del 11 de diciembre de 2020 en que la compañía simplemente se quedó sin acceso a gasolina por los saldos vencidos que se abultaban en todos los frentes.

Del Valle comenta que no hay impedimentos para que se empiece a pagar a mil 200 trabajadores con esos 409 millones de pesos que llegaron a caja. El directivo cuenta con que llegará más dinero, aunque no especifica de dónde, y que se pagará a todo trabajador de Interjet al que se le adeude algo. “Si es que se llegaran a presentar todos”.

Al pagarse aunque sea una parte del laudo, y garantizar el resto en la Junta de Conciliación y Arbitraje de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, “en ese momento se quita la huelga”, resuelve en minutos Del Valle sobre una situación que está por cumplir tres años.

A la luz de movilizaciones de sindicalizados de la compañía en las que se pide al síndico que les pague,

Del Valle considera que en su trato con los trabajadores, él y su familia, “fuimos los únicos que los convocamos porque empezó a llegar dinero, los únicos que les hemos dicho qué hacer y qué no hacer”.

¿Cómo recuperar la credibilidad?

Primero Interjet dejó volar, un mes después se fue a huelga, luego entró en concurso mercantil y más tarde se declaró su quiebra; cada etapa marcó la pauta para que el empresario, que de inicio sería socio de Carlos Cabal Peniche –el banquero del salinismo–, su hijo y otros encargados de comunicación lancen nuevos estimados de cuándo volverá a operar la empresa que implicaba ingresos laborales para más de 4 mil 500 familias.

“¿Cómo recuperar la confianza de quien ha escuchado declaraciones sobre que se iba a volver a volar el año pasado y luego a finales de este año; que se tenía a Morgan Stanley reestructurando la deuda? ¿Cómo volver a generar confianza en la palabra de personas que han hecho pronóstico, pero al final del día no hemos visto que Interjet vuelva a operar?”, se le pregunta.

Además de alegar que pululan “noticias falsas” sobre lo que él ha declarado –al grado de que tienen un contrato con Morgan Stanley Estados Unidos y el presidente de esa firma puede corroborar la información, dice–, hay muchos intereses que están en contra de que Interjet regrese a operar y no resulta sencillo echar a volar una aerolínea “saqueada” por quienes la manejaron antes.

Los problemas de Interjet no iniciaron en 2020, se distinguen al menos desde 2016 cuando la Agencia Federal Rusa para el Transpor-



te Aéreo emitió una advertencia de seguridad sobre las aeronaves Sukhoi Superjet 100, que la compañía había adquirido para robustecer su flota y tuvieron que quedar en tierra. En adelante vinieron despidos, avisos de restructuración, retrasos en el pago de sueldos, señalamientos de adeudos con el SAT, embargos... todo en ese momento, alrededor de la familia Alemán.

La empresa parecía al filo de la quiebra tiempo antes de que fuera adquirida por Alejandro del Valle en agosto de 2020, cuatro meses después cumplió su amenaza. Como fichas de dominó se fueron cayendo los accesos de la compañía a los vínculos comerciales para operar, a lo que sumaban trabajadores que la mantenían a flote sin cobrar.

Promete vuelos en marzo

Nadie ha hablado de rescatar a Interjet. Al menos esta administración, no. El presidente Andrés Manuel López Obrador ha zanjado cualquier tipo de apoyo que implique una pérdida para el fisco. No obstante, Alejandro del Valle sale a rechazar la ayuda no ofrecida. "No requerimos que nos rescaten". Asegura que la empresa tiene el respaldo de "fondos de inversión para poder salir al mercado nuevamente a volar".

¿Qué fondos?, se le consulta, pues esa ya era información difundida por la familia del Valle. "No le puedo decir de dónde porque hay un contrato de confidencialidad, le puedo informar que son tres fondos serios", asegura. Hay de por medio un depósito en garantía y la cobertura total alcanzaría 600 millones de dólares de fondos de inversión, detalla.

"No necesitamos tanto, porque la deuda de Interjet, después del concurso mercantil y la firma de convenios que ya iniciamos y logremos el 50 más uno de convenios de la masa concursal, la deuda de Interjet no va a superar 200 millones de dólares", resuelve; al tiempo que asegura: hay 212 millones de dólares en caja.

La deuda con el SAT es de 30 mil millones de pesos, de acuerdo con lo declarado por la entonces jefa del organismo, Raquel Buenrostro, durante el segundo semestre del año pasado. Además, se tienen obligaciones con Aeropuertos y Servicios Auxiliares, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y el Instituto Nacional de Migración.

Para concluir, Del Valle lanza otro pronóstico de cuando volverá a volar Interjet: "No soy Dios, pueden pasar mil cosas para que se vaya retrasando como se ha retrasado. Creemos que entre febrero y marzo (...) podemos regresar a volar", adelanta quien ya era el directivo de la compañía cuando cerca de 5 mil trabajadores entre sindicalizados y prestadores de servicios recibieron sólo una parte de lo que se les adeudaba después de trabajar sin cobrar una parte de 2020, para después ver en diciembre des ses año paralizada su fuente de trabajo.

“

El 11 de diciembre de 2020 la compañía se quedó sin acceso a la turbosina



