

México, D. F., a 13 de abril del año 2000.

LIC. MIGUEL ANGEL GRANADOS CHAPA.  
P r e s e n t e .

Estimado Miguel Ángel:

Como siempre me permito molestarte para ver la posibilidad de ocupar un espacio en tus actividades periodísticas el caso de AVIACSA.

Se trata de un conflicto con características muy especiales tanto por la agresividad con la que ha actuado la empresa y el Sindicato de protección aliado con la misma empresa y el carácter democrático de la organización que pretende representar a los pilotos (Aspa de México).

1.- En AVIACSA (CONSORCIO AVIAXSA, S.A. DE C. V.) actúa comercialmente como AEROEXO (AERO-EJECUTIVO, S.A. DE C. V.) y ha sido adquirida por Alejandro Morales Mega y familia. Alejandro Morales se encuentra fuera del país en virtud de estar acusado de fraude en relación a una Casa de Bolsa y a la utilización de recursos en FOBAPROA para la adquisición de aviones. La actitud en contra de los pilotos que decidieron afiliarse a ASPA ha sido tan agresiva que lleva 16 Capitanes despedidos y que ha obligado a uno por uno, a firmar escrito a cambio de que tuviesen el empleo con Notario a un lado amenazándolos adicionalmente de utilizar un papel que les obligó a firmar desde hace 3 años. Es importante señalar que AVIACSA fue adquirido con anterioridad de un grupo vinculado con Patrocinio González Garrido (ex de Gobernación).

Los actuales propietarios Morales Mega son primos de los Lobo Morales de Monterrey con los cuales se encuentran enemistados en razón del fraude mencionado con la Casa de Bolsa ARKA y BANCRECER (se anexan referencias periodísticas).

2.- El Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Similares y Conexos de la República Mexicana (STIAS) forma parte de un grupo de sindicatos que funcionan como propiedad de RAMON GAMEZ MARTINEZ, éste es un auténtico personaje que representa más de 1,000 Contratos Colectivos de Trabajo. Incluso de acuerdo con registros oficiales obtenidos por Internet de los archivos de la Secretaría del Trabajo, actúa como Secretario General en 6 Organizaciones Nacionales (ramo de alimentos, infraestructura portuaria, agencias de carga aérea, química farmacéutica, la industria turística y gastronómica y la federación que agrupa al conjunto de su coordinadora nacional), se anexa copia de los nombres

de sus organizaciones en las que actúa como Secretario General o Secretario General Adjunto.

Este abogado dirigente es francamente de película. Con uno de sus Sindicatos llamado Justo Sierra lo mismo tiene contrato de protección en los cines CINEMEX y CINEMARK, en todos los expendios de hamburguesas Mac Donalds. Recientemente se descubrió que tiene contrato de protección en la Universidad Iberoamericana de Puebla y es el mismo que aparece en empresas vinculadas al proceso de producción de Volks Wagen, hoy en conflicto en la ciudad de Puebla. Su historia es impresionante, es líder en los Centros de Integración Juvenil, vía Kena Moreno, de LOCATEL, como en empresas maquiladoras o de botes metálicos (hace algunos meses hiciste referencia a él en el caso de SYNTEX).

En el caso de AVIACSA inicialmente se firmó un Contrato Colectivo de Trabajo (anexo) y después sin conocimiento de los pilotos, éstos fueron incluidos simplemente haciéndolos aparecer en el tabulador vigente. El grupo de Ramón Games es hoy la mas importante organización sindical productora del contratismo de protección en todo el país. En el sector aéreo adquirió su presencia con el apoyo de Arsenio Farrell, quien era Secretario, transformando el STIAS (Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Similares y Conexos de la República Mexicana) de un sindicato de carga del aeropuerto a un sindicato promovido por la entonces Secretaría del Trabajo para dar protección a las Compañías Extranjeras que se quejaban de la existencia de sindicatos como el asesorado por Juan Ortega Arenas (SNTAS), de Sobrecargos o de ASPA de México.

3.- ASPA de México al recibir la filiación del 85% de los pilotos, estableció contacto con autoridades y con la propia empresa. Esta última le manifestó que jamás aceptaría un sindicato distinto al que la empresa había determinado e inició una serie de presiones y despidos. ASPA de México no tuvo otro remedio que iniciar un juicio de Titularidad de Contrato Colectivo presentado el día 20 de marzo del año 2000. La Junta requirió al sindicato que exhibiera las fichas de filiación y el alta de los miembros en los padrones de la Secretaria del Trabajo . Aunque es un requerimiento ilegal fundado en los llamados "Acuerdos de la Nueva Cultura Laboral", ASPA exhibió la documentación solicitando a la Junta Federal lo mantuviese en secreto ya que constituye un arma evidente para llevar a cabo los despidos con mas puntería.

4.- Atendiendo al artículo 388 f. III de la Ley Federal del Trabajo y tratándose de un conflicto intergremial entre un sindicato de naturaleza gremial como es ASPA y uno de carácter industrial como es el STIAS, el recuento debe llevarse a cabo exclusivamente entre pilotos, este ha sido el criterio que la junta federal debe acatar y así fue en el pasado (anexo dos casos relativos a las líneas SARO y AEROMEXPRES en el que se ordena el recuento en el ámbito del gremio. Sin embargo repentinamente en el caso TAESA y con el claro objeto de evitar que

crezcan los sindicatos gremiales de sobrecargos ASSSA y ASPA, la Junta Federal acudió a un criterio francamente ilegal en el sentido de que la votación debe incluir a todos los trabajadores de la empresa. Al hacerlo así en TAESA a pesar de que ASSSA acreditó la mayoría de sobrecargos, obviamente no lo pudo acreditar de los otros sectores de trabajadores, particularmente de tierra que son más numerosos.

La Junta incurre en el error de confundir la hipótesis de la Huelga en donde si deben votar la totalidad de los trabajadores del centro laboral de la titularidad del contrato en donde la Ley contempla la posibilidad de que existan varios gremios. En el fondo es un intento de impedir que los Sindicatos democráticos de ASSSA y ASPA amplíen su agremiación a las compañías que aun no tienen contrato colectivo con ellos como AERO CALIFORNIA, ALEGRO y AVIACSA finalmente este caso se distingue del de TAESA por que el contrato originalmente firmado entre la empresa y el STIAS no incluía a los pilotos por lo que resulta aún más evidente la procedencia de que el recuento se realice a nivel de gremio.

5.- Hoy ASPA representa el 80% de los pilotos comerciales del país, es una organización que elige a sus representantes por voto secreto y directo, da cuenta cabal de su patrimonio, respeta la pluralidad política y vota en sus asambleas la contratación colectiva, características estas que lo distinguen de los sindicatos controlados. La actividad del piloto por su carácter especializado y la alta flexibilidad de sus condiciones de trabajo tiende a organizarse en organizaciones gremiales. Así sucede en todo el mundo. ASPA cuenta con toda una infraestructura que responde a un retiro temprano (sesenta años), a la posibilidad de una pérdida de licencia y a cualquier limitación de orden físico o mental que por leve que sea puede afectar la posibilidad de empleo. Consideramos en consecuencia que por la seguridad de las operaciones aéreas es también importante que se respete la libertad de asociación del gremio de pilotos. Estos pilotos son por otro lado la cara de las compañías frente a los usuarios y tienen una serie de facultades especiales en caso de emergencia o siniestro similar a los capitanes de barcos.

Nuevamente me disculpo por lo amplio de este escrito pero creo que la importancia de esta lucha justifica plenamente tu valioso espacio y tiempo. Más aún en el marco de la penosa experiencia de TAESA, en la que nunca se respetaron los niveles de seguridad oportunamente advertidos y también en el marco del 50 Aniversario del Convenio 87 de la OIT y de la proximidad del 1º de mayo en la que los ejes centrales de reclamo serán los de democracia sindical y mejores salarios.

Un saludo afectuoso.

ARTURO ALCALDE JUSTINIANI

