

Aeroméxico pide protección por bancarrota y revocan licencia a Banco Famsa

Mundo corporativo prende *focos rojos*



Fecha 01.07.2020	Sección Finanzas y Dinero	Página PP-6-24
----------------------------	-------------------------------------	--------------------------



Inicia proceso de liquidación; descartan riesgo sistémico

Revocan licencia a Banco Ahorro Famsa por malas prácticas

Dentro de EU:

Edgar Juárez

eduardo.juarez@eleconomista.mx

No fue por el efecto económico de la pandemia del Covid-19 sino por malas prácticas, por las que Banco Ahorro Famsa bajó de

manera rápida e importante su Índice de Capital (ICAP) y provocó que la autoridad financiera le retirara su licencia para seguir operando como banco. Por tal motivo, a partir de este mié-

ércoles inicia su proceso de liquidación por parte del Instituto de Protección al Ahorro Bancario (IPAB).

“No está relacionado con la coyuntura económica ni con la contingencia económica que se está viviendo por el control de la pandemia del Covid-19, esto es un proceso que está más rela-

Continúa en siguiente hoja

Fecha 01.07.2020	Sección Finanzas y Dinero	Página PP-6-24
----------------------------	-------------------------------------	--------------------------

cionado con malas prácticas que se detectaron desde el inicio de la administración, que se vinieron observando, que se le dio derecho de audiencia (...) estas prácticas desentonan con las prácticas que observamos en el sistema bancario mexicano”, explicó Gabriel Yorio, subsecretario de Hacienda y Crédito Público.

En videoconferencia destacó que los ahorros de los depositantes están garantizados por el Fondo de Protección al Ahorro Bancario, que se compone de cuotas de los propios bancos y no con recursos públicos.

Detalló que la decisión se tomó por parte de la Junta de Gobierno de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV), después de una serie de medidas de supervisión y ante incumplimientos regulatorios recurrentes por parte de Banco Ahorro Famsa y el deterioro acelerado de su ICAP.

Precisó que desde hace más de un año se detectaron desviaciones normativas del banco que lo llevaron a caer en múltiples incumplimientos entre los que destacan: operaciones con personas relacionadas relevantes por encima de los límites regulatorios y sin cumplir con los requerimientos de deducción de capital; y la disminución en el ICAP que lo hizo caer muy por debajo de lo permitido por la normatividad.

De igual forma, señaló, por una gestión de riesgos fuera de las adecuadas prácticas bancarias que caracterizan al sistema mexicano y que no estuvo alienada con el marco normativo.

“Es primordial mencionar que dichas deficiencias mostradas por Banco Ahorro Famsa iniciaron con anterioridad a la actual coyuntura financiera y económica, fueron observadas por el su-

pervisor desde el 2019 y de hecho algunas de las desviaciones normativas del banco fueron previas al 2018. Es decir, el caso no obedece a los efectos de la contingencia sanitaria sino al incumplimiento del banco de los requerimientos regulatorios necesarios para mantener sus adecuados niveles de capital y liquidez”.

Agregó que esto tampoco tiene que ver con el comportamiento de los clientes del banco. “No tiene que ver con sus índices de morosidad”.

El sistema no está en riesgo

Gabriel Yorio resaltó que la liquidación de Banco Ahorro Famsa, que inició operaciones en el 2007, no pone en riesgo a otras instituciones bancarias porque hay pocos con exposición a Famsa y tiene un bajo grado de interconexión con otras entidades.

“Las autoridades financieras no ven otros bancos en una situación similar de rápido deterioro de sus índices de capitalización, lo que refleja dos cosas: la fortaleza del sistema bancario mexicano y que el caso de Banco Ahorro Famsa es una situación aislada que no representa la generalidad de nuestra banca, la cual tiene un índice de capitalización promedio muy superior al requerimiento normativo y alienado a los niveles internacionales”, subrayó.

Juan Pablo Graf, presidente de la CNBV, agregó que pese a las observaciones que se le hicieron al banco desde el año pasado y a que se tomaron algunas acciones, estas prácticas continuaron y afectaron de forma importante su ICAP.

“Las irregularidades identificadas darán pie a investigaciones para aplicar las sanciones que fueran procedentes”, expuso.

La historia

2007

Banco Ahorro Famsa abre su primera sucursal.

2008

Se concluye con la apertura de sucursales integradas dentro de tiendas Famsa.

2010

Australia

2012

Germanwings

2017

Lleva a cabo alianzas con otros bancos para ampliar cobertura de cajeros.

2018

Captación del saldo de depósitos de Bankaool.

(Tailandia)

Gabriel Limón, secretario ejecutivo del IPAB, explicó que el instituto procederá a pagar oportunamente a todos los ahorradores. El seguro de depósitos cubre hasta el equivalente a 400,000

Udis de los depósitos que haya en el banco, lo que equivale a alrededor de 2.5 millones de pesos. Casi 100% de los más de 580,000 ahorradores de Famsa, estarían completamente cubiertos.

Fecha 01.07.2020	Sección Finanzas y Dinero	Página PP-6-24
---------------------	------------------------------	-------------------

[Alemania]

Videoconferencia

donde las autoridades anunciaron la liquidación de Banco Ahorro Famsa. FOTO: ESPECIAL

Covid-19 la obliga a entrar a proceso de reestructura

Aeroméxico pide protección por bancarrota en EU

• Se trata de la cuarta gran aerolínea de latinoamérica en entrar en un proceso parecido tras Avianca, LATAM y TAME; la empresa continúa con sus operaciones y cuenta con el apoyo de trabajadores

Alejandro de la Rosa y María del Pilar Martínez
empresas@eleconomista.mx

Grupos Aeroméxico no soportó la crisis del Covid-19. Ayer se informó que Aeroméxico, Aeroméxico Connect, Aeroméxico Cargo y CECAM (empresa dedicada al entrenamiento y capacitación de personal), entre otras subsidiarias iniciaron un proceso voluntario de reestructuración financiera bajo el Capítulo 11 en los Estados Unidos, por ser la mejor decisión administrativa y que les permite continuar sus operaciones.

Durante el primer trimestre del 2020 el grupo reportó una pérdida neta de 2,508 millones de pesos, con un margen negativo del 17.8%, y hasta marzo sus pasivos totales sumaron 116,637 millones de pesos, 22.5% más respecto del nivel de cierre del 2019. En los siguientes meses la situación se agudizó con la crisis sanitaria: en abril y mayo registraron una caída del 97% en el transporte de pasajeros

“La pandemia ha tenido un impacto sin precedentes en la economía mundial y la industria de viajes. Hoy, más que nunca, es esencial poder adaptarse rápidamente para satisfacer las necesidades de los viajeros en un entorno incierto. Nos hemos comprometido a tomar

las medidas necesarias para asegurar nuestro futuro ingresando de manera voluntaria al proceso del Capítulo 11 para ser más fuertes y resistentes”, señaló su director, Andrés Conesa.

En un comunicado, el grupo precisó que las operaciones de las empresas continúan y que este mes incrementará su presencia en el mercado doméstico, cerca del doble de vuelos comparado con el mes previo. Adicionalmente, se prevé que aumente su operación internacional, en línea con las regulaciones locales y la demanda esperada.

“El proceso bajo el Capítulo 11 está diseñado para que las empresas puedan mantener sus operaciones, por lo que todos los boletos, reservaciones, vouchers electrónicos y Puntos Premier se mantienen vigentes de acuerdo con los términos y condiciones actuales. La Compañía continuará operando de manera normal y de acuerdo con sus permisos y concesiones durante este proceso” detalló.

Así, Aeroméxico, la aerolínea bandera de México, sigue en el camino de sus pares en Colombia, Avianca, y en Chile, LATAM.

Nuevos financiamientos y Delta

El lunes, el grupo informó luego del préstamo inicial de PLM (empresa don-

de tiene una participación del 51%) por 50 millones de dólares realizado bajo la línea de crédito inter compañías, se adelantaron 50 millones de dólares a Aeroméxico a través de compras anticipadas de boletos premio.

En la búsqueda de mejores horizontes, este martes afirmó que está en conversaciones para contratar un nuevo financiamiento preferencial, como parte de la reestructura dentro del procedimiento de reorganización (conocido, por sus siglas en inglés, como DIP financing) y confía en que lo concretará y, junto con el efectivo disponible de la compañía y sujeto a la aprobación del tribunal correspondiente, proporcionará suficiente liquidez para que Aeroméxico cumpla con sus obligaciones.

Por lo pronto, no se espera existan cambios en las labores y responsabilidades diarias de sus colaboradores, mismos que continuarán recibiendo su salario y prestaciones de manera habitual.

“Aeroméxico tiene también la intención de continuar contratando bienes y servicios de sus proveedores y espera mantener los acuerdos comerciales vigentes con varias aerolíneas, incluyendo su alianza estratégica con Delta Air Lines a través de su acuerdo de colaboración conjunta”, se detalló.

La semana pasada, su director

Continúa en siguiente hoja

cutivo de Relaciones Institucionales, Sergio Allard, señaló que Delta reiteró su interés de seguir como accionista (tiene el 49%) a pesar de las complicaciones actuales y no podía hacer alguna inyección de capital luego de recibir ayudas por 5,000 millones de dólares, porque son recursos del gobierno estadounidense.

La relación con los sindicatos

Ante el complicado escenario previsto por el avance de la pandemia, Aeroméxico negoció con sus sindicatos ajustes en sus condiciones laborales.

Tras el anuncio de reestructura, la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA) informó que la decisión de Aeroméxico de adherirse al Capítulo 11 es una herramienta jurídica para reorganizar su negocio y llegar a acuerdos con sus acreedores continuando la operación, lo que permite a una empresa sanear sus finanzas y dar continuidad a la fuente de empleo.

La dirigencia sindical de los pilotos informó que están convencidos “de que la responsabilidad para afrontar correctamente esta crisis es compartida entre accionistas, directivos y trabajadores”.

En ese sentido, expuso la dirigencia sindical que continuarán negociando, a solicitud de la empresa, un esquema de ayuda económica que contempla las necesidades reales de los trabajadores y de las aerolíneas del grupo, por lo que estaremos atentos al panorama, “toda vez que nuestros contratos colectivos de trabajo están amparados únicamente por las leyes mexicanas”.

En un comunicado de prensa destacaron que es importante que los pasajeros tengan la certeza de que “en ASPA somos pilotos profesionales y solidarios con nuestras empresas, así lo hemos demostrado durante los más de 60 años de vida de nuestro sindicato. Confiamos en

que encontraremos esquemas que favorezcan a las fuentes de empleo y apoyen en la exitosa reestructura de Grupo Aeroméxico.



Nos hemos comprometido a tomar las medidas necesarias para asegurar nuestro futuro ingresando de manera voluntaria al proceso del Capítulo 11 para ser más fuertes y resistentes”.

Andrés Conesa, DIRECTOR GENERAL DE AEROMÉXICO



¿Quién es Aeroméxico:

16,660 empleados (69.5% sindicalizados)

125 aeronaves con una edad promedio de 9.5 años

68,766 millones de pesos en ingresos en el 2019

20.5 millones de pasajeros transportados en el 2019 (63% en operación nacional y 37% en operación internacional)

Turbulencia sanitaria cimbra

al sector aéreo

A raíz de la crisis del Covid-19, un puñado de aerolíneas en el mundo han solicitado protección por bancarrota:

Dentro de EU:

- Compass Airlines
- Miami Air International
- RavnAir Group
- Trans States Airlines

Fuera de EU:

- Air Mauritius (Mauricio)
- Alitalia (Italia)
- Avianca (Colombia)
- Comair (Sudáfrica)
- Flybe (Reino Unido)
- German Airways (Alemania)
- Germanwings (Alemania)
- LATAM (Chile)
- South African (Sudáfrica)
- Thai Airways (Tailandia)
- TAME (Ecuador)
- Virgin Australia (Australia)

Aterrizaje forzoso

En lo que va del año el tráfico de pasajeros de Aeroméxico se redujo 48%, con caídas pronunciadas en abril y mayo.

Aeroméxico | Tráfico de pasajeros
MILES DE PERSONAS ● 2019 ● 2020



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DE LA AFAC-SCT

México | Tráfico aéreo de pasajeros por aerolínea, mayo, 2020
MILES DE PERSONAS

AEROLÍNEA	TOTAL	VAR. %
Volaris	167.2	-90.6
VivaAerobus	90.4	-90.3
A. Connect	80.5	-89.8
Aeroméxico	50.8	-94.8
Interjet	14.8	-98.9
Aeromar	4.7	-92.3
Aero Calafia	1.3	-94.6
Magnicharters	-	-100.0
TAR	1.0	-98.0
Extranjeras	60.4	-97.5

GRÁFICO EE