

**ALICIA SALGADO**  
**CUENTA CORRIENTE**



alicia.salgado@nuevoexcelsior.com.mx

*Programa de Garantías se extiende a intermediarios especializados*

**D**ura la cruzada que ha realizado el presidente de la Asociación Mexicana de Entidades Financieras Especializadas (AMFE), **Mario Sandoval**, para sensibilizar a las autoridades hacendarias de la necesidad de extender el Programa de Garantías Financieras a sofoles, sofomes, arrendadoras y empresas de factoraje, pues éstas han otorgado más de un millón de créditos de enero a septiembre a empresas medianas y pequeñas en el país.

El valor de los activos de las instituciones asociadas en AMFE equivale a más de 350 mil millones de pesos (casi el 4% del PIB nacional) y todas juntas casi valen más que cualquiera de los tres bancos más grandes del país.

Por lo pronto, le comento que los intermediarios sí entrarán al programa de garantías, en el entendido de que deberán ajustarse a las reglas que se extendieron para las empresa que hasta ahora han sido apoyadas por Nafin, que dirige **Mario Labradorín**, al que, dicen, es más di-

ficil ver que al propio secretario de Hacienda, **Agustín Carstens**.

Le adelanto además que a solicitud de la AMIA, que encabeza **Eduardo Solís**, ayer se reunieron con el subsecretario **Alejandro Werner** y el jefe de la Unidad de Banca de Desarrollo, **Rafael Gamboa**, los representantes de la industria automotriz encabezados por el propio **Sandoval**, el senador **Carlos Lozano**; **Jesús Alberto Cano**, que representa al sector económico del PRI; el presidente y director de Chrysler, **Johannes Riesterer**; **Reinhart Mathew**, de Volkswagen Leasing; **Pablo Gutlérrez**, de Suzuki; **Mauricio Miyake**, director de Ford Credit; **Katla Calderón Brown**, directora de GMAC Mexicana; y **Juan Manuel López Cortés**, director de finanzas de NR Finance México.

Tras la reunión quedó claro que la petición de las sofoles automotrices para entrar al programa de garantías de Nafin es para que puedan renovar sus vencimientos y con ello financiar a los 1,700 distribuidores de diferentes marcas que operan en el país y que son tan empresas que generan em-

pleo, como cualquier proveedor de Wal-Mart o de Comercial Mexicana.

El crédito a este segmento empresarial, que incluye proveedores de armadoras, representa como 56 mil millones de pesos, de los cuales 32 mil millones han sido financiados por bancos y el resto por los integrantes de AMFE mediante emisiones de deuda, y por cada peso que se presta en el sector automotriz 40 centavos van para distribuidores, pues con ello pagan a la planta tanto los autos como las refacciones.

El sector da empleo a poco más de un millón de personas y de enero a septiembre, el financiamiento ha permitido vender 500 mil vehículos, cantidad que podría subir a 700 mil, si la liquidez no continúa haciendo estragos en todo el sector. Vamos, ni Brasil financia el 50 por ciento de los autos que produce. De hecho, el mercado interno se cayó en 20 por ciento, pues la cadena está rota por en medio, esto es, el financiamiento a esos 1,700 empresarios que distribuyen los vehículos y que para pagar ponen en garantía sus plantas, patios y garantías



Continúa en siguiente hoja

Fecha <b>12.11.2008</b>	Sección <b>Dinero</b>	Página <b>5</b>
----------------------------	--------------------------	--------------------

hipotecarias. Por lo pronto, se creó un grupo de trabajo entre AMFE, Hacienda, Nafin y la red de distribuidores, para concretar el esquema que no implica rescate de armadoras, pues esto último es y será, tema de sus respectivos gobiernos.

### De Fondos a Fondo

Le comento que Aeroméxico, dirigida por **Andrés Conesa**, lejos de vender los aviones de Connect, está a la espera de otros 12 aviones Embraer 190 de 100 pasajeros, con lo que su flota de este tipo se incrementará a 16, más los 32 aviones modelo E145 de 50 plazas. Lo curioso es que se ha difundido que vende aviones y que tiene problemas financieros, cuando la información disponible en la SCT, que dirige **Luis Téllez**, muestra que la empresa cambió 85 por ciento de su deuda en moneda extranjera a pesos y con tasas nominales fijas de alrededor de 8 por ciento, lo que quisieran otros competidores.

Además, la cobertura contratada sobre el precio del combustible no la obliga a comprar el gas avión o turbosina a un precio alto (como ocurrió con Volaris, que preside **Pedro Aspe**. Por cierto, él no es el CFO de Volaris y el operador es Taca), y por lo mismo lo compran a precios de mercado, hoy a menos de 60 dólares; y sus costos financieros y operativos en moneda extranjera, como en el caso de Mexicana, que dirige **Manuel Borja Chico**, los cubren con sus ingresos en dólares derivados de rutas internacionales, lo que no ocurre con las aerolíneas de bajo costo.

La Comisión Federal de Competencia, cuyo pleno preside **Eduardo Pérez Motta**, está atenta a la concreción del acuerdo de compra que comunicó a la SEC el corporativo estadounidense AMC Entertainment Inc, la dueña de Cinemex y su subsidiaria Symphony, con Entretenimiento GM de México (MM Cinemas) que detenta

en lo personal un grupo de amigos y socios de **Germán Larrea**, el presidente y principal accionista de Grupo México.

El acuerdo conducido por Credit Suisse, que encabeza en México **Héctor Grisi Checa**, supone que el grupo mexicano pagará a los accionistas de Cinemex y de Symphony 315 millones de dólares netos de deuda (que al 30 de septiembre del 2008 ascendía a 77 millones 500 mil dólares), a cambio del total de las acciones de ambas empresas.

El monto definitivo se definirá al cierre de la operación dependiendo del tipo de cambio que prevalezca en esa fecha del peso frente al dólar. Dado que se trata de 44 complejos y 493 salas, y si une precio y porcentaje de participación de mercado de la operación comunicada, tendrán que cumplir lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley Federal de Competencia y, si no notifican a tiempo, el equipo de **Pérez Motta** no dudará en aplicarles la multa de 400 millones de veces el salario mínimo del DF.