

CORPORATIVO

Rogelio Varela

Subsidios ocultos en aviación

Aunque se niega que el gobierno subsidie a las aerolíneas, la realidad revela lo contrario.

Sorprendió, por decir lo menos, el balconeo a varias aerolíneas por parte del subsecretario de Transporte, **Humberto Treviño**, quien al reunirse con integrantes de la Comisión de Turismo de la Cámara de Diputados dijo que están pendientes adeudados por combustible y servicios de navegación aérea por la friolera de dos mil 314 millones de pesos, de los cuales ya están vencidos mil 605 millones.

Y bueno, el alto funcionario de la SCT también descartó que la autoridad vaya a subsidiar a las aerolíneas debido los problemas por los que pasan. ¡Pero ni falta hace que les den un subsidio directo si con las deudas pendientes de pago es más que suficiente!, opina más de un analista, ya que si bien se trata de un sector estratégico otros empresarios desde hace tiempo han pedido al gobierno que se revisen las tarifas eléctricas, y nada.

Pero regresando a la aviación comercial, se trata de un subsidio discrecional y oscuro, pues nadie ha querido aclarar cómo se formó el esquema de venta de combustible a crédito a empresas como Aviacsa, de **Eduardo Morales Mega**, ni tampoco cómo le hará para pagar los 300 millones de pesos que tiene vencidos. Tampoco ha quedado claro cómo fue que ese mismo mecanismo se le permitiera usar a **Raúl Aréchiga** cuando fue propietario de Aerocalifornia ni cómo ni cuándo Interjet, de **Miguel Alemán**, logró hacerse de los slots del AICM, sin que la primera cubriera una deuda valuada por 150 millones de pesos. Menos se conoce cuál fue el mecanismo que utilizó

en su momento **Leonardo Sánchez** para que sus propias pipas pudieran transportar la turbosina de la extinta Aerolíneas Azteca, en lugar de pagar el acarreo a las pipas de ASA.

El caso es que ese conjunto de irregularidades ha generado un esquema opaco de subsidios que distorsiona el sistema de precios y la competencia en la aviación, que se alimenta de recursos públicos para permitir que sigan operando aerolíneas de "bajo costo" que se han tornado en sinónimo de "baja calidad".

Estamos hablando de un subsidio que genera una competencia desleal porque las aerolíneas que pagan por adelantado su consumo de turbosina y en tiempo los servicios aéreos y de navegación, como Mexicana, Aeroméxico, Volaris, Interjet y Viva Aerobús, tienen que confrontar a empresas que con dineros públicos siguen volando, y a veces prolongando una agonía que puede convertirse en un riesgo innecesario para los pasajeros.

Estamos hablando de un tema que no es nuevo, y si bien en esta administración la Secretaría de Comunicaciones ha tenido a bien ventilar después de varios sexenios que muchas aerolíneas no pagan su combustible, la dependencia al frente de **Luis Téllez Kuenzler** debería dar el paso adicional para evitar que algunas empresas sigan volando a costa del erario público. Lo peor, muchas aerolí-



neas que cumplen en tiempo y forma con sus pagos a Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (Seneam), en los últimos meses han tenido que recurrir a recortes dolorosos para seguir operando.

Y es que si bien en este año los precios de la turbosina alcanzaron máximos históricos de la mano del crudo que llegó a rozar los 150 dólares, la pregunta es cómo otras empresas sí pueden pagar su combustible y otras aerolíneas deciden eludir ese pago para luego bajar la cortina tan campantes.

Esto en el entendido que entre el segundo trimestre de 2007 al segundo trimestre de 2008, la rentabilidad financiera de las aerolíneas pasó del 7.7 al 1.1 por ciento, de tal forma que los costos e ingresos prácticamente se equilibraron, y esto, como le digo, resulta peligroso, pues las aerolíneas morosas con el gobierno primero dejan de pagar su combustible y hacer frente al pago de derechos, y después, cuando esa alternativa se agota, dejan de invertir en el mantenimiento de sus unidades, como fue en su momento el caso de TAESA, que amenaza con repetirse.

Que en la coyuntura actual se ve difícil que ASA recupere más de

1,600

MILLONES de pesos por adeudas de turbosina La subida de la inflación a

0.92

POR CIENTO en la primera quincena borra una eventual baja en tasas de interés



Humberto Treviño.



Guillermo Ortiz.



Bernardo Quintana.

Fecha 26.11.2008	Sección Negocios	Página 24
----------------------------	----------------------------	---------------------

La ruta del dinero...

Inflación esfuma baja en tasas

Que el dato de inflación correspondiente a la primera quincena de noviembre de 0.94 por ciento esfumó la posibilidad de que este viernes el Banco de México pueda bajar su tasa de interés en la última reunión de política monetaria de 2008. Estamos hablando de una subida de precios que no se veía desde hace diez años, según el propio banco central, y que explica mucho de su dinámica a la subida en combustibles, pero podría prolongarse más por el efecto del alza en el dólar que encarece las importaciones. Como imaginará, en el instituto central, que tiene como gobernador a **Guillermo Ortiz Martínez**, la inflación en noviembre se ha visto con preocupación ya que se ha dado con una baja en el consumo. El caso es que a tasa anual la inflación ya rompió la barrera del 6 por ciento, lo que no es la mejor noticia cuando están en puerta las revisiones salariales de varios contratos colectivos.

ICA gana contrato para túnel

Aunque los contratos de obra pública se están dando a cuentagotas a pesar de lo que dice el gobierno, Empresas ICA, de **Bernardo Quintana Isaac**, acaba de amarrar el contrato para la construcción del Túnel Emisor Oriente. Estamos hablando de un proyecto por nueve mil 596 millones de pesos que apuntalará la capacidad del drenaje de la Ciudad de México y evitará inundaciones durante la temporada de lluvias. La obra es resultado de una negociación entre la Comisión Nacional del Agua, de **José Luis Luege**, el gobierno del Distrito Federal, de **Marcelo Ebrard** y el gobierno del Estado de México, de **Enrique Peña Nieto**, a través del Fideicomiso 1928. Y es que ante la necesidad inminente de esas obras y el riesgo latente de emergencias que se derivarían del sistema actual y considerando la capacidad técnica y la experiencia de las empresas mexicanas que conforman el consorcio, llevó a cabo un procedimiento de adjudicación directa conforme a la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas, para asignar ese proyecto a la empresa denominada Constructora Mexicana de Infraestructura Subterránea, SA de CV (COMISSA), cuyos accionistas son: Ingenieros Civiles Asociadas, SA de CV (ICA), Carso Infraestructura y Construcción, SA de CV (CICSA), Construcciones y Trituraciones, SA de CV (Cotrisa), Constructora Estrella, SA de CV (CESA), y Lombardo Construcciones, SA de CV (Lombardo).

Frenar entrada de acero chino

Por enésima ocasión la Cámara Nacional de la Industrial del Hierro y del Acero (Canacero), que preside **Régulo Salinas**, está alertando de los graves daños que puede ocasionar a ese sector la entrada de acero chino de materializarse una baja en aranceles. El riesgo no es privativo de México, también involucra a la industria siderúrgica de Estados Unidos, lo que refleja la necesidad de tomar el asunto con toda seriedad por parte de la Secretaría de Economía, al mando de **Gerardo Ruiz Mateos**. Por lo pronto, el planteamiento de Canacero se dio el fin de semana en Halifax, Canadá, durante los trabajos del Comité del Acero de Norteamérica (NASTC, por sus siglas en inglés), integrado por representantes de la industria del acero y de los gobiernos de México, Estados Unidos y Canadá. La llamada de alerta que le comento en torno al acero chino fue avalada por el Sindicato de Trabajadores Siderúrgicos (USW), el Instituto Americano del Hierro y del Acero (AISI), la Asociación de Manufacturas de Acero (SMA), la Industria de Aceros Especiales de Norteamérica y el Comité de Importadores de Tubos (CPTI). Y bueno, el planteamiento es que el gobierno chino debe dejar de manipular su moneda, los impuestos de exportación y las políticas de devolución de impuestos y que cumpla con las políticas de la OMC en rubros como materias primas, productos semiterminados y en productos terminados de acero para asegurarse de que no hay fabricantes en desventaja en la zona de Norteamérica cuando la recesión está iniciando. ☒

rvarela@elfinanciero.com.mx