

ALICIA SALGADO



Cuenta corriente

dinero@nuevoexcelsior.com.mx

Industria aérea: encrucijada

■ *El diagnóstico preliminar* de la industria ha revelado que el problema es estructural, y que ni el crédito ni la reducción en la tarifa del Seneam resuelve la sobreoferta en el transporte aéreo.

En las próximas dos semanas, y luego de contactos directos e intensas negociaciones con los presidentes, directivos y principales accionistas de las cinco líneas aéreas comerciales con el titular de SCT, **Juan Molinar** y su equipo, el titular de la SHCP, **Agustín Carstens**, y su equipo, además de **Héctor Rangel**, director general de Nafin y Bancomext, se darán a conocer las condiciones para que puedan obtener los tres mil millones de pesos de crédito emergente de Bancomext, para que puedan sortear sus problemas de liquidez coyuntural.

Sin embargo, el diagnóstico preliminar de la industria ha revelado que el problema es estructural, y que ni el crédito ni la reducción en la tarifa del Seneam resuelve la sobreoferta en el transporte aéreo, lo que se une a la crisis derivada de altos precios de energéticos (que se columpian con una velocidad increíble) y la recesión de la economía nacional e internacional. Cierto, unos ven en el proceso de concentración de aerolíneas una solución, pero otros la consideran un bote pateado.

Las autoridades consideran "válida" cualquier estrategia empresarial que fortalezca a una compañía aérea, más cuando el mercado mexicano está condicionado por la sobreoferta a pesar de los casos de suspensión de rutas y operaciones que se acentuaron con el brote de influenza, pe-

ro estiman impostergable analizar la situación de cada empresa para ver si, derivado de una o varias fusiones, pueden ser solventes las empresas y, al mismo tiempo, se mantiene un ambiente de sana competencia.

En estos días, se ha mencionado que Aeroméxico, que preside **José Luis Barraza**, y Mexicana, que preside **Gastón Azcárraga**, han iniciado pláticas para explorar una fusión; sin embargo, las condiciones reales del balance de cada una de ellas será la que pudiera determinar si es viable o no, más que la Cofeco, de **Eduardo Pérez Motta**, porque tal vez una esté más sólida y tenga las condiciones para salir adelante, pero al integrar a la otra se encamine a la irremediable quiebra.

Se comenta en el equipo interdisciplinario que la realidad de la sobreoferta, saturación de rutas, costos regulados e ingresos liberalizados, restricciones legales para atraer inversionistas externos, reducción del ingreso de los consumidores mexicanos, no se resuelve con una o dos fusiones (suponiendo que el caso se diera también entre Volaris, que preside **Pedro Aspe**, e Interjet, de **Miguel Alemán**, y se mantenga como independiente VivaAerobús, que preside **Roberto Alcántara** y hasta hoy la única de verdadero bajo costo), pues hay mercados que no permiten ser servidos por las aerolíneas comerciales como hasta hoy lo hacen (el caso más evidente es Cozumel).

Por ello se ha comenzado a analizar (como en Gran Bretaña, EU, Canadá, España, Brasil, etc.) la posibilidad de reordenar rutas bajo premisas de demanda efectiva en mercados internacionales y nacionales, para que las aerolíneas sirvan a todos los destinos de manera eficiente, de manera que no se "monten unas sobre otras" y depreden mercados por uno o dos años, para después dejar a todas en ruta de quiebra. Digamos que se implantaría un esquema de "competencia regulada".

En cuanto a la condición financiera de las empresas, existe la certeza de que es necesario dotar de flexibilidad las relaciones sindicales, se analiza modificar la Ley de Inversiones Extranjeras para revisar la restricción del 25 por ciento en el capital extranjero de las aerolíneas con cláusulas de reciprocidad, como ocurre con las líneas europeas; revisar los costos regulatorios, pues mientras en México el Seneam lo pagan las aerolíneas, en EU no se paga y se integra al TUA de los aeropuertos (gas to regulado para la aerolínea mexicana), el que por cierto es más bajo que el de México. Y finalmente el tema del combustible, pues mientras los precios del energético continúan en ruta incierta al alza o a la baja, las coberturas cambiarias o de combustible pueden volverse en el talón de Aquiles de la industria.

Por último, en el caso del crédito Bancomext, se están pidiendo garantías reales a las aerolíneas,



Fecha 22.05.2009	Sección Dinero	Página 5
----------------------------	--------------------------	--------------------

y se sabe que una de ellas (me parece que Interjet) ya las dio, que una de las grandes le ha pedido más capital a sus accionistas (500 millones de pesos en el caso de Aeroméxico), que Volaris está revisando el tema de coberturas que le dejó un lastre de aproximadamente 100 millones de dólares que pesan fuerte sobre su balance, y que Mexicana aún no ha hecho una propuesta. VivaAerobús no está solicitando financiamiento, sólo que desregulen el acceso a aeropuertos como el de la Ciudad de México.

De Fondos a Fondo

Este domingo se reunirá la Liga de

Economistas Revolucionarios, que preside el candidato a diputado **Jesús Alberto Cano Vélez**. El objetivo de la reunión es tratar de uniformar entre los economistas afiliados al PRI sus mensajes y los de sus candidatos a puestos de elección popular, de cara a las últimas semanas de esta campaña electoral.

Por cierto que en los economistas del PRI hay sorpresa sobre por qué la campaña de sus candidatos no retoma y se centra exclusivamente en el clásico "It's the economy, stupid", lema que se utilizó durante la campaña de **Bill Clinton** en 1992.

En lugar de andar divagando sobre varios temas, los mensajes del PRI, según sus economistas, deberían ser sólo tres: para muchos, centrarse en la pérdida de empleos; para otros, la caída de ingresos; y para todos, la pérdida de expectativas de progreso.

Las autoridades consideran "válida" cualquier estrategia que fortalezca a una compañía aérea, más cuando el mercado está condicionado por la sobreoferta.