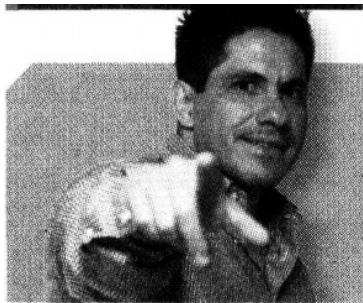




DAVID PÁRAMO

Personajes
de renombre

dinero@nuevoexcelsior.com.mx

Mentiras en el aire

■ *La aviación es una industria que vive una nueva dificultad económica, profundizada por la epidemia de influenza que implicó un desplome en las reservaciones de vuelos por parte de los extranjeros.*

Rumores, versiones encontradas y mentiras se han convertido en lo más común dentro de la aviación. Una industria que vive una nueva crisis, profundizada por la epidemia de influenza que implicó un desplome en las reservaciones de vuelos por parte de extranjeros.

Empresarios, sindicatos y gobierno han recurrido a la mentira y el infundio como un mecanismo vano por tratar de mejorar su situación. Repasemos algunas mentiras.

Primera mentira. El gobierno está obligando a una fusión entre Aeroméxico y Mexicana como condición para otorgarles los créditos a través de Nacional Financiera y Bancomext, dirigida por **Héctor Rangel Domene**.

Hay quienes han confundido un presunto plan de mediano y largo plazo de la SCT con condicionantes para un financiamiento. El equipo de **Juan Molinar** sabe que deben tomarse medidas en la industria de la aviación, que ha permanecido en crisis durante las últimas décadas.

La forma en que se dio la apertura durante el sexenio pasado no funcionó. No creció la demanda ni hubo una baja sustancial en los precios de los vuelos. Hoy es alarmante que destinos como Huatulco y Cancún siguen siendo más caros que Miami, Cuba o Dominicana. Destinos con los

que México compite por el mercado europeo y de EU.

El plan, si es que existe, ha servido lo mismo para que **Lizette Clavel** y los sobrecargos de aviación se victimicen y digan que será el año próximo cuando realicen su revisión contractual. Más allá, el presidente de la Canaero, **Javier Christlieb**, ha tenido una actitud punto menos que lamentable ya que se ha dedicado a pedir que sea el gobierno el encargado de salvar el sector, mediante un plan que debería corresponder principalmente a las propias compañías.

Es un hecho que, como lo adelantamos desde hace días, los consejos de administración de Aeroméxico y Mexicana han tenido contacto para analizar la posibilidad de una fusión, la cual no es ordenada por el gobierno (no olvide los condicionamientos que establecería la Cofeco), sino por supervivencia. Hasta el momento no se ve una posibilidad viable, pues no queda claro quién fusionaría y quién sería el fusionado.

También se han dado algunos acercamientos entre Interjet, Volaris y Viva Aerobús, los cuales también se han quedado en el terreno de la especulación, pues realmente no se le ve mucho sentido a una alianza accionaria, ya que no disminuiría costos ni aumentaría la eficiencia.

Segunda mentira. El gobierno no está condicionando los créditos dependiendo de la solvencia fi-

nanciera de las empresas. Se dice, por ejemplo, que la línea aérea que dirige **Andrés Conesa** está fuera de los apoyos financieros por la solvencia de Banamex, uno de sus accionistas. Curiosamente, quienes difunden esta versión son los mismos que hace unos meses aseguraban que Banamex sería vendido.

Como hemos puntualizado en esta columna, la entrega de los créditos depende de que las líneas aéreas no tengan adeudos con el gobierno federal ya sea por la vía fiscal o del ASSA. De hecho, eso es lo que dejó fuera a Aviaca, que se mantiene milagrosamente en operación.

Tercera mentira. Los problemas esencialmente se concentran en Aeroméxico y Mexicana, que ha logrado sobrevivir la crisis. La línea aérea que dirige **Manuel Borja** tiene problemas con los vuelos que ha abierto en últimamente. El factor de ocupación en la ruta a Sao Paulo ronda 35% y los vuelos a destinos que podrían considerarse maduros como Madrid, Londres u Orlando anda por 50 por ciento.

Los reflectores han estado sobre la línea que dirige **Andrés Conesa**, pero lo cierto es que los pilotos de Mexicana ya descubrieron que tienen cuatro días menos de sueldo al mes y que las amenazas de recorte de vuelos es una constante.

Dentro de todo, Aeroméxico ha mostrado una mayor fortaleza financiera. No debe olvidarse que esta línea aérea ha invertido 250 millones de dólares en los últimos



Fecha 03.06.2009	Sección Dinero	Página 4
----------------------------	--------------------------	--------------------

meses (considerando el más reciente aumento de capital por 500 millones de pesos que le informamos ayer), a los cuales deben sumarse los 200 millones de dólares que les costó la empresa.

Borja también está enfrentado con los pilotos y sobrecargos, quienes se sienten cansados de tantos esfuerzos que no fructifican. Lo acusan de estar preocupado por asuntos menores como el renovar su alianza comercial con Santander, dirigido por **Marcos Martínez**.

RENOMBRADOS

■ Parece que, tarde, **Javier Lozano** se ha dado cuenta de que tenía colaboradores que, lejos de ayudarlo, le causaban mayores problemas. Es un error, grave, de algunos dentro del servicio público creer que su valor radica en la cantidad de problemas que le generan a sus jefes.

■ ¿Usted ha escuchado alguna

propuesta por parte de los partidos y candidatos a diputados en torno a cómo debe enfrentarse la caída en los ingresos públicos a partir del año próximo? Lamentablemente, las organizaciones políticas han preferido ir por la vía de la promesa fácil. Un camino equivocado, pues se ha convertido en una invitación a no ir a las urnas.

El sistema político nacional requiere un cambio a fondo. Partidos serios que no se dediquen a intereses particulares. Es muy posible que la abstención sea superior a la registrada en años recientes, habrá que ver si los partidos aprenden a que *agandalles* como la reforma electoral simplemente no funcionaron.

La entrega de los créditos depende de que las líneas aéreas no tengan adeudos con el gobierno federal.