



POR ALBERTO AGUILAR

aguilaralberto@prodigy.net.mx

Aviación historia en círculos, desacuerdo Aeroméxico-Mexicana retraso a nuevo plan y SCT por parar guerra de rutas

* Senda lastimada por forcejeo de tarifas y tres trimestres con pérdidas por un global de 750 mdp; Heinz inicia planta en Guadalajara el lunes y 158 mdp; desertarán hasta 25% de alumnos de escuelas privadas por crisis

TRAS AÑOS DE buscar opciones de política que permitan tener en el país una aviación sana, competitiva y de mayor penetración, la noticia es que no se ha logrado avanzar demasiado.

Es más, pareciera que los movimientos realizados desde principios de los 90, fueran en círculos, ya que otra vez las dos grandes troncales, es decir Aeroméxico de **José Luis Barraza** y Mexicana que preside **Gastón Azcárraga**, enfrentan serias dificultades financieras como el resto de la industria.

Nuevamente en el contexto de la recesión, las rutas han disminuido y las tarifas se han elevado "hasta los cielos", por falta de rentabilidad.

Como entonces TAESA, ahora es Aviacsa de **Eduardo Morales**, la compañía amenazada, misma que hasta ahora logró sobrevivir financiándose a través del retraso de pagos al gobierno.

Tras meses de argucias legales, fue suspendida al no lograr superar una auditoría de la DGAC de **Héctor González Weeks**.

En la administración pasada y con **Pedro Cerisola** en SCT se intentó un vuelco para abrir la competencia a las dos troncales ya con nuevos grupos de accionistas. Aparecieron 5 compañías.

Todas curiosamente eligieron el esquema del bajo costo y se enfrascaron en una "dolorosa guerra" de tarifas.

Tras la refriega quebraron A Volar de **Jorge Nehme** y Alma de **Carlos Peralta**, además de la muy lastimada Aerocalifornia de **Raúl Antonio Aréchiga**.

Sobreviven Interjet de **Miguel Alemán**, Volaris que preside **Pedro Aspe**, VivaAerobús de **Roberto Alcántara**, así como Aeromar de **Zvi Katz**.

En 2008 el golpe a la rentabilidad, amén de una irracional sobreoferta de asientos, fue el alza de la turbosina, a lo que siguió la recesión y la influenza.

Ahora con un programa de ayuda por 3 mil millones de pesos vía Bancomext de **Héctor Rangel**, SCT busca aprovechar para reordenar el negocio.

Tarea complicada en la que un primer paso lógico pareciera ser la pospuesta fusión entre las dos grandes.

Como le adelantaba, en primera instancia las negociaciones entre ambas no han caminado por diferencias en el valor de las compañías, las inversiones, antigüedad de equipos, estrategias y rentabilidad.

El expediente no está cerrado, pero complica los tiempos para el equipo de SCT encabezado por **Juan Molinar** en su interés de reorientar a ese ramo.

De los puntos que seguramente se revisarán es la política comercial seguida por las distintas aerolíneas y que ha canibalizado rutas.

Hay quien se cuestiona si una empresa de bajo costo como Volaris que lleva **Enrique Beltranena** debiera atacar el segmento internacional, cuando cantidad de rutas nacionales se han abierto por la crisis.

También resulta inquietante que ésta ofrezca una tarifa de 99 dólares en viaje sencillo a LA.

Igual es improbable que haya rentabilidad en algunas rutas sudamericanas como Bueno Aires con





Fecha 05.06.2009	Sección Finanzas	Página 3
----------------------------	----------------------------	--------------------

12 o 15 vuelos o Sao Paulo con un número similar de Aeroméxico y Mexicana.

Esta última insistió en volar a Europa y abrió otro flanco de competencia frente a su rival Aeroméxico.

Ya canceló Roma, mantiene Barcelona y en Londres sus ocupaciones se ubican entre 30 y 40 por ciento. Tras la influenza también cerró Shangai.

Las dos sostienen además una guerra sin cuartel por EU, cuando el enemigo debieran ser las aerolíneas extranjeras, sobre todo las de ese país que en muchas rutas han ganado la partida.

En ese sentido, los apoyos gubernamentales por sí mismos, no van a garantizar que el mercado se reenfoque.

Tampoco es seguro que los avances que se tuvieron en los últimos años en el número de pasajeros continúen. Aún así la penetración de ese negocio sólo llega al 6 por ciento de la población.

Cierto, ese porcentaje mueve el 70 por ciento del PIB, pero sólo 60 por ciento son vuelos de negocios, en tanto que el otro 40 por ciento es de placer, rubro que en todo caso se beneficiará de las ayudas, de no dirigirse éstas y sobre todo amarrándolas a mejores políticas de aviación.

⇒ **RECÍÉN LE COMENTABA** de los estragos que ha ocasionado tanto la coyuntura recesiva como el impacto de la influenza al autotransporte de pasajeros, luego de la perniciosa "guerra de tarifas" en la que se han enfrascado actores como IAMSA de **Roberto Alcántara**, Estrella Blanca de **José Mora** y Senda de **Jaime Rodríguez**. Es-

ta última la verdad es que no ha salido muy bien librada. Hasta marzo y de acuerdo con sus últimos números reportados, tuvo el tercer trimestre consecutivo de pérdidas por un global de 750 millones de pesos. La regia dueña de Transportes del Norte presentó además por primera vez pérdidas operativas, puesto que tiene rentabilidad negativa por kilómetro. Sus ingresos también han disminuido desde el tercer trimestre del 2008, su costo operativo aumentó 10 por ciento y su EBITDA se ha desplomado. Por si fuera poco, Senda no ha logrado disminuir su sobreapalancamiento que se ubica en más de 3 mil millones de pesos.

⇒ **LA ESTADOUNIDENSE HEINZ** estará de manteles largos este lunes al inaugurar en Guadalajara una planta de nutrición infantil

en la que invirtió 158 millones de pesos. Será la competencia directa de Gerber con colados para bebés de frutas, vegetales y carnes. El 80 por ciento se exportará a Centro y Sudamérica. La firma nacida en Pittsburgh que preside aquí **Juan Alanís Jiménez** tiene la intención de seguir creciendo en México. Heinz con 138 años en el mercado tiene en su catsup una de sus principales fortalezas. También produce aderezos, salsas, sopas y productos congelados. Opera aquí desde hace 19 años y se orienta más bien al mercado institucional.

⇒ **PUES NADA QUE** la Asociación Nacional de Escuelas Particulares en la República Mexicana que dirige **Alfonso Arellano** hizo gestiones en la SHCP de **Agustín Carstens** para obtener algún apoyo, sin conseguirlo. Sucede que ese rubro ya se ve seriamente golpeado por la recesión, y hay una mora del 30 por ciento en las colegiaturas. Además se calcula que entre el 15 y 25 por ciento de la matrícula actual en 24 mil escuelas del país y que asciende a 3 millones 300 mil alumnos, no se inscribirán, o sea al menos unos 490 mil que buscarán un lugar en planteles públicos. El impacto mayor se dará en las primarias que son el 70 por ciento del universo estudiantil. Se teme por el cierre de entre un 5 y 7 por ciento de los planteles para el próximo ciclo, muchos preescolares. La agrupación ha recomendado reducir el costo operativo, entre ellos la nómina, y evitar incrementos mayores al 15 por ciento en las colegiaturas.

PUES NADA QUE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE ESCUELAS PARTICULARES EN LA REPÚBLICA MEXICANA HIZO GESTIONES EN LA SHCP PARA OBTENER ALGUN APOYO, SIN CONSEGUIRLO. SUCEDE QUE ESE RUBRO YA SE VE SERIAMENTE GOLPEADO POR LA RECESIÓN, Y HAY UNA MORA DEL 30 POR CIENTO EN LAS COLEGIATURAS