



## DAVID PÁRAMO

Personajes de renombre

dinero@nuevoexcelsior.com.mx

# Fusión condicionada

■ *La Cofeco* fijó su posición con base en las condiciones de competencia doméstica y los condicionantes fueron tales que harían inviable la fusión entre Aeroméxico y Mexicana.

**A**un cuando los propagadores de rumores y mentiras aseguran que la fusión entre Aeroméxico y Mexicana es una orden del presidente de la República a través de **Juan Molnar**, y que es una condición para que se otorguen créditos a través de Nacional Financiera, otra es la realidad.

El gobierno del presidente **Calderón** no está atrás de ninguna orden de fusión. No puede el gobierno dar órdenes que tengan que ver con la vida y salud de empresas privadas y, en segundo término, hay que tener claro que primero se tendrían que cambiar las reglas fijadas por la Comisión Federal de Competencia que, en su momento, impidió a los accionistas de Mexicana participar en la subasta por Aeroméxico.

El organismo que preside **Eduardo Pérez Motta** fijó su posición con base en las condiciones de competencia doméstica y los condicionantes fueron tales que harían inviable la fusión.

Hablar de la crisis de la industria no es pretexto, puesto que la situación ha sido similar en los últimos años y la posición de la CFC no ha cambiado. Vamos, este organismo ha estado en contra de una fusión desde los tiempos de **Fernando Sánchez Ugarte**, quien hoy es director de Transportación Marítima Mexicana.

En segundo término, el camino para la fusión es cuesta arriba. Aun cuando hay quienes hablan de una fusión al 50%, los problemas son

verdaderamente grandes y comienzan no sólo desde quién se encargaría de la administración sino de la forma en que atacarían el negocio.

Obviamente, las dos administraciones consideran que son más grandes y, por lo tanto, tienen un mayor valor. Dependiendo en qué lado de la comparación se encuentren, los equipos de Aeroméxico y Mexicana tienen elementos para decir que son más grandes.

Así como la línea aérea que dirige **Manuel Borja** dice que ellos trasladan más pasajeros, los de **Andrés Conesa** demuestran que ellos tienen más activos. De hecho, la salud financiera de Aeroméxico parecería ser mejor a pesar de lo complicado de la situación. En Mexicana los principales socios son **Ángel Losada** y **Gastón Azcárraga**. Por la naturaleza de sus negocios, ambos tienen dificultades para obtener mayor capital.

Aeroméxico tiene un grupo de socios pulverizado, el cual está tiene como principal accionista individual a Banamex.

De hecho, el banco que encabeza **Enrique Zorrilla** ha comenzado a dar apoyos directos que, entre otras cosas, ayudan a la administración de **Conesa** a disminuir sus costos de operación.

Así, es claro que el músculo financiero es muy superior en el caso de Aeroméxico. De hecho, el principal problema que tiene Mexicana para recibir crédito de Nacional Financiera y Bancomext es que no sólo están en falla con el pago a las autoridades aeronáuticas sino que

además tienen problemas para conseguir las garantías.

Hay una corriente que busca presionar a los bancos de desarrollo pidiendo que disminuya las condiciones para dar los financiamientos; sin embargo, la administración de **Héctor Rangel Domene** tiene claro que no caerán en errores del pasado de dar financiamientos que no pueden ser recuperados sólo por cuestiones políticas.

Los problemas de liquidez de Mexicana llegan a tal grado, que deben 35 millones de pesos a SEAT, una empresa que tienen en copropiedad con Aeroméxico.

Seamos claros. Las líneas aéreas mexicanas son pequeñas, con una flota que ronda los 250 aparatos (200 son de Aeroméxico y Mexicana de Aviación) y compiten con empresas que, por poco, tienen más de mil aviones.

Para muchos resulta obvio pensar que tener una sola línea aérea les daría capacidad de competencia; sin embargo, se trata de un absurdo pues desaparecería la competencia y se volvería al problema de los precios internos.

Dígame lo que se diga hay destinos domésticos sustancialmente más caros que vuelos internacionales de tanta o más distancia, lo que influye en que el turismo prefiera líneas aéreas extranjeras.

Las administraciones de Aeroméxico y Mexicana no están en un punto en el que puedan llegar a un acuerdo de fusión. Es hora de tomar medidas mucho más ingeniosas.



Fecha <b>05.06.2009</b>	Sección <b>Dinero</b>	Página <b>4</b>
----------------------------	--------------------------	--------------------

## RENOMBRADOS

■ Por si no fueran pocos los problemas que se viven en el sector de la aviación, la guerra al interior de la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación está tomando tintes dramáticos. Hay un grupo, cada vez más fuerte, que busca la destitución de **Lizzette Clavel** y la nueva razón de su furia tiene que ver con la forma en que la dirigente sindical prorrogó la revisión salarial con Aeroméxico. La acusan de haber violado diversas disposiciones sindicales.

■ Una de las “zanahorias” más grandes que tenía la reforma energética era que los mexicanos podrían comprar bonos de Petróleos Mexicanos; sin embargo, **Jesús Reyes Heróles** asegura que no es el momento adecuado para colocar estos papeles en el mercado.

¿Será quizá que las afores, aseguradoras y otros inversionistas institucionales no requieren papel? Si lo que desean es hacer colocaciones sólo cuando el mercado se encuentre en su mejor momento, pues entonces no se cumple el objetivo de promover el ahorro interno. Si algo re-

quiere la actual administración es, precisamente, contar con una sólida fuente de ahorro interno y no sólo de colocaciones de relumbrón.

■ A mediados del último trimestre del año pasado, cuando la campaña de relaciones públicas de Comercial Mexicana estaba en su apogeo, publicamos en esta columna que la viabilidad de esta cadena de tiendas estaba en riesgo, pues no sólo se trataba de un simple error con los derivados.

Sus porristas se cansaron de asegurar que estas versiones eran exageradas. Hoy la realidad está alcanzando a la administración de las familias **González Nova** y **González Zabalegui** quienes, si pretenden salvar la compañía, tendrán que ceder una porción muy importante de sus acciones.

**Seamos claros. Las líneas aéreas nacionales son pequeñas, con una flota que ronda los 250 aparatos (200 son de Aeroméxico y Mexicana).**