



DAVID PÁRAMO

Personajes
de renombre

dinero@nuevoexcelsior.com.mx

Más mentiras aéreas

- Aeroméxico y Mexicana ya han estado integradas sin que eso implique salud financiera o mejores precios para los usuarios.
- El apoyo económico del Bancomext tampoco es la solución para esas firmas.

Quienes siguen a la industria de la aviación son fanáticos de lugares comunes como decir que aquella requiere una política de Estado porque se lo escucharon algunas veces al piloto, diputado del PRI y candidato fallido al gobierno de San Luis Potosí, **Jesús Ramírez Stabros**.

Con la misma facilidad aseguran que la fusión de Aeroméxico y Mexicana de Aviación solucionará los problemas de estas líneas aéreas. No consideran que ya han estado integradas sin que ello implique no sólo salud financiera para las compañías sino mejores precios para los usuarios. ¿Se ha fijado que en rutas como Tijuana, Guadalajara, Monterrey, Cancún y Acapulco han subido los precios en los últimos días?

Otros han querido hacer creer que los créditos para la industria de la aviación por tres mil millones de pesos, disponibles desde el 15 de mayo, serán la solución.

Seguramente recuerda las quejas de Aviacsa por quedar fuera de estos apoyos en una dinámica de sentirse víctimas de un complot que han hecho simultáneamente **Luis Téllez** y **Juan Molinar** para dañarlos a ellos y beneficiar a Interjet, comandada por **Pedro Aspe**.

La cantidad ofrecida a la banca de desarrollo a través del Bancomext, encabezado por **Héctor Rangel Domene**, es un apoyo pa-

ra enfrentar las consecuencias negativas del brote de influenza. Ni por monto o diseño este paquete de créditos solucionará el problema estructural de la aviación. Así las cosas, se ha sobrevaluado este apoyo económico. Ya ve, no han faltado los que han llegado al extremo de asegurar que el gobierno de **Felipe Calderón** ha condicionado el otorgamiento de estos créditos a la fusión de las dos grandes troncales. En esta columna le hemos advertido una y otra vez sobre el absurdo engaño.

Estamos en posición de informarle que las únicas dos líneas que han seguido todos los trámites para recibir este crédito y que, además, cumplen con las condiciones, son Aeromar y Volaris. Parecería que las dos grandes troncales están esperando otro tipo de definiciones estructurales o no les resulta tan atractivo tomar este préstamo.

Una de las alternativas que está estudiando el equipo de **Rangel Domene** es dar el crédito a Aeropuertos y Servicios Auxiliares a fin de que garantice ingresos para la compra de combustible y que, por decirlo coloquialmente, pueda seguir fiándole a las líneas aéreas. No sería difícil que éste sea el camino que tome la SCT para garantizar una adecuada operación de las líneas aéreas.

Renombrados

■ Es un hecho que 43 bancos operando en México son demasiados, puesto que además compiten contra muchos otros otorgantes de cré-

dito. La crisis hizo que algunos modelos de banco perdieran viabilidad o que, simple y sencillamente, no tendrían posibilidad de operar.

Se han dado algunas ventas de bancos y muy probablemente muchos que tienen autorización, pero que no comenzaron a operar o lo hacen de una manera incipiente terminen siendo vendidos o cerrados. Afortunadamente, los controles tanto en el otorgamiento de autorizaciones como en la supervisión diaria a través de la CNBV dificultan que ante los problemas financieros violen la ley. Proyectos de negocios se han visto detenidos y algunos se han convertido en un pesadísimo lastre para las instituciones en las que participan. La semana pasada le comentábamos que **Enrique Castillo** había vendido la afore de IXE y no sería extraño que en esta institución se siguieran tomando determinaciones drásticas que podrían terminar en que ser absorbidos por alguna institución de mayor tamaño o poder financiero.

Malas decisiones de inversión, más la apuesta por Banco de Uno, se han convertido en un pesadísimo lastre para IXE. Habrá que estar muy pendientes en torno a lo que pase con este grupo.

■ Ante el paro de aviones de Aeroméxico y, especialmente, de Mexicana de Aviación hay una buena cantidad de tripulaciones que no están teniendo rol de vuelo. Sin embargo, los sobrecargos lo han tomado con mayor virulencia quienes



Fecha 15.06.2009	Sección Dinero	Página 4
----------------------------	--------------------------	--------------------

sienten que **Lisset Clavel** no sólo los está traicionando sino que ha vendido el movimiento.

Hay quienes, con optimismo, creen que la secretaria general del sindicato de sobrecargos ya entró en razón; sin embargo, en las juntas particulares dentro de la negociación con la línea aérea que encabeza **Manuel Borja Chico** ahora promueve lo que en su momento intentó bloquear. Quizás en el menos malo de los casos **Clavel** ya se dio cuenta de que no es lo mismo ser oposición que estar al frente del sindicato y quienes votaron por ella han comprobado su error por creer las fantasías que les vendieron.

■ La poca pericia jurídica de la

Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha generado mucho más que confusión en torno a la situación de Aviacsa. Amparos van y vienen, bajan y regresan a la línea a operar.

Eduardo Morales Mega ha dicho una y otra vez que es víctima de un complot. Sea como sea, este hombre tiene argumentos para recurrir a tribunales para denunciar no sólo a **Juan Molinar** sino al director jurídico de la SCT, **Gerardo Sánchez Henkel**, puesto que la forma jurídica ha dejado mucho qué desear.

■ Los miembros del Sindicato Mexicano de Electricistas siguen subiendo de tono en sus protestas. Abandera- dos por una mentira (decían oponerse a la privatización de Luz y Fuerza del

Centro) decidieron cerrar el viernes una muy buena parte de la operación de la Secretaría de Energía.

Las vagas peticiones que van desde más dinero a que quieren tener la operación de fibra óptica como la que ya posee Comisión Federal de Electricidad tienen como principal objetivo importunar e intimidar no sólo al equipo de **Georgina Kessel** sino a cualquiera que les exija un nivel de eficiencia similar al que tiene la paraestatal dirigida por **Alfredo Elías**, sino que cumplan con el convenio de productividad que firmaron hace más de un año y medio.

Estas protestas sólo buscan mantener el alto grado de ineficiencia y abusos en que se ha convertido este sindicato.

Sólo Aeromar y Volaris han cumplido con los trámites para recibir el apoyo del gobierno para la industria.