

Fecha 16.06.2009	Sección Finanzas	Página 6
----------------------------	----------------------------	--------------------



Se complica fusión Mexicana-Aeroméxico

La fusión de Aeroméxico y Mexicana se complica, muy a pesar de la SCT, por las grandes diferencias entre los dos grupos de accionistas que ven muchos problemas y pocos beneficios

Los problemas de una consolidación entre Aeroméxico y Mexicana van mucho más allá de obtener la autorización de la CFC, que sigue sin dar su brazo a torcer, ya que estamos hablando de dos empresas con profundas y diferentes problemáticas laborales, legales, técnicas, administrativas, informáticas, financieros, económicas y operativas.

A nivel laboral, Mexicana de Aviación, que dirige **Manuel Borja**, mantiene abierto en la Suprema Corte de Justicia de la Nación el litigio sobre el conflicto económico que ganó en primera instancia la aerolínea y si, como todo indica, ASSA, el sindicato de sobrecargos que dirige **Lizzette Clavel**, pierde el amparo tendrá que aceptar modificar su contrato colectivo con un ahorro de productividad de más de 16 millones de dólares. El problema es que el fallo de la SCJN podría registrarse en cualquier momento y es un factor que desde luego pesa en las negociaciones entre Mexicana y Aeroméxico, que tienen diferentes acuerdos con los otros dos sindicatos, el de tierra (SNTAS) y el de pilotos (ASPA).

En el ámbito financiero no se conocen los resultados de las dos aerolíneas ni el monto de sus adeudos totales, pero ha trascendido que tan sólo en mayo perdieron cada una más de mil millones de pesos por el desplome de las actividades por la influenza.

Tampoco se conocen los adeudos de cada aerolínea con el Seame, pero también ha trascendido que Aeroméxico, que dirige **Andrés Conesa**, mantiene un litigio con el AICM por pagos del TUA, que es otro de los factores que incide negativamente en las negociaciones.

A nivel técnico las flotas de ambas empresas no son compatibles, ya que Mexicana tiene en su mayoría aviones Airbus y en el caso de Click tiene aún aviones Focker, que está en proceso de cambiar por Boeing 717, y aquí reside una de las mayores diferencias en cuanto a modelo de negocios de cada aerolínea que vuelven más costosa y compleja la fusión.

A nivel operativo, Mexicana invirtió más de 80 millones de pesos en sistemas y en un nuevo programa de reservaciones Alea de Amadeus, que estará plenamente en operación a fines de diciembre y que colocará a Mexicana a la vanguardia no sólo en México sino en América Latina.

A todos estos problemas hay que añadir las condiciones que exigirá **Eduardo Pérez Mota**, presidente de la CFC, para autorizar la

Continúa en siguiente hoja



Fecha 16.06.2009	Sección Finanzas	Página 6
----------------------------	----------------------------	--------------------

fusión y que implicará venta de activos y cierre de rutas o frecuencias, lo que resta atractivo a la consolidación, no sólo porque se dificulta aún más llegar a un acuerdo sobre la valuación de cada aerolínea, que auténticamente cada grupo eleva a las nubes, sino porque se debe considerar que la SCT quiere fortalecer la competencia y a las otras aerolíneas.

En esta coyuntura las posibilidades de fusión son cada vez más lejanas, y ante la presión de la STC que condiciona la entrega de créditos de Bancomext, las aerolíneas preparan ya un plan B que les permita salir adelante, porque lo que sí no hay duda es que hoy ambas pierden dinero y que difícilmente podrán subsistir las dos en un entorno tan adverso.

CONDUSEF, MÁS MULTAS A BANCOS

Luis Pazos, el presidente de la Condusef, confía en obtener un incremento en su presupuesto para hacer frente a las nuevas responsabilidades que afrontará una vez que se publiquen en el *Diario Oficial* el paquete de reformas legales de transparencia y ordenamiento del sector financiero que aprobó el Congreso en abril pasado y

que están en el cuello de botella en que se ha convertido el Jurídico del Ejecutivo.

Con las reformas se fortalece, muy a pesar de los bancos, a la Condusef, que tendrá ahora el mismo nivel que la CNBV y podrá por ejemplo imponer multas en formas directas. El tema preocupa a los bancos, porque las multas de la Condusef han crecido 376% desde 2006 al pasar de 4.5 a 21.4 millones de pesos.

Otros dos temas que preocupan a la banca sobre la fortalecida Condusef son, por un lado, las facultades que tendrá para regular la publicidad no sólo de los bancos, sino de todos los intermediarios financieros, y las sanciones de las que podrán ser sujetos si no tienen módulos de atención a la clientela, un área que se ha reducido por efecto de la crisis, lo que tiene por cierto muy molesto a **Luis Pazos**.

**** Y ya que estamos hablando de la banca, falleció Enrique Aguilar Borrego, quien durante dos décadas de estabilidad laboral presidió la Federación Nacional de Sindicatos Bancarios. Descanse en paz.*