



DAVID PÁRAMO

Personajes de renombre

dinero@nuevoexcelsior.com.mx

Fallas de Molinar

■ *Sus resultados han sido muy malos, gracias a que su predecesor, Luis Téllez, le dejó más que problemas por sus equivocadas decisiones.*

■ *En materia de aviación, sigue pagando los errores de Humberto Treviño.*

Juan Molinar fue designado titular de SCT por sus dotes como negociador. Pero sus resultados han sido bastante malos, en buena medida porque Luis Téllez le dejó más que problemas por sus malas decisiones.

No nos detendremos en los errores jurídicos de Gerardo Sánchez Henkel, que no sólo le han costado denuncias en lo personal, sino que mantienen en operación a Aviacsa, una firma que no cumple con las normas de seguridad.

En materia de aviación sigue pagando los errores de Humberto Treviño, quien entró como una cuñía a Téllez y con vista de cumplir su sueño de ser titular de la SCT. En el fondo, este hombre ha tenido una actitud, por lo menos indolente sobre los problemas de la aviación. Cuando se dirimían en tribunales los problemas de Aviacsa, él estaba otros funcionarios de la dependencia "promoviendo inversiones" en París. Una buena manera de dejar toda la carga al abogado de la dependencia.

Gilberto López Meyer, quien tampoco se ha distinguido por su eficiencia, ha sido una de las principales manos que mecen la cuna en materia de aviación. Muchas

de las ayudas que dio, o por lo menos ofreció, a grupos cercanos a él como Mexicana son peculiares.

Sólo para dar un dato de comparación. Mientras a la línea aérea que preside Gastón Azcárraga le autorizó vuelos en dos días o les permitió volar a Europa en condiciones más que favorables, bloqueó a Aeroméxico. La línea aérea que preside José Luis Barraza lleva más de año y medio solicitando volar a Colombia, Venezuela y algunos otros países de centro y Sudamérica. La autoridad, simple y sencillamente, no les da trámite.

Sin considerar que Treviño y López Meyer, siguiendo las instrucciones de Téllez, cambiaron las reglas del juego a favor de Mexicana, abriéndoles la posibilidad de volar a España y Londres (un vuelo que les está resultando ruinoso), llama la atención que se mantenga la protección sobre la empresa dirigida por Manuel Borja Chico.

Un dato, Aeroméxico vendía los boletos a Madrid en mil dólares y Mexicana abrió ese vuelo en el orden de los 350 dólares. Hoy un boleto de CMA a Bogotá está en algo así como mil dólares y Aeroméxico asegura que lo podría vender más barato.

A la distancia, es claro que el

presidente de la BMV usó su regreso al sector público para favorecer a sus amigos como Germán Larrea o, en el caso de la aviación, a Azcárraga. Sin embargo, es difícil entenderlo porque los segundos de Molinar y el propio titular de la dependencia siguen con esa inercia equivocada.

Con 15 días en el cargo, el titular de la SCT le dijo a las directivas de Aeroméxico y Mexicana que para él la salida lógica era la fusión de las dos líneas aéreas. Es fácil suponer que esa idea se la dieron sus segundos y que no tiene ninguna posibilidad en la realidad.

Los números de Volaris o Interjet son malos. Se asegura que el grupo de Miguel Alemán debe tomar pérdidas que superan los 70 millones de dólares anuales. Aviacsa opera gracias al talento superior de sus abogados sobre el jurídico de SCT.

Los únicos que buscan la fusión son los de Mexicana. De hecho, más tardó Téllez en dejar el cargo que los accionistas de esa línea aérea iniciaron contactos con Aeroméxico para comenzar a tratar el tema de la fusión, la cual han venido impulsando con una fuerte campaña de relaciones públicas.

Lo cierto es que, como hemos

Gilberto López Meyer, quien tampoco se ha distinguido por su eficiencia, ha sido una de las manos que mecen la cuna en materia aeronáutica.

Continúa en siguiente hoja



Fecha 02.07.2009	Sección Dinero	Página 4
----------------------------	--------------------------	--------------------

asentado aquí, los accionistas de Aeroméxico no están interesados en la fusión con una línea aérea que prácticamente no tiene activos (su flota no tiene un valor superior a los 60 millones de dólares) y que está comenzando a tener problemas con las arrendadoras, pues se asegura que están por cumplir 60 días sin pagar lo que corresponde.

Curiosamente en las presentaciones que hacen a sus acreedores dedican mucho tiempo a criticar a Aeroméxico en algo que, por lo menos, resulta paradójico. Si no les gusta la línea, ¿por qué cambiaron su forma de operar para parecerse a sus rivales, con malísimos resultados como la ocupación de un tercio de su capacidad en vuelos nuevos como el de Brasil.

Mollnar ha dejado en segundos el tema de la aviación o les ha creído las historias que le han contado, con lo que se ha puesto en una posición de error permanente.

RENOMBRADOS

■ Hoy que terminan las primeras

campañas bajo la nueva ley electoral quedan claros varios puntos.

Primero. La reforma electoral fue una venganza por parte de los partidos políticos y, por lo tanto, no sirvió para la democracia.

Segundo. Los partidos se dieron cuenta de que las normas electorales que aprobaron no sirven absolutamente para nada.

Tercero. Los ciudadanos están por encima de las posiciones de los partidos políticos y el IFE ha comenzado a quedarse muy corto ante las necesidades ciudadanas, pues se ha perdido en una gran cantidad de absurdos.

■ Ante la fuerte caída del empleo declaraciones como la del secretario del Trabajo, **Javier Lozano**, rayan en un optimismo difícil de creer. Si bien es cierto, a pesar de la grave caída en la economía, **Felipe Calderón** ha logrado mantener elevados niveles de aceptación que tienden a disminuir con arranques de optimismo con poco fundamento.

■ **Armando Paredes**, quien es-

tá cerca de terminar su periodo como líder del CCE, bien puede estar tranquilo porque, sin duda, su gestión será recordada por un perfil bajo pero una elevada eficiencia.