



EMPRESA

POR ALBERTO BARRANCO

albertobach@yahoo.com.mx barrancoalberto@prodigy.net.mx

Sale Azcárraga de Mexicana

Por aquellas cosas raras de la vida, el azar reuniría en alguna ocasión a dos personajes contrastantes en la misma mesa: Félix Salgado Macedonio y Gastón Azcárraga Andrade. Codo a codo el presidente municipal perredista de Acapulco y el presidente del Consejo Mexicano de Hombres de Negocios

El primero inició el diálogo: —¿Tú quién eres? Y la respuesta espontánea, sin bordados: —Soy uno de los pirruris de que habla tu jefe, Andrés Manuel López Obrador.

Gastón III debió haber dicho: el nieto de Gastón Azcárraga Vidaurrieta, hermano de Emilio, el fundador de la XEW y del imperio Televisa, e hijo de Gastón Azcárraga Tamayo, creador de la cadena hotelera Posadas, entonces con 50 hoteles y 17 mil habitaciones.

Ahora que quizá debió haber agregado: —Soy el nuevo dueño de Mexicana de Aviación y filiales que le acompañan.

Eran otros tiempos.

El presidente del organismo que aglutina a los 39 empresarios más poderosos del país vivía a pleno derecho de picaporte en Los Pinos, tras haber puesto al servicio del candidato del Partido Acción Nacional a la Presidencia de la República, Vicente Fox, la suite presidencial del más lujoso de sus hoteles.

Quién pensaría entonces que el "pirruris" enfrentaría años después la peor de sus pesadillas, bajo el estigma de haber provocado la quiebra de la línea aérea al favorecer el desarrollo de sus filiales Mexicana Click y Mexicana Link.

A la basura una; a la buchaca las otras.

Desnudada la maniobra, el gobierno, de hecho, le está exigiendo a Gastón Azcárraga Andrade diluir su participación a favor de los trabajadores, no sólo de la aerolínea de la discordia, sino de la totalidad del llamado Nuevo Grupo Aeronáutico.

Más aún, de encontrarse un socio capitalista el presidente de la empresa saldría totalmente de ella. Así como lo lee usted.

El waterloo de Gastón III se inició al plantearse por parte de la Secretaría del Trabajo la posibilidad de capitalizar la empresa a tres posibles inversionistas, entre ellos Banorte, quienes exigirían como primera condición el que la ruta fuera conjunta; es decir, en un paquete que incluyera a Link y Click, en la presunción de que varios activos de Mexicana se habrían traspasado a éstas.

La empresa como tal, ni de broma.

Más aún, la exigencia hablaba de transparentar los pasivos tota-

les de Mexicana, primero de cara a los bancos; luego de cara a la reserva laboral, y finalmente hacia los proveedores de corto plazo.

Adicionalmente, de ahí la inclusión de pilotos y sobrecargos en la negociación, sobre qué bases se integraría un nuevo contrato colectivo de trabajo.

Aún así, Banorte ofreció recursos frescos sí... pero en calidad de crédito, siempre y cuando se coloquen en la mesa las garantías correspondientes.

Por lo pronto, la posibilidad de luz verde a un concurso mercantil o procedimiento de quiebra ordenada está congelada... mientras la solicitud no incluya a Click y Link.

Como usted sabe, la primera surgió a la desaparición de Aerocaribe, y la segunda a la salida del mercado de la línea de bajo costo Alma, pagando en este caso una cifra simbólica por la concesión: ¡mil 872 pesos! Lo cierto es que el desmantelamiento de Mexicana a favor de las dos líneas de bajo costo que operan bajo el soporte técnico de la primera en materia de reservaciones, servicio en tierra, mantenimiento y personal, no es el único sufrido por la compañía aérea.

La operación se inició bajo el mandato del ex rey de la aviación en México, Gerardo De Prevoisin, quien llegó a conjuntar a las dos líneas aéreas más importantes del país. Vendidos la mayoría de los activos de Mexicana, el dinero se canalizó hacia Aeroméxico, cuya condición entonces era ruinosa.

Se diría que el empresario de la doble nacionalidad, francesa y mexicana, quería destruir a Mexicana para favorecer a Aeroméxico, la primera que había adquirido.

De hecho, se crearon dos empresas para servicio conjunto: Seat y Aeromexpress, con la novedad de que ambas facturaban para Aeroméxico.

En la misma ruta, el servicio de reservaciones de ésta, denominado Azteca, fue vendido a Mexicana, sin que el usufructo fuera para ella.



Fecha 12.08.2010	Sección Cartera	Página 5
----------------------------	---------------------------	--------------------

Y para qué le seguimos.

Por lo pronto, la larga luna de miel de Gastón Azcárraga Andrade con los gobiernos panistas se quebró ante la negativa del actual de avalar una emisión de deuda de 250 millones de dólares con los que supuestamente se rescataría a la empresa.

Él no precipitó la jugada de matar a Mexicana... manteniendo la propiedad de Click y Link.

El tiro, pues, salió por la culata.

BALANCE GENERAL

En la intención de tapan el pozo tras ahogado el niño, el gobierno instaló ayer el anunciado Consejo de Estabilidad del Sistema Financiero, cuya finalidad es emitir alertas tempranas frente a la posibilidad de estallido de alguna intermediaria o posibles riesgos sistémicos.

Las entrelíneas, pues, hablan de no más Fobaproas.

Presidido por el secretario de Hacienda, Ernesto Cordero, el órgano recomendará las políticas del Banco de México o la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, de cara a resguardar la estabilidad del sistema financiero en su conjunto.

Su primera tarea será calibrar de qué tamaño es la debacle de las sociedades financieras de objeto limitado, conocidas como Sofoles, cuyos techos están crujiendo peligrosamente.

Habrá que ver de qué tamaño es el chicote.

¡SALUD!... A MEDIAS

Hete aquí que, contra la creencia generalizada, la indagación que abrió la Comisión Federal de Competencia (CFC) en relación a posibles prácticas monopólicas relativas en el mercado de la cerveza afecta sólo a una de las partes del duopolio.

Modelo o FEMSA, pues, en el banquillo... acusada por la otra.

Por lo pronto, la resolución podría alargarse un

año o más, aún cuando la ley prevea un primer lapso de 30 a 120 días... que podría estirarse hasta en cuatro periodos de 120 cada uno.

Se diría, pues, que al final del día podría apuntarse contra dos marcas extranjeras; Heineken, por FEMSA, y grupo InBev por Modelo.

El asunto, de entrada, remite a las exclusividades en plazas de toros, estadios, restaurantes y bares que exigen una y otra cerveceras.

COLOSOS A LA VISTA

Finalmente, la Industrial Perforadora de Campeche y el grupo mexicano R Exploración Marina, de Ramiro Garza Cantú, cumplieron en tiempo y forma un contrato con Pemex Exploración y Producción para instalar dos plataformas marinas para perforación en aguas profundas del golfo de México.

Una de ellas, denominada Bicentenario, fue construida en Corea del Sur por la firma Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering.

La otra, bautizada como Petroring IV, la construyó en Singapur la firma Diseño Friede and Goldman.

Esta última está ya en las costas de Veracruz, frente a Alvarado.

La operación de los colosos estará a cargo de 80 técnicos extranjeros, además de 120 mexicanos para cada uno de ellos.

Todos ellos cuentan con una larga experiencia en áreas mecánica, eléctrica, electrónica, hidráulica, electromecánica y actividades secundarias de preparación.

Los equipos son de sexta generación.

Contra la creencia generalizada, la indagación que

abrió la CFC en relación a

posibles prácticas monopó-

licas relativas en el mercado

de la cerveza afecta sólo a

una de las partes del duo-

polio: Modelo o FEMSA