

Fecha 13.01.2014	Sección Dinero	Página 5
----------------------------	--------------------------	--------------------



¿Canaero o no Canaero?

■ Desde octubre de 2013 se busca sustituto de Heredia y evitar la fractura de la Canaero, que es financiada mayoritariamente por líneas nacionales.

El 29 de enero concluye el periodo para el que fue electo presidente de la Cámara Nacional de Aero-transportes (Canaero) **Andrés Conesa Labastida**, director general de Aeroméxico.

Se especula que **Fernando Flores**, director general de Aeromar desde febrero del año pasado, será quien suceda a **Conesa** en la presidencia.

Si es así, **Flores** tiene el desafío de evitar que se sigan confundiendo las metas e intereses generales de la industria con los intereses particulares que cada una de las aerolíneas persigue, pues después de la decisión tomada por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), que lleva **Alejandro Argudín**, de declarar "saturados" los horarios pico del **Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM)**, que lleva **Alfonso Sarabia**.

La decisión de reducir a 58 slots para aviación comercial y tres para oficial en horarios pico el número de operaciones autorizadas en el **AICM**, junto con la decisión fiscal de imponer un IEPS verde a combustible de

avión sin importar inversiones en la flota, y otras consideraciones de seguridad en los aeropuertos de GAP, hicieron crisis en octubre, y **Volaris**, que dirige **Enrique Beltranena**, tomó la decisión de anunciar su retiro de la Canaero, junto con la salida nada airosa del "soloañero" y primer director ejecutivo, **Guillermo Heredia**.

Así, desde octubre del año pasado no sólo se busca sustituto de **Heredia**, sino evitar la fractura de la Canaero, que de paso es financiada mayoritariamente por las líneas nacionales.

Con la crisis permanente que atravesó la aviación civil comercial durante el sexenio pasado, unas veces por inducción regulatoria, otra por costos de combustibles, por la influenza, por impuestos, por aeropuertos, por seguridad, **Conesa** y especialmente su brazo derecho entonces para asuntos de Industria, **Abraham Zamora** (hoy titular de la Unidad de Productividad Económica y persona clave en el equipo del secretario **Luis Videgaray**), lograron vencer a todas las aerolíneas nacionales e internacionales que operan en México de forta-

lecer a la Canaero.

Para **Heredia** fue imposible emular a **Zamora**, porque él tiene una especial visión integradora y enorme capacidad de diálogo y convencimiento a partir de razones, sensibilidad política y capacidad de interlocución clara entre aerolíneas y con autoridades administrativas y legisladores.

El liderazgo industrial de Aeroméxico no está en duda. Es el único grupo con dos aerolíneas en este momento (**Aeroméxico** y **Connect**), aporta doble cuota y convocó a las líneas nacionales, las mayores usuarias y beneficiarias de las decisiones comunes de aportar cada una la cuota amplia (250 mil pesos) y sólo **Magnicharters** de **Gabriel Bojórquez** (por cierto, la aerolínea que con nueve aviones tiene la flota más vieja y sin expectativa de renovación con 27 años en promedio) se quedó con la cuota de asociado que pagan las internacionales de 90 mil pesos.

La industria en general se encuentra sumergida en una etapa de expansión sin precedente, pese a la falta de actualización de la política aeronáutica, que fue definida en



Fecha 13.01.2014	Sección Dinero	Página 5
----------------------------	--------------------------	--------------------

2002 durante la administración de **Fox**, modernización que incorpore transparencia, certeza jurídica, mejoras en la regulación, enfoque de conectividad competitiva y sustentabilidad financiera de aerolíneas, entre otras cosas.

Tras la quiebra de Mexicana, la Canaero y la visión de coordinación se fortaleció, pero hoy ni el hecho de que el TUA del **aeropuerto** de la Ciudad de México se incrementó o que cada día es más escandalosa la sangría de los grupos aeroportuarios sobre las aerolíneas, que los equipos de radar se han quedado anacrónicos, que se requiere revisar la operación de los aeropuertos que administra **Aeropuertos y Servicios Auxiliares**, que lleva **Gilberto**

López Meyer para seguir desarrollando mercados punto a punto y regionales.

Tampoco que las aerolíneas internacionales siguen controlando 70% del mercado internacional y que hay presiones fuertes para que el tema aéreo se incluya en el TPP como capítulo para impulsar política de cielos abiertos, nada de eso les conviene de que la Canaero es prioritaria para su representación común e interlocución, incluso entre ellos... ¡Qué tal!

De Fondos a Fondo

Más de 40 mil millones de pesos en ahorros fueron logrados por las diez compras consolidadas de medicamentos y material de curación que encabezó el Instituto Mexicano del Segu-

ro Social, que dirige **José Antonio González Anaya**.

Hoy se darán a conocer los resultados junto con Sepufu y representantes del grupo gubernamental de salud.

A finales de mes inicia el *roadshow* de colocación de las acciones de VivaAerobus, la aerolínea que preside **Roberto Alcántara** y dirige **Juan Carlos Zuazua**, y que ha suscrito un acuerdo para adquirir 52 aviones Airbus 320 a partir de este 2014. Los dos, junto con **Declan Ryan** y los principales ejecutivos, aprovecharán el *window opportunity* que se está observando en las siguientes semanas.

Esta aerolínea transporta 32 millones de pasajeros, pese a tener una flota antigua y poco flexible, pero su modelo de negocios de bajo costo junto con el alcance que le da la terminación de sus vuelos en alrededor de 100 ciudades la está convirtiendo en una alternativa muy interesante para el mercado aéreo internacional.

■ Este lunes en Basilea, el gobernador del Banco de México, **Agustín Carstens**, deja la silla de presidente del Consejo Consultivo del Banco de Pagos Internacionales (BIS) para las Américas (CCA).

Quien le sucede es el gobernador del Banco de la República de Colombia, **José Darío Uribe**, y ocupará la posición por dos años. El CCA representa a todos los bancos centrales miembros del BIS en el continente americano y fue establecido en 2008 para facilitar la comunicación y coordinación entre ellos.

Fernando Flores, director de Aeromar, sucedería a Andrés Conesa en la presidencia.