



MOU aéreo va con anexo de Antitrust Immunity

Ya le platicaba de las negociaciones del acuerdo bilateral entre México y Estados Unidos que se suscribirá este viernes bajo la conducción negociadora de **Yuriria Mascott**, subsecretaria de Transporte; **Gilberto López Meyer**, de la DGAC, y como líder de proyecto, el actual titular del AICM, **Alexandro Argudín**. Se liberan las ciudades, rutas, frecuencias, horarios entre México y EU, que podrán ser servidos por quien lo solicite sin que haya número límite de aerolíneas por par de ciudades.

No se trata de cielos abiertos, no habrá cabotaje ni en el caso de mensajería, aunque la apertura supone una mayor conectividad de México en materia de carga al permitirse la séptima libertad. En cuanto a la posibilidad de que se otorguen 5ª libertades, esto es, que aerolíneas de EU o de México tengan el derecho de tomar y desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros estados, fue rechazado por Interjet, de **José Luis Garza**; Volaris, de **Enrique Beltranena**, y VivaAerobus, de **Juan Carlos Zuazua**, quienes el miércoles pasado, pusieron el grito en el cielo luego de conocer una carta en la que el presidente de la Canaero, **Fernando Flores**, comentaba la posición oficial de la cámara a la Subsecretaría y a todas las autoridades participantes en la negociación bilateral.

Anticipo que la 5ª libertad se contempla para carga al igual que las 7ª, pero no así el asunto relacionado con el *Antitrust Immuni-*

ty (ATI). No fue condición para la firma del Memorandum de Entendimiento (MOU), pero el gobierno mexicano presentó solicitud formal, (sin que sea condición para concluir el MOU) al comenzar la negociación sobre el Convenio de Transporte Aéreo, en el que se propone la autorización de alianzas amplias y concentraciones entre aerolíneas de ambos países para profundizar su relación corporativa y accionaria, en el entendido que los solicitantes tendrán que respetar marco legal de cada país y sus instancias de autorización, cuando se trate de Peticiones de Inmunidad Antimonopolio.

El punto es polémico porque hay quien dice que no existe una figura como esta en México (**José Luis Garza**, Interjet), pero los antecedentes de casos similares están tan firmes como la autorización de la CFC de **Eduardo Pérez Motta**, cuando hace dos años autorizó la concentración de la alianza United-Continental para operar con estrategia común en rutas bilaterales.

Como tal, la "inmunidad antimonopolio" no está en la legislación mexicana, pues en EU el Departamento del Transporte (DOT) goza de las facultades para autorizar una concentración con opinión del Departamento de Justicia, y en México no las tiene, sino que es la Cofece.

El antecedente existe en nuestro país y lo más importante es que la petición no implique "inmunidad" como se entiende en México, sino como ocurre en EU, donde la con-

centración para coordinar estrategias comerciales y empresariales es permitida, salvo que se trate de rutas donde tengan prácticas que impidan o inhiban la competencia.

Y eso es lo que solicitó la autoridad. Lejos de temer, las aerolíneas mexicanas que compiten

con Aeroméxico, tienen una buena alternativa de defensa; los ATI facilitan se investiguen las rutas en las que una alianza es preponderante y, definir acciones por las autoridades, que establezcan precios mínimos para evitar la depreciación de la ruta, cesión de slots, y otras medidas por dos o tres años, y si durante estos ninguna empresa solicita el acceso a la ruta, se libera.

Pero no inhibe acuerdos que permiten administrar la política comercial de una alianza en las mejores condiciones para los usuarios de las aerolíneas involucradas.

La alianza entre Delta-KLM-Air France, constituida en Europa y de operación es global, fue autorizada por la CFC bajo el argumento de que no altera las operaciones

de las aerolíneas nacionales y tampoco ocasiona una práctica anticompetitiva al tratarse de una "concentración comercial".

La alianza British-Iberia también fue permitida hace unos años, aun cuando uno de sus comisionados argumentó que no se trataba de una "concentración".

Cada alianza deberá de ser revisada de un modo particular por la autoridad de competencia. En el caso de las líneas aéreas nacionales no debe ser excepción.



Fecha 07.11.2014	Sección Dinero	Página 5
----------------------------	--------------------------	--------------------

Lo curioso es que no se quiera evaluar la posibilidad de que esa alianza involucre a una aerolínea como Aeroméxico que dirige **Andrés Conesa**, considerando la sociedad con ese grupo, y las posibilidades que adquiere en lo global.

De concluir las negociaciones, la carta de beneplácito entregada por la delegación de México a la de EU, confirmada por **López Meyer**, podría anexarse al Memorandum de Entendimiento de las Consultas.

Al margen de que no es necesario en opinión de la SCT, de **Gerardo Ruiz Esparza**, incluirla será una muestra de buena voluntad, particularmente después de la sensibilidad que ha despertado este

tema entre los representantes de los principales sindicatos aéreos —pilotos, sobrecargos, personal de tierra, controladores aéreos— reunidos en la federación que encabeza **Ricardo del Valle**, pero también de las aerolíneas agrupadas en la Canaero, de **Fernando Flores** y, senadores como **Alejandra Barrales**, del PRD, y **Javier Lozano**, del PAN.

Bien lograda la modernización de este acuerdo traería beneficios para los consumidores al incrementarse el número de frecuencias y rutas. Insisto, lo que se ve equivocadamente como una ventaja de Aeroméxico (**Eduardo Tricio**) y Delta (**Richard Anderson**), el día de mañana Interjet, Volaris, VivaAerobus

y Aeromar podrían fortalecerse con empresas de EU como American Airlines, United-Continental, Southwest, Jet Blue, o Spirit.

Los códigos compartidos y las alianzas a las que estuvimos acostumbrados los últimos 20 años podrían quedar en el pasado y transformarnos en una región de alto tráfico de pasajeros, precios bajos y carga acorde con un país que no es nodo logístico como lo es hoy Europa. Esa, y ninguna otra, es la intención de esta actualización.

De Fondos a Fondo

No hard feelings! Como ve, ríos de tinta en el asunto de Fumisa y, la verdad es que Advent salió del AICM sin retirar inversión. El

anuncio de que Advent International, cuyo socio director en México es **Luis Solórzano**, cerró el Fondo de Capital Privado en América Latina VI, con compromisos de capital por 2,100 millones de dólares, un aumento de 25% respecto a los mil 650 millones de dólares del Fondo V, provenientes de 60 inversionistas y la mayoría repetidores, es muestra de que la inversión de pantalón largo se queda en México aun cuando algunos proyectos no salgan bien. Realizará entre diez y 15 inversiones por fondo, medianas y pequeñas, entre 100 y 350 millones de dólares, en los sectores donde tiene *expertise*, como en servicios financieros, retail y consumo, salud y *pharma*, tecnología y energía.

Como tal, la “inmunidad antimonopolio” no está en la legislación mexicana.