

EMPRESA



Alberto Barranco

No despegan Delta-Aeroméxico

Colocada en la mesa una solicitud de inmunidad monopólica por las líneas aéreas Aeroméxico y la estadounidense Delta Airlines en un escenario de protección frente a las nuevas "libertades" que plantea el convenio bilateral aéreo México-EU, las señales apuntan a su rechazo

La tradición de la Comisión Federal de Competencia Económica, instancia responsable del palomeo o el rechazo, plantea una ruta en que las alianzas en que participan empresas nacionales son bateadas sin más.

En contraste, las que plantean firmas extranjeras se aceptan casi por norma.

De acuerdo a un estudio realizado por la Universidad Nacional Autónoma de México, de siete solicitudes planteadas por firmas foráneas para prestación de servicios en el aeropuerto internacional de la ciudad de México todas recibieron el visto bueno.

Del otro lado de la moneda, se rechazaron dos de nacionales entre sí y una con líneas de EU, condicionándose otra con posibilidad de participación accionaria.

El caso más emblemático que cambió el destino de la aviación nacional fue el no a la posibilidad de concentración para efecto de intercambio de acciones entre Aeroméxico y Mexicana de Aviación.

La apuesta, planteada en 2007, apuntaba a crear a la larga una sola firma emblemática del país, colocándose en principio ambas bajo el cobijo de una controladora de razón social Cintra.

Las firmas debieron venderse por separado, lo que provocó la llegada a escena de un personaje que se convertiría en chivo en cristal para Mexicana de Aviación. Estamos hablando de Gastón Azcárraga Andrade.

Posteriormente, el 3 de mayo de 2012, la Cofeco autorizaría con condiciones, una contratación con participación de capital entre Aeroméxico y Delta Airlines, sin posibilidad de compartir slots, es decir horarios de despegue y aterrizaje.

La dependencia rechazó el 28 de noviembre de 2014 un acuerdo para que aerolíneas nacionales celebraran alianzas estratégicas con extranjeros bajo el argumento de que una alianza es una concentración.

En contraste, sin embargo, se autorizó una concentración con fines de fusión entre las empresas Continental, United y Mergor.

Más allá, se dio el sí a otra concentración para coordinación estratégica de negocios y fusión entre US Airways y American Airlines.

En la ruta, en 2008 se palomeó una concentración para que Delta Airlines adquiriera acciones de Northwest, Air France y KLM.

La propia Cofeco le dio el sí para operar en México una vez fusionadas British Airways, PLC e Iberia Airlines.

Aunque a la posibilidad de alianza para fines de vuelos escalonados y tarifas similares entre Aeroméxico y Delta se oponen Interjet y Volaris de acuerdo al propio estudio de la UNAM, estas son las que ganaron mercado a la salida de las pistas de Mexicana de Aviación.

Aeroméxico se quedó con el 36% de mercado que tenía, en tanto Interjet creció a 24% y Volaris a 23, con un crecimiento idéntico de 8%, Viva Aerobus tiene el 12.

Ahora que las aerolíneas mexicanas tienen una participación de 25% en el mercado entre México y Estados Unidos, porcentaje similar al 23.8 que mantiene American Airlines.

Extranjerismo delicioso, diría el poeta del "Brindis del Bohemio".

Balance general. Aunque el peso mayor se da con cargo a las petroleras, combinada la baja con la producción del país y la caída dramática en el precio de la mezcla mexicana, lo cierto



Fecha 29.09.2015	Sección Cartera / Falla de origen	Página 4
----------------------------	---	--------------------

es que la reducción de las exportaciones del país está golpeando también las no petroleras.

Durante agosto pasado el descenso fue de 6.8%.

Mientras el flujo de petróleo se cayó 10.55, el del resto de las mercancías lo hizo en 6.28%. La facturación total fue de 31 mil 30 millones de dólares.

El problema es que en los próximos meses el descenso será mayor ante la desconfianza generada en los automotores Volkswagen por el escándalo desatado por sus marrullerías para cubrir la legislación ambiental.

De las exportaciones totales de vehículos la firma acapara el 15%.

Durante los primeros ocho meses del año la balanza comercial acumula un déficit de nueve mil 120 millones de dólares, el mayor desde 1994.

Segundo acto. Con mejores perspectivas, por más que en la pelea participaron siete multinacionales con expedientes abiertos en el extranjero por supuestas prácticas corruptas, este miércoles se efectuará la segunda subasta de contratos en el marco de la ronda uno.

La disputa será por 11 contratos para explotar nueve campos petroleros en aguas someras con una superficie de 281 kilómetros cuadrados y reservas probadas de 671 millones de barriles de crudo equivalente, lo que implicaría una producción de 129 mil diarios.

Las firmas en problemas por entrega de supuestos sobornos a colusión son Chevron de Estados Unidos; Lukoil Overcare de Rusia; Pan American Energy de Argentina; CNOOC de China; ENI International de Italia; Golf Energia de Portugal, y CEPSA de España.

Rebatía por premio. Colocado como manzana de la discordia el Premio Nacional de Exportación que se entrega año con año a un puñado de empresas, la Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana (Anierm), rompió su alianza con el Consejo Mexicano de Comercio Exterior (Comce).

La primera acusa al segundo de “agandallarse” el certamen, distinguiendo solo a firmas que le son afines.

El Comce lo preside Valentín Díez Morodo, el hombre que promovió la presencia estelar en los mercados internacionales de la cerveza Corona.

Creado en 1997 por el gobierno salinista, en 1999 nació una fundación para administrar el certamen en la que participaban, además de las organizaciones en disputa, la Concoman y el Consejo Nacional Agropecuario.

El caso es que desde el 2007 el premio se entrega en el marco del Congreso Nacional de Comercio Exterior que organiza la Comce, lo que parecería que está integrado a éste.

Danza de billones. Con un incremento entre enero y julio pasado de 262 mil 100 millones de pesos, la deuda neta interna del sector público llegó a cinco billones 66.3 mil millones de pesos, equivalentes al 43 por ciento del Producto Interno Bruto.

La deuda interna, a su vez, se ubica en 12 mil 700 millones de dólares.

En lo que va del sexenio el salto equivale al 3% del PIB.

Se calcula que al 2018 el monto podría llegar al 47%. ●

albertobarrancochavarria0@gmail.com