

FINANZAS I

Nombres, nombres y...
nombres



POR ALBERTO AGUILAR

aguilaralberto@prodigy.net.mx

Amén de empujar SCT fusiones en aviación por coyuntura, capital fresco de Bancomext amarrado a inyección de socios

*Pago parcial de Aviacsa a ASA por 120 mdp y socio invisible; marcha atrás a institucionalización en Alsea y se va también Díaz de Domínguez; TransCanada otro paso con gasoducto de CFE; Sectur plan la próxima semana

HACE UNOS DÍAS ANTE LOS ANALISTAS ALBERTO TORRADO DE ALSEA INFORMÓ DE LA RENUNCIA DE ARTURO BARAHONA A LA DIRECCIÓN GENERAL. SE SABE QUE LA DECISIÓN DEL EJECUTIVO FUE POR MOTIVOS PERSONALES, AUNQUE AHORA COMIENZA A ENTENDERSE LO QUE MOTIVÓ AL REGIOMONTANO

NO ES DESCARTABLE que el impacto que ha recibido la aviación por efecto de la epidemia de influenza humana genere el impulso que se requiere para que se dé la deseada consolidación en ese negocio.

Le adelantaba que esa es justo la intención del gobierno federal, entiéndase SCT de **Juan Molinar** a propósito del programa financiero por 3 mil millones de pesos que se dio a conocer esta semana a favor de ese rubro.

La propia SHCP de **Agustín Carstens** fue muy específica en que el otorgamiento de recursos y garantías que se tiene preparado, sólo se dará en conjunción con "un ajuste estructural del sector que le dé viabilidad de largo plazo".

En otras palabras Bancomext que lleva **Héctor Rangel** no va a otorgar los recursos así de botepronto, y de hecho deberá existir corresponsabilidad de

los accionistas de las aerolíneas, así como garantías reales.

Para empresas descapitalizadas y con un mercado que se ha desplomado desde finales de abril por la emergencia, digamos que el soporte financiero no suena nada mal, pero la condición *sine qua non* será el que los accionistas de las empresas del sector se lleven las manos a los bolsillos para inyectar recursos adicionales.

El contexto por sí mismo se presta a que la administración de **Felipe Calderón** busque resolver de una vez por todas la problemática que atraviesa ese negocio.

Sin embargo la buena voluntad que se observa de las autoridades quizá choque con la necia realidad que hasta ahora ha impedido por ejemplo la fusión de los dos principales grupos aéreos del país, o sea Aeroméxico que dirige **Andrés Conesa** y Mexicana a cargo de **Manuel Borja Chico**.

El primer obstáculo volverá a ser la CFC de **Eduardo Pérez Motta**, que en esta ocasión y como se ve la coyuntura, podría ser más benevolente, condicionando la operación a desinversiones importantes.

Antes además quizá habrá que superar "los egos" de los inversionistas de ambas empresas que seguramente buscarán prevalecer en la fusión, máxime los millones de dólares involucrados.

Operativamente igual habría que superar cantidad de variables como la negociación con sindicatos, los contratos colectivos, las flotas a utilizar entre Boeing y Airbus e incluso arrendamientos irrevocables de aviones de los que eventualmente habría que prescindir en un escenario en el que la entidad antimonopólica aprobara la fusión condicionada a menos rutas.

Por el lado de las líneas de bajo costo, no parece muy racional que algunas de ellas como Volaris que lleva **Enrique Beltránena**, Interjet de **José Luis Garza** o Viva Aerobus de **Roberto Alcántara**, puedan fusio-



Continúa en siguiente hoja

Fecha 08.05.2009	Sección Finanzas	Página 3
----------------------------	----------------------------	--------------------

narse a alguna de las dos grandes empresas de aviación, dada la problemática de éstas. Una operación de esa índole tampoco ayudaría mucho.

Quizá algo más lógico sería una fusión por ejemplo entre Volaris e Interjet, pero el tema tampoco es sencillo, considerando el tamaño de los dueños, en este caso **Carlos Slim**, **Emilio Azcárraga** y por supuesto **Miguel Alemán**.

Como quiera hay quien considera que con el virus AH1N1 y su impacto, el momento de la verdad se acerca para la aviación, máxime cuando en estos momentos hay una caída de entre 40 y 50 por ciento del ingreso, costos fijos que habrá que reducir y una ayuda realmente limitada del gobierno vía el descuento del 50 por ciento a los derechos de navegación, que en algunos casos pueden representar entre 2 y máximo 5 por ciento del costo operativo mensual de las empresas.

Las aerolíneas han comenzado a parar aviones, dada la baja que muestran las operaciones.

Así que habrá que ver si se pueden cuajar algunos movimientos en la aviación, como es el interés del gobierno.

⇒ **SE CONOCE DE** los aprietos financieros que enfrenta Aviaca de **Eduardo Morales**. Como le adelantaba no acredita en los esquemas de apoyo gubernamentales. Bueno pues la novedad es que acaba de realizar en abril un pago parcial de 120 millones de pesos a ASA de **Gilberto López Meyer**, una tercera parte de lo que adeuda por turbosina y transportación aérea. También arrastra pasivos con Seneam de **Agustín Arellano**, en donde hay juicios de por medio, y el SAT. Aparentemente por ahí logró incorporar algún socio, aunque no hay claridad de quién se trata, por lo que se hacen toda clase de conjeturas.

⇒ **HACE UNOS DÍAS** ante los analistas **Alberto Torrado** de Alsea informó de la renuncia de **Arturo Barahona** a la dirección general. Se sabe que la decisión del ejecutivo fue por motivos personales, aunque ahora comienza a entenderse lo

que motivó al regiomontano. Y es que en el contexto de la recesión, parece que Alsea ha decidido dar marcha atrás al proceso de institucionalización que había iniciado. Esta compañía familiar maneja conceptos como Domino's, Burger King y Starbucks entre otros. El mismo **Torrado**, amén de la presidencia tomó la batuta operativa. Además le adelantó también de la salida de **Leonel Díaz**, ex Radio Shack y quien estuvo al frente de Domino's por 6 meses. En su lugar fue designado **Federico Tejado**, de los principales accionistas. Aparentemente vienen más cambios.

⇒ **COMO ERA DE** esperarse por su experiencia, TransCanada que lleva aquí **Lorena Patterson**, se quedó con el gasoducto Manzanillo-Guadalajara de CFE que comanda **Alfredo Elías Ayub**. Se ofrecieron 294 millones 270 mil 154 dólares. Superó a Fermaca de **Fernando Calvillo** y a EMS. Contra viento y marea CFE pudo concluir esta subasta. La obra se construirá en 22 meses para estar lista en marzo del 2011. En dos semanas se firmaría el contrato. Obvio está garantizado el financiamiento. Vale señalar que TransCanada que preside **Hal Kvisle** optó por empujar este proyecto en vez de otras opciones en el mundo, con lo que la canadiense robusteció su compromiso aquí. El gasoducto tendrá 310 kilómetros y será el segundo que tenga en México, además de otro "tubo" de 130 kilómetros que opera en Tamazunchale. Esta firma se maneja básicamente en Canadá, EU y México. Tiene 59 mil kilómetros de gasoductos. En los 90 edificó el gasoducto de Mayakan de 700 kilómetros, primero que construyó un privado. También el del Bajío con 214 kilómetros. Ambos se vendieron a Gaz de France. Por supuesto que la canadiense va por más.

⇒ **LA PRÓXIMA SEMANA** presentaría el Sector de **Rodolfo Elizondo** el plan de acción integral que se ha preparado para enfrentar el impacto que recibió el sector turístico por la influenza humana, esto tras contactos con la IP en general, gobiernos de los estados y dependencias involucradas.