

LOS LASTRES DE CINTRA

Total anarquía en el transporte aéreo

RUTH RODRÍGUEZ

A cinco años de creada Cintra, que controla las acciones de Mexicana y Aeroméxico, la misma Comisión Federal de Competencia (CFC) que auspició su nacimiento, hoy las culpa de manipulación de rutas, tarifas y disponibilidad de espacios en los aviones.

A estas denuncias se sumaron las de los agentes de viajes y prestadores de servicios turísticos, que al igual que la Comisión, coincidieron que estas aerolíneas realizan, desde hace tiempo, un incremento excesivo de tarifas en 26 destinos nacionales; en especial, en Huatulco, Veracruz e Ixtapa-Zihuatanejo.

Desde 1999 que comenzó a ventilarse la posibilidad de que desapareciera Cintra, la Asociación Mexicana de Agencias de Viajes (AMAV) presidida por Jorge García fijó su postura sobre el tema.

Denunció que hay tarifas en los boletos de avión que están en un 30% por encima de su valor real.

Aseguró que mientras estas aerolíneas (Aeroméxico, Mexicana, Aerocaribe, Aerolitoral, Aerocozumel, Aeromexpress) agrupadas en Cintra registran problemas de sobreventa de boletos en todas las temporadas de vacaciones y altas tarifas en sus boletos de avión; las aerolíneas extranjeras están captando a los turistas mexicanos que viajan al extranjero con tarifas más atractivas y con mejores servicios.

Indicadores del Turismo en México, establecieron que en el primer semestre del presente año, el número de mexicanos que viajaron al extranjero aumentó en 6.6% respecto al mismo periodo de 1999; es decir, de 4 mil 892 se incrementó a 5 mil 213 nacionales que prefirieron salir del país.

Esta situación ha comenzado a inquietar no sólo a las autoridades de la Secretaría de Turismo, sino también a los empresarios turísticos quienes han reconocido que México está perdiendo competitividad turística.

Para Jorge García, presidente de la AMAV, organismo que agrupa a más

de mil 300 agencias de viajes en 26 localidades, las cuales venden cerca de 80% de los boletos de avión que se expiden al año, la separación de Aeroméxico y Mexicana ofrecerá una competencia más sana.

Aseguró que estas dos aerolíneas no tienen una visión de que el turismo mexicano comienza a viajar al extranjero y busca nuevas opciones que les resulte más económicas a sus bolsillos, a pesar de que el servicio de alimentos de Aerovías de México es el mejor que se brinda en la República Mexicana y compite a nivel internacional.

Al final de cuentas, sostuvo, el único que manda y rige al mercado aéreo mexicano es el usuario, y si a éste, no se le atiende bien, no se le cumple con la hora de salida programada, y aunado a ello, tiene que pagar un costo elevado en su boleto, "crealo que no volverá nunca a subirse en un avión de esa compañía".

El presidente de la AMAV que tiene una agencia de viajes en Ciudad Juárez, Chihuahua, explicó que tanto Mexicana de Aviación como Aeroméxico han descuidado el mercado interno, situación que han aprovechado aerolíneas extranjeras que operan en nuestro país.

"No es posible, dijo, que Mexicana y Aeroméxico

La integración de Mexicana y Aeroméxico, un día aplaudida por la Comisión Federal de Competencia, hoy es culpada de manipulación de rutas, tarifas y disponibilidad de espacios en los aviones y exige su desincorporación en favor de los usuarios nacionales

LA HISTORIA...

Hay tarifas en los boletos de avión que están en un 30% por encima de su valor real

■ Aeroméxico, Mexicana, Aerocaribe, Aerolitoral, Aerocozumel, Aeromexpress, agrupadas en Cintra registran problemas de sobreventa de boletos en todas las temporadas de vacaciones y altas tarifas en sus boletos de avión

■ Las aerolíneas extranjeras están captando a los turistas mexicanos que viajan al extranjero con tarifas más atractivas y con mejores servicios.

■ Mexicana de Aviación como Aeroméxico han descuido el mercado interno, situación que han aprovechado aerolíneas extranjeras que operan en nuestro país, denuncian empresarios del ramo turístico

brinden más ofertas en el exterior que en México. Es más caro para el mexicano viajar a Los Angeles que para un estadounidense de esa ciudad hacerlo a nuestro país".

A cinco años de creada, Cintra ha sido atacada por presuntas prácticas monopólicas, por distintos sectores relacionados con la aviación comercial.

Incluso, un año después de su nacimiento, la misma CFC pedía su desaparición; tal y como consta en las publicaciones de diversos periódicos en 1996.

Por su parte, miembros de la Asociación Mexicana de Hoteles y Moteles, coincidieron con las agencias de viajes que Mexicana y Aeroméxico ofrecen a los turistas nacionales tarifas más elevadas que las que se marcan en el standar internacional.

"Sale más barato viajar a algún

punto internacional a través de una aerolínea extranjera que por una mexicana", opinó Miguel Torruco, vicepresidente de esta agrupación y candidato a presidir la misma para el 2001.

Informes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Aeroméxico y Mexicana cuentan con 117 aviones, de una antigüedad entre los 11 y 12 años de edad.

Ambas, tienen alianzas comerciales con importantes firmas aéreas como United Air Lines, Iberia y Lufthansa.

Para la Asociación Mexicana de Agencias de Viajes cualquiera de estas aerolíneas extranjeras no tendría la necesidad de firmar una alianza comercial con Aeroméxico y Mexicana, si pudieran ellas mismas otorgar este servicio en nuestro país.

Por citar un ejemplo, la aerolínea estadounidense United Air Lines que opera desde hace 10 años en México, y que ocupó el segundo lugar mundial en número de pasajeros transportados en 1998 (867 mil) cuenta con una flota aérea de 593 aviones, cuya antigüedad promedio es de 9.7 años.

Actualmente vuela a 134 aeropuertos en 27 países.

Incluso, los hombres de negocios más importantes de México, por lo general, viajan a Estados Unidos o Europa por aerolíneas extranjeras, según datos de la AMAV.

Datos de esta agrupación reveló que en los últimos años no sólo los empresarios prefieren viajar por este tipo de aerolíneas, sino también los turistas mexicanos que buscan un mejor servicio y tarifas más económicas.

Incluso, hay secretarios de Estado que viajan más por aerolíneas extranjeras que por nacionales, como es el caso de José Ángel Gurría, titular de Hacienda; Luis Téllez, de Energía; Herminio Blanco, de Comercio y Oscar Espinosa Villarreal, que fuera secretario de Turismo.

Desde principios de 1999, agentes de viajes, hoteleros y prestadores de servicios turísticos demandaron al gobierno federal a definirse si Aeroméxico y Mexicana de Aviación continuaban como una controladora, o se separaban para buscar conquistar el mercado en forma independiente y

ofrecer una competencia sana.

Hay que recordar que la fusión de estas dos aerolíneas fue autorizada por la Comisión Federal de Competencia Económica (CFC) desde 1995, para evitar la quiebra de estas compañías aéreas que cayeron en la insolvencia tras el fracaso de una estrategia de fusión y adquisiciones que realizara el ex presidente de estas firmas, Gerardo De Prevoisin, quien se encuentra preso actualmente, después que fuera acusado de apropiarse de manera ilegal de 70 millones de dólares pertenecientes a Aeroméxico.

A cinco años, Cintra controlan cerca de 80% del pasaje en el mercado local, y unas 20 rutas internacionales "claves" contra las que poco rivales nacionales pueden competir.

Tanto Aeroméxico como Mexicana son administradas en forma independiente (la primera es dirigida por Alfonso Pasquel Bárcenas y la segunda por Fernando Flores) y mantienen sus propias marcas, pero muchas de sus funciones se vinculan en sus operaciones diarias.

Como se recordara, a un año de creada (1995), el sector hotelero del país, se pronunció en contra de Cintra -de la que derivan Mexicana y Aeroméxico- por realizar prácticas monopólicas y registrar altas tarifas que afectaban a la hotelería.

A esta denuncia, se le sumó la queja de Aerocalifornia (26 de octubre de 1997), que se inconformó ante las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) por la cancelación de rutas en favor de las empresas que integran este grupo.

En 1998, se presentó la queja de los agentes de viajes quienes vieron reducidas sus comisiones de 10% al 7% en la venta de boletos para vuelos nacionales, por parte de Mexicana y Aeroméxico.

Para 1999, la CFC comienza a investigar supuestas violaciones a la Ley de Competencia Económica que Cintra lleva a cabo, entre las que sobresalen: eliminación gradual de competencia entre Mexicana y Aeroméxico.



FINANCIAMIENTO LOS SALDOS

¿Auxiliares del crédito?... o un sector de sobrevivientes

Nacieron como alternativa de crédito y tuvieron su "boom" en 1992, cuando el sexenio salinista promovió el apoyo a la micro empresa; pero tras la crisis financiera desatada por el "error de diciembre" su salud financiera se deterioró, llevándolos prácticamente a su desaparición

ROMINA ROMÁN PINEDA

El grave deterioro financiero que registraron los organismos auxiliares de crédito, de 1994 a la fecha, provocó prácticamente su desaparición.

Ello, impidió que el sector cumpliera su función de financiar a la actividad productiva del país ante la astringencia crediticia de la banca comercial.

En el sexenio que está por concluir, estos intermediarios quedaron "devastados" por la cartera vencida, su imposibilidad por cobrar los créditos otorgados, así como por la falta de capital suficiente para sanearse.

De acuerdo con la ley, el segmento de organizaciones auxiliares de crédito se conforma por: almacenes generales de depósito, arrendadoras financieras, empresas de factoraje, uniones de crédito y sociedades de ahorro y préstamo (sap's).

En un subgrupo aparte, entrarían las casas de cambio y las sociedades financieras de objeto limitado (sofoles). A estas últimas se les llama "non bank bank".

Alejandro Vargas, vicepresidente de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV), reconoce que el sector de los auxiliares se redujo a menos de la mitad en número de participantes, cartera de crédito y activos totales durante los últimos seis años.

Derivado de la crisis económica que padeció el país en 1995, explica el funcionario, la situación financiera de estos organismos se

Las arrendadoras financieras, empresas de factoraje, uniones de crédito, almacenes generales de depósito, sociedades financieras de objeto limitado, así como las sociedades de ahorro y préstamo son los organismos y actividades auxiliares del crédito y están supervisados por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores

■ Las arrendadoras financieras son empresas que intermedian recursos, a través de un contrato, en el que se comprometen a otorgar el uso o goce temporal de un bien al arrendatario, ya sea persona física o moral, obligándose este último a pagar una renta periódica que cubra el valor original del bien, más la carga financiera, y los gastos adicionales que contemple el contrato.

■ Las empresas de factoraje ofrecen servicios financieros orientados a satisfacer las necesidades inmediatas de liquidez o de capital de trabajo.

llones de pesos. Hoy quedan 20 con activos cercanos a los 2 mil 993 millones de pesos.

Su cartera de crédito llegó en 1994, a 51 mil 487 millones de pesos, y a la fecha suma 2 mil 365 millones de pesos.

Los almacenes generales de depósito, que tienen una función "sui generis", llegaban a 28 durante 1994 y tenían 7 mil 698 millones de pesos en activos. Actualmente, hay 25, con activos cercanos a los 4 mil 860 millones de pesos.

■ La figura de los almacenes generales de depósito es calificada por las autoridades financieras como "sui generis". Como su nombre lo indica, estos intermediarios almacenan artículos en bodegas y a cambio otorgan certificados de depósito.

■ Las uniones de crédito, son organismos que agrupan a empresarios con un fin común a fin de apoyar proyectos y necesidades financieras.

■ Las sociedades financieras de objeto limitado, otorgan crédito en ramos específicos para los que fueron autorizados, lo mismo pueden dedicarse sólo al financiamiento hipotecario que a los préstamos personales.

■ Las sociedades de ahorro y préstamo, tienen por objeto la captación de recursos y otorgamiento de créditos exclusivamente a sus socios.

en 1994, activos por mil 785 millones de pesos y a la fecha se contabilizan 2 mil 409 millones de pesos.

¿Dónde está su función?

Héctor Rangel Domene, presidente de la Consejo Coordinador Financiero asegura que estas organizaciones, específicamente las Sofoles, sí cumplieron con su función de auxiliar el crédito.

Sin embargo, las arrendadoras financieras y las empresas de factoraje se vieron afectadas, prácticamente

El lastre de la cartera vencida

Alejandro Vargas, menciona en los últimos años, los auxiliares enfrentaron graves problemas de cartera vencida, lo que ocasionó su descapitalización.

El índice de morosidad de las empresas de factoraje y arrendadoras financieras llegó, en septiembre de 1995, a 27.20% y a 25.02%, respectivamente.

En este momento, ese nivel se ubica en alrededor de 6% para ambos intermediarios.

Aclara que las arrendadoras y las empresas de factoraje no captan recursos del público, por lo que sus únicas fuentes de financiamiento son la banca comercial.

Falta el estado de derecho

Para Vargas, el principal problema de estos organismos es el estado de derecho, "y ello ha obligado a los auxiliares a ser muy selectivos en la canalización de recursos".

Felipe Ruiz de Velasco, presidente de la Asociación Mexicana de Almacenes Generales de Depósito (Amagde), reconoce que la mala situación de los organismos auxiliares es resultado de que los acreditados ya no pudieron pagar.

Lo anterior, dice, provocó una distorsión en la salud financiera de los intermediarios y su consecuente achicamiento.

Para Héctor Rangel Domene hay aspectos como el estado de derecho, el régimen fiscal y la regulación, que impactan el desempeño de las instituciones.



ARCHIVO/EL UNIVERSAL

Prevén que el precio del gas natural para uso industrial continuará aumentando 20% en promedio en lo que resta del año en Estados Unidos

Convoca CRE a consulta pública para gas natural

■ Busca condiciones propicias para la industria. Sugiere Claudio X. González a IP contratar cobertura

LILIA GONZÁLEZ, KERMITH ZAPATA Y GUSTAVO CHAVOLLA

Con el propósito de avanzar hacia una estructura más eficiente y competitiva de la industria del gas, la Comisión Reguladora de Energía (CRE) convocó a una consulta pública que permita la creación de las condiciones que le permitan hacer frente a un crecimiento esperado de 9% anual en los próximos 10 años.

El organismo que dirige Héctor Olea Hernández explicó que con estas acciones se inicia una nueva etapa en el desarrollo de la industria del gas natural en México.

A su vez, en Monterrey, el presidente de la compañía estadouni-

forma estructural de la industria del gas natural, el marco regulador e institucional actual, la situación presente y retos que deberá enfrentar dicha industria para consolidar un mercado estable y competitivo.

Indicó que publicará a más tardar el 12 de enero del 2001 un documento con las propuestas recibidas o sus resúmenes identificando en cada caso a sus autores. A más tardar el 9 de marzo del 2001 dará a conocer un documento que consignará posibles medidas o propuestas para actualizar el marco jurídico e institucional de la industria del gas natural.

Por su parte, Gilbert Playford precisó que el crecimiento del precio de este energético se debe básicamente al aumento del costo del petróleo.

Entrevistado en el marco de su conferencia "La transición de la Nueva Economía" impartida en el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey, Playford agregó que el aumento del precio de