

Alberto Barranco
Empresa
23 de julio de 2008

Sí hay subsidio

De entrada, a diferencia de Estados Unidos, la paraestatal Aeropuertos y Servicios Auxiliares, quien tiene la exclusividad del suministro, no le cobra a las firmas el costo real de distribución del combustible, por más que existe una tarifa diferencial para cubrir el abasto

Según un estudio realizado por la Facultad de Economía de la UNAM, el gobierno sí subsidia la turbosina que consumen las empresas aéreas... con énfasis en las grandes. De entrada, a diferencia de Estados Unidos, la paraestatal Aeropuertos y Servicios Auxiliares, quien tiene la exclusividad del suministro, no le cobra a las firmas el costo real de distribución del combustible, por más que existe una tarifa diferencial para cubrir el abasto.

Adicionalmente, los descuentos por litro de turbosina que le hace Petróleos Mexicanos a ASA se revierten a favor de los grandes consumidores, dado el escenario volumétrico de tarifas.

De hecho, el documento Retornos a escala de competencia en la fijación de suministro de turbosina al ala del avión, señala que existen subsidios cruzados de los aeropuertos grandes hacia los pequeños, al ofrecerse una tarifa idéntica en unos y otros.

Mientras en el país de allende el Bravo las tarifas se integran con una combinación de cargos fijos y variables, en nuestro país son sólo volumétricos.

De acuerdo con el análisis, en México existen cuatro tipos de cargos extras por concepto de suministro, que oscilan entre 91.68 pesos para quienes consumen más de 385 millones de litros al año, hasta 137.27 para los que alcanzan menos de 25 millones.

En el nivel intermedio se cobran 97.45 a los consumidores de 146 a 385 millones, y 122.98 a los que alcanzan de 25 a 140.

Las tarifas se han mantenido inalteradas durante los últimos 10 años.

En paralelo, existe otra tarifa para aviación no regular en servicios de hasta mil 506 litros de turbosina, que alcanza 266 pesos en horario nacional, y 400 fuera de éste.

En Estados Unidos los costos promedio en los grandes aeropuertos, léase Los Ángeles, Nueva York, Chicago, Atlanta, Dallas, San Francisco, Miami o Washington, oscilan entre 231.70 y 312.70 pesos por cada mil litros, por más que en los pequeños el costo varía de 84.90 a 125.20.

De hecho, en la nación de las barras y las estrellas hasta mayo del año pasado los cargos pagados a los aeropuertos por galón oscilaban entre .55 y 3.5 centavos de dólar en los grandes; entre 1.4 y 1.5 en los medianos, y de tres a 10 en los pequeños.

Ahora que en nuestro país, por disposición de la Secretaría de Hacienda, el precio de la turbosina lo constituyen tres cargos: el costo del producto, que varía por centro embarcador y depende de cotizaciones internacionales; los fletes y el costo del suministro.

En el caso de Estados Unidos no existe un monopolio para la distribución del combustible, realizándose bajo tres vías: un proveedor único, ya sea público o privado; un consorcio entre líneas aéreas, lo que explica la proliferación de las alianzas, o con diversos proveedores independientes.

Como usted sabe, las líneas aéreas del país mantienen el dedo en el renglón para que el gobierno subsidie el costo de la turbosina, alegando la presión que les plantea el alto precio del petróleo, de cara a la exigencia de referencia internacional.

Las empresas más cuidadosas en su planeación habían estimado un colchón de hasta 110 dólares por barril de petróleo.

Lo curioso del asunto es que en el estira y afloja con la Secretaría de Hacienda han hablado abiertamente que, de darse una negativa, se conformarían con que se le retirara el subsidio a la gasolina y diesel que emplean las empresas de transporte de pasajeros con las que compiten las líneas aéreas de bajo costo.

En la emergencia, la mayoría de éstas ha reducido drásticamente sus rutas, y en algunos casos recortado personal.

De acuerdo con los expertos, en el volado sobrevivirán sólo dos líneas aéreas grandes y dos de bajo costo.

La gran pregunta es cuáles sí y cuáles no.

Balance general

Durante el año pasado una docena de empresas mexicanas con vocación de multinacionales invirtió en el exterior 8 mil 256 millones de dólares, lo que representa un incremento de 69% en el promedio de los últimos cinco años.

El saldo acumulado alcanza 44 mil 700 millones de dólares.

Lo interesante del caso es que en la lista están no sólo América Móvil, de Carlos Slim; Cementos Mexicanos, de Lorenzo Zambrano; Bimbo, de la familia Servitje, o Maseca, de Roberto González Barrera, sino firmas como Mexichem, que adquirió el Grupo Amasco y la Petroquímica Colombiana en 500 y 250 millones de dólares respectivamente.

El grupo Alfa de Monterrey, a su vez, compró seis plantas de fundición de aluminio en Bermuda, pagando una factura de 414 millones de dólares.

Ahora que la operación más espectacular en los últimos tiempos la hizo Cemex, al integrar a su causa a la firma australiana Rinker Group, pagando 14 mil 672 millones de dólares.

Carretera del sexenio

Ayer, finalmente, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dio a conocer el resultado de la licitación convocada para construir la autopista Durango-Mazatlán, que se integrará al corredor Mazatlán-Matamoros.

Estamos hablando de 230 kilómetros de longitud en un área agreste, en cuyo escenario se requerirá la construcción de 63 túneles, el mayor de los cuales alcanzará dos mil 266 metros, al que se bautizará como El Sinaloense.

Más allá, se reclamará la construcción de un puente atirantado, bautizado en este caso como Baluarte, destinado a ser el más largo de América.

Su longitud es de mil 124 metros, sobre una altura de 394.

La obra pública es la más grande en la historia de las carreteras del país, con dos carriles en un tramo y cuatro en otro.

Los ganadores de los concursos son Omega Corp., Tradeco, y un consorcio integrado por la firma española FCC Construcción y la mexicana La Peninsular. El monto total de los contratos es de 8 mil 218 millones de pesos.

Más maíz

En la coyuntura de la crisis global de alimentos, la empresa alemana Basf acaba de patentar a nivel mundial una tecnología que permite elevar la productividad de los cultivos de maíz; incrementar la tolerancia de las plantas al estrés hídrico, solar y climático; aumentar su resistencia a enfermedades y plagas, y mejorar la eficiencia fotosintética, además de brindar mayor calidad y durabilidad del cereal.

Casi el paraíso.

La tecnología se mostrará al público en la Top Ciencia 2008 que tendrá como sede a nuestro país, Brasil y Alemania, cuya primera etapa se abrió ayer en la metrópoli, con participación de 16 productores e investigadores.

Por nuestro país participan cuatro agricultores de maíz, cebada, tomate, pepino, chile y papa del estado de México, Jalisco, Guanajuato y Sonora.