

**Empresas  
y Negocios**

## Planea Mexicana de Aviación alcanzar 6% del mercado nacional

• Proyecta lograr el punto de equilibrio en el 2030; incorporará a personal con experiencia de Mexicana, Aeromar e Interjet.

● PÁG. 29



**Van por 6% del mercado nacional en su primera fase**

# La nueva Mexicana de Aviación ve su punto de equilibrio en el 2030

• La empresa tendrá una plantilla de personal austera y no contará con un trato preferencial en el AIFA, que será su base de operaciones, afirmó en entrevista el general Sergio Montaño Méndez, director general de la aerolínea que estará sectorizada en la Sedena

Luis Miguel González y Diego Badillo  
empresas@eleconomista.mx

**L**a nueva compañía Mexicana de Aviación tiene como objetivo alcanzar su punto de equilibrio en seis años, es decir en 2030, aunque es posible que pueda lograrse esa meta antes, señaló su director general, Sergio Montaño Méndez.

En entrevista, el general del Ejército expuso que la nueva aerolínea este año ejercerá un presupuesto de alrededor de 2,600 millones de pesos; para 2024 espera recibir alrededor de 8,000 millones y sumará a su presupuesto de operación los ingresos propios.

En ese sentido, dijo que tendrán un esquema financiero mixto, el cual se espera ir eficientando, con el objetivo de que, poco a poco, se vaya requiriendo menos presupuesto federal, hasta lo-

gar que funcione con ingresos propios.

De acuerdo con el directivo, la nueva aerolínea actualmente cuenta con 304 empleados y se espera que, al cierre de 2023, tenga 410.

Al respecto destacó que, de acuerdo con los estándares de la industria, las aerolíneas operan, con entre 44 y 70 trabajadores por avión. Si siguieran esos parámetros, tendrían que contar con alrededor de 800 personas para fin de año, pero lo harán con prácticamente la mitad de esos.

Para lograrlo, explicó, se apoyarán de los adelantos tecnológicos en las diferentes áreas. "Vamos a automatizar muchos de nuestros sistemas; vamos a automatizar la misma administración interna de la aerolínea ¿para qué? no para no crear fuentes de empleo si-



no para crear fuentes de empleo de calidad que valgan la pena pero que a la vez sumen a la eficiencia de la aerolínea”.

Recalcó que están cumpliendo con todos y cada uno de los estándares. Desde el punto de vista comercial, queremos ofrecer la posibilidad de viajar, inclusive para aquellos que no se han subido a un avión. Para ello, estamos eficientando, tanto las rutas, organización interna para poder ofrecer tarifas atractivas a los ciudadanos, abundó.

Indicó que la meta es ofrecer tarifas entre 18 y 20% más bajas de las que ofrecen sus futuros competidores. Además, todas las tarifas estarán incluidas en el mismo costo de los boletos.

El militar explicó que, si bien va a operar en un esquema de bajo costo, eso no implica que vaya a tener restricciones presupuestales que pongan en riesgo la seguridad de sus operaciones o la comodidad de sus clientes. Lo que estamos buscando son economías de eficiencia con buena administración, sin castigar servicios al pasajero, abundó.

Para lograrlo, añadió, se trabaja en una estrategia de mercadotecnia, comercial y análisis de mercado.

### Primeros aviones, por llegar

Montaño Méndez, confirmó que esa nueva empresa de participación estatal mayoritaria iniciará operaciones el 1 de diciembre de 2023, con 10 aviones Boeing 737-800 de los cuales, el próximo fin de semana llegarán las primeras tres aeronaves y para finales del próximo mes, las otras siete.

Uno de los objetivos de la aerolínea es alcanzar una cuota de mercado de 6% en su primera etapa, cubriendo principalmente rutas nacionales desde el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.

Dijo que la compañía no se cerrará a ningún mercado en específico. En la primera etapa buscarán conectar centros de negocios, por ejemplo, las ciudades de Tijuana, Ciudad Juárez, Monterrey, Guadalajara, Villahermosa y Mérida, además de los principales destinos turísticos del país, tanto los de playa, como ciudades coloniales o del interior.

A mediano plazo, el objetivo es tener una cobertura nacional, lo cual va a depender, en cierta medida de que las terminales tengan la capacidad para atender el tipo de aeronave con las que contará, además de que se pretende incursionar en vuelos al extranjero, particularmente a Norteamérica, centro y Sudamérica. La idea es crecer a una tasa de 2 o 3% anual.

### Sin preferencia en el AIFA

El directivo subrayó que esa empresa no tendrá ningún tipo de preferen-

cia por parte de la administración del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, que será su principal terminal, o de cualquier otro aeropuerto o empresa de servicios aeroportuarios, por tratarse de una empresa que nace con capital del gobierno federal.

El aeropuerto internacional Felipe Ángeles es una empresa, también de participación estatal mayoritaria también sectorizada a la Secretaría de la Defensa Nacional; “sin embargo, mi oficina de boletos que voy a poner en el AIFA, se la voy a tener que arrendar, la voy a pagar”, indicó.

La nueva compañía aérea ha incorporado a sus filas personal con experiencia en el sector, entre ellos varios que laboraron en Aeromar, la extinta Mexicana de Aviación e Interjet.

Montaño Méndez comentó que el valor que pretenden sumar los militares es el estricto cumplimiento de los objetivos y para ello se tiene ya una ruta crítica.

## 410

### EMPLEADOS

tendrá al cierre del 2023 la nueva Mexicana de Aviación, un promedio de 41 por avión, lo que la sitúa por debajo del promedio mundial.

## 10,600

### MDP

es el presupuesto base de la nueva Mexicana de Aviación para lo que resta del 2023 y el 2024.



Vamos a automatizar muchos de nuestros sistemas; vamos a automatizar la misma administración interna de la aerolínea ¿para qué? no para no crear fuentes de empleo sino para crear fuentes de empleo de calidad que valgan la pena pero que a la vez sumen a la eficiencia de la aerolínea”.

Sergio Montaño Méndez,

DIRECTOR GENERAL DE MEXICANA DE AVIACIÓN.



**De acuerdo** con Sergio Montañó, la nueva compañía aérea ha incorporado a sus filas personal con experiencia en el sector, entre ellos varios que laboraron en Aeromar, la extinta Mexicana de Aviación e Interjet.



FOTO: EL ECONOMISTA

