

### Primer vuelo

El primer avión de la firma fue un Stinson SR, tripulado por el piloto Julio Zinser, quien pilotó el vuelo inaugural en la ruta Ciudad de México-Acapulco el día 14 de septiembre de 1934.



ENTREVISTA CON ANDRÉS CONESA

# SIN MIEDO A COMPETIR

En el marco de sus 80 años, Aeroméxico busca ser en los próximos años una de las aerolíneas más fuertes en el mundo, y el nuevo AICM será un impulso para lograr sus metas



Fotos: Karina Tejada y especial



Fecha 17.09.2014	Sección Dinero	Página 1-9
---------------------	-------------------	---------------

**CUMPLE 80 AÑOS DE VUELO**

# Aeroméxico, lista para competir

El director general de la aerolínea aseguró que el reto para las siguientes ocho décadas será lograr que la empresa se convierta en una de las mejores a escala mundial

**POR MIRIAM PAREDES**  
miriam.paredes@gimm.com.mx

La escena en la que la aerolínea inició operaciones en la ruta México-Acapulco con un avión para cinco pasajeros en septiembre de 1934 es emblemática. Ahora Aeroméxico cuenta con una flota de 120 aviones y tiene un pedido por 100 más con un valor superior a 11 mil millones de dólares.

La clave para su desarrollo en la últimas ocho décadas ha sido la disciplina, asegura Andrés Conesa, director general de la compañía.

“Cumplir 80 años se dice fácil pero tomando en cuenta que la aviación comercial nació hace 100 años, Aeroméxico ha logrado convertirse en una de las aerolíneas más antiguas del mundo”.

En entrevista con **Excelsior** destaca que el objetivo para los siguientes 80 años estará basado en lograr que la línea aérea se convierta en una de las mejores a escala mundial.

En una industria tan complicada nos hemos tenido que ajustar con una disciplina muy fuerte, flexibilidad de flota, coberturas de combustible y tipo de cambio para mitigar los impactos.

“Si no eres capaz de ajustarte y no tienes flexibilidad en una industria cuyos ciclos son más pronunciados que en el resto, es complicado salir adelante. Es una tarea permanente pues la aviación no es como una fábrica que cierra el fin de semana y el lunes vuelve a abrir ya que permanentemente hay un avión de Aeroméxico en el aire”, dice.

Agrega que la independencia que ha logrado la empresa al convertirse en privada tras su separación de Corporación Internacional de Transporte Aéreo (CINTRA), en 2007, ha introducido una disciplina adicional pues se tienen objetivos muy marcados.

**Nuevos horizontes**

Para Andrés Conesa los siguientes 80 años de Aeroméxico deberán ser mejores que los primeros pues la compañía no sólo tiene por delante el crecimiento de su flota sino que éste se dará en el contexto de la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM). “Habrá espacio e infraestructura para desarrollarnos”.

“Se necesita una muy buena conectividad de ahí que era necesario un nuevo AICM. Si quieres un país de grandes ligas debe existir un aeropuerto y una aere-

línea de lo mejor y hacia ese camino vamos”, dijo.

El directivo reconoce que si bien hoy Aeroméxico cuenta con una presencia importante en la zona petrolera del país conectada con la Ciudad de México o Monterrey, el incremento de la capacidad dependerá de que tan rápido se den las inversiones en el sector energético.

Revela que al finalizar el año la disponibilidad de asientos de Aeroméxico habrá crecido entre 12 y 13 por ciento sobre todo a escala internacional pues el segmento doméstico ha respondido más lento ante la debilidad de la actividad económica que se tuvo durante el primer semestre del año.

“Hoy cubrimos todo el territorio nacional y cuando se abren oportunidades fuera las tomamos como en la ruta México-Río de Janeiro que abrimos en junio o la México-Managua que volaremos a partir de diciembre”.

Además de que hemos tenido una nueva configuración para conectar Monterrey con Houston o Nueva York e incluso modificando la red para los pasajeros de negocios del Bajío ante el auge del sector automotriz por lo que en lugar de hacer un vuelo México-Tijuana-Tokio se cambió

a México-Monterrey-Tokio”, afirma.

**No son problema**

El directivo asegura que la competencia de las Aerolíneas de Bajo Costo (ABC) no representan un problema para la compañía pues este año ha logrado ampliar la participación de mercado no sólo en México sino hacia el resto del mundo.

Precisa que la ventaja de Aeroméxico frente a las compañías nacionales es que esta es una aerolínea de servicio completo, es decir, diseñada para tener volumen óptimo de frecuencias, que son muy valorado por el hombre de negocios.

Así como por sus dos clases de servicio, económica y premier, y contar con un producto internacionalizado que permite viajar a Europa, Asia y 14 destinos en Centro y Sudamérica.

“Lo importante es basarse en una estrategia principal pues si se trata de ser una aerolínea de servicio completo y a su vez una regional y de bajo costo la operación se complica y se desvía de su filosofía y las cosas no se dan”.

**Competitividad**

Conesa detalla que si bien es positivo el anuncio del nuevo AICM este tardará en su construcción

Continúa en siguiente hoja

Fecha <b>17.09.2014</b>	Sección <b>Dinero</b>	Página <b>1-9</b>
----------------------------	--------------------------	----------------------

por lo que la empresa modificará su estrategia de negocios en esta terminal al sacar todos los aviones de 50 pasajeros que utiliza para cambiarlos por equipos más grandes con los mismo horarios de aterrizaje y despegue (*slots*)

“Es imprescindible seguir trabajando en mejorar la infraestructura del actual **AICM** aún cuando sabemos que va a dejar de operar como en el caso de la Sala 75 en la Terminal 2 pues ya no es funcional”.

Añade que hay otras oportunidades de mejoras regulatorias que podrían hacer más eficiente al **AICM** pues mientras los pasajeros sudamericanos tardan hasta dos horas en conectar vía México hacia EU, en aeropuertos como el de Panamá el tiempo de espera es 45 minutos y en ese proceso está implicado el Instituto Nacional de Migración (INM) y aduanas.

“Con el nuevo **AICM** tendremos la oportunidad para que la Ciudad de México se constituya como el mayor centro de conectividad de América Latina.

### Sí a mayor apertura

El directivo reconoce que México tiene uno de los espacios aéreos más abiertos del mundo. Tenemos apertura total con la Unión Europea al grado que una **aerolínea** alemana podría

volar entre España y México o una francesa entre Reino Unido y México al igual que con Centroamérica, no hay límite de designaciones.

Por su parte, Conesa no descarta la fusión de **Aeroméxico** con alguna otra **aerolínea**, más allá de la alianza que tiene con Delta, pues esta ha sido una tendencia a escala mundial como las uniones de Lan y Tam, Avianca y Taca, American Airlines y Us Aiways.

## PARA LA HISTORIA

**1934**

### Origen

La empresa es fundada por el empresario transportista y banquero, Antonio Díaz Lombardo. Realiza su primer vuelo entre la Ciudad de México y Acapulco.

**1957**

### Operaciones

Se realizan los primeros vuelos internacionales entre Ciudad de México–Nueva York y Los Ángeles–Acapulco.

**1971**

### Cambios

Se adopta el nombre comercial de Aeroméxico y deja de llamarse Aeronaves de México.

**1984**

### Modernidad

Se instala el primer simulador DC10 en Aeroméxico Capacitación.

**1988**

### La quiebra

Aeroméxico se declara en quiebra. Es comprada por Grupo Dictum, ASPA y Bancomer.

**1989**

### Expansión

Surge su filial Aerolitoral (Aeroméxico Connect).

**1991**

### La flota

Llegada del primer Boeing 767, con capacidad de 255 pasajeros.

**1996**

### Unión

Se crea CINTRA, holding que integraba a varias aerolíneas, entre ellas Aeroméxico y Mexicana.

**2000**

### Alianza

Aeroméxico, Air France, Delta Air Lines y Korean Air fundan la alianza aérea global: SkyTeam.

**2003**

### Más crecimiento

Llegada del Boeing 737-700. Surge Aeroméxico MRO.

**2006**

### Vuelo a Asia

Llegada del Boeing 737-852. Primer vuelo asiático que unió a México con Japón.

**2007**

### Inversión

Compra de Aeroméxico por parte de un Grupo de 14 inversionistas en conjunto con Banamex.

**2010**

### Sustentabilidad

Aeroméxico realiza el primer vuelo internacional con biocombustible e integra un programa Verde, entre México y Costa Rica.

**2011**

### A la BMV

La empresa ingresó a la Bolsa Mexicana de Valores.

**2012**

### Compra de títulos

Delta Air Lines invierte y compra 4.17 por ciento de las acciones de Aeroméxico.

**2013**

### El récord

Llega el primer Boeing 787, consolidándose como la primera línea aérea de México y la 14 mundial en recibir el avión más moderno.

Fecha <b>17.09.2014</b>	Sección <b>Dinero</b>	Página <b>1-9</b>
----------------------------	--------------------------	----------------------



Continúa en siguiente hoja

Página 4 5  
de

Fecha <b>17.09.2014</b>	Sección <b>Dinero</b>	Página <b>1-9</b>
----------------------------	--------------------------	----------------------



Sobrecargos de la aerolínea en la década de los setenta.

## La evolución



1934



1953



1960



1972



1981



1988



1998

Fotos: Karina Tejada y Especial

