

2024-11-18

El AIFA y la nueva Mexicana de Aviación

Autor: Ximena Garmendia

Género: Nota Informativa

<https://www.sdpnoticias.com/opinion/el-aifa-y-la-nueva-mexicana-de-aviacion/>

Lo confieso, ya no sé si reír o ponerme a llorar cada que me topo con una columna de opinión que se rasga las vestiduras ante lo que -desde su punto de vista- son muestras claras, irrefutables y contundentes de que "el AIFA no despegó", o bien, del tajante e irremediable fracaso que, dicen ellos, es "la nueva Mexicana militar".

No sé si estos bulos sean provocados por el mundo de la "inmediatez" en el que estamos sumergidos, pero a ellos hay que sumarles la mala publicidad que un día sí y otro también se publica alrededor del nuevo aeropuerto y de la nueva aerolínea del Estado.

Lo que yo veo son verdaderas "ansias" por que fracasen ambas empresas; francamente un afán desesperado por que a diario salgan notas negativas. Del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) siguen diciendo que está "lejos de la ciudad", pero más bien se les olvida que el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) empezó sus operaciones hace más de 100 años en los llanos de Balbuena; no se construyó en medio de la ciudad, sino que fue devorado por la mancha urbana.

De los tiempos en que yo volaba en la antigua Mexicana de Aviación, recuerdo las distancias entre los distintos aeropuertos donde operábamos y las ciudades más "cercanas". Por ejemplo, necesitábamos una hora para ir del Aeropuerto de Morelia a nuestro hotel; Zacatecas era otro ejemplo, también era una hora de camino para llegar a la pernocta.

Y ya ni hablemos de cuando nos hospedábamos en San José California, o en Oakland, o en New Jersey. Imposible olvidar cuando el hotel de pernocta estaba cerca del Times Square, y necesitábamos más de una hora para llegar, por la distancia y por el tráfico.

Hoy la prensa negativa se ha enfocado en decir que el AIFA es una terminal aérea sin operaciones; incluso gustan de llamarle "el aeromuerto", pero eso no es cierto; si bien no empezó con miles de operaciones diarias, porque así no funciona la aviación, el Felipe Ángeles ha ido creciendo en muchos sentidos.

A tal grado que entre 78 aeropuertos, el AIFA es una las 10 terminales aéreas más transitadas, ubicada en el lugar número 6, debajo del Aeropuerto Internacional de Tijuana. En lo que va del año, ha transportado a más de 5 millones de pasajeros. Sin olvidar que la terminal fue inaugurada el 21 de marzo de 2022, y está muy cerca de cumplir sus primeros tres años.

Y pongo un ejemplo: el Aeropuerto Internacional de Hammad, ubicado en Doha, en Qatar, fue planeado en 2004, e iba a ser inaugurado en 2012, pero no fue sino hasta 2014 cuando dieron el banderazo de salida; sin embargo hasta 2015, un año después, comenzó a operar tímidamente, sin alcanzar la cifra de 29 millones de pasajeros al año. Tuvieron que pasar varios añitos, además de considerables inyecciones de dinero. Y hay que decirlo con todas sus letras: la terminal fue hecha para la línea aérea de Qatar Airways, que es subsidiada por el gobierno árabe catari.

Pero en nuestro país la línea de "golpear" con mala prensa es evidente, solamente busca crear la percepción de que el AIFA es un rotundo fracaso, a pesar de que cada vez se tienen más rutas y frecuencias. Cualquier cosa sirve para ejercer un golpeo violento, el chiste es evitar a toda costa que la gente vea por sus propios ojos, que es falso lo que dicen en redes sociales y medios de comunicación.

Esto nos lleva de la mano al tema de la nueva Mexicana, que también ha sido víctima del mismo acoso mediático, donde se quejan diariamente de que no tiene los niveles de ocupación de otras aerolíneas. Pero premeditadamente omiten decir que Volaris cuenta con 135 aviones, y que Viva posee más de 80 equipos, mientras que la nueva aerolínea del Estado solo utiliza 5 aviones.

Para la narrativa de descalificación no vale que las otras líneas de bajo costo tengan más de 18 años en el mercado aeronáutico, y que la aerolínea al mando de los "militares", no haya cumplido siquiera el primer año. El objetivo es decir que es un rotundo fracaso y ya., aunque esté abriendo nuevas rutas y ofertando nuevos destinos.

La nueva andanada en contra es tan burda como evidente: no se puede transportar la misma cantidad de pasajeros si tienes más de 100 aeronaves para ello, y compararlo con una empresa que solo tiene 5. No hay forma, pero eso es lo que menos les importa a los detractores.

Tan solo la semana pasada me topé con varias columnas y todas hablaban de forma negativa sobre la nueva línea aérea. Lo más lamentable es cuando lo hace gente relacionada con la aviación; las mismas personas que vieron a su amigos padecer por el desempleo brutal al que fuimos sometidos cuando Calderón decidió que la antigua Mexicana debía "bajar la cortina".

Pero pongo las cosas en su sitio: la nueva Mexicana no va a transportar a los 13 millones de pasajeros que mueve Aeroméxico, con sus 90 años operando; mucho menos los 15 millones de Volaris, o los 17 millones de pasajeros de Viva, transportados entre enero y septiembre de este año, según las cifras de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC).

Sin embargo la Aerolínea del Estado Mexicano, llamada comercialmente Mexicana de Aviación, sí ha superado -y con creces- a líneas aéreas como Magnicharters, y Transportes Aéreos Regionales (TAR).

Magnicharters: 161,287 pasajeros

TAR: 104,965

Mexicana de Aviación: 209,509

Magnicharters que este año cumplió 30 años, cuenta con cinco aviones y tiene 27 rutas, la mayoría de temporada; y TAR a pesar de haber sido fundada en 2012, no empezó operaciones sino hasta 2014, lo que quiere decir que lleva 10 años volando, con una flota de 14 aeronaves y mismo número de destinos.

¿Podemos decir que la nueva Mexicana es un fracaso? Evidentemente no, aunque los mal intencionados insistan en ello. Es más, Roberto Valadez de Milenio reporta que el plan de Mexicana de Aviación "... es transportar más de 3 millones de pasajeros al año y generar más de mil 500 empleos directos y 4 mil 500 indirectos en el sector aeronáutico del país."

La proyección de la nueva línea aérea es tener una línea más, ofrecer más fuentes de empleo en el sector aéreo, e incrementar la oferta para los pasajeros. Todo eso es más que positivo, no como las voces que están en contra de todos los proyectos del gobierno de la Cuarta Transformación.

La primera mandataria del país, Claudia Sheinbaum, ha sido insistente en que sus planes no son sexenales, ni a corto plazo, sino que están pensados en ser transexenales, concebidos como polos importantes de crecimiento para la nación.