



El golpe a la industria aérea mexicana

COORDENADAS

Enrique Quintana

Opine usted:
enrique.quintana@elfinanciero.com.mx

@E.Q.



La industria aérea es de las que más sufrió durante la pandemia. En todas partes del mundo.

En México, la que entonces era la aerolínea más grande, Aeroméxico, tuvo que entrar en lo que se denomina **concurso mercantil**, pero en Estados Unidos, y sus accionistas perdieron una parte sustancial de su inversión.

Interjet terminó de venirse a pique. Aeromar está en esa trayectoria.

Volaris y Viva Aerobús han tenido que hacer un gran esfuerzo para mantenerse en vuelo.

En el año 2018, el promedio mensual de pasajeros transportados por todas las líneas aéreas comerciales fue de 8 millones 33 mil pasajeros.

En los primeros diez meses de este año (últimas cifras disponibles) la cifra fue de 8 millones 696 mil pasajeros.

El pasaje aéreo ya está por arriba de los niveles previos a la pandemia en 8 por ciento.

Pero si desglosamos los datos podremos observar tendencias muy diferentes.

Las aerolíneas nacionales se defendieron por el pasaje nacional.

Entre 2018 y 2022, el crecimiento del pasaje medio mensual en el **mercado doméstico** fue de **12.6 por ciento**.

Pero, el **pasaje internacional** movido por las aerolíneas mexicanas **cayó en 15.4 por ciento**, como producto de las restricciones impuestas por la degradación de la seguridad aérea impuesta por Estados Unidos.

En contraste, el **pasaje internacional movilizado por las aerolíneas extranjeras** creció en **12.6 por ciento**.

El porcentaje del pasaje internacional movido por aerolíneas foráneas pasó del 68 por ciento en el 2018 al 74 por ciento en los primeros diez meses del año.

En un lapso relativamente breve **las aerolíneas extranjeras le quitaron 6 puntos porcentuales** del mercado a las mexicanas en el terreno de los viajes internacionales.

Sin embargo, parecía que el mercado doméstico les daba un soporte a las aerolíneas mexicanas.

Pues, con la iniciativa enviada por el presidente al Congreso para permitir el cabotaje aéreo, es decir, que las aerolíneas extranjeras puedan operar rutas nacionales, ese soporte también se puede venir para abajo.

Las versiones que han circulado señalan que **el presidente está molesto con las aerolíneas mexicanas** porque han despreciado el aeropuerto Felipe Ángeles.

Veamos algunas cifras.

En el mes de octubre, siete meses y 10 días después de su inauguración, **el AIFA moviliza diariamente 6 mil pasajeros**.

El Aeropuerto Benito Juárez movilizó a un promedio de 373 mil pasajeros. Considerando aproximadamente 18 horas de operaciones al día, podemos decir que **el AICM moviliza en 17 minutos** lo que el AIFA en un día completo.

Es claro que las aerolíneas mexicanas, que sí han trasladado más y más operaciones al AIFA, siguen prefiriendo el AICM por las múltiples ventajas que tiene.

Pero, el gobierno de AMLO ha considerado que si las aerolíneas mexicanas no hacen más uso del AIFA, entonces lo habrán de hacer las extranjeras.

Si la reforma propuesta prospera, tendremos a Southwest o Alaska Airlines o diversas líneas norteamericanas, establecer el México-Cancún o México-Guadalajara o México-Tijuana.

Tal vez pudiera pensarse que, como consumidores, se trata de algo muy positivo.

Sin embargo, si en el futuro **quiebran Aeroméxico, Volaris o Viva Aerobús**, entonces nos da-

Continúa en siguiente hoja



PERIÓDICO	PÁGINA	FECHA	SECCIÓN
EL FINANCIERO	PP-2	19/12/2022	COLUMNAS Y ARTÍCULOS

remos cuenta de que la decisión fue irracional y producto del enojo presidencial.
La iniciativa para permitir el cabotaje internacional puede ser la puntilla para la sufrida industria aérea mexicana.