

**Baja en la categoría**

La aviación mexicana se recuperará hasta 2026

ROBERTO VALADEZ · PAG. 16

Hasta 2026 se recuperará aviación por categoría 2

Aerotransporte. La baja de calificación significó pérdidas por 9,200 mdp; dueños de aeropuertos no saldrán dañados por alza de tarifas de uso, afirma SICT

ROBERTO VALADEZ
CIUDAD DE MÉXICO

La baja a la categoría 2 de seguridad aérea que impuso a la aviación mexicana por más de dos años la Administración Federal de Aviación (FAA por su sigla en inglés) causó a las aerolíneas nacionales pérdidas por más de 9 mil 200 millones de pesos y dejar de transportar a 3 millones de pasajeros entre México y Estados Unidos, por lo que tardarán dos a tres años en recuperarse.

“Las que pagaron el plato fueron las empresas del país que no se subieron a la ola de recuperación tras la pandemia. Eso jugó en su contra al empezar el mayor flujo de viajeros y les retrasó recobrar niveles en el mercado internacional”, afirmó Carlos Torres, analista de aviación.

La categoría 2 impedía a las aerolíneas nacionales abrir nuevas rutas, sumar más aviones o más frecuencias a Estados Unidos.

Una investigación del Centro de Investigación y Competitividad Turística de la Universidad

Anáhuac (Cicotur) y el Consejo Nacional Empresarial Turístico (CNET) estimó la pérdida de 3 millones de pasajeros que no movilizaron.

Además, la participación de mercado disminuyó 10 puntos, al pasar de 29 por ciento en 2020 a 19 por ciento en la actualidad.

La recuperación de todos estos factores negativos tardará un buen tiempo. “No veo que se solucione en un plazo de dos a tres años”, coincidieron por separado los analistas Carlos Torres y Fernando Gómez Suárez.

Pese a que México recobró la categoría 1, los planes de crecimiento de las aerolíneas a las diferentes ciudades de EU “no son tan agresivos como se esperaba”, comentó Torres. “Las nuevas operaciones se están abriendo entre este invierno de 2023 y el verano del próximo año. El crecimiento será paulatino”.

Indicó que las aerolíneas están siendo cautelosas con la rentabilidad, pues se ven afectadas por la inflación, el alza en la turbosina

y otros costos. Volaris reportó al tercer trimestre una pérdida neta de 38 millones 858 mil dólares.

Gómez Suárez explicó que no es tan fácil quitar aviones que las empresas ya operan en vuelos nacionales o a Sudamérica para pasarlos a EU; implica toda una planeación que tarda meses.

Las aerolíneas tendrán que establecer programas de promoción de rutas y estrategias de comercialización para recuperar lo perdido en dos años. “No dudo que traten de ganar mercado ofreciendo tarifas bajas, pero no creo que esto les dure, ya que puede afectar sus resultados financieros”, comentó Gómez Suárez.

“No habrá pérdidas”

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) afirmó que los cambios en las políticas tarifarias para grupos aeroportuarios no tendrá afectación en sus finanzas y generará beneficios al usuario.

“Difícilmente podemos decir que van a perder”, porque son un



negocio rentable y en expansión, afirmó a MILENIO el subsecretario de Transportes, Rogelio Jiménez Pons.

En octubre pasado el gobierno notificó a los operadores privados: Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), del Sureste (Asur) y del Centro Norte (OMA), que se reduciría la tarifa por uso aeroportuario (TUA) en 34 terminales para incentivar al sector.

SICT dijo que los grupos aeroportuarios redujeron costos 1 por ciento por eficiencia y aumentaron 9 por ciento sus ingresos, pero eso no se reflejó en mejores tarifas y servicios.

Por ahora, OMA, Asur y GAP solo externaron que revisan si el cambio afectará sus finanzas. —

Y ADEMÁS

Vuelos foráneos, con 84% de ocupación

En octubre se registró 84% de ocupación en vuelos internacionales a México, al ofertarse 2.56 millones de asientos, el mayor nivel del año, informó la Secretaría de Turismo. El titular, Miguel Torruco, informó que 75.6% vino de Norteamérica; 13.8% del Caribe, Centro y Sudamérica; 10% de Europa y 0.6% de Asia. Al final de 2023 se esperan 34.9 millones de asientos, 7.5% más que en 2022.



Las líneas aéreas fueron afectadas por la pandemia y la reducción en seguridad, aunque no las terminales. ESPECIAL