

En Primer Plano Industria aérea recupera brillo prepandemia y marca récord

• La aviación creció 10.8%, alcanzando 118.4 millones de pasajeros en 2023, recuperando niveles previos a la pandemia. Volaris lideró con 30.2 millones de pasajeros, seguida por Grupo Aeroméxico.

• PÁG. 4-5



Balance del 2023

Aviación bate récord y vuelve ímpetu prepandémico

• El pasaje aéreo creció 10.8% a 118.4 millones de personas y regresó a la senda de avance previo al Covid-19

Alejandro de la Rosa
alejandro.delarosa@eleconomista.mx

El 2023 fue un año sobresaliente para la industria aérea: se alcanzó la cifra récord de 118 millones 362,457 pasajeros (nacionales e internacionales) transportados en vuelos regulares, lo que representó un incremento anual de 10.8%, y se evitó la aprobación del controvertido cabotaje que permitiría a aerolíneas extranjeras operar rutas domésticas.

También surgió la aerolínea estatal Mexicana de Aviación, se inauguró el Aeropuerto Internacional de Tulum y algunas terminales de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) pasaron al control de las secretarías de Marina y Defensa Nacional por cambios en las leyes de Aviación Civil y Aeropuertos.

Además, en septiembre la autoridad aeronáutica de México volvió a categoría 1 ante la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA) permitiendo a las aerolíneas nacionales expandir operaciones a ese país.

Los 28 meses de degradación hicieron que Grupo Aeroméxico, Volaris y VivaAerobus concentraran sus esfuerzos en operaciones domésticas, que el año pasado crecieron 11.3% a 63 millones 625,018 pasajeros. En las foráneas hubo mayor eficiencia, con un salto de 16.3% a 15 millones 150,912 pasajeros.

En el 2023 Aeromar dejó de volar por complicaciones financieras y Aerus despégó, ambas en el segmento regional.

Las aerolíneas extranjeras, lideradas por American Airlines y United Airlines crecieron su pasaje 7.9% a 39 millones 586,527

clientes, según la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC). El avance se reflejó en mayores factores de ocupación, en los vuelos nacionales fue de 82.6% y en los internacionales de 80.3 por ciento.

Crecimiento sexenal

En una comparación de las tres últimas administraciones federales, las cifras de la AFAC refieren que el crecimiento anual pro-

medio del pasaje aéreo durante los primeros cinco años de Felipe Calderón fue del 1.7%, durante los primeros cinco de Enrique Peña Nieto, de 10.2% y durante los primeros cinco del Presidente Andrés Manuel López Obrador del 4.2%, toda vez que en el 2020 la industria se paralizó con la pandemia del Covid-19.

Sin embargo, el incremento referido de 10.8% del año pasado estuvo ligeramente por arriba del promedio anual de Peña, lo que demuestra que fue un buen 2023, en donde la industria local se vio amenazada por una propuesta que fue rechazada al unísono: el cabotaje.

“Yo tenía interés de abrir para que hubiese más competencia... pero se pensó que había que proteger nuestra aviación y sobre todo a los trabajadores, aunque eso se pudo resolver solicitándoles a esas líneas que contrataran pilotos, mecánicos y trabajadores de la aviación mexicana, pero quedó pendiente. Eso habría que analizarlo”, dijo el martes pasado el Mandatario.

Por lo pronto, a pesar de las complicaciones que enfrenta Volaris por la revisión de sus aviones A320Neo, durante el 2023 se mantuvo como líder en transporte de pasajeros al sumar 30 millones 209,807 (+7.1%), seguida de Grupo Aeroméxico con 24 millones 509,554 (+14.1%); y VivaAerobus, con 23 millones 439,142 usuarios (+21.6 por ciento).

“Cerramos el 2023 con un sólido entorno de tráfico y demanda. Las tendencias de la demanda se mantienen robustas para el inicio del 2024”, dijo el director de VivaAerobus, Juan Carlos Zuazua, en su último reporte de operaciones.

2024, un año de retos

Con todo y el buen momento que vive la aviación luego de la contingencia sanitaria, se vislumbran retos: el momento electoral de México y Estados Unidos y los hechos de violencia en algunas entidades, lo que motivó, por ejemplo, que el viernes pasado el gobierno estadounidense emitiera una alerta para no viajar a Taxco, Guerrero. Ambos factores de riesgo son analizados día a día por las aerolíneas.

Uno más que también puede influir es la reciente decisión del Departamento de Transporte de Estados Unidos (el DOT) de considerar dar por terminada en octubre la inmunidad antimonopolio que dio en el 2016 a Aeroméxico y Delta Airlines, pues, desde su perspectiva los cambios realizados por el gobierno de México en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) no están en línea con un sistema aéreo liberalizado entre ambos países.

Un representante del sector comentó a **El Economista**, que, sin duda, se trata de un tema que se puede politizar a tal grado que afecte el crecimiento de las aerolíneas nacionales hacia Estados Unidos nuevamente y porque terminar la inmunidad referida también daña la alianza en trámite entre VivaAerobus y Allegiant Air, que tiene su centro de operaciones en Las Vegas.

“Sí, se aprecia una falta de pericia de la autoridad para responder al DOT, porque el artículo 11 del acuerdo aéreo renovado en agosto del 2016 plantea que cuando existan razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales una de las partes puede limitar unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, que fue el caso en el AICM. Y en el caso de carga, la decisión no era solo para empresas de Estados Unidos”, explicó.

En dicho entorno, México también se alista una auditoría este año por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

10.2

POR CIENTO

creció el pasaje aéreo durante los primeros cinco años del sexenio de EPN.

A pesar de las complicaciones que enfrenta Volaris por la revisión de sus aviones, durante el 2023 se mantuvo como líder al sumar 30 millones 209,807 pasajeros (+7.1%), seguida de Grupo Aeroméxico con 24 millones 509,554 (+14.1%).

1.7

POR CIENTO

anual promedio creció el pasaje aéreo durante los primeros cinco años del sexenio del Felipe Calderón.

Con todo y el buen momento que vive la aviación, existen retos: el momento electoral de México y EU y los hechos de violencia en algunas entidades, lo que motivó, por ejemplo, que se emitiera una alerta para no viajar a Taxco, Guerrero.





Buen año

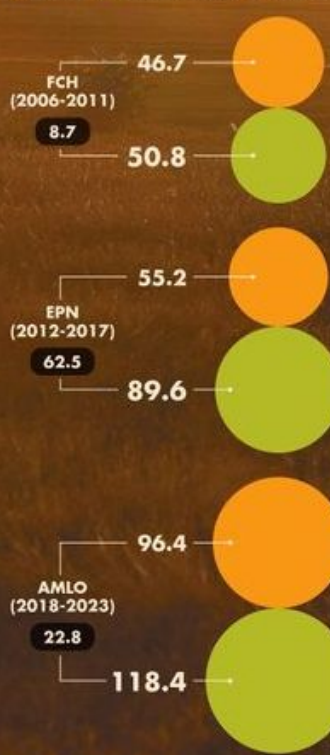
El crecimiento anual promedio del pasaje aéreo durante los primeros cinco años del expresidente Calderón fue de 1.7%; durante los primeros cinco de Peña, de 10.2% y durante los primeros cinco de AMLO, de 4.2%. Sin embargo, el crecimiento de 10.8% del quinto año de AMLO estuvo ligeramente por arriba del promedio anual de los primeros cinco años de EPN.

México | Pasaje aéreo en servicio regular | MILLONES DE PERSONAS



México | Pasaje aéreo y su crecimiento al quinto año de los últimos tres sexenios | MILLONES DE PERSONAS

● INICIO ● QUINTO AÑO ● VAR. %



México | Top 10 de rutas aéreas en servicio regular con más pasaje, 2023 | MILES DE PERSONAS

Servicio nacional

ORIGEN	DESTINO	PASAJE
Cancún	México	2,209
México	Cancún	2,126
México	Monterrey	1,742
Monterrey	México	1,663
México	Guadalajara	1,516
Guadalajara	México	1,497
México	Tijuana	1,208
Guadalajara	Tijuana	1,111
Tijuana	México	1,093
Tijuana	Guadalajara	1,031

Servicio internacional

ORIGEN	DESTINO	PASAJE
Dallas FW	Cancún	580
Cancún	Dallas FW	580
Houston	Cancún	569
Cancún	Houston	568
Los Ángeles	Guadalajara	552
Guadalajara	Los Ángeles	528
México	Madrid	517
Madrid	México	514
Chicago	Cancún	509
Cancún	Chicago	503

