

Tráfico aéreo México-EU vuela bajo, aun con Categoría 1

El número de viajeros
entre ambas naciones no
cumple las expectativas

SARA CANTERA

—sara.cantera@eluniversal.com.mx

A un año de recuperar la Categoría 1 en seguridad aérea por parte de la autoridad de aviación de Estados Unidos, el tráfico de pasajeros entre México y ese país no creció como esperaban las autoridades.

En septiembre de 2023, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes estimó que con esa certificación se podrían generar 5 millones de pasajeros adicionales entre ambas naciones; sin embargo, de esa fecha a julio de este año apenas se sumaron 2 millones de viajeros.

| CARTERA | A22

Volver a Categoría 1 de aviación, con bajo impacto para el país

Resultados limitados se deben a **una escasa planeación de nuevas rutas, menor disponibilidad en el AICM y enfoque de viajes a playas: experto**

SARA CANTERA

—sara.cantera@eluniversal.com.mx

A un año de la recuperación de la Categoría 1 en seguridad aérea, el tráfico de pasajeros entre México y Estados Unidos no creció tanto como esperaban las autoridades.

El 14 de septiembre de 2023, cuando México recuperó la Categoría 1 por parte de la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA, por sus siglas en inglés) tras dos años y medio de degradación, la Secretaría de Infraes-

tructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) estimaba la generación de 5 millones de pasajeros adicionales entre ambas naciones.

Sin embargo, de enero a julio de 2024, el tráfico de pasajeros entre ambos países creció 9%, al sumar 24.5 millones de pasajeros, 2 millones más contra el mismo periodo de 2023, según cifras de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC).

Del número de vuelos programados para septiembre, en comparación con el mismo mes de 2023,

cuando se recuperó la Categoría 1, apenas crecieron 5%, indica Ciriium, consultora de aviación.

Aeroméxico es la aerolínea que más vuelos aumentó hacia el país vecino en un año, con crecimiento de 36.6%; Viva Aerobus, 30%; Volaris, 13%; Southwest Airlines, 10%; Delta, 8%; United, 3%; American Airlines, 2.7% y, por el contrario, el resto de aerolíneas estadounidenses redujeron sus frecuencias.



Fabricio Cojuc, consultor independiente de aviación, atribuyó este bajo crecimiento en el mercado transfronterizo con Estados Unidos a tres razones, siendo la primera que, cuando se recuperó la Categoría 1, las aerolíneas ya tenían la planeación de rutas para los próximos meses, por lo que no pudieron modificar itinerarios hasta el primer trimestre de 2024, por lo que hay un desfase.

Además, agregó, "cuando quisieron abrir más rutas se toparon con un Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) más castigado en horarios de despegue y aterrizaje [slots], por lo que han hecho una diversificación fuera del AICM. Aeroméxico ha invertido en vuelos hacia EU, pero desde Guadalajara y Monterrey, porque el AICM no da para más", explicó.

Por último, las aerolíneas estadounidenses enfocan 70% de su capacidad a playas tradicionales como Cancún, Los Cabos y Puerto Vallarta, y 30% restante se pulveriza entre los destinos de Guadalajara, Monterrey, Cozumel, Tulum, Mazatlán o Ixtapa.

"Para las empresas estadounidenses llega un momento donde ya no tienen dónde meter más oferta porque tienen inundadas las playas, donde les va bien, pero se les están agotando los mercados".

De acuerdo con Cirium, la mayoría de las nuevas rutas hacia EU posteriores a la recuperación de la Categoría 1 se abrieron fuera de la CDMX, como Cancún-McAllen; Querétaro a San Antonio y Houston; Monterrey a Orlando, Oakland, Miami, Denver y Austin; Mérida a Orlando y Miami; León-Dallas; Querétaro a Detroit y Atlanta; Monterrey-Atlanta; Guadalajara a San Francisco, Salt Lake City, Sacramento, Los Ángeles, Fresno y Atlanta con Aeroméxico.

Volaris aumentó vuelos en rutas como Uruapan-Los Ángeles o Culiacán-Phoenix, pero su crecimiento ha estado limitado por la revisión de motores Pratt & Whitney (P&W) de la mitad de su flota.

El mercado aéreo transfronterizo con EU ha perdido brillo, pues cayó del segundo al cuarto lugar en la clasificación entre pares de países, según la OAG.

Ahora, el mercado aéreo transfronterizo España-Reino Unido es el más grande del mundo, seguido de Alemania-España y Canadá-Estados Unidos; en cuarto lugar, México-Estados Unidos y en quinto está el de Alemania-Turquía.

El AIFA no pinta

Se esperaba que la recuperación de la Categoría 1 le diera un nuevo impulso al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), pero no sucedió. Hasta ahora, sólo Aeroméxico vuela a EU desde el AIFA, a Houston y McAllen.

"Aeroméxico ha tenido buenos resultados con esas dos rutas. Es el conejillo de indias, porque el mercado está ahí y puede funcionar, pero no hay oferta de vuelos a ciudades como Los Ángeles, Dallas, Chicago, Nueva York, Las Vegas y Orlando", indicó Cojuc.

"Para las estadounidenses es una oportunidad ahora que no pueden crecer en el AICM, pero no lo hacen por desconocimiento del mercado. No tienen la habilidad para detectar la demanda potencial en esa zona, no saben venderle al mercado mexicano, su página web y su sistema de comercialización no está tropicalizado".

Sin embargo, el AIFA tampoco se ha promovido, agregó.

Viva Aerobus comentó que analiza volar desde el AIFA a EU, pero "es algo retador, principalmente por el llamado a revisión de los motores P&W".

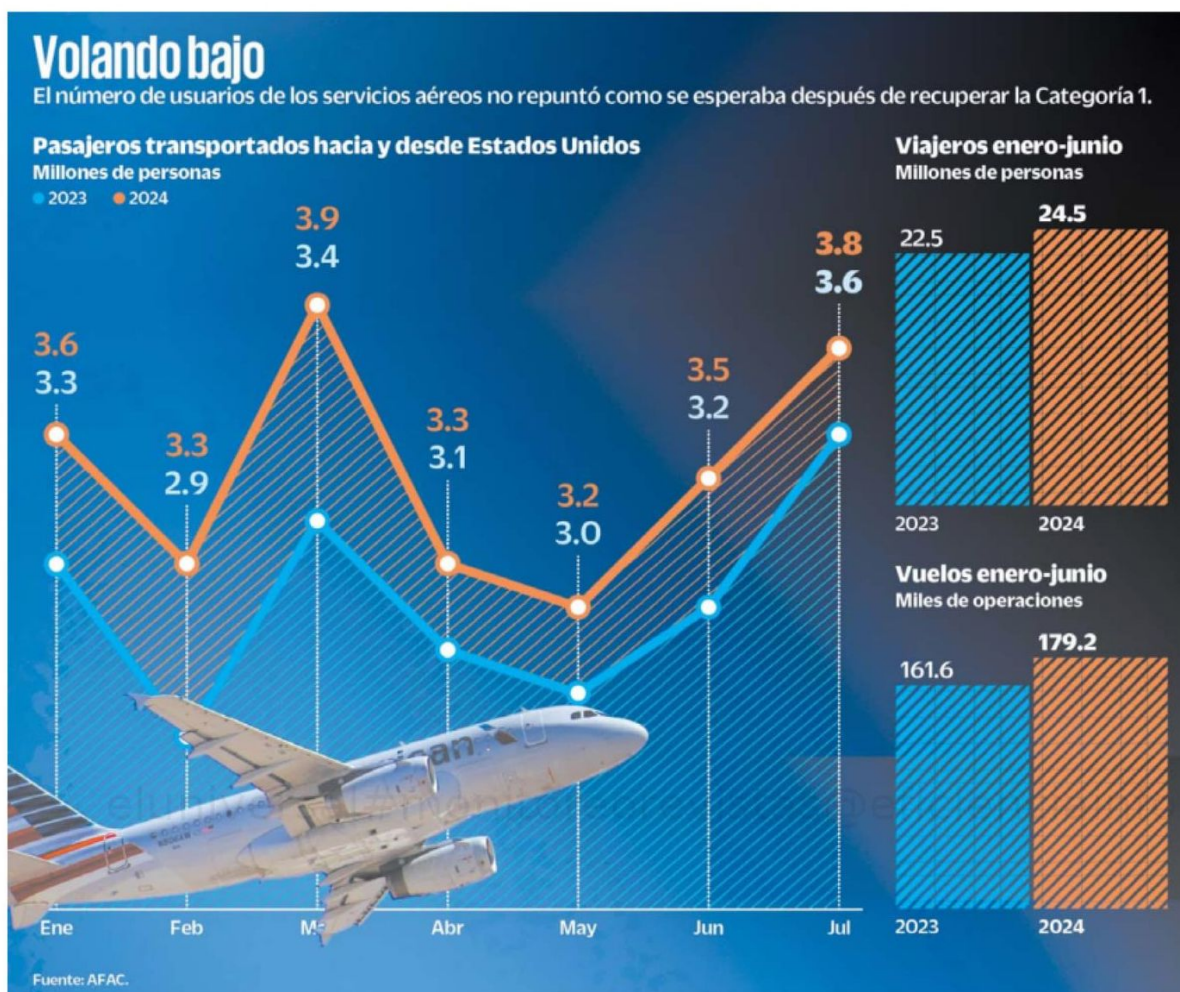
Volaris manifestó su intención de abrir la ruta Los Ángeles-AIFA en cuanto se recuperara la Categoría 1, pero no lo ha hecho. ●

FABRICIO COJUC

Consultor independiente de aviación

"Para las empresas estadounidenses llega un momento donde ya no tienen dónde meter más oferta, tienen inundadas las playas, donde les va bien, pero se les agotan los mercados"





El mercado aéreo México-EU cayó al cuarto puesto en la clasificación entre pares de países, indican.

