

## Panorama de la aviación mexicana

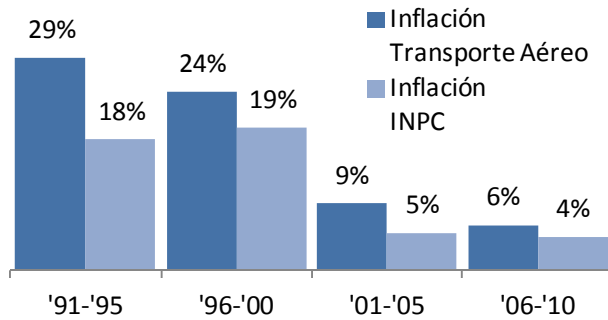
Martes 18 de octubre de 2011  
Armando Martínez / Discovery Americas

La aviación mexicana ha experimentado profundos cambios en los últimos años. Entre 2007 y 2010, por ejemplo, ocho aerolíneas nacionales suspendieron sus operaciones: Azteca, Aerocalifornia, Avolar, Alma, Aladia, Nova Air, Aviaca y Grupo Mexicana. Debido a su dimensión y antigüedad, en esta lista destaca la salida del mercado de Grupo Mexicana en agosto del año pasado, toda vez que implicó el cese de operaciones del segundo operador más grande del país, cuya flota representaba aproximadamente el 30% la flota nacional y ofrecía más del 38% de los asientos provistos por líneas aéreas nacionales. Por otro lado, en 2006 surgieron tres aerolíneas de bajo costo que se han vuelto jugadores clave en el sector: Volaris, Interjet y Viva Aerobus. De hecho, en 2010 estas tres aerolíneas transportaron en conjunto a más de 10.4 millones de pasajeros, lo cual representó una participación de mercado de aproximadamente 34% de los pasajeros transportados por empresas nacionales en operación regular. Si bien esta recomposición de la estructura de mercado ha generado sentimientos encontrados debido a que genera ganadores y perdedores, desde el punto de vista de la sociedad es deseable que los operadores ineficientes salgan del mercado ya que su permanencia no es sostenible ni costeable.

En paralelo con el surgimiento de las aerolíneas de bajo costo, las tarifas aéreas han moderado su ritmo de crecimiento en los últimos años gracias a que estas empresas hicieron más competitivo al sector, mismo que se caracterizaba ser un cuasi-duopolio entre Aeroméxico y Mexicana. Además, la mayor competencia no sólo se ha dado entre aerolíneas nacionales, sino también por parte de operadores extranjeros: mientras que en 1991, sólo 26% de los pasajeros transportados viajaban en aerolíneas extranjeras, para 2010 este porcentaje subió a 38.5%, lo cual representa un incremento de participación de mercado de casi 50%. Efectivamente, el lustro 2006-2010 registró el aumento más bajo en el índice de precios de transporte aéreo que cualquier otro lustro desde 1990, tanto en términos nominales como reales –es decir, netos de inflación del INPC– lo cual es consistente con una estructura de mercado más competitiva.

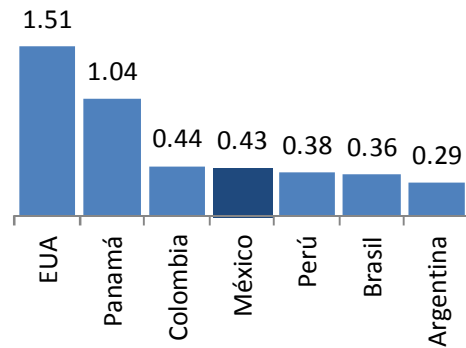
### Inflación anual promedio por lustros

Fuente: Banco de México



### Vuelos per cápita ajustados por PIB

Año de referencia: 2009



Con respecto a la evolución del tráfico aéreo, entre 1993 y 2010 el número de pasajeros transportados creció a una tasa anual compuesta de 3.9%, misma que es significativamente superior al 2.5% que creció el PIB en México durante el mismo periodo. No obstante, si bien el tráfico aéreo ha crecido a una tasa mayor a la de la economía nacional, México todavía está rezagado con respecto a otros países comparables en términos de vuelos per cápita ajustados por PIB, lo cual sugiere que existe un gran potencial de crecimiento. En efecto, con base en lo observado en otras economías, esperamos que el tráfico aéreo continúe creciendo a un ritmo más acelerado que el de la economía en general y creemos que las aerolíneas de bajo costo juegan un papel relevante en la estimulación del mercado de transporte aéreo, toda vez que éstas ofrecen tarifas más accesibles que inclusive llegan a ser comparables con los precios del autotransporte de pasaje en ciertas rutas.

En resumen, la incesante entrada y salida de participantes en la industria es muestra del gran dinamismo que ha experimentado la aviación mexicana en tiempos recientes, mismo que ha sido acompañado por una mayor competencia a consecuencia del surgimiento de las aerolíneas de bajo costo y la mayor presencia de aerolíneas extranjeras. No obstante, es claro que, a pesar de los avances logrados, todavía existe mucho camino/cielo por recorrer y que sólo los operadores más eficientes podrán prevalecer.