

La aerolínea nacional, Mexicana de Aviación, fue declarada en quiebra el 4 de abril, luego de un proceso de cuatro años a partir del que cesó operaciones, en agosto de 2010, a casi 90 años de su fundación. Si bien se permitió que otras aerolíneas entraran a cubrir el enorme hueco en conectividad dejado por el colapso del grupo, la perturbación en la industria fue significativa y provocó un marcado incremento de precios al consumidor. Pese a inversiones hasta por 20 mil millones de dólares, anunciadas tras la salida de Mexicana, la industria continúa enfrentando retos importantes, entre ellos limitada competitividad en rutas internacionales y deficiente infraestructura.

El mercado doméstico del país estaba dominado por Mexicana y su rival Aeroméxico, que en conjunto controlaban más de 75 por ciento. En consecuencia, su partida despertó inquietudes de que Aeroméxico se convirtiera en un monopolio de facto. De hecho, esas preocupaciones condujeron a esfuerzos legislativos específicos para prevenir tal desenlace, entre ellos un proyecto de reforma a la Ley de Aviación Civil aprobado por la Cámara de Diputados en enero de 2013.

Sin embargo, ahora que siete aerolíneas operan en la industria, la falta de competencia no parece ser un problema importante. Aeroméxico posee poco menos de 40 por ciento del mercado doméstico, en tanto Interjet tiene una cuarta parte y Volaris alrededor de una quinta. Juntas, Volaris e Interjet tienen una proporción ligeramente más alta que la de Aeroméxico, de 44 por ciento. Entre las participantes más pequeñas están VivaAerobús, con 2.5 por ciento, y empresas regionales que cubren rutas de demanda limitada, como Aeromar y la nueva Transportes Aéreos Regionales (TAR), lanzada en marzo pasado.

Tras la parte de Mexicana

La industria aeronáutica de México se ha vuelto más dinámica y ha incrementado tanto el número de servicios como su calidad general, pese al colapso de Mexicana. Cifras de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes muestran que el número total de pasajeros en vuelos domésticos durante 2012 llegó a 28.1 millones, por encima del máximo de 27.6 millones alcanzado en 2008. La cifra fue rebasada de nuevo en 2013, cuando las siete aerolíneas que operaban en el mercado doméstico transportaron 30.5 millones de pasajeros, incremento de 8.5 por ciento con respecto a 2012.

Esto se ha logrado en gran medida por el crecimiento de Interjet y Volaris, llegadas en fechas relativamente recientes. Mientras Mexicana y sus subsidiarias transportaron 6.6 millones de personas en rutas nacionales en 2009, último año completo en



Aeronave de Mexicana en el aeropuerto de la ciudad de México, en el momento en que se canceló el vuelo del 18 de agosto de 2010 con destino a Campeche ■ Foto Reuters

¿Y DESPUÉS DE MEXICANA?

que estuvieron en operación, Interjet transportó 7.5 millones en 2013, más que cualquier otra aerolínea, elevando su participación de mercado de 12.8 a 23.1 por ciento durante ese periodo de cinco años. El tráfico doméstico de Volaris también creció, de 3.1 millones en 2009 a 7.1 en 2013, lo cual la colocó poco detrás de Interjet. En contraste, Aeroméxico y su subsidiaria Aeroméxico Connect tuvieron un crecimiento más moderado, de 7.9 en 2009 a 10.9 en 2013, y su participación creció de 32.3 a 35.7 por ciento. VivaAerobús fue la única otra aerolínea que transportó más de un millón de pasajeros en rutas domésticas en 2013 (3.7 millones) y también ha visto crecer exponencialmente su parte en el mercado, de 5.8 a 12.2 por ciento, luego de la salida de Mexicana.

El número de pasajeros en

vuelos internacionales también rebasó en 2013 el máximo de 27.5 millones de 2008; se registraron 29.5 millones. Las ganancias de Aeroméxico han sido particularmente notables en rutas internacionales, donde el número creció de 1.92 millones en 2009 a 3.65 en 2013. Sin embargo, en vuelos fuera del país las aerolíneas mexicanas en conjunto están muy por debajo de su máximo de 30.2 por ciento de 2009: en 2013 sólo 23.2 por ciento de pasajeros internacionales se transportaron en aerolíneas mexicanas, lo cual sugiere que el vacío dejado por Mexicana ha sido llenado sobre todo por líneas extranjeras.

Próximos pasos legales

La declaración de quiebra de Mexicana es un golpe para sus

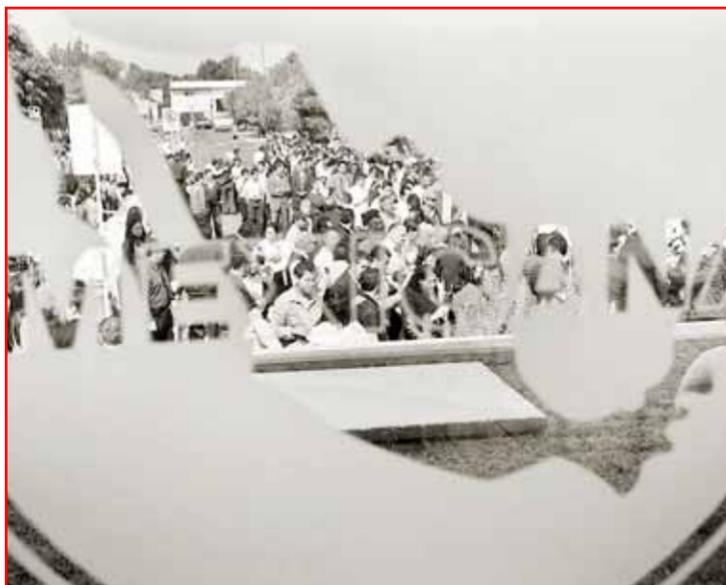


Imagen de julio de 2012, cuando trabajadores de Mexicana conmemoraron el 91 aniversario de la aerolínea bandera ■ Foto María Meléndrez Parada

acreedores y empleados, que aún tenían la esperanza de que la aerolínea fuera rescatada por inversionistas. Sin embargo, la resolución permitirá una muy necesaria reestructuración de la industria. Por ejemplo, las rutas y slots de despegue y aterrizaje de la aerolínea serían redistribuidas entre las existentes. Al suspender operaciones, Mexicana tenía 98 rutas internacionales, aunque sólo operaba 58.

Si bien en un principio se decidió que las rutas y slots de Mexicana se concederían a otras empresas sobre una base temporal y condicionada, algunas impugnaron con éxito esas resoluciones. Interjet solicitó autorización en 2011 a la DGAC para que su contraparte estadounidense se hiciera cargo de las rutas México-San Antonio y México-Nueva York, que según tratados bilaterales sólo podían ser manejadas por aerolíneas designadas. Ambas fueron otorgadas a Interjet, que más tarde ganó una apelación para mantenerlas por tiempo indefinido. Volaris también solicitó en 2011 cubrir rutas a Las Vegas, Los Ángeles y Chicago, todas las cuales obtuvo y retiene a la fecha.

Se espera que la distribución de todas las rutas y slots de Mexicana impulse la competencia y tenga efecto positivo en los servicios, como se ha visto en algunas rutas donde existen múltiples proveedores. Así ocurre en la Monterrey-México, que ofrecen Aeroméxico, Interjet, Volaris y VivaAerobus. Otras rutas donde los precios han bajado por efecto de la competencia son las de la ciudad de México a Guadalajara y Cancún.

Principales desafíos

Pese a estas mejoras, el mercado internacional sigue siendo un reto para las aerolíneas mexicanas, que juntas sólo transportaron 6.8 millones de pasajeros al exterior (aunque fueron 16.6 por ciento más que en 2012). La mayoría (3.7 millones) fueron de Aeroméxico, que aportó 53 por ciento del total y es la única línea mexicana que vuela a Europa y Asia. Ese es el segmento en el que la industria ha sido menos capaz de compensar la salida de Mexicana.

Un desafío clave es incrementar la conectividad regional; la llegada de TAR debe tener un efecto positivo en este aspecto. Sin embargo, los problemas de conectividad se han vuelto arraigados debido a que en los 14 años pasados no se han construido aeropuertos en el país. Además, nueve fueron cerrados en 2010. La infraestructura aeroportuaria es, pues, un tema crítico. La terminal de la ciudad de México es particularmente insuficiente; 75 por ciento de las demoras en ella se deben a saturación. Según la DGAC, también el aeropuerto de Cancún enfrenta problemas similares. De hecho, según el Informe global de competitividad 2013-14 del Foro Económico Mundial, la calidad de la infraestructura del aerotransporte en México tiene marca de 4.7 en una escala de uno al siete. También ocupa el lugar 64 entre 148 países evaluados. Cumplir el potencial de la industria aérea mexicana, por tanto, requerirá enfocarse en impulsar su presencia internacional y mejorar su infraestructura doméstica.