



Pasaje aéreo en México caerá hasta 35% en 2021 por downgrade de FAA: Moody's

El AICM, GAP y Asur los aeropuertos más afectados por los errores de la autoridad aeronáutica mexicana; también golpea a aerolíneas, Aeroméxico de las más afectadas

5 de junio de 2021

El binomio de recesión económica de la economía mexicana que inició en 2019 y la pandemia de coronavirus mundial de 2020, de por sí solas para 2021 tendrían un impacto de una contracción de 20% en el número de pasajeros internacionales “a y desde” México. Sin embargo, con la degradación que sufrió la autoridad aérea mexicana por parte de Estados Unidos, la caída de viajeros podría ser de hasta 35%, respecto del nivel prepandemia, estimó la calificadora Moody's Investors Services.

La estimación original para 2021, sin considerar el downgrade de la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos, era que el “volumen de pasajeros internacionales a través de los aeropuertos mexicanos disminuirá 20% este año respecto al nivel de 2019, la baja podría ampliarse a un 25% -35% después de la degradación de México a la Categoría 2”, informó Moody's.

Datos oficiales muestran que en 2019, los aeropuertos mexicanos reportaron un tráfico de pasajeros de 101.4 millones en vuelos regulares, más otro millón de viajeros en vuelos de fletamento (vuelos chárter). De cada uno, alrededor de 47.9 millones de los regulares y 900 mil pasajeros en fletamento fueron en rutas internacionales, es decir el 47.2% y 83.7%, respectivamente.

Desde el 25 de mayo, la mexicana Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), que encabeza Carlos Antonio Rodríguez Munguía, fue degradada por carecer de los estándares mínimos de seguridad que exige la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por lo cual las aerolíneas mexicanas pueden seguir volando a Estados Unidos, pero no podrán incrementar frecuencias ni abrir nuevas rutas a la Unión Americana mientras no se recupere la “categoría 1”.

El menor número de viajeros, eleva el riesgo crediticio de los grupos aeroportuarios y el de las aerolíneas mexicanas.

Para la calificadora, los aeropuertos más afectados son los que tienen mayor participación en pasajeros internacionales, como el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) y Grupo Aeroportuario del Sureste (Asur) ya que pasajeros internacionales representaron el 26%, 33% y 44%, respectivamente, de su volumen total de pasajeros en 2020.

Por su parte, los aeropuertos propiedad del Grupo Aeroportuario del Centro Norte (OMA) se verán menos afectados ya que los pasajeros internacionales representaron solo el 11% del volumen de pasajeros de 2020.

Un punto a destacar es que el AICM podría perder el grado de inversión. Actualmente la terminal aérea capitalina está en “Baa3” con perspectiva “negativa”. Es decir, está en el último de los 10 peldaños del grado de inversión. En tanto, GAP y OMA están calificados con “Baa1”, que es el séptimo peldaño del grado de inversión o están a tres escalones de los llamados bonos basura o de alta especulación.

Por el lado de las aerolíneas, Moody ‘s señaló que la degradación a “categoría 2” tendrá un efecto significativo en Grupo Aeroméxico por su enfoque en clientes internacionales y una sólida cartera de nuevos aviones. Antes de la pandemia del coronavirus, Aeroméxico tenía una participación del 17% de los pasajeros internacionales que volaban a México, posicionando a la compañía como líder del mercado, seguida por American Airlines, United Airlines, Delta Air Lines y muy por delante del competidor local Volaris, que tenía una participación del 7%.

Además, señaló que el 23 de abril pasado, Aeroméxico anunció un acuerdo con The Boeing Company y ciertas arrendadoras para agregar 24 nuevos aviones Boeing 737 y cuatro aviones 787-9 Dreamliner a su flota.

La compañía espera que los primeros nueve aviones se entreguen este verano, y el resto está programado para llegar en la segunda mitad de 2021 y en 2022, flota con la cual Aeroméxico espera obtener ahorros totales de alrededor de dos mil millones de dólares, principalmente por menores costos de combustible y ahorros de arrendamiento.

Si las restricciones de Categoría 2 permanecen vigentes, Aeroméxico tendrá cada vez más dificultades para recuperar sus operaciones según lo planeado. En junio de 2020, la compañía solicitó protección voluntaria bajo el proceso de reorganización financiera del Capítulo 11 de EE. UU.

Por el contrario, las aerolíneas estadounidenses que operan en México pueden beneficiarse de la rebaja de calificación de seguridad de México. Si bien tienen prohibido la venta en código compartido, ellas mismas podrían aumentar los servicios aéreos a México.