

ARTURO VALLEJO

La aviación en México atraviesa una etapa de crecimiento sostenido, pero algunas turbulencias se asoman en el horizonte. Luego del colapso provocado por la pandemia, su actual dinamismo convive con problemas estructurales que siguen sin resolverse: rutas concentradas en pocos corredores, regiones con baja conectividad y costos que siguen siendo una barrera para muchos viajeros.

“La pandemia fue sin duda una de las crisis más fuertes en la historia de la aviación, si no es que la más fuerte”, afirma Alejandro Cobián Bustamante, abogado y exdirector de la Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO). Durante este punto de quiebre, explica, entre el 70 y 80% de la flota aérea mundial estuvo parada en tierra.

La recuperación ha sido gradual pero firme. Hoy, la aviación genera directamente alrededor de 202,600 empleos y contribuye con 33.3 mil millones de dólares (mdd), equivalentes a 1.9% del Producto Interno Bruto (PIB), de acuerdo con datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). A partir de 2023, la industria ha registrado tasas más dinámicas, alcanzando un crecimiento sostenido de entre 5 y 6% anual. Y en 2025, más de 90 millones de pasajeros fueron transportados por vía aérea, según la Secretaría de Turismo (Sectur), lo que representa un incremento de 2.4% comparado con el periodo anterior y tan solo en enero de este año se movilizaron más de 10 millones de pasajeros en vuelos nacionales e internacionales, 2.3% más que en el mismo mes de 2025.

Pero este auge no ha sido homogéneo. Mientras algunas rutas concentran cada vez más vuelos y pasajeros, otras, especialmente en ciudades secundarias, siguen enfrentando una oferta limitada. Al mismo tiempo, el costo de volar es percibido como alto, en parte por factores que van más allá de las aerolíneas, como los conflictos geopolíticos.

Rutas fuertes y otras no tanto

En la práctica, la conectividad está concentrada en unas cuantas ciudades. Los cuatro principales destinos del país, y las rutas de mayor crecimiento, siguen siendo la Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Tijuana y Cancún. “Por ahí también el aeropuerto del Bajío, el aeropuerto de Puerto Vallarta, Los Cabos, pudieran ser también otros destinos muy importantes”, agrega Corbián. Estas rutas concentran tanto la oferta de vuelos como la competencia entre aerolíneas.

Esto indica un sistema altamente articulado en torno a grandes *hubs* que canalizan la mayor parte del tráfico aéreo. Esto contrasta con el otro extremo del mercado: conexiones hacia ciudades más pequeñas o con menor dinamismo económico, donde la demanda no alcanza para sos-

La conectividad por los cielos

Taxiing. La aviación despegó tras la pandemia, pero los problemas y los altos costos siguen pesando en el bolsillo de los mexicanos.



UNIÓN. Volaris aprueba la fusión con Viva Aerobus para crear el nuevo Grupo Mexicano de Aerolíneas.

tener operaciones constantes. “Estamos hablando del sureste, en rutas hacia Palenque, Campeche, Chiapas, Oaxaca, o más hacia el norte, como Tepic y Ciudad Victoria”. La consecuencia es un mapa aéreo fragmentado, en el que amplias regiones del país quedan parcialmente desconectadas y dependen de temporadas altas para contar con vuelos.

El problema se agravó tras la salida de operadores especializados en aviación regional, como Aeromar, en 2023 y la reciente suspensión de Magnicharters, debido a fuertes problemas financieros, que fueron detectados por la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC). Este vacío ha dejado sin cobertura a varias rutas que antes dependían de un solo operador y evidencia la fragilidad del segmento regional en México.

En términos de competidores, la mayor parte del mercado aéreo es atendida

EL RETO DEL MUNDIAL

La justa deportiva posicionará a México como un *hub* turístico y de inversión.

La llegada de la Copa Mundial de la FIFA 2026 pondrá a prueba la aviación en México, al concentrar en pocas semanas una demanda extraordinaria de vuelos sobre un sistema ya saturado, especialmente en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y los aeropuertos de Guadalajara y Monterrey.

Con datos de FIFA y la OMC, se estima que el Mundial de Fútbol atraerá a México a 5.5 millones de visitantes y generará una derrama económica entre 1,800 y 3,000 mdd.

Sin embargo, “El país dispone de una infraestructura aeroportuaria robusta, conectividad aérea amplia”, de acuerdo con un análisis de Grupo Monex “La visibilidad internacional que generará el Mundial será un catalizador sin precedentes para posicionar a México como un *hub* turístico y de inversión”.



por Aeroméxico (que incluye Grupo Aeroméxico, Aeroméxico y Aeroméxico Connect), junto con Viva y Volaris, que son los tres grandes consorcios aéreos en nuestro país y en total suman el 99% del mercado total nacional de pasajeros.

En ese contexto, afirma Corbián, Mexicana de Aviación podría posicionarse como posible pieza clave porque su mayor oportunidad no está en competir en las rutas más rentables, sino en atender precisamente ese vacío. “Necesitamos un operador especializado en la aviación regional, como lo hay en otros países”.

Costos ocultos

A pesar del auge, volar en México sigue percibiéndose como caro, pero esa percepción no siempre refleja cómo se estructura realmente el precio de un boleto. Detrás de cada boleto hay una combinación de factores que explican por qué, incluso en un entorno de mayor competencia, los precios pueden mantenerse elevados en ciertas rutas.

“La aviación siempre se ha visto como un modo de transporte caro”, dice Alejandro Cobián Bustamante, pero la tarifa tiene varios componentes. El principal de ellos es el combustible, que representa entre 30% y 35% de los costos de una aerolínea. Se trata, además, de un factor altamente volátil y dependiente de variables mundiales.

Tan solo en marzo de este año, la turbosina aumentó 32.1% de precio por causa de los conflictos armados en Medio Oriente, de acuerdo con datos de la IATA. Entre otros factores, esto ha resultado en un incremento de 21.8% de los precios del transporte aéreo, según el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC).

Otro de los elementos determinantes son los aeropuertos, particularmente la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA), la cual representa una proporción significativa

del precio final del boleto, incluso más del 50%. En este sentido, es importante considerar el anuncio reciente del aumento de la TUA en 2.9% (nacional) y 3% (internacional) por parte del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Y el impacto de los aeropuertos no se limita a las tarifas. La saturación en terminales clave también influye en los costos y en la eficiencia operativa, lo que puede traducirse en demoras, menor flexibilidad para abrir nuevas rutas y mayores costos indirectos para las aerolíneas. A este componente, explica Cobián, se suma el hecho de que la aviación sea un negocio estacional: en temporadas altas la demanda se dispara y con ella las tarifas.

La opción low cost

La expansión de las aerolíneas llamadas de bajo costo ha redefinido el mercado, no solo en términos de precios, sino también en la forma en que se distribuye la oferta y se estructura la red de rutas en el país. “La industria aérea ha desarrollado modelos que permiten al usuario acceder a tarifas bajas”, agrega.

Este modelo se basa principalmente en minimizar los costos operativos para ofrecer tarifas aéreas muy bajas, eliminando servicios incluidos y cobrándolos por separado (“a la carta”). Incluye comprar los boletos de manera anticipada, viajar sin equipaje, no ofrecer alimentos en vuelos cortos, utilizar flotas estandarizadas, aeropuertos secundarios, venta directa (sin agencias de viajes) y alta frecuencia de vuelos para maximizar la eficiencia y rentabilidad.

En cuanto a precios, el impacto de este modelo es más matizado de lo que suele percibirse. “La tarifa base en aerolíneas, sobre todo de bajo costo, no solo no ha sufrido aumentos considerables, sino



Fotos: Shutterstock

EL IMPACTO. La saturación en las terminales influye en los costos operativos.

90 MILLONES de pasajeros se transportaron por vía aérea en México en 2025

incluso ha tenido cierta tendencia a la baja”, agrega Alejandro Cobián.

En los principales hubs, la competencia de bajo costo está dominada por un grupo reducido de aerolíneas, entre ellas Volaris y Viva, que han ganado terreno frente a modelos tradicionales. Ambas aerolíneas suman 69% del tráfico doméstico y 75% de los asientos en vuelos nacionales.

En el corto y mediano plazo, este segmento se reorganizará por la posible fusión de Viva y Volaris para la creación de un Grupo Mexicano de Aerolíneas, que “permitirá impulsar el crecimiento de la aviación en México, en línea con el modelo de precios bajos”, expresó Enrique Beltranena, presidente y CEO de Volaris en un comunicado. Al momento, la operación aún está pendiente de las aprobaciones regulatorias en México y otros países.

Volando hacia el futuro

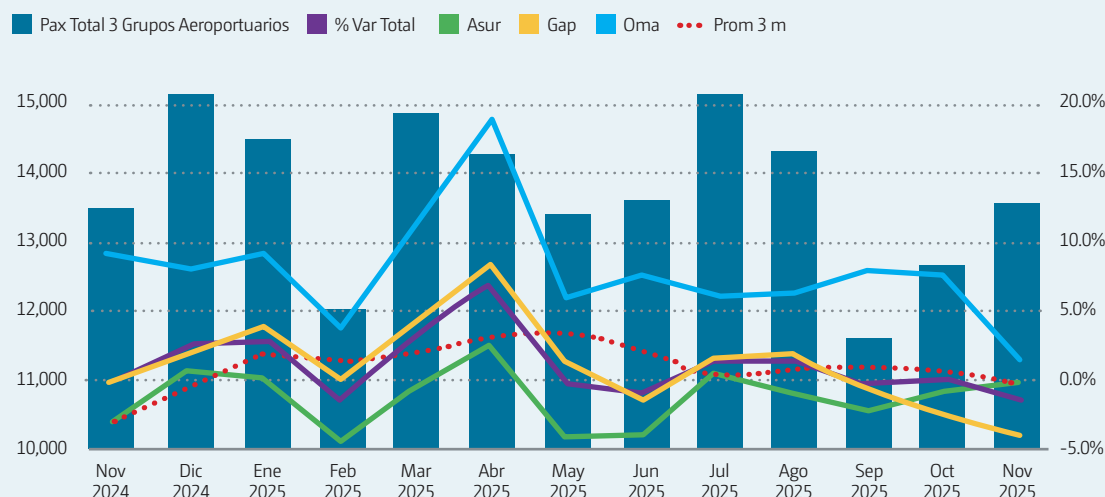
Más allá de las coyunturas geopolíticas y la volatilidad en los costos, el futuro de la aviación en México apunta hacia un crecimiento sostenido. La demanda, impulsada por el turismo, los viajes de negocios y una mayor movilidad interna, seguirá siendo el principal motor del sector. “Debería continuar el crecimiento. En mayores o en menores tasas, dependiendo las rutas y dependiendo el modelo de negocio” afirma Alejandro Cobián Bustamante.

En este sentido, se proyecta que para 2033 el mercado aeronáutico del país alcance 16.8 mil millones de dólares para 2033, con una tasa de crecimiento anual compuesta (CAGR) de 8.2%, de acuerdo con la Aviation Research Center.

AL ALZA

Los grupos aeroportuarios mexicanos muestran recuperación en el tráfico de pasajeros, clave para sostener el crecimiento del sector turístico en México.

(Tráfico de pasajeros en millones, 2025-2026)



Fuente: Sector Aeroportuario: Rumbo al Mundial 2026, Grupo Monex