



COMUNICACIONES
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



AFAC
AGENCIA FEDERAL
DE AVIACIÓN CIVIL

MANIFIESTO DE IMPACTO REGULATORIO NOM-EM-145/1-SCT3-2022

ADJUNTO 2. POTENCIALES IMPACTOS MACROECONÓMICOS (ESTUDIO REALIZADO POR LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO)

Potenciales Impactos Macroeconómicos | Degradación de Mexico a Categoría 2

Federal Aviation Administration |
International Aviation Safety
Assessment (IASA)



Resumen Ejecutivo

- En 2010 México ya sufrió una degradación de categoría que afectó el mercado a Estados Unidos y redujo la capacidad (número de vuelos) en promedio 7%, sin ser recuperada hasta finales de 2012.
- El impacto de la medida afectó significativamente a las aerolíneas mexicanas durante el 2011: contrajo la demanda en 22%, mientras se observó un incremento del 10% en la demanda de las aerolíneas estadounidenses.
- Una degradación de categoría imposibilita a las aerolíneas mexicanas para abrir nuevas rutas a EEUU. Es prioritario restablecer la conectividad internacional, impactada por la crisis del COVID-19, misma que colateralmente soporta una proporción importante de la conectividad domestica.
- Nuevas iniciativas de inversión o apertura de nuevos aeropuertos, como el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, quedarían limitados al mercado doméstico, debido a la limitante de acceso de las aerolíneas mexicanas al mercado estadounidense que representa cerca del 38% del tráfico internacional.
- Para la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), el costo que representa subsanar los hallazgos identificados en la primer etapa de la auditoria IASA, deber ser analizado desde un punto de visto macroeconómico, derivado del impacto que una degradación traería a la economía nacional.
- Incurrir en pérdidas de empleos, contribución al PIB, turismo, inversión y recaudación fiscal es un precio alto a pagar para el país vs. la baja inversión de \$1000 millones de pesos (mdp) para obtener la recalificación.

Antecedentes

La FAA determina si la supervisión de un Estado con aerolíneas que operan o buscan operar en los Estados Unidos, u operar códigos compartidos con aerolíneas estadounidenses, cumplen con los estándares de seguridad establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

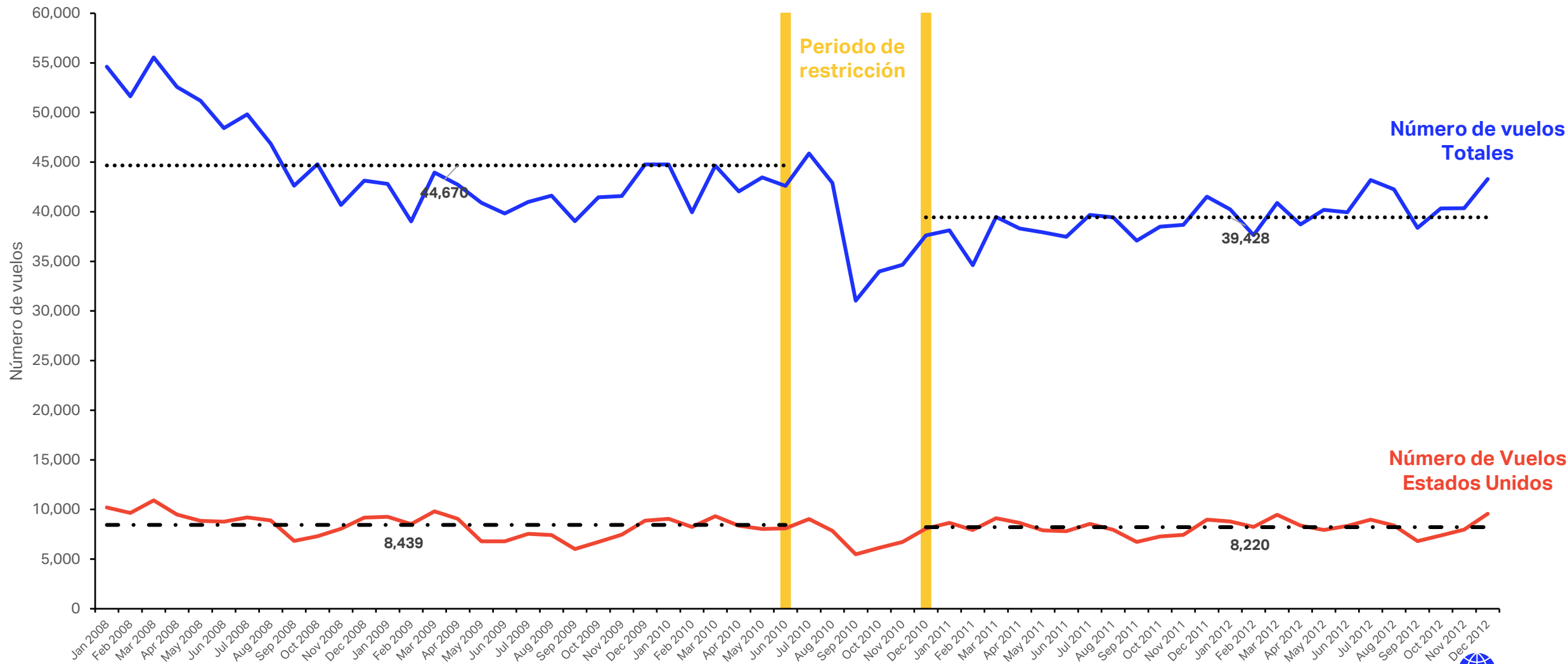
Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional (IASA) se centra en la capacidad de un país, no de las aerolíneas individuales, para adherirse a las normas internacionales de seguridad de la aviación y las prácticas recomendadas contenidas en los Anexos 1 (Licencias de personal), 6 (Operación de aeronaves) y 8 (Aeronavegabilidad de Aeronaves) al "Convenio de Chicago" de la OACI). Según a los resultados obtenidos en la auditoría, la FAA emite una declaratoria sobre la categorización del país:

- **Categoría 1.** *Países que cumplen con las recomendaciones del programa IASA de OACI. Están autorizados a operar a los EEUU y/o código compartido con compañías aéreas de EEUU de acuerdo con las autorizaciones del DOT.*
- **Categoría 2** Países que **no cumplen** con los estándares del programa IASA de OACI. Países que operan en los EEUU y/o con código compartido con compañías aéreas de EEUU **tienen dichos servicios limitados a los niveles que existían al momento de la evaluación***. Países que buscan iniciar un servicio comercial en los EEUU y/o buscan un código compartido con cualquier compañía aérea de EE. UU. **tienen prohibido iniciar dichos servicios.**

*Como consecuencia de ser clasificado en la categoría 2, se realiza un congelamiento de las operaciones aéreas de pasajeros y carga al momento de la auditoria, se limitan los servicios vigentes y se prohíben las nuevas solicitudes de servicio, es decir, las aerolíneas no pueden aplicar a nuevas rutas o acuerdos comerciales con aerolíneas americanas para prestar servicios en este país.

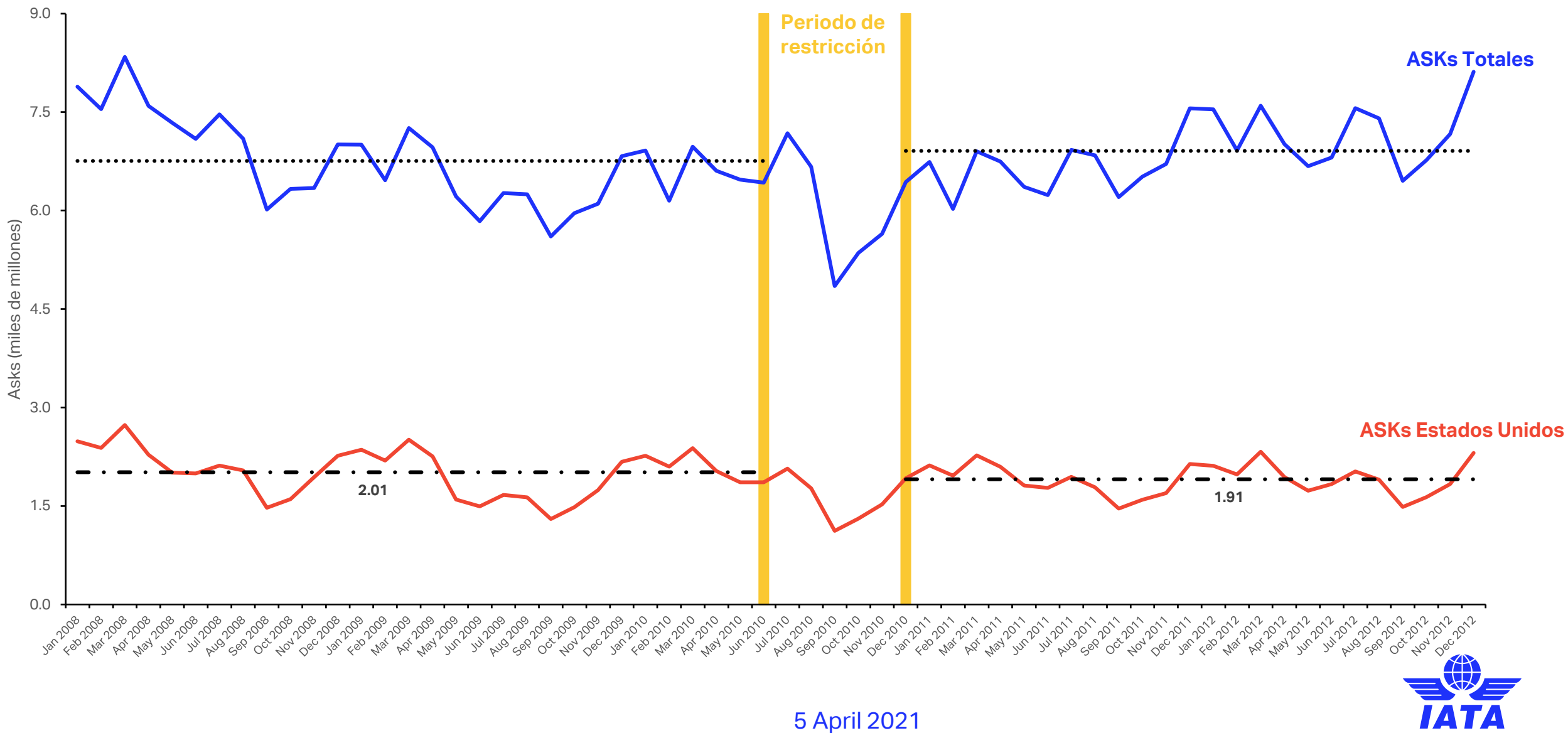
Antecedentes. Consecuencia de la degradación a Cat 2 en 2010

Oferta de vuelos a EEUU



Antecedentes. Consecuencia de la degradación a Cat 2 en 2010

Oferta de asientos a EEUU

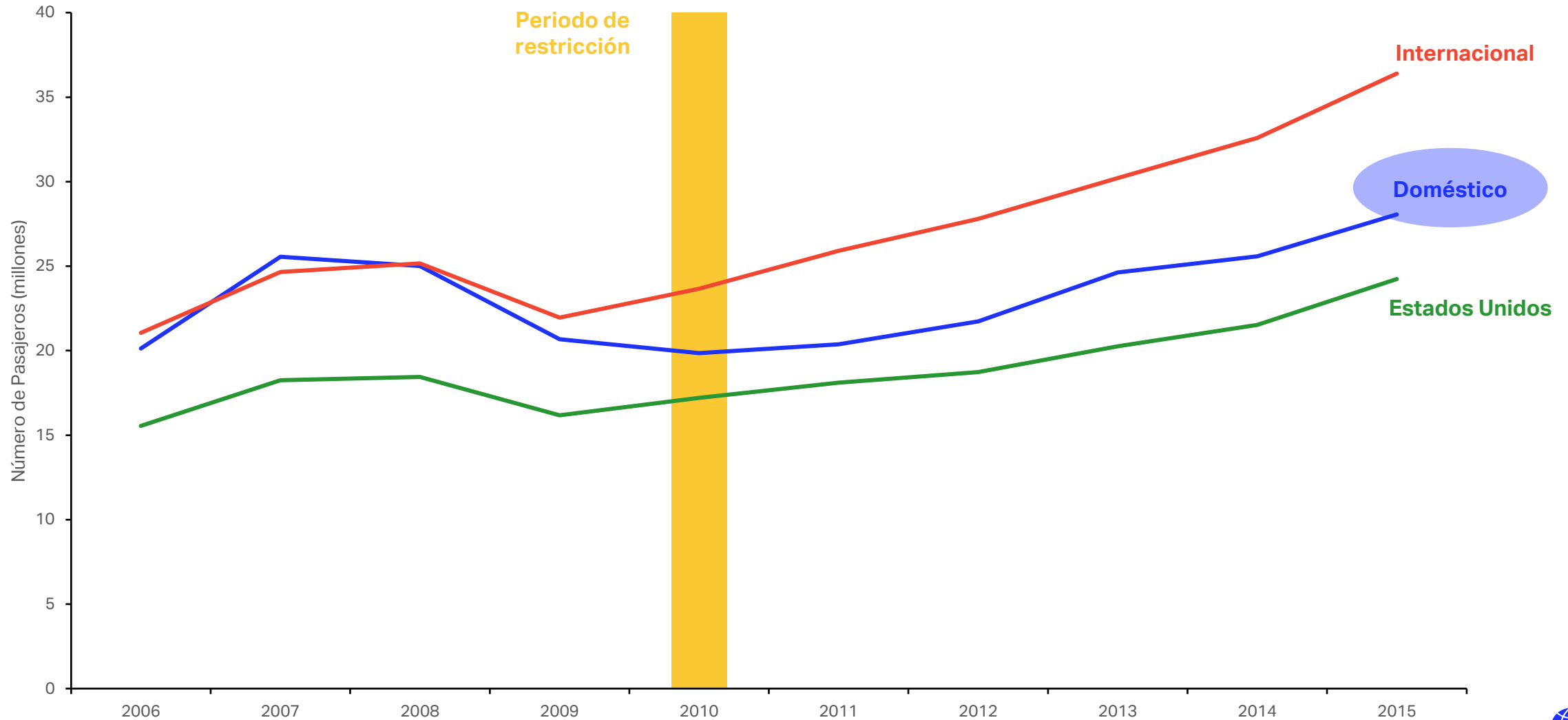


Fuente: IATA Economics utilizando datos de SRS Analyzer



Antecedentes. Consecuencia de la degradación a Cat 2 en 2010

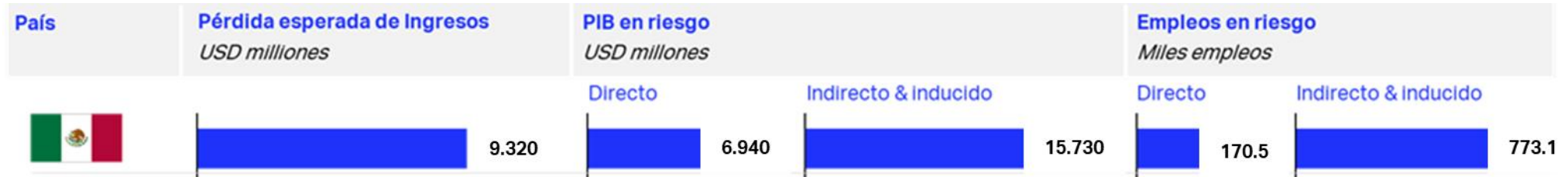
Contracción de la demanda de pasajeros y su impacto en la recuperación



5 April 2021

Contexto actual. COVID-19 en México

Impacto económico

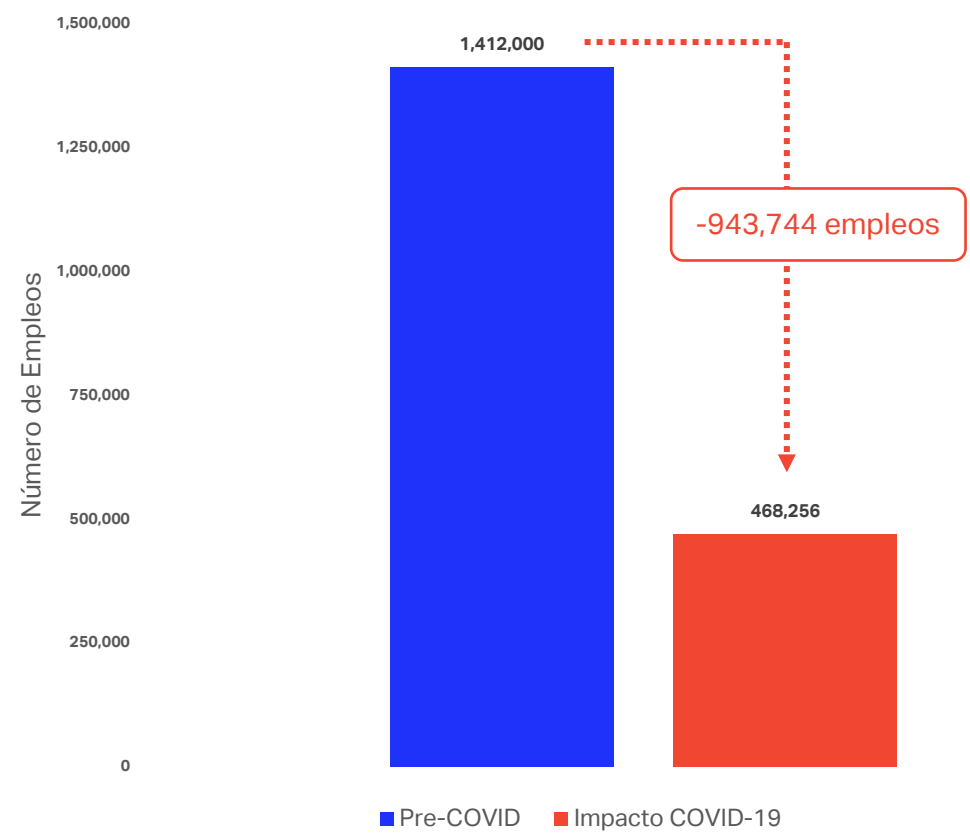


- Se estima una pérdida de ingresos del **65%**, equivalente a **9,320 millones de dólares (mdd)**, debido a una contracción estimada del **52.2%** en la demanda de pasajeros.
- Se estiman pérdidas de contribución al Producto Interno Bruto de México del orden de **\$6,940 mdd** y **\$15,730 mdd para los sectores conexos** (a través de la cadena de suministros, gasto de los empleados y turismo).
- Adicionalmente, se estima para México que se pondrán en riesgo **170,580 empleos directos** y **773,164 empleos indirectos** (a través de la cadena de suministros, gasto de los empleados y turismo).

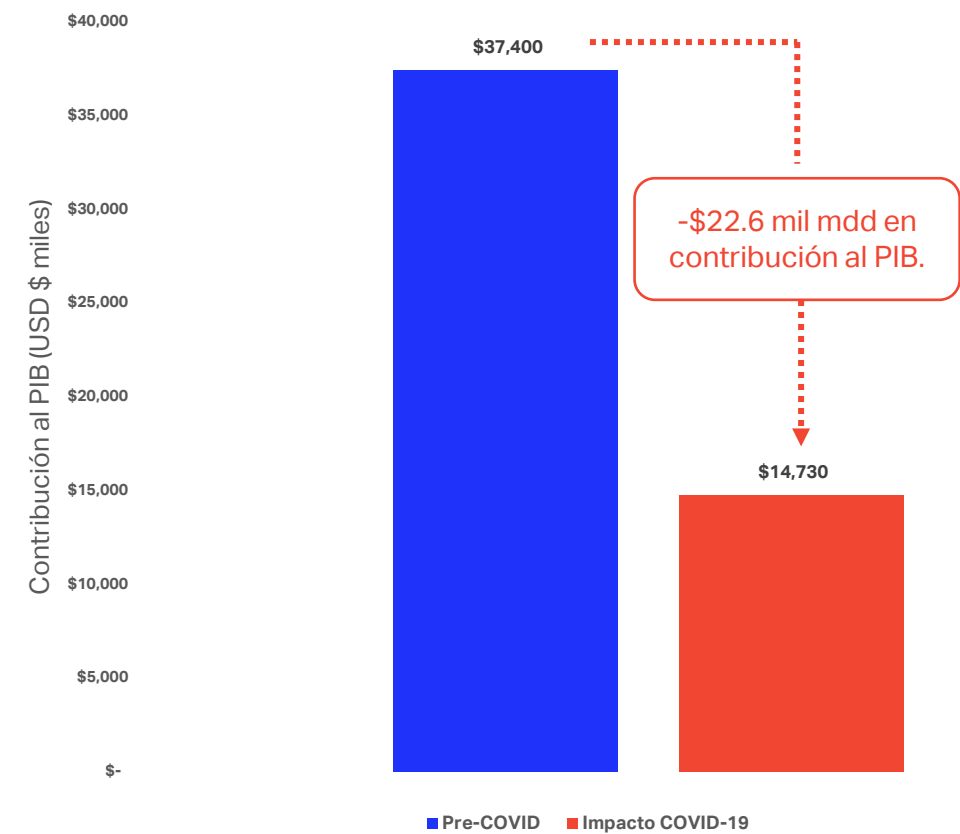
Contexto actual. COVID-19 en México

Impacto económico

Empleos en riesgos por el COVID-19



Contribución al PIB en riesgo por el COVID-19



5 April 2021



Contexto actual. COVID-19 en México

Conectividad

Conectividad en abril 2019



Recuperación de la conectividad diciembre 2020



Al recuperar la conectividad, México estaría generando conexiones, gasto de turistas, empleos y contribución al PIB.

304 conexiones

253 mil mdp gasto de turistas

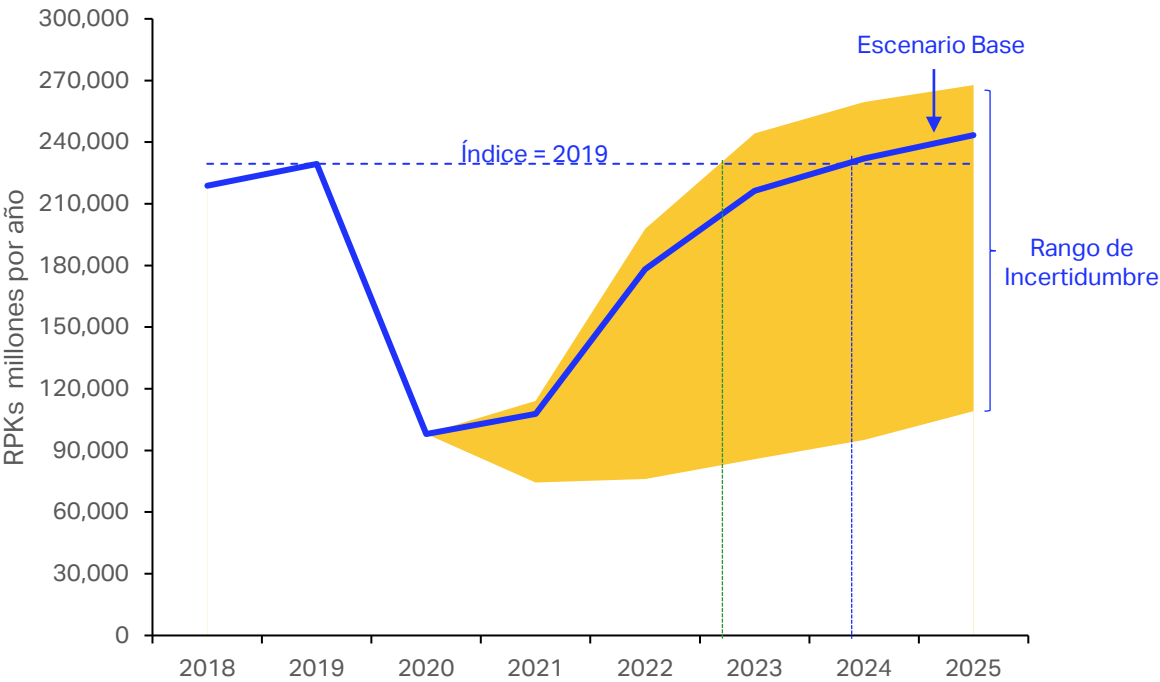
944 mil empleos en riesgo

436 mil mdp en contribución al PIB

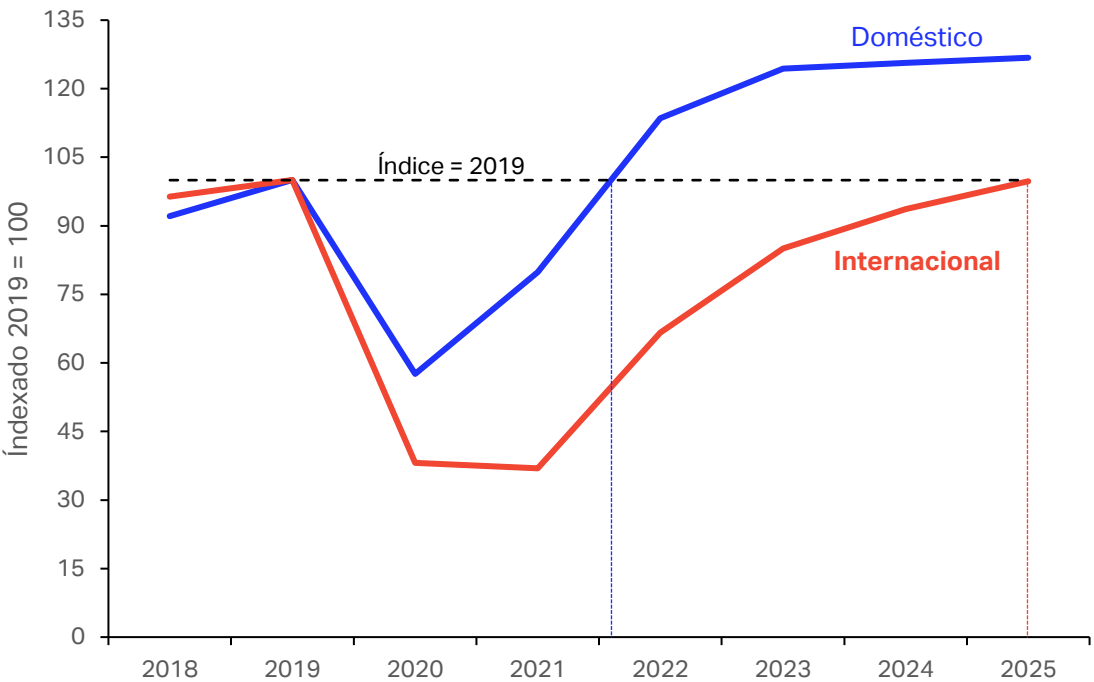
Contexto actual. COVID-19 en México

Recuperación del mercado

Recuperación RPKs en México



Recuperación RPKs por segmento en México

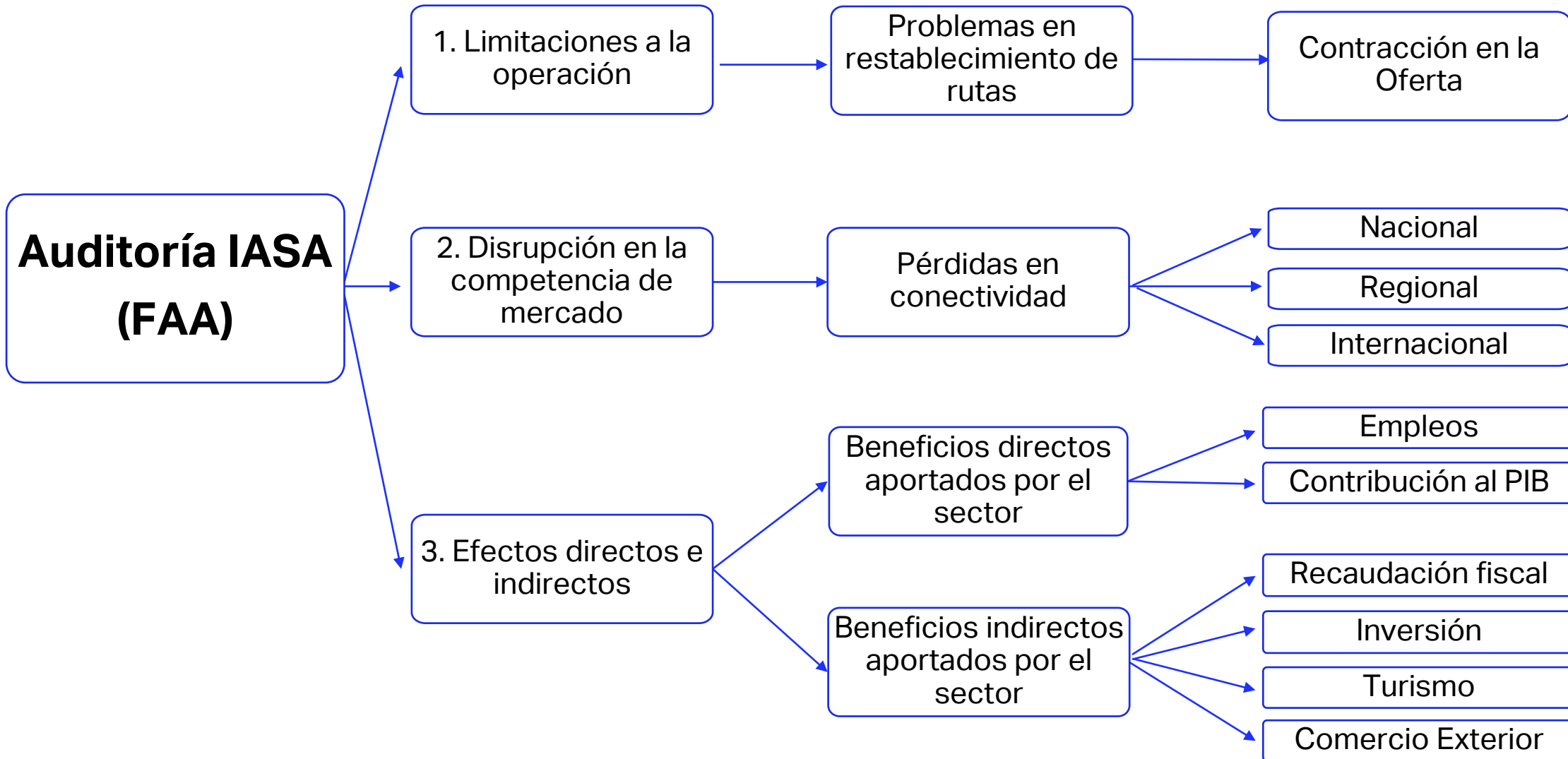


En este momento, se espera una recuperación de los niveles observados en 2019 hacia el 2022 en el mercado doméstico y 2025 en el mercado internacional.



Auditoría FAA. Degradación a Cat2

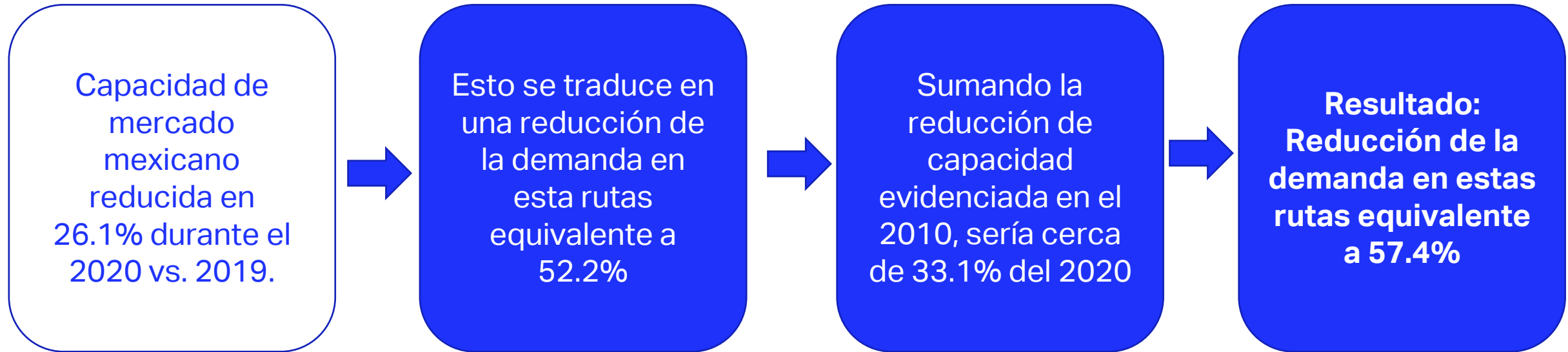
Impactos



Auditoría FAA. Degradación a Cat2

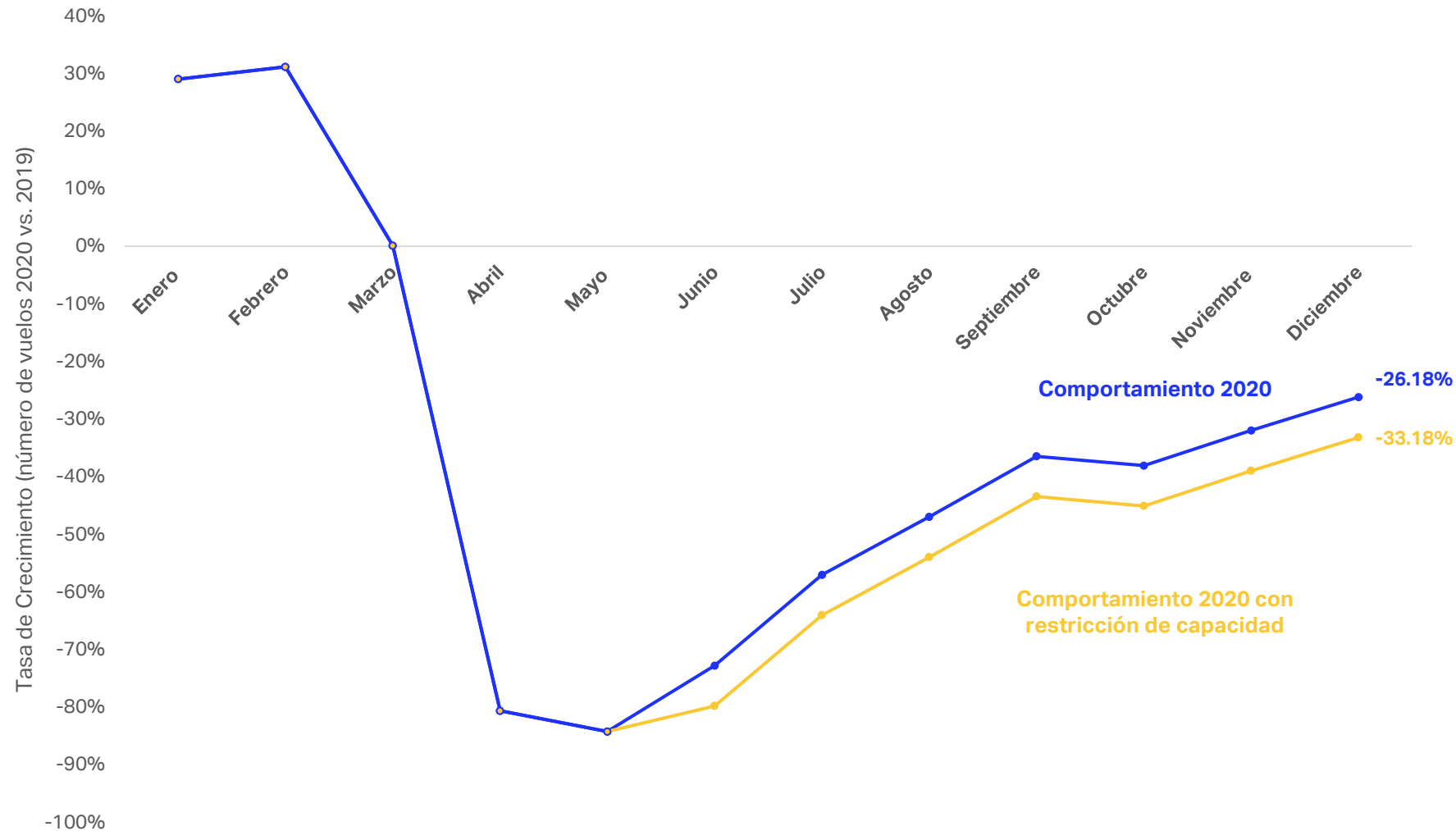
Limitación en la operación hacia EEUU

Debido al COVID-19, la capacidad fue reducida drásticamente durante el 2020. Sumando la **reducción de capacidad del 7%** evidenciada en 2010 a la capacidad de 2020, se obtienen los siguientes resultados.



Auditoría FAA. Degradación a Cat2

Limitación en la operación hacia EEUU: Escenario a 12 meses



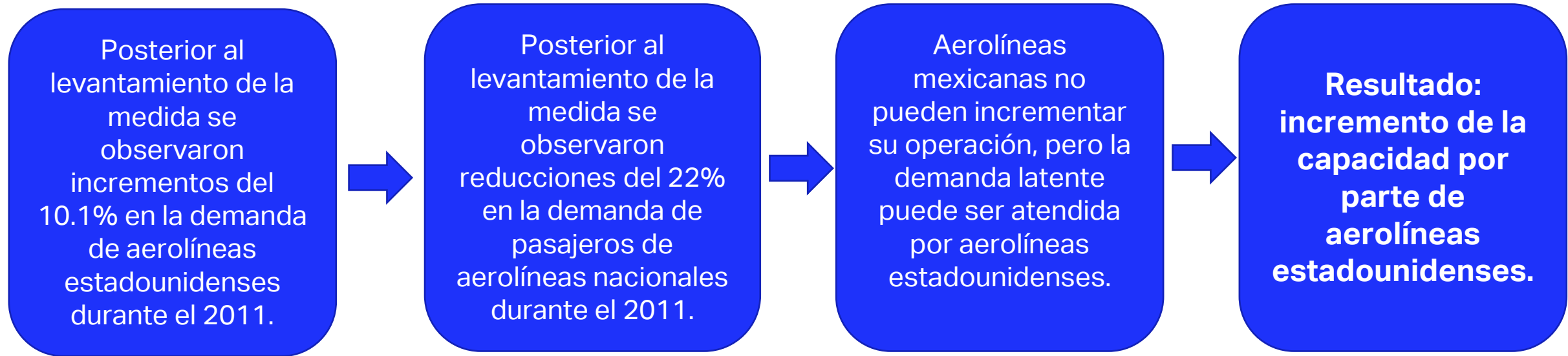
- Si el impacto de la degradación se hubiese dado durante 2020 (línea amarilla), se evidenciaría una reducción del número de vuelos en diciembre 2020.
- Con un punto de inicio inferior, se afectarían seriamente la dinámicas de restablecimiento del mercado durante el 2021.
- No solo se influenciaría el crecimiento, sino se podría estar afectando significativamente la senda de recuperación.



Auditoría FAA. Degradación a Cat2

Disrupción de la competencia en el mercado

La degradación a Categoría 2 impide que las aerolíneas mexicanas incrementen sus frecuencias y/o afiancen su operación hacia EEUU mediante acuerdos comerciales.



El mercado en Estados Unidos se ha recuperado cerca del 40%, dejando a las aerolíneas americanas con significativos niveles de capacidad disponibles para alocar en otros mercados, además del apoyo gubernamental que se han beneficiado, lo que les permite tener una ventaja importante.

Auditoría FAA. Degradación a Cat2

Potenciales efectos directos

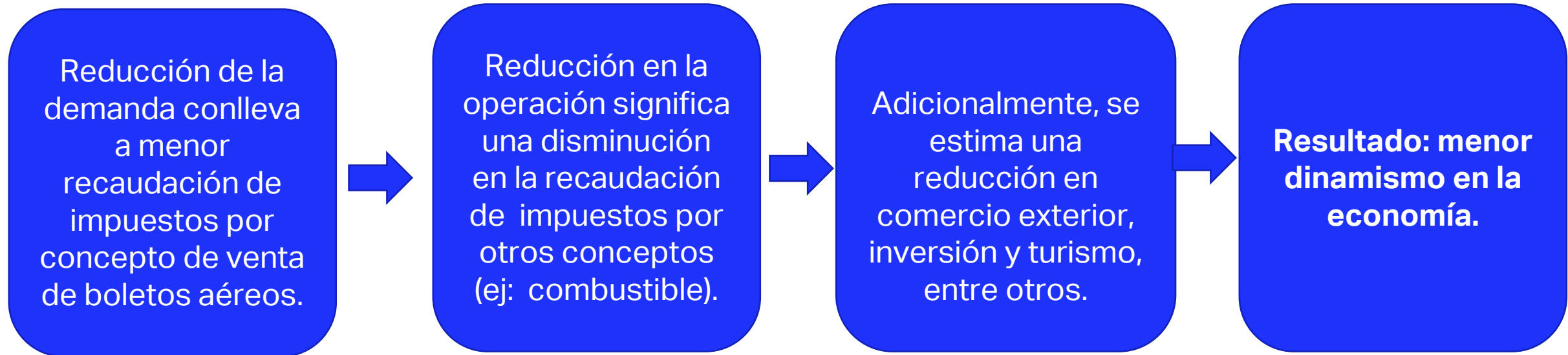
Una degradación a Cat2 traería efectos directos sobre la industria. En este momento el sector esta afectado por el COVID, una restricción adicional sobre el **mercado internacional sería fatal**.



Auditoría FAA. Degradación a Cat2

Potenciales efectos indirectos

Una degradación a Cat2 traería efectos indirectos sobre la industria. Estos ya se están sufriendo por la crisis del COVID, pero serían incrementados por la degradación de categoría.



Por la pandemia, los resultados macroeconómicos no han sido favorables. Es necesario reactivar el sector aéreo como dinamizador transversal de la economía.

Auditoría FAA. Degradación a Cat2

Efectos estimados sobre variables fundamentales

Se arriesgan cerca de \$47,836 millones de pesos.

Menor recaudación
impositivo por venta
de boletos



4,775 mdp de recaudación se
perderían por el decremento en
la demanda

Menor recaudación
impositivo por
combustible



301 mdp de pérdida en
recaudación solo por
combustible.

Inversión



9,760 mdp de IED proveniente
de EEUU estarían en riesgo.

Turismo



33,000 mdp del gasto de turistas
proveniente de EEUU.

Conclusiones

Inversión

Costo /
Pérdidas

Inversión Extrajera
Directa (IED) de EEUU en
México (9,760 millones
de pesos)

Gasto de los turista
provenientes de EEUU
(33,000 millones de
pesos)

Impuestos boletos y
Combustible sin incluir el
TUA (5,076 millones de
pesos)

Incremento de
presupuesto AFAC entre
500 y 1,000 millones de
pesos*.

1. \$47,836 mdp estimados en pérdidas vs. \$1,000 mdp de incremento en el presupuesto de la AFAC.
2. La recategorización pondría más empleos en riesgo y disminuiría aún más la participación del sector en el PIB.
3. Son mucho mayores las pérdidas asumidas para la economía que la inversión necesaria para cumplir con los requisitos establecidos por la FAA.

*Basado en información publica disponible sobre el costo de la degradación a Cat 2 en 2010

Abril, 2021

gutierrezc@iata.org

