**Panorama General de la Industria**

* El mercado aéreo desde y hacia LAC representa el 11% de la capacidad global medido en Asientos Kilometro (ASK’s) y 10.2% medido en vuelos totales (3.6 millones de vuelos anuales)
* En los últimos 50 años el tráfico en la región se ha duplicado cada 13 años en promedio y aun hay campo para más crecimiento sostenible.
* En los años 70’s el promedio de viajes per cápita era de 0.06 viajes/año y actualmente es de 0.6, todavía estamos lejos de regiones como USA y EUR que tienen índices de viajes/años mayores a 2 lo cual indica un gran potencial de crecimiento. Esto la convierte en una región atractiva para que la industria se desarrolle y las aerolíneas han visto oportunidades reales para aumentar el tráfico aéreo. Países como México, Brasil y Colombia han experimentado tasas de crecimiento significativamente superiores al promedio mundial durante los últimos 10 años.
* En lo corrido del 2023, el tráfico en la región ha crecido 15.3% respecto a 2022, y 2023 será el año con el mayor número de pasajeros históricamente en la región, alcanzando aproximadamente 450 millones de pasajeros.
* La pandemia es cosa del pasado y en 2023 la gran mayoría de los países superarán en gran medida sus niveles de 2019, países rezagados como Perú, Argentina y Brasil se recuperarán por completo en 2024.
* México es el mercado mas importante de la región en cuanto a pasajeros, con casi 120 millones representando el 26% del total. Seguido por Brasil que representa el 25% de los pasajeros totales y Colombia con el 11%.
* En la región operan mas de 150 líneas aéreas, y hay mas de 2,500 rutas (o pares de ciudades únicos).
* 55% del tráfico en la región es doméstico y 45% internacional
* Para el tráfico internacional:
  + El 46% tiene origen/destino en Norteamérica
  + El 40% tiene origen/destino en LAC (es trafico internacional intra-LAC por ejemplo Colombia-Brasil)
  + El 13% tiene origen/destino en Europa
  + Oriente medio es 0.4%, Asia-Pacifico 0.1% y África 0.1%
* Brasil es el mercado domestico mas importante (mas de 90 millones de pasajeros)
* Hay varios desafíos:
  + Infraestructura: el 50% de lo vuelos aterriza o despega de un aeropuerto saturado, es importante incentivar las inversiones en ampliaciones/nuevos aeropuertos.
  + Costos Operativos: el combustible representa mas del 40% de los costos operativos de las aerolíneas de LAC, y las aerolíneas de LAC pagan aproximadamente un 4%-5% mas en combustible en comparación con el promedio global. De igual manera, los costos operativos en algunos aeropuertos llegan a ser hasta 50% más costosos en comparación con otros aeropuertos en otras regiones (ej: Miami)
  + Condiciones económicas en la región: De acuerdo con los pronósticos de diferentes entidades, el crecimiento económico en LAC va a estar por debajo del crecimiento de otras economías emergentes durante los próximos 5 años.
  + Sostenibilidad: Según el estudio "Fueling Net Zero" de ATAG, en América Latina y el Caribe será necesario contar con entre 620 y 850 refinerías de SAF para el año 2050 con el fin de cumplir la meta de Net-Zero.
    - Cada una de estas refinerías deberá producir en promedio 22 millones de galones de SAF anualmente.
    - Hasta el momento, solo se han anunciado 5 refinerías para el período hasta 2030 (2 en Brasil, 1 en Paraguay, 1 en Panamá y 1 en Colombia), por lo que es de suma importancia enfocar todos los esfuerzos en alcanzar este objetivo.
    - Se estima que la construcción y puesta en marcha de estas refinerías tendrán un costo total que oscila entre los US$ 142,000 millones y US$ 183,000 millones, por lo tanto, es esencial contar con el respaldo gubernamental para financiar esta transición.
    - Para el año 2050, América Latina y el Caribe tendrá la capacidad de producir aproximadamente el 13% del SAF necesario para la industria, de acuerdo a las materias primas disponibles en la región. Esto es más que suficiente para satisfacer la demanda regional de combustible, pero se requieren políticas públicas adecuadas. De lo contrario, las aerolíneas de la región se verán obligadas a importar SAF de otras regiones.

**Panorama México**

* El transporte aéreo es uno de los servicios más importantes de la economía mexicana. Primordialmente, facilita la integración en una topografía que dificulta la operación de otros medios de transporte como el terrestre y ferroviario. Además, permite la interacción de la economía mexicana con la economía mundial.
* En los últimos años, la industria aérea en México ha experimentado un crecimiento constante en el número de pasajeros domésticos e internacionales.
* Entre 2008 y 2019, los pasajeros domésticos aumentaron en un 93%, llegando a más de 53,5 millones, mientras que los pasajeros internacionales aumentaron en un 86%, alcanzando casi 47,9 millones.
* Sin embargo, la pandemia de COVID-19 tuvo un impacto significativo en 2020 y 2021, con una disminución del 53% y 21% respectivamente en comparación con 2019. Aun así, la industria aérea en México volvió a mostrar su resiliencia y se recuperó por completo en 2022 y en general, muestra un panorama positivo a pesar de los desafíos recientes. En 2023 se estima un crecimiento domestico del 15% en relación con el 2022 y del 5% en el mercado Internacional.
* México es el país con mejor conectividad internacional de la región.
  + Actualmente en el mercado mexicano operan mas de 60 aerolíneas, conectando el país con más de 30 países en el mundo.
  + El principal mercado internacional para México es USA con mas de 37 millones de pasajeros y mas de 276,000 vuelos anuales entre los 2 países, seguido de Canadá con más de 35,000 vuelos anuales.
* La industria a nivel global se caracteriza por diversas particularidades, que tienen que ver con que es una industria históricamente de márgenes bajos y que generalmente traslada sus eficiencias y ahorros a los usuarios finales. En México esto no es excepción y si se ajustan a la inflación los ingresos del índice de ingresos por cada 100 Pasajeros Kilometro, se puede ver que en México en términos reales las tarifas han decrecido en los últimos años. Para ser más exactos, a precios constantes de 2022, entre 2019 y 2022 las tarifas en México se redujeron un 12%.
* Los principales retos a futuros de la industria en México tienen que ver con
  + optimizar y ampliar la infraestructura aérea para poder acomodar el mayor volumen de pasajeros que es espera
  + Es importante destacar que los vuelos domésticos representan el 67% de todos los vuelos en el AICM. Aunque los vuelos internacionales no se verán directamente afectados por las restricciones de operaciones anunciadas, lo estarán de manera indirecta. Cada día, aproximadamente 7,600 pasajeros internacionales se conectan en un lapso de 3 horas a través del AICM para llegar a su destino final en México, especialmente pasajeros de Estados Unidos, Canadá, Colombia y España. La reducción o la falta de conectividad doméstica tendrá un impacto. Reducir las operaciones no es una solución sostenible, ni tomar una decisión unilateral sin tener en cuenta a la industria, lo que genera incertidumbre.
  + capitalizar las oportunidades que tiene México de convertirse en un gran productor de SAF a nivel global y regional debido a las grandes reservas de biomasa y residuos agrícolas que pueden ser utilizados como materia prima para la producción de SAF.
  + Estas reservas y residuos agrícolas que pueden servir como materias primas para SAF incluyen (entre otros)
    - Rastrojo de maíz: México en el 8º mayor productor a nivel global de maíz (27.1 millones de toneladas)
    - Bagazo de caña de azúcar: México en el 6º mayor productor a nivel global de caña de azúcar (54.6 millones de toneladas)
    - Residuos sólidos municipales: México en el 10 mayor productor a nivel global de residuos sólidos municipales (53 millones de toneladas)