

CAPÍTULO IV

Análisis y Presentación de Resultados

Para continuar con la presentación de esta investigación, este capítulo describe, analiza y desglosa los resultados obtenidos por el instrumento utilizado en el estudio sobre el comportamiento del consumidor en cuanto al uso del avión como medio de transporte, en particular de quienes han hecho uso de las aerolíneas de bajo costo. Asimismo este capítulo incluye la presentación de los datos obtenidos de la operación aérea de las principales administradoras de aeropuertos de la república, al igual que los datos acumulados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en los últimos años. En base a los resultados, a continuación son expuestas presentaciones tabulares y gráficas.

4.1 Análisis de Instrumento por Pregunta

Como se mencionó anteriormente, los resultados obtenidos tras la aplicación del cuestionario son mostrados y explicados en esta sección. Al mismo tiempo se incluye una explicación de las razones que llevaron a cada pregunta para ser incluida en el cuestionario. Los resultados de cada pregunta y sus respectivas respuestas son incluidos de manera individual, tomando únicamente en cuenta los resultados globales obtenidos en los tres aeropuertos; los datos detallados obtenidos por día de encuesta y por aeropuerto son presentados en el Anexo C.



· **Pregunta 1. ¿En qué año realizó su primer viaje en avión (aproximadamente)?**

Esta pregunta tuvo como sentido conocer si los encuestados eran nuevos usuarios del avión como medio de transporte. En el mismo contexto, se pudo conocer en que tiempo hicieron su primer vuelo, en caso que hubieran volado antes. Los datos fueron agrupados en rangos de tiempo a modo de generalización, donde los datos más importantes para ser considerados son los grupos de usuarios que empezaron a viajar en 2006 y 2007, y el otro grupo que estaban utilizando el avión en primera ocasión.

Vale la pena recordar que esta investigación trata de evidenciar que las aerolíneas de bajo costo han impulsado a las personas a viajar con mayor frecuencia, que las personas han empezado a cambiar el medio de transporte utilizado para los viajes largos, y también trata de exponer que aquellas personas que no viajaban ahora lo empiezan hacer debido a las accesibles tarifas para hacer un viaje largo.

Al preguntarle a los encuestados en que año hicieron su primer viaje por avión, se obtuvieron las siguientes respuestas:

Tabla 4.1. Personas encuestadas ordenadas por rango de tiempo en el que hicieron su primer viaje en avión.

	Total
Antes de 1990	344
Entre 1990 y 2005	196
2006 y 2007	110
Primer Vuelo	110
Sumas	760

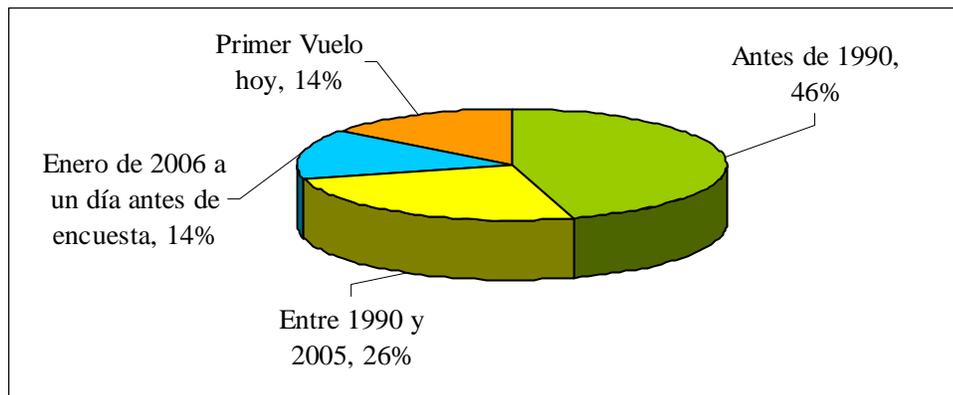


Figura 4.1. Proporción de personas encuestadas por rango de tiempo en el que realizaron su primer viaje por avión.

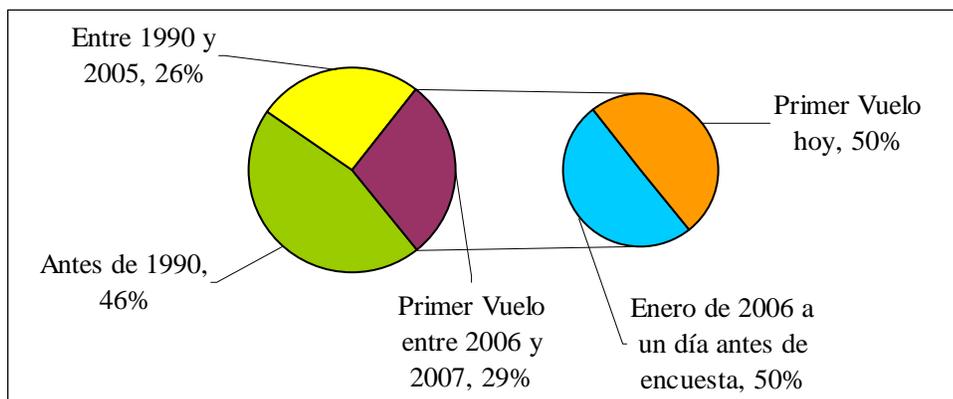


Figura 4.2. Proporción de los encuestados que hicieron su primer vuelo entre 2006 y 2007, del total de encuestados.

Después de presentar los datos se puede ver que 46% de los encuestados realizó su primer viaje en avión antes de 1990; lo que es importante mencionar es que casi el 29% de los encuestados realizó su primer viaje en avión entre el primero de enero de 2006 y el día en el que fueron encuestados de 2007.

Pregunta 2. ¿Cuántos viajes sencillos hizo en avión dentro de México de enero de 2006 al día de ayer?

Esta pregunta tuvo como propósito conocer la cantidad de viajes sencillos en avión que los encuestados, que habían viajado por avión antes del día de la encuesta, hicieron en el año de 2006, así como en los días que corrían del 2007. El objetivo era poder comparar los resultados con los años anteriores de 2004 y 2005 cuando aun las aerolíneas de bajo costo, declaradas como tal, no operaban en el país. Los resultados son los siguientes:

Tabla 4.2. Cantidad de vuelos sencillos dentro de México de enero de 2006 al día antes a la encuesta entre las personas encuestadas.

	Total	%
cero	85	13.1%
1 o 2	160	24.6%
3 a 7	193	29.7%
8 o más	212	32.6%
Sumas	650	100.0%

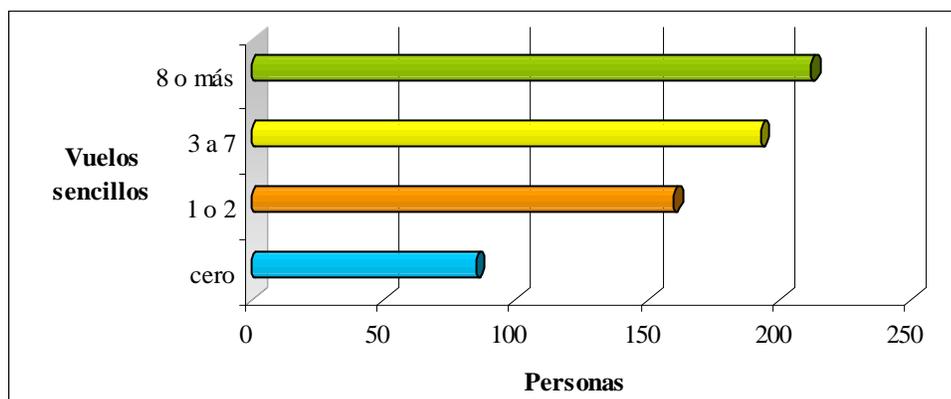


Figura 4.3. Cantidad de vuelos sencillos dentro de México por persona encuestada, de enero de 2006 hasta un día antes de la encuesta.

Como se puede notar más del 32% de los usuarios que contestaron el cuestionario tuvo la oportunidad de hacer 8 o más viajes sencillos en los meses anteriores a la encuesta, al mismo tiempo más del 50% hicieron al menos un viaje sencillo. Apenas sobre el 13% de los encuestados no pudo hacer un viaje antes de la encuesta en el periodo de 2006 y los días que corrían de 2007.

· **Pregunta 3. Entre 2004 y 2005, ¿En promedio cuántos viajes sencillos por avión realizó dentro de México aproximadamente?**

Con el propósito de hacer una comparación con los resultados arrojados por la pregunta anterior se pregunto la cantidad aproximada de viajes sencillos que los usuarios hicieron en los años 2004 y 2005 dentro de México. Esta pregunta no fue contestada por los usuarios que viajaban el día de la encuesta por primera vez, y tampoco por los que habían hecho su primer viaje de enero de 2006 en adelante. Los resultados son los siguientes:

Tabla 4.3. Cantidad de vuelos sencillos dentro de México que los usuarios hicieron en promedio en los años de 2004 y 2005.

	Total	%
cero	134	24.8%
1 o 2	191	35.4%
3 a 7	86	15.9%
8 o más	129	23.9%
Sumas	540	100.0%

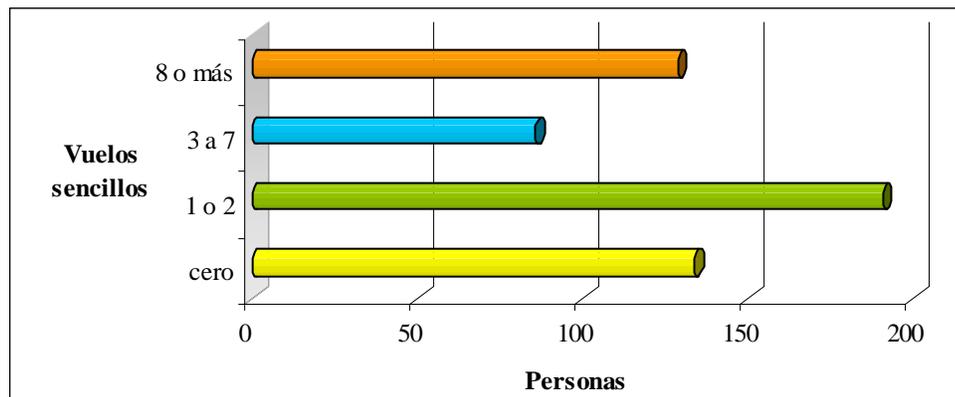


Figura 4.4. Cantidad de vuelos sencillos dentro de México por persona encuestada, en los años de 2004 y 2005.

Las respuestas a esta pregunta revelan que hubo más gente que no pudo viajar entre los años de 2004 y 2005, de hecho casi el 25% de los 540 encuestados que había viajado antes de 2006 contestó que no pudo hacerlo. Por otro lado más del 35% de esta parte de los encuestados solo hizo de 1 a 2 viajes sencillos en ese mismo periodo, y menos del 24% lo pudo hacer 8 o más veces.

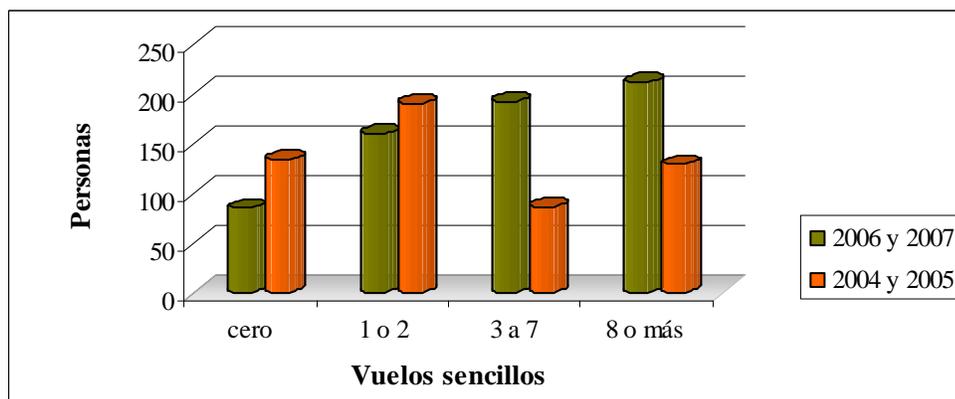


Figura 4.5. Comparación de cantidad de vuelos sencillos dentro de México en promedio entre 2004 y 2005 con 2006 y días de 2007.



Tras la comparación hecha anteriormente de las respuestas de las preguntas 2 y 3 se puede apreciar que ciertamente hubo menos gente que no hizo viaje en avión durante 2004 y 2005 que después de 2006. Asimismo se puede saber que después de enero de 2006 hubo más gente que contesto haber viajado más en comparación que 2004 y 2005.

• **Pregunta 4. Cuando viaja por avión ¿Cuál es la principal razón por realizar sus viajes por este medio?**

Se le pregunto a la gente cual es la principal razón que los lleva a hacer viajes por avión, cuando lo hacen por este medio, y no seleccionar hacerlos por otro medio de transporte, como el autobús o el automóvil. Estos son los resultados que se obtuvieron:

Tabla 4.4. Principales razones por realizar el viaje por avión, al no usar otro medio de transporte entre los usuarios encuestados.

	Total
Distancia del trayecto	190
Duración del viaje	323
Precio	59
Comodidad	66
Boleto pagado	3
Seguro	5
Salud	4
Sumas	650

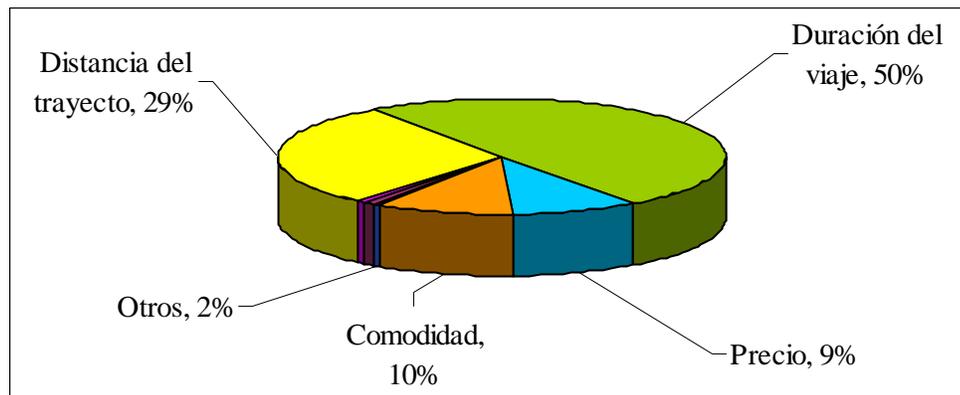


Figura 4.6. Proporción de las principales razones de hacer el viaje por avión, al no usar otro medio de transporte entre los usuarios encuestados.

Ciertamente las respuestas a esta pregunta podrían asumirse como predecibles, sin embargo revelan algo importante, en el sentido que siendo México un país de largas dimensiones es importante contar con medios de transportes accesibles para toda la población al tiempo de realizar viajes de distancias largas. En este sentido es de importancia conocer que el 50% de los 650 personas que viajaron antes del día de la encuesta respondieron que la duración del viaje es la razón más grande para decidir viajar por avión en vez de hacerlo por otro medio de transporte, así mismo la segunda respuesta más popular fue la distancia del trayecto con el 29% de las respuestas.

• **Pregunta 5. ¿Cuál es el propósito principal de realizar este viaje?**

Esta pregunta se le hizo a todos los encuestados con el fin de conocer cual es el principal propósito de hacer el viaje que hicieron o estaban a punto de hacer. Conocer sobre el propósito del viaje lleva a suponer que tan grande es el gasto que hacen los viajeros y la

cantidad y tipo de servicios que usan en sus viajes. Los resultados son presentados a continuación:

Tabla 4.5. Principales propósitos entre los encuestados para hacer el viaje.

	Total	%
Amigos y familiares	238	31.3%
Negocios	295	38.8%
Vacaciones	227	29.9%
Sumas	760	100.0%

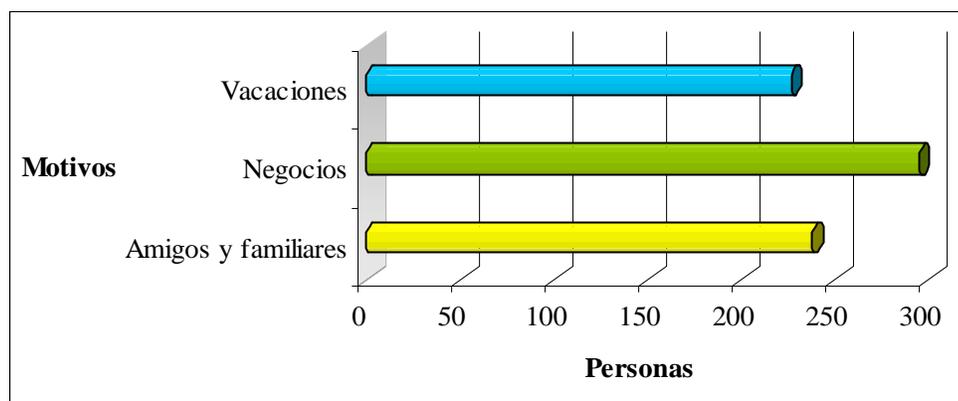


Figura 4.7. Principales propósitos entre los encuestados para hacer el viaje.

Viajar por negocios es el motivo más popular entre los encuestados, seguido por hacerlo por tomar vacaciones; menos del 30% de los 760 encuestados revelo hacerlo para visitar amigos y familiares, siendo estos últimos los que menos gastan durante sus viajes.

• **Pregunta 6. ¿Dónde hizo la compra de su boleto para este viaje?**

Al hacer esta pregunta se buscaba conocer el canal de distribución empleado para hacer la reservación y/o compra del boleto. Las agencias de viaje suelen ser usadas

altamente por aquellas personas que no disponen de las facilidades de hacer las reservaciones por otros medios, como lo son el teléfono o el internet. Como se conoció anteriormente las aerolíneas de bajo costo acostumbran vender la mayor cantidad de sus lugares a través del internet. Aquellos encuestados considerados por haber hecho su reservación directamente con la aerolínea pudieron haber hecho su reservación por teléfono, directamente en el mostrador de la aerolínea en los aeropuertos o bien en las oficinas de venta de boletos de las aerolíneas. Los resultados se presentan a continuación:

Tabla 4.6. Medio de reservación o compra de boleto aéreo empleado por las personas encuestadas.

	Total
Agencia de viajes	148
Internet	387
Directamente aerolínea	225
Sumas	760

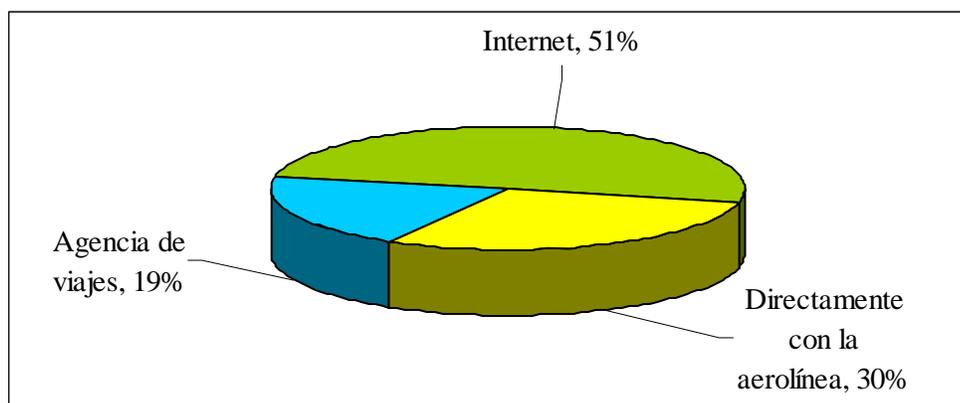


Figura 4.8. Proporción entre los usuarios del canal de compra o reservación del boleto aéreo.



Las respuestas revelan que el internet fue entre los encuestados el medio más utilizado para hacer las reservaciones y compras de sus pasajes de avión con el 51% de las respuestas. Comprar directamente los boletos con la aerolínea o hacerlo a través de una agencia de viajes le siguen al internet.

· **Pregunta 7. ¿En qué aerolínea va a viajar o viajo en esta ocasión?**

Esta pregunta se agrego al cuestionario con el simple fin de saber cual aerolínea usaron o usarían los pasajeros que fueron interceptados en los tres aeropuertos a modo de conocer que tipo de aerolínea es la que habían elegido para realizar su viaje. Los resultados que se obtuvieron tras las jornadas de levantamiento de datos son los siguientes:

Tabla 4.7. Personas encuestadas en relación con la aerolínea que decidieron utilizar para hacer su viaje.

	Total
Interjet	277
Volaris	165
Aerocalifornia	25
Aeromar	2
AeroMéxico	36
Aladia	7
Alma	92
Aviacsa	28
Avolar	20
Líneas Aéreas Azteca	36
Click Mexicana	17
Magnicharters	3
Mexicana	38
Otras	14
Sumas	760

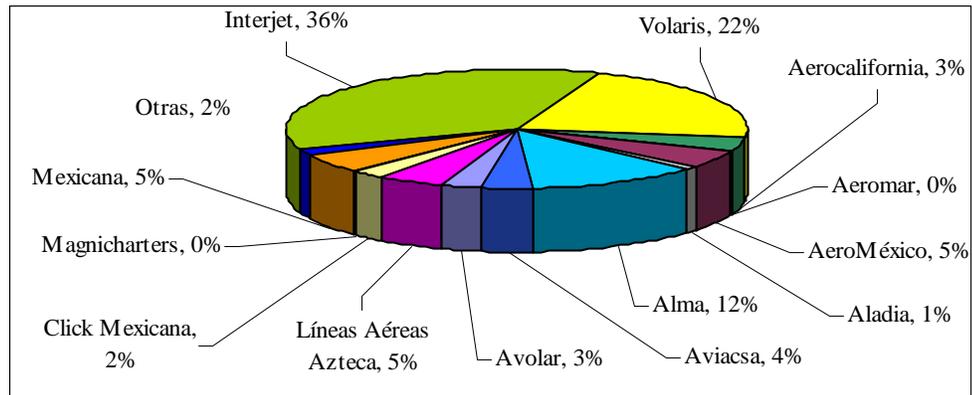


Figura 4.9. Proporción de las aerolíneas usadas entre los encuestados

Tabla 4.8. Personas encuestadas en relación con el tipo de aerolínea que eligieron.

	Total
Bajo Costo	639
Tradicionales	118
Charters	3
Suma	760

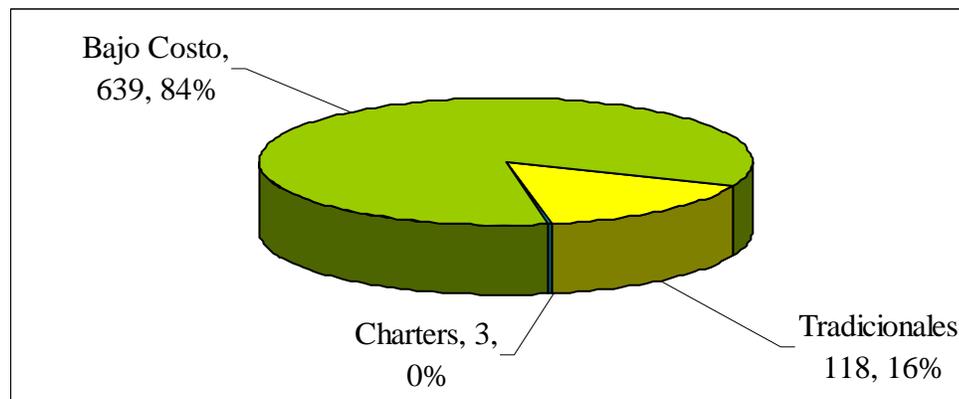


Figura 4.10. Personas encuestadas en relación con el tipo de aerolínea que eligieron.

· **Pregunta 8. ¿Por qué motivo decidió utilizar esta aerolínea y no otra?**

A modo de complementar la pregunta anterior, en el sentido de conocer cual es la motivación principal por la cual una persona elige una aerolínea en particular, así como un tipo de aerolínea esta pregunta fue agregada al instrumento, resultando lo siguiente:

Tabla 4.9. Principales razones que los encuestados tienen para elegir una aerolínea en particular para hacer sus viajes.

	Total		Total
Precio	340	Sugerencia	61
Hora de salida	139	Siempre vuelo en esta	15
Directo / Sin conexiones	112	Probar	6
Fácil ser reservado	16	Publicidad	5
Atención y Servicio	37	Convenio con empresa	29
		Sumas	760

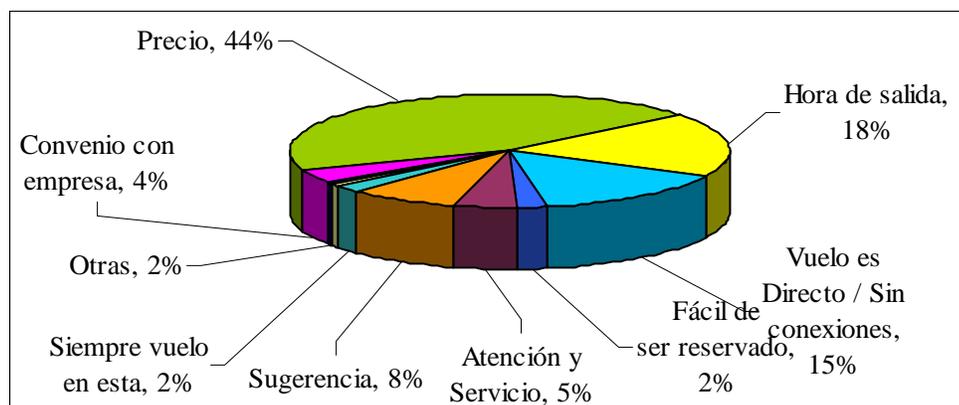


Figura 4.11. Proporción de las principales razones entre los encuestados toman en cuenta para elegir una aerolínea en particular.

El precio entre los que contestaron el cuestionario es la razón más grande con el 44% de las encuestas para decidir viajar por una aerolínea; siendo menos importante

considerar la hora de salida, las experiencias pasadas de atención y servicio, los planes de viajero frecuente o tampoco el número de paradas que haga el avión en el trayecto.

• **Pregunta 9. ¿Pertenece usted al programa de viajero frecuente de la aerolínea?**

Se le preguntó a aquellas personas que eligieron una aerolínea tradicional si pertenecían al programa de viajero frecuente de la aerolínea, a modo de medir el grado de popularidad por este tipo de programas de incentivos entre los que usuarios de este tipo de aerolíneas. Los resultados son presentados a continuación:

Tabla 4.10. Personas que eligieron aerolíneas tradicionales en relación a la pertenencia a programas de viajero frecuente.

	Total	%
SI	39	33.1%
NO	79	66.9%
Sumas	118	100.0%

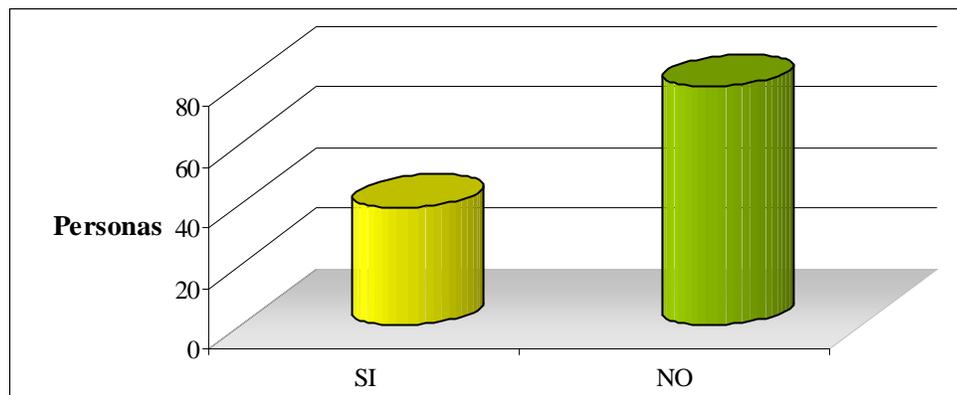


Figura 4.12. Personas que eligieron aerolíneas tradicionales en relación a la pertenencia a programas de viajero frecuente.

• **Pregunta 10. ¿Conoce el concepto de aerolínea de bajo costo?**

Se le preguntó a todos los encuestados al respecto si conocían el concepto de aerolínea de bajo costo, con el propósito de preguntar posteriormente que atributos les dan al concepto, y se obtuvieron los siguientes resultados.

Tabla 4.11. Personas encuestadas en relación al conocimiento del concepto de las aerolíneas de bajo costo.

	Total	%
SI	486	63.9%
NO	274	36.1%
Sumas	760	100.0%

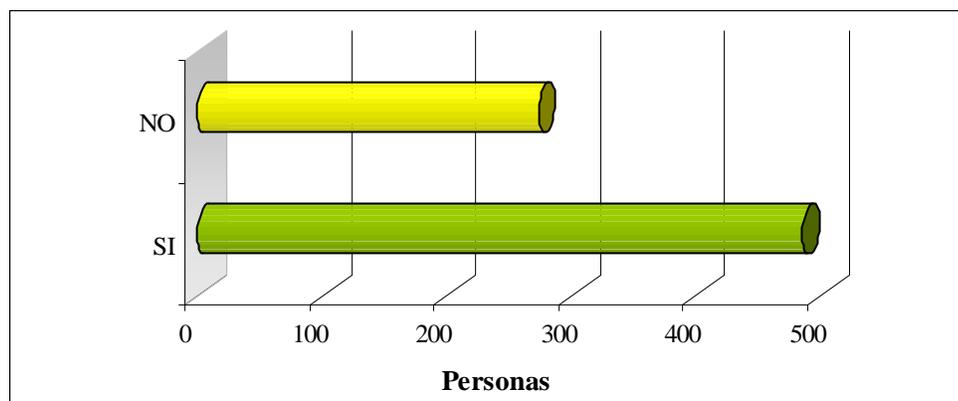


Figura 4.13. Cantidad de personas encuestadas en relación al conocimiento del concepto de aerolínea de bajo costo.

• **Pregunta 11. ¿Qué cualidades le atribuye al concepto de aerolíneas de bajo costo?**

Para complementar la información obtenida en la pregunta anterior, se les pidió a todas aquellas personas que dijeron conocer sobre el concepto de aerolíneas de bajo costo



que nombraran cualquier cualidad o atributo que relacionaran con el concepto, sin importar el número de comentarios que hicieran, y se obtuvieron los siguientes comentarios:

Tabla 4.12. Comentarios en relación a las aerolíneas de bajo costo hechos por los encuestados que dijeron conocer el concepto.

	Total		Total		Total
Baratas	154	Desconfianza	4	Servicios limitados	60
Precio Justo	36	Impuntuales	84	Sin cortesías	56
Cómodas	62	Poco Flexibles	51	Pocos destinos	45
Seguras	30	Buen servicio	64	Pocas frecuencias	71
Incomodas	41	Mal servicio	81	Sin plan viajero frecuente	4
Inseguras	8	Modernas	56	Sucias	16
Puntuales	18	Aviones viejos	33	Pequeñas	9
				Ninguna	70
				Sumas	1053

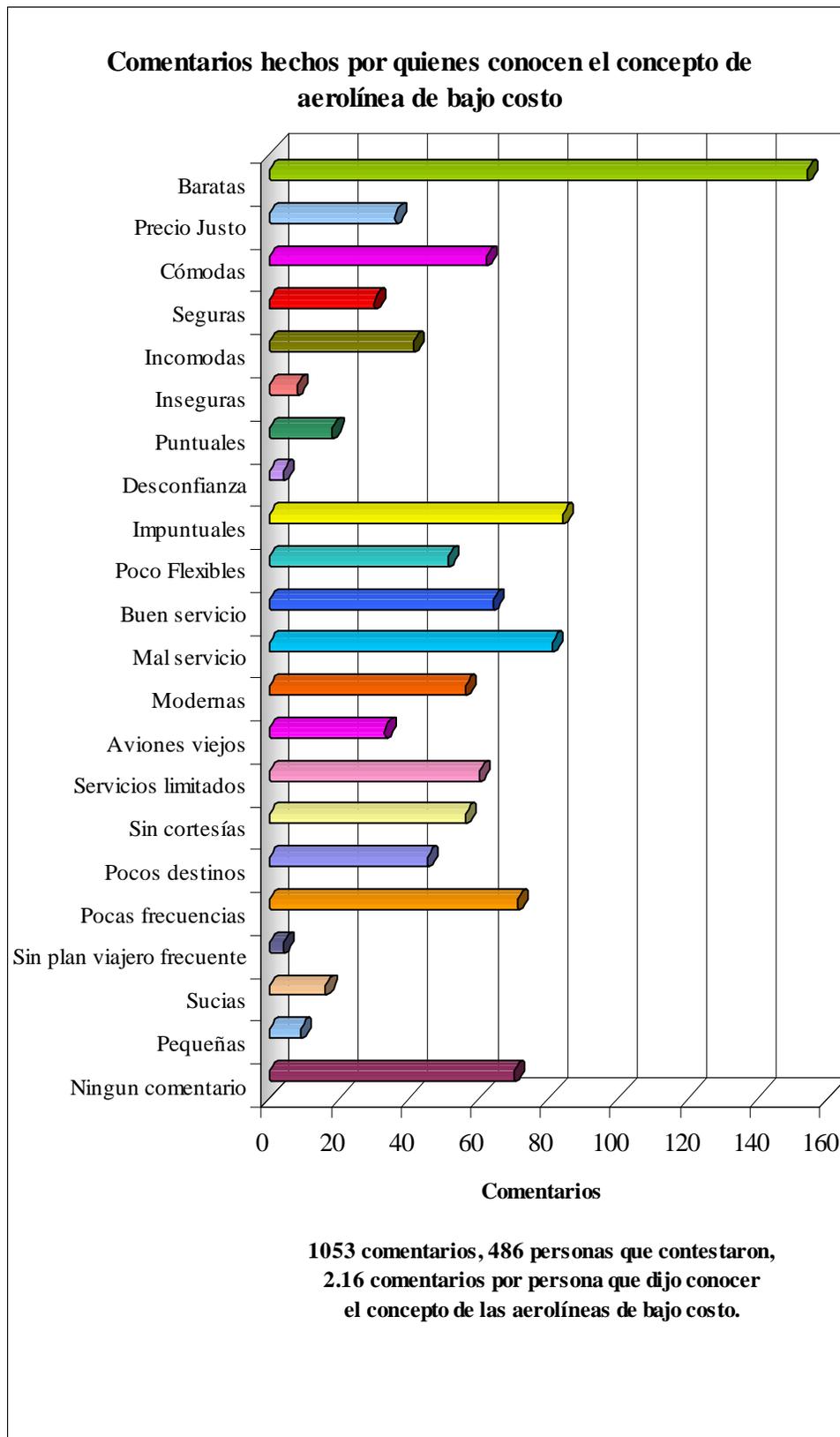


Figura 4.14

Comentarios en relación a las aerolíneas de bajo costo hechos por los encuestados que dijeron conocer el concepto.

- **Pregunta 12. Si usted conociera una aerolínea que le ofreciera realizar el mismo viaje que usted hizo o hará a un 30% precio más bajo, pero con ciertas restricciones y limitados servicios previos ó durante el vuelo, usted ¿la tomaría en cuenta para su siguiente viaje?**

Esta pregunta se hizo a los encuestados que habían elegido usar una aerolínea tradicional con el propósito de conocer si tomarían en cuenta una aerolínea de bajo costo para su siguiente viaje; a pesar de las desventajas de servicios y flexibilidad de las últimas y así exponer que tan interesados están en viajar por menos precio. Los resultados son los siguientes:

Tabla 4.13. Encuestados que viajan en aerolíneas tradicionales que tomarían en cuenta una aerolínea de bajo costo para su siguiente viaje si estuviera disponible.

	Total	%
SI	86	72.9%
NO	32	27.1%
Sumas	118	100.0%

Casi el 73% de los usuarios encuestados revelo que tomaría en cuenta una aerolínea de bajo costo para realizar su siguiente en avión si esta estuviera disponible en el trayecto

de viaje que ellos estuvieran por hacer, lo que sigue indicando que el precio hace más sensibles a los usuarios a la hora de decidir que compañía aérea utilizar en un viaje.

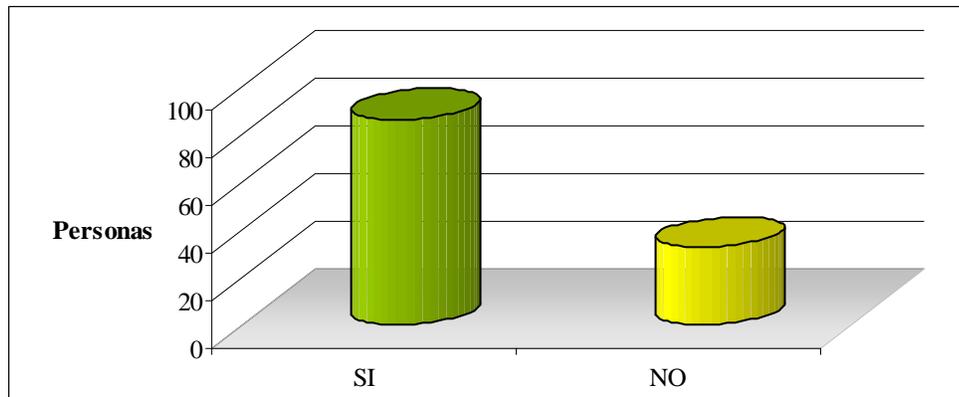


Figura 4.15. Proporción de encuestados que viajan en aerolíneas tradicionales que tomarían en cuenta una aerolínea de bajo costo para su siguiente viaje si estuviera disponible.

· **Pregunta 13. ¿Qué motivo hizo que haya decidido hacer por primera vez un viaje en avión?**

Se pregunto a los encuestados que viajaban por primera vez la principal motivación de haber decidido usar por primera vez el avión como medio de transporte, con los siguientes resultados:

Tabla 4.14. Principales razones que los encuestados que viajaron por primera vez en avión tuvieron para hacer su primer viaje por este medio.

	Total
Distancia del trayecto	40
Precio accesible	25
Duración del viaje	32
Experimentar	6
Me lo pagan	7
Sumas	110

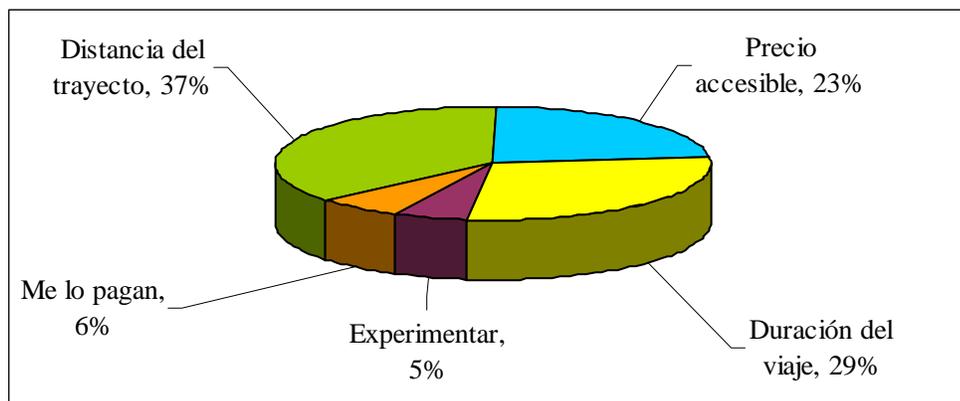


Figura 4.16. Proporción de las principales razones que los encuestados que viajaron por primera vez en avión tuvieron para hacer su primer viaje por este medio.

La distancia del trayecto y la duración del viaje son las razones más grandes para decidir viajar por avión que los encuestados que viajaban por primera ocasión por avión el día de la encuesta, aunque también el precio fue importante para haber decidido hacer el viaje por avión por primera vez.

· **Pregunta 14. ¿Por qué razón cree usted no había tenido la oportunidad de viajar por avión anteriormente?**

Para completar el estudio se pregunto a los encuestados que viajaban por primera vez la principal razón que ellos consideraban no les había dado la oportunidad de emplear al avión como medio de transporte anteriormente, a lo que contestaron lo siguiente:

Tabla 4.15. Principales razones que los encuestados que viajan por avión por primera vez le atribuyeron al no haber podido viajar por este medio anteriormente.

	Total
No hubo oportunidad	44
Precio elevado	50
No había vuelos al destino	9
Miedo a volar	7
Sumas	110

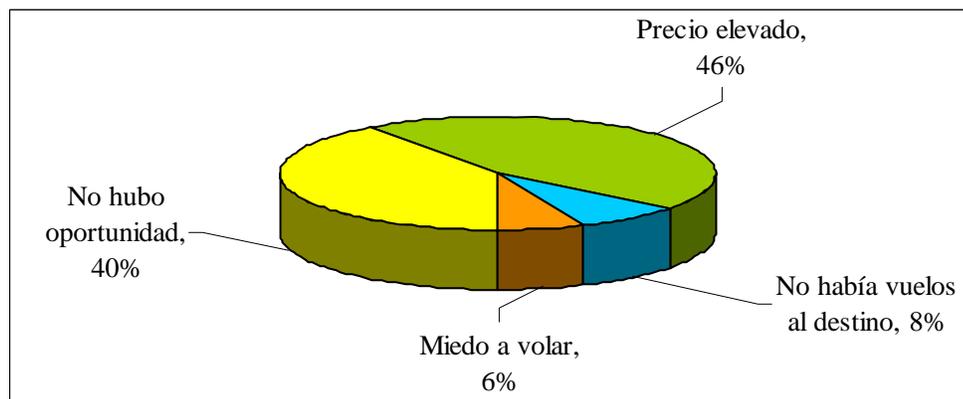


Figura 4.17. Proporción de las principales razones que los encuestados que viajan por avión por primera vez le atribuyeron al no haber podido viajar por este medio anteriormente.

Por ultimo el precio elevado fue considerado por aquellos que viajaban por primera vez el día de la encuesta como la razón más grande de no haber podido haber viajado por

aviación anteriormente. A raíz de la aparición de aerolíneas de precios accesibles la gente tuvo la oportunidad de viajar, quedando oportunidades abiertas para aquellos que no las tenían.

4.2 Desglose de la Operación Aérea Domestica en México en los últimos años

A modo de consolidar los resultados obtenidos por el instrumento de la investigación, este trabajo incluye a su vez un desglose de los datos más recientemente disponibles sobre la operación aérea domestica en México entre las fechas de relevancia para el estudio.

• **Operación por tipo de aerolínea en servicio doméstico.**

Los datos a continuación fueron extraídos de los resúmenes anuales llamados Estadística Mensual por Empresa de los años de 2004, 2005 y 2006 publicados por la DGAC subdirección de la SCT en México.

Tabla 4.16. Operación en servicio doméstico por tipo de aerolínea de 2004 a 2006.

Tipo de Aerolínea	2004	2005	2006
Bajo Costo	3,135,448	3,681,007	5,926,273
Tradicional	15,780,998	15,598,573	15,613,643
Charters	614,826	549,038	624,792
Total	19,531,272	19,828,618	22,164,708

Datos obtenidos de SCT (2001-2005; 2006_c).

Las aerolíneas consideradas en este estudio como de bajo costo son: Interjet, Aerocalifornia, Alma, Click de Mexicana, Avolar, Líneas Aéreas Azteca y Volaris.

Magnicharters es la única aerolínea considerada como charter y las tradicionales son Aerolitoral de AeroMéxico, Aeromar, Aviacsa, AeroMéxico, y Mexicana de Aviación.

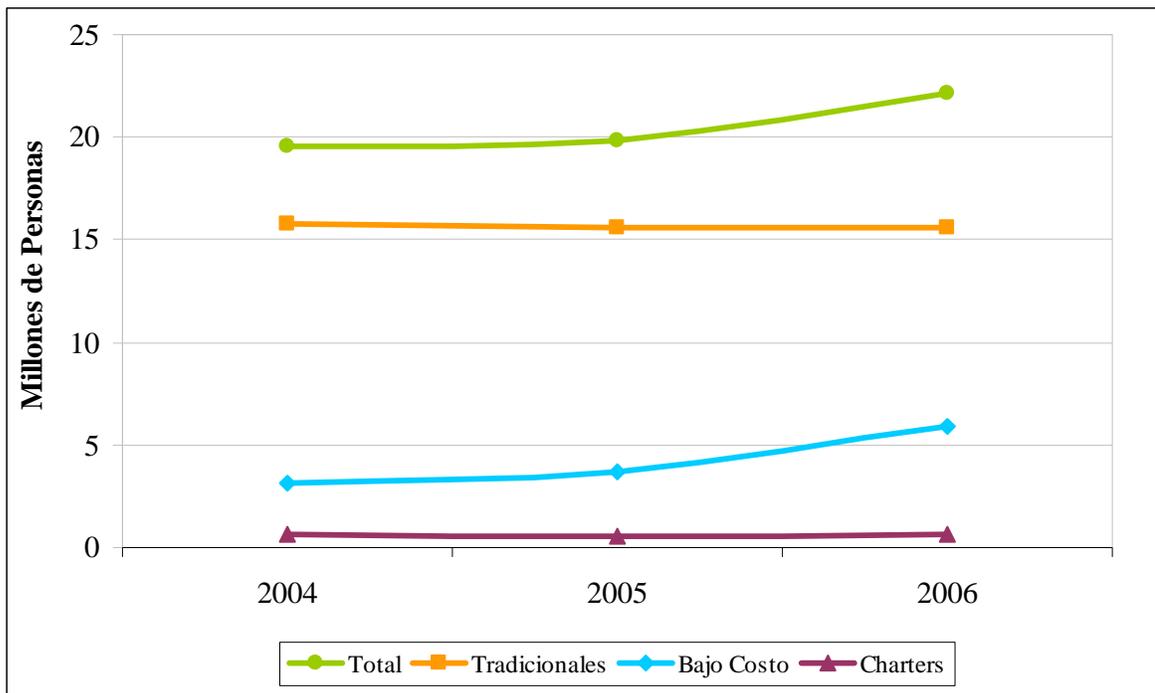


Figura 4.18. Personas transportadas en vuelos domésticos en México de 2004 a 2006 por tipo de aerolínea. Datos obtenidos de SCT (2001-2005; y 2006_c).

Después de estancarse el crecimiento en el número de pasajeros en servicio doméstico entre 2004 y 2005 en México, en 2006 el incremento fue de más de 2 millones. Tras la aparición de nuevas rutas, y vuelos por parte de las de bajo costo en 2006 hubo más gente que ocupara los asientos de los aviones. De 2004 a 2006 las aerolíneas de bajo costo aumentaron el número de los usuarios cerca del 50%, mientras que las tradicionales

después de bajar de 2004 a 2005 en 2006 aumentaron los usuarios transportados un año anterior modestamente.

• **Tendencia de la industria aérea doméstica en México de los últimos años.**

Al igual que los datos presentados anteriormente estos datos fueron extraídos de los resúmenes Estadística Mensual por Empresa de los años de 2001 al 2005 y 2006 publicados por la SCT por medio de la DGAC.

Tabla 4.17. Totales de pasajeros transportados por el servicio aéreo doméstico en México de 2001 a 2006

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Totales	17,923,482	17,591,585	18,410,840	19,531,272	19,828,618	22,164,708	115,450,505

Datos obtenidos de SCT (2001-2005; y 2006_c)

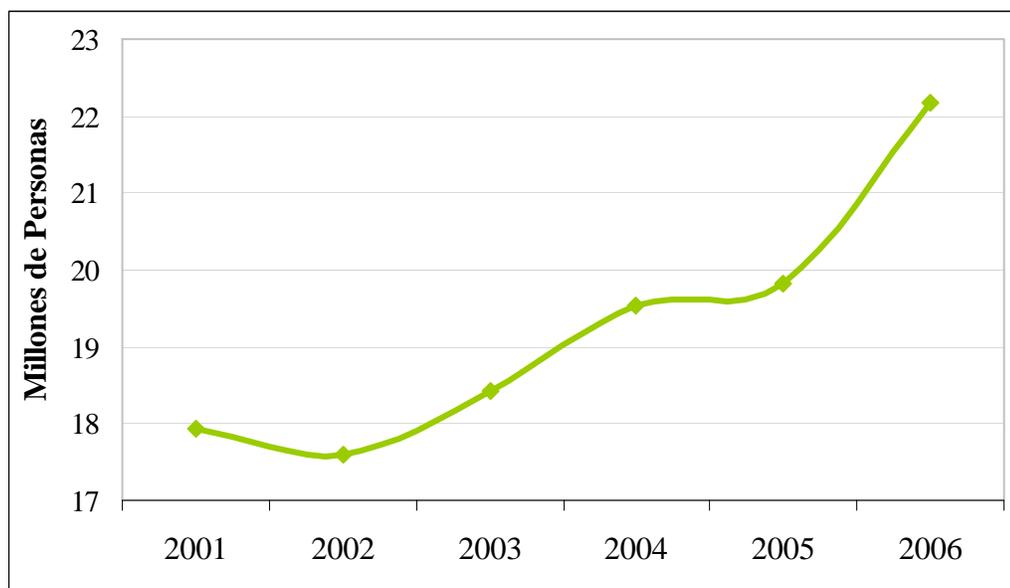


Figura 4.19. Tendencia en la industria del transporte aéreo doméstico en México de 2001 a 2006. Datos obtenidos de SCT (2001-2005; y 2006_c).



De poco menos de 18 millones a más de 22 millones de pasajeros se ha incrementado la industria de la aviación comercial domestica en el país. Es el incremento el más grande el obtenido de 2005 a 2006 el cual como expuesto anteriormente fue de más de 2 millones.

· **Comportamiento de las LCC de septiembre de 2005 a diciembre de 2006.**

Por ultimo, de los mismos resúmenes de Estadística Mensual por Empresa de los años de 2005 y 2006 publicados por SCT por medio de la DGAC, se obtiene el comportamiento de las aerolíneas de bajo costo de los meses de 2006 y los últimos cuatro meses de 2005. Se tomo como base de inicio septiembre de 2005 ya que en esa fecha inicio operaciones la aerolínea de bajo costo Avolar. Otras fechas de inicio de operación de las aerolíneas de bajo costo en México según la SCT fueron: Interjet en diciembre de 2005, Volaris en marzo de 2006, Alma en junio de 2006 y Viva Aerobus del mismo año, mismas que se pueden apreciar en la figura. La caída que presenta Aerocalifornia en la grafica de los meses de Marzo a Junio de 2006 obedece al cecee de operaciones de esta aerolínea debido al embargo impuesto por la DGAC a la aerolínea al no garantizar las condiciones de seguridad mínimas en sus aeroplanos para el transporte de pasajeros según las normas oficiales mexicanas.

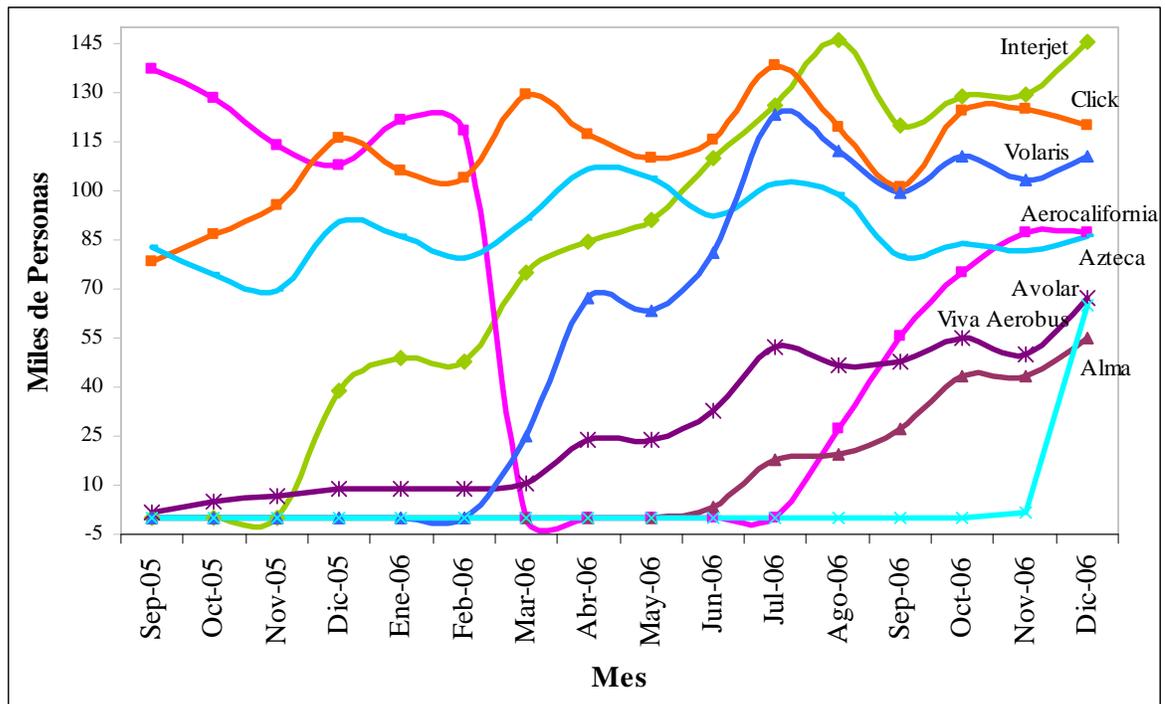


Figura 4.20. Comportamiento mensual de las aerolíneas de bajo costo de los meses de septiembre de 2005 a diciembre de 2006. Datos obtenidos de SCT (2001-2005; 2006c).

Interjet es la aerolínea de bajo costo con mayor cantidad de pasajeros transportados en diciembre de 2006 seguidas por la antigua AeroCaribe conocida actualmente como Click de Mexicana, seguida de Volaris, Aerocalifornia, Líneas Aéreas Azteca y Avolar. Viva Aerobus y Alma finalizan la lista. Viva Aerobus transporto casi la misma cantidad de personas que transporto Avolar Aerolíneas en diciembre de 2006, esto a 1 mes de empezadas sus operaciones en el país, lo que hace pensar que sera una de las mayores líneas aéreas entre las de bajo costo. Interjet por su parte comienza a transportar cerca del 50% de los pasajeros que moviliza Mexicana de Aviación en servicio Domestico.

· **Comparativos de crecimiento del servicio de transporte aéreo doméstico de algunos de los más importantes aeropuertos del país.**

De los reportes publicados en distintos sitios de internet por dos de los principales grupos aeroportuarios del país: Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), Grupo Aeroportuario del Centro Norte (OMA), así como de los aeropuertos AIT, AIP y AICM fueron extraídos datos para hacer comparaciones de crecimiento del servicio de transporte aéreo doméstico del país. Principalmente de la actividad aérea del país.

Tabla 4.18. Personas que viajaron por avión en los años 2005 y 2006 divididos por aeropuerto o red de aeropuertos.

Aeropuerto o Red	2005	2006	Diferencia
ASA	2,153,517	2,821,477	31.02%
OMA	10,598,700	11,783,600	11.18%
SMA	24,488,063	26,684,126	8.97%
Ciudad de México	24,115,552	24,727,296	2.54%
Toluca	170,025	1,627,499	857.21%
Puebla	114,083	201,094	76.27%
Monterrey	4,660,100	5,253,600	12.74%
Acapulco	880,200	994,300	12.96%
Cuernavaca	6,254	33,209	431.00%
Queretaro	82,149	95,028	15.68%

Datos obtenidos de AICM (2007), ASA (2007_{a y b}), y OMA (2007).

La red ASA se conforma por 20 aeropuertos localizados a lo largo del territorio nacional en pequeñas poblaciones o centros en desarrollo, entre ellos destacan los aeropuertos de Ciudad del Carmen, Cuernavaca, Nuevo Laredo y Tuxtla Gutiérrez. ASA también es la controladora del AICM, aunque es administrado de manera independiente a los demás aeropuertos de su red (ASA 2007_a). El SMA se creó como un plan de desarrollo



para los aeropuertos de la región que conforman la periferia de la Ciudad de México, con el propósito de descongestionar el tráfico de operaciones y pasajeros del aeropuerto de la capital mexicana. Este sistema o red se conforma por los aeropuertos de Querétaro, Cuernavaca, Puebla, Toluca y el mismo AICM. Los aeropuertos de las ciudades de Querétaro, Puebla y Toluca son operados y administrados de manera independiente a ASA, aunque esta posee participación accionaria en sus respectivas compañías administradoras (ASA 2007_b). Por ultimo, son incluidos los datos obtenidos del Grupo Aeroportuario del Centro Norte, conocido como OMA. La red de OMA esta conformada por 13 aeropuertos entre ellos, el aeropuerto tercer aeropuerto más importante en el país, el Aeropuerto Internacional de Monterrey, así como los aeropuertos de Acapulco, Mazatlán y Ciudad Juárez , solo por mencionar algunos (OMA, 2007).