

ANUARIO ESTADÍSTICO 2019

ÍNDICE

Notas generales	2
Notas metodológicas	2
ANAC	4
Dirección de Estudios de Mercado y Estadística	4
OFERTA COMERCIAL	4
Vuelos	5
Composición	7
Evolución 2001 - 2019	8
Rutas	10
Asientos	13
Flota	15
DEMANDA COMERCIAL	18
Contexto Regional	18
Mercado Doméstico	18
Market Share y concentración del mercado	19
Pasajeros	22
Evolución 2001 - 2019	24
Resultados por Aerolínea	27
Vuelos Domésticos	28
Vuelos Internacionales	31
Cuota de Mercado	33
Factor de Ocupación	35
Tiempo de vuelo	39
ASK / RPK	41
Rutas	43
Rutas más demandadas	44
Destinos domésticos	45
Destinos internacionales	47
Perfil del Pasajero	54
Resultados por Aeropuerto	56
Conclusiones	60

ANUARIO ESTADÍSTICO 2019

En el **Anuario Estadístico 2019** se presentan los resultados del año cerrado para vuelos comerciales (regulares y no regulares) y, cuando se mencione específicamente, privados particulares (aeronaves con matrícula nacional y extranjera).

Se excluyen en los análisis, por lo tanto, los vuelos de instrucción, los oficiales y aquellos dedicados a trabajos aéreos (sanitarios, hidrantes, fumigadores, etc).

El documento está organizado en dos grandes bloques principales que definen la oferta y la demanda aérea. Dentro de cada una de estas secciones, se vuelcan los distintos análisis de las variables que permiten mostrar el estado y desarrollo del sector.

Notas generales

- La fuente de información consultada es el Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).
- La clasificación de los vuelos como tal (regular, no regular, privados, oficiales, instrucción, etc) se toma en forma directa del SIAC, a partir de la carga del operador en el aeropuerto.
- Los datos corresponden a la bajada del sistema al día 10 de enero del 2019.
- En el caso de faltante de información significativa, se reconstruye la misma con información complementaria.
- Se usan en forma indistinta los términos “doméstico” y “cabotaje” para referirse a los vuelos que se dan entre dos puntos del interior de país.
- [000] hace referencia a que los valores están en miles.

Notas metodológicas

- Se entiende por servicio de transporte aéreo regular el que se realiza con sujeción a itinerario y horario prefijados. Se entiende por servicio de transporte aéreo no regular el que se realiza sin sujeción a itinerario y horario prefijados.
- Los pasajeros informados corresponden a los embarcados y desembarcados en cada vuelo. Los pasajeros en tránsito (aquellos que realizan una escala doméstica sin que ello implique cambio de aeronave) no se contarán en cada etapa del vuelo.
 - Pasajeros embarcados: pasajeros cuyo viaje aéreo comienza en el aeropuerto designado, incluyendo aquellos los pasajeros que hayan llegado por vía aérea y que continuarán su viaje con una línea aérea diferente o con un número de vuelo diferente (transferencias). No incluye a los pasajeros en tránsito directo.
 - Pasajeros desembarcados: pasajeros cuyo viaje aéreo termina en el aeropuerto designado, incluyendo aquellos que continuarán su viaje aéreo en un vuelo de conexión con una línea aérea diferente o con un número de vuelo diferente (transferencias). No incluye a los pasajeros en tránsito directo.
- Totales:
 - Aeropuerto: se contabilizan pasajeros embarcados y desembarcados por vuelo. En vuelos domésticos, cada pasajero estará contado tanto en origen como en destino.

- Línea Aérea: se contabilizan pasajeros embarcados y desembarcados por cada etapa de vuelo. Los pasajeros en tránsito sólo se consideran al evaluar el factor de ocupación.
 - Ruta: se contabilizan los pasajeros desembarcados en destino.
 - Total País: se contabilizan pasajeros embarcados y desembarcados, omitiendo el doble conteo de pasajeros domésticos.
- Se considera “Movimiento” al despegue o aterrizaje de un avión en un aeropuerto. Para los propósitos de tráfico del aeropuerto, una llegada y una salida se cuentan como dos movimientos.
- Se considera “Vuelo” a un trayecto origen-destino completo. Un vuelo de cabotaje implica, entonces, 2 movimientos; un vuelo internacional, 1 movimiento.
- Se considera “Frecuencia” al par de vuelos ida y vuelta entre dos aeropuertos. A modo de ejemplo, si una vez al día hay un vuelo que une dos ciudades ($A \rightarrow B + B \rightarrow A$), se hablará de 1 frecuencia diaria (o 7 frecuencias semanales).
- Se considera “Ruta” a un par origen-destino operado por una empresa determinada. Al hablar de nueva ruta, bien podrá referir a un vuelo entre dos ciudades que no estaban conectadas al momento o bien, un nuevo operador en una conexión preexistente. En cada caso, a lo largo del documento se aclara a qué se hace referencia.
- Los datos de cada periodo corresponden al lapso de tiempo desde el 1er día del mes a las 03h00m UTC (00h00m local) al primero del mes siguiente a las 02h59m (23h59m local).
- Los destinos de vuelos se consideran por tramo y no necesariamente destino final de los pasajeros.
- La configuración de cada aeronave (y su cantidad de asientos) son tomados del sitio www.planespotters.net y, para las empresas locales, fueron cotejados contra la información brindada por las mismas aerolíneas.
 - En el caso puntual de LATAM Argentina, que llevó adelante el *retrofit* de sus aeronaves (pasando de 168 a 174 asientos) entre los meses de noviembre y diciembre 2018, se considerarán equipos de 174 plazas a partir del primer día del mes de noviembre.
- La edad de las aeronaves se estima a partir de la fecha del primer vuelo informado en el sitio www.airfleets.es y se calcula al 31 de diciembre del 2019.
- Los dos sitios mencionados en los ítems anteriores son portales de referencia para la industria aérea, con información que incluye aeronaves de todos los fabricantes, así como de todas las aerolíneas que operan vuelos comerciales a nivel global.
- En todos los casos, las empresas pertenecientes a un mismo *holding* o grupo económico se mostrarán agrupadas. En el caso particular de Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas, también serán informadas bajo la marca “Aerolíneas Argentinas”.
- En el caso de la información de mercado doméstico de los países de la región, las fuentes de información son las siguientes (en todos los casos, el año 2019 se estimó a partir de los datos disponibles hasta el mes de noviembre):
 - Brasil: <https://www.anac.gov.br>
 - Chile: <http://www.jac.gob.cl>
 - Colombia: <http://www.aerocivil.gov.co>
 - Perú: <https://portal.mtc.gob.pe>
 - México: <http://www.sct.gob.mx>

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) es la Autoridad Aeronáutica de la República Argentina. Es un organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación, cuya misión consiste en Normar, Regular y Fiscalizar la aviación civil argentina, optimizando niveles de Seguridad Operacional en el espacio aéreo, aeropuertos y aeródromos de todo el país.

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE MERCADO Y ESTADÍSTICA

Dentro de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo de la ANAC, se encuentra la Dirección de Estudios de Mercado y Estadística que se plantea como principal objetivo estratégico ser el referente en lo concerniente a la estadística del sector aéreo argentino.

Entre las responsabilidades de la dirección, enumeradas en la Resolución 222/2009, se destacan los siguientes ítems:

- Evaluación de proyectos económicos y financieros que permitan mantener la productividad y el desarrollo de la industria del transporte aéreo.
- Impulsar los sistemas de información que faciliten a los usuarios del transporte aéreo comercial y su infraestructura, conocer las estadísticas de operación y confiabilidad de las empresas.
- Mantener actualizada la base de datos de las organizaciones vinculadas al transporte aerocomercial, incluyendo estadísticas económico-financieras y de precios y tarifas.
- Realizar el análisis económico de las operaciones aerocomerciales, así como el diagnóstico y análisis pertinentes.
- Analizar y evaluar la capacidad económico-financiera de las empresas que solicitan concesiones y autorizaciones de servicios aéreos.
- Asistir en el control de los balances de las empresas aerocomerciales.

OFERTA COMERCIAL

Vuelos

En la Tabla 1, se puede observar el desglose mensual para el 2019 de la oferta de vuelos, entre comerciales de operación regular y no regular y vuelos privados con matrícula local o extranjera.

Vuelos [#]	2019 Ene	2019 Feb	2019 Mar	2019 Abr	2019 May	2019 Jun	2019 Jul	2019 Ago	2019 Sep	2019 Oct	2019 Nov	2019 Dic
Comercial	24.060	20.907	21.841	19.102	19.327	18.732	21.720	21.214	19.663	19.877	19.015	20.270
Regular	22.262	19.416	20.306	17.800	18.120	17.548	20.238	19.873	18.340	18.385	17.626	18.682
No Regular	1.798	1.491	1.535	1.302	1.207	1.184	1.482	1.341	1.323	1.492	1.389	1.588
Privado	3.741	3.492	3.925	3.728	3.517	2.839	3.483	3.814	3.415	3.235	3.681	3.685
Nacional	3.393	3.180	3.555	3.372	3.211	2.600	3.186	3.528	3.101	2.903	3.321	3.312
Extranjero	348	312	370	356	306	239	297	286	314	332	360	373
TOTAL	27.801	24.399	25.766	22.830	22.844	21.571	25.203	25.028	23.078	23.112	22.696	23.955

Tabla 1. Vuelos por Tipo 2019

Estos valores dan cuenta de un promedio anual de 673 vuelos diarios comerciales y 116 privados. El mes de mayor actividad total del 2019 fue enero, con un total de 27.801 vuelos, equivalentes a un promedio de 897 diarios, entre 776 comerciales domésticos e internacionales y 121 privados. En contrapartida, el mes de junio fue en el que se han registrado menos operaciones, con un equivalente diario de 719 vuelos, 624 de ellos de tipo comercial, como se observa en el Gráfico 1:

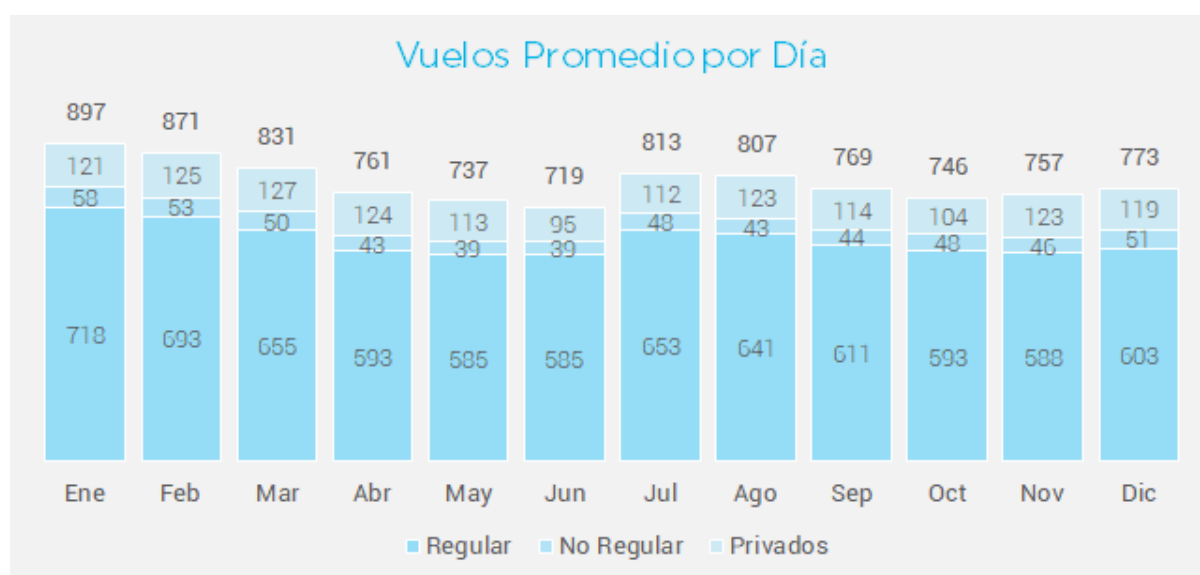


Gráfico 1. Vuelos diarios por mes 2019 por tipo de servicio

En cuanto a la clasificación entre vuelos domésticos e internacionales, la apertura mensual para el año 2019 se muestra en la Tabla 2:

Vuelos [#]	2019 Ene	2019 Feb	2019 Mar	2019 Abr	2019 May	2019 Jun	2019 Jul	2019 Ago	2019 Sep	2019 Oct	2019 Nov	2019 Dic
Cabotaje	16.027	14.683	16.001	14.409	14.774	13.701	16.370	16.477	14.955	14.943	14.705	14.901
Internacional	11.774	9.716	9.765	8.421	8.070	7.870	8.833	8.551	8.123	8.169	7.991	9.054
TOTAL	27.801	24.399	25.766	22.830	22.844	21.571	25.203	25.028	23.078	23.112	22.696	23.955

Tabla 2. Vuelos por Origen-Destino 2019

Existe una diferencia estacional entre la cantidad de vuelos, entre comerciales y privados, al abrirlo de acuerdo al destino: en el caso de los domésticos, el pico de actividad se registró en el mes de agosto, con un total de 16.477 vuelos, lo que promedia 532 operaciones diarias; en el caso de los internacionales (que incluye regionales), el mes más alto fue enero, con un total de 11.774, siendo el promedio diario de 380 vuelos.

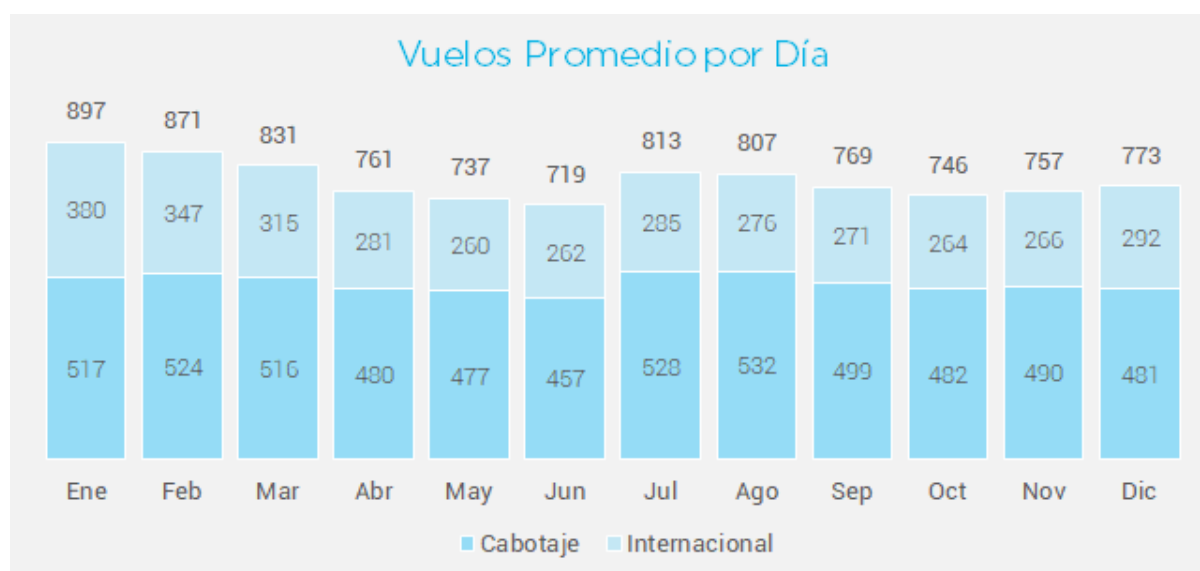


Gráfico 2. Vuelos diarios por mes 2019 por origen - destino

El paso siguiente es evaluar un día promedio que muestre cómo se desarrollan los movimientos (despegues y aterrizajes) a lo largo del día.

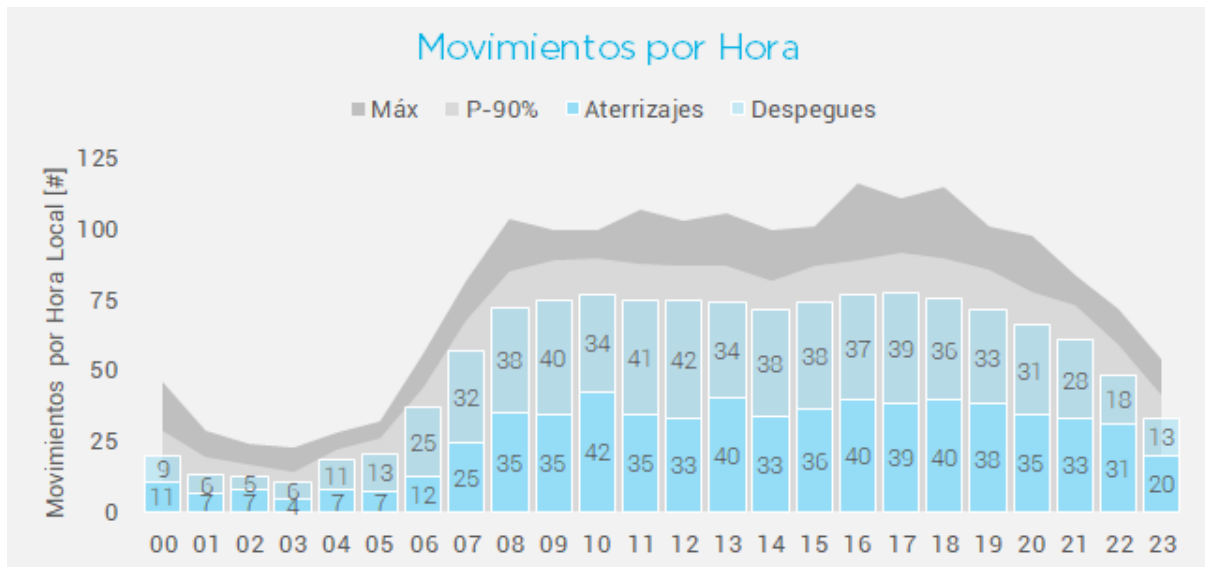


Gráfico 3. Aterrizajes y despegues promedio por hora 2019

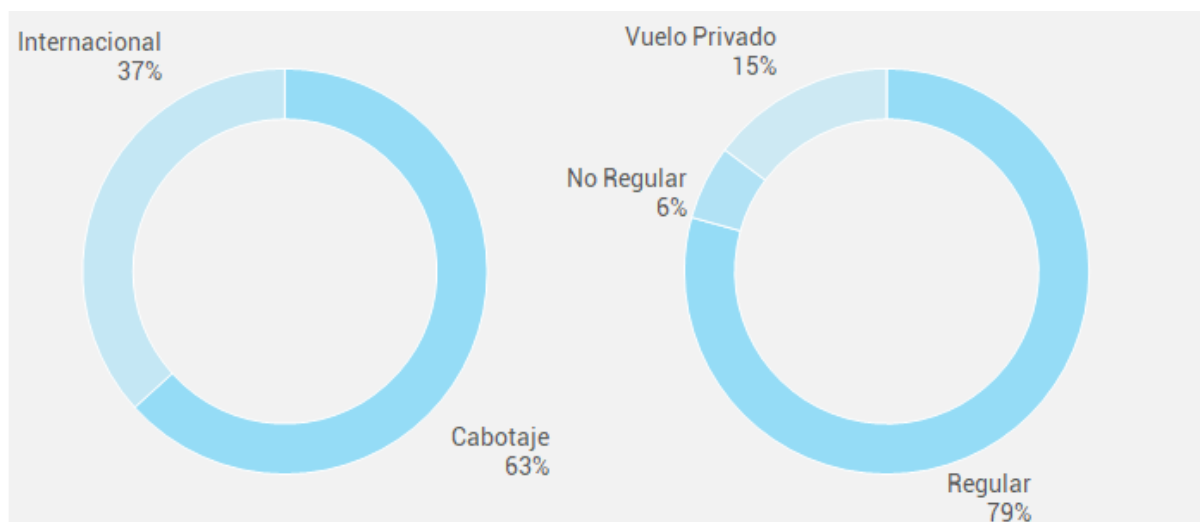
El Gráfico 3 pone de manifiesto cómo durante las operaciones en el país se mantienen prácticamente marginales entre las 00 y las 05hs, para luego alcanzar un total en torno a los 75 aterrizajes y despegues, que se mantiene relativamente constante entre las 9 y las 19hs.

Sobre las columnas, al área más clara indica, para cada hora, el valor de la suma de ambas operaciones que engloba al 90% de movimientos. Por ejemplo, a las 18hs, tenemos en total 76 operaciones, entre 40 aterrizajes y 36 despegues en los diferentes aeropuertos del país en promedio. Para ese mismo horario, el valor del percentil 90% es de 90. Eso quiere decir que en el 90% de los 365 días del año, a esa hora, se registraron valores totales por debajo de 90 y sólo el 10% de los casos se corresponden a picos de operaciones.

El área gris oscura sí indica el valor máximo que se haya registrado a cada hora en algún día del año (no necesariamente el mismo día). Tomando el mismo ejemplo de las 18hs, el valor máximo es de 115. Es decir que existió al menos un día a lo largo del 2019 en que se registraron 115 movimientos, sumando despegues y aterrizajes, a nivel nacional a esa hora.

Composición

Del cruce de todos los datos anteriores, se obtiene la matriz de composición de vuelos para el año 2019 cerrado. El Gráfico 4 muestra por separado ambas aperturas para luego tener el cruce de las dos variables en la tabla inferior:



	Cabotaje	Internacional	Total
Regular	48%	31%	79%
No Regular	4%	2%	6%
Vuelo Privado	12%	3%	15%
	63%	37%	

Gráfico 4. Composición de vuelos 2019

Evolución 2001 - 2019

Para poner en contexto el año 2019, se lo evaluará contra los datos de la serie histórica del período 2001 - 2019. La Tabla 3 exhibe la evolución de la composición de vuelos para el período en cuestión.

Vuelos [#]	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Comercial	207.463	166.224	147.362	160.493	151.918	151.137	158.036	163.325	169.012	178.915	185.969	197.595	200.106	204.266	207.153	209.421	229.855	249.310	245.728
Regular	178.201	146.523	127.516	138.228	128.965	123.012	127.993	131.111	141.698	154.591	161.647	173.349	178.024	183.324	186.178	190.101	207.419	229.747	228.596
No Regular	29.262	19.701	19.846	22.265	22.953	28.125	30.043	32.214	27.314	24.324	24.322	24.246	22.082	20.942	20.975	19.320	22.436	19.563	17.132
Privado	41.013	42.971	47.450	46.800	45.936	57.914	63.268	63.879	58.997	56.800	52.540	46.832	48.750	51.049	49.610	46.935	53.582	49.085	42.550
Nacional	39.012	41.261	45.363	44.163	42.794	54.272	59.258	59.796	54.981	52.119	47.784	42.325	44.699	47.207	45.959	42.657	48.681	44.440	38.660
Extranjero	2.001	1.710	2.087	2.637	3.142	3.642	4.010	4.083	4.016	4.681	4.756	4.507	4.051	3.842	3.651	4.278	4.901	4.645	3.891
TOTAL	248.476	209.195	194.812	207.293	197.854	209.051	221.304	227.204	228.009	235.715	238.509	244.427	248.856	255.315	256.763	256.356	283.437	298.395	288.278

Tabla 3. Composición de vuelos por tipo 2001 - 2019

El Gráfico 5 exhibe la evolución del número de servicios domésticos e internacionales en el período en cuestión, mientras que el Gráfico 6, la apertura por tipo de servicio (con valores en miles):

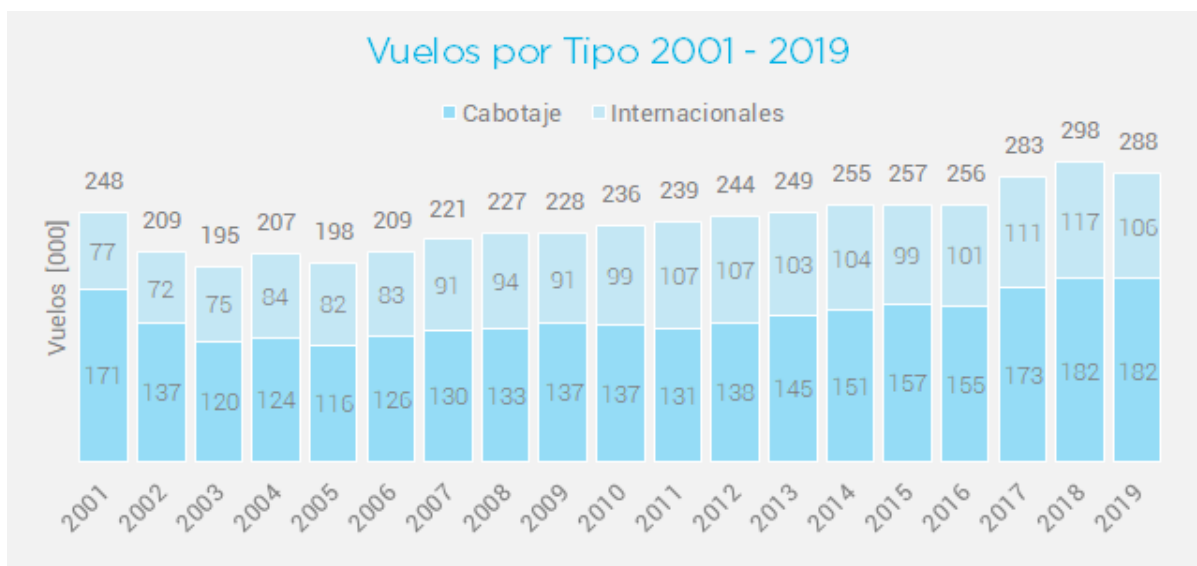


Gráfico 5. Vuelos domésticos e internacionales 2001 - 2019

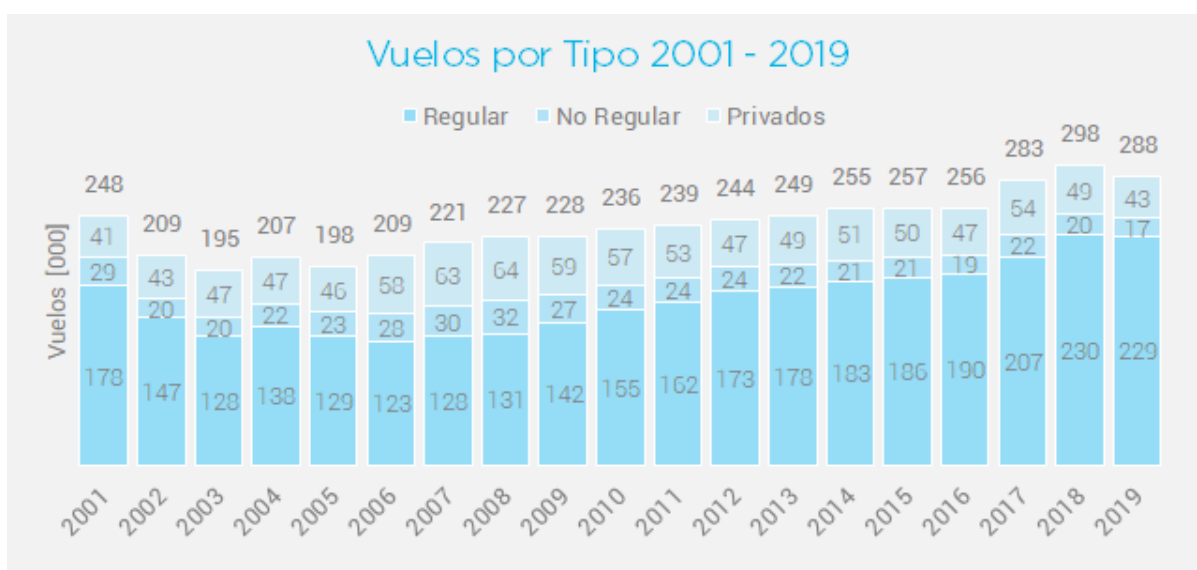


Gráfico 6. Vuelos por tipo de servicio 2001 - 2019

El número total de vuelos comerciales (regulares y no regulares) en 2019 presenta una baja en torno al 1% con respecto al 2018, aunque en la apertura por tipo de servicio, los vuelos no regulares se han contraído en un 12%. Entre los privados, la merma ha sido de 13% en la comparación interanual. En el total, la caída en el número de operaciones fue de 3%.

En el Gráfico 7, a continuación, se exhibe la variación interanual para los servicios comerciales para el período 2001 - 2019:

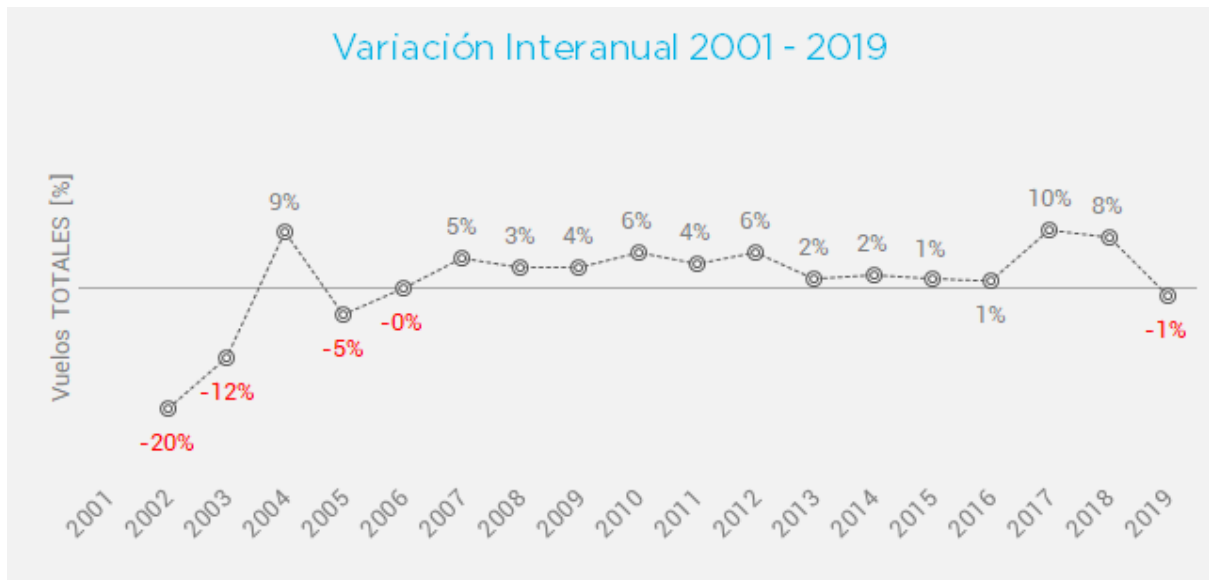


Gráfico 7. Variación interanual vuelos comerciales totales 2001 - 2019

Luego, la situación será distinta según se evalúan los vuelos domésticos de los internacionales.

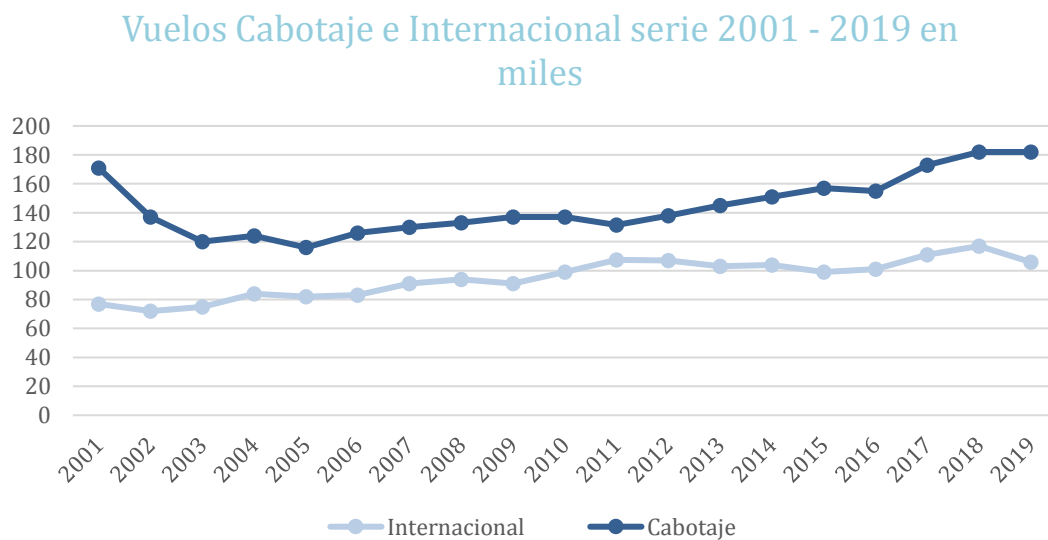


Gráfico 8. Vuelos cabotaje e internacionales para los años 2001 - 2019

Rutas

Las variaciones en la cantidad de vuelos se pueden deber a cambios en la cantidad de frecuencias ofrecidas, así como en la modificación (alta o baja) de rutas que se efectúen de un año al otro.

Evaluando el total de rutas domésticas e internacionales regulares al mes de diciembre (de igual forma para cada año), el 2019 cierra con un total de 186 pares origen-destino (o *city pair*) únicos volados, de los cuales 102 son domésticos y 84 internacionales. Gráfico 9

También se analiza la cantidad de rutas que se ofrecen sin pasar por los aeropuertos del área metropolitana de Buenos Aires (Aeroparque, Ezeiza y El Palomar). En este caso, el 2019 cierra con 43 rutas domésticas y 31 internacionales, con una caída del 10% en forma interanual. La principal variación se da entre los internacionales, en donde el promedio 2001 - 2015 es de 14 rutas y en la actualidad se ofrece más del doble. El Gráfico 10 da cuenta de esta evolución:

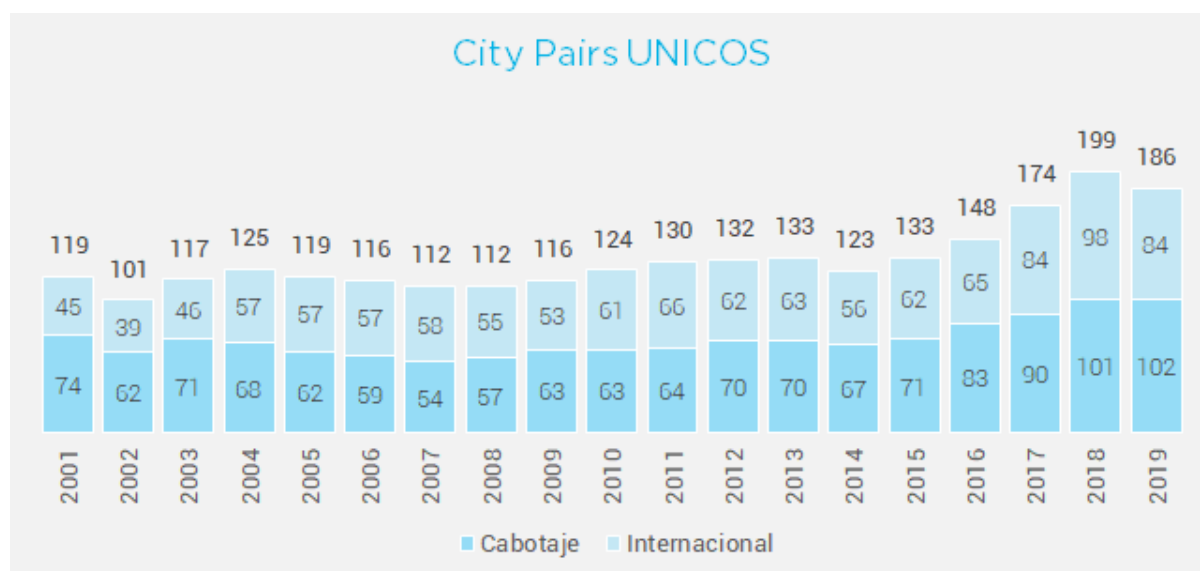


Gráfico 9. Cantidad de rutas domésticas e internacionales 2001 - 2019. Detalle rutas que pasan por Buenos Aires

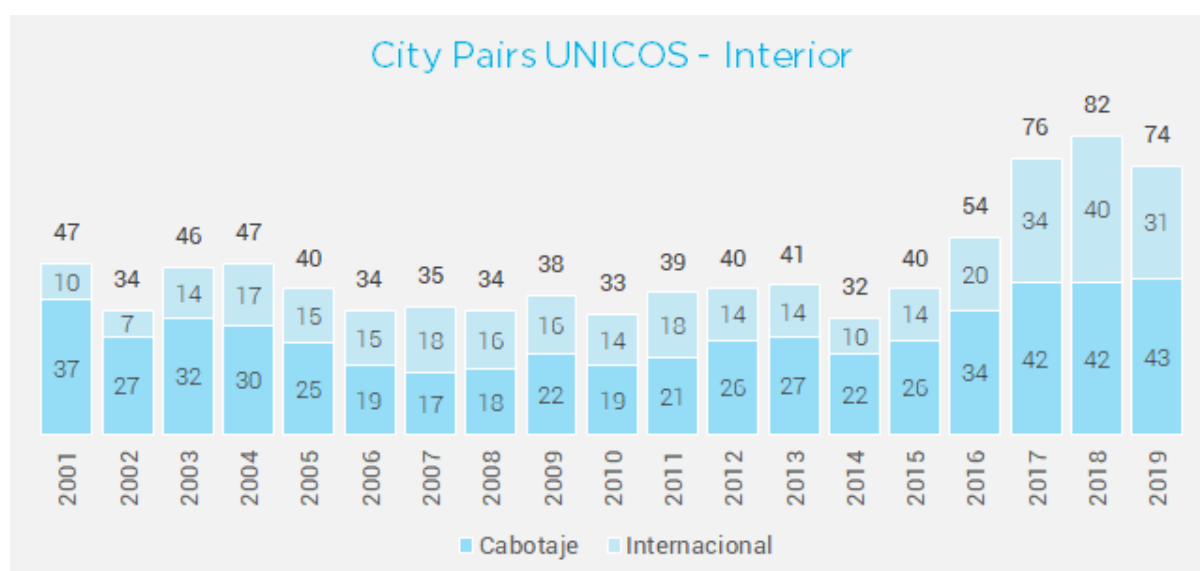


Gráfico 10. Cantidad de rutas domésticas e internacionales 2001 - 2019. Detalle rutas que no pasan por Buenos Aires

Por otro lado, considerando no solo los pares origen-destino únicos, sino también aquellas rutas en las que se ha sumado uno o varias escalas, el año 2019 cierra con un total de 276 conexiones, de las cuales 152 son domésticas y 124 internacionales. De este total, el 34% no conecta vía Buenos Aires para el año 2019.

Los Gráfico 11 y 12 muestra la evolución:

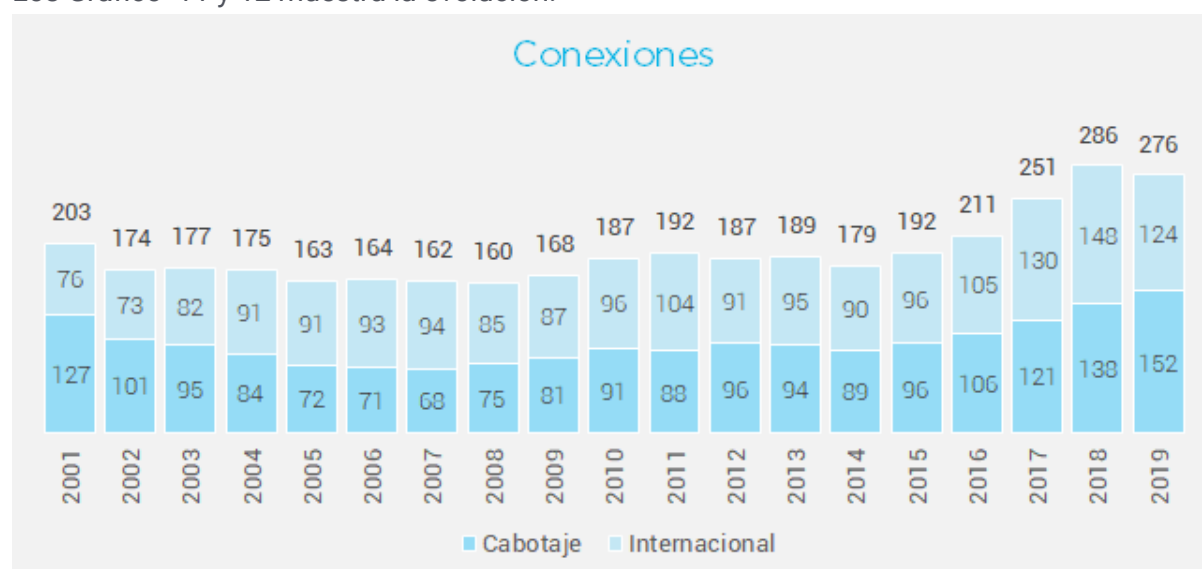


Gráfico 11. Cantidad total de rutas domésticas e internacionales 2001 - 2019.

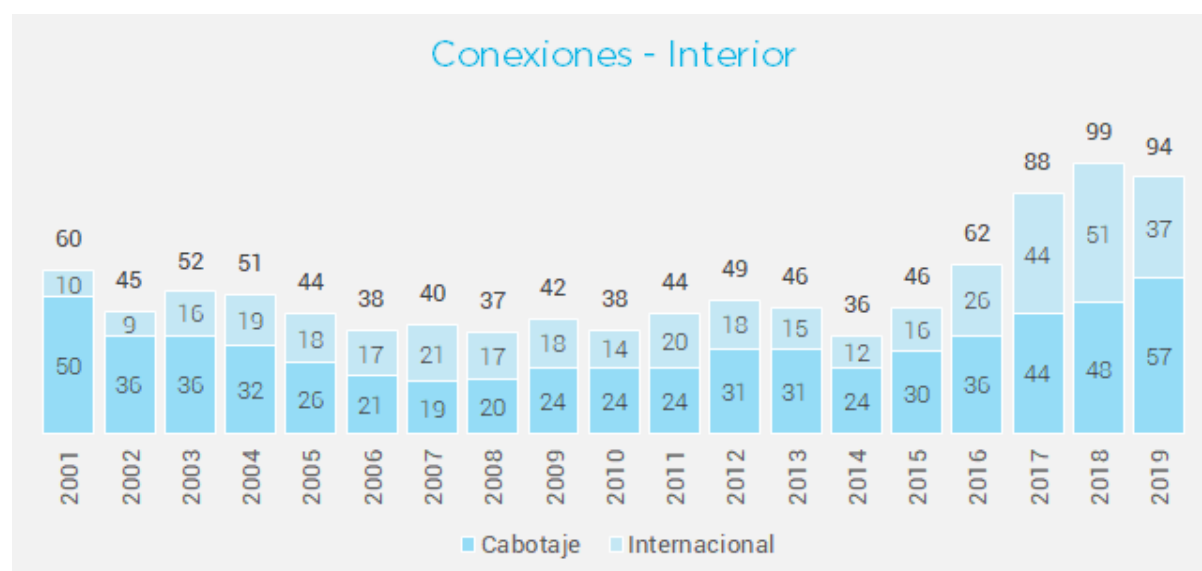


Gráfico 12. Cantidad de rutas domésticas e internacionales 2015 - 2019. Detalle rutas que no pasan por Buenos Aires

Evaluando el número de frecuencias semanales ofrecidas, entendiendo esto como el par de vuelos ida y vuelta que conectan dos puntos, la evolución es tal como se muestra a continuación en el Gráfico 13:

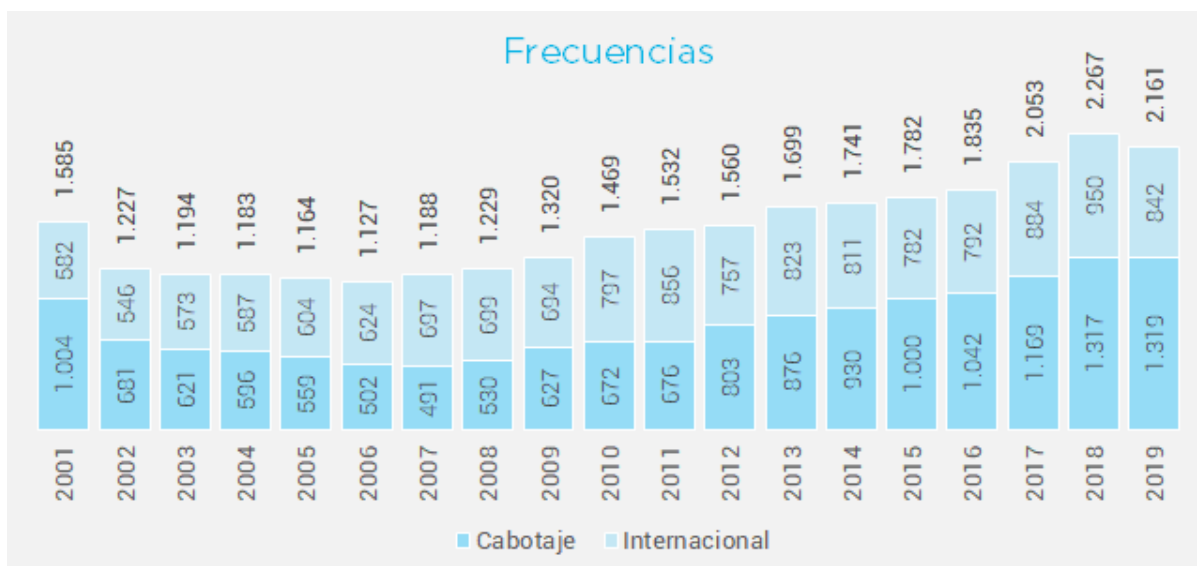


Gráfico 13. Cantidad de frecuencias semanales domésticas e internacionales 2015 - 2019. Detalle rutas que no pasan por Buenos Aires.

El cuadro nos muestra que las frecuencias se cabotaje tienen un crecimiento sostenido desde el año 2008, siendo el año 2019 el de menor crecimiento. En lo relativo a las frecuencias internacionales en el año 2019 se redujeron más de 100 frecuencias

Asientos

Por otro lado, resta analizar el número de asientos ofrecidos para poder terminar de dimensionar la oferta de servicios aéreos.

En el Gráfico 14 se observa la evolución de asientos volados (en función de la configuración de la aeronave y no necesariamente ofrecidos en su totalidad a la venta) por las principales aerolíneas del mercado doméstico entre el nivel del 2015 y el alcanzado en el total del 2019, donde el número superó los 20 millones de asientos.

Aerolíneas Argentinas y Austral aumentaron su oferta de asientos en 22% para los servicios domésticos, siendo los principales aportantes al total al sumar 2,3 millones de plazas; mientras que LATAM Argentina se contrajo 14% quitando más de 460 mil asientos. Andes aumentó su oferta sumando 232 mil en el lapso analizado, aunque claramente se ha contraído al comparar el año 2019 contra 2017 o 2018. Por su parte, las nuevas aerolíneas que comenzaron a operar en el país registraron un aporte de plazas al mercado, mientras que Sol y Avianca cesaron sus operaciones en el país.

En el caso de los vuelos domésticos, no hubo un incremento significativo del promedio de asientos por aeronave para los principales jugadores del mercado (más allá de la reconfiguración de las aeronaves de LATAM a 174 asientos); con lo cual, la mayor disponibilidad de asientos se explica en su totalidad con más rutas y frecuencias, así como por el incremento del número de aeronaves.

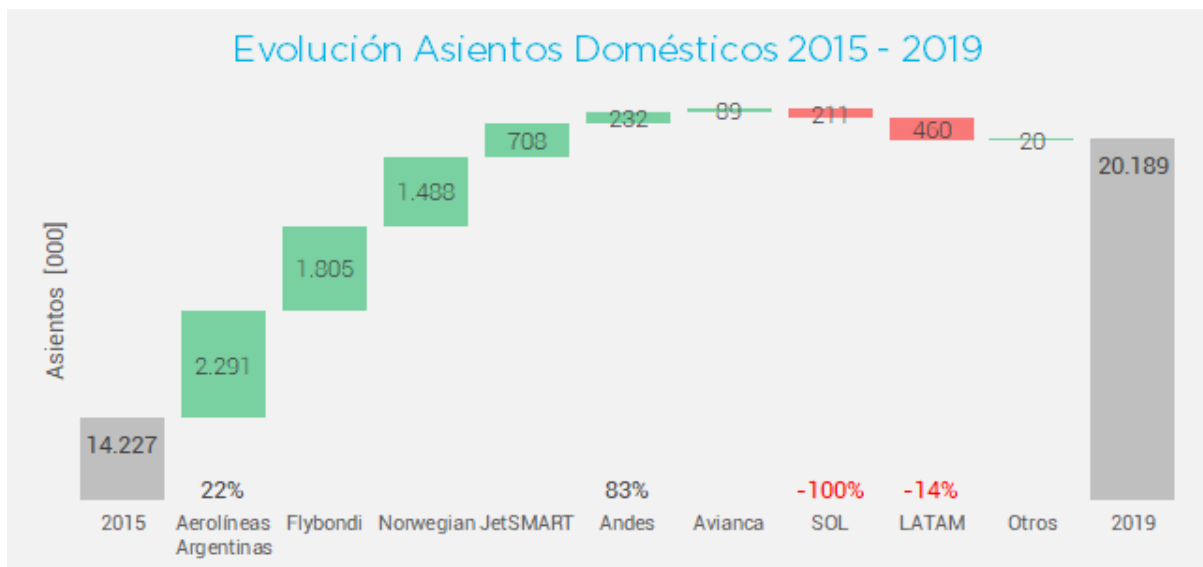


Gráfico 14. Cantidad de asientos volados (en miles) para las principales aerolíneas domésticas. Variación 2015 - 2019

En vuelos internacionales, fueron varios los operadores que sumaron asientos a la oferta total, que pasó de un número cercano a los 15 millones de asientos a rondar los 18 millones en el año 2019. El Gráfico 15 exhibe las mayores variaciones en la oferta de asientos por aerolínea:



Gráfico 15. Cantidad de asientos volados (en miles) para las principales aerolíneas internacionales. Variación 2015 - 2019

En términos nominales, Azul, Aerolíneas Argentinas y Copa son quienes más han aportado asientos en los servicios internacionales. A ello se le suma la incursión de nuevas aerolíneas en el mercado, como ser JetSmart, Norwegian, Flybondi y Ehtioian. En términos relativos, Copa, Air Europa, United e Iberia muestran variaciones en su oferta muy significativas. El caso particular de Air France, se debe principalmente a que dejó de volar entre París y Montevideo vía Buenos Aires en octubre del 2017, mientras que TAME y Conviasa dejaron de operar (Estelar Latinoamérica pasó a cubrir la conexión con Caracas).

Flota

En términos de antigüedad de las aeronaves que utilizan las distintas aerolíneas en sus vuelos internacionales desde y hacia nuestro país, incluyendo aquellas empresas nacionales, el Gráfico 16 muestra el promedio de edad de la flota utilizada por cada una de ellas en el último año (calculada al mes de diciembre 2019), ordenadas de izquierda a derecha por cantidad de vuelos efectuados en el año. La antigüedad de la flota en cada caso no responde a un promedio lineal de la edad de las aeronaves de cada empresa, sino que se pondera de acuerdo a la utilización que se haya hecho de cada equipo en particular:

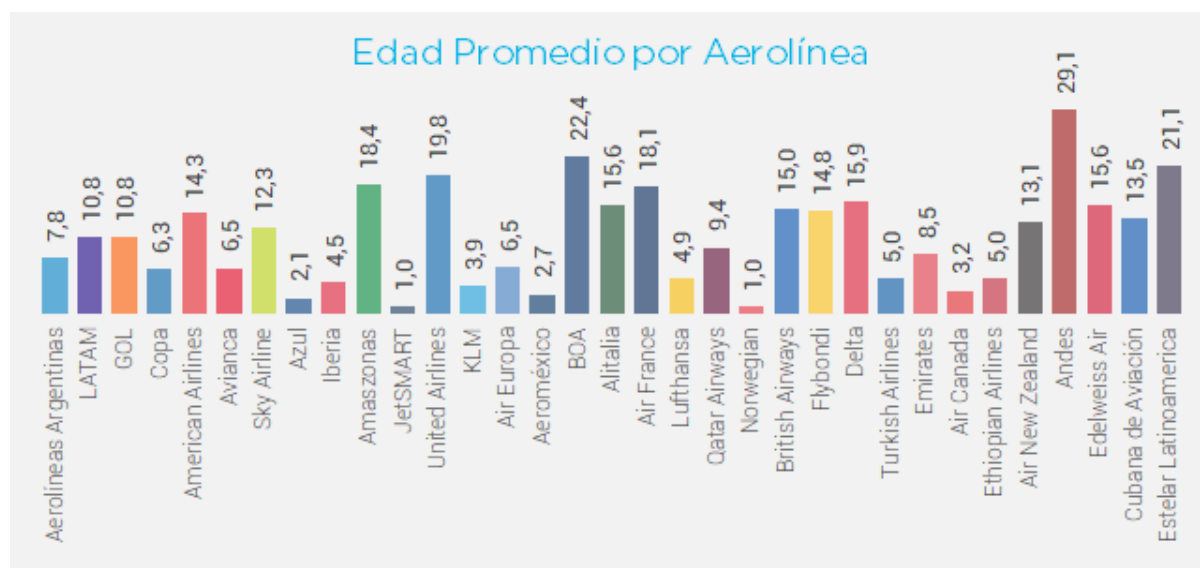


Gráfico 16. Edad promedio de flota por empresa - Vuelos internacionales 2019

En términos globales, Norwegian (Reino Unido), JetSMART, Azul Linhas Aéreas y Aeroméxico son quienes mantienen las flotas de aviones más modernos para efectuar los servicios hacia la Argentina.

No se hace la apertura por tipo de aeronave utilizada por cada empresa debido a la gran variedad de equipos. Sin embargo, se observan casos en donde la edad promedio va en descenso gracias al reemplazo progresivo de un tipo de aeronave por otras. Tal es el caso de los Airbus 321 que LATAM utiliza cada vez más, de entre 4 y 5 años o Azul, que opera varias de sus rutas hacia la Argentina con Airbus 320Neo que, en promedio, apenas superan el año de edad. LEVEL, de Iberia, opera la ruta que une Barcelona con el aeropuerto de Ezeiza con Airbus 330-200 de menos de 2 años, en contraste con los Airbus 340-600 de más de 12 años en promedio usados en la conexión con Madrid, aunque ya parcialmente reemplazados con Airbus A350 nuevos. En el caso de Air Europa, ha pasado de operar sus Airbus 330-200 de más de 13 años a los Boeing 787 Dreamliner en sus versiones 800 y 900, de menos de 3 años de uso. Norwegian, en sus vuelos que unen el aeropuerto de Londres Gatwick con Ezeiza o JetSMART, uniendo Santiago con El Palomar, han utilizado a lo largo del año 2019 aeronaves entregadas directo de fábrica.

Un hecho destacado respecto a las flotas para el año 2019 fue la puesta en tierra de los 5 Boeing B737 MAX 8 de Aerolíneas Argentinas. Adicionalmente, la filial local de Norwegian

envío uno de sus Boeing B738 a Europa para que el *holding* pueda suplir oferta también por tener que dejar de operar sus MAX.

El Gráfico 17 muestra la edad promedio por tipo de aeronave para cada una de las compañías locales que han sido utilizados en vuelos domésticos, así como el valor medio por empresa:

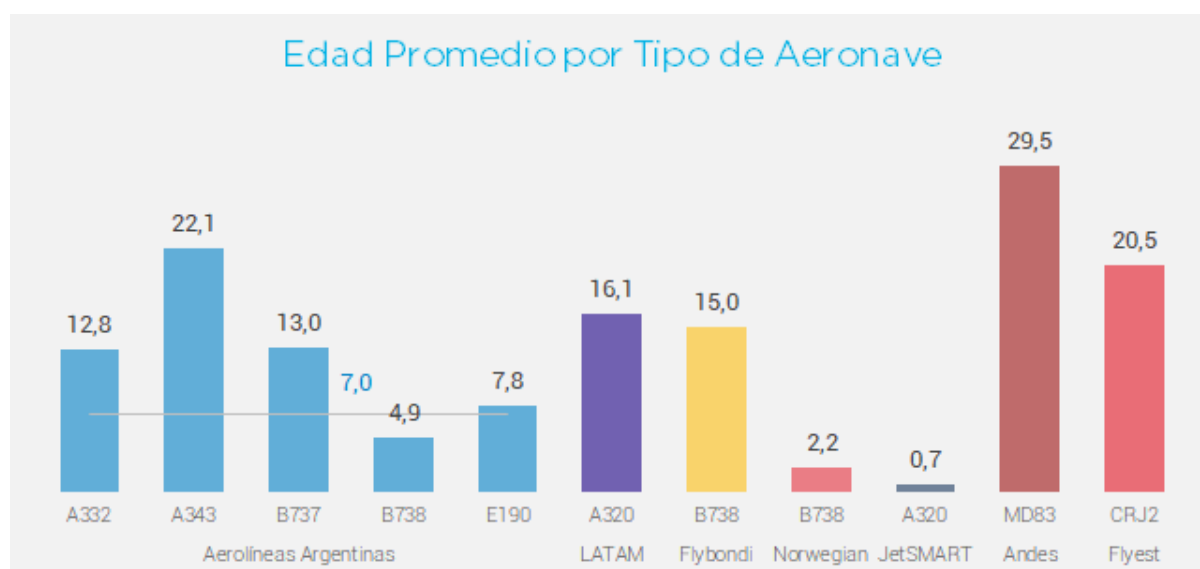


Gráfico 17. Edad promedio de flota por empresa - Vuelos domésticos 2019

Se aclara que corresponde sólo a las equipos utilizados para vuelos de cabotaje dado que, por ejemplo, no se incorpora al cálculos los Boeing 767 de LATAM Argentina. En el caso de los aviones de fuselaje ancho de Aerolíneas Argentinas, los Airbus 330 y 340, fueron utilizados más que nada en vuelos entre Ezeiza y Ushuaia en contadas ocasiones. De todas maneras, al igual que en el gráfico de edad de flota para los vuelos internacionales, el promedio es ponderado por el número de vuelos realizados por cada equipo, con lo cual éstas afectan en poca medida a la media del grupo Aerolíneas Argentinas, que utiliza mayoritariamente sus Boeing 737 (en versiones 700 y 800) y Embraer 190 con la marca Austral.

El Gráfico 18 a continuación muestra la edad promedio por tipo de aeronave para los principales equipos que sirven tanto en servicios domésticos como internacionales, sin distinción por aerolínea, y ordenados de forma ascendente. El parque actual que opera comercialmente en Argentina, con valores a diciembre 2019, tiene una media de edad entre los 8 y los 9 años.

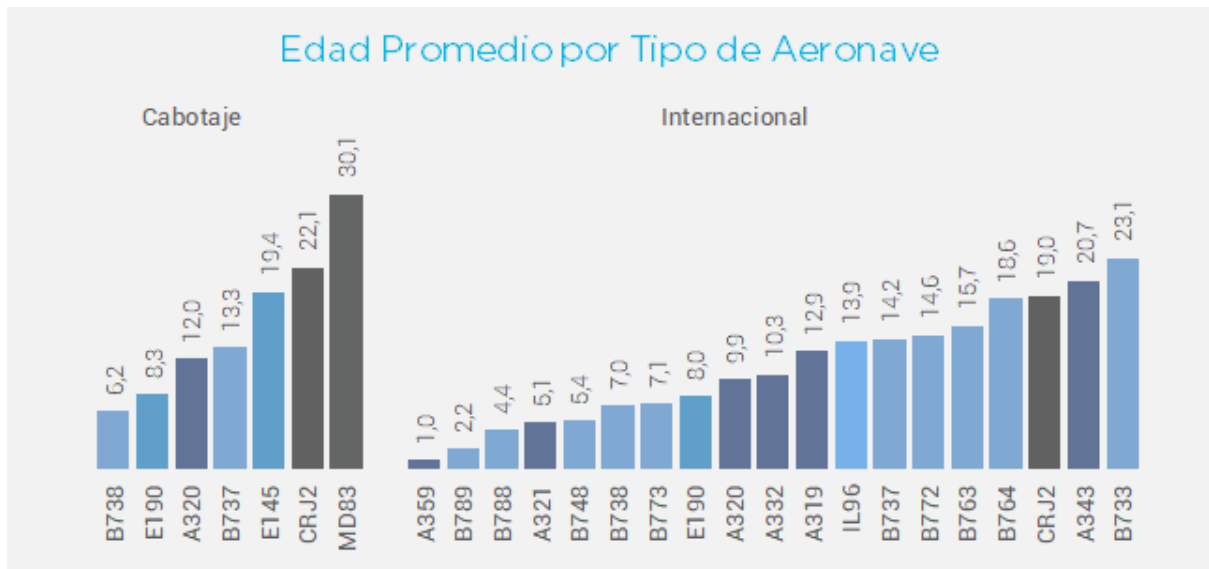


Gráfico 18. Edad promedio por tipo de aeronave - Doméstico e Internacional 2019

Por último, el Gráfico 19 muestra el porcentaje de utilización del tipo de aeronave de acuerdo al fuselaje (narrow body = angosto / wide body = ancho) en término de vuelos regulares realizados en el 2019. En servicios domésticos, tal como se expuso antes, salvo en contadas ocasiones en que Aerolíneas Argentinas utilizó sus Airbus A330 para unir Ezeiza y Ushuaia, los vuelos se efectúan en su totalidad en aeronaves de fuselaje angosto. En internacionales, también son los equipos de esta categoría con los que se realiza la mayor parte de los vuelos:

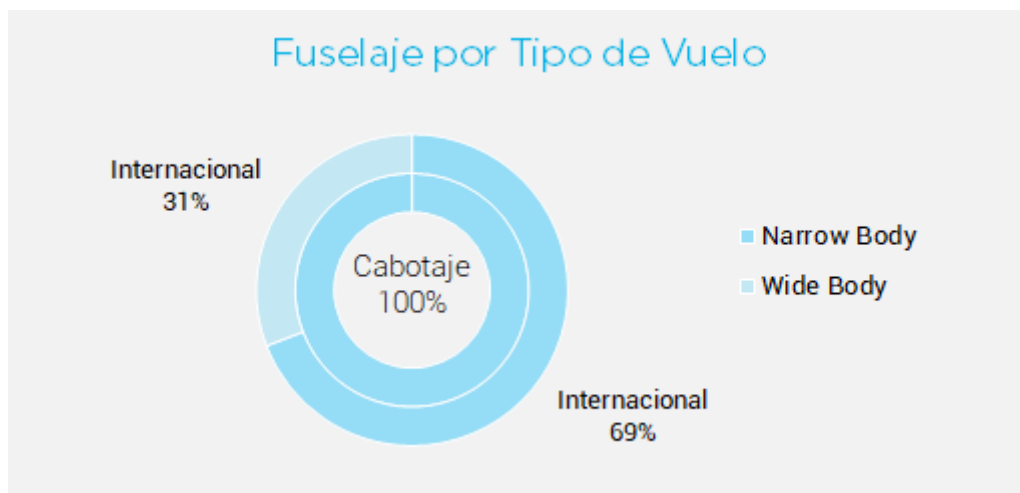


Gráfico 19. Vuelos por tipo de aeronave 2019

DEMANDA COMERCIAL

Contexto Regional

Mercado Doméstico

Con el fin de analizar el mercado local argentino, es bueno observar cómo ha sido el comportamiento de la industria en los países de la región, de manera de poner en contexto las tasas de crecimiento, cantidad de operadores, nivel de concentración, etc.

Una primera medida que da cuenta del desarrollo de la industria de cada país es la cantidad de pasajeros en función de los habitantes. El Gráfico 20 muestra la evolución desde el año 2001 al presente (Chile con datos desde 2005) para los pasajeros domésticos:

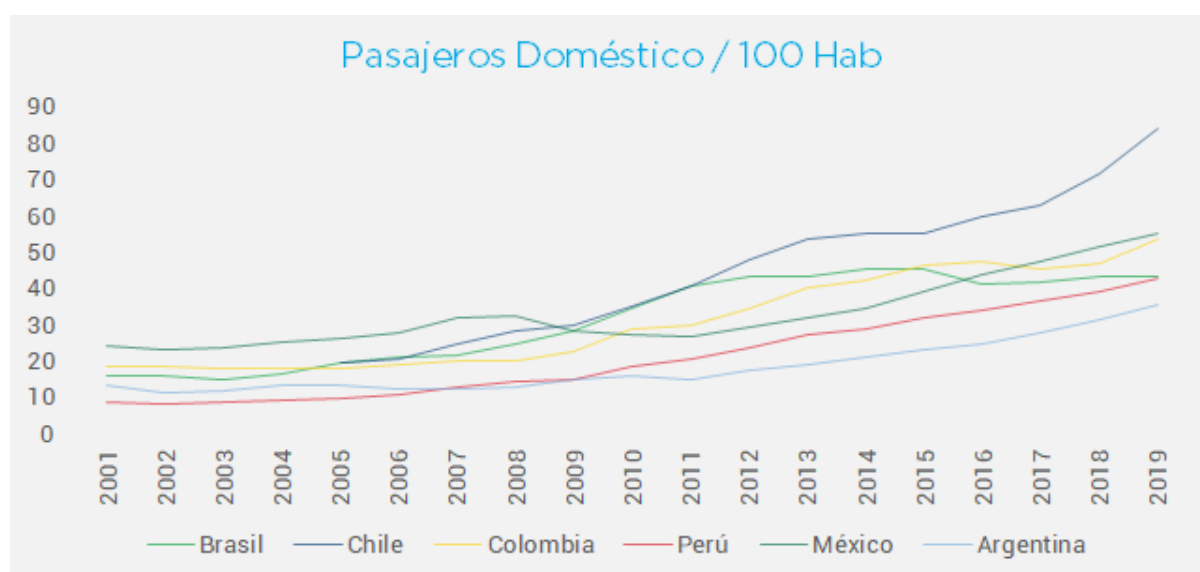


Gráfico 20. Pasajeros domésticos por cada 100 habitantes

Desde el año 2010 en adelante, Chile se ha colocado a la vanguardia regional, alcanzando más de 84 pasajeros por cada 100 habitantes a fines del 2019 y con un crecimiento sostenido a lo largo de los años. Misma situación se observa en Colombia, Perú y México, desde 2009 o 2010 al presente, aunque con una tasa menor. Brasil alcanzó un nivel de maduración en torno a los 43 pasajeros / 100 habitantes que se mantiene más o menos invariable desde el año 2010.

Por su parte, Argentina, si bien ha crecido desde el año 2011 en adelante, lo ha hecho a un ritmo considerablemente menor y hoy es el país con menos pasajeros por habitante de la región, alcanzando un valor de 36 pasajeros/100 habitantes. Esto coloca al país con una brecha negativa de 24% con respecto al promedio de la región. Sin embargo, la buena nota es que la misma se continúa achicando desde el año 2011, cuando el nivel de Argentina se encontraba 60% por debajo de la media, con apenas 15 pasajeros domésticos por cada 100

habitantes. De todas maneras, esto se puede ver como el potencial de desarrollo que aún le queda por explotar a la industria local.

Saliendo de la región, países como Estados Unidos o Australia dan cuenta del nivel de desarrollo de la industria, con índices que se ubican en 238 y 248 pasajeros por cada 100 habitantes, respectivamente.

Por último, se evalúa el desarrollo del mercado doméstico en comparación contra el internacional de cada país. Tomando los ejemplos antes vistos de Estados Unidos o Australia, en el primero, el volumen de pasajeros domésticos triplica al internacional, mientras que en el país oceánico, la relación es de 1,5 pasajero doméstico / internacional. A nivel regional, los valores son los siguientes:

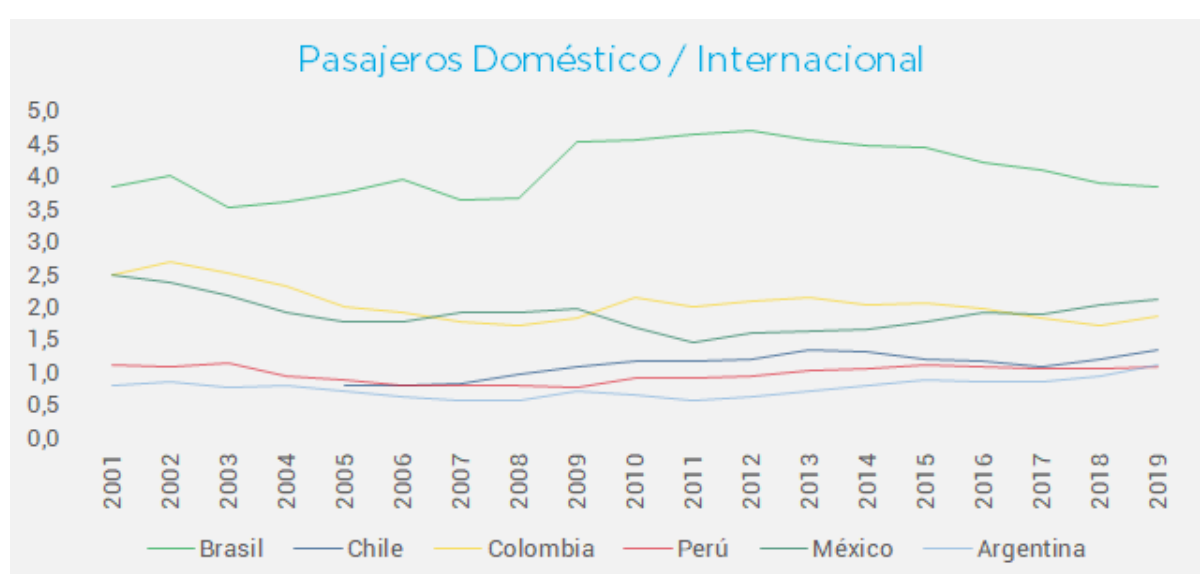


Gráfico 21. Pasajeros domésticos en función del mercado internacional

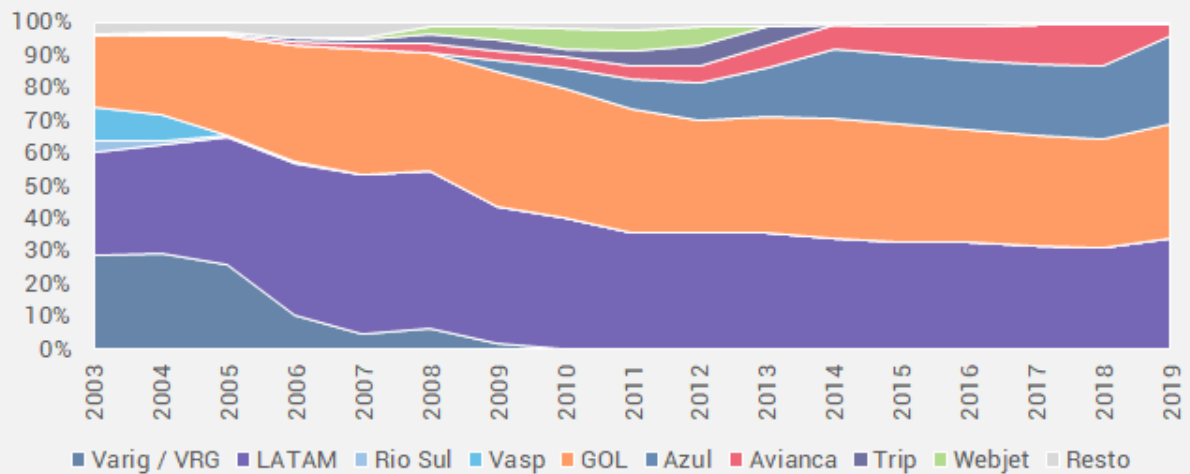
En la región, Brasil tiene aproximadamente 4 pasajeros domésticos por cada uno que vuela en un servicio internacional. A medio nivel se ubican países como Colombia y México, en donde los mercados locales duplican a los internacionales. En el caso de Chile y Perú, al cierre del 2019 el índice es de 1,2 y 1,1, respectivamente. Para Argentina, será la primera vez en 20 años (desde 1999) que el mercado doméstico supera al internacional, con un índice de 1,1 al cierre del año.

En conclusión, estos gráficos permiten poner en contexto el potencial y el desarrollo alcanzado por los mercados locales de cada país, tanto en términos de su población como de su necesidad de cubrir un territorio más o menos extenso.

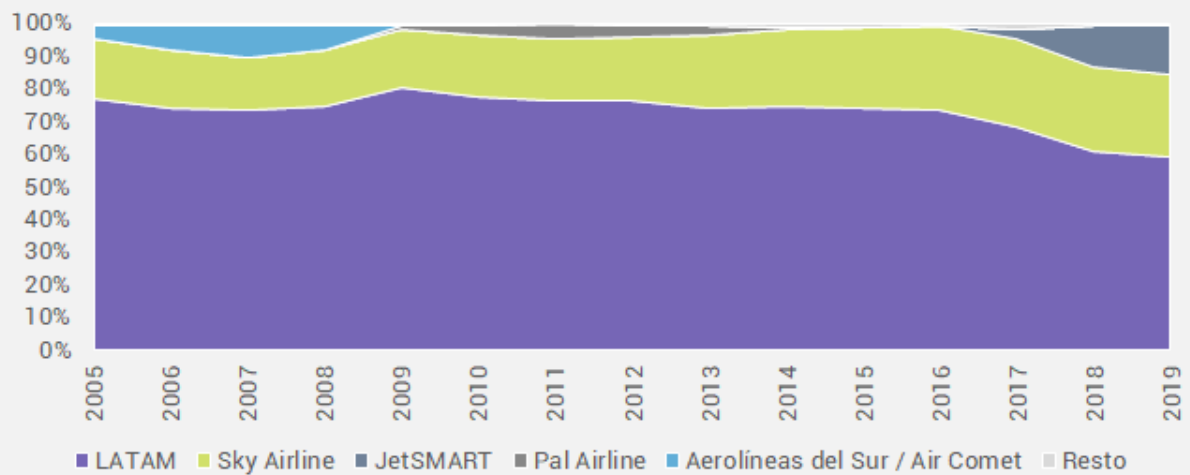
Market Share y concentración del mercado

A continuación se expone la evolución de la posición de mercado de cada jugador a nivel doméstico por país de la región, desde el año 2003 al presente (en el caso de Chile, desde el 2005, y Argentina, dado el mayor interés, desde el 2001):

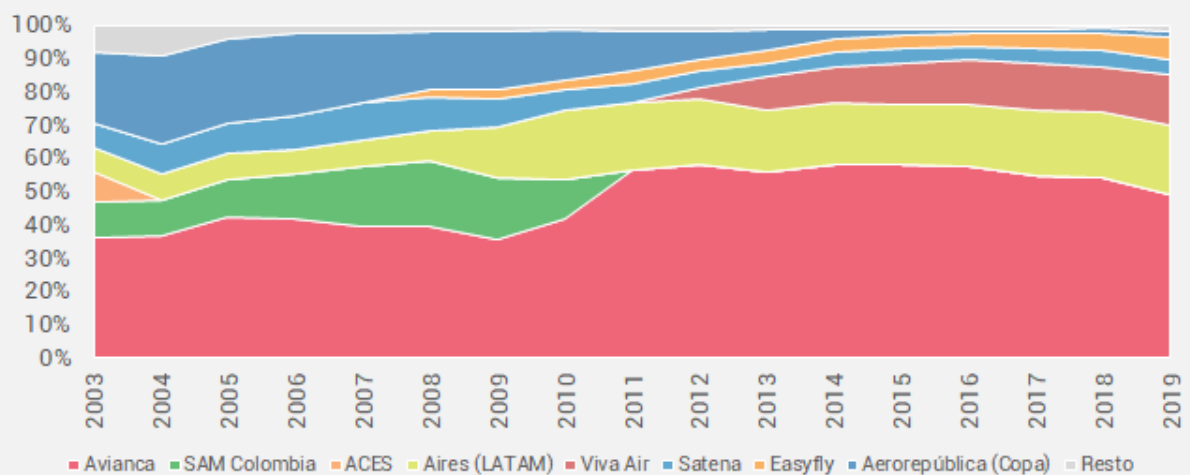
Market Share Doméstico - Brasil



Market Share Doméstico - Chile



Market Share Doméstico - Colombia



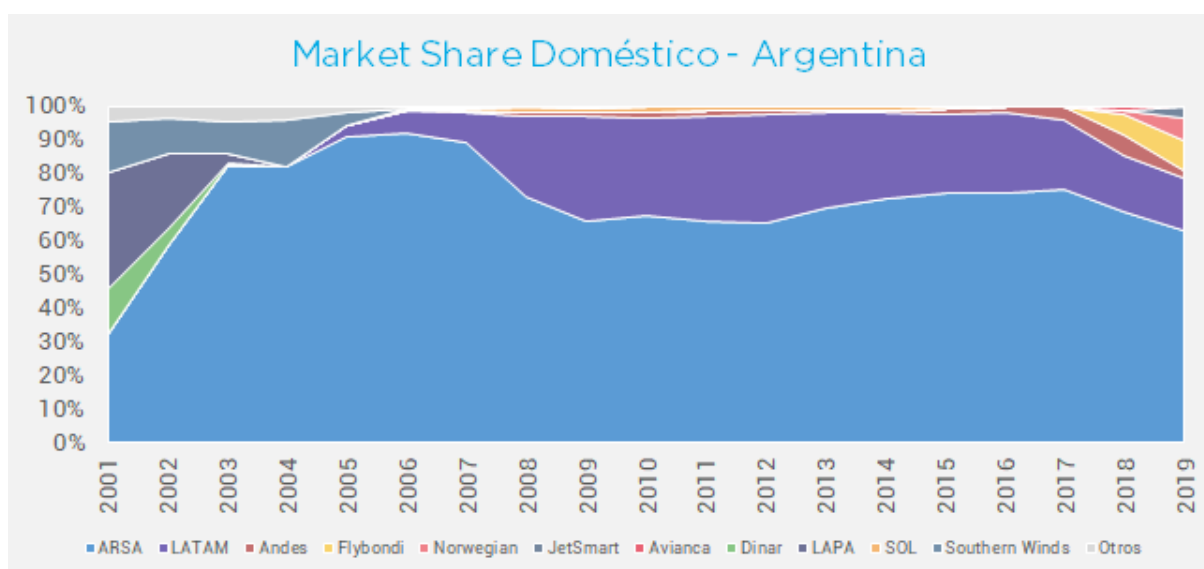
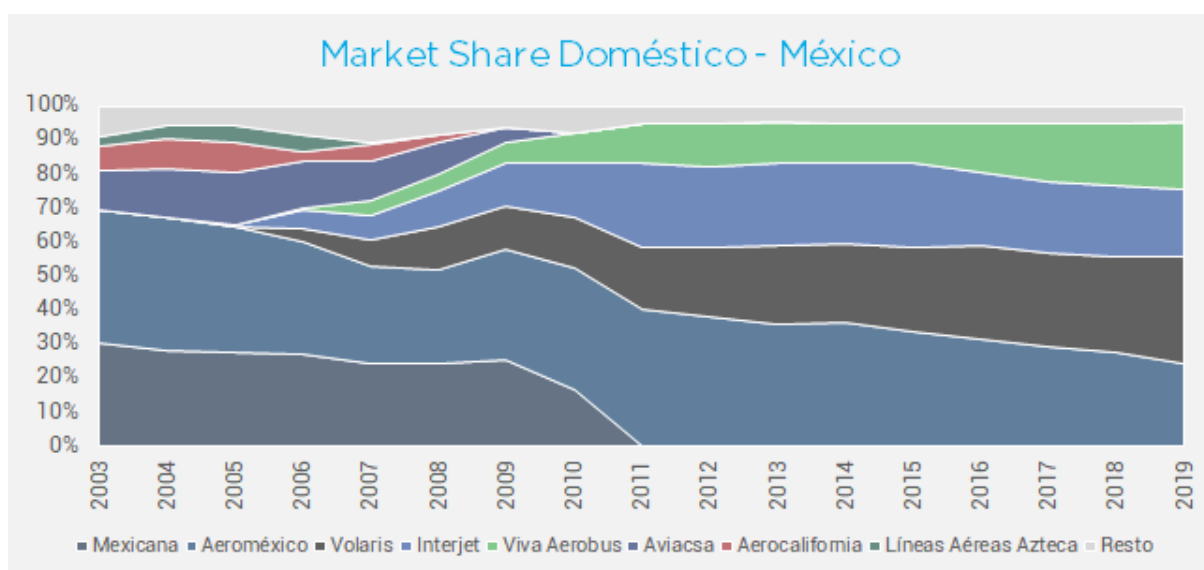
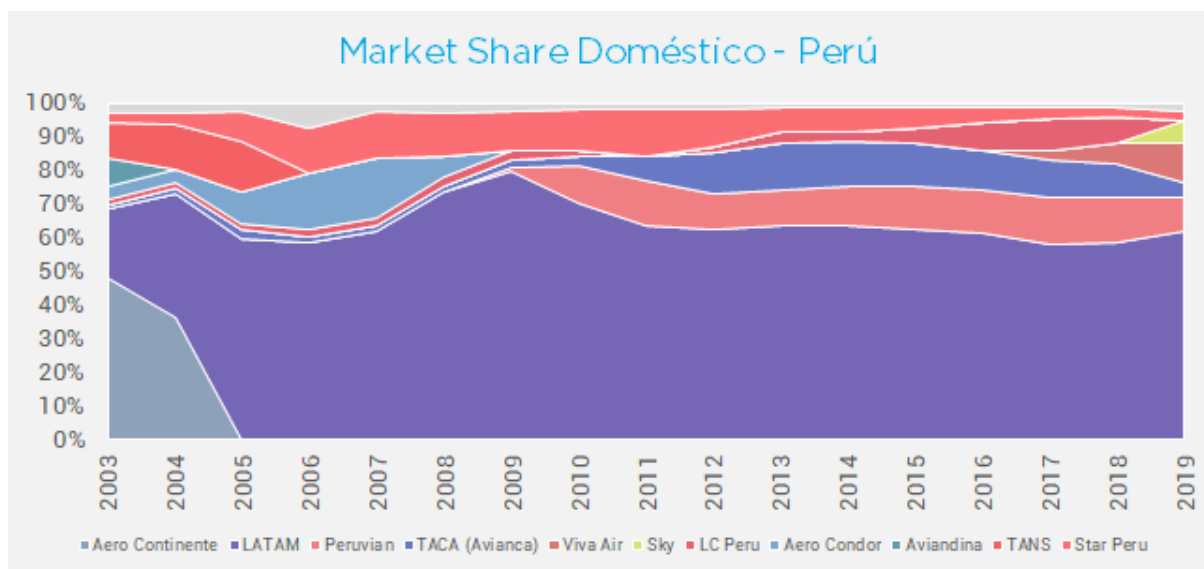


Gráfico 22. Mercado doméstico por país - Market Share - Evolución

Los gráficos anteriores muestran la evolución del mercado doméstico en cada país de la región (de los que se cuenta con información pública). Se observa como en todos los casos, ha habido empresas que han aparecido y desaparecido (algunas históricas como Varig en Brasil o Mexicana de Aviación), otras que se han fusionado y otras que han crecido o disminuido su participación en forma significativa.

Algo que resulta común, sin embargo, a todos los países es cómo el mercado doméstico se encuentra ofrecido por un número en torno a 4 o 5 compañías con una posición significativa (es decir, puede haber más, pero de participación mucho menor y que responden, más que nada, a algún nicho de mercado particular). Los casos de México, Colombia y Brasil, resultan aquellos en donde todos los jugadores tienen pesos similares (o el mayoritario no supera el 50% del mercado). En Chile y Perú, LATAM resulta ser el jugador dominante, aunque en el país trasandino esta realidad ha comenzado a cambiar.

Pasajeros

El año 2019 cerró superando al 2018 en término de pasajeros transportados en vuelos regulares, tanto a nivel doméstico como internacional: en total, 30,4 millones de pasajeros utilizaron servicios comerciales y privados. En el detalle, los pasajeros de cabotaje sumaron 16,1 millones, mientras que aquellos en vuelos internacionales totalizaron 14,3 millones.

Evaluando los vuelos comerciales el Gráfico 23 muestra el número de pasajeros totales mes a mes para el año 2019, así como las 4 líneas que representan los años 2015 a 2018. En las columnas, el % de crecimiento de cada mes respecto al mismo período del 2018 y la punteada (con valores recuadrados), la variación acumulada a lo largo del año:

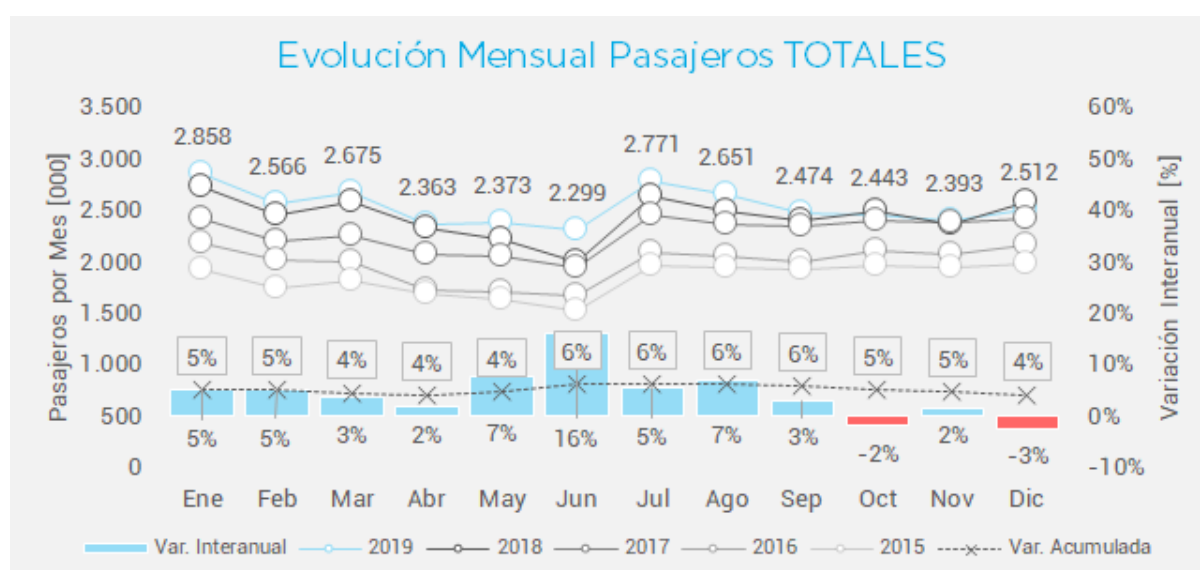


Gráfico 23. Pasajeros totales por mes 2015 - 2019 - Variación interanual y acumulada

Los meses de Octubre y Diciembre registraron contracciones en el número de pasajeros a nivel global, de -2% y -3% con respecto al mismo mes del 2018. La causa de la caída se debe

principalmente a la merma en pasajeros en vuelos internacionales que se dio en forma sostenida, no siendo totalmente compensada por los pasajeros domésticos.

El mismo tipo de gráfico para los pasajeros domésticos permite apreciar que, si bien el crecimiento final es del 13%, este se concentró en la primera la mitad del año para luego decrecer sostenidamente hasta Diciembre. En particular, los meses de Mayo y Junio resultaron muy positivos en términos de crecimiento contra el año 2018. Además puede observarse que todos los meses del 2019 superaron la barrera de 1,2 millones de pasajeros en vuelos dentro del país.

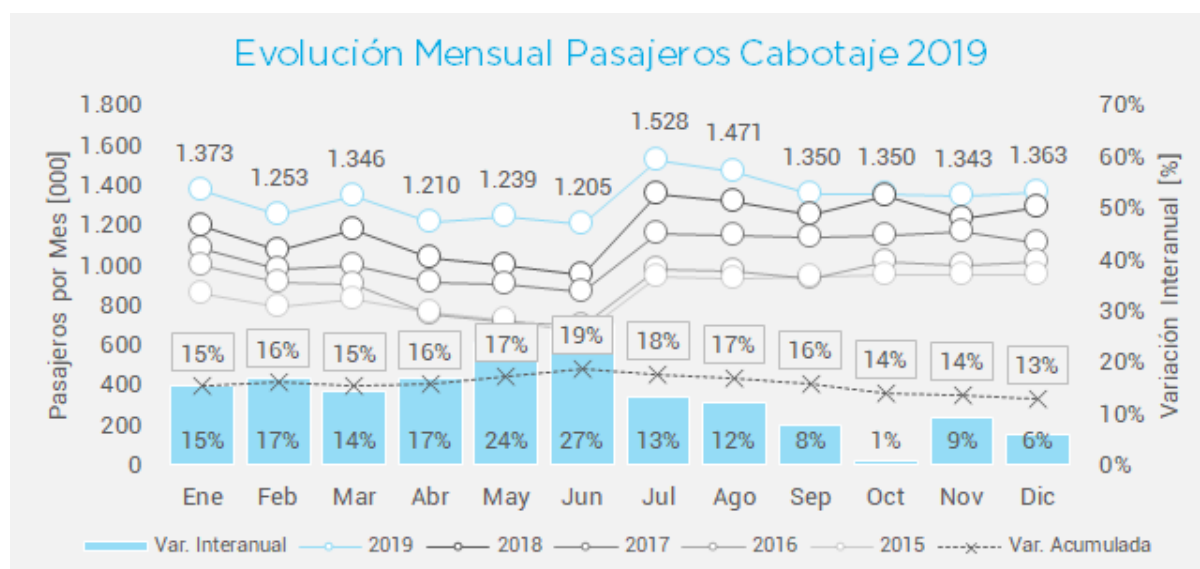


Gráfico 24. Pasajeros en vuelos de cabotaje por mes 2015 - 2019 - Variación interanual y acumulada

El Gráfico 25 muestra, en cambio, la evolución de los pasajeros en vuelos internacionales a lo largo del 2019. En este caso el año cierra decreciendo un 4% al compararse con el 2018, contando únicamente con los meses de junio y agosto con variación interanual positiva (+5 y +1%, respectivamente).

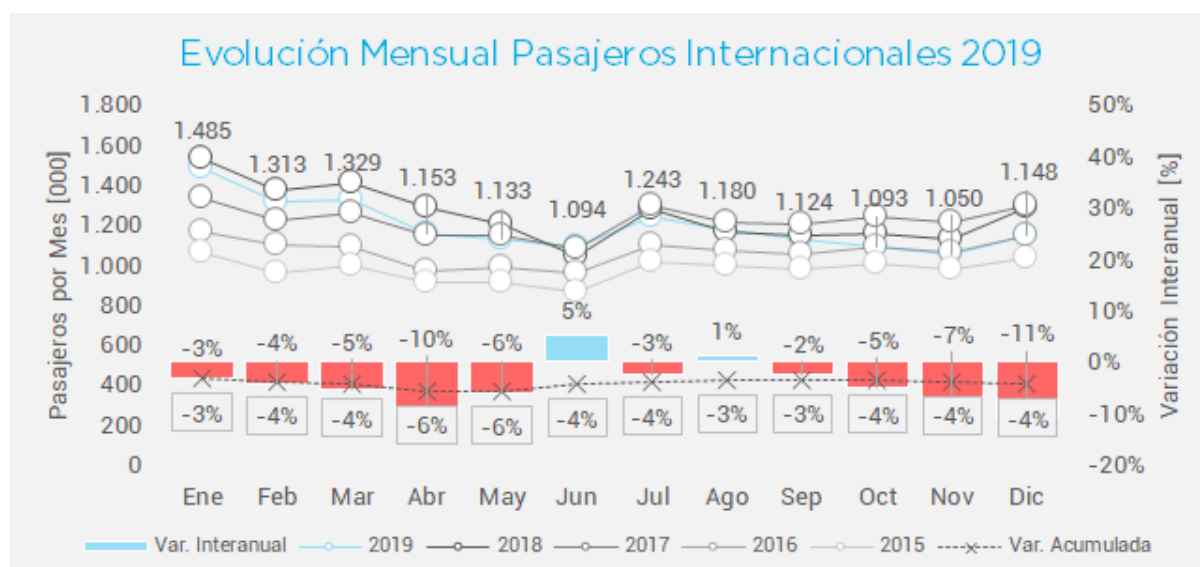


Gráfico 25. Pasajeros en vuelos internacionales por mes 2015 - 2019 - Variación interanual y acumulada

El año cierra con un número en torno a los 14,3 millones de pasajeros en vuelos internacionales, casi 660.000 menos que en el año 2018.

Evolución 2001 - 2019

En el Gráfico 26, a continuación, se muestra el total y esta misma apertura para el período 2001-2019:

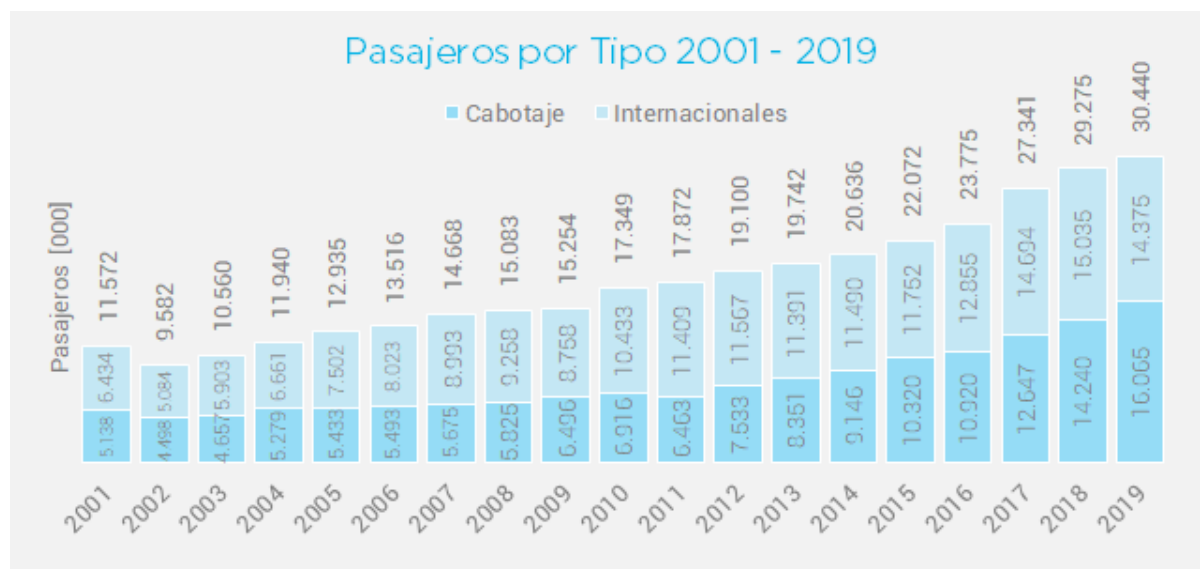


Gráfico 26. Pasajeros por origen-destino 2001 - 2019

NOTA: Si bien se aclara que los pasajeros corresponden a vuelos comerciales y privados, aquellos en servicios regulares y no regulares corresponden al 99,8% del total del volumen. Asimismo dentro de los vuelos comerciales, los pasajeros en vuelos regulares suman el 99,0% del total. Con lo cual, no resulta significativo diferenciar por tipo de servicio en lo que refiere a los datos del número de personas transportadas.

El crecimiento con respecto al año 2018 es del 4%, equivalente a 1,2 millones de pasajeros. La cantidad total de pasajeros viene creciendo sostenida e ininterrumpidamente desde el año 2003, con una media de crecimiento anual para los 17 años del 7% en promedio. En los años 2003, 2004, 2010 y 2017 la tasa de crecimiento superó el 10% anual tal como muestra el Gráfico 27:

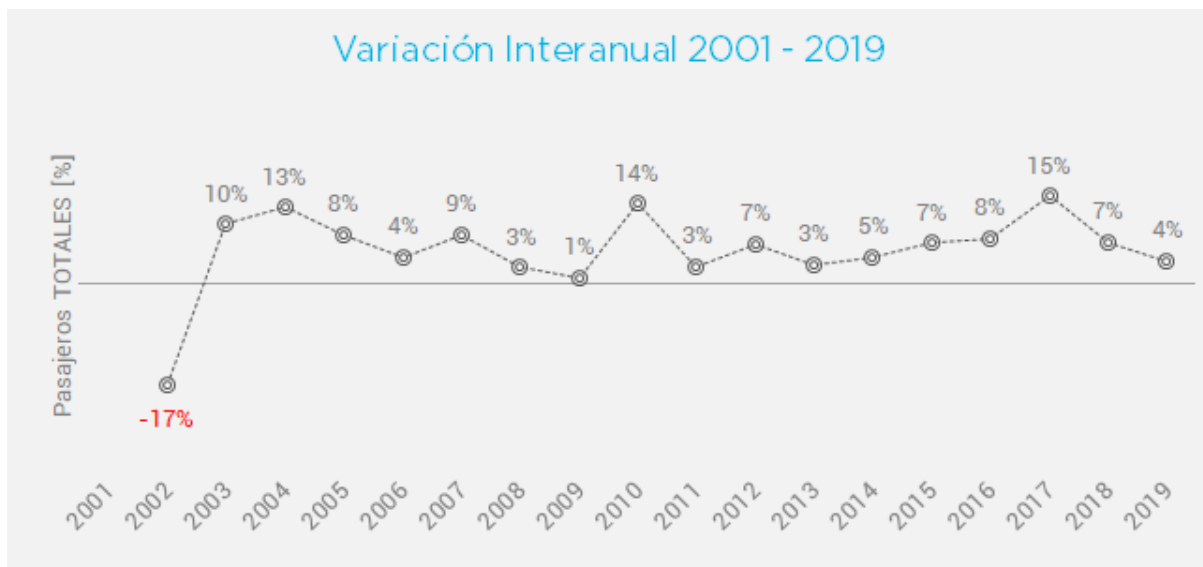


Gráfico 27. Variación interanual pasajeros totales 2001 - 2019

En el desglose por pasajeros de cabotaje e internacionales, sin embargo, se observa que este crecimiento es dispar en uno y otro e incluso puede verse la caída en pasajeros internacionales antes mencionada. El Gráfico 28 expone los pasajeros por tipo en forma separada:

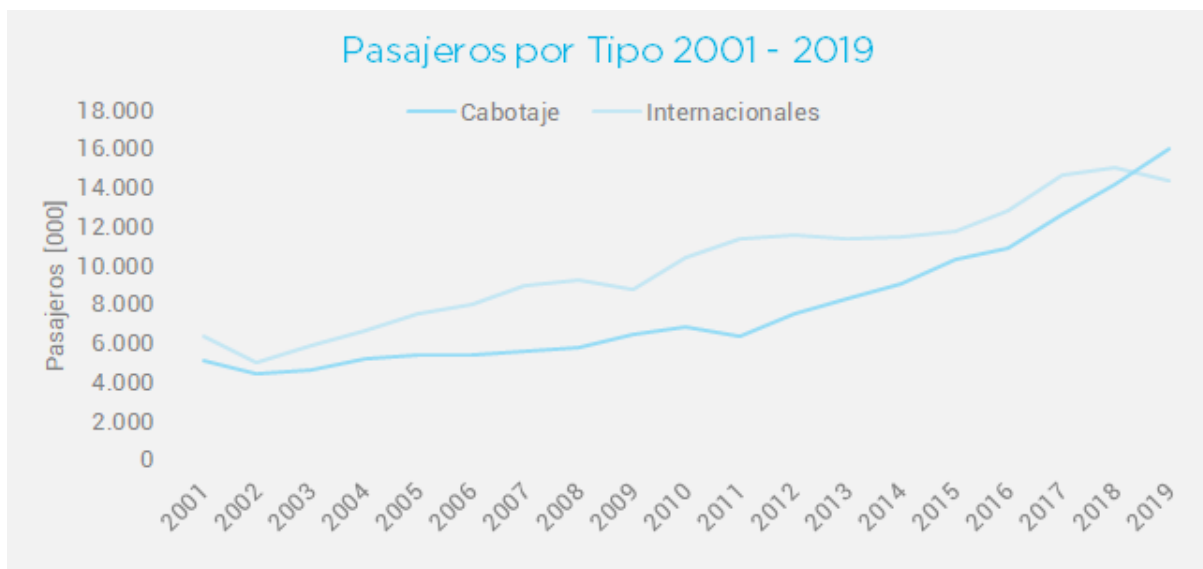


Gráfico 28. Pasajeros domésticos e internacionales desglosados - 2001 - 2019

Para el período estudiado, siempre el número de pasajeros en vuelos internacionales ha superado a aquellos que viajan dentro del país, alcanzando la brecha máxima (1,8 pasajeros internacionales por cada uno doméstico) en el año 2011. Al cierre del 2018 ya se observaba una caída en el crecimiento, para finalmente ser superado este año por el movimiento del mercado doméstico.

El Gráfico 29 muestra la variación interanual del número de pasajeros en vuelos de cabotaje para el período 2001 a 2019. En el último año, el crecimiento se mantuvo en un 13% contra el año anterior y vemos un crecimiento acumulado del 100% desde el 2011, año en el cual los

pasajeros disminuyeron principalmente como consecuencias de las cenizas volcánicas a partir de la erupción del volcán Puyehue entre junio y agosto del mencionado año.

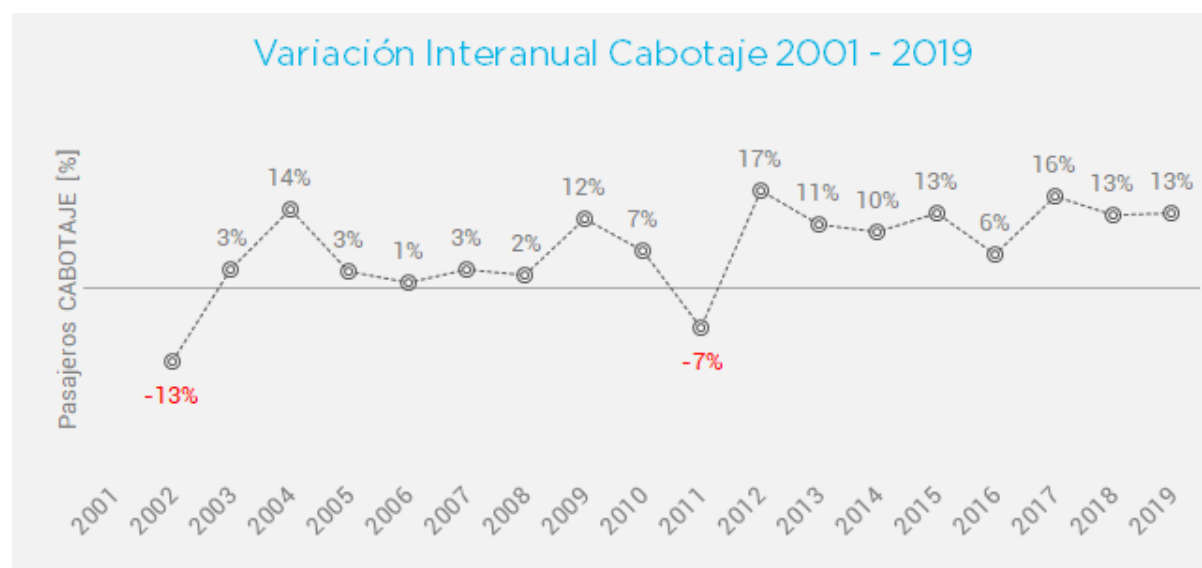


Gráfico 29. Variación interanual pasajeros de cabotaje 2001 - 2019

La Tabla 4, indica la variación interanual para cada mes desde enero 2002 a diciembre 2019, junto a una referencia de color que da cuenta de la magnitud de dicha suba o retracción. Queda así en evidencia la baja más o menos sostenida a lo largo del 2002, así como los meses desde junio a octubre del 2011 luego del enorme desajuste en las programaciones, así como el rebote consecuente al año siguiente. Desde octubre 2016, se suman 39 meses de crecimiento ininterrumpido:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ene	-29%	10%	10%	6%	7%	-2%	12%	-6%	17%	9%	0%	8%	10%	12%	17%	9%	10%	15%
Feb	-24%	4%	16%	0%	5%	2%	12%	-5%	8%	12%	2%	6%	11%	12%	16%	7%	10%	17%
Mar	-17%	-3%	19%	3%	1%	4%	10%	-7%	19%	3%	3%	9%	7%	10%	10%	10%	19%	14%
Abr	-17%	2%	19%	-5%	8%	0%	3%	11%	10%	5%	-2%	12%	9%	9%	-2%	22%	13%	17%
May	-12%	-7%	19%	0%	6%	-1%	-6%	24%	17%	0%	0%	15%	10%	7%	-1%	25%	11%	24%
Jun	-9%	-2%	15%	6%	-2%	-12%	13%	21%	8%	-45%	86%	21%	1%	8%	6%	24%	9%	27%
Jul	-2%	-5%	15%	-2%	-5%	7%	-1%	16%	16%	-36%	67%	15%	7%	19%	4%	18%	17%	13%
Ago	2%	-3%	13%	6%	-4%	6%	-1%	18%	6%	-21%	27%	15%	10%	20%	4%	18%	15%	12%
Sep	1%	2%	11%	11%	-5%	7%	-1%	27%	1%	-12%	20%	12%	9%	20%	-1%	22%	10%	8%
Oct	-2%	15%	11%	8%	-4%	9%	-2%	20%	0%	-10%	21%	7%	14%	12%	7%	14%	16%	1%
Nov	-20%	18%	8%	1%	5%	8%	-3%	16%	-16%	14%	19%	8%	10%	10%	5%	18%	5%	9%
Dic	-13%	12%	9%	2%	1%	9%	0%	13%	3%	1%	13%	7%	13%	12%	6%	10%	16%	6%

Tabla 4. Tasa de variación interanual para pasajeros domésticos por mes 2001 - 2019

Por el lado de los pasajeros en vuelos internacionales, el 2019 cierra con una caída del 4% con respecto al año 2018 luego de 5 años de crecimiento sostenido. El Gráfico 30, a continuación, muestra esta variación año a año desde el 2002 a la fecha para los pasajeros internacionales:

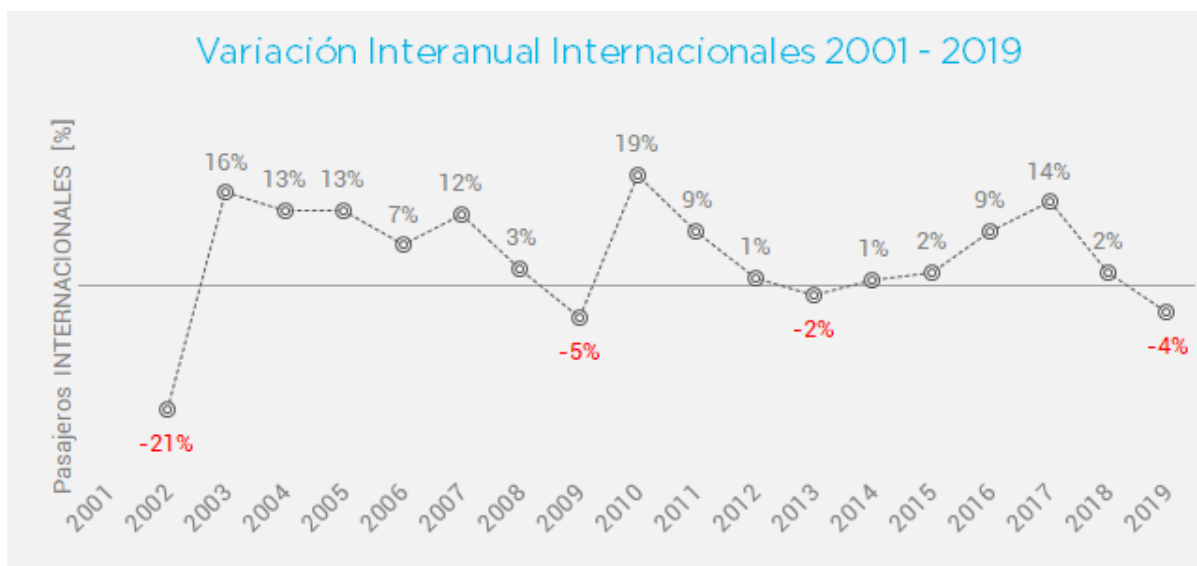


Gráfico 30. Variación interanual pasajeros internacionales 2001 - 2019

En el detalle mes a mes, se observa lo dicho anteriormente: puntualmente desde mediados 2012 y hasta los últimos meses de 2015, el crecimiento de pasajeros en vuelos internacionales osciló de manera irregular alternando meses positivos y negativos, sin una tendencia definida, llevando a que para todo el período 2011-2015, la tasa promedio sea del 0,7%. Desde julio 2015 a mayo 2018 el crecimiento fue ininterrumpido a tasas del orden del 11%, para luego comenzar a caer en forma sostenida (a excepción únicamente de junio y agosto 2019) hasta el último diciembre:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ene	-40%	10%	14%	16%	7%	13%	8%	-6%	11%	18%	5%	-8%	-2%	-2%	10%	14%	15%	-3%
Feb	-46%	24%	23%	8%	6%	19%	7%	-10%	11%	16%	8%	-10%	0%	-2%	14%	12%	12%	-4%
Mar	-37%	18%	17%	18%	3%	14%	11%	-14%	12%	18%	7%	-3%	-3%	0%	10%	15%	12%	-6%
Abr	-31%	14%	24%	3%	16%	13%	-3%	3%	8%	18%	7%	-8%	0%	2%	7%	18%	12%	-10%
May	-22%	6%	16%	14%	8%	11%	10%	-11%	23%	11%	3%	-12%	13%	1%	9%	15%	6%	-6%
Jun	-16%	15%	7%	12%	5%	15%	6%	-7%	22%	-3%	16%	1%	4%	-3%	10%	13%	-4%	5%
Jul	-14%	22%	7%	17%	2%	17%	3%	-23%	49%	5%	-1%	1%	0%	2%	9%	18%	-2%	-2%
Ago	-13%	22%	4%	14%	4%	13%	6%	-18%	37%	5%	-3%	4%	1%	7%	7%	13%	-4%	1%
Sep	-6%	21%	6%	19%	5%	9%	2%	-3%	29%	7%	-6%	2%	-3%	9%	8%	13%	-4%	-2%
Oct	7%	17%	14%	12%	9%	7%	-3%	10%	16%	3%	-4%	5%	0%	7%	9%	14%	-8%	-5%
Nov	3%	15%	12%	10%	10%	7%	-6%	11%	11%	8%	-6%	7%	-3%	7%	8%	14%	-7%	-7%
Dic	3%	9%	12%	9%	11%	9%	-5%	10%	11%	5%	-6%	6%	7%	0%	11%	13%	-1%	-11%

Tabla 5. Tasa de variación interanual para pasajeros en vuelos internacionales por mes 2001 - 2019

Resultados por Aerolínea

Se presentan a continuación dos tablas donde se exhiben los valores para las principales variables que describen la actividad para cada una de las aerolíneas que operan tanto en vuelos domésticos como en el mercado internacional, considerando vuelos regulares y no regulares. Se exponen los acumulados para los años del 2015 al 2019, así como el desglose mensual para el último año y por último, sobre la derecha, las variaciones interanuales entre el año 2019 y 2018, así como la comparación contra el año 2015.

Vuelos Domésticos

Vuelos Cabotaje	Ene-Dic 2015	Ene-Dic 2016	Ene-Dic 2017	Ene-Dic 2018	Ene-Dic 2019	2019 Ene	2019 Feb	2019 Mar	2019 Abr	2019 May	2019 Jun	2019 Jul	2019 Ago	2019 Sep	2019 Oct	2019 Nov	2019 Dic	Δ 2019 vs. 2018	Δ 2019 vs. 2015
Aerolíneas Argentinas																			
Vuelos [#]	78.046	83.736	93.369	95.746	95.267	8.267	7.473	8.355	7.597	7.787	7.450	8.531	8.595	7.899	7.954	7.570	7.789	-1%	22%
Pasajeros [000]	7.512	7.958	9.336	9.613	10.023	820	765	830	805	802	755	916	909	863	848	829	830	4 pp	33%
Ocupación [%]	76%	76%	79%	77%	81%	77%	78%	80%	81%	79%	77%	83%	81%	84%	82%	84%	83%	4 pp	5 pp
Cuota de Mercado [%]	73%	73%	74%	68%	63%	60%	61%	65%	66%	65%	63%	60%	62%	64%	63%	62%	61%	-5 pp	-11 pp
LATAM																			
Vuelos [#]	20.062	21.209	19.816	17.506	16.724	1.670	1.448	1.297	987	1.063	1.253	1.727	1.568	1.354	1.457	1.452	1.448	-4%	-17%
Pasajeros [000]	2.435	2.638	2.591	2.401	2.526	249	215	189	141	162	187	269	242	208	227	226	212	5%	4%
Ocupación [%]	73%	75%	79%	82%	87%	86%	86%	84%	83%	88%	86%	89%	89%	88%	90%	89%	84%	6 pp	14 pp
Cuota de Mercado [%]	24%	24%	21%	17%	16%	18%	17%	14%	12%	13%	15%	18%	16%	15%	17%	17%	16%	-1 pp	-8 pp
Flybondi																			
Vuelos [#]				7.108	9.554	878	797	866	816	850	750	837	843	671	716	762	768	34%	
Pasajeros [000]				866	1.461	124	116	117	113	122	113	137	137	110	117	126	129	69%	
Ocupación [%]				64%	81%	75%	77%	71%	73%	76%	80%	86%	86%	87%	87%	88%	89%	16 pp	
Cuota de Mercado [%]				6%	9%	9%	9%	9%	9%	10%	9%	9%	9%	8%	9%	9%	9%	3 pp	
Norwegian																			
Vuelos [#]				929	7.875	815	783	854	708	594	516	642	644	579	573	568	599	748%	
Pasajeros [000]				104	1.040	101	94	98	94	79	72	96	86	79	80	78	83	898%	
Ocupación [%]				59%	70%	65%	64%	61%	70%	70%	73%	79%	71%	73%	74%	73%	73%	11 pp	
Cuota de Mercado [%]				1%	7%	7%	8%	7%	8%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6 pp	
JetSMART																			
Vuelos [#]					3.810				100	313	366	520	517	491	427	482	594		
Pasajeros [000]					520				13	33	45	75	69	65	58	70	91		
Ocupación [%]					73%				71%	57%	66%	77%	72%	71%	73%	78%	83%		
Cuota de Mercado [%]					3%				1%	3%	4%	5%	5%	5%	4%	5%	7%		
Andes																			
Vuelos [#]	1.701	2.421	5.469	7.542	3.105	484	400	390	278	284	230	289	213	190	128	95	124	-59%	83%
Pasajeros [000]	165	228	605	956	357	58	48	48	34	32	29	30	22	20	14	9	14	-63%	116%
Ocupación [%]	60%	62%	69%	76%	71%	73%	76%	76%	74%	68%	76%	65%	64%	68%	72%	61%	70%	-5 pp	11 pp
Cuota de Mercado [%]	2%	2%	5%	7%	2%	4%	4%	4%	3%	3%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	-4 pp	1 pp
Otros																			
Vuelos [#]	18.637	11.409	11.834	14.548	12.228	1.344	1.150	1.179	1.018	974	792	956	951	962	1.055	907	940	-16%	-34%
Pasajeros [000]	157	53	68	260	105	21	15	14	11	9	5	5	5	5	5	5	4	-60%	-33%
Cuota de Mercado [%]	2%	0%	1%	2%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-1 pp	-1 pp
TOTAL																			
Vuelos [#]	118.446	118.775	130.488	143.379	148.563	13.458	12.051	12.941	11.504	11.865	11.357	13.502	13.331	12.146	12.310	11.836	12.262	4%	25%
Pasajeros [000]	10.268	10.876	12.600	14.200	16.031	1.373	1.253	1.346	1.210	1.239	1.205	1.528	1.471	1.350	1.350	1.343	1.363	13%	56%
Ocupación [%]	74%	76%	78%	76%	80%	77%	78%	78%	79%	78%	78%	83%	81%	83%	82%	84%	83%	4 pp	6 pp

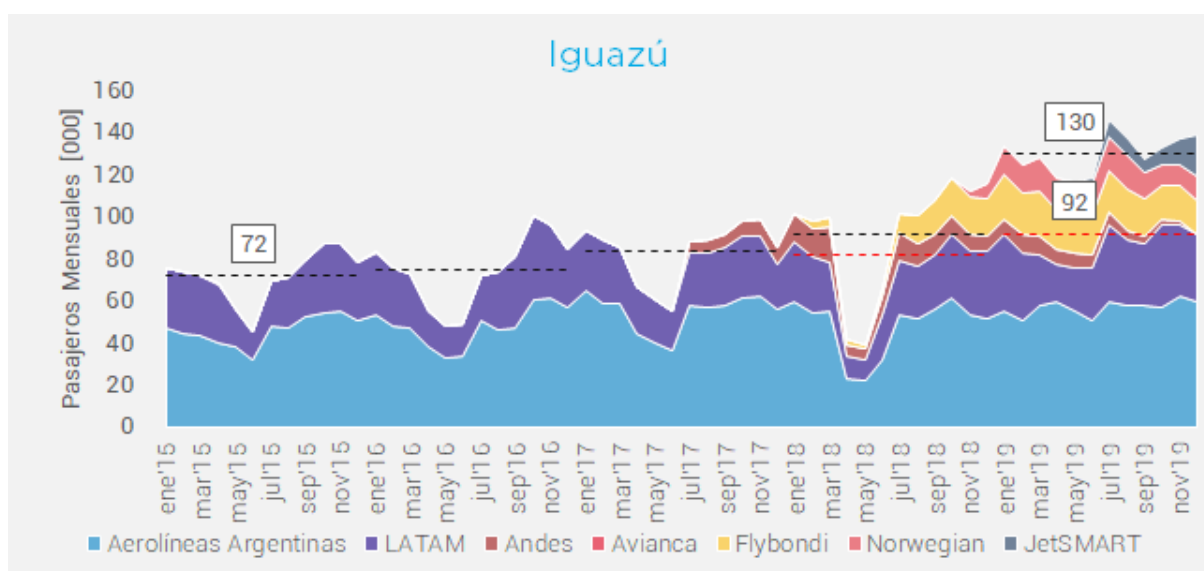
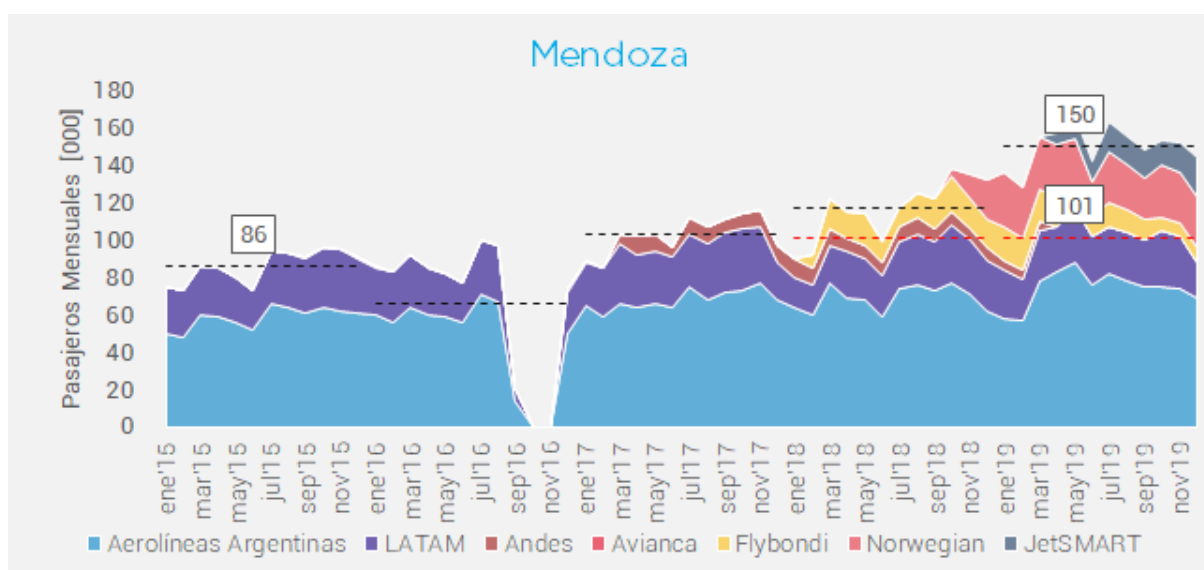
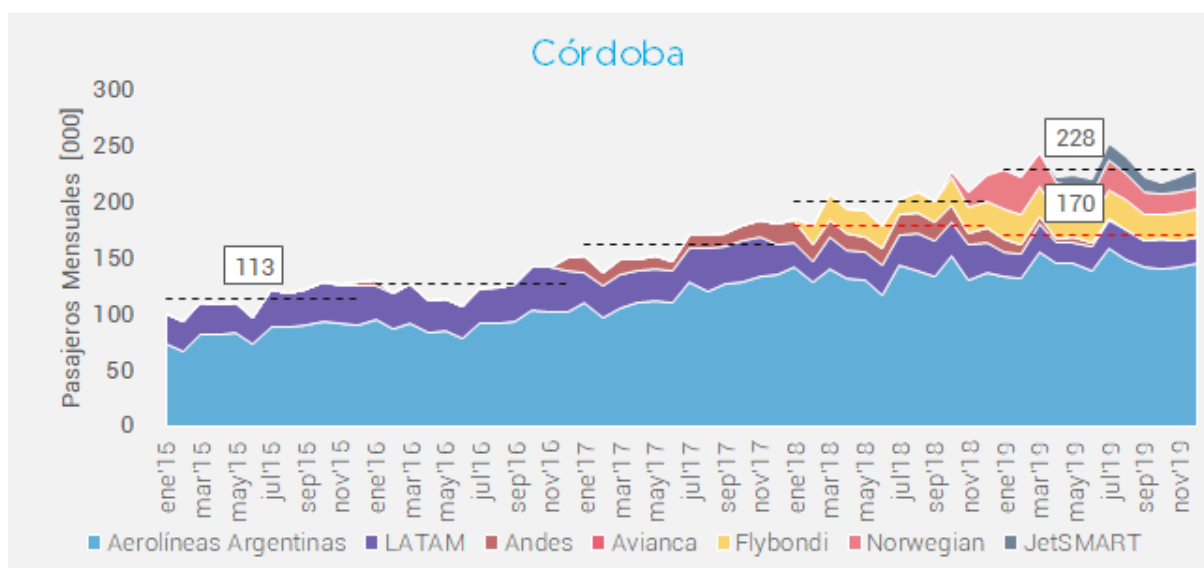
Tabla 6. Vuelos, pasajeros (miles), factor de ocupación y cuota de mercado por aerolínea - Mercado doméstico 2015 - 2019

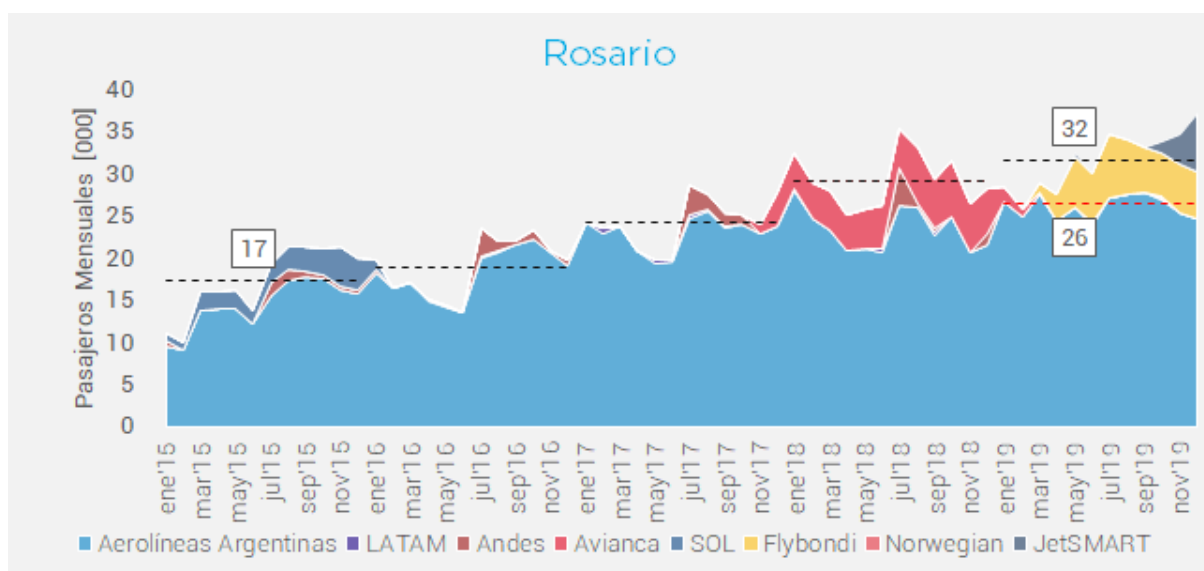
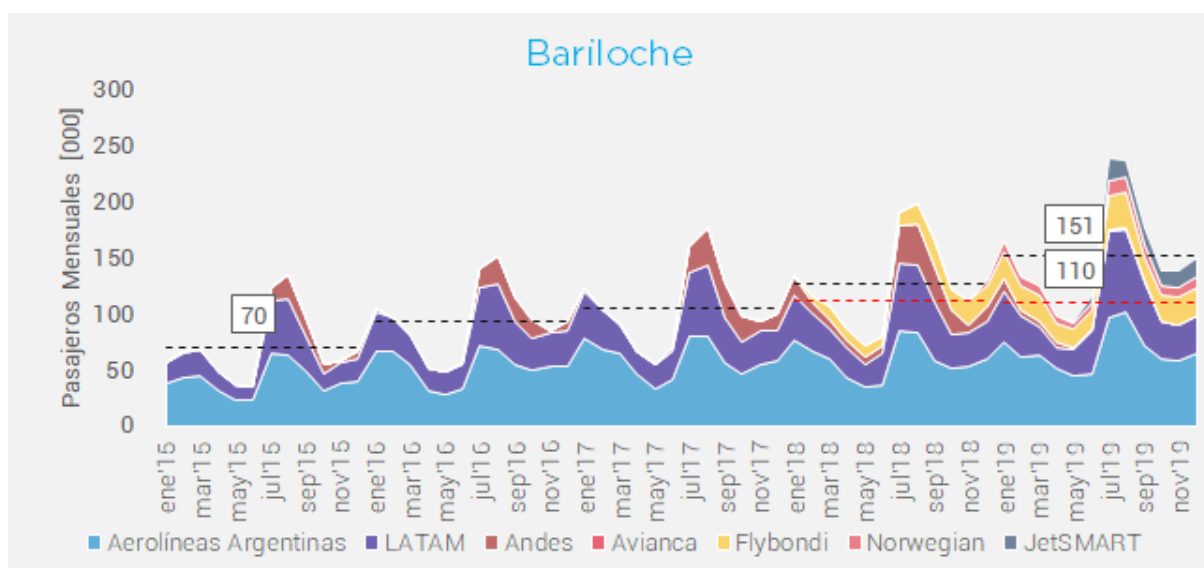
NOTAS:

- Dentro de la categoría Otros quedan agrupadas empresas como Sol Líneas Aéreas (operó hasta enero 2016 y es la que explica el gran salto de pasajeros que se observa entre el 2015 y 2016), Avianca, que cesó operaciones en 2019, LADE y otras compañías que ofrecen mayoritariamente servicios no regulares o bien o cuyo volumen de pasajeros, dentro del contexto global, es poco significativo.
- El orden de aparición de cada aerolínea o grupo económico, corresponde al volumen de vuelos efectuados a lo largo del año 2019.

Al comparar contra el año 2018, se observa crecimiento para Aerolíneas Argentinas y LATAM. Andes, por su parte, consecuencia del reajuste de su oferta de vuelos, ha visto contraída su demanda en forma significativa, cayendo más de 63% en forma interanual (aunque aún se encuentra en niveles que duplican a lo que transportaba en el año 2015).

Seguidamente se grafican para algunos aeropuertos la distribución de pasajeros por línea aérea.





Vuelos Internacionales

Vuelos Internacionales	Ene-Dic 2015	Ene-Dic 2016	Ene-Dic 2017	Ene-Dic 2018	Ene-Dic 2019	2019 Ene	2019 Feb	2019 Mar	2019 Abr	2019 May	2019 Jun	2019 Jul	2019 Ago	2019 Sep	2019 Oct	2019 Nov	2019 Dic	Δ 2019 vs. 2018	Δ 2019 vs. 2015
Aerolíneas Argentinas																			
Vuelos [#]	27.649	27.131	26.566	26.009	25.709	2.659	2.295	2.403	2.023	1.927	1.928	2.109	2.128	2.060	2.048	1.947	2.182	-1%	-7%
Pasajeros [000]	3.014	3.374	3.622	3.349	3.282	330	291	301	262	249	250	281	274	271	256	245	271	-2%	9%
Ocupación [%]	76%	76%	80%	75%	77%	73%	76%	78%	79%	78%	79%	80%	79%	79%	76%	77%	76%	3 pp	2 pp
Cuota de Mercado [%]	26%	26%	25%	22%	23%	22%	22%	23%	23%	22%	23%	23%	23%	24%	23%	23%	24%	1 pp	-3 pp
LATAM																			
Vuelos [#]	21.794	22.669	25.313	26.765	21.631	2.419	2.043	2.073	1.756	1.690	1.666	1.928	1.729	1.606	1.597	1.533	1.591	-19%	-1%
Pasajeros [000]	3.174	3.430	4.151	4.047	3.353	370	317	338	287	273	255	292	261	241	240	236	242	-17%	6%
Ocupación [%]	83%	84%	85%	81%	85%	84%	86%	89%	90%	87%	84%	85%	84%	83%	82%	84%	83%	4 pp	2 pp
Cuota de Mercado [%]	27%	27%	28%	27%	23%	25%	24%	25%	25%	24%	23%	23%	22%	21%	22%	22%	21%	-4 pp	-4 pp
GOL																			
Vuelos [#]	7.550	7.953	8.073	8.189	7.745	780	605	638	570	602	625	692	692	672	644	574	651	-5%	3%
Pasajeros [000]	1.004	1.083	1.131	1.101	1.086	100	90	98	88	83	85	99	99	92	88	79	86	-1%	8%
Ocupación [%]	76%	76%	78%	75%	79%	74%	82%	85%	85%	77%	77%	81%	80%	78%	77%	78%	77%	4 pp	3 pp
Cuota de Mercado [%]	9%	8%	8%	7%	8%	7%	7%	7%	8%	7%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	7%	0 pp	-1 pp
Copa																			
Vuelos [#]	2.520	2.903	3.530	4.807	4.391	453	378	370	343	357	357	359	367	354	362	339	352	-9%	74%
Pasajeros [000]	352	391	484	633	596	59	52	52	46	49	46	49	49	49	51	48	47	-6%	69%
Ocupación [%]	90%	91%	89%	85%	89%	83%	88%	92%	88%	89%	85%	88%	87%	90%	92%	91%	88%	3 pp	-2 pp
Cuota de Mercado [%]	3%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	5%	5%	4%	0 pp	1 pp
American Airlines																			
Vuelos [#]	2.871	3.095	3.057	3.010	3.429	306	270	303	261	264	283	295	302	288	297	278	282	14%	19%
Pasajeros [000]	618	708	753	715	808	72	67	72	63	64	62	67	68	65	69	67	70	13%	31%
Ocupación [%]	81%	82%	87%	84%	88%	85%	89%	85%	86%	87%	84%	88%	88%	88%	89%	90%	92%	3 pp	7 pp
Cuota de Mercado [%]	5%	6%	5%	5%	6%	5%	5%	5%	5%	6%	6%	5%	6%	6%	6%	6%	6%	1 pp	0 pp
Avianca																			
Vuelos [#]	2.142	2.401	2.404	2.926	2.514	319	276	215	184	197	193	202	192	182	193	180	181	-14%	17%
Pasajeros [000]	368	406	443	490	417	47	43	37	33	35	29	32	32	31	32	33	32	-13%	13%
Ocupación [%]	85%	86%	87%	84%	85%	83%	86%	89%	89%	88%	79%	79%	79%	88%	83%	92%	86%	1 pp	0 pp
Cuota de Mercado [%]	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	0 pp	0 pp
Azul Linhas Aéreas																			
Vuelos [#]			1.077	2.439	2.349	326	294	226	186	140	147	257	183	145	126	122	197	-4%	
Pasajeros [000]			112	320	345	44	39	30	27	20	22	42	29	22	19	19	30		8%
Ocupación [%]			87%	85%	89%	91%	88%	85%	87%	86%	88%	93%	91%	89%	87%	91%	87%	4 pp	
Cuota de Mercado [%]			1%	2%	2%	3%	3%	2%	2%	2%	2%	3%	2%	2%	2%	2%	3%	0 pp	
Sky Airline																			
Vuelos [#]	1.878	1.863	3.229	3.436	2.315	275	249	212	166	162	151	189	182	181	189	169	190	-33%	23%
Pasajeros [000]	200	231	394	403	289	34	32	27	21	20	19	24	22	22	23	20	25	-28%	45%
Ocupación [%]	68%	79%	78%	74%	79%	77%	78%	78%	81%	80%	80%	81%	78%	79%	75%	74%	81%	4 pp	10 pp
Cuota de Mercado [%]	2%	2%	3%	3%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	-1 pp	0 pp
Iberia																			
Vuelos [#]	1.378	1.339	1.665	2.062	2.184	227	188	194	170	184	180	190	186	180	169	149	167	6%	58%
Pasajeros [000]	406	393	499	601	649	61	53	53	49	54	57	60	58	57	49	45	52	8%	60%
Ocupación [%]	88%	86%	87%	87%	89%	82%	85%	83%	85%	87%	93%	94%	93%	94%	86%	90%	93%	1 pp	1 pp
Cuota de Mercado [%]	3%	3%	3%	4%	5%	4%	4%	4%	4%	5%	5%	5%	5%	5%	4%	4%	5%	0 pp	1 pp
Amazzonas																			
Vuelos [#]	200	460	3.513	4.303	1.975	332	202	162	134	149	136	154	150	143	148	147	118	-54%	888%
Pasajeros [000]	6	13	101	117	52	7	5	5	4	4	3	4	4	4	4	4	4	-55%	709%
Ocupación [%]	63%	58%	61%	58%	54%	50%	53%	57%	60%	56%	51%	55%	54%	51%	51%	56%	63%	-4 pp	-9 pp
Cuota de Mercado [%]	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0 pp	0 pp
JetSMART																			
Vuelos [#]				47	1.379	195	164	138	103	87	77	121	102	94	95	95	108		
Pasajeros [000]				4	179	21	18	19	15	10	12	18	14	12	13	12	15		
Ocupación [%]				49%	70%	58%	59%	73%	76%	65%	81%	80%	76%	71%	72%	70%	72%		
Cuota de Mercado [%]				0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%		
United Airlines																			
Vuelos [#]	727	732	846	1.449	1.314	123	113	123	116	120	119	124	125	119	112	60	60	-9%	81%
Pasajeros [000]	142	153	193	305	291	27	26	28	25	26	24	26	27	26	24	15	15	-5%	105%
Ocupación [%]	89%	87%	86%	83%	90%	87%	92%	91%	90%	90%	83%	89%	91%	91%	89%	93%	92%	7 pp	1 pp
Cuota de Mercado [%]	1%	1%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	1%	1%	0 pp	1 pp
KLM																			
Vuelos [#]	783	870	1.072	1.275	1.308	124	112	120	94	104	100	108	104	104	102	119	117	3%	67%
Pasajeros [000]	216	240	303	354	319	39	38	34	24	22	19	22	21	23	24	26	27	-10%	48%
Ocupación [%]	69%	70%	69%	70%	75%	79%	88%	71%	64%	64%	69%	76%	73%	76%	81%	78%	83%	6 pp	7 pp
Cuota de Mercado [%]	2%	2%	2%	2%	2%	3%	3%	3%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	3%	2%	0 pp	0 pp

Vuelos Internacionales	Ene-Dic 2015	Ene-Dic 2016	Ene-Dic 2017	Ene-Dic 2018	Ene-Dic 2019	2019 Ene	2019 Feb	2019 Mar	2019 Abr	2019 May	2019 Jun	2019 Jul	2019 Ago	2019 Sep	2019 Oct	2019 Nov	2019 Dic	Δ 2019 vs. 2018	Δ 2019 vs. 2015
Air Europa																			
Vuelos [#]	735	750	1.128	1.217	1.293	108	96	104	100	106	106	118	116	110	115	100	114	6%	76%
Pasajeros [000]	194	197	241	269	254	20	17	18	20	22	22	22	22	23	24	20	22	-6%	31%
Ocupación [%]	88%	88%	72%	70%	68%	60%	59%	59%	68%	70%	69%	64%	74%	76%	71%	69%	70%	-3 pp	-21 pp
Cuota de Mercado [%]	2%	2%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	0 pp	0 pp
Qatar Airways																			
Vuelos [#]	724	731	726	722	719	62	56	62	59	63	58	62	62	60	60	59	56	0%	-1%
Pasajeros [000]	137	149	180	115	158	13	12	14	13	12	11	16	14	14	13	14	12	37%	15%
Ocupación [%]	69%	73%	80%	59%	81%	77%	78%	83%	80%	73%	71%	92%	82%	85%	81%	85%	83%	22 pp	12 pp
Cuota de Mercado [%]	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0 pp	0 pp
Aeroméxico																			
Vuelos [#]	916	868	838	908	946	106	84	96	78	81	70	62	62	59	64	83	101	4%	3%
Pasajeros [000]	169	191	196	206	214	22	20	22	17	20	15	15	14	14	15	18	22	4%	27%
Ocupación [%]	81%	84%	88%	85%	85%	79%	87%	88%	83%	92%	82%	91%	88%	89%	84%	80%	82%	0 pp	4 pp
Cuota de Mercado [%]	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	2%	0 pp	0 pp
BOA																			
Vuelos [#]	1.151	1.126	1.157	1.029	923	90	80	88	82	82	78	74	72	60	61	58	98	-10%	-20%
Pasajeros [000]	133	143	151	147	137	15	12	11	11	11	10	11	11	11	11	10	14	-7%	3%
Ocupación [%]	82%	80%	79%	77%	79%	82%	77%	70%	74%	77%	81%	86%	83%	84%	83%	74%	82%	2 pp	-3 pp
Cuota de Mercado [%]	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0 pp	0 pp
Lufthansa																			
Vuelos [#]	709	718	726	729	724	65	56	62	58	62	60	62	62	61	61	57	58	-1%	2%
Pasajeros [000]	218	216	236	231	234	21	18	20	18	20	19	21	21	21	18	18	19	2%	7%
Ocupación [%]	84%	82%	89%	87%	89%	92%	88%	90%	85%	87%	87%	93%	91%	94%	83%	89%	91%	2 pp	5 pp
Cuota de Mercado [%]	2%	2%	2%	2%	2%	1%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	0 pp	0 pp
Alitalia																			
Vuelos [#]	730	731	727	732	723	62	56	62	58	64	60	62	62	58	61	59	59	-1%	-1%
Pasajeros [000]	189	190	188	192	195	17	16	17	15	17	16	16	17	16	16	16	17	2%	3%
Ocupación [%]	89%	89%	88%	88%	89%	90%	91%	85%	86%	90%	91%	90%	92%	92%	86%	86%	89%	1 pp	0 pp
Cuota de Mercado [%]	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	0 pp	0 pp
Air France																			
Vuelos [#]	1.452	1.279	1.151	710	720	62	56	62	58	60	60	62	62	60	60	58	60	1%	-50%
Pasajeros [000]	254	233	235	192	195	17	15	16	15	16	17	17	18	17	15	15	16	1%	-23%
Ocupación [%]	59%	65%	72%	92%	91%	93%	92%	89%	87%	88%	94%	91%	96%	95%	86%	91%	92%	-1 pp	33 pp
Cuota de Mercado [%]	2%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	1%	2%	1%	1%	1%	0 pp	-1 pp
Norwegian																			
Vuelos [#]				384	703	63	56	62	61	62	60	62	62	60	62	44	49	83%	
Pasajeros [000]				105	184	14	14	13	14	15	17	19	19	19	16	12	13	76%	
Ocupación [%]				81%	77%	65%	71%	62%	66%	72%	85%	90%	89%	92%	77%	77%	79%	-4 pp	
Cuota de Mercado [%]				1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	1 pp	
British Airways																			
Vuelos [#]	610	718	724	726	694	62	56	62	58	60	60	62	62	54	62	45	51	-4%	14%
Pasajeros [000]	150	175	176	172	168	15	14	15	14	14	15	15	16	13	13	11	13	-2%	12%
Ocupación [%]	90%	89%	88%	86%	88%	88%	90%	89%	85%	84%	92%	90%	89%	78%	89%	93%		2 pp	-2 pp
Cuota de Mercado [%]	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0 pp	0 pp
Flybondi																			
Vuelos [#]				45	682	95	74	57	36	43	39	41	38	36	56	64	103		
Pasajeros [000]				4	91	11	10	7	5	6	6	6	6	5	7	9	14		
Ocupación [%]				51%	71%	60%	70%	62%	72%	72%	75%	79%	81%	72%	70%	77%	73%		
Cuota de Mercado [%]				0%	1%	1%	1%	1%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	1%	1%	1%		
Delta																			
Vuelos [#]	727	724	725	732	679	62	56	62	58	64	60	61	62	53	46	44	51	-7%	-7%
Pasajeros [000]	144	160	170	174	157	14	13	14	14	15	14	15	15	13	11	10	11	-10%	9%
Ocupación [%]	90%	87%	89%	83%	85%	90%	91%	91%	84%	83%	77%	84%	82%	83%	82%	89%	93%	2 pp	-4 pp
Cuota de Mercado [%]	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0 pp	0 pp
Turkish Airlines																			
Vuelos [#]	721	695	609	692	608	61	56	63	56	66	60	61	49	34	35	33	34	-12%	-16%
Pasajeros [000]	167	170	155	162	135	15	14	16	14	14	11	15	10	7	7	6	6	-16%	-19%
Ocupación [%]	66%	70%	73%	67%	64%	72%	72%	71%	70%	61%	54%	69%	57%	60%	55%	55%	55%	-4 pp	-3 pp
Cuota de Mercado [%]	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0 pp	0 pp
Otros																			
Vuelos [#]	5.832	6.096	5.620	5.897	5.139	814	559	504	372	316	288	338	303	319	328	387	611	-13%	-12%
Pasajeros [000]	469	525	548	606	557	79	66	52	41	41	35	40	38	36	36	41	52	-9%	19%
Ocupación [%]	69%	61%	73%	69%	76%	79%	81%	77%	73%	71%	69%	77%	76%	77%	76%	72%	74%	7 pp	6 pp
Cuota de Mercado [%]	4%	4%	4%	4%	4%	5%	5%	4%	4%	4%	3%	3%	3%	3%	3%	4%	5%	0 pp	0 pp
TOTAL																			
Vuelos [#]	83.799	85.752	94.476	101.230	92.796	10.250	8.530	8.523	7.240	7.112	7.021	7.855	7.516	7.152	7.153	6.803	7.641	-8%	11%
Pasajeros [000]	11.722	12.823	14.663	15.005	14.344	1.485	1.313	1.329	1.153	1.133	1.094	1.243	1.180	1.124	1.093	1.050	1.148	-4%	22%
Ocupación [%]	79%	79%	82%	78%	81%	79%	82%	82%	83%	81%	81%	83%	82%	83%	80%	81%	81%	3 pp	3 pp

Tabla 7. Vuelos, pasajeros (miles), factor de ocupación y cuota de mercado por aerolínea - Mercado internacional 2015 - 2019

En el mercado internacional, la mayor parte de las aerolíneas relevadas presentan pérdidas en la cantidad de pasajeros transportados. Como excepciones podemos nombrar los casos de American Airlines, Qatar y Norwegian que muestran aumentos del 13%, 37% y 76% respectivamente.

Tanto Aerolíneas Argentinas como el holding LATAM mantienen un crecimiento en el periodo 2015 al 2019 en término de pasajeros transportes en un 9 y 6%, pero ambas han perdido pasajeros, 2% y 17%, al comparar con el 2018.

Cuota de Mercado

El 2019 cierra con el mercado local concentrado en 6 aerolíneas. En términos de promedio anual, Aerolíneas Argentinas (dentro del cual se incluye a los pasajeros que volaron por Austral) cierra con una cuota del 63% perdiendo 5 puntos con respecto al 2018. LATAM la sigue con 16% y Flybondi con 9% ganando 3 puntos con respecto al año anterior. Norwegian está en el cuarto puesto con un share de 7% evidenciando el mayor crecimiento de todo el grupo al comparar con el año anterior (6 puntos). Jetsmart comenzó a operar este año y logró captar un 3% del mercado (en promedio, a diciembre 2019, superó el 7%). Finalmente Andes muestra una fuerte contracción, pasando de 7 a 2%.

En el plano internacional, el grupo LATAM y Aerolíneas Argentinas concentran 23% del mercado cada una de ellas. El restante 54% se encuentra bastante atomizado entre más de 30 empresas, siendo las que más pasajeros han transportado entre ellas GOL, American Airlines, Iberia y Copa Airlines, respectivamente.

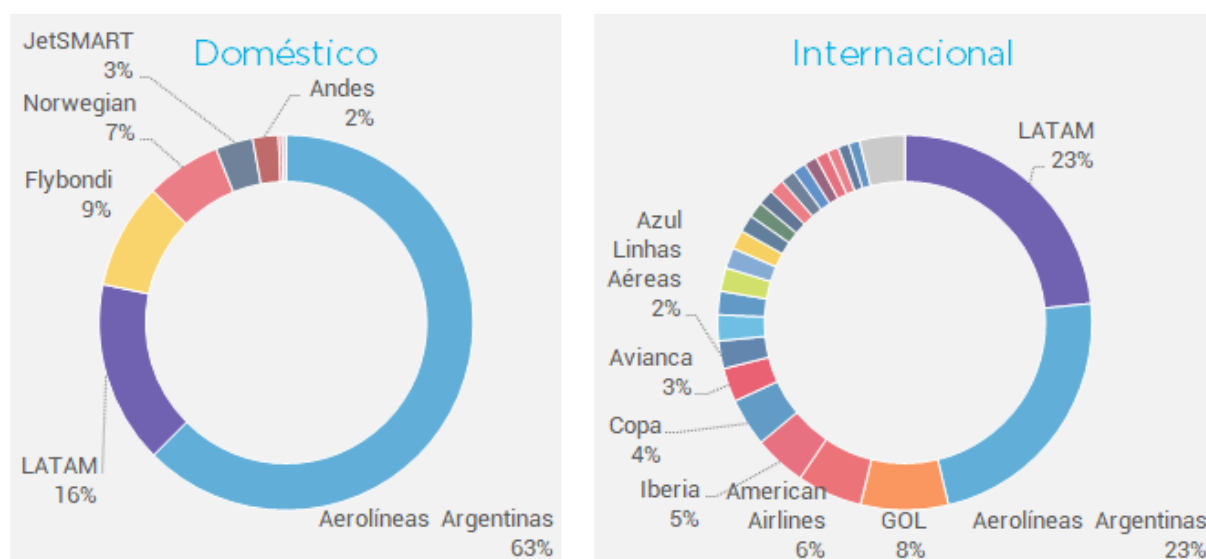


Gráfico 31. Cuota de mercado promedio 2019 - Doméstico e Internacional

En el detalle de los vuelos internacionales, se pueden estudiar dos subgrupos: los servicios regionales y las conexiones con el resto de los países del mundo. Esta apertura se puede apreciar en el Gráfico 31, a continuación:

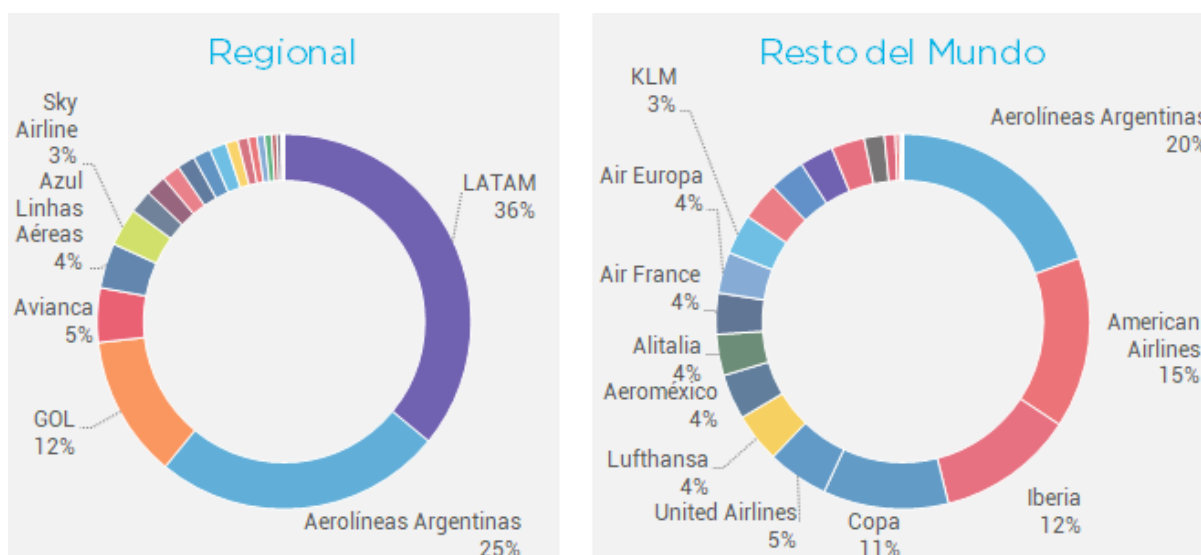


Gráfico 31. Cuota de mercado promedio 2019 - Detalle regional y resto del mundo

Notas:

1. A partir del SIAC sólo se tiene información del primer tramo de un vuelo, con lo cual que uno que hace una escala en San Pablo, por ejemplo, y luego sigue a otro destino, caerá dentro de la categoría Regional.
2. Los destinos considerados dentro de la categoría Regional, son todos los aeropuertos que, bajo denominación provista por la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), su etiqueta de 4 letras comienza con S. En término de países, son todos los de Sudamérica.

Mientras en el mercado regional hay 3 empresas (o *holdings*) que concentran el 73% de los pasajeros, el mercado para el resto de los países del mundo continúa atomizado, con ninguna compañía superando un 20% en su cuota de mercado. En el primer caso, todas las empresas del grupo LATAM concentran el 36% de los pasajeros que viajan entre Argentina y los países de la región, mientras que Aerolíneas Argentinas/Austral alcanza una cuota del 25%. En el mercado global el escenario cambia y Aerolíneas Argentinas toma el liderazgo. Todas las aerolíneas europeas tienen cuotas de mercado muy similares, a excepción de Iberia, con un promedio del 12% a lo largo del año.

De todas maneras, es importante destacar que en términos nominales, el mercado Regional englobó, en 2019, al 62% de los pasajeros (8,9 millones), frente al 18% restante que se conectan en vuelos sin escalas con el resto de los países del mundo (5,4 millones).

Para una mejor evaluación, se puede comparar la distribución de mercado doméstico en el año 2019 que se mostró previamente, con la de 4 períodos anteriores: 2001, 2007, 2011 y 2015, marcando el punto de origen de los datos trabajados y de forma de ver en forma rápida la evolución del segmento doméstico:

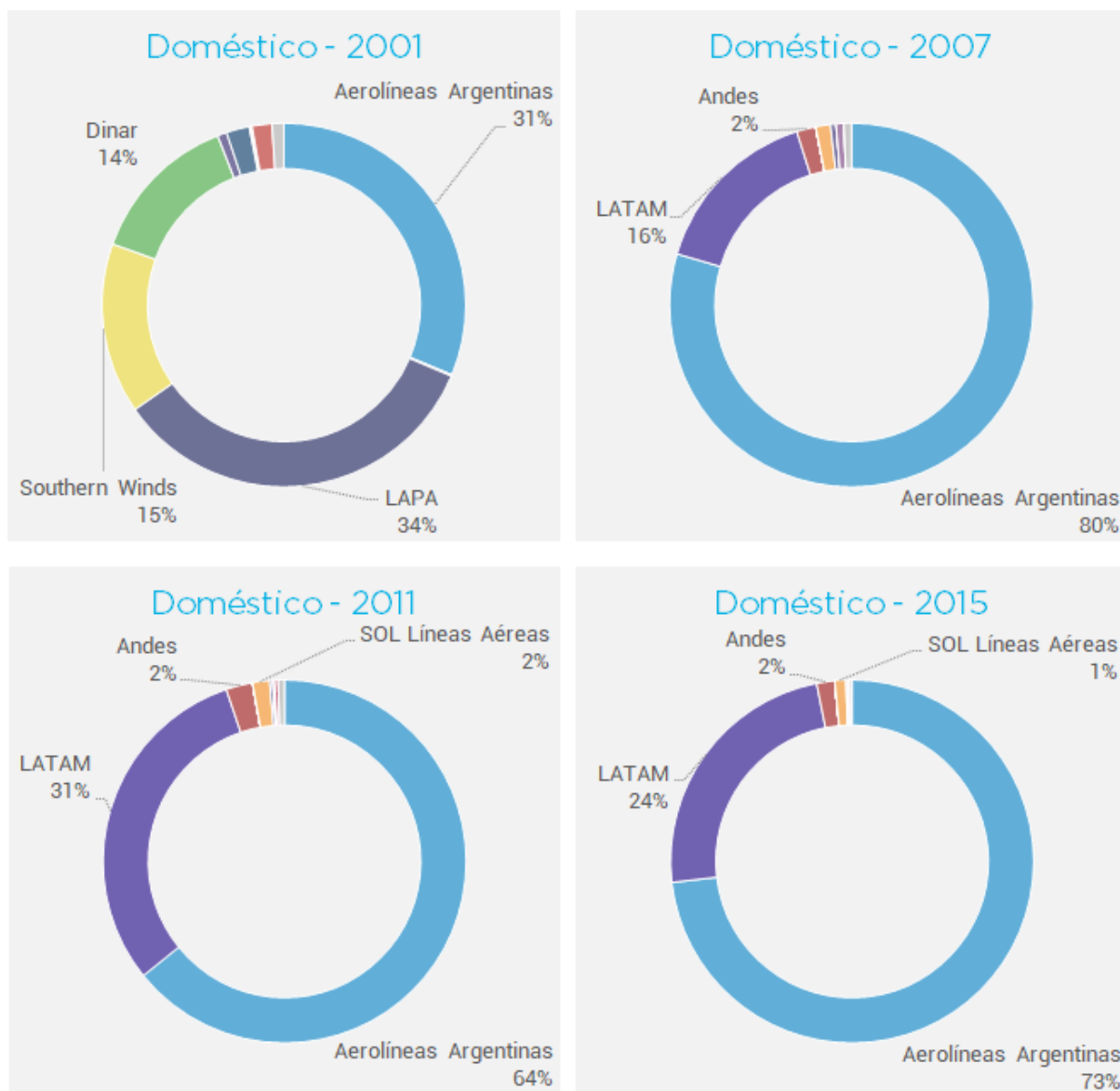


Gráfico 32. Cuota de mercado promedio 2001, 2007, 2011 y 2015 - Doméstico

Los gráficos de torta precedentes representan la distribución del mercado en cada momento. Sin embargo, el análisis resulta incompleto sin tener en cuenta los volúmenes de cada uno de esos períodos. Como se vio previamente, el número de pasajeros domésticos pasó de apenas más de 5 millones a 16 millones a fines del 2019.

Factor de Ocupación

Otra variable para evaluar en detalle es el factor de ocupación de las distintas aerolíneas. El Gráfico 33 muestra la cantidad de vuelos y el porcentaje de ocupación de los mismos:

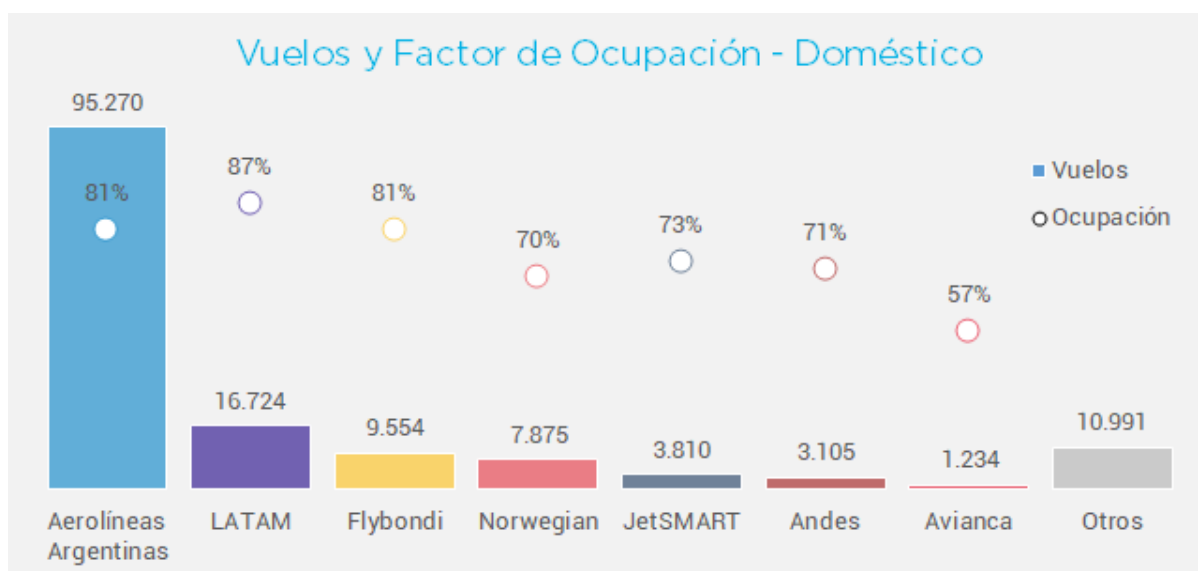


Gráfico 35. Cantidad de vuelos y factor de ocupación promedio 2019 - Doméstico

Aerolíneas Argentinas, agrupada con Austral, predomina ampliamente en término de vuelos efectuados, promediando un factor de ocupación del 81%. En el desglose, prácticamente no hay diferencia en ocupación entre los vuelos operados bajo la marca Austral (en los Embraer E190, de 96 plazas) y los de Aerolíneas Argentinas, mayoritariamente operados en Boeing 737-700 y 800 (de entre 128 y 170 asientos).

LATAM alcanza el factor de ocupación más elevado para el mercado doméstico, con un 87% de sus plazas ofrecidas en los Airbus 320. Entre las nuevas empresas, los resultados fueron dispares: Flybondi, cierra el año con un promedio de 81% de ocupación, mientras que Norwegian y JetSmart, un escalón por debajo, en torno al 70 y 73%; respectivamente. Andes, a pesar de la baja importante en su oferta de asientos y demanda, ha mantenido un nivel de 71% en promedio a lo largo del año, en línea con las dos compañías anteriores. Avianca, con el cese de su operación a mediados de año, no pudo superar el 60% de ocupación en sus vuelos.

Independientemente de las empresas, otro aspecto a relevar es la estacionalidad característica de los vuelos de cabotaje a lo largo del año, con picos de máximo actividad entre diciembre y enero y la temporada de invierno, concentrada mayoritariamente entre julio y agosto. Más allá de una mayor o menor cantidad de frecuencias que se operen en los distintos meses del año, esto también repercute en la ocupación promedio de los vuelos, tal como se ve en la Tabla 8:

Vuelos de Cabotaje													
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Prom
Lunes	77%	79%	77%	79%	78%	79%	82%	80%	83%	85%	85%	83%	81%
Martes	76%	77%	77%	78%	77%	76%	81%	79%	82%	84%	85%	80%	79%
Miércoles	77%	77%	75%	80%	75%	77%	82%	81%	83%	83%	85%	81%	80%
Jueves	77%	78%	77%	80%	79%	79%	84%	83%	84%	84%	86%	84%	81%
Viernes	76%	78%	81%	78%	80%	79%	84%	83%	84%	85%	84%	84%	81%
Sábado	77%	77%	77%	76%	74%	77%	84%	81%	83%	77%	82%	85%	79%
Domingo	78%	79%	77%	81%	78%	78%	84%	80%	83%	78%	82%	82%	80%
Prom	77%	78%	78%	79%	78%	78%	83%	81%	83%	82%	84%	83%	80%

Tabla 8. Factor de ocupación promedio por día de semana y mes del año 2019 - Doméstico

Como se anticipó, el mes de junio presenta el promedio más bajo del año, aunque con una suba significativa frente al año 2018 (+10pp). Evaluando a lo largo de una semana laboral, el día martes es aquel en que las aeronaves vuelan más holgadas, aunque la dispersión en este caso al evaluar los promedios totales, es menor que en la apertura mensual.

En el mercado internacional, el nivel de ocupación es similar en compañías que operan a las mismas regiones. Por ejemplo, para las europeas Iberia, Alitalia, Lufthansa, British Airways y Air France, con valores superiores al 87%. Las excepciones a estos casos son Air Europa y KLM, pero ello se explica porque ofrecen, además del vuelo directo entre Ezeiza y Madrid - Ámsterdam, respectivamente, conexiones con Asunción desde Córdoba en el primer caso, así como un vuelo con escala en Santiago en el caso de la holandesa. Además, Air Europa comenzó a volar un vuelo entre Madrid, Iguazú y Asunción y es, sobre todo en este último tramo entre Argentina y Paraguay donde se ven niveles de ocupación más bajos. Entre las norteamericanas, American Airlines, United y Delta con una ocupación promedio que supera el 85%. En el mercado regional existe una mayor dispersión, con Azul y Copa con valores que superan el 89%, mientras que LATAM, Sky, Gol y Aerolíneas Argentinas presentan valores que oscilan entre 77 y 85%.

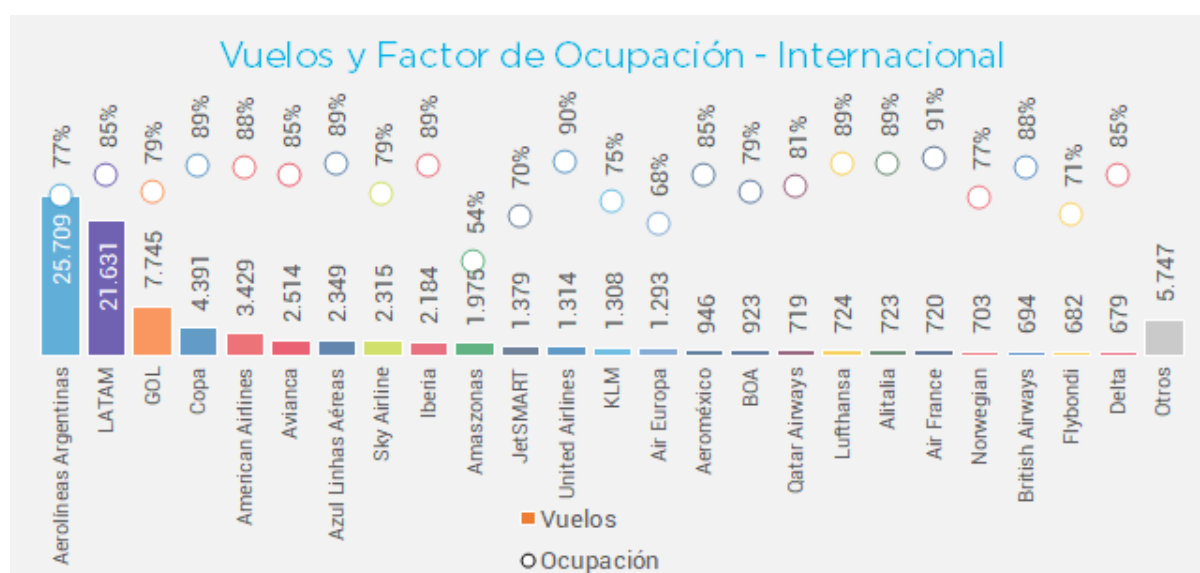


Gráfico 36. Cantidad de vuelos y factor de ocupación promedio 2018 - Internacional

Al igual que en el mercado doméstico, si evaluamos el promedio por mes a lo largo del año y el desglose por día de la semana, se observa que también el punto más bajo de ocupación promedio se da en junio y por día, también en los días martes:

Vuelos Internacionales													
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Prom
Lunes	80%	82%	83%	83%	82%	81%	83%	83%	83%	82%	82%	82%	82%
Martes	76%	80%	81%	80%	80%	77%	82%	80%	80%	79%	80%	78%	79%
Miércoles	78%	80%	81%	81%	81%	80%	83%	81%	82%	78%	80%	78%	80%
Jueves	80%	80%	78%	80%	79%	80%	83%	80%	81%	78%	81%	80%	80%
Viernes	78%	82%	83%	82%	82%	81%	83%	83%	84%	81%	81%	83%	82%
Sábado	79%	84%	83%	83%	81%	82%	84%	82%	83%	81%	82%	83%	82%
Domingo	80%	83%	85%	87%	85%	82%	84%	86%	85%	81%	82%	82%	83%
Prom	79%	82%	82%	83%	81%	81%	83%	82%	83%	80%	81%	81%	81%

Tabla 9. Factor de ocupación promedio por día de semana y mes del año 2019 - Internacional

Puede realizarse un desglose adicional evaluando el rango horario de un día promedio y por día de la semana, como se observa en la Tabla 10:

Vuelos de Cabotaje									Vuelos Internacionales								
	LU	MA	MI	JU	VI	SA	DO	Prom		LU	MA	MI	JU	VI	SA	DO	Prom
00	77%	76%	75%	77%	75%	80%	75%	77%		84%	84%	80%	82%	85%	84%	83%	83%
01	77%	76%	75%	77%	72%	75%	76%	76%		84%	84%	85%	84%	84%	85%	79%	83%
02	77%	81%	80%	79%	80%	79%	77%	79%		85%	83%	80%	84%	84%	84%	83%	83%
03	81%	79%	78%	82%	77%	80%	77%	79%		85%	80%	82%	80%	84%	86%	86%	84%
04	80%	80%	76%	73%	76%	77%	78%	77%		87%	84%	81%	81%	84%	85%	87%	84%
05	79%	75%	76%	78%	77%	78%	76%	77%		83%	79%	77%	77%	82%	82%	84%	81%
06	81%	76%	75%	79%	78%	78%	72%	77%		84%	82%	81%	79%	82%	82%	85%	82%
07	81%	77%	78%	79%	78%	78%	73%	78%		85%	81%	81%	81%	79%	83%	87%	82%
08	81%	79%	79%	81%	80%	80%	76%	80%		83%	81%	81%	81%	82%	84%	84%	83%
09	82%	80%	81%	81%	81%	81%	79%	81%		82%	78%	81%	80%	79%	82%	80%	80%
10	82%	80%	80%	81%	80%	81%	80%	81%		83%	76%	76%	78%	81%	80%	82%	80%
11	82%	80%	80%	80%	81%	81%	80%	81%		80%	78%	78%	77%	80%	82%	83%	80%
12	81%	80%	80%	81%	81%	81%	81%	81%		81%	78%	81%	80%	79%	83%	86%	81%
13	81%	81%	80%	81%	81%	81%	80%	81%		79%	77%	81%	81%	82%	82%	84%	81%
14	80%	80%	79%	81%	80%	80%	80%	80%		81%	79%	80%	81%	83%	83%	84%	82%
15	81%	81%	80%	82%	83%	81%	82%	82%		80%	74%	76%	70%	81%	77%	84%	77%
16	80%	79%	79%	81%	82%	80%	82%	80%		78%	75%	77%	76%	81%	80%	82%	79%
17	81%	80%	80%	82%	84%	79%	82%	81%		79%	78%	78%	78%	81%	80%	83%	80%
18	81%	81%	82%	83%	85%	80%	83%	82%		83%	78%	80%	80%	83%	83%	83%	82%
19	81%	80%	82%	83%	85%	78%	83%	82%		81%	79%	80%	82%	82%	82%	83%	81%
20	81%	80%	83%	84%	85%	77%	83%	82%		83%	79%	80%	82%	81%	84%	81%	81%
21	78%	78%	79%	80%	83%	76%	81%	79%		81%	80%	82%	82%	84%	79%	82%	82%
22	77%	78%	80%	80%	82%	76%	80%	79%		83%	79%	82%	80%	83%	83%	82%	82%
23	77%	77%	76%	78%	80%	76%	78%	77%		82%	82%	83%	83%	84%	83%	86%	83%
Prom	81%	79%	80%	81%	81%	79%	80%	80%		82%	79%	80%	80%	82%	82%	83%	81%

Tabla 10. Factor de ocupación promedio por día de semana y hora para el año 2018 - Internacional

Mientras los pasajeros en vuelos domésticos se concentran principalmente en la franja que transcurre entre las 8 y las 20hs (horario laboral), en el caso de los internacionales, la curva presenta un pico a lo largo de la madrugada y mañana y otro por la tarde, coincidente con los horarios que se suelen ofertar para los vuelos de mayor distancia. De todas maneras, la demanda en vuelos internacionales es menos sensible a los horarios, dado que mayoritariamente el motivo es ocio o vacaciones, y por lo tanto, menos atados a los compromisos cotidianos.

Tiempo de vuelo

Evaluando el horario de salida y llegada para cada par origen-destino a lo largo del año, se puede obtener un tiempo de vuelo promedio para cada uno de ellos. El Gráfico 37 muestra, para las 30 rutas domésticas más voladas, cuál es su duración media.

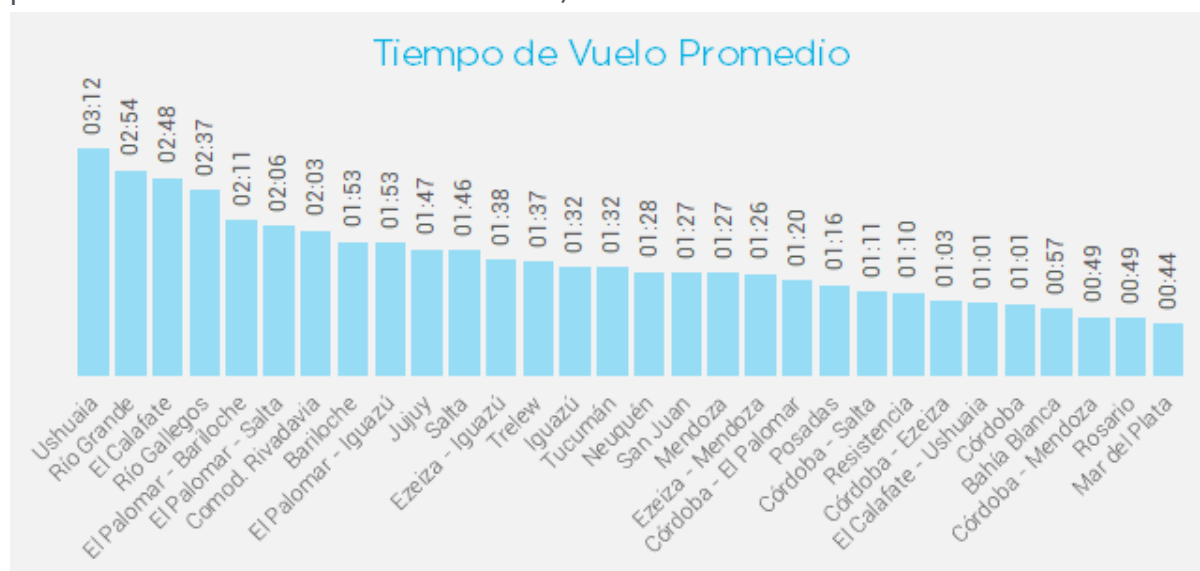


Gráfico 37. Ranking tiempo de vuelo promedio para el TOP30 de rutas más voladas domésticas - 2019

Nota: si no se menciona una de las puntas, corresponde al Aeroparque Jorge Newbery.

Claramente, los destinos patagónicos son los que protagonizan los vuelos de mayor duración. En la punta opuesta, las conexiones a Mar del Plata y Rosario son las más cortas dentro de los vuelos regulares.

Analizando el total de los registros, podemos observar la distribución de tiempo de vuelos. Esto arroja una curva centrada en torno a la hora y media de duración para los servicios domésticos en Argentina.

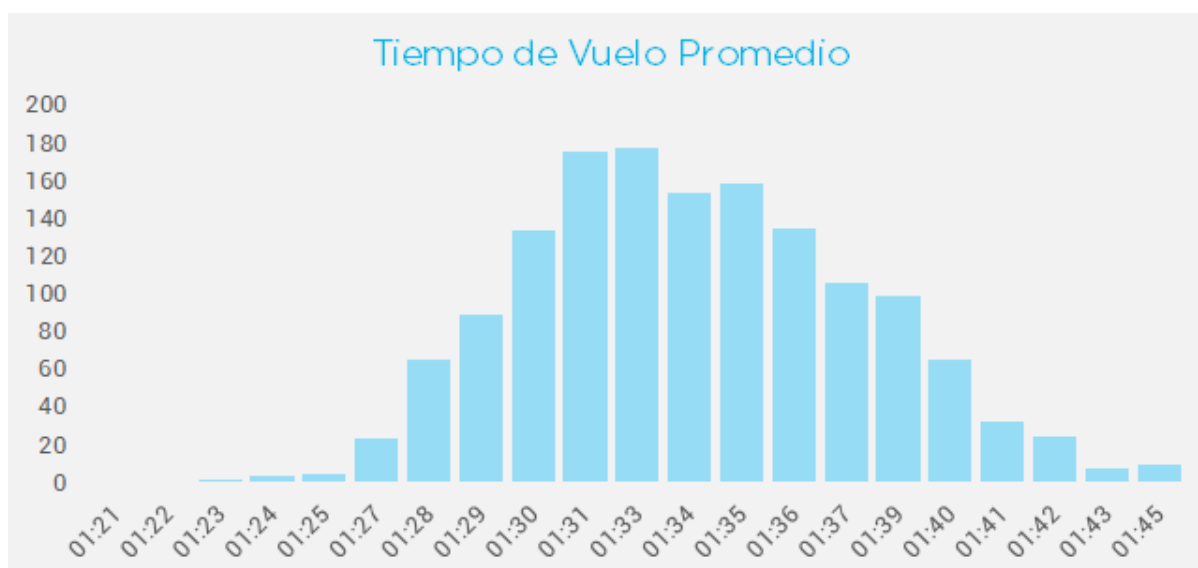


Gráfico 38. Curva de distribución de tiempo de vuelo promedio para servicios domésticos

De todas maneras, lo más interesante a la hora de evaluar los tiempos de vuelo es ver la cantidad de horas al día que cada aerolínea tiene, en promedio, a sus aeronaves en el aire y la cantidad de piernas que logran efectuar. Para ello, como se hace un promedio con la cantidad de equipos utilizados, resulta más prolijo evaluar un período menor a un año, en donde el número de aeronaves se mantenga constante. Con los datos de diciembre 2019, tenemos los siguientes resultados, abiertos para vuelos domésticos, internacionales y totales por aerolínea (considerando únicamente matrículas locales):

Aerolínea	Aeronave	# Matrículas	Horas Voladas	Duración Vuelo Promedio	# Vuelos	AVG Vuelos / Día	Horas x ACFT / Día
Aerolíneas Argentinas	B737	8	1.608	01:44	924	3,7	06:29
	B738	29	5.654	01:55	2.933	3,3	06:17
	E190	24	5.335	01:35	3.352	4,5	07:10
Total		61	12.597	01:44	7.209	3,8	06:39
LATAM	A320	13	2.743	02:04	1.326	3,3	06:48
Andes Líneas Aéreas	MD83	2	217	01:53	115	1,9	03:30
Flybondi	B738	5	1.512	01:58	763	4,9	09:45
Norwegian	B738	3	953	01:40	568	6,1	10:14
JetSMART	A320	4	1.066	02:07	503	4,1	08:35
TOTAL Cabotaje		88	19.089	01:49	10.484	3,8	06:59

En el mes de diciembre, Aerolíneas Argentinas no ha utilizado aeronaves de fuselaje ancho para vuelos domésticos (en ocasiones los utiliza para la ruta a Ushuaia, por ejemplo). La cantidad de matrículas que se muestran corresponde a la cantidad distinta de equipos que han efectuado vuelos en el período seleccionado y puede no corresponder con el total de la flota disponible. De esta manera, el promedio obtenido resulta más fiel a la realidad.

En vuelos domésticos, Norwegian Argentina es quien consigue realizar, en promedio, una mayor cantidad de vuelos al día, superando las 6 piernas. También se observa que el promedio de tiempo de vuelo es superior a la hora y media que caracteriza a los vuelos

domésticos. Esto se debe a que, para este análisis, se considera un adicional de 20 minutos, correspondiente a un estimado de tiempo de rodaje a pista para cada vuelo.

Aerolínea	Aeronave	# Matriculas	Horas Voladas	Duración Vuelo Promedio	# Vuelos	AVG Vuelos / Día	Horas x ACFT / Día
Aerolíneas Argentinas	A332	9	3.444	10:35	325	1,2	12:20
	A343	2	467	12:17	38	0,6	07:31
	B737	8	722	02:46	261	1,1	02:54
	B738	29	3.274	02:55	1.121	1,2	03:38
	E190	24	505	01:09	435	0,6	00:40
Total		72	8.412	03:51	2.180	1,0	03:46
LATAM	A320	13	595	02:27	242	0,6	01:28
Flybondi	B738	5	216	02:06	103	0,7	01:23
JetSMART	A320	4	120	01:52	64	0,5	00:57
TOTAL Internacional		94	9.343	03:36	2.589	0,9	03:12

En servicios internacionales, aparecen los vuelos operados con las aeronaves de fuselaje ancho de Aerolíneas Argentinas, mientras que LATAM no ha utilizado, en diciembre 2019, sus Boeing B767 con matrícula local. Norwegian y Andes no han operado vuelos internacionales. Es notoria la diferencia entre el tiempo de vuelo promedio de las aeronaves A332 y A343 de Aerolíneas Argentinas, utilizadas para vuelos a destinos europeos y en Estados Unidos, mientras que el resto de las compañías vuelan a Brasil, Chile, Uruguay o Paraguay.

Aerolínea	Aeronave	# Matriculas	Horas Voladas	Duración Vuelo Promedio	# Vuelos	AVG Vuelos / Día	Horas x ACFT / Día
Aerolíneas Argentinas	A332	9	3.444	10:35	325	1,2	12:20
	A343	2	467	12:17	38	0,6	07:31
	B737	8	2.330	01:57	1.185	4,8	09:23
	B738	29	8.928	02:12	4.054	4,5	09:55
	E190	24	5.840	01:32	3.787	5,1	07:50
Total		72	21.009	02:14	9.389	4,2	09:24
LATAM	A320	13	3.338	02:07	1.568	3,9	08:16
Andes Líneas Aéreas	MD83	2	217	01:53	115	1,9	03:30
Flybondi	B738	5	1.729	01:59	866	5,6	11:09
Norwegian	B738	3	953	01:40	568	6,1	10:14
JetSMART	A320	4	1.186	02:05	567	4,6	09:33
TOTAL		95	27.246	02:10	12.506	4,2	09:15

:

Los resultados globales muestran que si bien Norwegian es quien más tramos opera el día, es Flybondi la compañía que tiene más tiempo sus aeronaves “en el aire”, con un promedio que supera las 11 horas diarias. Dentro de lo que es Aerolíneas Argentinas, se observa una utilización bastante dispar entre las aeronaves Boeing de fuselaje angosto y los aviones Embraer de Austral, con una media que no supera las 8 horas diarias de vuelo.

ASK / RPK

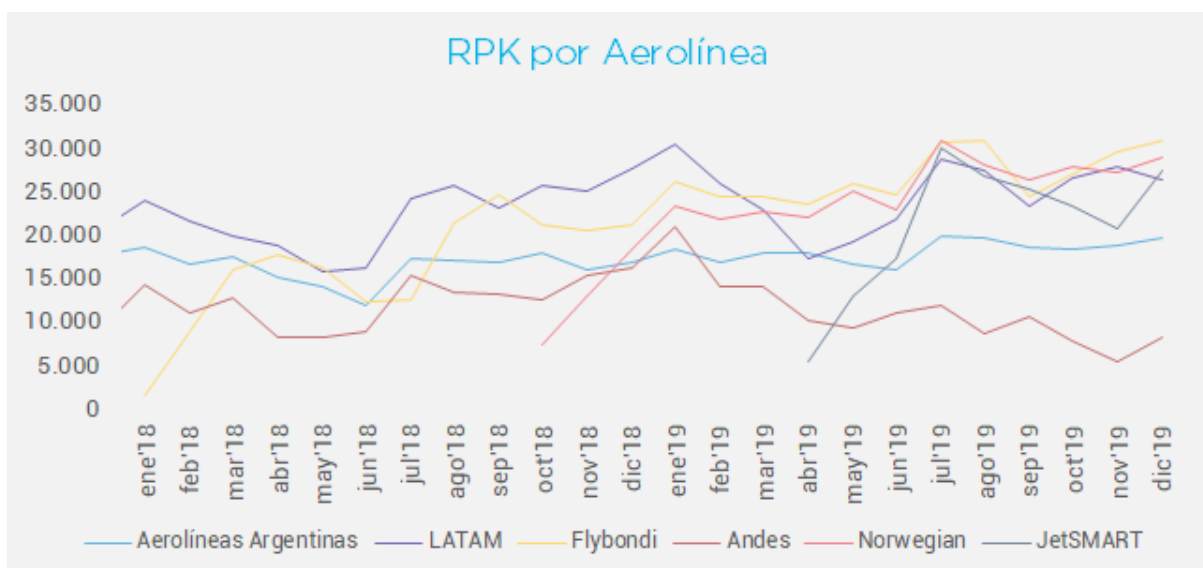
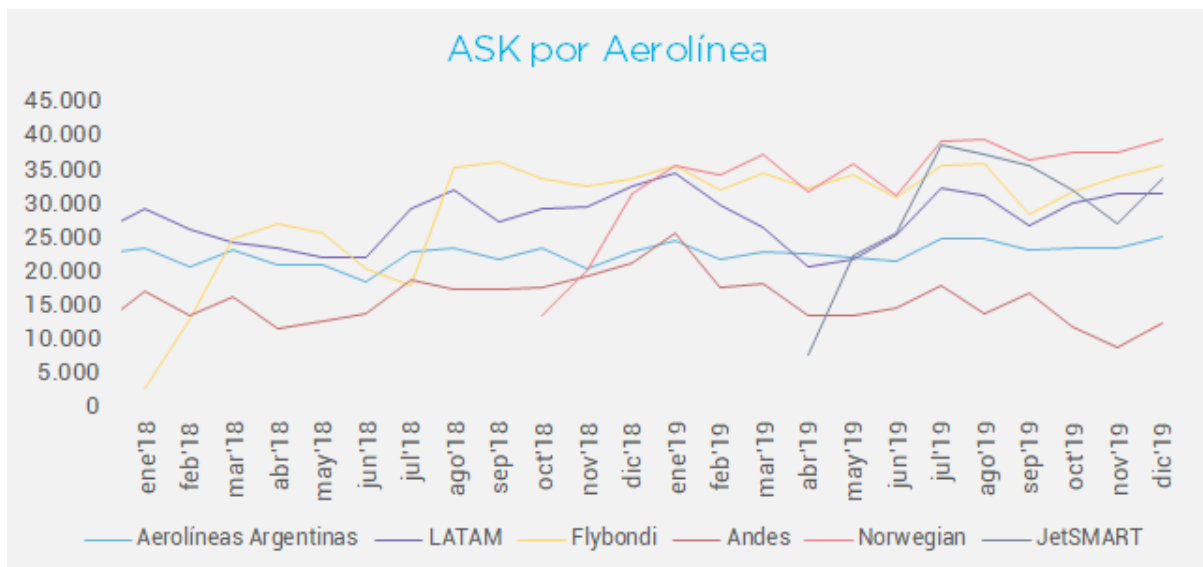
Los términos ASK y RPK refieren, respectivamente a los asientos disponibles por kilómetro navegado y a los pasajeros (pagos) también por kilómetro volado. Es decir, dar noción del uso de las aeronaves (los ASK), dado que muestran la distancia efectuada para cada asiento ofrecido al mercado, y de la satisfacción de la demanda, al evaluar los pasajeros pagos.

Para comparar las aerolíneas locales, consideramos únicamente las aeronaves de fuselaje angosto (es decir, no tomamos los vuelos efectuados por los A332 y A343 de Aerolíneas Argentinas, ni los B767 de LATAM). Y si bien el valor de ASK y RPK se puede obtener en forma global para cada firma, para que sea comparable independientemente del volumen de la flota, tomaremos un promedio por aeronave.

En el cuadro siguiente se resumen las principales variables para cada aerolínea para el año 2019, así como el cálculo de ASK y RPK promedio por aeronave (en función de la cantidad de equipos distintos que hayan estado en operación en cada mes):

		ene'19	feb'19	mar'19	abr'19	may'19	jun'19	jul'19	ago'19	sep'19	oct'19	nov'19	dic'19
Aerolíneas Argentinas	Pasajeros	1.066.021	976.013	1.091.642	982.224	960.830	917.426	1.100.744	1.090.645	1.042.963	1.012.492	995.068	1.013.995
	Vuelos	10.514	9.363	10.308	9.224	9.298	9.009	10.228	10.320	9.569	9.555	9.137	9.573
	Asientos AVG	135	135	135	135	135	135	134	133	134	134	134	134
	Distancia [000]	12.303	10.904	11.652	10.356	10.154	9.892	11.623	11.841	11.082	11.072	10.717	11.299
	ACFT	68	68	69	62	63	63	63	64	65	64	62	61
	ASK [000]	24.424	21.648	22.798	22.548	21.759	21.196	24.722	24.607	22.847	23.183	23.163	24.821
	RPK [000]	18.344	16.716	17.884	17.786	16.655	15.989	19.855	19.553	18.583	18.332	18.825	19.620
LATAM	Pasajeros	287.896	246.856	225.733	177.177	198.138	222.355	293.788	279.070	241.763	251.724	250.910	245.731
	Vuelos	1.875	1.623	1.494	1.201	1.280	1.473	1.905	1.819	1.589	1.634	1.621	1.685
	Asientos AVG	174	174	174	174	174	174	174	174	174	174	174	174
	Distancia [000]	2.563	2.216	1.974	1.527	1.606	1.876	2.410	2.314	1.986	2.061	2.150	2.334
	ACFT	13	13	13	13	13	13	13	13	13	12	12	13
	ASK [000]	34.309	29.657	26.415	20.444	21.493	25.106	32.251	30.972	26.587	29.885	31.179	31.240
	RPK [000]	30.276	25.924	22.938	17.333	19.121	21.780	28.585	27.308	23.248	26.459	27.737	26.183
Flybondi	Pasajeros	134.711	125.686	123.274	117.759	127.643	118.871	142.910	143.045	115.254	124.517	135.723	143.346
	Vuelos	973	871	923	852	893	789	878	881	707	772	826	871
	Asientos AVG	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189
	Distancia [000]	941	846	911	848	902	812	937	947	747	837	895	938
	ACFT	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	ASK [000]	35.552	31.975	34.434	32.056	34.112	30.682	35.416	35.808	28.224	31.631	33.840	35.442
	RPK [000]	26.043	24.413	24.333	23.442	25.798	24.458	30.501	30.762	24.344	26.993	29.420	30.862
Norwegian Argentina	Pasajeros	101.200	94.073	98.228	93.681	78.788	71.965	95.980	86.625	79.991	80.229	78.303	83.079
	Vuelos	820	783	853	709	594	518	645	647	582	573	568	600
	Asientos AVG	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189
	Distancia [000]	753	721	786	667	566	493	620	626	576	594	593	626
	ACFT	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3
	ASK [000]	35.591	34.072	37.129	31.505	35.670	31.031	39.055	39.451	36.261	37.400	37.349	39.426
	RPK [000]	23.240	21.659	22.622	22.025	25.033	22.810	30.749	27.947	26.369	27.707	27.243	28.884
JetSMART	Pasajeros				17.513	40.227	51.706	83.909	76.831	71.277	64.838	75.965	99.625
	Vuelos				129	371	410	580	571	541	477	529	658
	Asientos AVG				186	186	186	186	186	186	186	186	186
	Distancia [000]				120	355	410	621	597	572	514	575	723
	ACFT				3	3	3	3	3	3	3	4	4
	ASK [000]				7.464	22.023	25.404	38.483	36.983	35.445	31.843	26.743	33.628
	RPK [000]				5.448	12.839	17.224	29.932	26.754	25.107	23.271	20.647	27.373
Andes Líneas Aéreas	Pasajeros	70.759	59.309	49.060	34.007	31.897	28.844	30.139	21.828	19.195	13.902	9.139	13.898
	Vuelos	526	447	383	271	277	230	277	211	183	125	89	124
	Asientos AVG	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165
	Distancia [000]	620	531	437	321	321	263	324	247	202	140	105	146
	ACFT	4	5	4	4	4	3	3	3	2	2	2	2
	ASK [000]	25.581	17.507	18.031	13.236	13.254	14.483	17.836	13.594	16.638	11.577	8.683	12.043
	RPK [000]	20.856	14.078	13.998	10.067	9.250	11.008	11.761	8.523	10.577	7.803	5.404	8.181
Avianca	Pasajeros	19.324	11.564	10.009	6.557	4.120	775						
	Vuelos	418	269	261	190	145	28						
	Asientos AVG	72	72	72	72	72	72						
	Distancia [000]	160	104	100	73	56	11						
	ACFT	2	2	2	2	2	1						
	ASK [000]	5.754	3.759	3.583	2.630	2.008	778						
	RPK [000]	3.695	2.244	1.908	1.260	792	299						

Estos números muestran que, al mes de diciembre, Norwegian Argentina cierra el año con los valores más altos de ASK, mientras que Flybondi, en término de RPK (tiene mejor ocupación de sus vuelos). Analizando los últimos dos años, tenemos la siguiente evolución por compañía:



En el caso de las nuevas aerolíneas que ingresaron al mercado, se observa que han demorado varios meses en alcanzar niveles más o menos estables en ambas variables (bastante menos tiempo le llevó a JetSmart). En término de ASK, Norwegian ha liderado el mercado a lo largo de todo el año, mientras que en cantidad de pasajeros por kilómetro volado, es Flybondi quien se ha ubicado a la cabeza desde noviembre en adelante, aunque Norwegian y JetSmart presentan valores similares.

Rutas

En la sección anterior se evaluaron las rutas en función de la oferta de servicios y frecuencias y claramente, el número de pasajeros en ellas estará mayormente vinculado a ello: hay mayor oferta porque hay mayor demanda. De todas maneras, se presentarán algunos análisis puntuales.

Rutas más demandadas

Un primer acercamiento al estudio de la demanda por pares origen-destino se alcanza observando el ranking de las veinte principales rutas en término del número de pasajeros embarcados y desembarcados (expresados en miles) para el año 2019, como se aprecia en el Gráfico 39:

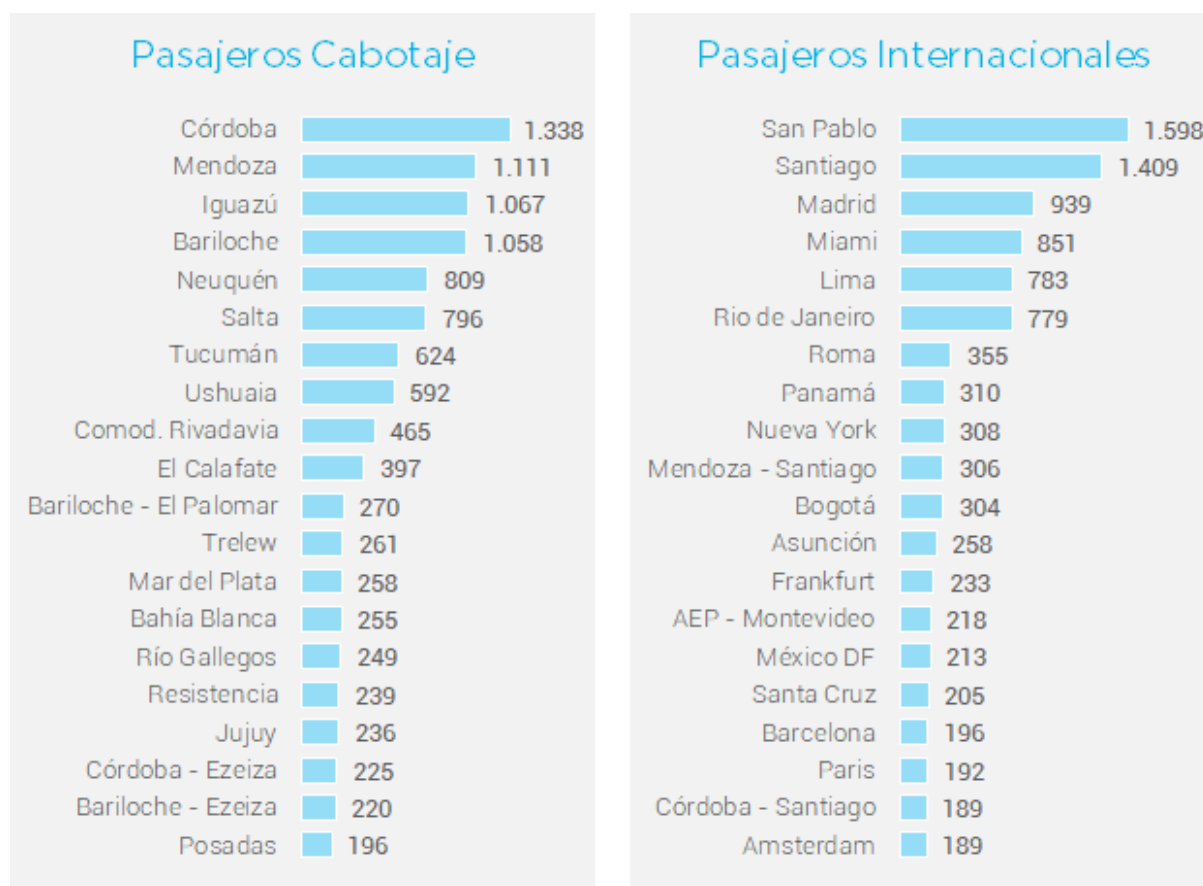
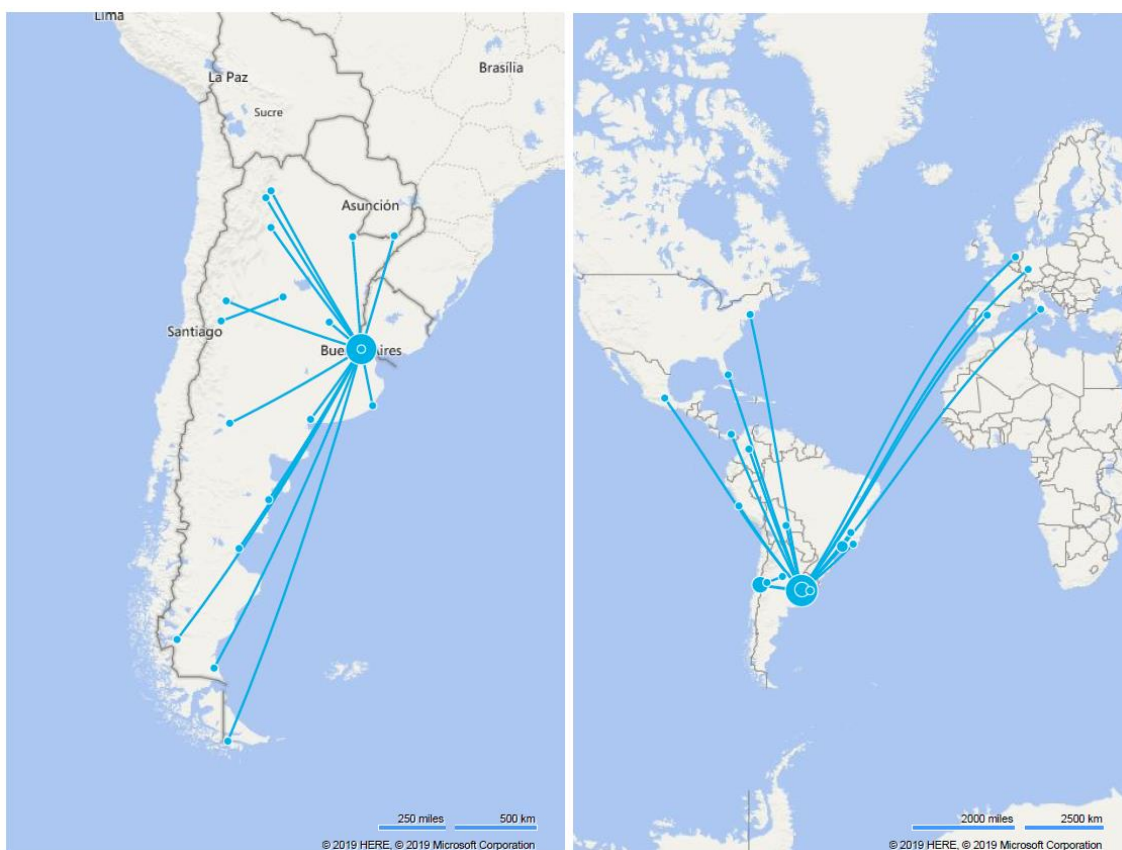


Gráfico 39. Ranking TOP20 rutas más demandadas en vuelos domésticos e internacionales - 2019

Notas:

1. Si no se menciona una de las puntas, corresponde al Aeroparque Jorge Newbery en los vuelos domésticos y al Aeropuerto de Ezeiza en los internacionales. En este último caso, los vuelos que unen con Aeroparque se presentan como "AEP - ...".
2. En todos los casos, los vuelos son en ambos sentidos y el orden de aparición de las ciudades dentro del par Origen-Destino se corresponde al orden alfabético en su denominación OACI, a excepción de los internacionales, donde siempre se menciona en primer lugar el aeropuerto local. Ejemplo: Córdoba (cod OACI = SACO) / Mendoza (cod OACI = SAME) → SACO - SAME : "Córdoba - Mendoza"



Mapa 1. Rutas más demandadas a nivel doméstico e internacional - 2018

Destinos domésticos

El análisis de las rutas en servicios de cabotaje se realizará considerando el total, por un lado, y luego, en particular, aquellas que no conectan vía la ciudad de Buenos Aires (sea Aeroparque, Ezeiza o El Palomar) y unen en forma directa ciudades del interior del país.

El Gráfico 40 muestra las 30 rutas comerciales que más vuelos han tenido a lo largo del 2019 y el factor de ocupación promedio de las mismas, independientemente de la aerolínea (o varias de ellas) que haya ofrecido el servicio:

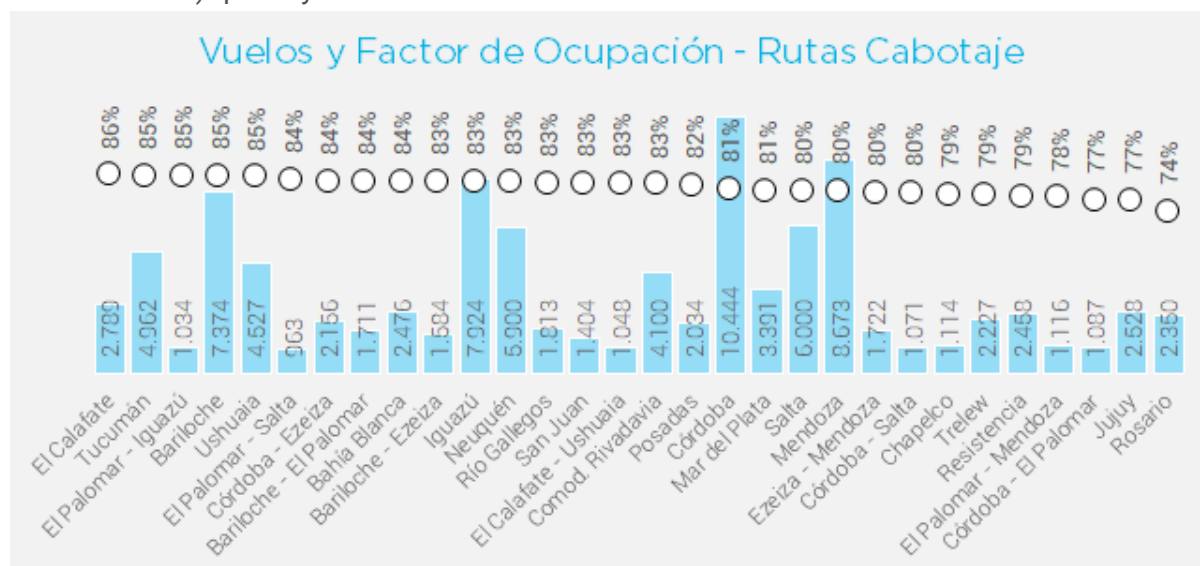


Gráfico 40. Cantidad de vuelos y factor de ocupación promedio 2019 - Rutas domésticas (TOP30)

Notas:

1. Si no se menciona una de las puntas, corresponde al Aeroparque Jorge Newbery
2. En todos los casos, los vuelos son en ambos sentidos y el orden de aparición de las ciudades se corresponde al orden alfabético en su denominación OACI.
3. El ranking es elaborado en función del número de pasajeros. No necesariamente son las 30 rutas con mayor porcentaje de ocupación.

Del análisis por aerolínea, se desprendía que el valor de ocupación promedio para el 2019 de los vuelos de cabotaje fue del 80%, 4 pp por encima de lo registrado en 2018. Con esto en consideración, 19 de las 30 rutas más voladas han tenido valores de ocupación por encima de la media nacional. Por su parte, las 2 conexiones más ofrecidas del mercado local, que son Aeroparque - Córdoba y Aeroparque - Mendoza, estuvieron en línea con el promedio nacional; no así Bariloche e Iguazú, que también operan una elevada cantidad de frecuencias y han tenido rendimientos superiores al 83%.

El Gráfico 41, a continuación, detalla las conexiones directas de dos ciudades fuera de Buenos:

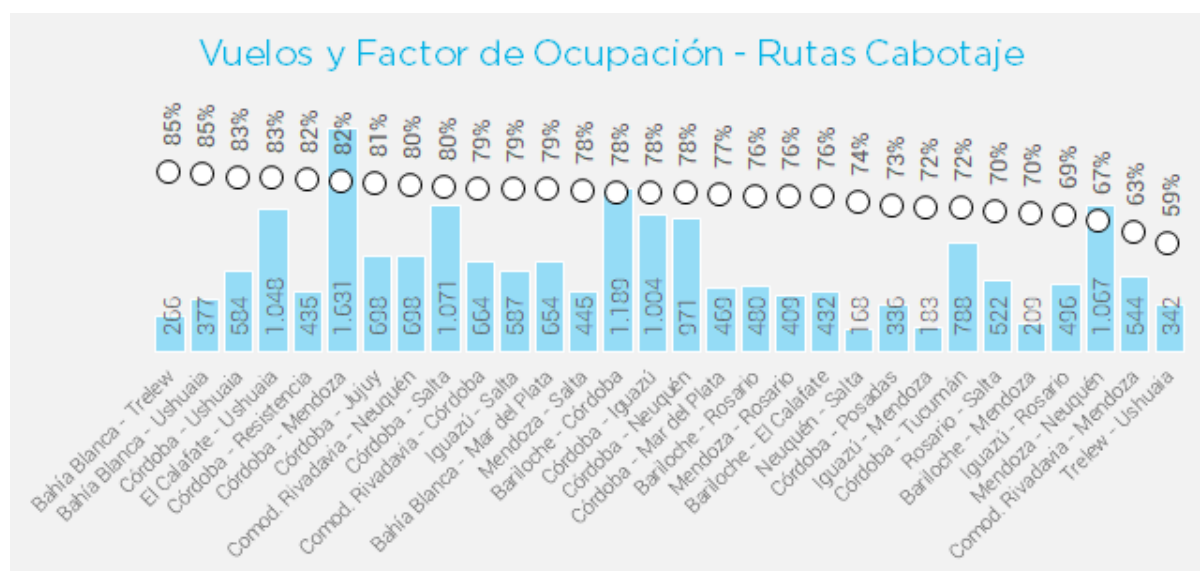


Gráfico 41. Cantidad de vuelos y factor de ocupación promedio 2019 - Rutas domésticas que no pasan por Buenos Aires (TOP30)

En el total, en 2019, más de 1,85 millones de pasajeros pudieron volar en vuelos domésticos conectando en forma directa entre ciudades del interior. Esta cifra resultó ser 14% superior a la del 2018, cuando fueron 1,63 millones.

Entre ellas, la que más ha crecido es Rosario - Salta, con un incremento interanual de 131% y totalizando casi 49 mil pasajeros en el año. Iguazú - Salta, Rosario - Iguazú y Mendoza - Salta, también han duplicado sus cifras del 2018, con totales cercanos a los 53, 45 y 42 mil pasajeros, respectivamente. La más demandada del año ha sido la ruta que conecta las ciudades de Córdoba y Salta, con 144 mil pasajeros, seguida de la previamente mencionada, El Calafate - Ushuaia con poco menos de 142 mil y crecimientos de 47 y 11%, respectivamente, contra el 2018.

	Ene-Dic 2015	Ene-Dic 2016	Ene-Dic 2017	Ene-Dic 2018	Ene-Dic 2019	2019 Ene	2019 Feb	2019 Mar	2019 Abr	2019 May	2019 Jun	2019 Jul	2019 Ago	2019 Sep	2019 Oct	2019 Nov	2019 Dic	Δ 2019 vs. 2018	Δ 2019 vs. 2015	
TOTAL	782.639	907.927	1.272.065	1.630.973	1.852.818	181.116	159.537	153.970	124.622	130.032	126.455	169.133	154.441	149.326	156.282	170.555	177.349	14%	137%	
Relación vs Total Doméstico	8%	8%	10%	11%	12%	13%	13%	11%	10%	10%	10%	11%	11%	11%	12%	13%	13%	0 pp	4 pp	
Córdoba - Salta	41.485	48.150	70.540	97.923	143.914	7.397	6.557	8.465	8.449	12.186	12.534	15.375	15.381	14.520	13.880	15.173	13.997	47%	247%	
El Calafate - Ushuaia	135.504	137.467	138.426	127.112	141.538	22.351	18.723	17.599	8.719	3.724	2.659	3.753	3.889	6.917	14.095	19.198	19.111	11%	4%	
Córdoba - Mendoza	96.003	91.199	120.043	163.218	137.945	14.235	14.044	15.885	13.125	10.146	9.750	10.809	9.929	9.861	9.838	9.518	10.745	-15%	44%	
Bariloche - Córdoba	24.322	36.750	44.878	83.692	128.935	12.221	7.740	9.181	7.630	8.271	9.313	16.615	15.341	10.123	10.273	11.713	10.514	54%	430%	
Córdoba - Neuquén	3.580	6.342	42.165	92.195	124.409	6.650	6.440	7.006	8.206	11.342	11.253	14.356	12.334	12.068	10.978	11.707	11.268	35%	3375%	
Córdoba - Iguazú		8.557	41.664	69.379	100.725	9.667	9.322	8.275	8.157	9.144	8.885	8.416	7.937	7.001	6.360	7.804	9.757	45%		
Córdoba - Tucumán	15.796	23.172	24.512	67.386	73.387	5.655	5.708	6.270	6.555	6.824	6.288	7.494	6.983	6.397	5.280	5.035	4.998	9%	365%	
Comod. Rivadavia - Córdoba			49.851	75.358	67.191	6.655	6.475	5.749	5.361	4.909	5.059	6.913	5.685	5.132	5.208	4.768	5.277	-11%		
Mendoza - Neuquén	41.964	31.321	51.915	50.437	59.024	4.110	3.686	3.650	4.204	6.459	5.088	6.640	6.817	5.304	4.201	4.563	4.294	17%	41%	
Córdoba - Jujuy	29.763	31.714	35.877	61.245	53.600	5.174	4.683	4.899	4.423	4.451	3.956	5.154	4.709	4.619	4.278	3.716	3.538	-12%	80%	
Iguazú - Salta	29.405	28.208	27.119	26.385	53.238	5.954	5.656	2.575	2.040	1.612	2.340	4.763	4.396	4.467	5.277	7.200	6.958	102%	81%	
Bariloche - El Calafate	24.202	37.763	35.975	42.996	48.628	8.263	6.925	7.337	1.783					3.166	6.221	7.358	7.575	13%	101%	
Comod. Rivadavia - Neuquén	54.885	55.979	53.434	47.018	47.752	3.513	3.397	4.260	3.892	4.095	3.634	4.522	4.163	3.911	4.179	4.254	3.918	2%	-13%	
Rosario - Salta	326	11.656	22.005	21.138	48.731	1.568	1.622	1.955	2.008	4.378	4.843	5.711	5.709	5.068	4.863	5.356	5.050	131%	14848%	
Córdoba - Ushuaia		15.912	43.056	39.842	46.326	4.008	3.824	3.863	3.391	2.817	3.262	4.863	4.297	4.162	3.976	4.336	3.527	16%		
Iguazú - Rosario	18.453	20.554	23.958	21.486	44.833	1.852	1.840	2.807	3.473	3.952	4.089	4.714	3.689	3.987	4.150	4.325	5.955	109%	143%	
Mendoza - Salta	16.516	13.997	19.234	20.590	41.569	1.992	1.823	1.754	2.358	4.027	3.818	3.795	4.228	4.163	4.192	4.942	4.477	102%	152%	
Bariloche - Rosario	18.340	23.850	36.390	40.238	34.422	3.179	2.679	2.572	2.233	2.339	2.662	4.545	4.432	2.594	2.272	2.309	2.606	-14%	88%	
Córdoba - Mar del Plata		10.445	10.915	20.190	33.922	4.928	4.455	3.593	2.041	1.697	2.129	2.349	2.453	2.516	1.854	2.163	3.739	68%		
Córdoba - Resistencia		7.930	33.038	37.821	33.953	2.829	2.674	3.245	3.067	3.000	3.463	3.355	2.760	2.995	2.314	2.175	2.086	-10%		
Comod. Rivadavia - Mendoza		240		21.232	32.360	2.935	2.666	3.054	3.007	3.012	2.706	3.360	2.445	2.594	3.078	1.922	1.581	52%		
Mendoza - Rosario	6.265	13.881	30.231	28.248	30.300	1.741	1.559	2.404	2.414	2.500	2.215	2.747	2.634	2.790	2.492	3.205	3.599	7%	384%	
Bahía Blanca - Mar del Plata	7.609	238	24.151	37.691	28.599	3.170	2.779	2.525	2.524	2.241	2.271	2.634	2.240	1.789	1.792	2.109	2.525	-24%	276%	
Trelew - Ushuaia	17.026	25.501	22.584	27.322	26.750	4.572	3.388	2.550						1.343	4.423	5.922	4.552	-2%	57%	
Bariloche - Mendoza	1.787	1.673	1.999	20.538	25.109	3.128	2.440	2.257	1.502			797	3.301	2.204	1.691	2.089	2.266	3.434	22%	1305%
Resto	199.408	235.428	268.025	290.293	245.659	33.361	28.432	19.426	13.460	16.906	13.441	22.889	19.781	20.158	17.919	17.518	22.368	-15%	23%	

Por otro lado, se han comenzado a volar en el año 2019 rutas entre ciudades del interior por primera vez en la historia. Tal es el caso de Salta - Neuquén y Mendoza - Tucumán, ambas disponibles desde el mes de mayo, así como los vuelos que une Rosario con la ciudad de Neuquén desde octubre. Hubieron rutas como Rosario - Tucumán, que comenzó a ser operada en el mes de abril y luego en agosto se discontinuado.

Por último, analizando el factor de ocupación en vuelos domésticos en forma global, tenemos la siguiente evolución desde enero 2015 a diciembre 2019:

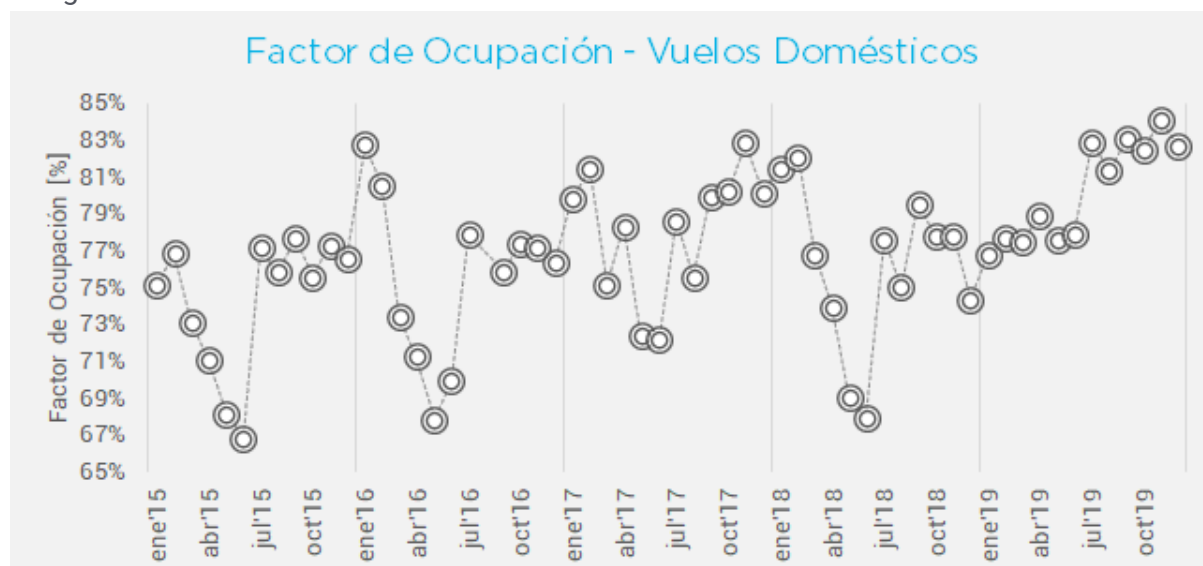


Gráfico 42. Factor de ocupación promedio en vuelos domésticos - 2015 a 2019

Destinos internacionales

El número de pasajeros en vuelos internacionales con origen o destino en Argentina se han contraído 4% contra el año 2018, presentando únicamente comparaciones positivas en los meses de junio y agosto (+5 y +1%, respectivamente). Sin embargo, haciendo un desglose por el par origen-destino de esos mismos vuelos, se observa que los resultados son heterogéneos en función de la ruta.

El Gráfico 43 muestra el nivel de pasajeros en vuelos internacionales para el año 2018 y las variaciones por país de origen/destino que llegaron al nivel de 14,3 millones al cierre del 2019:

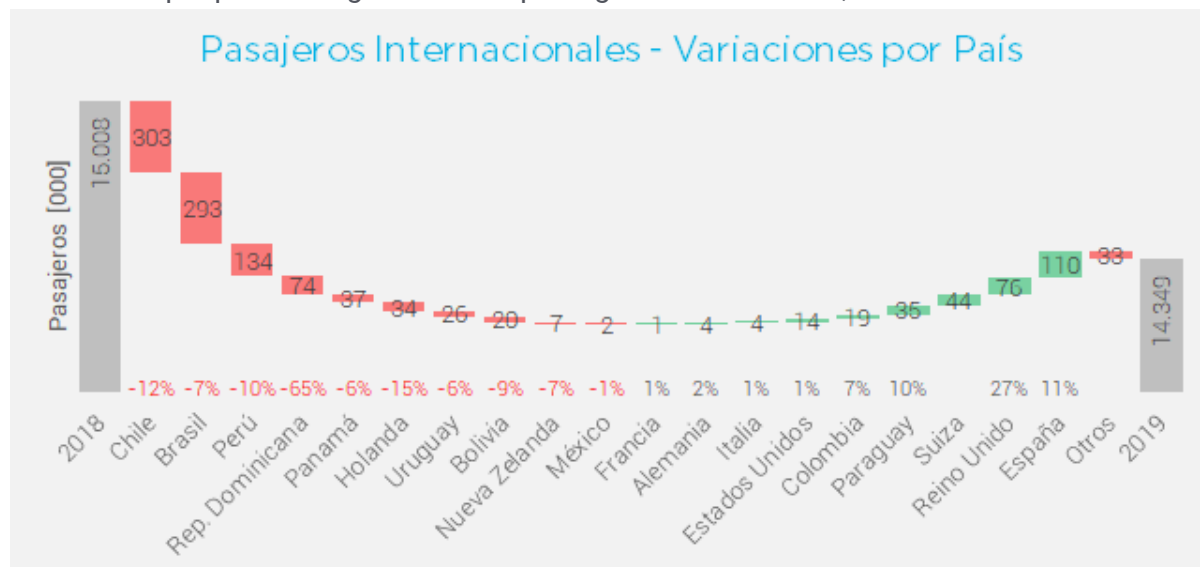


Gráfico 43. Variación de pasajeros internacionales 2019 vs 2018 por país de origen/destino

Como se anticipó previamente, esto no corresponde con destino final, sino por tramos de vuelos desde y hacia la Argentina.

Si bien la mayor caída, en términos porcentuales se observa en la ruta con República Dominicana, esto se debe simplemente a que se ha perdido el vuelo directo desde Ezeiza, que Aerolíneas Argentinas operaba con los nuevos Boeing B737 MAX 8. En la actualidad se operan con escala técnica en Resistencia, Tucumán y Salta.

Luego, son principalmente los vuelos regionales (Chile, Brasil, Perú) los que explican las mayores pérdidas de pasajeros a nivel internacional. En contrapartida, los destinos de más largo alcance, como las ciudades europeas o de Estados Unidos, han crecido en forma interanual. El caso particular de Paraguay se explica por la inauguración de la ruta El Palomar hacia Asunción.

Haciendo uso del software *IATA Airport Intelligence Service* se pueden estimar los destinos finales alcanzados por los pasajeros que despegan desde Argentina hacia el exterior y cómo conectan en los distintos *hubs* de la región. Se compone el porcentaje de pasajeros para cada país que es destino final una vez realizadas todas las escalas, como se aprecia en el Gráfico 44:



Gráfico 44. TOP 20 destinos finales pasajeros despegados desde Argentina - diciembre 2018 a noviembre 2019

Nota: Se considera el año móvil entre diciembre 2018 y noviembre 2019 dado que, a la hora de confección de este anuario, no estaban aún disponible los datos del mes de diciembre.

Por otro lado, la información en dicho sistema sólo está disponible a partir del mes de mayo del 2017, con lo cual, no se puede hacer una comparación año a año que sea representativa. Sin embargo, comparando la foto del 2018 con el gráfico anterior, prácticamente ha permanecido invariable, con destinos europeos ganando un poco más de 1 punto de participación, en detrimento de otros sudamericanos, pero nada significativo. Brasil y Estados Unidos se mantienen a la cabeza entre los destinos predilectos de los pasajeros que despegan desde Argentina, con Chile y España a continuación. Estos porcentajes no corresponden en forma exacta con los que se podrían armar con información del SIAC dado que, en muchos casos, aeropuertos en Brasil, Chile, Perú y España sirven como punto de conexión hacia otros destinos.

En ese sentido, se presentan a continuación, para los aeropuertos que sirven en gran medida como centros de distribución para los pasajeros salientes de nuestro país, los porcentajes por aerolínea de personas que tienen a dicha terminal como destino final efectivamente, aquellos que lo utilizan para conectar con otras ciudades del mismo país o los que siguen vuelo hacia otros destinos internacionales. En todos los casos, **la aerolínea corresponde a aquella que efectúa el primer tramo desde Argentina:**

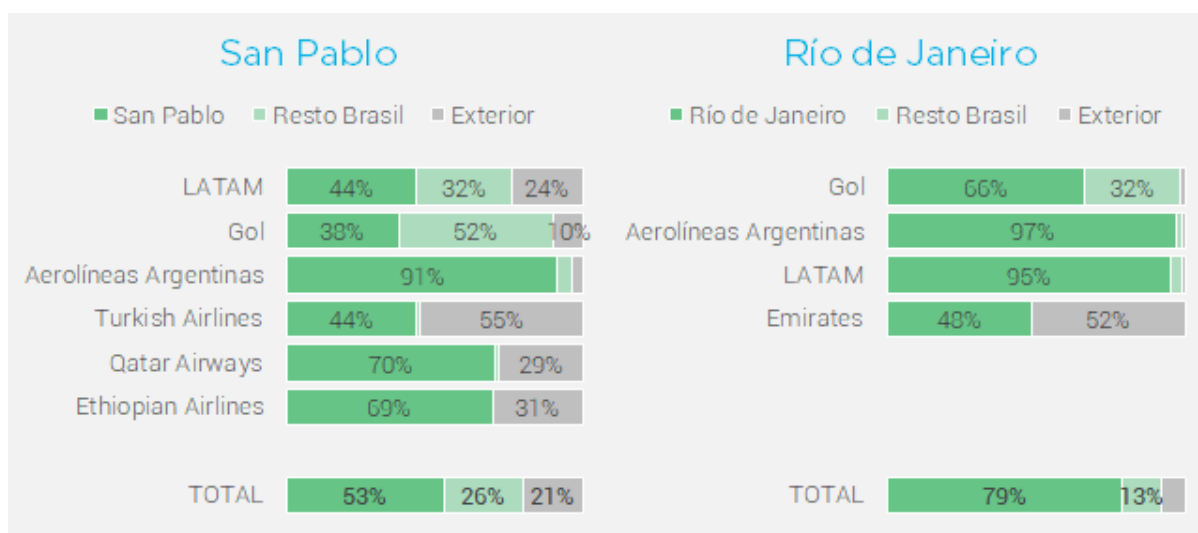


Gráfico 45. Distribución de pasajeros según destino final para San Pablo y Río de Janeiro - diciembre 2018 a noviembre 2019

En el caso de los dos principales aeropuertos brasileños, hay una marcada diferencia entre ambos: mientras San Pablo sirve en prácticamente igual medida como destino final y como centro de conexión (interno en Brasil y hacia el exterior), Río de Janeiro, casi el 80% de los casos, es el punto en que finaliza el viaje de los despegados desde Argentina, sin conexiones ulteriores. Por otro lado, los valores por aerolínea son heterogéneos. En ambos casos se observa que aproximadamente la mitad de los pasajeros (en su conjunto) que utilizan las aerolíneas Turkish Airlines, Qatar Airways, Ethiopian Airlines y Emirates, lo hacen para conectar al exterior y destinos finales (Estambul, Doha, Adís Abeba y Dubai, respectivamente), mientras que el porcentaje restante las utiliza para llegar a Brasil como alternativa frente a las opciones más tradicionales como podrían ser LATAM, Aerolíneas Argentinas y Gol.

El caso totalmente opuesto es el de Aerolíneas Argentinas, donde los pasajeros no conectan luego hacia el exterior (con ella u otra aerolínea) prácticamente. Es decir, el pasajero que viaja con la compañía argentina a cualquier de estos destinos es porque ha comprado el pasaje específicamente para llegar a estas ciudades, sin posibilidad de conectar posteriormente. Gol redistribuye gran parte de sus clientes dentro de Brasil y LATAM redistribuye en forma interna y conecta hacia otros destinos internacionales en proporciones similares (San Pablo es uno de los *hubs* comerciales del *holding*).

Otros dos hubs importantes de la región, son Santiago en Chile y Lima, Perú. El gráfico 45 muestra la distribución de los pasajeros despegados de Argentina en cada uno. En el primer caso, prácticamente no hay pasajeros que conecten hacia otras ciudades del país trasandino, a excepción de un porcentaje de aquellos que utilizan Sky Airline para efectuar el primer tramo (20%). LATAM en proporciones iguales es utilizada para llegar a la capital chilena como destino final, así como de escala para un viaje posterior. Aerolíneas Argentinas, al igual que en Brasil, sólo es utilizada por personas cuyo viaje allí finaliza. Los casos de KLM y Air Canada son particulares: el primero, porque la conexión ofrecida es siempre Ámsterdam - Buenos Aires - Santiago, con lo cual es esperable que los que despegan desde Argentina finalicen su viaje efectivamente en Chile; en el segundo, sólo operó el vuelo entre Ezeiza y Santiago desde el mes de Abril (entre enero y marzo voló en forma directa a Toronto). JetSmart, que comenzó

a volar entre El Palomar y Santiago de Chile en los últimos días del 2018, es claramente utilizada para llegar a Santiago como destino final.

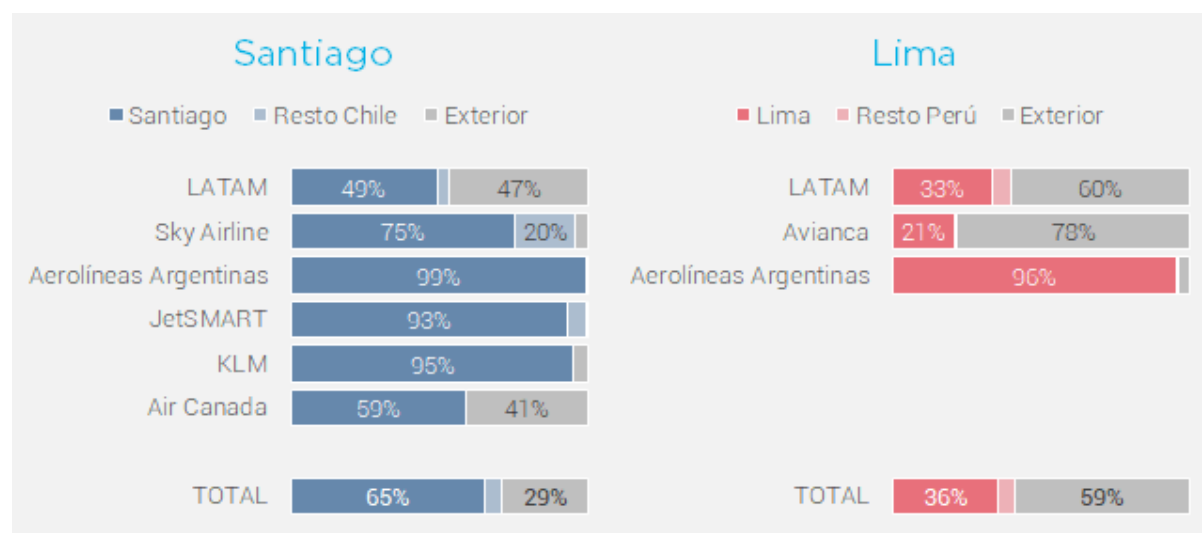


Gráfico 45. Distribución de pasajeros según destino final para Santiago y Lima - diciembre 2018 a noviembre 2019

El viaje a Lima es ofrecido por sólo tres compañías desde Argentina. Entre ellas, LATAM y Avianca utilizan mayoritariamente esta ruta para conectar a los pasajeros con destinos ulteriores, mientras que aquellos que viajan ese primer tramo con Aerolíneas Argentinas, lo hacen en gran medida para finalizar su viaje en la capital peruana, tal como sucede en Brasil y Chile: es muy poca la gente que utiliza la aerolínea argentina para conectar hacia otros destinos más allá de los que ofrece la misma en forma directa.

Por último, saliendo de la región, se presenta el caso de España, con la particularidad de que se ofrecen servicios desde Argentina hacia Madrid y Barcelona, con lo cual en el Gráfico 46 se incorporó también el porcentaje para esta segunda ciudad, diferenciándose del resto de España:

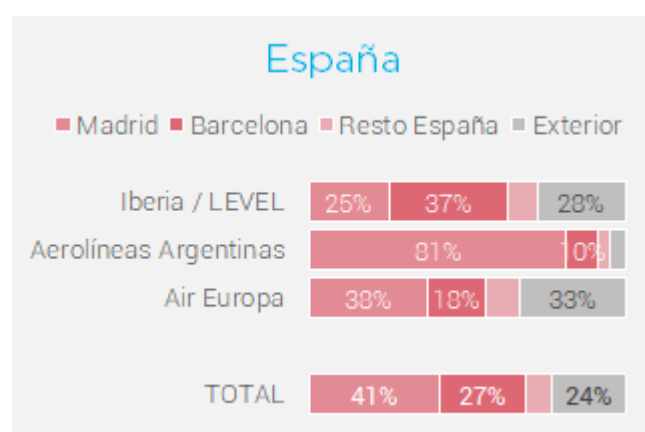


Gráfico 46. Distribución de pasajeros según destino final para España - 2018

Como se ve, prácticamente un tercio de los pasajeros de Iberia y Air Europa, utiliza los vuelos a Madrid y Barcelona para conectar con otros destinos finales (generalmente, europeos), mientras que en el caso de Aerolíneas Argentinas, nuevamente este valor no supera el 9%.

Luego, los porcentajes globales permiten dar cuenta de la importancia que tiene Barcelona como destino, con el 27% de los pasajeros que viajan a España tienen esta ciudad como destino final al partir desde Argentina.

En la evaluación por tramos desde y hacia la Argentina, al igual que como se hizo en las rutas domésticas, se presentan las 30 rutas más demandadas entre las internacionales, así como el detalle para aquellas que conectan directamente con las ciudades del interior del país:

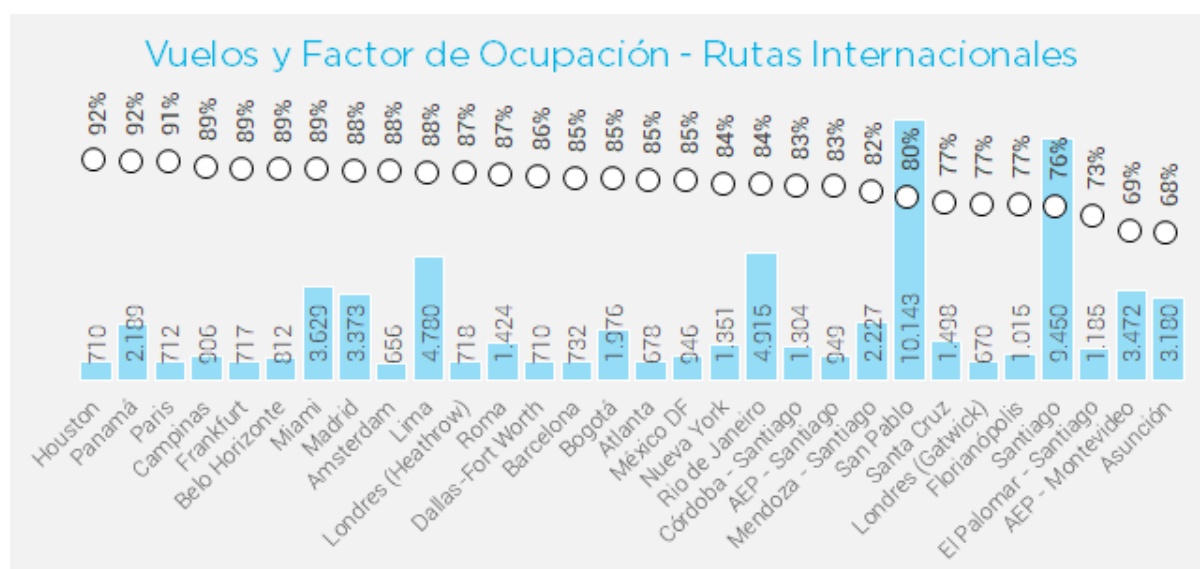


Gráfico 47. Cantidad de vuelos y factor de ocupación promedio 2019 - Rutas internacionales (TOP30)

Notas:

1. Si no se menciona una de las puntas, corresponde al Aeropuerto Intl. Ministro Pistarini (Ezeiza).
2. Si la conexión es con Aeroparque, se menciona como "AEP - ..."
3. En todos los casos, los vuelos son en ambos sentidos y, en este caso, la ciudad argentina se menciona en primer lugar.
4. El ranking es elaborado en función del número de pasajeros. No necesariamente son las 30 rutas con mayor porcentaje de ocupación.

El factor de ocupación promedio de los vuelos internacionales a lo largo del 2019 fue del 81%, 3 puntos porcentuales por encima del registrado en el año 2018, a pesar de la caída del 4% en término de pasajeros transportados. Esto es consecuencia principalmente de un correcto ajuste de la oferta de las compañías en función de la demanda

En el gráfico anterior, se puede ver que caos de vuelos muy demandados como Miami, Madrid y Lima han tenido niveles de ocupación excelentes a lo largo de todo el año, mientras que San Pablo y Santiago (los dos más demandados), aunque por debajo de la media, también han tenido buenos números.

El Gráfico 48 muestra el mismo ranking pero para aquellas rutas que conectan a las provincias con el exterior en forma directa:

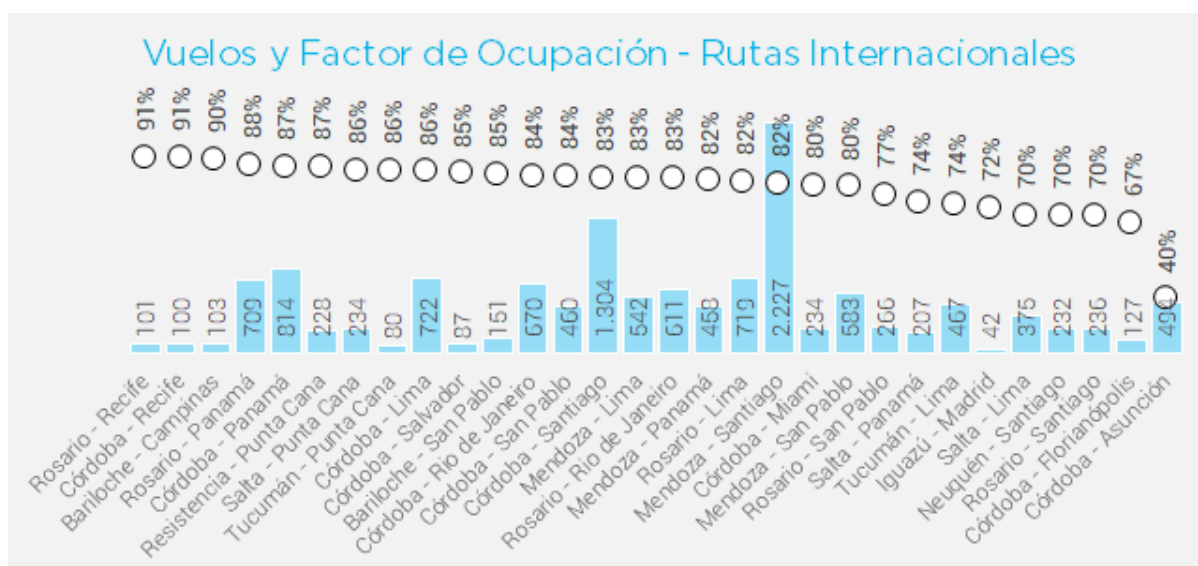


Gráfico 48. Cantidad de vuelos y factor de ocupación promedio 2019 - Rutas internacionales que no pasan por Buenos Aires (TOP30)

El 2019 fue un año particularmente difícil para las rutas internacionales que operan desde los aeropuertos del interior del país, luego de haber crecido bastante y con nuevas rutas abiertas entre 2017 y 2018. En promedio, los pasajeros que conectaron en forma directa con el exterior (aproximadamente 1.85 millones) cayeron un 21% contra el año previo aunque.

Viendo en detalle, las 30 rutas con más pasajeros desde el interior:

	Ene-Dic 2015	Ene-Dic 2016	Ene-Dic 2017	Ene-Dic 2018	Ene-Dic 2019	2019 Ene	2019 Feb	2019 Mar	2019 Abr	2019 May	2019 Jun	2019 Jul	2019 Ago	2019 Sep	2019 Oct	2019 Nov	2019 Dic	Δ 2019 vs. 2018	Δ 2019 vs. 2015
TOTAL	972.978	1.230.143	2.007.172	2.358.613	1.852.955	226.307	196.565	192.256	138.763	134.460	136.768	157.817	146.560	131.421	129.067	128.324	134.647	-21%	90%
Relación vs Total Internacional	8%	10%	14%	16%	13%	15%	15%	14%	12%	12%	13%	13%	12%	12%	12%	12%	12%	-3 pp	5 pp
Mendoza - Santiago	230.030	222.730	423.643	376.715	305.552	31.158	27.601	33.638	24.327	24.320	25.927	24.465	23.412	21.270	23.543	22.637	23.354	-19%	28%
Córdoba - Santiago	136.486	187.042	322.157	292.958	189.319	22.447	20.677	22.105	17.497	14.957	14.613	13.948	13.943	13.024	11.953	11.552	12.523	-33%	39%
Córdoba - Lima	111.751	114.420	137.267	125.168	111.629	9.956	10.070	11.277	8.660	8.638	9.170	9.628	9.213	8.731	8.340	8.950	8.996	-11%	0%
Córdoba - Panamá	98.435	100.203	108.260	109.870	109.410	15.021	11.652	8.404	7.537	7.796	8.178	8.363	8.208	8.504	9.127	8.407	8.213	-36%	11%
Córdoba - Río de Janeiro	34.446	76.944	102.418	93.123	99.522	11.738	11.403	13.122	5.813	5.321	5.099	7.179	7.027	7.657	7.548	7.997	9.618	7%	109%
Rosario - Panamá		32.779	93.901	97.798	97.746	8.655	7.981	9.195	8.060	8.483	7.592	7.805	8.552	8.401	8.166	7.586	7.280	0%	
Rosario - Lima		29.838	95.202	99.897	95.292	8.795	7.893	9.117	8.829	8.540	7.414	7.870	7.597	7.290	6.712	7.507	7.720	-5%	
Rosario - Río de Janeiro	13.853	54.627	77.668	74.090	82.744	9.095	7.857	9.866	5.819	5.540	5.152	6.475	6.625	6.617	6.640	6.421	7.637	11%	497%
Mendoza - San Pablo	9.386	19.056	29.841	62.519	78.879	5.875	4.853	6.797	5.952	7.111	6.096	6.289	6.677	7.026	7.931	7.123	7.149	26%	740%
Córdoba - San Pablo	141.469	134.550	131.219	111.765	66.095	7.939	8.855	8.577	4.788	5.000	4.829	4.575	4.950	4.601	3.528	3.770	3.883	-41%	-53%
Mendoza - Lima			50.421	107.600	65.408	9.816	9.116	5.261	4.358	5.067	5.060	3.948	4.096	4.377	3.939	5.005	4.705	-39%	
Córdoba - Asunción		1.994		68.334	58.030	3.914	3.866	4.514	5.706	5.812	5.473	5.384	4.243	4.411	5.649	4.488	4.490	-15%	
Mendoza - Panamá			6.515	62.230	57.460	7.433	5.682	5.505	3.906	4.772	4.552	3.828	3.869	4.284	4.645	4.621	4.203	-8%	
Tucumán - Lima			12.189	53.815	51.404	6.235	5.560	5.572	3.926	3.755	3.279	4.051	3.864	3.981	3.275	3.906	4.000	-4%	
Salta - Lima		21.247	45.491	39.657	39.432	6.003	4.737	4.861	2.833	2.690	3.067	2.852	2.404	2.658	2.378	2.331	2.618	-1%	
Córdoba - Miami		20.753	17.632		30.447						4.312	6.343	5.866	5.306	5.618	5.113	5.889		85%
Rosario - San Pablo	127.574	127.384	129.192	107.781	35.188	8.061	7.787	8.132	4.570	3.448	2.759	431						-67%	-72%
Rosario - Santiago			36.603	96.576	27.815	4.493	3.796	5.212	4.246	2.492	2.150	3.597	1.483		346			-71%	
Neuquén - Santiago			9.071	37.348	27.801	3.072	2.432	3.148	3.152	3.328	3.288	3.365	3.409	2.607				-26%	
Bariloche - San Pablo		859	6.544	17.479	22.029							15.254	6.775					26%	2464%
Salta - Panamá				1.020	20.070	2.110	1.754	1.735	1.444	1.625	1.678	1.673	1.795	1.625	1.496	1.386	1.749	186%	
Bariloche - Campinas			2.010	7.881	16.073							1.947	4.010	4.020	2.214	1.275	1.458	1.149	104%
Rosario - Recife				10.892	15.966	1.322	1.336	1.272	1.302	1.190	1.440	1.219	1.603	1.288	1.260	1.638	1.096	47%	
Córdoba - Recife				13.573	15.780	1.296	1.004	1.607	1.205	1.068	1.498	1.073	1.435	1.371	1.252	1.377	1.514	16%	
Córdoba - Salvador		2.382	21.355	19.538	12.677	2.172	1.964	1.525				893	1.526	1.210	971	1.389	1.027	-35%	
Resto	39.336	87.315	113.793	220.370	113.187	39.701	28.609	12.654	4.593	2.707	2.305	3.299	3.368	2.960	3.475	3.602	5.834	-49%	188%

A excepción de algunas puntuales que presentan variaciones interanuales positivas, como ser Córdoba - Río de Janeiro, Mendoza - San Pablo, Rosario - Río de Janeiro y los vuelos entre Córdoba y Rosario con Recife, el general de las rutas muestra desempeños negativos en el 2019 y algunas se han dejado de volar, como ser los casos de Neuquén - Santiago, Rosario - Santiago, Rosario - San Pablo. Por el lado positivo, Bariloche pasó a tener vuelos regulares todo el año hacia Brasil (vuelo a Campinas, operado por Azul), cuando antes sólo eran estacionales en los meses de invierno.

De igual manera que como se hizo con los vuelos domésticos, se presenta la evolución del factor de ocupación en vuelos internacionales desde enero 2015 al cierre del año 2019:

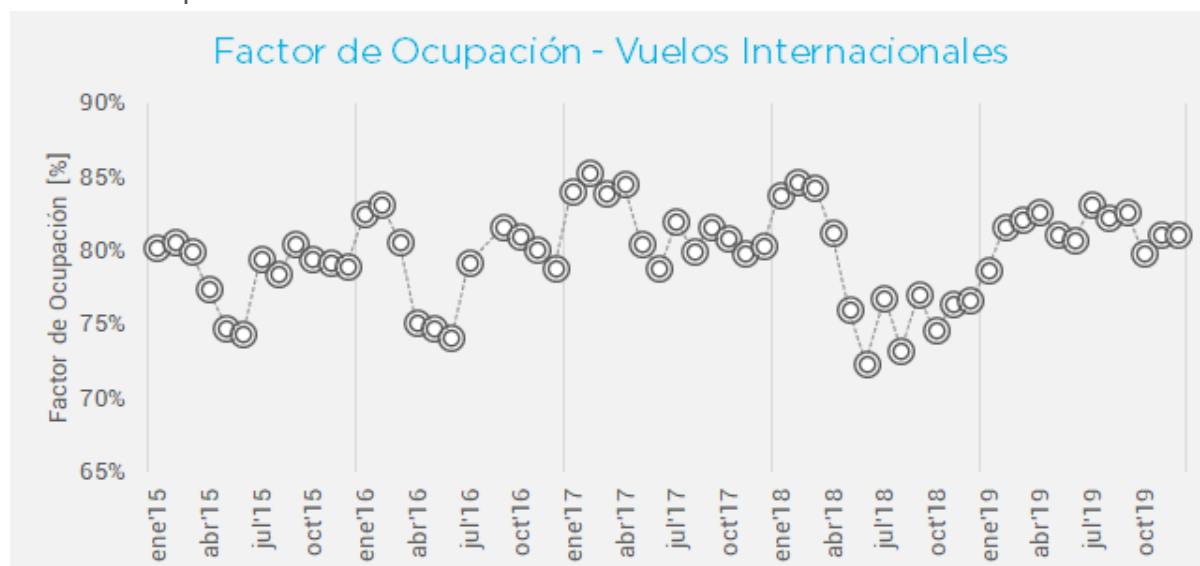


Gráfico 49. Factor de ocupación promedio en vuelos internacionales - 2015 a 2019

En este caso, el achatamiento de la curva a lo largo del 2019 se corresponde con un mejor manejo de la oferta de asientos por parte de las compañías para al responder rápidamente ante una demanda a la baja (en comparación contra 2018). Esto se hizo en algunos casos con ajuste en la cantidad de frecuencias o variando directamente la cantidad de asientos disponibles para la venta (utilizando otro tipo de aeronave).

Perfil del Pasajero

Continuando con los pasajeros en vuelos internacionales, se puede aprovechar información disponible respecto al perfil de pasajero en dichos servicios. En este caso, diferenciaremos al argentino del extranjero en función de su nacionalidad (y no de su país de residencia) y observando los registros en los despegues desde Argentina (para evaluar aquellos que han venido por un determinado tiempo, sea por ocio u otras razones, y se han vuelto a sus respectivos países de origen).

En primer lugar, el Gráfico 50 a continuación muestra qué porcentaje representa cada nacionalidad sobre el total de pasajeros extranjeros, tanto a nivel país como agrupados por continente:

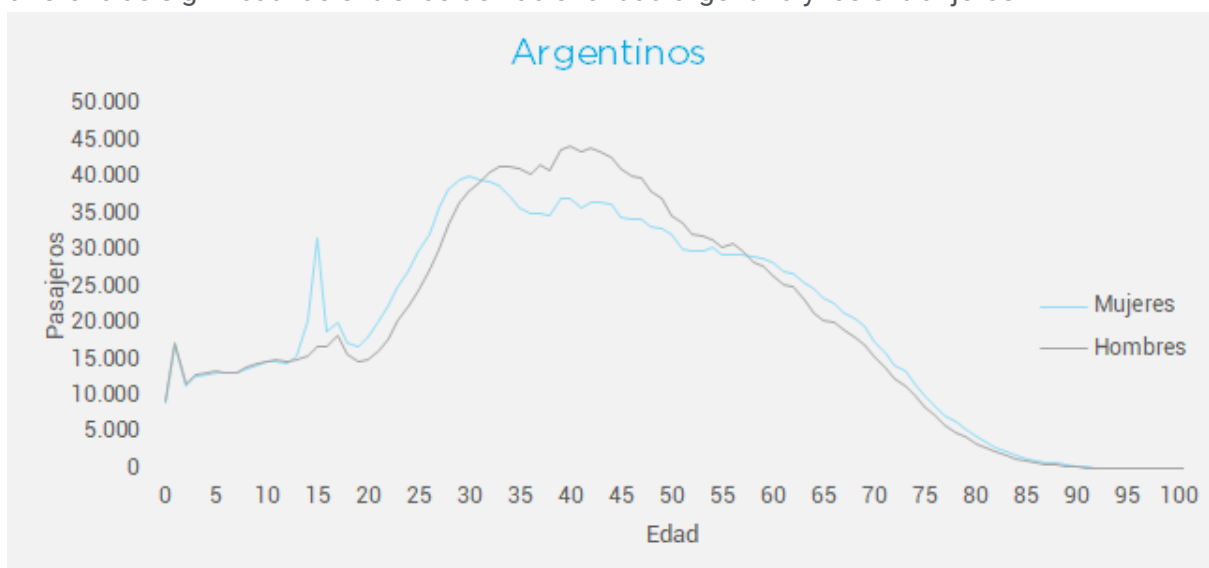


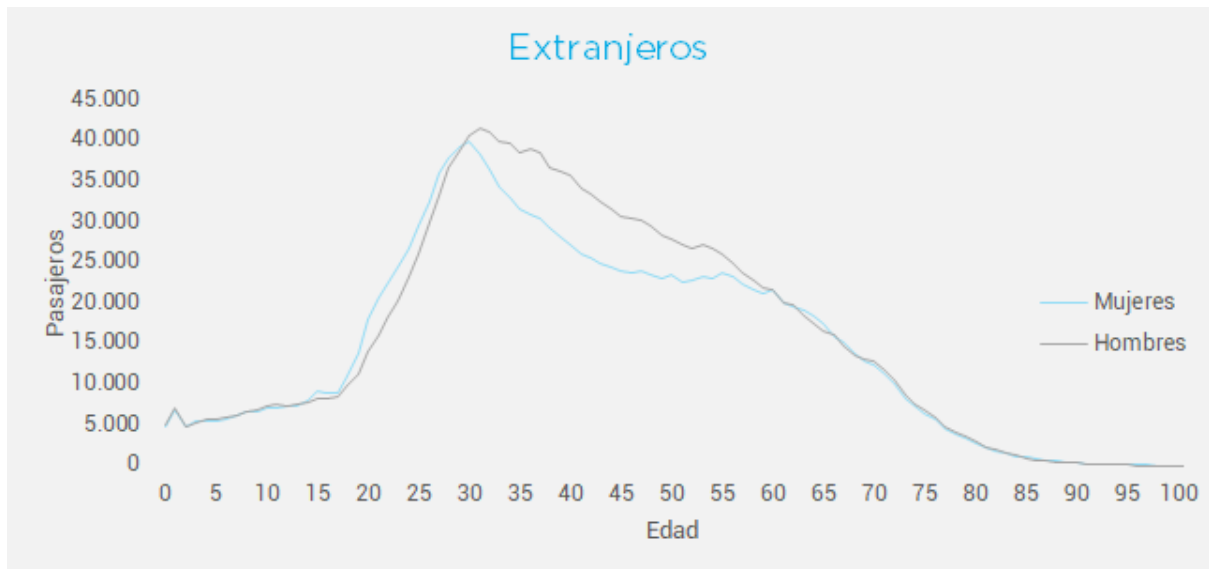
Gráfico 50. Nacionalidades (TOP20) de los pasajeros extranjeros en vuelos internacionales - 2019

Los valores que se observan para cada país son, tal como es esperable, bastante coincidentes con los destinos finales según se ha mostrado previamente, siendo las personas de los países de la región los que más vienen a la Argentina, así como estadounidenses y españoles completando la lista de los primeros 5.

En cuanto a la agrupación por continente, claramente es Sudamérica la región predominante en términos de la nacionalidad de pasajeros que arriba a la Argentina, con prácticamente el 60% de los casos, seguido por Europa con el 20% y Norteamérica con el 14%.

Otra forma de caracterizar a los pasajeros es por su edad y género. En este caso, se observan diferencias significativas entre los de nacionalidad argentina y los extranjeros:





A simple vista, en términos generales, se ve que para el caso de los argentinos, la curva de distribución es bastante más achatada que en el caso de los extranjeros: los argentinos que más viajan son aquellos entre los 30 y los 50 años, mientras que, en el resto, el pico máximo se da en el rango entre 25 y 35 para luego decrecer en forma continuada. Por otro lado, en ambos casos se observan diferencias a partir de los 30 años entre hombres y mujeres, que dejan de existir a partir de los 60 años.

Por último, entre los argentinos destaca por sobre todas las cosas, el pico en las mujeres de 15 años (todas con destino a Estados Unidos).

Resultados por Aeropuerto

En última instancia, se pretende mostrar las rutas y cantidad de pasajeros que han embarcado y desembarcado en cada aeropuerto del país a lo largo del año.

En primer lugar, se presenta un ranking con los 20 principales aeropuertos del país en término de su número de movimientos (despegues + aterrizajes) y pasajeros (embarcados + desembarcados), en servicios comerciales regulares y no regulares:

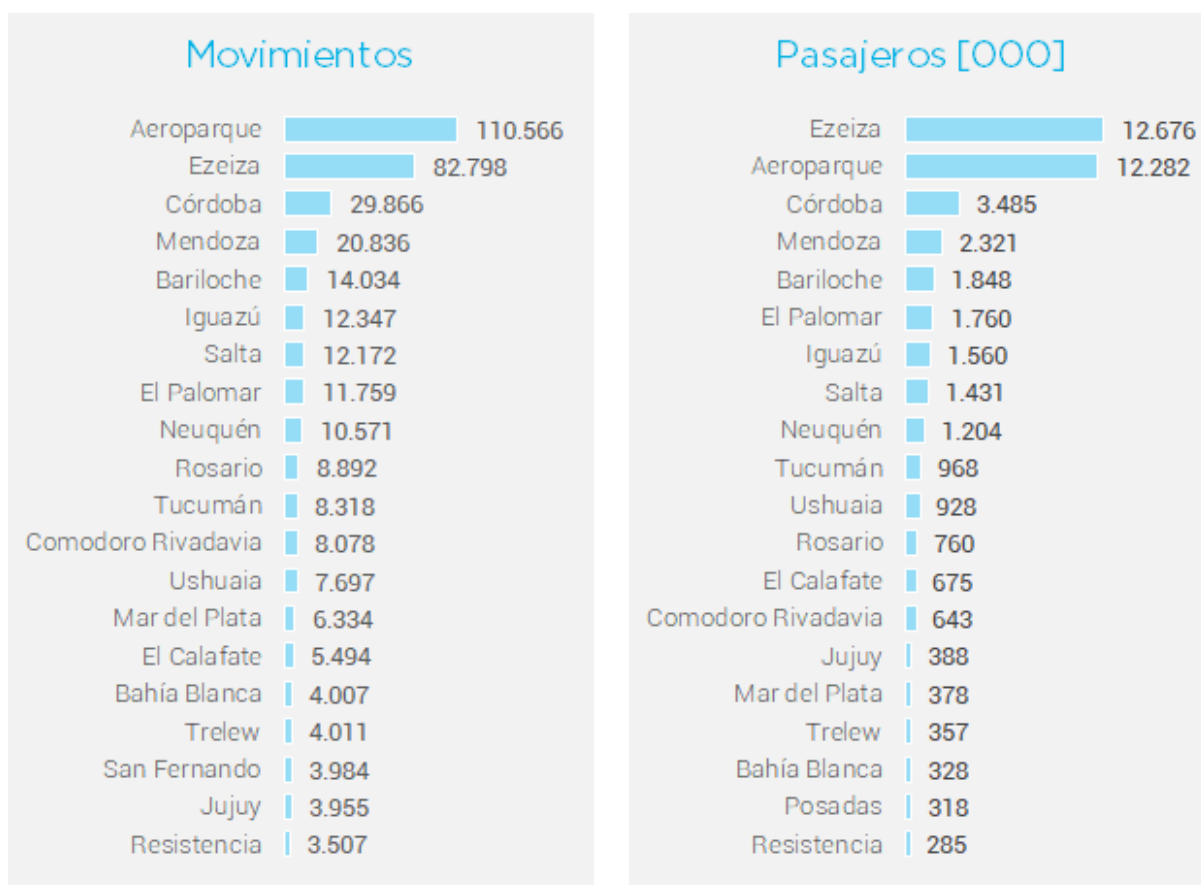


Gráfico 51. Ranking TOP20 en término de cantidad de movimientos y pasajeros por aeropuerto - 2019

Son nueve los aeropuertos que han superado la barrera del millón de pasajeros en un año 2019.

Entre los que más han crecido en forma interanual, se encuentra en primer lugar El Palomar, con una variación positiva del 142%; Iguazú, que creció 42% contra el 2018 y Salta, que registró un 29% más de pasajeros que el año anterior.

Por el lado opuesto, San Juan marcó una baja en torno al 29%, consecuencia principalmente de haber estado cerrado por obras entre abril y mayo; Puerto Madryn, con una caída de 21% en sus pasajeros y Bahía Blanca, con 19%. En el caso de Madryn, parte de la baja se podrá explicar por una reducción en la oferta de Andes hacia ese destino, con la suspensión de varios vuelos a partir de los últimos días de octubre. Por su parte, Flybondi dejó de volar a Bahía Blanca desde El Palomar en mayo, reduciendo así la oferta hacia esta ciudad acompañada con una disminución en la cantidad de pasajeros de Aerolíneas Argentinas del 15% respecto del 2018.

El cese de operaciones de Avianca Argentina repercutió sobre el nivel de pasajeros de los aeropuertos de Mar del Plata y Santa Fe, mientras que la reducción de la oferta de Andes afectó principalmente el número global de Aeroparque, Bariloche, Córdoba e Iguazú.

El Gráfico 52 muestra el porcentaje de variación para cada aeropuerto, en término de pasajeros embarcados y desembarcados de vuelos regulares y no regulares, entre el año 2019 y el 2018. En la izquierda, aquellos con crecimientos por encima de la media nacional. Se marcan, además, las variaciones para el promedio del país, así como para el conjunto de los aeropuertos del Área Metropolitana de Buenos Aires:

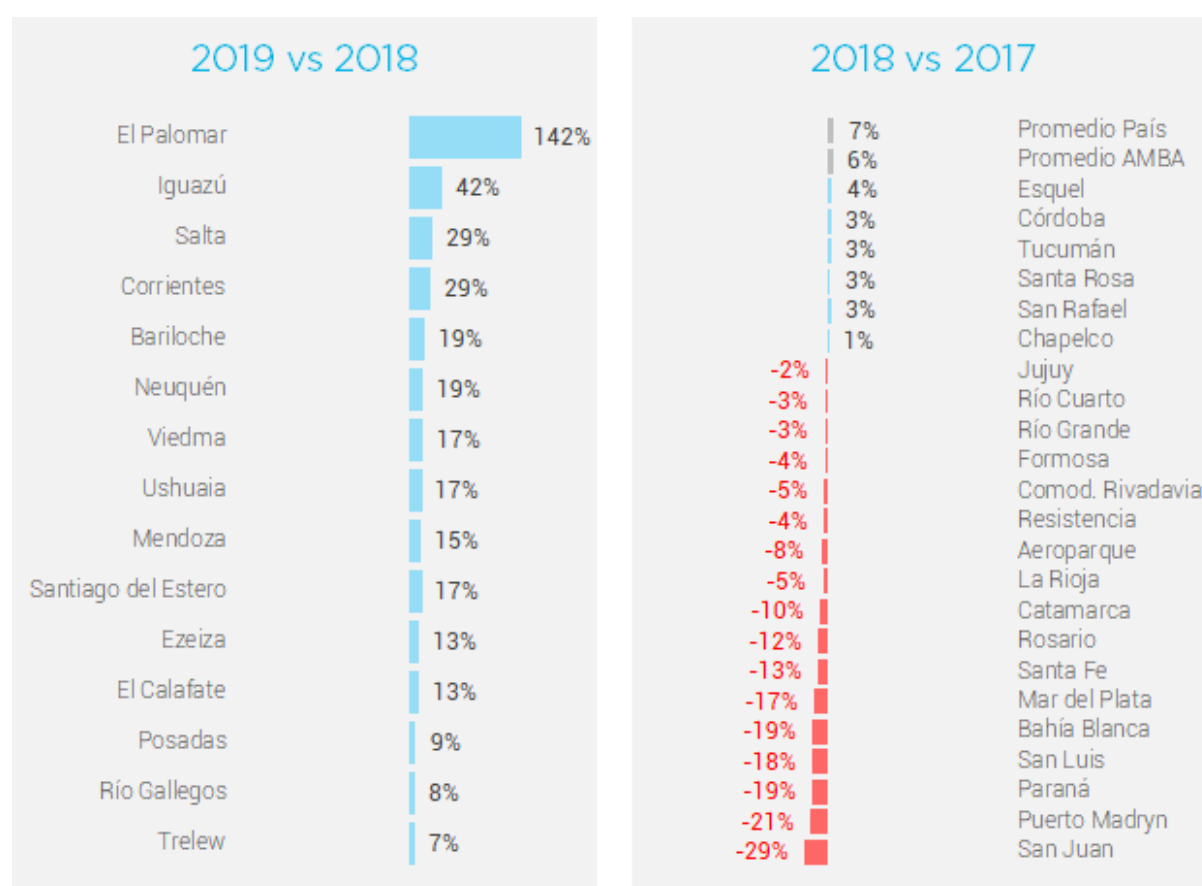


Gráfico 52. Variación pasajeros embarcados y desembarcados 2019 vs 2018 por aeropuerto.

Para reflejar el detalle de los vuelos domésticos e internacionales, se presentan sendas tablas equivalentes a aquellas para pasajeros totales embarcados y desembarcados. La Tabla 11 muestra el número para vuelos de cabotaje, mientras que la Tabla 12, para los internacionales.

Pasajeros CABOTAJE [000]	Ene-Dic 2015	Ene-Dic 2016	Ene-Dic 2017	Ene-Dic 2018	Ene-Dic 2019	2019 Ene	2019 Feb	2019 Mar	2019 Abr	2019 May	2019 Jun	2019 Jul	2019 Ago	2019 Sep	2019 Oct	2019 Nov	2019 Dic	Δ 2019 vs. 2018	Δ 2019 vs. 2015
01 - Aeroparque	9.935	9.210	10.570	11.025	11.545	1.005	915	1.017	892	913	872	1.100	1.054	973	957	925	913	5%	29%
02 - Córdoba	1.309	1.512	1.937	2.406	2.744	228	221	244	222	224	221	253	240	222	216	223	229	14%	100%
03 - Bariloche	843	1.116	1.265	1.513	1.810	165	133	124	98	93	116	239	237	176	139	137	151	20%	115%
04 - Mendoza	1.042	803	1.243	1.411	1.009	137	128	156	158	167	143	164	155	148	154	153	145	28%	74%
05 - Iguazú	862	890	999	1.101	1.555	133	124	128	119	116	118	146	137	127	132	137	139	41%	81%
06 - El Palomar			0	724	1.515	102	95	95	103	116	118	158	154	133	137	136	167	100%	
07 - Salta	784	889	1.005	1.034	1.355	98	91	100	95	109	110	134	130	120	123	127	118	31%	73%
08 - Neuquén	711	751	851	978	1.176	83	78	90	87	103	100	117	108	103	104	102	100	20%	65%
09 - Ezeiza	677	866	857	916	1.160	87	83	88	99	92	96	109	104	95	102	105	100	27%	71%
10 - Ushuaia	688	752	796	788	921	110	93	77	50	41	41	71	69	70	81	100	118	17%	34%
11 - Tucumán	582	655	534	841	905	73	67	73	68	79	71	91	84	82	77	71	68	8%	55%
12 - El Calafate	626	621	603	598	675	94	79	71	50	26	19	28	29	43	71	81	86	13%	8%
13 - Comod. Rivadavia	566	562	618	674	643	57	54	56	52	55	53	60	52	49	52	50	53	-5%	14%
14 - Jujuy	199	219	261	392	388	35	31	33	31	33	30	36	33	34	33	31	29	-1%	95%
15 - Rosario	209	230	293	352	383	29	26	29	28	33	30	35	34	33	34	35	37	9%	83%
16 - Mar del Plata	183	194	200	454	378	61	50	34	29	26	22	24	26	24	23	25	32	-17%	107%
17 - Trelew	222	227	277	333	357	29	25	25	22	21	21	26	28	36	47	45	34	7%	61%
18 - Bahía Blanca	295	302	393	403	328	27	26	32	31	34	28	29	27	25	24	22	23	-19%	11%
19 - Posadas	175	173	208	291	318	25	23	27	28	29	27	31	30	27	24	23	25	9%	82%
20 - Resistencia	258	215	316	297	281	17	15	22	24	27	27	29	23	28	24	24	22	-6%	9%
21 - Río Gallegos	290	255	248	233	251	23	22	23	19	20	20	23	22	18	20	19	21	8%	-13%
22 - Corrientes	18	68	96	156	201	16	18	17	17	19	15	16	20	15	15	15	16	29%	
23 - San Juan	176	329	212	197	149	11	12	17			17	17	17	16	15	13	13	-24%	-15%
24 - Río Grande	154	140	150	152	148	14	12	14	13	12	11	15	11	12	12	10	12	-3%	-4%
25 - Chapdelco	58	79	103	144	145	15	12	11	9	7	7	19	23	13	9	9	11	1%	151%
26 - Santiago del Estero	62	69	97	121	142	11	11	14	13	13	11	13	12	12	12	10	10	17%	127%
27 - Formosa	94	94	106	109	105	8	8	9	9	9	9	10	10	10	9	8	8	-4%	11%
28 - Santa Fe	73	64	37	108	94	8	9	11	10	11	7	7	7	7	7	5	4	-13%	29%
29 - Puerto Madryn	47	51	104	101	80	7	7	8	6	7	8	7	7	7	5	4	6	-21%	68%
30 - San Luis	59	93	89	90	73	6	6	8	7	7	6	7	6	6	5	5	5	-18%	25%
31 - La Rioja	49	54	73	67	64	4	4	6	6	6	6	6	5	5	5	5	5	-5%	31%
32 - Paraná	37	42	104	73	59	3	4	5	5	6	5	5	6	5	5	5	4	-19%	58%
33 - Catamarca	40	42	62	62	56	4	4	5	5	6	5	5	5	5	4	4	4	-10%	42%
34 - San Rafael	42	56	54	52	53	5	4	4	4	4	4	6	6	4	4	4	4	3%	29%
35 - Esquel	44	47	59	51	53	5	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4%	22%
36 - Santa Rosa	27	31	46	47	48	3	3	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	3%	80%
37 - Viedma	25	28	37	34	40	3	3	4	3	3	3	4	4	4	3	4	3	17%	60%
38 - Río Cuarto	0	12	54	38	36	2	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	2	-3%	
39 - Termas Río Hondo	3	1	154	21	8	0	0	1	1	1	2	1	1	1	1			-60%	185%
40 - Reconquista	1	2	3	9	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-65%	148%
Otros	12	7	6	5	5	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0		

Tabla 11. Pasajeros embarcados y desembarcados por aeropuerto, vuelos domésticos.

Pax INTERNACIONALES [000]	Ene-Dic 2015	Ene-Dic 2016	Ene-Dic 2017	Ene-Dic 2018	Ene-Dic 2019	2019 Ene	2019 Feb	2019 Mar	2019 Abr	2019 May	2019 Jun	2019 Jul	2019 Ago	2019 Sep	2019 Oct	2019 Nov	2019 Dic	Δ 2019 vs. 2018	Δ 2019 vs. 2015
TOTAL	11.725	12.825	14.667	15.008	14.349	1.485	1.313	1.329	1.153	1.133	1.095	1.244	1.181	1.124	1.094	1.051	1.148	-4%	22%
Subtotal AMBA	10.750	11.593	12.659	12.648	12.494	1.258	1.116	1.137	1.014	999	958	1.086	1.034	992	965	922	1.013	-1%	16%
Peso Relativo [%]	92%	90%	86%	84%	87%	85%	85%	86%	88%	88%	87%	87%	88%	88%	88%	88%	88%	3 pp	-5 pp
Ezeiza	8.724	9.190	9.458	10.300	11.514	1.042	926	955	971	960	922	1.039	992	952	922	878	955	12%	32%
Aeroparque	2.026	2.403	3.201	2.343	736	194	170	161	24	23	19	22	22	23	23	24	31	-69%	-64%
El Palomar			4	245		22	21	21	19	16	17	24	20	17	20	20	27		
Subtotal INTERIOR	975	1.232	2.008	2.360	1.855	227	197	192	139	135	137	158	147	132	129	129	135	-21%	90%
Peso Relativo [%]	8%	10%	14%	16%	13%	15%	15%	14%	12%	12%	13%	13%	12%	12%	12%	12%	12%	-3 pp	5 pp
Córdoba	546	653	917	965	740	91	83	76	52	50	53	57	57	55	55	54	58	-23%	36%
Mendoza	249	242	516	614	513	57	49	51	39	41	42	39	39	37	40	39	39	-16%	106%
Rosario	144	248	438	513	377	48	43	46	34	30	27	28	26	24	24	23	24	-27%	162%
Salta	30	48	79	74	76	12	9	8	6	6	6	6	5	5	5	4	5	4%	159%
Tucumán	1	0		97	63	12	9	6	4	4	4	4	4	4	3	4	4	-34%	
Bariloche	1			34	38	0	0	0	0		2	19	11	2	1	1	1	14%	
Neuquén	0	0		38	28	3	2	3	3	3	3	3	3	3				-26%	
Ushuaia	1			7	7	3	2	1				0	0	0		0	1	0%	
Iguazú	0	1		0	5	0	0	0	0		0	0	1	1	1	1	1		
Otros	4	37	13	19	8	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1		

Tabla 12. Pasajeros embarcados y desembarcados por aeropuerto, vuelos internacionales.

En esta última tabla, se evidencia que El Palomar, Tucumán, Bariloche, Ushuaia e Iguazú no operaban vuelos internacionales sino hasta 2018. En el caso de Neuquén, LATAM bajó la conexión con Santiago en octubre.

CONCLUSIONES

A lo largo del año 2019 se verifica una desaceleración de la curva de los pasajeros transportados. Dicha curva que caracterizó un por crecimiento sostenido desde 2003 hasta el 2018 a un ritmo promedio de 7.30%. En el año 2019 solo creció poco menos del 4% llevando el porcentaje acumulado al valor promedio de 7.11% en el lapso de 17 años. El crecimiento en los pasajeros de cabotaje transportados en 2019 respecto al año anterior del casi el 13% (1.8 millones) que supera la merma de pasajeros internacionales supera al 4% respecto al 2018 (0,6 millones).