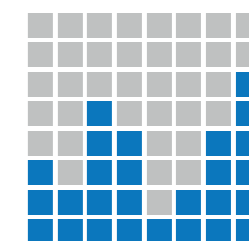


ANUARIO ESTADÍSTICO **2018**

ANUARIO **ESTADÍSTICO** 2018





ÍNDICE

Notas generales	2
Notas metodológicas	2
La Revolución de los Aviones	5
ANAC	7
Dirección Nacional de Transporte Aéreo	7
Dirección de Estudios de Mercado y Estadística	7
Resumen 2018	8
Hitos 2018	10
Vuelos	16
Composición	18
Evolución 2001 - 2018	19
Rutas	23
Asientos	26
Flota	28
Pasajeros	33
Evolución 2001 - 2018	35
Resultados por Aerolínea	39
Vuelos Domésticos	40
Aerolíneas Low Cost	41
Vuelos Internacionales	43
Cuota de Mercado	45
Factor de Ocupación	50
Rutas	53
Rutas más demandadas	54
Destinos domésticos	54
Destinos internacionales	56
Resultados por Aeropuerto	62
Conclusiones	71



LA REVOLUCIÓN DE LOS AVIONES

El transporte aéreo es un motor esencial para el desarrollo. Argentina es el octavo país más grande del mundo, por lo que conectar a sus provincias entre sí y con el exterior es indispensable para crear oportunidades haciendo crecer las economías regionales, las industrias ligadas al transporte y el turismo. Se trata de generar empleos que permitan a las personas permanecer en el lugar que nacieron y no se vean forzadas a mudarse a otras ciudades en búsqueda de oportunidades.

Para eso, se definió una política con un objetivo ambicioso: duplicar la cantidad de personas que viajan en avión dentro de la Argentina. Un gran desafío que ya está en marcha y dando pasos firmes día a día. Este plan tiene tres pilares, con los que se avanza de forma conjunta: el crecimiento de Aerolíneas Argentinas; el ingreso de nuevas líneas aéreas acompañado del crecimiento de las existentes; y por último, la modernización de la infraestructura aeroportuaria junto con el rediseño del espacio aéreo y la mejora en su gestión.

Mientras que los países vecinos de la región en los últimos 15 años multiplicaron la cantidad de pasajeros aéreos por tres o por cuatro (el más impactante es el caso de Brasil que gracias a la contribución de las low cost y de otras líneas, pasó de 20 millones de pasajeros aéreos anuales a más de 100 millones), Argentina prácticamente no creció o no lo hizo en magnitud semejante. Esto ocurrió porque el ingreso de nuevas líneas aéreas estuvo prácticamente congelado, porque no se firmaban acuerdos bilaterales para aumentar frecuencias con otros países y porque las líneas aéreas que estaban en el país se encontraban con trabas en su operación cotidiana. La experiencia en el mundo es que cuando llegan nuevas compañías, ofreciendo menores precios y más alternativas, no sólo crecen éstas, sino también crecen fuertemente las que ya están.

A partir de estimaciones de la demanda de viajes y su distribución por origen y destino, se observa un potencial de 12 millones de pasajeros que aún no son servidos por servicios aéreos en larga distancia y, abierto por provincias, ciertas geografías crecerían en forma exponencial si se satisficiera. En ese sentido, el Ministerio de Transporte apuesta por el federalismo en la planificación y conectividad, lo que implica que una persona del interior que viaja a otra provincia tenga mayores opciones sin la necesidad de hacer trasbordo en Buenos Aires, lo que conlleva un mejor servicio con menores tiempos de vuelo y de espera.

Para poder recibir el creciente número de pasajeros aéreos es necesario modernizar y ampliar la capacidad de nuestros aeropuertos. Se está llevando adelante la inversión más importante que alguna vez se haya hecho en el sector aéreo para potenciar su desarrollo. Este plan integral incluye la modernización de la infraestructura en 30 aeropuertos del país, la incorporación de nueva tecnología de navegación aérea, nuevo equipamiento para la operación logística y otras obras complementarias para mejorar la aviación civil.

El Ministerio de Transporte trabaja para que volar en la Argentina sea accesible para todos, con pasajes más baratos, menores tiempos de espera entre conexiones, más puntualidad, aeropuertos modernos y nueva tecnología para mejorar la experiencia de viaje.



EL TRABAJO DE LA ANAC

La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) es la Autoridad Aeronáutica de la República Argentina, un organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación que tiene como misión normar, regular y fiscalizar la aviación civil argentina, instruyendo e integrando la comunidad aeronáutica. La ANAC es protagonista de la gestión del sistema del Plan de Seguridad Operacional del Estado y, como autoridad aeronáutica, realiza la fiscalización permanente sobre las actividades de las compañías aerocomerciales que operan en el país al tiempo que impulsa y acompaña la renovación del parque aeronáutico. Asimismo, controla y fiscaliza las obras realizadas dentro del plan de inversiones para la infraestructura aeroportuaria existente.

En plena Revolución de los Aviones, con una aviación argentina que ha experimentado un crecimiento sustancial desde 2015, con más empresas en el sector, aumento del turismo y su consecuente generación de empleo, la política aerocomercial permitire a todos los argentinos tener un país más conectado. La ANAC vela por la mayor eficiencia de los servicios de la navegación aérea de acuerdo a las leyes y normativas nacionales y a los convenios internacionales suscriptos, a fin de promover un sistema aeronáutico con estándares óptimos de seguridad operacional y de contribuir con la integración nacional, regional e internacional. Este organismo se proyecta a través del desarrollo y la promoción de las actividades aerocomerciales, tendiente a lograr previsibilidad, eficiencia y continuidad en todas las operaciones aéreas.

En línea con los objetivos de simplificación y desburocratización del Estado propuestos por el Gobierno Nacional, la ANAC trabaja al servicio de la comunidad en pos de optimizar los recursos y brindar mayor eficiencia en el trabajo diario, acompañando al Ministerio de Transporte en los objetivos de la Revolución de los Aviones. Cada vez hay más aerolíneas, más aviones y más gente volando y el rol de la ANAC como órgano de regulación y vigilancia es fundamental para que la modernización y el desarrollo del sistema aeronáutico se lleve adelante siguiendo los más altos estándares de seguridad operacional.

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE MERCADO Y ESTADÍSTICA

Dentro de la ANAC se encuentra el Departamento de Mercado y Estadísticas, que funciona como nexo coordinador entre los distintos organismos pertenecientes a la órbita de la aviación dentro del Ministerio de Transporte de la Nación (ANAC - EANA - JIAAC - ORNSA) en lo que refiere a la estadística comercial y operativa de cada uno de ellos. Con criterios comunes, una forma de trabajo homogénea y una comunicación unificada y simplificada entre las partes, este departamento se encarga de elaborar los informes estadísticos del sector. A su vez, establece los medios de intercambio de información con los clientes (aerolíneas que operan vuelos regulares y no regulares, así como usuarios y explotadores de servicios de aviación general) que sean funcionales y sencillos y permitan una correcta administración de los datos de las compañías, su estudio y análisis.



INTRODUCCIÓN

En el anuario estadístico 2018 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.
- Hasta la regularización de la operación comercial de el aeropuerto de El Palomar, los datos cargados en el sistema no reflejan fehacientemente la realidad. En consecuencia, los valores correspondientes a los meses enero a marzo, inclusive, fueron replicados a partir de la operación registrada en el aeropuerto que servía de contraparte en el vuelo. Es decir, el registro correspondiente a un despegue de El Palomar, se estimó en función de los datos del aterrizaje en el aeropuerto de destino y viceversa.
- Por problemas técnicos en su sistema, el Aeropuerto Internacional de Puerto Iguazú no informó sus operaciones para el período comprendido entre el 24 de noviembre al cierre del año.
- Igual situación aplica al Aeropuerto de Sauce Viejo (Santa Fe) para el mes de diciembre.
- En estos dos casos, y de igual manera que con El Palomar, los datos de los vuelos fueron estimados a partir de los registros complementarios en el aeropuerto de origen o destino.
- En todos los casos anteriores, se estimó una duración promedio de vuelo de 90 minutos.
- 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.

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 - B + B - 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, 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 2018. 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".



La Argentina es un país cada vez más conectado. Sólo en el último año hay 33 nuevas conexiones domésticas y 27 internacionales, sean rutas que no eran operadas o casos donde se ha sumado un nuevo jugador y, a diciembre 2018, se cuenta con un total de 278 conexiones, entre cabotaje e internacionales. En los últimos 3 años, en el total hay 95 rutas más en el mapa aéreo y, entre ellas, 52 conectan sin pasar por los aeropuertos del Área Metropolitana de Buenos Aires (Aeroparque, Ezeiza y El Palomar). En este aspecto, las conexiones directas entre ciudades del interior se han incrementado un 61% en los últimos 3 años, pasando de 28 a 45, mientras que las internacionales se han triplicado: en 2018 existen 49 cuando en 2015 sólo había 14. Tucumán, Neuquén y Bariloche ahora conectan con el exterior, cosa que no sucedía 3 años atrás. Otra muestra de ello es la cantidad de aerolíneas que operan en los distintos aeropuertos entre vuelos regulares y estacionales: en Córdoba pasaron de 5 a 11 en 3 años, en Mendoza, pasaron de 3 a 10; Bariloche de 3 a 7 y Rosario, de 4 a 6. Esto conlleva nuevas conexiones y más turismo. Un caso que destaca, por ejemplo, es el de los vuelos en temporada invernal desde Brasil a Bariloche, donde la totalidad de los pasajeros fueron extranjeros.

Más de 1,65 millones de personas han volado en servicios domésticos sin la necesidad de conectar vía Aeroparque, Ezeiza o El Palomar, significando un crecimiento del 110% respecto del 2015, cuando el número apenas superó los 788 mil pasajeros. Además, las provincias están más conectadas con el exterior en forma directa: 2,36 millones de pasajeros volaron desde y hacia ciudades del interior del país sin conectar con Buenos Aires, superando los 2,01 millones del 2017 en 17% y a los 976 mil del 2015 en 140%.

Aerolíneas Argentinas cierra el año 3% por encima del 2017 en lo que refiere a pasajeros domésticos. En el 2018 fueron prácticamente 13 millones de personas las que han elegido Aerolíneas Argentinas para sus viajes de cabotaje e internacionales, prácticamente en el mismo nivel que el año anterior. Y, entre el 2015 y el 2018, más de 2,4 millones de personas se han sumado a volar con la compañía estatal.

Por su parte, LATAM Argentina transportó 233.000 pasajeros en el mes de diciembre, creciendo 23% respecto de diciembre 2017 revirtiendo la tendencia negativa luego de varios meses. En vuelos regionales, sin embargo, ha crecido 9% contra el año 2017, abriendo nuevas rutas desde el interior del país con los países de la región. Andes culminó el 2018 superando la barrera del millón de pasajeros transportados por primera vez en su historia, y marcando un crecimiento del 64% contra el 2017 en término de pasajeros domésticos e internacionales. Su demanda se multiplicó por 6 en los últimos 3 años, cuando apenas superaba los 170 mil pasajeros en total. Avianca Argentina, con más de 214 mil pasajeros en el año, continúa afianzándose en el mercado argentino, uniendo Reconquista (aeropuerto que no tenía vuelos regulares desde el 2001) y Rosario con las ciudades de Buenos Aires y Mar del Plata.



HITOS 2018

Enero

mar. 02

- Aerolíneas Argentinas incorpora una nueva aeronave a su flota (LV-GVE)

mié 03

- LATAM comienza a volar la ruta que une Bariloche y Santiago de Chile

jue 04

- Gol comienza a volar la ruta que une Córdoba y Recife

lun 15

- Arriba a Argentina el primer avión de Norwegian Argentina (LV-HQH, "Astor")

vie 26

- Vuelo inaugural de Flybondi (FO 5432) entre Córdoba y Puerto Iguazú
- Aerolíneas Argentinas incorpora una nueva aeronave a su flota (LV-HKU)
- Norwegian Argentina obtiene el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA)

sáb 27

- Flybondi comienza a volar la ruta que une Córdoba y Bariloche

lun 29

- Flybondi comienza a volar la ruta que une Córdoba y Mendoza

mar 30

- Flybondi comienza a volar la ruta que une Mendoza y Bariloche

mié 31

- Enero cierra como el mejor mes de la historia en término de pasajeros en vuelos internacionales: 1,53 millones

Febrero

jue 01

- Flybondi comienza a volar la ruta que une Mendoza y Puerto Iguazú
- Reapertura del aeropuerto de Sauce Viejo, Santa Fe, luego de 6 meses cerrado por obras

mié 07

- Comienza a operar la nueva torre del Aeroparque Jorge Newbery

vie 09

- Vuelo inaugural desde el Aeropuerto de El Palomar (FB 5002) con destino a Córdoba

jue 15

- Vuelo inaugural de la ruta Londres Gatwick a Buenos Aires por Norwegian UK

vie 16

- Arriba a Argentina el segundo avión de Flybondi (LV-HFR, "Arturo")

dom 25

- Aerolíneas Argentinas incorpora una nueva aeronave a su flota (LV-HKV)

lun 26

- Flybondi comienza a volar las rutas que unen El Palomar con Bariloche y Neuquén

mié 28

- Flybondi comienza a volar la ruta que une El Palomar con Tucumán



Marzo

sáb 03

- Arriba a Argentina el tercer avión de Flybondi (LV-HKR, "Hari")

lun 05

- Andes inaugura las rutas que une Aeroparque con Comodoro Rivadavia

jue 08

- Vuelo inaugural de la ruta Adís Abeba a Buenos Aires por Ethiopian Airlines, con 100% de tripulación femenina

mié 22

- Puesta en funcionamiento del nuevo ILS en el aeropuerto de Neuquén

vie 24

- Azul Linhas Aéreas inaugura sus rutas entre Recife y las ciudades de Córdoba y Rosario

dom 25

- LATAM inaugura su ruta entre Mendoza y San Pablo

lun 26

- Andes Líneas Aéreas lleva a 214 familiares de soldados caídos en batalla desde Buenos Aires a las Islas Malvinas en dos de sus MD83

mar 27

- American Airlines anuncia sus rutas que unirán Córdoba con Miami y Buenos Aires con Los Ángeles

mié 28

- Audiencia pública por obras de modernización y ampliación del Aeropuerto de El Palomar Flybondi comienza a volar las rutas que unen El Palomar con Corrientes y Jujuy

Abril

lun 02

- Avianca inaugura su ruta entre Mendoza y Lima

mar 10

- Se levanta la medida cautelar que regía sobre el aeropuerto de El Palomar

dom 15

- Cierre del Aeropuerto Internacional de Salta Martín Miguel de Güemes para trabajos en sectores de pista y terminal

- Cierre del Aeropuerto Internacional de Puerto Iguazú para trabajos de mantenimiento en la pista

lun 16

- Concreción de los trabajos de reconstrucción de la pista principal (11/29) del aeropuerto de Ezeiza

dom 22

- Inauguración de la primera etapa del nuevo Aeropuerto Internacional General Enrique Mosconi, en Comodoro Rivadavia

lun 23

- Inauguración de las puertas biométricas de control automatizado en los sectores de Migraciones del Aeropuerto Internacional de Ezeiza



Mayo

jue 03

- Comienza la primera etapa de la des-regionalización del Aeroparque Jorge Newbery
- Air Canada comienza a operar su vuelo entre Toronto y Buenos Aires en forma directa

dom 06

- Reapertura del Aeropuerto Internacional de Salta Martín Miguel de Güemes

vie 11

- Aerolíneas Argentinas pone en funcionamiento el nuevo Hangar 5 en el aeropuerto de Ezeiza
- Inauguran obras por \$700 millones en el aeropuerto de Rosario

sáb 12

- Arriba a Argentina el cuarto avión de Flybondi (LV-HQY, "Valkyria")

mar 15

- Reapertura del Aeropuerto Internacional de Puerto Iguazú
- Flybondi comienza a volar la ruta que une El Palomar con Posadas

vie 25

- Entrada en vigencia de nuevas cartas de aproximación satelital para los aeropuertos de Bariloche y Río Grande

jue 31

- Flybondi comienza a volar la ruta que une El Palomar con Bahía Blanca

Junio

sáb 02

- LATAM comienza a volar la ruta que une Tucumán con San Pablo

mié 06

- Avianca Argentina comienza a volar la ruta que une Aeroparque con el aeropuerto de Sauce Viejo, Santa Fe

sáb 09

- Aerolíneas Argentinas incorpora una nueva aeronave a su flota (LV-HKW)

jue 14

- Comienzo el Operativo Invierno en los aeropuertos de San Carlos de Bariloche, Esquel y San Martín de los Andes

vie 15

- Flybondi comienza a volar la ruta que une El Palomar con Salta

sáb 16

- Arriba a Argentina el quinto avión de Flybondi (LV-HFQ, "Max")
- Ethiopian Airlines comienza a operar a Buenos Aires en forma diaria

mié 20

- Flybondi anuncia que efectuó sus primeros 2.000 vuelos

jue 21

- Entrada en vigencia de nuevas cartas de aproximación satelital para los aeropuertos de Mar del Plata, Puerto Madryn y Trelew.

lun 25

- Paro general de actividades: sólo operan Flybondi y American Airlines. Más de 50 mil pasajeros afectados.

sáb 30

- Cancelaciones y múltiples demoras en Aeroparque y Ezeiza por inclemencias climáticas. Más de 30 mil pasajeros afectados.
- Azul y Gol Linhas Aéreas comienzan sus vuelos de temporada entre San Pablo y Bariloche (desde Viracopos y Guarulhos, respectivamente)



Julio

dom 01

- Azul Linhas Aéreas inaugura sus vuelos non-stop entre Porto Alegre y Córdoba
- Gol Linhas Aéreas comienza sus vuelos de temporada entre San Pablo y Bariloche
- Flybondi comienza a volar la ruta que une El Palomar con Puerto Iguazú

lun 02

- Flybondi comienza a volar la ruta que une El Palomar con Santiago del Estero

mar 03

- Aerolíneas Argentinas inaugura sus vuelos de temporada entre Córdoba y San Martín de los Andes
- Azul Linhas Aéreas inaugura sus vuelos non-stop entre Porto Alegre y Rosario

mié 17

- Avianca Argentina comienza a volar la ruta que une Buenos Aires con Reconquista vía Rosario

mar 31

- Julio cierra como el mejor mes de la historia en vuelos domesticos, con más de 1,35 millones de pasajeros.

Agosto

mié 01

- Eliminación de piso tarifario con dos condiciones: 1. que los pasajes se compren con 30 días de anterioridad, 2. que sean pasajes ida y vuelta
- Promociones aéreas a partir de \$199 el tramo
- Récord de reservas en la web de Aerolíneas Argentinas: 120 mil en un solo día
- Récord histórico: 180 mil pasajes vendidos en un solo día

jue 16

- Finalizan las tareas de reacondicionamiento en el Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (ILS) en el aeropuerto de El Palomar

mar 21

- Se publica la resolución N° 733/2018 del Ministerio de Transporte, mediante la cual se establece la Comisión para la elaboración de un anteproyecto de ley de reforma y actualización del código aeronáutico.

vie 24

- Air Europa comienza a comercializar su ruta que unirá Madrid con Puerto Iguazú

sáb 25

Septiembre

sáb 15

- Flybondi anuncia que alcanzó sus primeros 500.000 pasajeros transportados

lun 17

- Aerolíneas Argentinas comienza sus vuelos de temporada a Mar del Plata desde el interior del país

mar 18

- Aerolíneas Argentinas inaugura sus vuelos a Trelew para la temporada de avistaje de ballenas

lun 24

- Se deroga la Resolución N° 587 de Agosto de 2001 y se le permite a las aerolíneas auto-prestarse servicios de rampa, y prestar servicios a otras empresas de su mismo grupo empresarial.

mar 25

- Paro general de actividades: sólo operan Flybondi y American Airlines. Más de 40 mil pasajeros afectados.

mié 26

- Comienzan las obras en el Aeropuerto Internacional Astor Piazzolla, en Mar del Plata



Octubre

mié 03

- Inauguración de la nueva Terminal de Cargas en el Aeropuerto de Ezeiza

vie 05

- Audiencia Pública 221: nueve compañías solicitan 792 rutas

mar 16

- Vuelo inaugural de Norwegian Argentina (DN 6022) entre el Aeroparque Jorge Newbery y Córdoba

Noviembre

jue 01

- Flybondi comienza a volar la ruta que une Córdoba y la ciudad de Corrientes

mar 06

- Comienzo de las obras de infraestructura para renovar la terminal del aeropuerto de San Juan Domingo Faustino Sarmiento

mie 07

- Flyest comienza sus operaciones regulares uniendo el Aeroparque Jorge Newbery con el Aeropuerto de Sauce Viejo, Santa Fe

jue 08

- Paro dispuesto por los gremios aeronáuticos APLA, UALA, APA, APTA y UPSA
- Edelweiss Air inaugura sus vuelos entre Zurich y Buenos Aires

sab 10

- Arriba a Argentina el segundo avión de Norwegian Argentina (LV-IQZ)

mar 13

- La ANAC habilita a El Palomar como aeropuerto internacional

dom 18

- Comienzo de obras de construcción de dársenas de giro en las cabeceras de la pista del Aeropuerto de Formosa

lun 19

- Norwegian Argentina comienza a volar la ruta que une Neuquén y Puerto Iguazú

mar 20

- Nueva tecnología de detección de rayos en Aeroparque, Ezeiza y El Palomar

lun 26

- Paro dispuesto por los gremios aeronáuticos APLA, UALA, APA, APTA y UPSA

mar 27

- Cancillería comunica que los gobiernos de la República Argentina y el Reino Unido alcanzaron un entendimiento para sumar un nuevo servicio aéreo entre las Islas Malvinas y Brasil, con escala en Córdoba

jue 29

- Comienza la operación restringida en los aeropuertos de El Palomar, Aeroparque y Ezeiza a causa del G20



Diciembre

dom 02

- Arriba a Argentina el tercer avión de Norwegian Argentina (LV-ISQ)

mar 12

- Norwegian Argentina comienza a volar la ruta que une el Aeroparque Jorge Newbery y San Carlos de Bariloche
- Avianca Argentina comienza a volar la ruta que une el Aeroparque Jorge Newbery y Termas de Río Hondo

- Arriba a Salta el vuelo inaugural de Copa Airlines desde Panamá (CMP 122)

mié 13

- Arriba a Argentina el primer avión de JetSMART Argentina (LV-HEK, "Huemul")

dom 16

- LATAM Argentina comienza a volar la ruta que une Salta y Puerto Iguazú

lun 17

- Se lanza la "Feria de Vuelos" con descuentos de hasta 70% en vuelos de cabotaje para volar entre marzo y junio de 2019
- Primer vuelo internacional desde el aeropuerto de El Palomar: FO 5600 con destino a la ciudad de Asunción
- Primer vuelo de JetSMART (Chile) hacia la Argentina: JA 1042 con destino a la ciudad de Mendoza

mar 18

- LATAM Argentina comienza a volar la ruta que une Tucumán y San Carlos de Bariloche

jue 20

- JetSMART Argentina obtiene el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA)
- Flybondi inaugura sus rutas hacia Punta del Este desde Córdoba (FO 5850) y El Palomar (FO 5800)

- Arriba a Buenos Aires el vuelo inaugural de American Airlines desde Los Ángeles (AA 991)

lun 24

- Promociones aéreas a partir de \$1 el tramo + tasas e impuestos

jue 27

- Arriba el primer vuelo de JetSMART (Chile) desde Santiago hacia El Palomar (JA 1003)



OFERTA COMERCIAL

Vuelos

En la Tabla 1, se puede observar el desglose mensual para el 2018 de la oferta de vuelos, entre comerciales de operación regular y no regular y vuelos privados con matrícula local o extranjera.

Vuelos [#]	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
Comercial	22.077	19.480	21.350	19.562	20.033	18.640	22.152	21.896	19.934	21.684	20.234	22.136
Regular	19.737	17.515	19.272	17.995	18.586	17.448	20.669	20.389	18.637	20.023	18.655	20.499
No Regular	2.340	1.965	2.078	1.567	1.447	1.192	1.483	1.507	1.297	1.661	1.579	1.637
Privado	5.218	4.482	5.182	3.869	3.416	3.539	2.996	4.349	3.761	4.185	4.018	4.077
Nacional	4.731	4.061	4.658	3.464	3.108	3.254	2.707	4.014	3.440	3.774	3.577	3.659
Extranjero	487	421	524	405	308	285	289	335	321	411	441	418
TOTAL	27.295	23.962	26.532	23.431	23.449	22.179	25.148	26.245	23.695	25.869	24.252	26.213

Tabla 1. Vuelos por Tipo 2018

Estos valores dan cuenta de un promedio diario de 683 vuelos comerciales y 133 privados. El mes de mayor actividad del 2018 fue enero, con un total de 27.295 vuelos, equivalentes a un promedio de 880 diarios, entre 712 comerciales domésticos e internacionales y 168 privados. En contrapartida, el mes de junio fue en el que se han registrado menos operaciones, con un equivalente diario de 739 vuelos, 622 de ellos de tipo comercial, como se observa en el Gráfico 1:

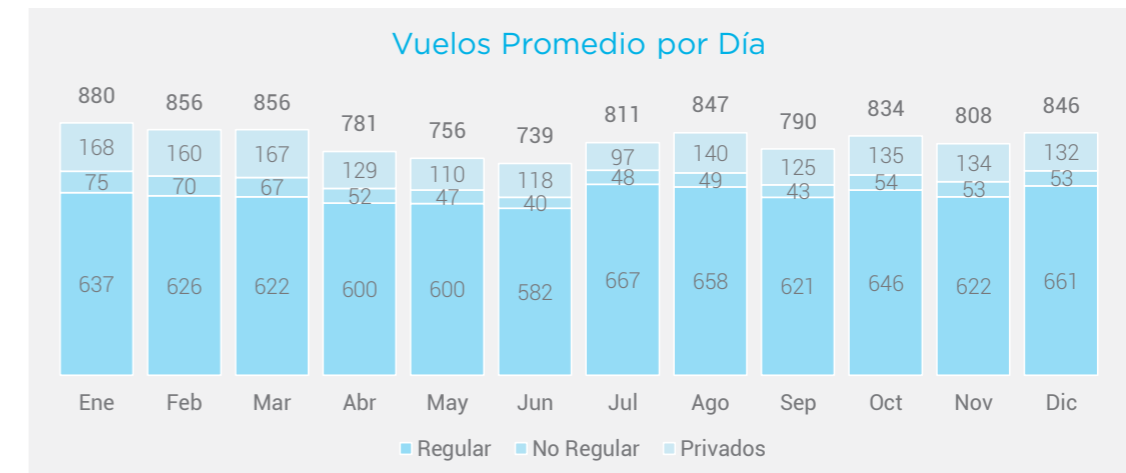


Gráfico 1. Vuelos diarios por mes 2018 por tipo de servicio

En cuanto a la clasificación entre vuelos domésticos e internacionales, la apertura mensual para el año 2018 se muestra en la **Tabla 2:**

Vuelos [#]	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
Cabotaje	15.015	13.667	16.244	13.935	14.126	13.791	15.563	16.833	15.030	16.555	15.238	15.810
Internacional	12.280	10.295	10.288	9.496	9.323	8.388	9.585	9.412	8.665	9.314	9.014	10.403
TOTAL	27.295	23.962	26.532	23.431	23.449	22.179	25.148	26.245	23.695	25.869	24.252	26.213

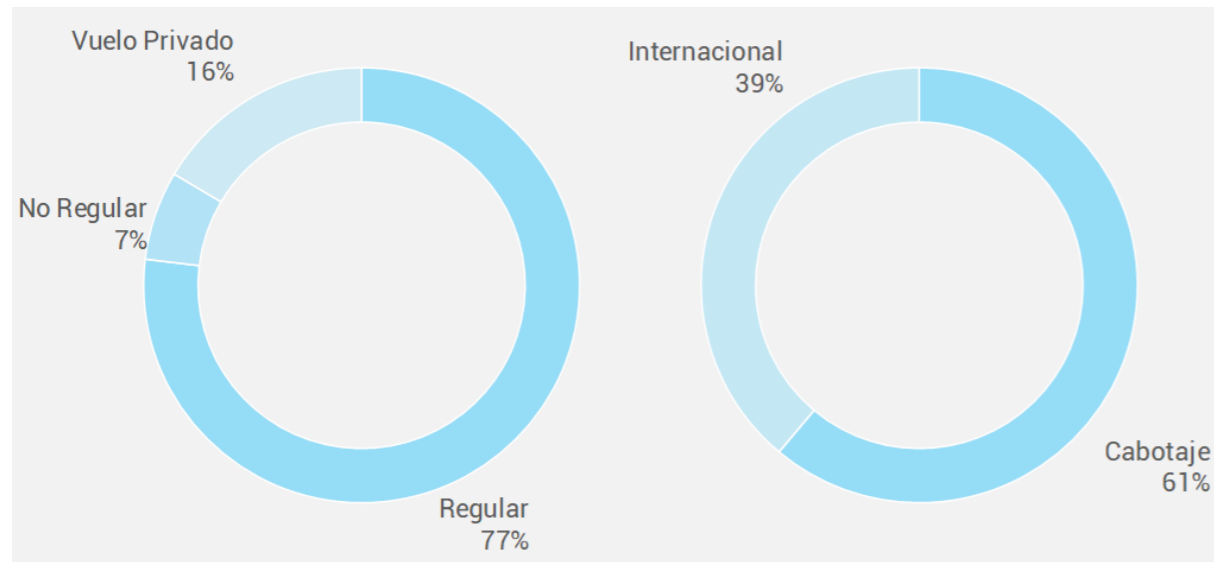
Tabla 2. Vuelos por Origen-Destino 2018





Composición

Del cruce de todos los datos anteriores, se obtiene la matriz de composición de vuelos para el año 2018 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	44%	33%	77%
No Regular	4%	3%	7%
Vuelo Privado	13%	3%	16%
	61%	39%	

Gráfico 4. Composición de vuelos 2018

Evolución 2001 - 2018

Para poner en contexto el año 2018, se lo evaluará contra los datos para el período 2001 - 2018. La Tabla 3 exhibe la evolución de la composición de vuelos para el período en cuestión. El porcentaje que representan los vuelos comerciales sobre el total ha aumentado en forma sostenida por los últimos 11 años:

Vuelos [#]	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Comercial	83%	79%	76%	77%	77%	72%	71%	72%	74%	76%	78%	81%	80%	80%	81%	82%	81%	84%
Regular	72%	70%	65%	67%	65%	59%	58%	58%	62%	66%	68%	71%	72%	72%	73%	74%	73%	77%
No Regular	12%	9%	10%	11%	12%	13%	14%	14%	12%	10%	10%	10%	9%	8%	8%	8%	8%	7%
Privado	17%	21%	24%	23%	23%	28%	29%	28%	26%	24%	22%	19%	20%	20%	19%	18%	19%	16%
Nacional	16%	20%	23%	21%	22%	26%	27%	26%	24%	22%	20%	17%	18%	19%	18%	17%	17%	15%
Extranjero	1%	1%	1%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	1%	2%	2%	2%

Tabla 3. Composición de vuelos por tipo 2001 - 2018

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):

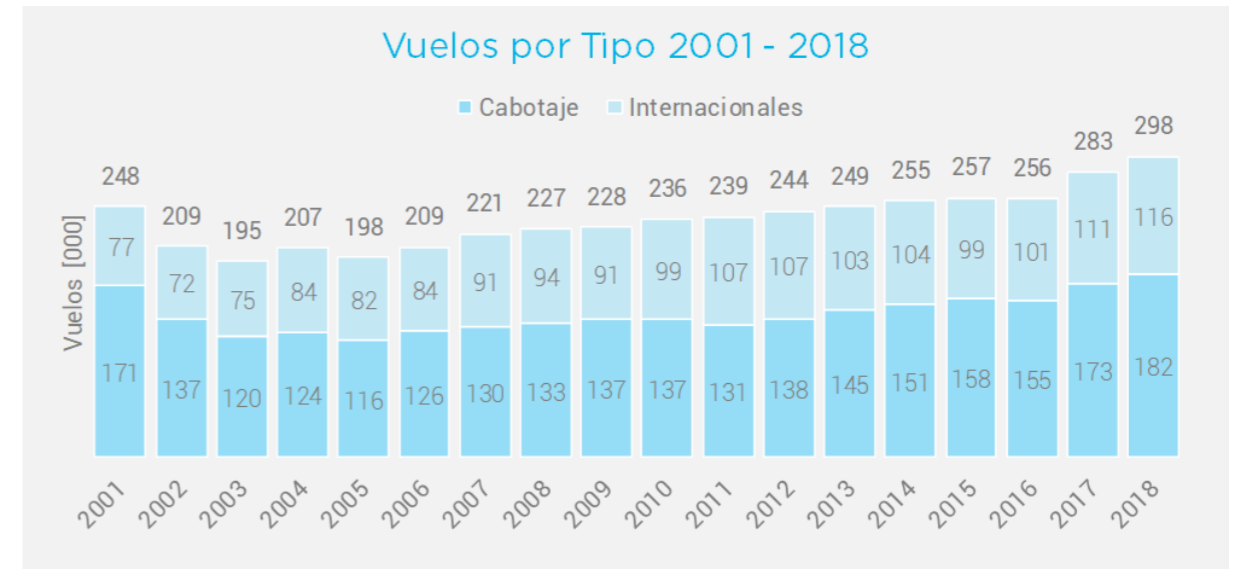


Gráfico 5. Vuelos domésticos e internacionales 2001 - 2018

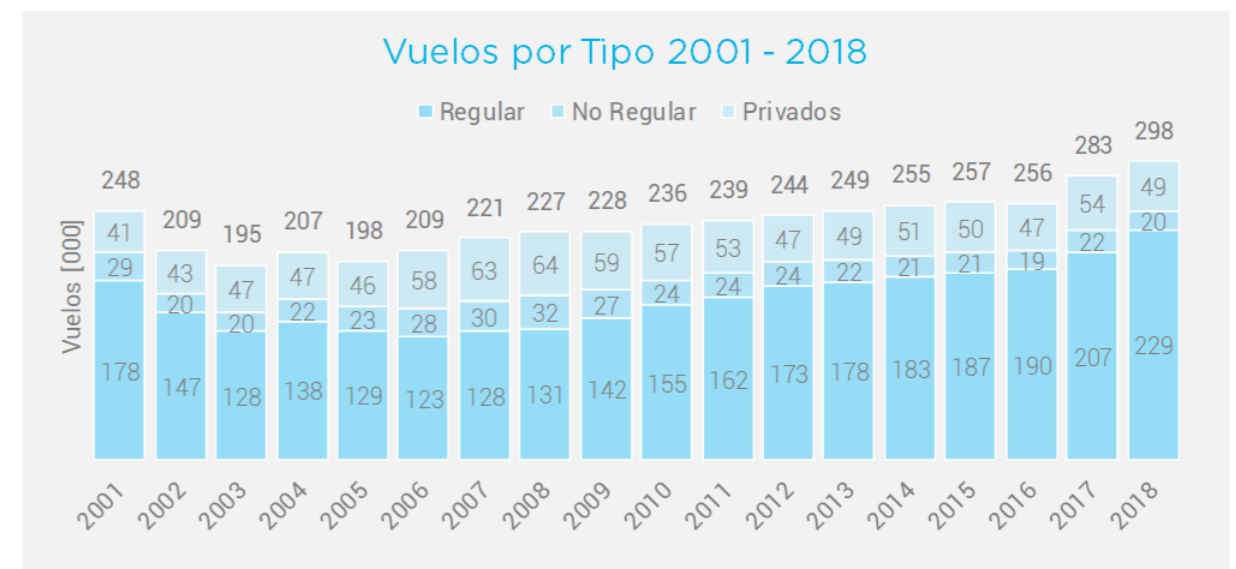


Gráfico 6. Vuelos por tipo de servicio 2001 - 2018

Con ello, se ve que, en términos nominales, el último año resultó el de mayor cantidad de tráfico superando al 2017 en más de 15 mil vuelos (40 al día) y al año 2015, en más de 41 mil (112 vuelos diarios adicionales). En términos de variación, al comparar contra el año anterior, la oferta total de vuelos se ha incrementado en 5% y acumula una suba del 16% desde el año 2015. Todo esto gracias al crecimiento del número de vuelos en servicios comerciales regulares, dado que aquellos de carácter no regular se han contraído levemente con respecto al 2017, al igual que los vuelos privados. Sin embargo, están en el promedio de los números que se registran desde el año 2010 en adelante, al menos.

Por otro lado, en cantidad de vuelos domésticos, recién entre 2017 y 2018 se pudieron igualar los registros del año 2001.



La tabla 4 muestra el número total de vuelo para cada categoría mencionada, expresado en miles e incorporando la apertura entre servicios privados realizados con aeronave de matrícula nacional y aquellos de matrícula extranjera (que se efectúan sin fines comerciales):

Vuelos [#]	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Comercial	207	166	147	160	152	151	158	163	169	179	186	198	200	204	208	209	230	249
Regular	178	147	128	138	129	123	128	131	142	155	162	173	178	183	187	190	207	229
No Regular	29	20	20	22	23	28	30	32	27	24	24	24	22	21	21	19	22	20
Privado	41	43	47	47	46	58	63	64	59	57	53	47	49	51	50	47	54	49
Nacional	39	41	45	44	43	54	59	60	55	52	48	42	45	47	46	43	49	44
Extranjero	2	2	2	3	3	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4	5	5
TOTAL	248	209	195	207	198	209	221	227	228	236	239	244	249	255	257	256	283	298

Tabla 4. Vuelos por tipo de servicio 2001 - 2018

Evaluando únicamente aquellos en servicios comerciales regulares y no regulares, el incremento registrado supera el 8% contra el año 2017 y acumula una suba del 20% para el período 2015 - 2018. En este último caso, se pueden comparar los vuelos domésticos e internacionales en forma separada, lo que pone de manifiesto la ampliación de la brecha entre el número de ambos que se viene dando desde el año 2012 y que se había achicado entre el 2001 y 2006. En ese período intermedio 2006 - 2012, prácticamente estaban nivelados la cantidad de servicios comerciales de uno y otro tipo en el país:

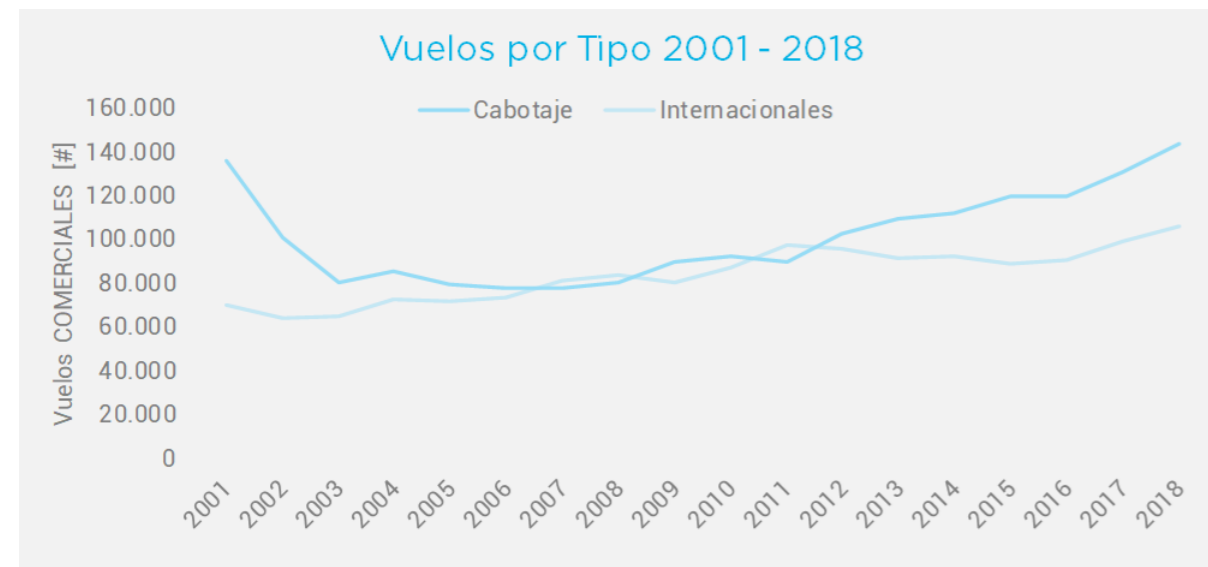


Gráfico 7. Vuelos domésticos e internacionales desglosados - 2001 - 2018

El Gráfico 7 exhibe el crecimiento de vuelos comerciales entre los años 2016 y 2018, tanto domésticos como internacionales, luego de que ese año hubieran registrado prácticamente la misma cantidad de operaciones que en el 2015. De hecho, las tasas de crecimiento interanual de los últimos dos años son las más elevadas luego de la fuerte recuperación del 2003. En el Gráfico 8, a continuación, se exhibe la variación interanual para los servicios comerciales para el período 2001 - 2018:

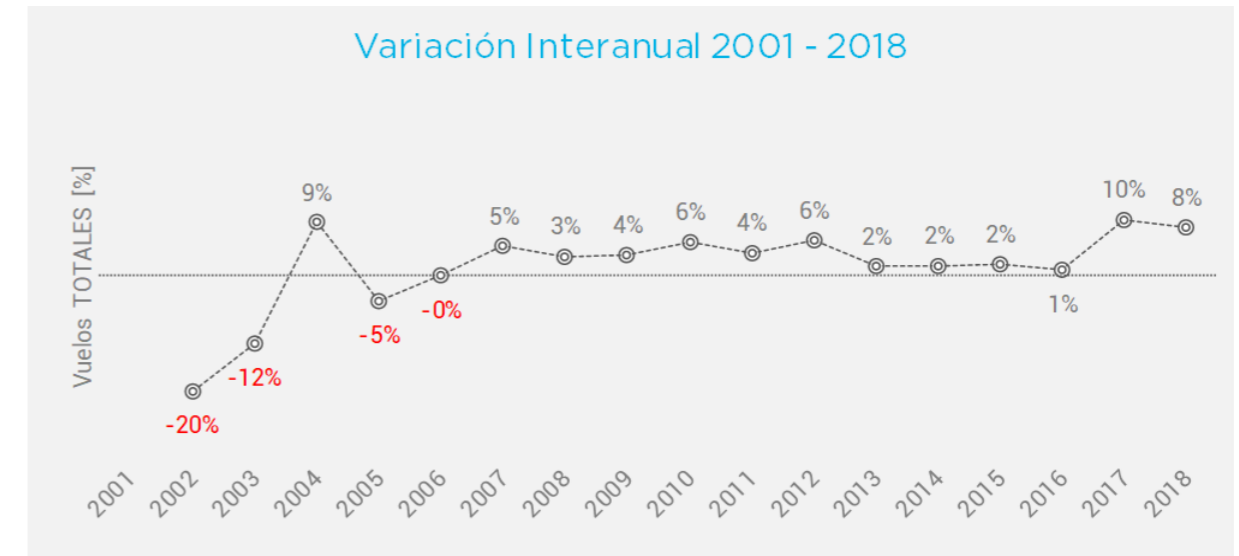


Gráfico 8. Variación interanual vuelos comerciales totales 2001 - 2018

Luego, la situación será distinta según se evalúe en forma separada los vuelos domésticos de los internacionales. En el primer caso, tanto en 2009 como en 2012 se registraron subas en la oferta de vuelos significativas. El año 2009, al igual que en el 2003, se puede atribuir a la comparación frente a un año de fuerte contracción como lo fueron el 2002 y el 2008, mientras que en el año 2011, hubo a partir del mes de junio muchos problemas operativos y cancelaciones como consecuencia de las cenizas volcánicas en la patagonia argentina. Por lo tanto, una suba mantenida del 10% en los años 2017 y 2018 es relevante, y gran parte de ello se explicará como consecuencia del incremento de la demanda que experimentó el sector.

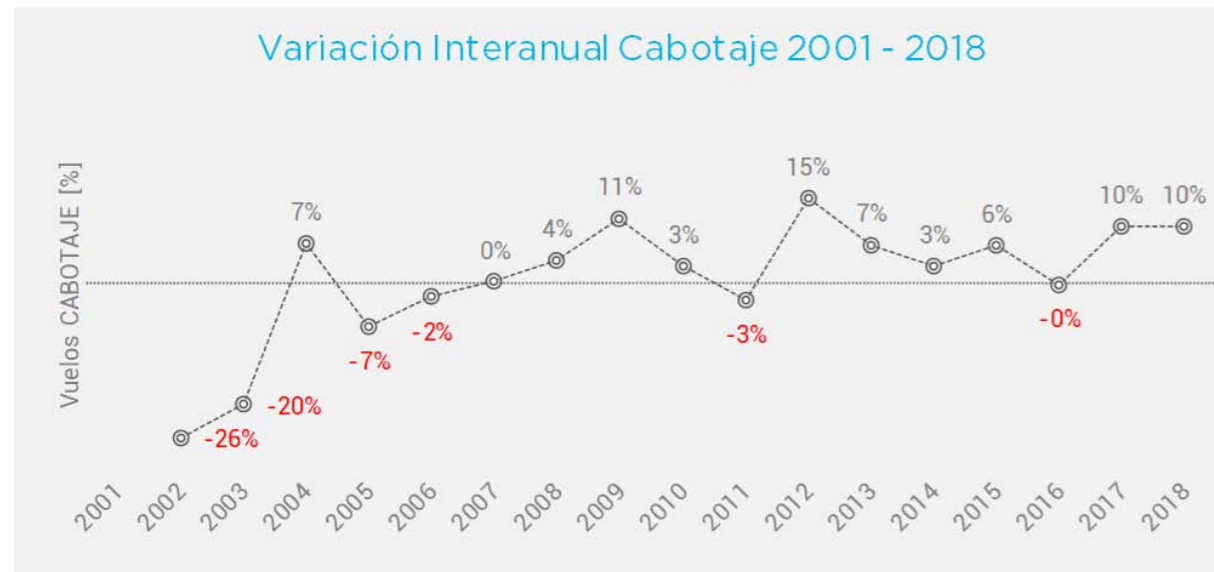


Gráfico 9. Variación interanual vuelos comerciales domésticos 2001 - 2018

El comportamiento de la oferta de vuelos en el segmento internacional es distinto al observado en los vuelos domésticos: contraído entre los años 2012 y 2015, volvió a tener tasas de crecimiento positivas entre el 2016 y 2018.

En el caso de los vuelos internacionales, el Gráfico 10 muestra la evolución de la variación interanual para el período considerado:



Gráfico 10. Variación interanual vuelos comerciales internacionales 2001 - 2018



Rutas

El incremento del número de vuelos ofrecidos se explica no solo por aumento de frecuencias sino por la apertura de nuevas rutas comerciales. Considerando únicamente los pares origen-destino que se incorporaron al mapa de vuelos, el 2018 cierra con 198 rutas sumando 101 domésticas y 97 internacionales. Esto implica un crecimiento del 56% del total al compararlo con el año 2015, cuando se volaban 127. Estos números corresponden únicamente a las rutas en servicios regulares, viendo la foto al cierre de cada año y considerando las estacionales únicamente si están también programadas para el año siguiente, caso contrario, se entiende que se han dejado de volar y no se contabilizan.

El Gráfico 11 da cuenta de esta evolución. También se destaca que el 40% de estas rutas unen puntos afuera de la órbita del Área Metropolitana de Buenos Aires (considerando los aeropuertos de Aeroparque, Ezeiza y El Palomar). En el año 2015, este cociente no superaba el 30%:

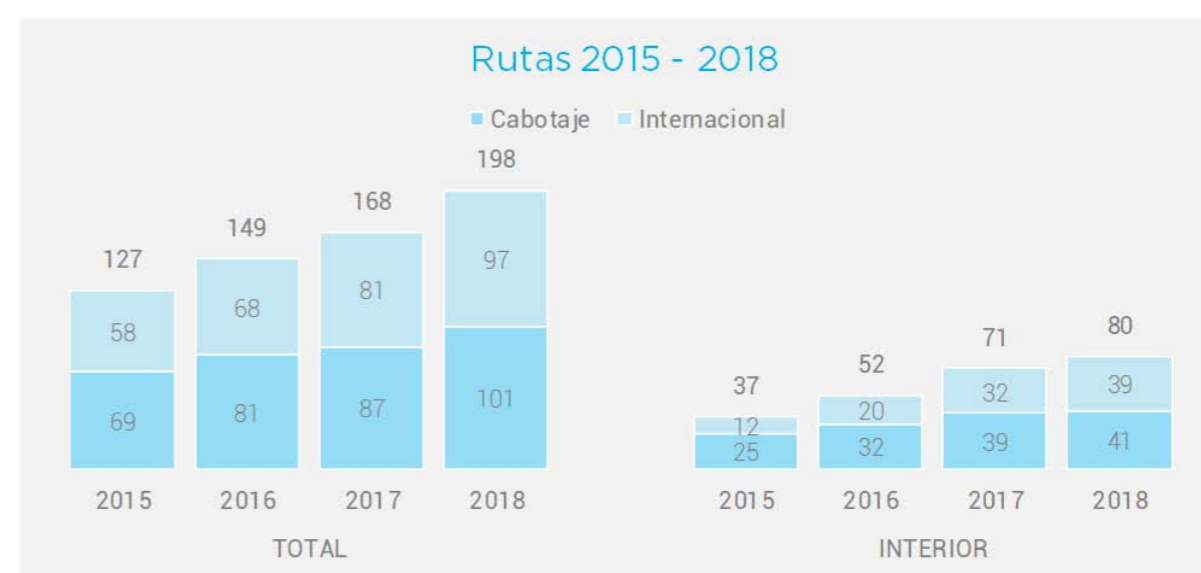
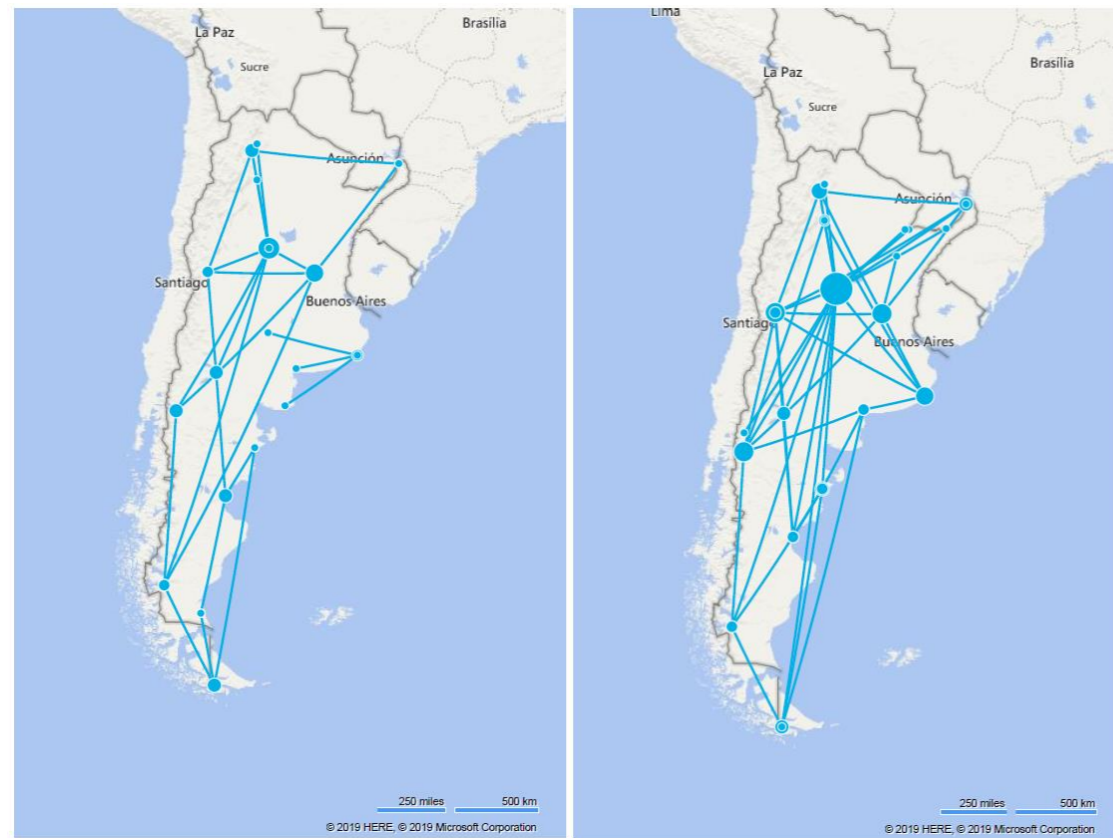
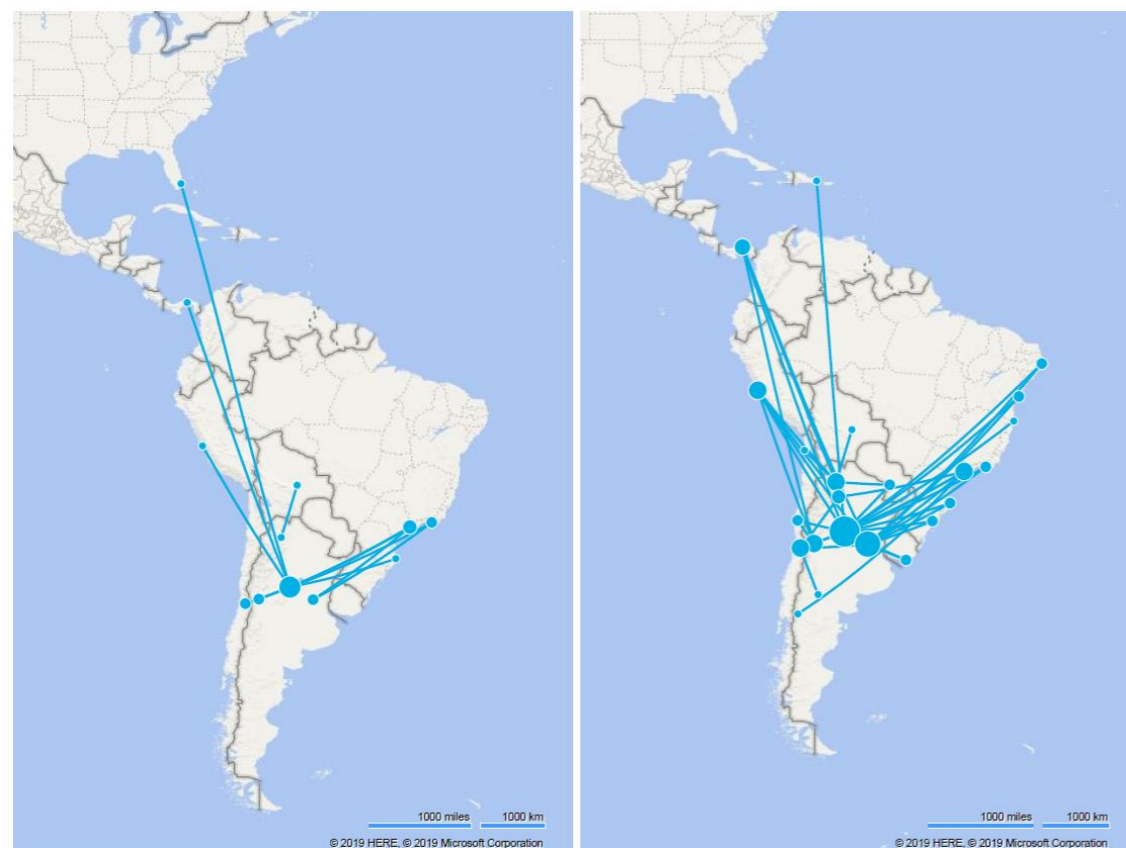


Gráfico 11. Cantidad de rutas domésticas e internacionales 2015 - 2018. Detalle rutas que no pasan por Buenos Aires

Para hacer foco en las rutas que no conectan vía Buenos Aires, donde el crecimiento fue muy significativo, en los mapas siguientes se observan las rutas domésticas a fin del 2015 y 2018:



Mapa 1. Rutas domésticas que no conectan vía Buenos Aires - 2015 y 2018



Mapa 2. Rutas internacionales que no conectan vía Buenos Aires - 2015 y 2018

Por otro lado, considerando no solo los pares origen-destino únicos, sino también aquellas rutas en las que se ha sumado uno o varios nuevos operadores, el año 2018 cierra con un total de 278 conexiones, de las cuales 135 son domésticas y 143 internacionales. De este total, el 34% no conecta vía Buenos Aires.

El Gráfico 12 muestra la evolución para los últimos 4 años:

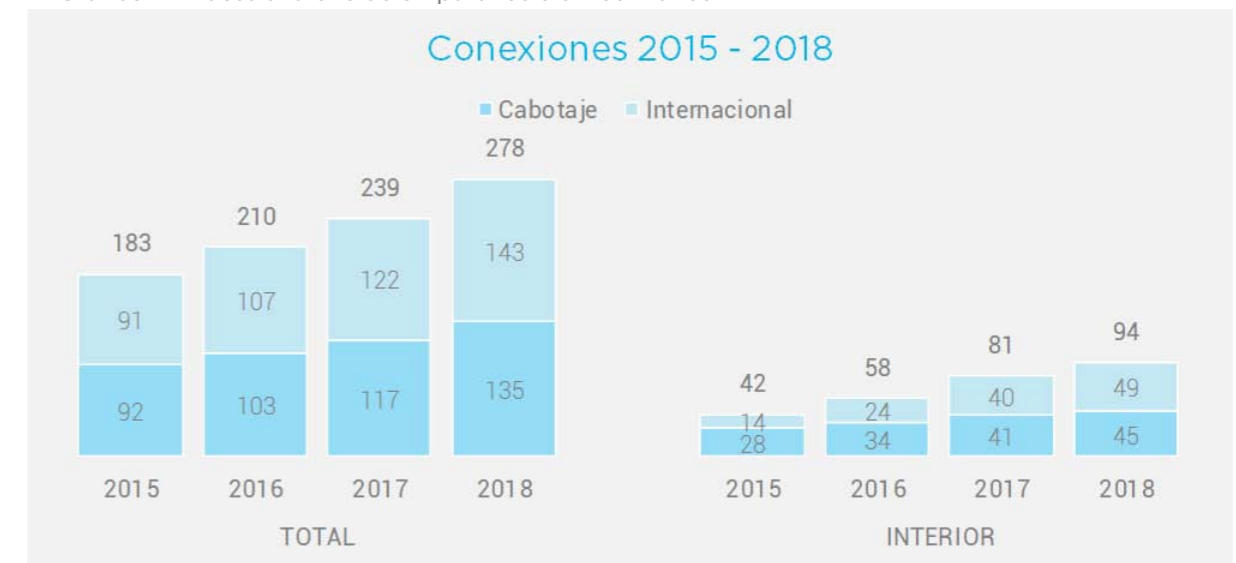


Gráfico 12. Cantidad de rutas domésticas e internacionales 2015 - 2018. Detalle rutas que no pasan por Buenos Aires

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:

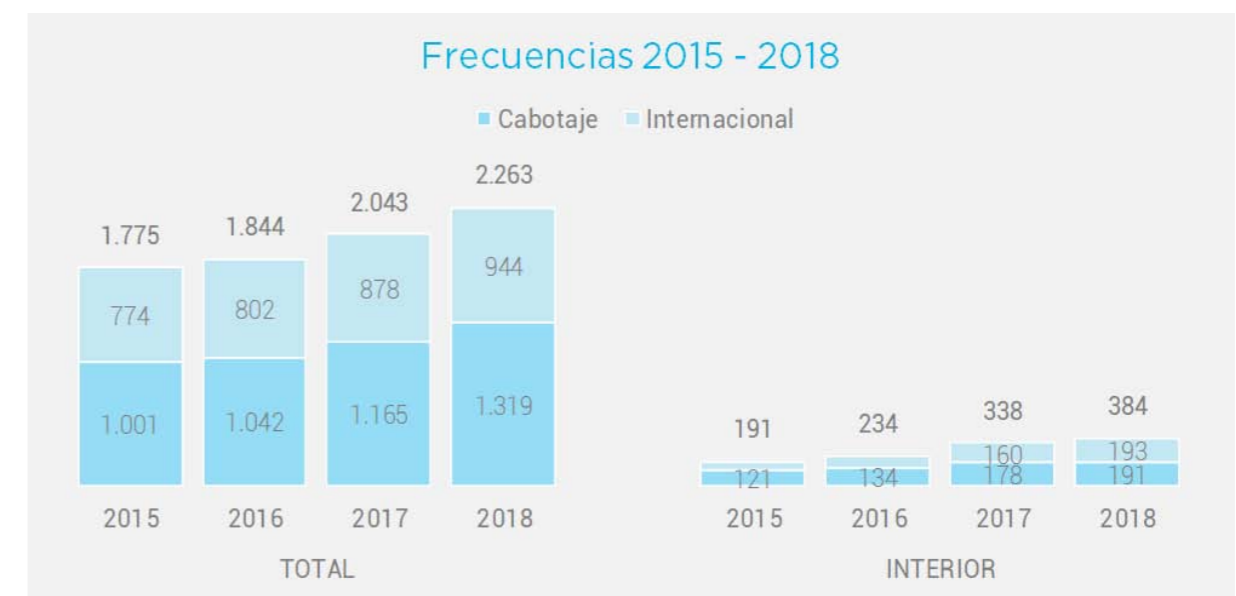
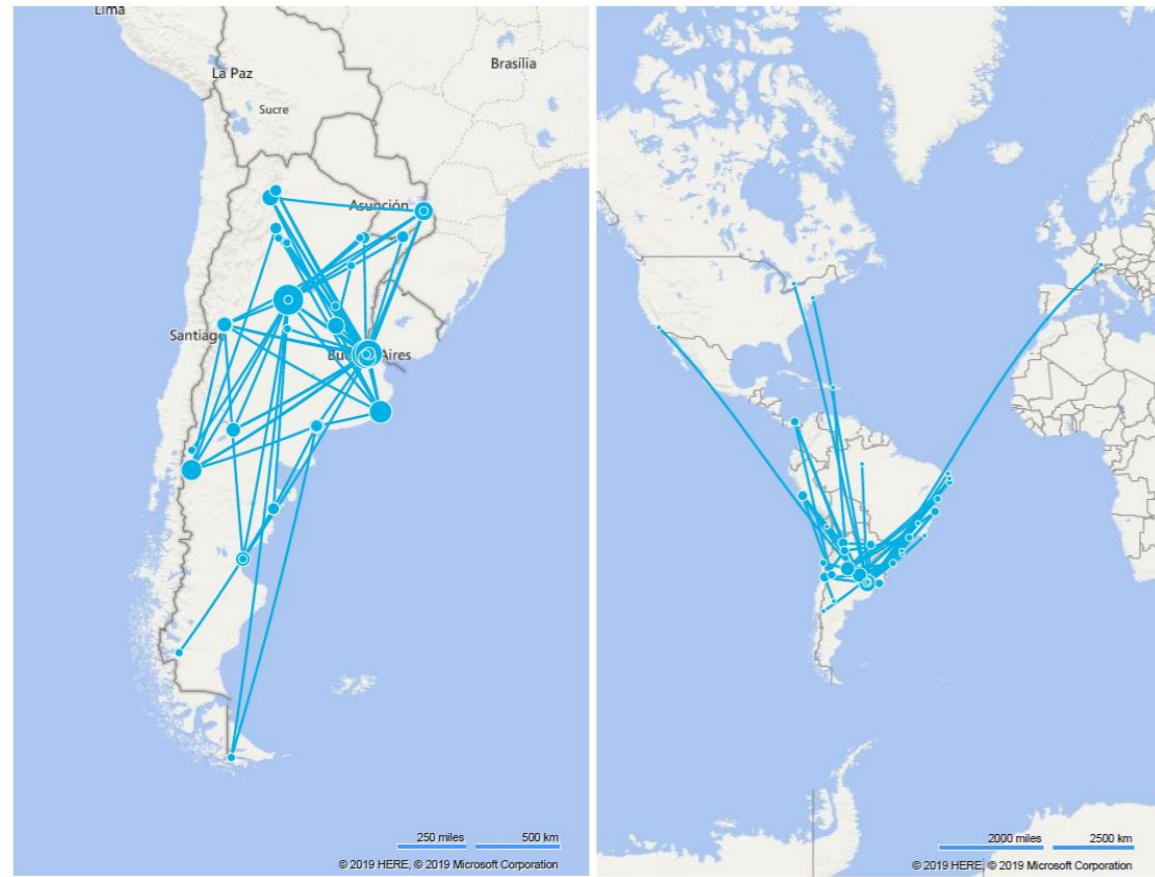


Gráfico 13. Cantidad de frecuencias semanales domésticas e internacionales 2015 - 2018. Detalle rutas que no pasan por Buenos Aires.



Del año 2015 a esta parte se han sumado 318 frecuencias semanales en vuelos de cabotaje y 170 internacionales, totalizando 488 y resultando un incremento del 28%. En el detalle de aquellas del interior, si bien en términos relativos frente al total es bajo el número, sí es importante la variación punta a punta: en vuelos domésticos que unen ciudades del interior sin pasar por Buenos Aires, el 2018 cierra con 70 frecuencias adicionales (+58%); mientras que en vuelos internacionales, conectando a las ciudades en forma directa con el extranjero, se suman 123 frecuencias a fin del 2018, marcando un incremento del 178% sobre las 69 que había en 2015.



Mapa 3. Rutas domésticas e internacionales que se incorporaron entre 2015 y 2018

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 2018, donde el número estuvo cercano a los 19 millones de asientos.

Aerolíneas Argentinas y Austral aumentaron su oferta de asientos en 24% para los servicios domésticos, siendo los principales aportantes al total al sumar 2,4 millones de plazas; mientras que LATAM Argentina se contrajo 13% quitando más de 440 mil asientos. Andes, de rápida expansión en el período considerado, cuadruplicó su oferta, sumando más de 1 millón en el lapso de estos 4 años. Por su parte, las nuevas aerolíneas que comenzaron a operar servicios de cabotaje (Avianca, Flybondi y Norwegian Argentina) sumaron 1,8 millones de plazas disponibles. Por último, el caso de Sol, que con su cese de operaciones en enero 2016, quitó del mercado más de 200 mil plazas que estuvieron disponibles en el año 2015.

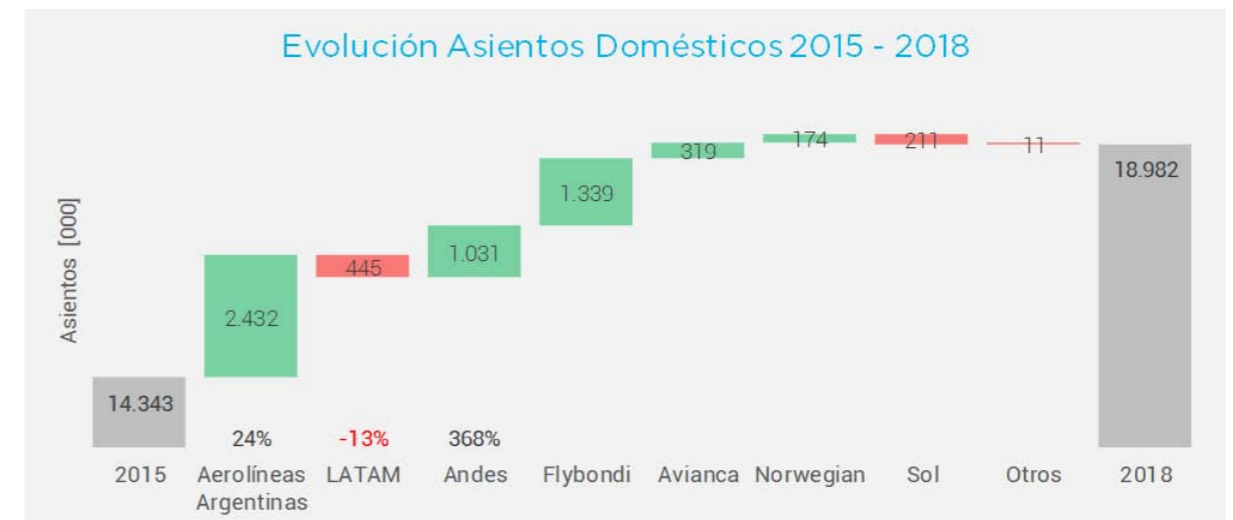


Gráfico 14. Cantidad de asientos volados (en miles) para las principales aerolíneas domésticas. Variación 2015 - 2018

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 superar los 18 millones en el año 2018. 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 - 2018

Las empresas del holding LATAM, con un incremento del 32%, aportaron 1,2 millones de plazas, mientras que Copa, Sky y United han prácticamente duplicado su oferta en los tres casos. El desembarco de Azul, Amazzonas, Ethiopian y Norwegian (subsidiaria del Reino Unido) aportaron plazas en una gran cantidad de rutas que hasta el momento no eran explotadas por ningún operador. Iberia a sumado frecuencias en su ruta tradicional a Madrid, además de los vuelos de Level que comenzaron a operar entre Buenos Aires y Barcelona. 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.

Flota

Adicionalmente, una mayor oferta de asientos no sólo se explica por más frecuencias semanales, sino por el cambio en el mix de la flota utilizada por las distintas aerolíneas.

Por ejemplo, en el caso del holding LATAM, que explica gran parte de la variación de asientos en vuelos regionales e internacionales, prácticamente la totalidad de las nuevas plazas corresponden a aquellos de la flota de Airbus 321. Su promedio de asientos por aeronave pasó de 175 a 189 (+8%).

Aerolíneas Argentinas y Austral, priorizó la flota de Boeing 737-800 y los nuevos 737-8 MAX para sus vuelos regionales, en detrimento de los Embraer 190 y los Boeing 737-700. Y en particular, en lo que corresponde a las aeronaves de fuselaje ancho, la incorporación de Airbus 330 y la progresiva salida de los Airbus 340. Con todo ello, su promedio de asientos por avión pasó de 144 en 2015 a 172 en 2018, representando una suba del 19%.

American Airlines aumentó su oferta con un mayor uso de los Boeing 777 en su versión 300 en detrimento de los 200, de menor capacidad (310 vs 271 asientos, en promedio), mientras que en la nueva conexión entre Ezeiza y Los Ángeles, utiliza Boeing 787 Dreamliner con 285 plazas. Iberia, cuyo incremento se explica en gran medida por la migración de sus

Airbus 340-200 por los A340-600, sumó en promedio 57 asientos por aeronave; United dejando de lado sus Boeing 767-300 y Boeing 787 Dreamliner para pasar a utilizar Boeing 777-200 y los 767-400, pasó de un promedio de 221 asientos por equipo en 2015 a 243 en 2018. Similar es el caso de Delta Air Lines, pasando de usar los 767-300 a la versión 400 y haciendo uso también de parte de su flota de Airbus 330-200, incrementó su promedio de asientos en un 29%, desde 221 a 286 plazas.

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 2018), 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:

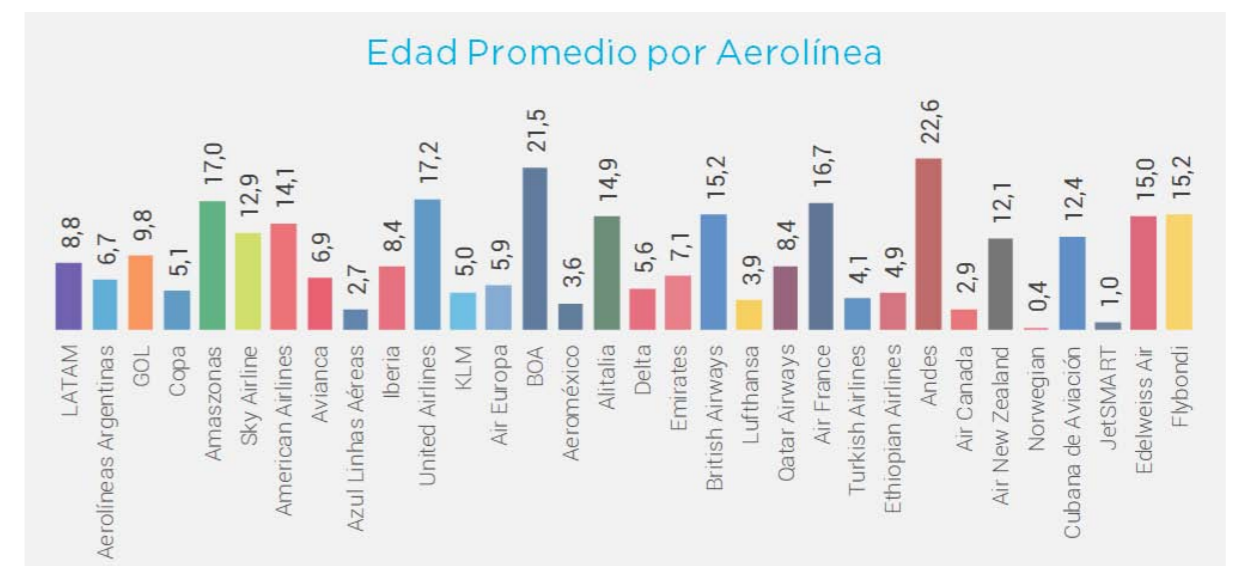


Gráfico 16. Edad promedio de flota por empresa - Vuelos internacionales 2018



En términos globales, Norwegian (Reino Unido), JetSMART y Azul Linhas Aéreas son quienes están disponiendo 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 menos de 4 años o Azul, que opera varias de sus rutas hacia la Argentina con Airbus 320Neo que, en promedio, apenas superan el año de edad (si bien los Embraer 195 que utiliza también son relativamente nuevos, con menos de 6 años de uso). LEVEL, de Iberia, opera la ruta que une Barcelona con el aeropuerto de Ezeiza con Airbus 330-200 prácticamente nuevos, en contraste con los Airbus 340-600 de más de 12 años en promedio usados en la conexión con Madrid. Air Europa, pasando 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 16 meses de uso. Aeroméxico también, utilizando cada vez más aeronaves como estas últimas, también con menos de año y medio de antigüedad o Delta, migrando de sus Boeing 767-400 de más de 16 años a Airbus 330-200 más modernos, que no superan los 4 años. Norwegian, en sus vuelos que unen el aeropuerto de Londres Gatwick con Ezeiza o JetSMART, uniendo Santiago y La Serena con Mendoza, Córdoba y el aeropuerto de El Palomar, han utilizado a lo largo del año 2018 aeronaves entregadas directo de fábrica.

En el caso de los vuelos domésticos, no hubo un incremento significativo del promedio de asientos por aeronave para los principales jugadores del mercado; 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.

En la Tabla 5, a continuación, se muestra la evolución de la flota para las aerolíneas nacionales que operan servicios regulares desde el año 2015 a 2018, considerando las aeronaves disponibles al cierre del mes de diciembre de cada año. El total de matrículas locales pasó de 100 a 116 en los 4 años, consecuencia de la incorporación de nuevos jugadores al mercado, así como de equipos adicionales o renovación parcial de la flota en los que ya existían.

		2015	2016	2017	2018	Plazas	TOTAL
Aerolíneas Argentinas	Embraer 190	22	26	26	26	96	2.496
	Boeing 737-700	16	14	8	8	128-137	1.042
	Boeing 737-800	23	26	31	31	170	5.270
	Boeing 737-8 MAX			1	5	170	850
	Airbus 330-200	6	9	10	10	267-272	2.698
	Airbus 340-300	7	5	4	2	292-293	585
		74	80	80	82	158	12.941
LATAM	Airbus 320-200	13	14	15	13	174	2.262
	Boeing 767-300	2	3	3	3	221	663
		15	17	18	16	183	2.925
Andes	McDonnell Douglas MD-83	4	4	5	5	165	825
	Boeing 737-800			3			
		4	4	8	5	165	825
Avianca	ATR 72-600			2	2	72	144
	Airbus 320-200				1	162	162
				2	3	102	306
SOL	Saab 340	4					
	Bombardier CRJ200	3					
		7					
Flybondi	Boeing 737-800				5	189	945
Norwegian	Boeing 737-800				3	189	567
Flyest	Bombardier CRJ200			1	2	50	100
		100	101	109	116	160	18.609

Tabla 5. Evolución de la flota matrículas LV de las aerolíneas que operan vuelos regulares 2015 - 2018

Como casos particulares, tenemos en primer lugar el de Andes, que alcanzó a tener una flota total de 9 aeronaves a mediados del 2018, entre 5 MD83 y 4 Boeing 737-800 que tenía en leasing (esto último no se ve en el cierre del 2017 dado que el cuarto avión lo incorporó en el mes de enero del 2018). En segundo lugar, a diciembre del último año, JetSMART Argentina dispone de una aeronave Airbus 320-200 matriculada LV-HEK que opera para la filial chilena de la compañía hasta el comienzo de operaciones de la subsidiaria local.

LATAM Argentina ha llevado adelante, entre los meses de noviembre y diciembre, la actualización de la cabina de sus aeronaves Airbus 320-200, incrementando el número de plazas en 6, alcanzando un total de 174 asientos, tal como utiliza en sus iguales equipos en las otras filiales del *holding*.



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:

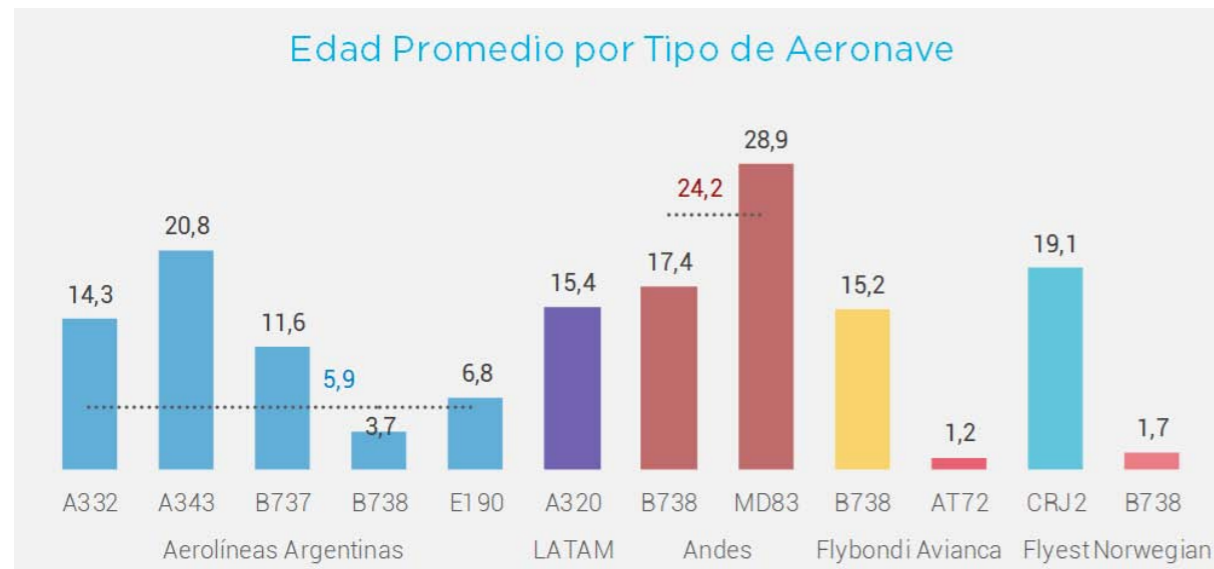


Gráfico 17. Edad promedio de flota por empresa - Vuelos domésticos 2018

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, 800 y 8 MAX) y Embraer 190 con la marca Austral. Por último, la media de Andes para el año 2018 también se encuentra afectado por el uso de los Boeing 737-800 entre enero y octubre.

En cuanto a los valores, los 2 ATR 72-600 de Avianca Argentina y los 3 Boeing 737-800 de Norwegian Argentina conforman las flotas más modernas que operan vuelos domésticos, con menos de 2 años de antigüedad.

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 2018, tiene una media de edad entre los 8 y los 9 años.



Gráfico 18. Edad promedio por tipo de aeronave - Doméstico e Internacional 2018

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 2018. En servicios domésticos, tal como se expuso antes, salvo en contadas ocasiones en que Aerolíneas Argentinas utilizó sus Airbus 330 y 340 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:

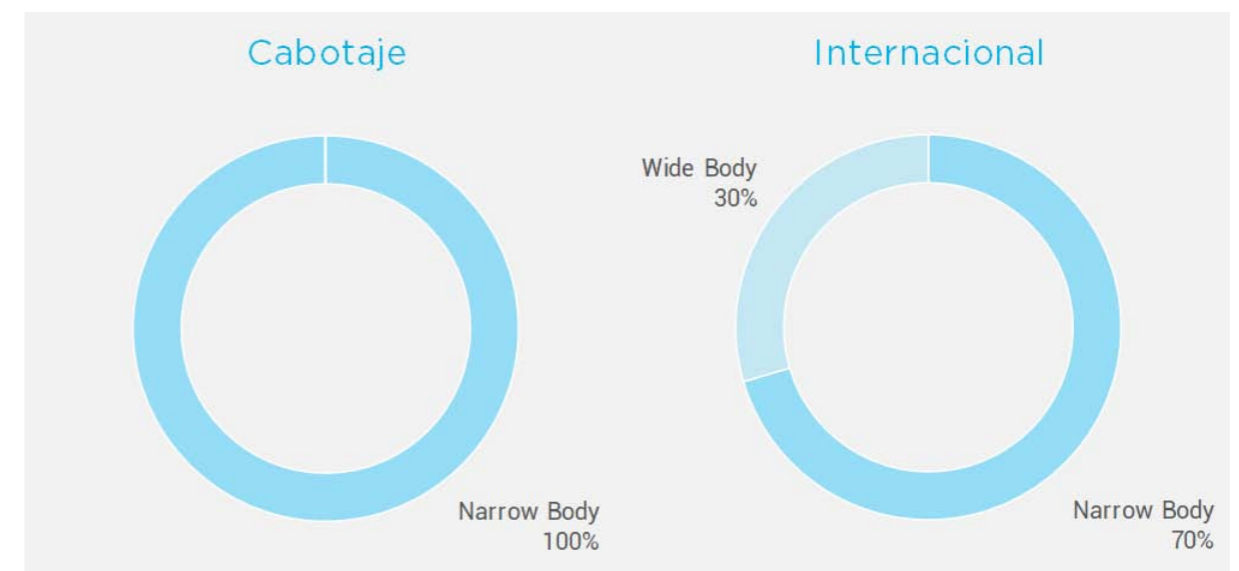


Gráfico 19. Vuelos por tipo de aeronave 2018



Demanda Comercial

Pasajeros

El año 2018 cerró como el mejor año de la historia en término de pasajeros transportados en vuelos regulares, tanto a nivel doméstico como internacional: en total, 29,3 millones de pasajeros utilizaron servicios comerciales y privados. En el detalle, los pasajeros de cabotaje sumaron 14,2 millones, mientras que aquellos en vuelos internacionales superaron los 15 millones.

El Gráfico 20 muestra el número de pasajeros totales mes a mes para el año 2018, así como las 3 líneas que representan los años 2015 a 2017. En las columnas, el % de crecimiento de cada mes respecto al mismo período del 2017 y la punteada, la variación acumulada a lo largo del año:

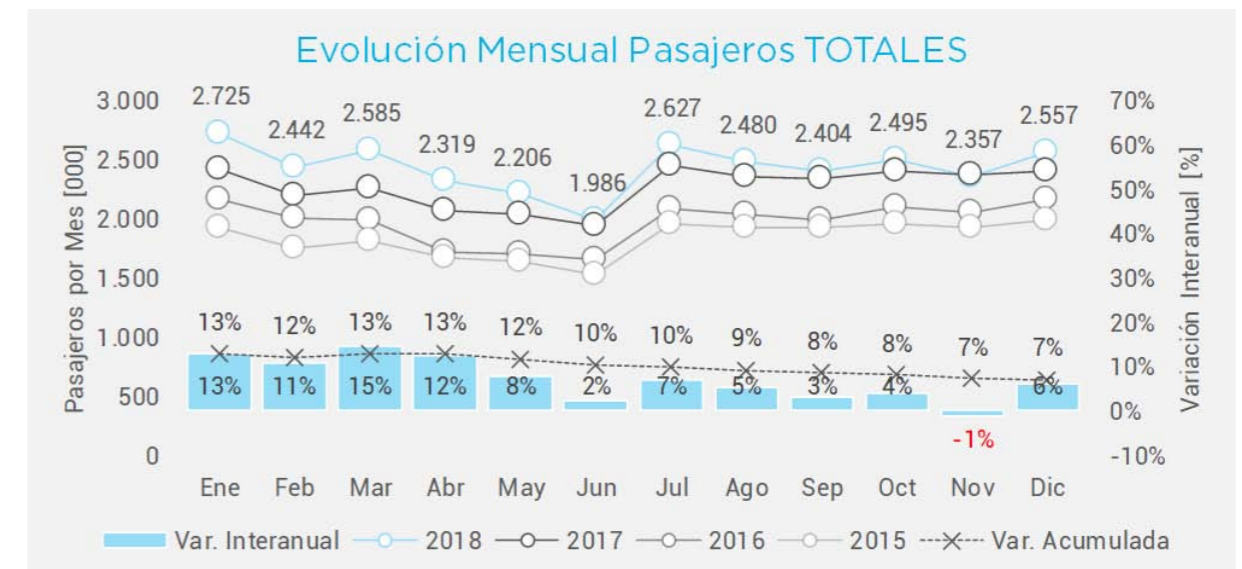


Gráfico 20. Pasajeros totales por mes 2015 - 2018 - Variación interanual y acumulada

Sólo en el mes de noviembre se dio una contracción en el número de pasajeros a nivel global, de -1% con respecto al mismo mes del 2017. La causa de ello se puede centrar en dos factores: la realización del G20 entre el 28 de ese mes y el 1 de diciembre y los paros que se llevaron a cabo en la actividad aérea el día 8 y 26. Sobre esto último, se puede estimar una merma de más de 50.000 pasajeros, quienes fueron afectados por las medidas y sufrieron reprogramaciones o cancelaciones de sus vuelos.

Luego coinciden además los menores registros de crecimiento con los dos meses en que se llevaron adelante los paros generales de actividad de los días 25 de junio y 25 de septiembre. Normalmente una baja de un día de actividad tendrá un impacto aproximado de entre 3 y 4 puntos porcentuales para la variación del mes en estudio.

El mismo tipo de gráfico para los pasajeros domésticos permite apreciar que el crecimiento final del 13% fue sostenido prácticamente desde el mes de marzo en adelante. En particular, los meses de marzo, julio, octubre y diciembre resultaron muy positivos en términos de crecimiento contra el año 2017, mientras que mayo y junio fueron los únicos meses en los que no se superó la barrera del millón de pasajeros en vuelos dentro del país.



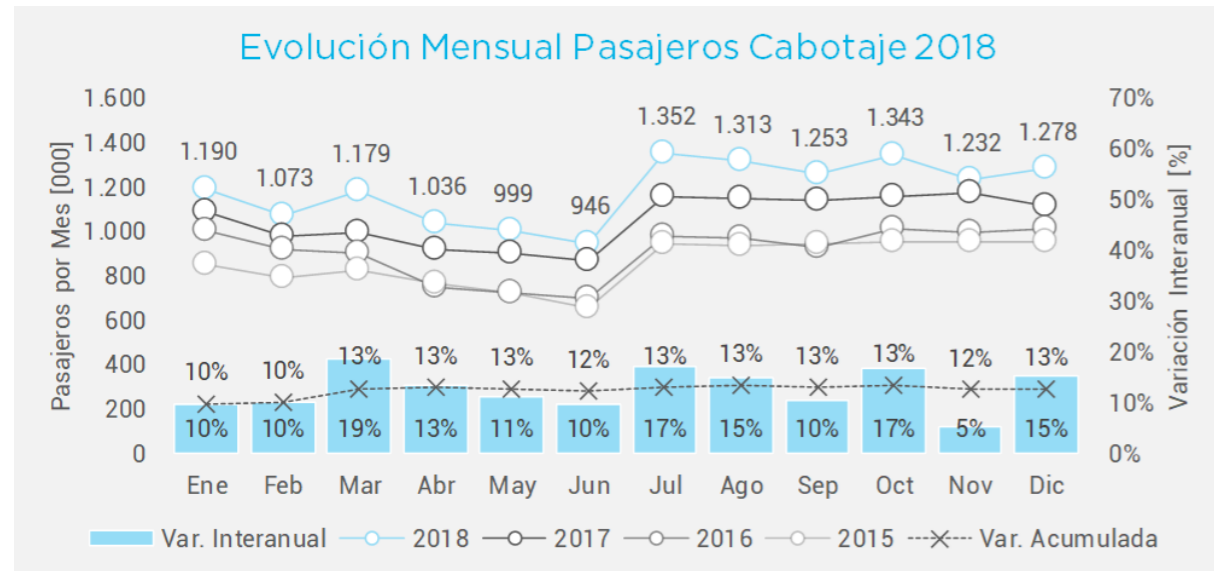


Gráfico 21. Pasajeros en vuelos de cabotaje por mes 2015 - 2018 - Variación interanual y acumulada

El Gráfico 22 muestra, en cambio, la evolución de los pasajeros en vuelos internacionales a lo largo del 2018. A partir de junio, comenzaron a sucederse meses que fueron presentando contracciones en el número con respecto al año 2017, siendo las bajas más significativas las de los meses de octubre y noviembre. El cambio en el contexto general tuvo, sin embargo, su contracara en una creciente afluencia de turistas internacionales hacia el país, con niveles récord de tasa de extranjeros en cada vuelo en los últimos meses del año.

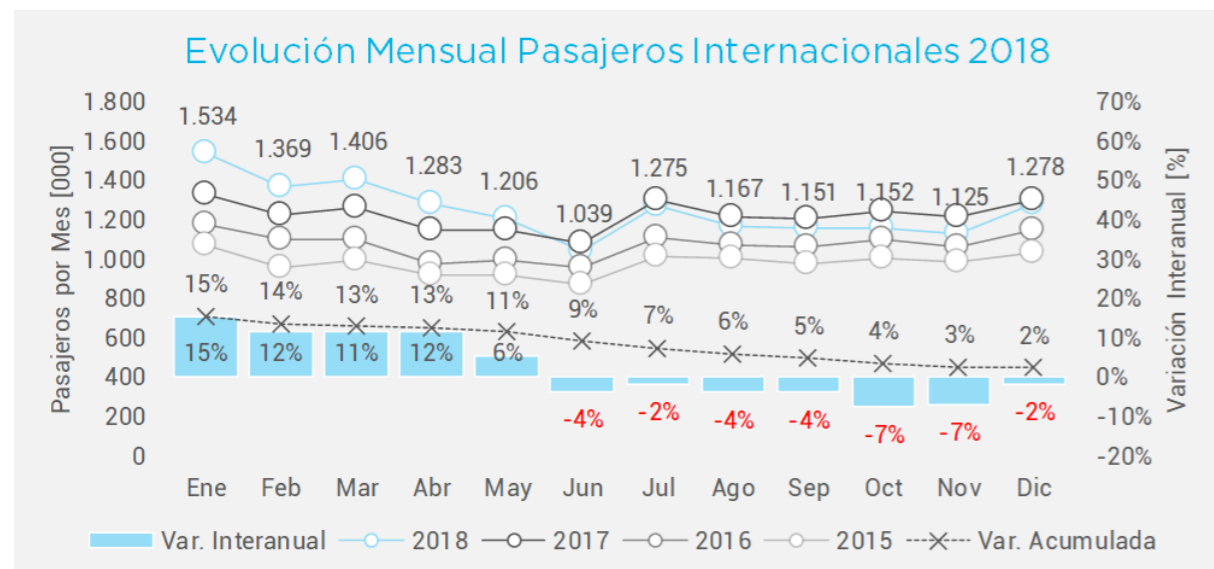


Gráfico 22. Pasajeros en vuelos internacionales por mes 2015 - 2018 - Variación interanual y acumulada

De todas maneras, el año cierra con un número en torno a los 15 millones de pasajeros en vuelos internacionales, superando en más de 350 mil a los del año 2017 y sumando 3,3 millones con respecto a los que volaron en el año 2015.

Evolución 2001 - 2018

En el gráfico 23, a continuación, se muestra el total y esta misma apertura para el período 2001-2018:



Gráfico 23. Pasajeros por origen-destino 2001 - 2018

NOTA: Si bien se aclara que los pasajeros corresponden a vuelos comerciales y privados, aquellos en servicios regulares y no regulares corresponden al 99,6% del total del volumen. Asimismo dentro de los vuelos comerciales, los pasajeros en vuelos regulares suman el 98,0% 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 2017 es del 7%, equivalente a 1,92 millones de pasajeros. En la comparación contra 2015, se cuenta con un total de 7,2 millones de pasajeros adicionales, lo que representa una suba del 32%. A la vez, el número prácticamente duplica al total alcanzado en los años 2008 y 2009. El Gráfico 24 muestra la tasa de variación interanual para el período considerado:



Gráfico 24. Variación interanual pasajeros totales 2001 - 2018



En términos globales, el número de pasajeros aéreos en la República Argentina crece ininterrumpidamente desde el año 2003, con una media de crecimiento anual para los 15 años del 7%. Esto se puede evaluar también en función de los sucesivos bloques de 4 años de manera de poner en contexto el crecimiento a partir del comienzo de la denominada “Revolución de los Aviones”:

Período	CAGR
2001 - 2003	-4%
2003 - 2007	9%
2007 - 2011	5%
2011 - 2015	5%
2015 - 2018	10%
2003 - 2018	7%

Tabla 6. Tasa de crecimiento anual compuesto (Compound Annual Growth Rate - CAGR) por períodos 2001 - 2018

El crecimiento para el período 2015 - 2018 duplica la tasa de los últimos dos períodos y corresponde al máximo alcanzado a partir de los registros disponibles. En el desglose por pasajeros de cabotaje e internacionales, sin embargo, se observa que este crecimiento es dispar en uno y otro. El Gráfico 25 expone los pasajeros por tipo en forma separada:

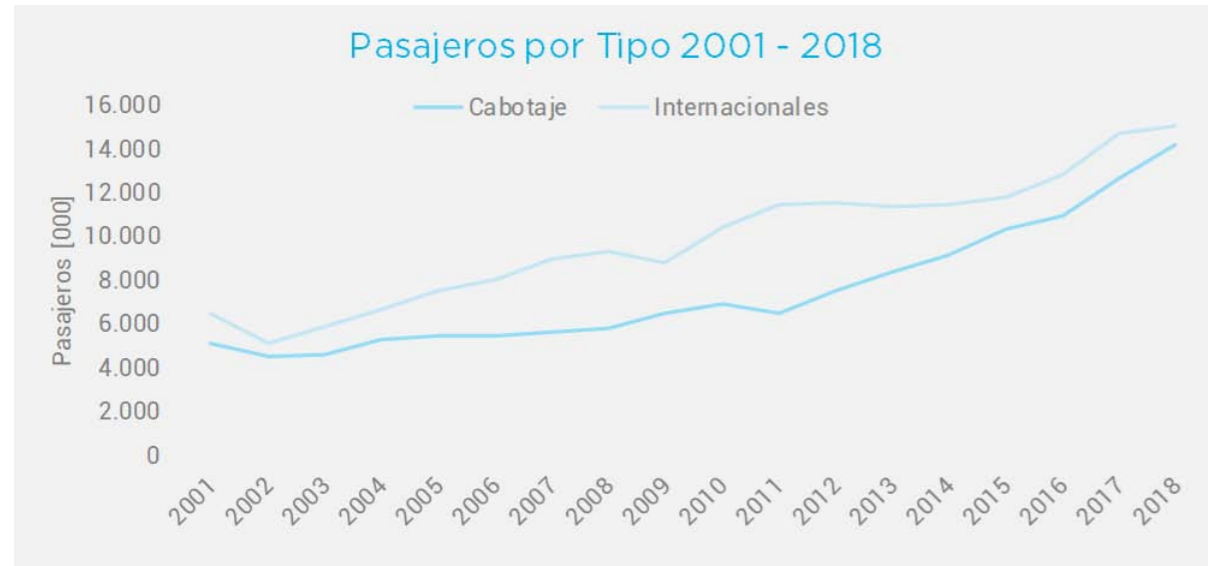


Gráfico 25. Pasajeros domésticos e internacionales desglosados - 2001 - 2018

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. Este último ha comenzado a descender desde ese año y alcanzó su mínimo en el año 2018, con una relación inferior a 1,1. Esto último no responde necesariamente a un decrecimiento del mercado internacional sino al impulso y desarrollo del doméstico.

Al igual que con el total, se puede calcular la tasa de crecimiento anual compuesta para cada tipo de servicio: entre el 2011 y el 2015, los pasajeros en vuelos domésticos crecieron a un ritmo promedio del 12% cada año, mientras que los internacionales se mantuvieron relativamente constantes (+0,7% anual). En los últimos 3 años, el mercado doméstico ha crecido a un ritmo del 11% anual pero el internacional lo ha hecho a una tasa del 9%, permitiendo justamente obtener la tasa máxima para el número de pasajeros totales.

El Gráfico 26 muestra la variación interanual del número de pasajeros en vuelos de cabotaje para el período 2001 a 2018. En el último año, el crecimiento ha sido del 13% contra el 2017 y acumula desde el año 2015, una suba del 38%

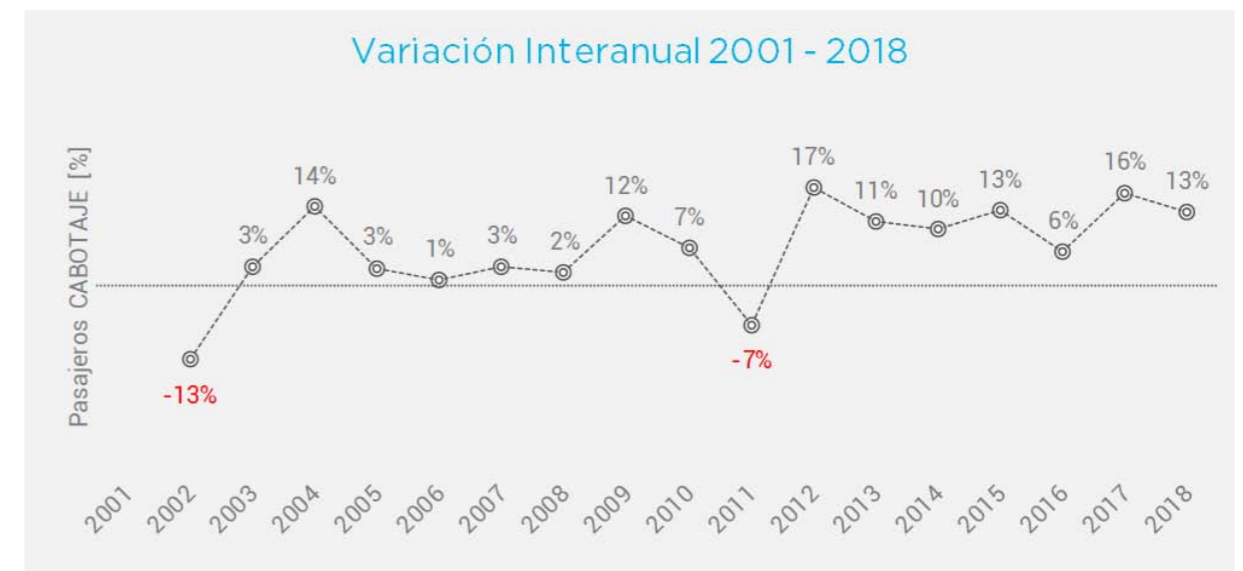


Gráfico 26. Variación interanual pasajeros de cabotaje 2001 - 2018

Los pasajeros de cabotaje sólo han disminuido con respecto al año previo en el 2002 y el 2011, aunque este último se explica en gran parte por el cierre de aeropuertos y cancelaciones de vuelos como consecuencias de las cenizas volcánicas a partir de la erupción del volcán Puyehue el 4 de junio de ese año: entre dicho mes y agosto del 2011 se registraron 6.500 vuelos menos que en igual período del 2010.

La Tabla 7, indica la variación interanual para cada mes desde enero 2002 a diciembre 2018, 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 27 meses de crecimiento ininterrumpido:



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

Tabla 7. Tasa de variación interanual para pasajeros domésticos por mes 2001 - 2018

Por el lado de los pasajeros en vuelos internacionales, el 2018 cierra con un leve crecimiento con respecto al año 2017 sostenido por un muy buen primer cuatrimestre, donde la tasa promedio era superior al 12% interanual. El acumulado contra el año 2015 muestra una suba del 28%. El Gráfico 27, a continuación, muestra esta variación año a año desde el 2002 a la fecha para los pasajeros internacionales:

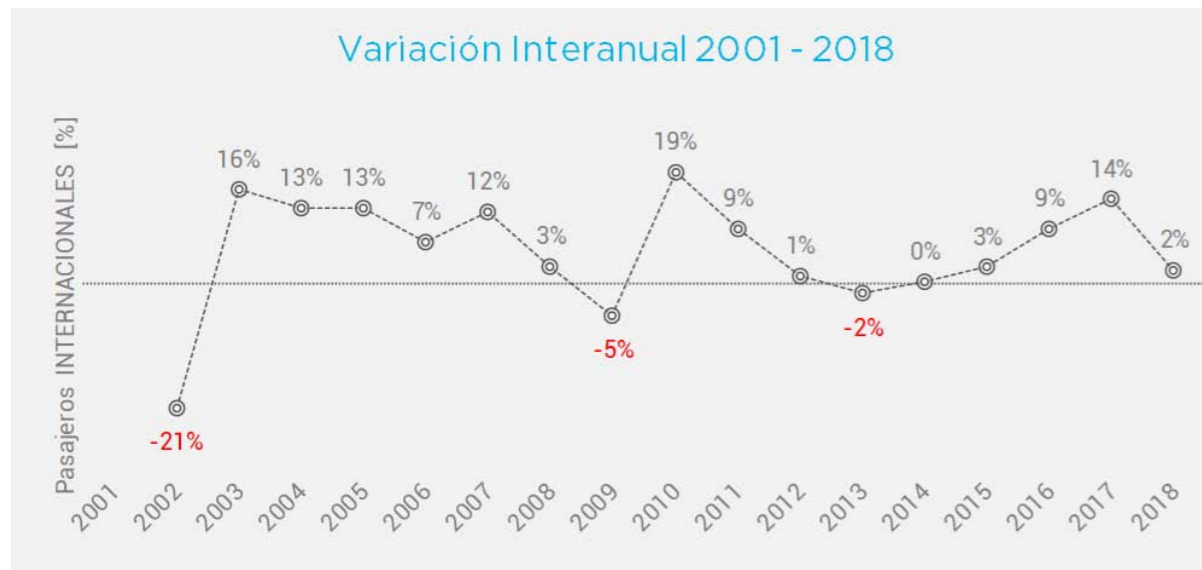


Gráfico 27. Variación interanual pasajeros internacionales 2001 - 2018

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%, tal como se observa en la Tabla 8:

Pasajeros Internacionales																	
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ene	-40%	10%	14%	16%	7%	13%	8%	-6%	11%	18%	5%	-8%	-2%	-2%	10%	14%	15%
Feb	-45%	24%	23%	8%	6%	19%	7%	-10%	11%	16%	8%	-10%	0%	-2%	14%	12%	12%
Mar	-37%	18%	17%	18%	3%	14%	11%	-14%	12%	18%	7%	-3%	-3%	0%	10%	15%	12%
Abr	-31%	14%	24%	3%	16%	13%	-3%	3%	8%	18%	7%	-8%	0%	2%	7%	18%	12%
May	-22%	6%	16%	14%	8%	11%	10%	-11%	23%	11%	3%	-12%	13%	1%	9%	15%	6%
Jun	-16%	15%	7%	12%	5%	15%	6%	-7%	22%	-4%	16%	1%	4%	-3%	10%	13%	-4%
Jul	-14%	22%	7%	17%	2%	17%	3%	-23%	49%	5%	-1%	1%	0%	2%	9%	18%	-2%
Ago	-13%	22%	4%	14%	4%	13%	6%	-18%	37%	5%	-3%	4%	1%	7%	7%	13%	-4%
Sep	-6%	21%	6%	19%	5%	9%	2%	-3%	29%	7%	-6%	2%	-3%	9%	8%	13%	-4%
Oct	7%	17%	14%	12%	9%	7%	-3%	10%	16%	3%	-4%	5%	0%	7%	9%	14%	-8%
Nov	3%	15%	12%	10%	10%	7%	-6%	11%	11%	8%	-6%	7%	-3%	8%	8%	14%	-7%
Dic	3%	9%	12%	9%	11%	9%	-5%	10%	11%	5%	-6%	6%	0%	7%	11%	13%	-2%

Tabla 8. Tasa de variación interanual para pasajeros en vuelos internacionales por mes 2001 - 2018



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 2018, así como el desglose mensual para el último año y por último, sobre la derecha, las variaciones interanuales entre el año 2018 y 2017, así como la comparación contra el año 2015, el cual define el escenario base de la *Revolución de los Aviones*.

Vuelos Domésticos

Vuelos Cabotaje	2015	2016	2017	2018	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	2018 vs. 2017	2018 vs. 2015
Aerolíneas Argentinas																		
Vuelos [#]	78.046	83.736	93.369	95.733	8.165	7.189	8.334	7.669	7.854	7.359	8.591	8.612	7.764	8.532	7.532	8.132	3%	23%
Pasajeros [000]	7.512	7.958	9.336	9.612	864	768	835	742	707	639	878	862	825	894	800	798	3%	28%
Ocupación [%]	76%	76%	79%	77%	82%	83%	77%	74%	70%	67%	77%	75%	80%	79%	80%	75%	-2 pp	1 pp
Cuota [%]	73%	73%	74%	68%	73%	72%	71%	72%	71%	68%	65%	66%	66%	67%	65%	62%	-6 pp	-5 pp
LATAM																		
Vuelos [#]	20.038	21.187	19.793	17.476	1.571	1.377	1.396	1.199	1.230	1.285	1.676	1.715	1.467	1.512	1.466	1.582	-12%	-13%
Pasajeros [000]	2.434	2.637	2.589	2.400	213	189	189	157	145	159	233	231	211	223	216	233	-7%	-1%
Ocupación [%]	73%	75%	79%	82%	81%	82%	81%	79%	70%	74%	83%	80%	86%	88%	85%	85%	3 pp	8 pp
Cuota [%]	24%	24%	21%	17%	18%	18%	16%	15%	15%	17%	17%	18%	17%	17%	18%	18%	-4 pp	-7 pp
Andes																		
Vuelos [#]	1.701	2.421	5.469	7.536	675	585	630	517	548	537	794	815	748	720	445	522	38%	343%
Pasajeros [000]	165	228	605	956	91	77	84	62	61	60	110	111	96	83	56	63	58%	479%
Ocupación [%]	60%	62%	69%	76%	81%	80%	77%	69%	67%	69%	79%	80%	80%	74%	77%	74%	7 pp	16 pp
Cuota [%]	2%	2%	5%	7%	8%	7%	7%	6%	6%	6%	8%	8%	8%	6%	5%	5%	2 pp	5 pp
Flybondi																		
Vuelos [#]				7.088	14	158	418	461	585	581	819	747	752	890	858	805		
Pasajeros [000]				865	2	20	51	56	69	66	107	86	99	108	104	98		
Ocupación [%]				65%	62%	68%	64%	65%	63%	61%	69%	61%	69%	64%	64%	64%		
Cuota [%]				6%	0%	2%	4%	5%	7%	7%	8%	7%	8%	8%	8%	8%		
Avianca																		
Vuelos [#]			593	4.421	332	298	319	318	286	350	397	459	404	452	397	409	646%	
Pasajeros [000]			17	215	18	15	15	14	14	18	20	21	19	21	20	20	1146%	
Ocupación [%]			60%	69%	74%	72%	67%	62%	67%	73%	72%	66%	67%	65%	72%	69%	9 pp	
Cuota [%]			0%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	1 pp	
Norwegian																		
Vuelos [#]				921										95	254	569		
Pasajeros [000]				104										10	31	63		
Ocupación [%]				60%										56%	64%	59%		
Cuota [%]				1%										1%	3%	5%		
Otros																		
Vuelos [#]	19.142	11.309	11.237	10.124	886	818	1.042	703	780	698	788	786	686	900	1.141	896	-10%	-47%
Pasajeros [000]	167	52	51	45	3	3	4	4	4	3	4	3	3	4	5	4	-12%	-73%
Cuota [%]	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0 pp	-1 pp
TOTAL																		
Vuelos [#]	118.931	118.753	130.461	143.299	11.643	10.426	12.140	10.868	11.283	10.810	13.065	13.134	11.821	13.101	12.093	12.915	10%	20%
Pasajeros [000]	10.277	10.875	12.598	14.196	1.190	1.073	1.179	1.036	999	946	1.352	1.313	1.253	1.343	1.232	1.278	13%	38%
Ocupación [%]	75%	76%	78%	76%	81%	82%	77%	74%	69%	68%	77%	75%	80%	78%	78%	75%	-2 pp	2 pp

Tabla 9. Vuelos, pasajeros (miles), factor de ocupación y cuota de mercado por aerolínea - Mercado doméstico 2015 - 2018



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), 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 2018.

Las columnas con los acumulados del 2015 a esta parte permite apreciar el comienzo de las operaciones de 3 nuevas empresas. Avianca Argentina (noviembre 2017), Flybondi (enero 2018) y Norwegian Argentina (octubre 2018), así como la variación 2018 vs 2015 para Andes da cuenta de su expansión, habiendo quintuplicado su volumen de pasajeros y escalando 5 puntos en participación de mercado.

Desde el año 2015, LATAM Argentina se ha contraído levemente (-1%) en el número de pasajeros transportados, mientras que Aerolíneas Argentinas, en conjunto con Austral, ha transportado un 28% más de pasajeros (más de 2 millones de personas adicionales).

Aerolíneas Low Cost

La modalidad bajo costo revolucionó la aviación comercial y representa nada menos que el 27% de los asientos ofrecidos en el mundo y el 35% en América Latina. Significó una transformación enorme en la aviación de Brasil, Chile y Colombia entre otros, pero no existía en la Argentina.

Con ese marco, el 2018 significó el despegue del mercado *low cost* en el país, gracias al comienzo de operaciones de Flybondi en el mes de enero y Norwegian Argentina a mediados de octubre. La primera, con más de 7.000 vuelos efectuados y 865 mil pasajeros transportados, cerró el año 2018 operando 18 rutas domésticas y 3 internacionales. Muchas de estas conexiones no las operaba ninguna compañía hasta el momento, como el caso de Córdoba-Corrientes o Mendoza-Iguazú.

Norwegian, por su lado, en apenas dos meses y medio, terminó el año superando la barrera de los 100.000 pasajeros y alcanzando una cuota de mercado del 5% en diciembre.

Acumulando a lo largo del año los pasajeros que sumaron entre ambas empresas, se cierra el 2018 con más de 950 mil pasajeros transportados. Tomando en consideración los datos bajados el 10/01/2019, como se destaca en las notas generales, en la primera semana del 2019 se superó la barrera del millón de personas que volaron en servicios de bajo costo en la Argentina, es decir, antes de alcanzar el primer aniversario de aquel vuelo inaugural de Flybondi entre las ciudades de Córdoba e Iguazú el 26 de enero del 2018.

El Gráfico 28, a continuación, refleja el rápido crecimiento que han tenido estas empresas en el año:

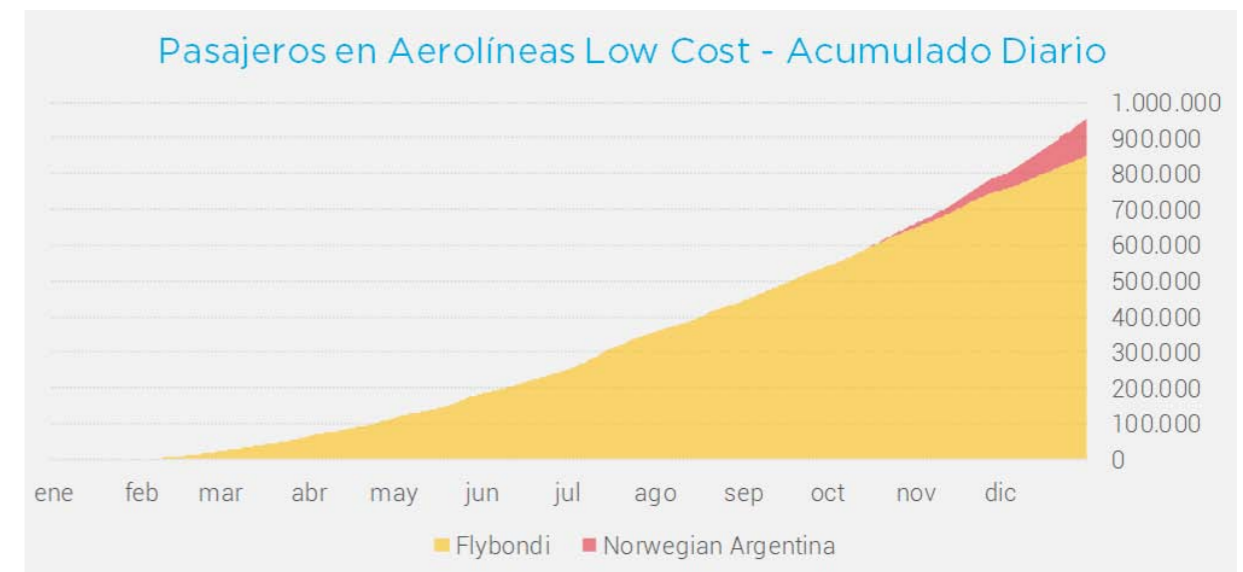
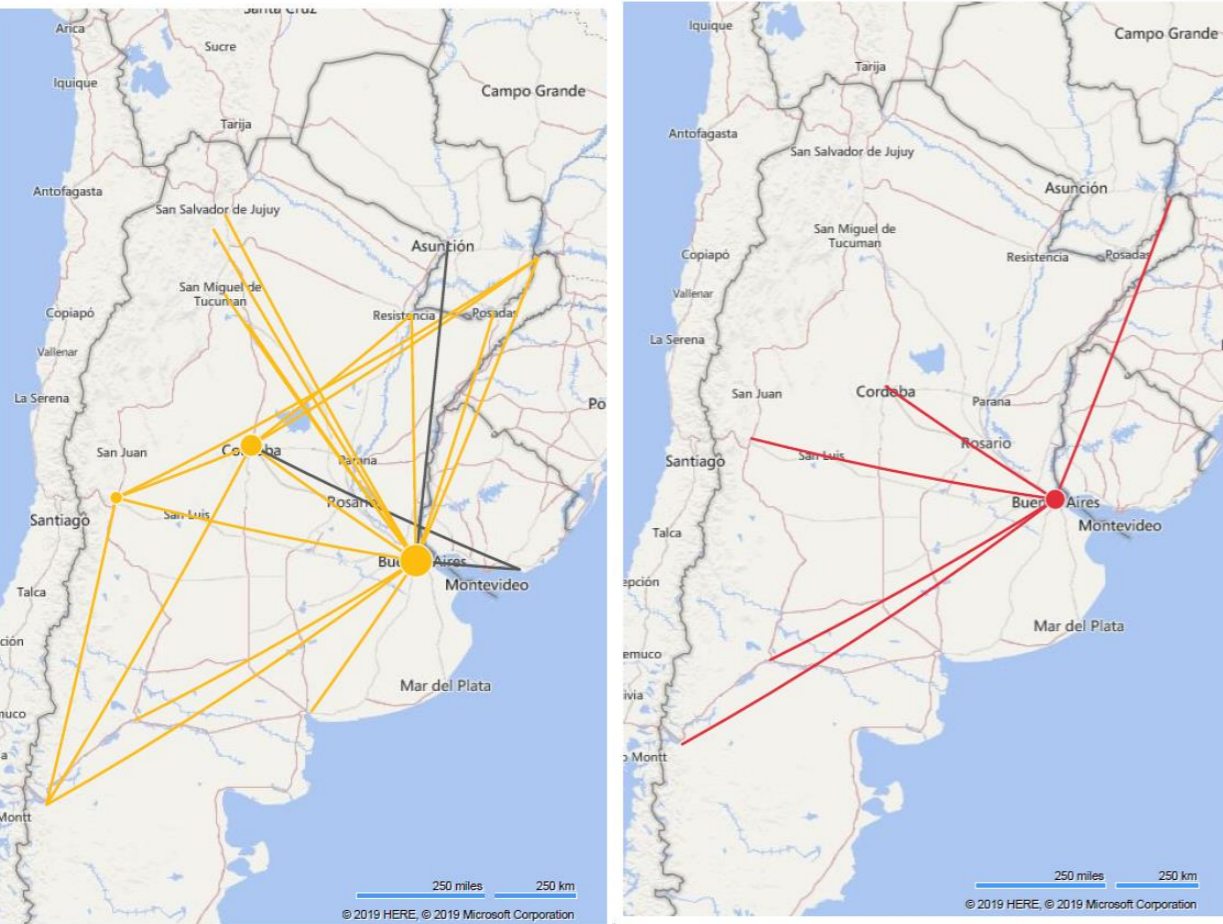


Gráfico 28. Pasajeros en vuelos low cost (Flybondi y Norwegian Argentina) - Acumulado diario 2018



En aproximadamente 3 meses se alcanzaron los primeros 100 mil pasajeros. A los 4 meses en y medio, se superó la barrera de los 200.000 y en menos de 8, el medio millón de pasajeros. En 330 días de operación, ya eran más de 900.000 personas que habían volado bajo la modalidad *Low Cost* y pocos días luego, se alcanzó el millón.



Mapa 4. Rutas Flybondi y Norwegian Argentina – 2018

Vuelos Internacionales

Vuelos Internacionales	2015	2016	2017	2018	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	2018 vs. 2017	2018 vs. 2015
LATAM																		
Vuelos [#]	21.818	22.691	25.336	26.758	2.482	2.191	2.249	2.111	2.271	2.075	2.446	2.301	2.066	2.142	2.171	2.253	6%	23%
Pasajeros [000]	3.175	3.480	4.150	4.045	406	363	377	346	338	284	359	321	300	313	309	328	-3%	27%
Ocupación [%]	83%	84%	85%	81%	86%	87%	88%	86%	78%	74%	79%	76%	78%	79%	80%	81%	-4 pp	-2 pp
Cuota [%]	27%	27%	28%	27%	26%	27%	27%	27%	28%	27%	28%	28%	26%	27%	27%	26%	-1 pp	0 pp
Aerolíneas Argentinas																		
Vuelos [#]	27.649	27.131	26.566	25.999	2.607	2.301	2.327	2.272	2.204	1.917	2.104	2.089	1.985	2.106	1.841	2.246	-2%	-6%
Pasajeros [000]	3.014	3.374	3.621	3.346	374	328	322	300	258	225	271	258	254	256	228	271	-8%	11%
Ocupación [%]	76%	76%	81%	75%	82%	82%	80%	77%	69%	67%	75%	72%	74%	71%	73%	71%	-6 pp	-1 pp
Cuota [%]	26%	26%	25%	22%	24%	24%	23%	23%	21%	22%	21%	22%	22%	22%	20%	21%	-2 pp	-3 pp
GOL																		
Vuelos [#]	7.550	7.953	8.073	8.185	1.000	851	756	660	538	448	712	642	642	641	606	689	1%	8%
Pasajeros [000]	1.004	1.083	1.131	1.101	144	119	114	91	66	49	90	79	87	82	84	95	-3%	10%
Ocupación [%]	77%	78%	79%	77%	82%	79%	85%	78%	69%	62%	71%	70%	78%	75%	81%	80%	-2 pp	0 pp
Cuota [%]	9%	8%	8%	7%	9%	9%	8%	7%	5%	5%	7%	7%	8%	7%	7%	7%	0 pp	-1 pp
Copa																		
Vuelos [#]	2.520	2.803	3.530	4.803	408	365	407	393	412	392	432	438	407	376	354	419	36%	91%
Pasajeros [000]	352	391	484	633	55	51	57	55	58	53	57	52	49	48	47	52	31%	80%
Ocupación [%]	90%	91%	89%	85%	87%	90%	91%	90%	92%	88%	86%	76%	78%	82%	86%	80%	-4 pp	-5 pp
Cuota [%]	3%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	5%	5%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	1 pp	1 pp
Amaszonas																		
Vuelos [#]	200	460	3.513	4.303	483	397	419	358	419	364	369	328	284	316	274	292	22%	
Pasajeros [000]	6	13	101	117	15	13	10	11	9	9	8	8	8	8	7	8	16%	
Ocupación [%]	63%	58%	61%	58%	65%	66%	62%	58%	53%	52%	50%	56%	59%	52%	57%	58%	-4 pp	
Cuota [%]	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0 pp	
Avianca																		
Vuelos [#]	2.142	2.401	2.404	2.926	207	200	209	258	262	245	259	261	253	270	247	255	22%	37%
Pasajeros [000]	366	404	441	478	40	37	40	44	44	35	38	38	41	40	42	40	8%	31%
Ocupación [%]	87%	88%	89%	85%	92%	91%	92%	90%	86%	75%	75%	79%	86%	82%	90%	83%	-4 pp	-2 pp
Cuota [%]	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	4%	3%	3%	3%	4%	3%	4%	3%	0 pp	0 pp
Sky Airline																		
Vuelos [#]	1.878	1.863	3.229	3.436	339	299	290	268	278	256	358	280	261	254	274	279	6%	83%
Pasajeros [000]	200	231	394	403	43	38	35	31	29	27	42	30	30	31	33	34	2%	102%
Ocupación [%]	68%	79%	78%	74%	80%	79%	77%	75%	67%	69%	74%	69%	72%	77%	75%	76%	-4 pp	6 pp
Cuota [%]	2%	2%	3%	3%	3%	3%	3%	2%	2%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	0 pp	1 pp
American Airlines																		
Vuelos [#]	2.871	3.095	3.057	3.004	274	248	266	240	247	241	248	248	240	248	233	271	-2%	5%
Pasajeros [000]	618	707	752	713	68	61	67	59	64	58	55	55	53	54	55	65	-5%	15%
Ocupación [%]	81%	83%	87%	84%	86%	85%	89%	89%	92%	86%	79%	79%	78%	77%	84%	85%	-3 pp	4 pp
Cuota [%]	5%	6%	5%	5%	4%	4%	5%	5%	5%	6%	4%	5%	5%	5%	5%	5%	0 pp	0 pp
Azul Linhas Aéreas																		
Vuelos [#]			1.077	2.439	200	172	186	178	174	169	266	258	210	190	184	252	126%	
Pasajeros [000]			112	320	27	23	26	24	23	20	35	34	28	24	23	32	186%	
Ocupación [%]			87%	85%	92%	89%	89%	83%	81%	74%	86%	86%	86%	86%	85%	84%	-2 pp	
Cuota [%]			1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	3%	3%	2%	2%	2%	2%	1 pp	
Iberia																		
Vuelos [#]	1.378	1.339	1.665	2.062	169	152	166	156	161	151	160	176	168	184	204	215	24%	50%
Pasajeros [000]	405	392	498	601	49	46	50	46	49	47	50	52	53	52	50	58	21%	48%
Ocupación [%]	89%	87%	88%	88%	91%	95%	91%	87%	90%	92%	91%	88%	93%	85%	74%	83%	0 pp	-1 pp
Cuota [%]	3%	3%	3%	4%	3%	3%	4%	4%	4%	5%	4%	4%	5%	5%	4%	5%	1 pp	1 pp
United Airlines																		
Vuelos [#]	727	732	846	1.447	122	112	122	120	125	114	126	124	116	123	119	124	71%	99%
Pasajeros [000]	142	153	193	302	27	26	28	26	27	22	26	24	22	23	24	27	57%	112%
Ocupación [%]	89%	87%	88%	86%	92%	95%	95%	89%	89%	78%	85%	78%	78%	78%	83%	89%	-2 pp	-3 pp
Cuota [%]	1%	1%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	1 pp	1 pp
KLM																		
Vuelos [#]	783	870	1.072	1.275	108	94	108	99	108	100	104	108	96	108	118	124	19%	63%
Pasajeros [000]	216	240	303	354	35	32	32	29	28	24	28	25	25	25	31	39	17%	64%
Ocupación [%]	68%	70%	69%	69%	80%	83%	75%	74%	65%	60%	65%	59%	67%	60%	68%	77%	0 pp	1 pp
Cuota [%]	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	3%	3%	0 pp	1 pp
Air Europa																		
Vuelos [#]	735	750	1.128	1.217	98	88	98	94	98	102	115	108	100	108	102	106	8%	66%
Pasajeros [000]	194	197	241	269	20	19	22	23	26	25	27	22	24	22	17	20	11%	39%
Ocupación [%]	88%	88%	72%	70%	70%	74%	78%	84%	78%	73%	64%	74%	64%	54%	60%		-1 pp	-18 pp
Cuota [%]	2%	2%	2%	2%	1%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	0 pp	0 pp



Vuelos Internacionales	2015	2016	2017	2018	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	2018 vs. 2015		
																	2017	2015	
Qatar Airways																			
Vuelos [#]	724	731	726	720	62	56	62	60	62	56	62	60	58	60	59	63		-1%	-1%
Pasajeros [000]	137	149	179	115	15	13	14	10	8	6	6	5	7	10	11	11		-36%	-16%
Ocupación [%]	73%	76%	81%	62%	90%	91%	85%	67%	49%	43%	40%	32%	44%	62%	70%	65%		-20 pp	-11 pp
Cuota de Mercado [%]	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	1%	1%	1%	1%		0 pp	0 pp
BOA																			
Vuelos [#]	1.151	1.126	1.157	1.029	88	80	90	72	86	84	90	96	82	88	85	88		-11%	-11%
Pasajeros [000]	133	143	151	147	15	13	13	11	12	10	14	13	11	11	11	14		-3%	10%
Ocupación [%]	82%	80%	79%	78%	89%	87%	77%	83%	77%	68%	77%	73%	77%	75%	76%	79%		-1 pp	-4 pp
Cuota de Mercado [%]	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	61	56	62	62	62	60	64	62	60	62	60	58		0%	3%
Pasajeros [000]	218	216	236	231	20	19	20	19	20	19	20	19	19	18	18	18		-2%	6%
Ocupación [%]	84%	82%	89%	87%	91%	94%	90%	89%	90%	85%	87%	84%	85%	82%	83%	86%		-2 pp	3 pp
Cuota de Mercado [%]	2%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	1%		0 pp	0 pp
Aeroméxico																			
Vuelos [#]	916	868	838	908	96	94	88	79	76	58	64	62	60	61	78	92		8%	-1%
Pasajeros [000]	169	191	196	206	21	22	21	19	18	13	14	14	14	14	16	20		5%	22%
Ocupación [%]	81%	84%	88%	85%	82%	86%	91%	94%	89%	84%	83%	82%	87%	85%	77%	82%		-3 pp	4 pp
Cuota de Mercado [%]	1%	1%	1%	1%	1%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%		0 pp	0 pp
Alitalia																			
Vuelos [#]	730	731	727	732	62	56	62	60	64	60	62	62	60	62	60	62		1%	0%
Pasajeros [000]	189	190	188	192	17	15	16	15	16	16	15	16	16	15	15	18		2%	1%
Ocupación [%]	89%	89%	88%	88%	93%	94%	90%	89%	89%	91%	85%	87%	90%	84%	81%	90%		0 pp	0 pp
Cuota de Mercado [%]	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%		0 pp	0 pp
Delta																			
Vuelos [#]	727	724	725	730	62	56	62	60	64	59	63	62	60	62	58	62		1%	0%
Pasajeros [000]	144	160	170	174	17	15	17	15	16	14	15	13	13	13	12	13		2%	20%
Ocupación [%]	90%	87%	89%	83%	93%	93%	93%	87%	87%	78%	82%	73%	77%	71%	79%	89%		-5 pp	-6 pp
Cuota de Mercado [%]	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%		0 pp	0 pp
Emirates																			
Vuelos [#]	729	731	730	726	62	56	62	60	62	57	63	60	60	62	60	62		-1%	0%
Pasajeros [000]	171	160	207	186	20	18	20	18	14	11	16	11	14	14	15	15		-10%	9%
Ocupación [%]	79%	67%	81%	73%	91%	92%	90%	87%	65%	55%	70%	53%	66%	64%	69%	69%		-8 pp	-7 pp
Cuota de Mercado [%]	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%		0 pp	0 pp
British Airways																			
Vuelos [#]	610	718	724	726	62	56	62	60	62	58	62	62	58	62	60	62		0%	19%
Pasajeros [000]	150	175	176	172	15	14	16	14	15	15	15	14	15	13	12	15		-2%	15%
Ocupación [%]	90%	89%	88%	86%	88%	91%	92%	83%	88%	93%	88%	83%	92%	77%	75%	85%		-2 pp	-3 pp
Cuota de Mercado [%]	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%		0 pp	0 pp
Air France																			
Vuelos [#]	1.452	1.279	1.151	710	62	54	60	50	60	58	62	62	58	62	60	62		-38%	-51%
Pasajeros [000]	253	233	235	192	17	15	16	13	16	16	17	17	17	17	15	16		-18%	-24%
Ocupación [%]	59%	65%	72%	92%	92%	94%	94%	93%	88%	93%	97%	98%	96%	87%	84%	90%		20 pp	33 pp
Cuota de Mercado [%]	2%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%		0 pp	-1 pp
Turkish Airlines																			
Vuelos [#]	721	695	609	688	46	40	48	60	62	59	62	63	62	62	60	64		13%	-5%
Pasajeros [000]	167	170	155	161	13	12	14	14	11	11	15	15	15	14	14	13		4%	-3%
Ocupación [%]	66%	70%	73%	68%	84%	89%	82%	66%	53%	51%	71%	68%	70%	64%	66%	61%		-6 pp	1 pp
Cuota de Mercado [%]	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%		0 pp	0 pp
Andes																			
Vuelos [#]	60	190	226	572	138	102	60	70	53	23	27	12	30	33	2	22		153%	853%
Pasajeros [000]	6	21	23	74	19	13	8	9	7	3	4	1	5	3	0	2		224%	1210%
Ocupación [%]	67%	73%	64%	74%	82%	79%	80%	70%	73%	73%	73%	65%	82%	48%	48%	52%		11 pp	8 pp
Cuota de Mercado [%]	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%		0 pp	0 pp
Ethiopian Airlines																			
Vuelos [#]			506				34	44	44	48	62	62	54	56	46	56			
Pasajeros [000]			61				5	5	5	4	10	6	8	6	6	7			
Ocupación [%]			43%				49%	43%	38%	29%	50%	34%	55%	42%	46%	42%			
Cuota de Mercado [%]			0%				0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	1%	1%	1%			
Otros																			
Vuelos [#]	5.044	5.175	4.668	4.551	701	504	441	349	256	229	258	276	235	338	362	602		-3%	-10%
Pasajeros [000]	292	344	318	395	41	42	43	34	27	25	28	25	26	26	29	48		24%	35%
Ocupación [%]	66%	58%	69%	75%	77%	79%	79%	78%	75%	74%	77%	71%	76%	70%	71%	71%		6 pp	9 pp
Cuota de Mercado [%]	2%	3%	2%	3%	3%	3%	3%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	3%	4%		0 pp	0 pp
TOTAL																			
Vuelos [#]	83.824	85.774	94.503	101.181	9.999	8.680	8.796	8.293	8.310	7.483	8.700	8.362	7.765	8.136	7.777	8.880		7%	21%
Pasajeros [000]	11.721	12.820	14.657	14.986	1.534	1.369	1.406	1.283	1.206	1.039	1.275	1.167	1.151	1.152	1.125	1.278		2%	28%
Ocupación [%]	79%	79%	82%	79%	84%	85%	85%	81%	76%	73%	77%	74%	77%	75%	77%	77%		-4 pp	0 pp

Tabla 10. Vuelos, pasajeros (miles), factor de ocupación y cuota de mercado por aerolínea - Mercado internacional 2015 - 2018

En el mercado internacional, tanto Aerolíneas Argentinas como el holding LATAM han crecido del 2015 al 2018 en término de pasajeros transportes en un 11 y 27%, respectivamente. En el caso de Aerolíneas Argentinas/Austral, esto implica más de 300.000 pasajeros que se han sumado a volar con la compañía. Aerolíneas como Copa Airlines y United, han crecido significativamente, de la mano de la apertura de nuevas rutas y mayores frecuencias, así como varias de las empresas europeas: Iberia, Air Europa y KLM. Otras, lo han hecho en forma exponencial, como el caso de Amaszonas y Azul.



Cuota de Mercado

Con Avianca Argentina habiendo comenzado operaciones en noviembre del 2017, el 2018 cierra con un total de 6 aerolíneas concentrando el 99,7% del mercado. En términos de promedio anual, Aerolíneas Argentinas (dentro del cual se incluye a los pasajeros que volaron por Austral) cierra con una cuota del 68%, secundada por LATAM con 17% y luego Andes con el 7%. Entre las más recientes, Flybondi alcanza un promedio del 6% a lo largo del año y Avianca y Norwegian cierran con valores en torno al 1%. Sin embargo, la foto de diciembre 2018 indica que Aerolíneas Argentinas ha perdido posición de mercado (aunque ha crecido en pasajeros transportados), con un valor de 62%; LATAM volvió a crecer en los últimos dos meses del año y alcanza un *market share* del 18% en diciembre; Flybondi se ubica tercero con el 8%, seguido por Andes y Norwegian Argentina, ambos en torno al 5%, mientras que Avianca concentra el 2% de los pasajeros.

En el plano internacional, el grupo LATAM se ubica en primer lugar en el promedio anual con 27%, secundado por Aerolíneas Argentinas y Austral con el 22%. El restante 51% se encuentra bastante atomizado entre más de 30 empresas, siendo las que más pasajeros han transportado entre ellas GOL, American Airlines, Copa Airlines e Iberia, respectivamente.

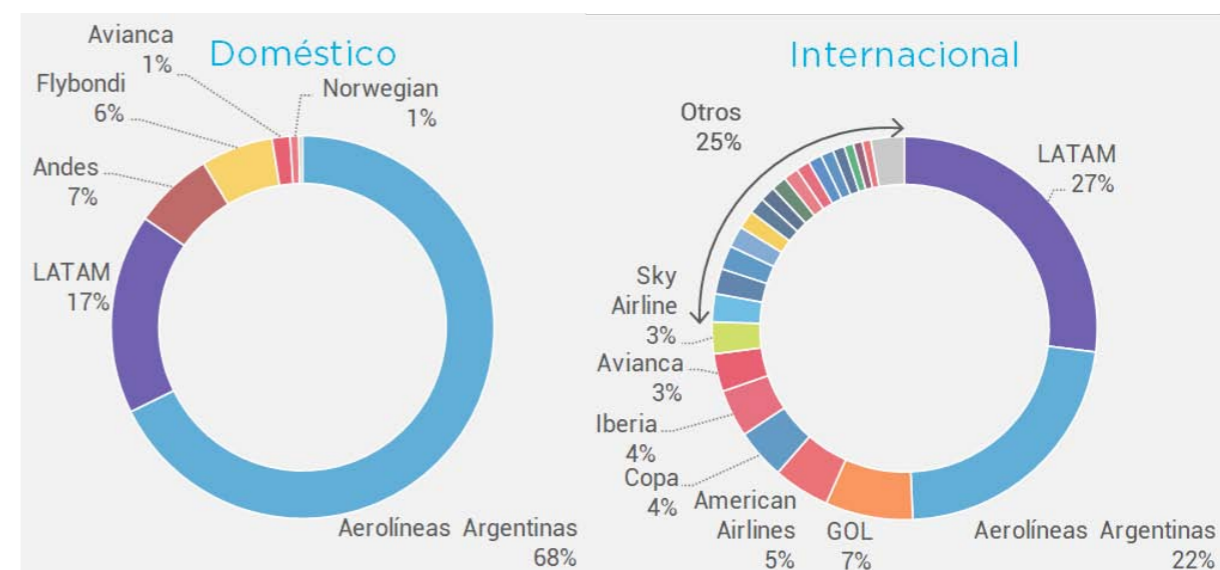


Gráfico 29. Cuota de mercado promedio 2018 - Doméstico e Internacional

A lo largo del 2018 han comenzado a operar en suelo argentino diferentes empresas: Norwegian UK tuvo su vuelo inaugural entre el aeropuerto de Londres Gatwick y Ezeiza el día 15 de febrero; Ethiopian, el mayor grupo del continente africano, el día 8 de marzo, permitiendo que la Argentina se constituya en el único país de la región conectada, a través de vuelos directos, a los cinco continentes; Edelweiss Air, uniendo nuestro país con la ciudad de Zurich en Suiza (conexión que no se operaba desde hacía 16 años), desde el 8 de noviembre y JetSMART, con su filial chilena, uniendo la capital trasandina y La Serena con los aeropuertos de Córdoba, Mendoza y El Palomar desde el 18 de diciembre. A éstas, se le suma también el comienzo de la operación internacional de Flybondi, uniendo las ciudades de Córdoba y el aeropuerto de El Palomar con Punta del Este, así como este último y la ciudad de Asunción del Paraguay.



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 30, a continuación:

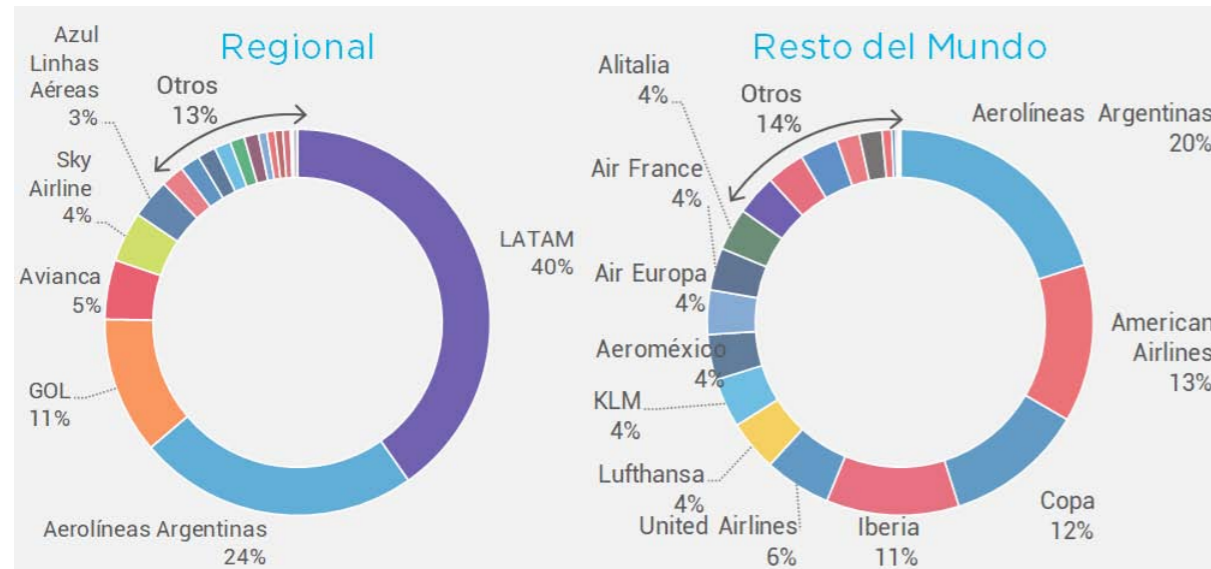


Gráfico 30. Cuota de mercado promedio 2018 - Detalle regional y resto del mundo

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 casi el 75% de los pasajeros, el mercado para el resto de los países del mundo es más atomizado, con ninguna compañía superando un 20% en su cuota de mercado. En el primer caso, todas las empresas del grupo LATAM concentran el 40% de los pasajeros que viajan entre Argentina y los países de la región, mientras que Aerolíneas Argentinas/Austral alcanza una cuota del 24%. En el mercado global, el *holding* mencionado pierde muchísimo peso (sólo queda la ruta directa a Miami operada por LATAM Argentina) y Aerolíneas Argentinas toma el liderazgo, con sus rutas a Miami, Madrid, Nueva York, Roma, Cancún y Punta Cana. Todas las aerolíneas europeas tienen cuotas de mercado muy similares, a excepción de Iberia, con un promedio del 11% a lo largo del año. Ello se explica con una oferta del doble de frecuencias y a las que se suman también los vuelos de Level (una frecuencia diaria adicional), que unen el aeropuerto de Ezeiza con Barcelona (abarca el 25% de los pasajeros del grupo).

De todas maneras, es importante destacar que en términos nominales, el mercado Regional englobó, en 2018, al 82% de los pasajeros (12,3 millones), frente al 18% restante que se conectan en vuelos sin escalas con el resto de los países del mundo (2,7 millones).

En términos de evolución, si se estudia el período comprendido entre el año 2001 y 2018, se observa que el mercado doméstico fue variando en su composición: de un esquema con 4 oferentes con posiciones de mercado similares, sin ninguno dominante, a mediados del 2001 a una concentración del 90% y más entre el 2005 y el año 2015. Luego, se sucedió una progresiva ganancia de cuota de mercado por parte de jugadores ya existentes, como Andes, y la porción que fueron ganando las nuevas empresas como Avianca, Flybondi y Norwegian Argentina. El Gráfico 31 muestra esta evolución, con desglose mensual:

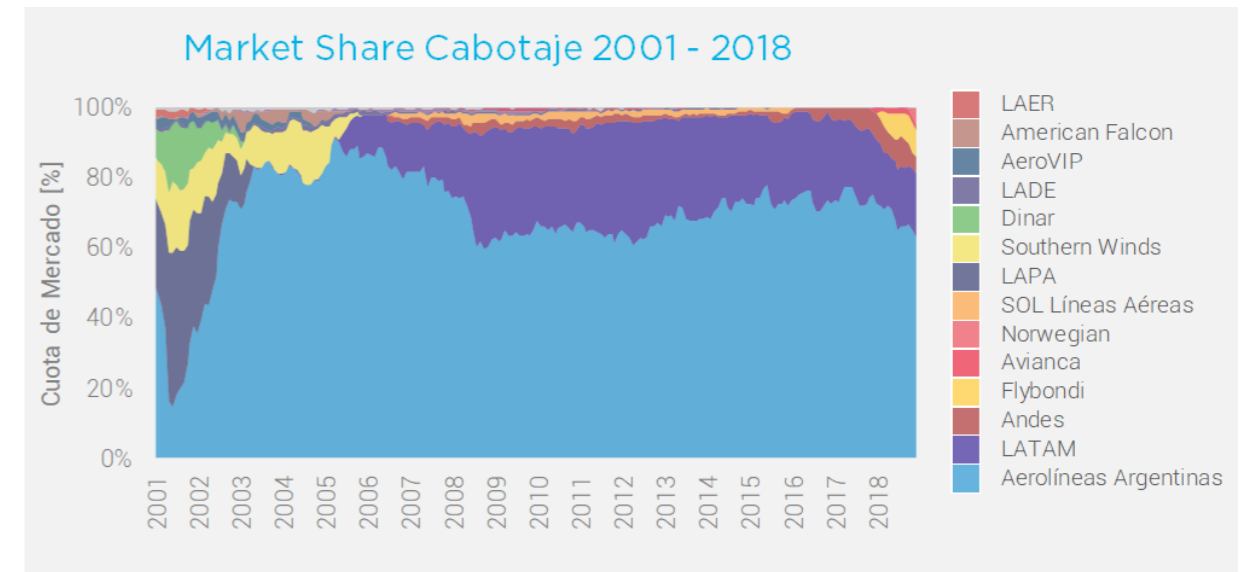
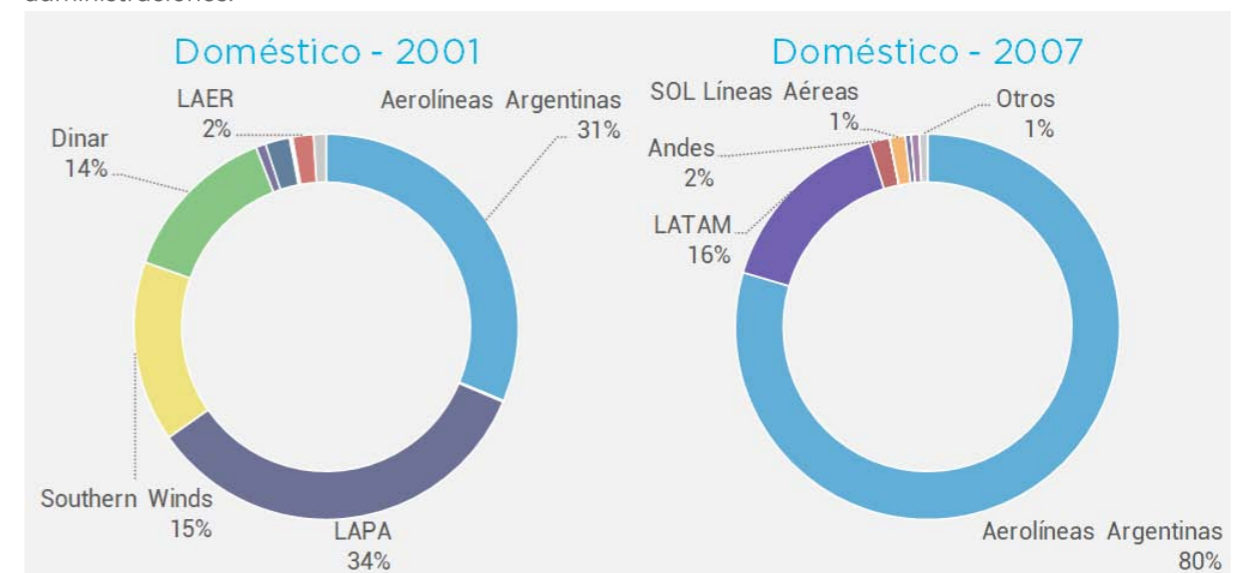


Gráfico 31. Cuota de mercado mensual enero 2001 - diciembre 2018 - Doméstico

Para una mejor evaluación, se puede comparar la distribución de mercado doméstico en el año 2018 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 luego, la situación al comienzo de cada una de las administraciones:



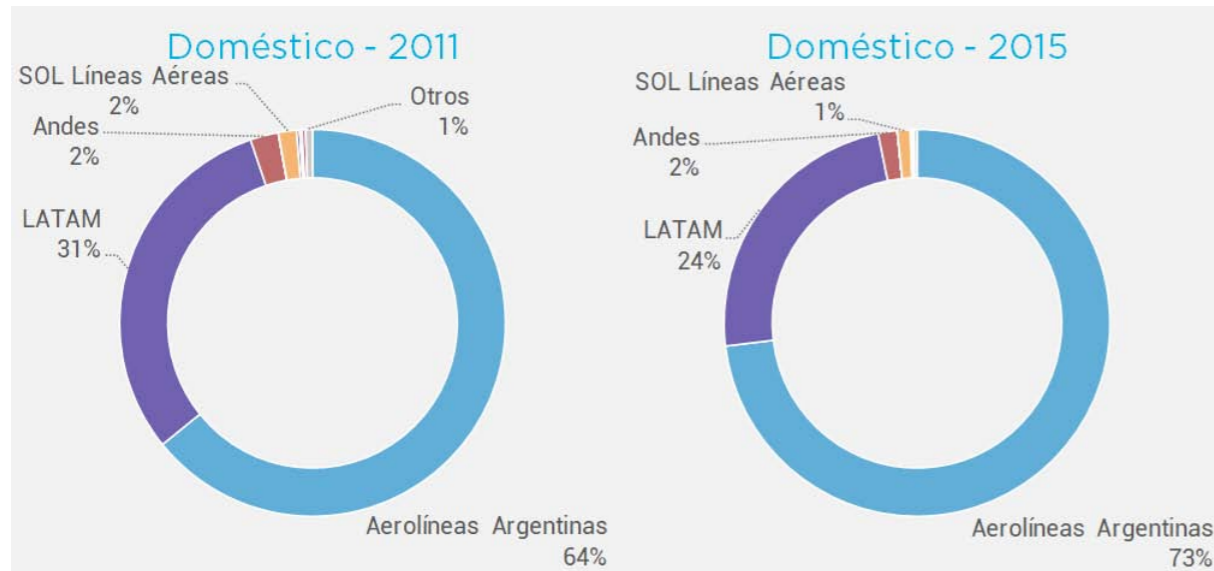


Gráfico 32. Cuota de mercado promedio 2001, 2007, 2011 y 2015 - Doméstico

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 prácticamente triplicarse a fines del 2018, con 14,2 millones de personas volando. Sin embargo, como se mencionó, el mercado fue pasando de un esquema distribuido entre más de 4 empresas principales (Aerolíneas Argentinas, LAPA, Southern Winds y Dinar) a una situación en donde entre Aerolíneas Argentinas y LATAM tenían entre ambas más del 97% de la cuota total hasta el año 2016. Luego, con el crecimiento de Andes y las nuevas, éstas pasaron a cerrar el 2018 con el 85% del total.

En el mercado internacional, el volumen pasó de 6,4 a 15,0 millones de pasajeros entre el 2001 y el 2018, aunque siempre tuvo un nivel de atomización mucho mayor que el doméstico. En el Gráfico 33 se observa el desglose de cuota de mercado para cada empresa, por mes, para el período evaluado:

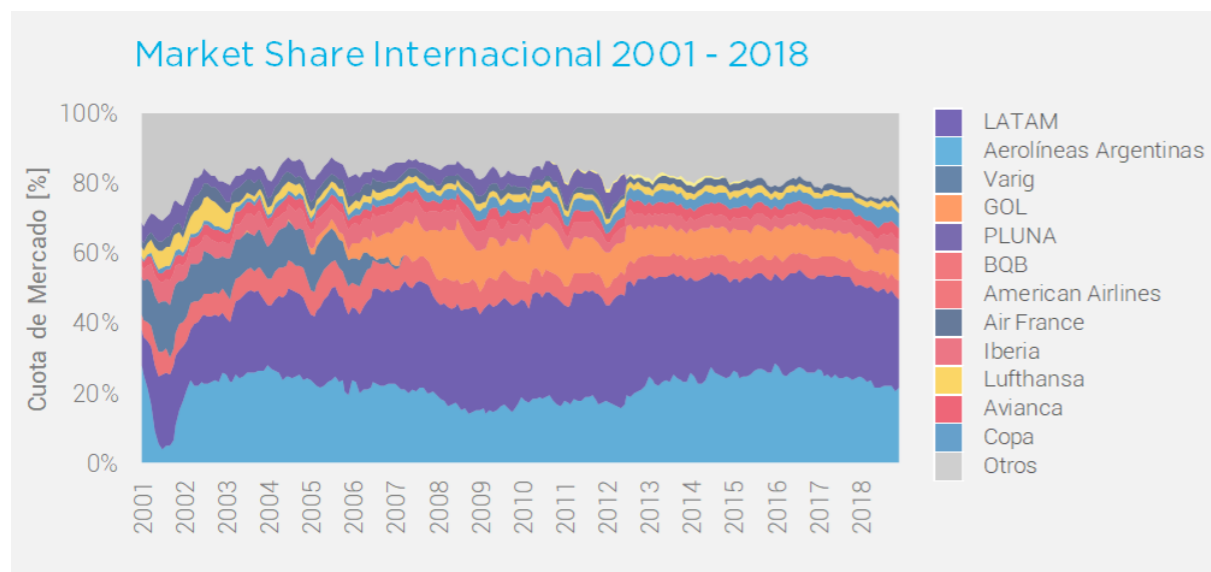


Gráfico 33. Cuota de mercado mensual enero 2001 - diciembre 2018 - Internacional

El gráfico anterior sirve principalmente para observar algunas fusiones o cese de actividades de algunas empresas y el retome de las mismas por otra. Tal es el caso de Varig, comprada por Gol o del cese de Pluna, cuya actividad continuó con BQB Líneas Aéreas (y luego de ésta, Alas Uruguay hasta el tercer trimestre del 2016).

Siguiendo el esquema con el que se presentó el segmento doméstico, para internacional se expone a continuación, en el Gráfico 34, las fotos para los años 2001, 2007, 2011 y 2015:

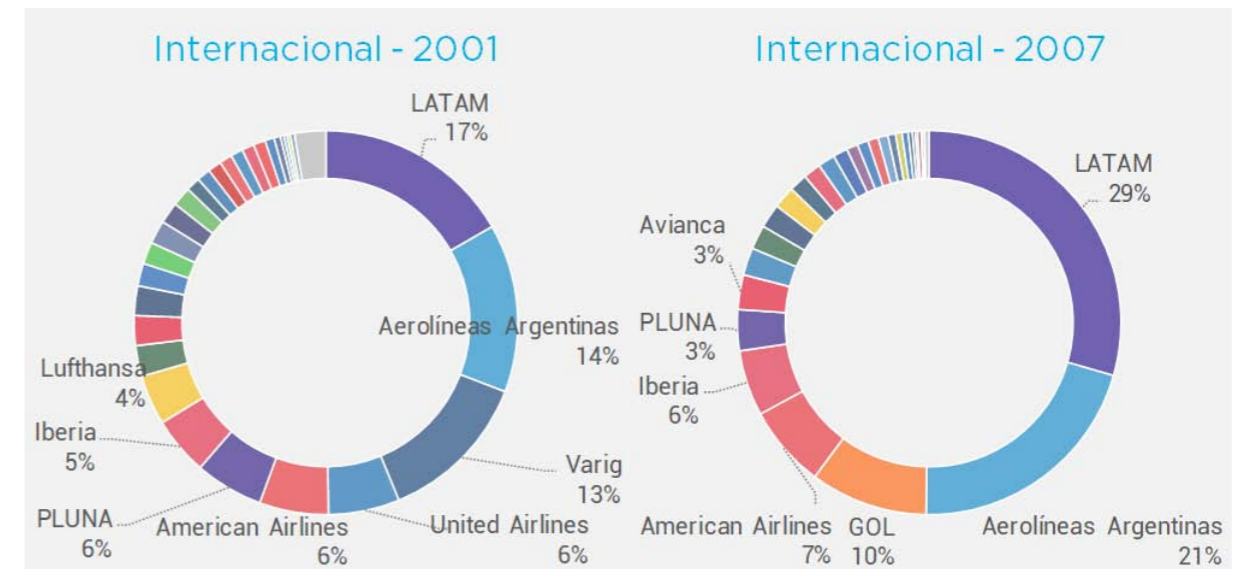


Gráfico 34. Cuota de mercado promedio 2001, 2007, 2011 y 2015 - Internacional

Aunque atomizado en gran medida, Aerolíneas Argentinas y las empresas del holding LATAM fueron ganando posición de mercado hasta superar la mitad de la demanda total hacia fines del 2015, situación que cambió ligeramente en los últimos 3 años, cerrando el 2018 con una suma del 49%. Gol ha tomado el mercado de Varig, mientras que American Airlines creció al ritmo de mercado a lo largo del período, manteniendo una cuota relativamente pareja. Iberia, la principal entre las europeas, cedió terreno entre sus 5,5% que tuvo como pico máximo entre 2006 y 2007, para retroceder al 4,0% actual. Azul, en menos de 2 años de operaciones entre 2016 y 2018, alcanza los 2,5% de mercado en diciembre 2018, duplicando en número de pasajeros a aerolíneas europeas tradicionales como British Airways, Air France, Alitalia o Lufthansa.



Factor de Ocupación

Otra variable para evaluar en detalle es el factor de ocupación de las distintas aerolíneas. El Gráfico 35 muestra la cantidad de vuelos y el porcentaje de ocupación de los mismos:

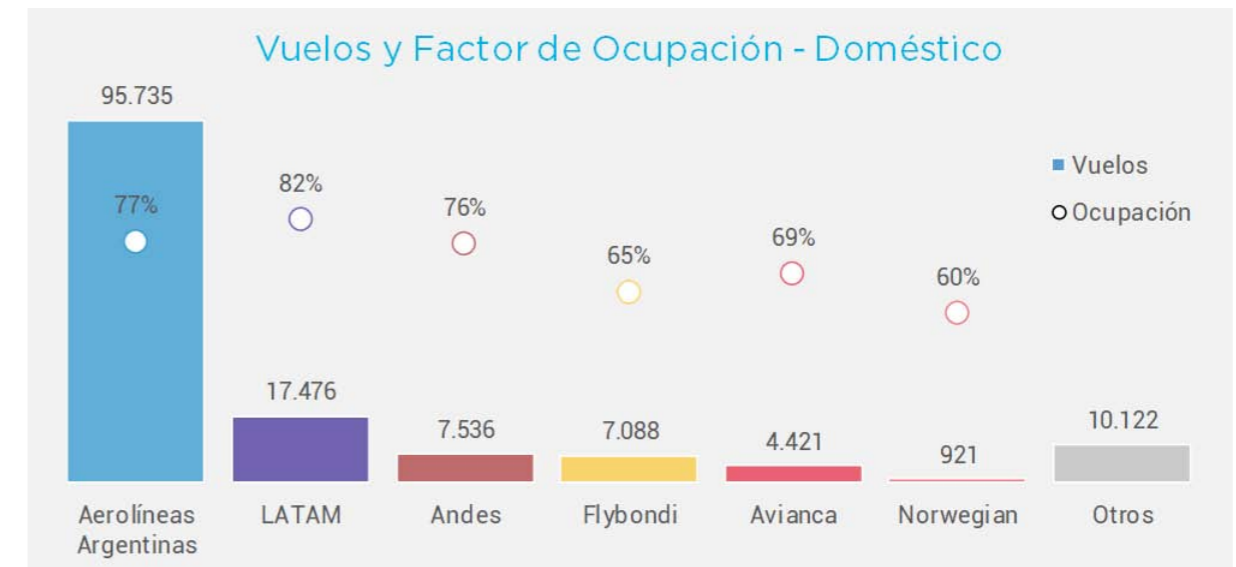


Gráfico 35. Cantidad de vuelos y factor de ocupación promedio 2018 - Doméstico

Aerolíneas Argentinas, agrupada con Austral, predomina ampliamente en término de vuelos efectuados, promediando un factor de ocupación del 77%. En el desglose, los vuelos de Austral, operados con los Embraer 190 de 96 plazas, van llenos al 78% contra el 76% en que lo hacen los vuelos de Aerolíneas Argentinas, mayoritariamente operados en Boeing 737-700 y 800, así como en los últimos -8 Max incorporados a la flota.

LATAM alcanza el factor de ocupación más elevado para el mercado doméstico, con un 82% de sus plazas ofrecidas en los Airbus 320, cuya configuración incrementaron en 6 asientos a lo largo del último bimestre del año.

Andes mantiene un buen nivel de ocupación, con un promedio ligeramente inferior al de Aerolíneas Argentinas y 7 puntos porcentuales mayor al promedio del año 2017. Entre las compañías más recientes, Avianca con menos vuelos operados que Flybondi, alcanza un nivel de llenado próximo al 70%, mientras que las aerolíneas de bajo costo, en proceso de afirmación en el mercado argentino, con valores entre que no superan el 65% de sus Boeing 737-800 de 189 plazas en ambos casos.

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 11:



Vuelos de Cabotaje

	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Prom
Lunes	81%	83%	78%	74%	70%	67%	78%	75%	80%	78%	78%	70%	76%
Martes	82%	81%	74%	70%	68%	68%	74%	72%	74%	76%	76%	71%	74%
Miércoles	81%	80%	77%	71%	69%	66%	74%	73%	80%	77%	77%	78%	75%
Jueves	81%	82%	79%	77%	71%	65%	78%	76%	80%	79%	77%	73%	76%
Viernes	81%	83%	78%	78%	71%	71%	80%	79%	82%	81%	80%	76%	78%
Sábado	82%	82%	74%	74%	62%	66%	81%	76%	79%	78%	77%	78%	76%
Domingo	83%	82%	78%	74%	72%	72%	78%	75%	81%	76%	80%	76%	77%
Prom	81%	82%	77%	74%	69%	68%	77%	75%	80%	78%	78%	75%	76%

Tabla 11. Factor de ocupación promedio por día de semana y mes del año 2018 - Doméstico

Como se anticipó, el mes de junio presenta el promedio más bajo del año, con 68% de ocupación. 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 y 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. Entre las norteamericanas, American Airlines, United y Delta con una ocupación promedio que supera el 83%. En el mercado regional existe una mayor dispersión, con Azul y Copa con valores que superan el 85%, mientras que LATAM, Sky, Gol y Aerolíneas Argentinas presentan valores que oscilan entre 74 y 81%. Por último, Turkish Airlines, Emirates, Qatar Airways y Ethiopian, tienen factores de ocupación relativamente bajos, dado que todos sus vuelos se efectúan con escala intermedia en San Pablo.

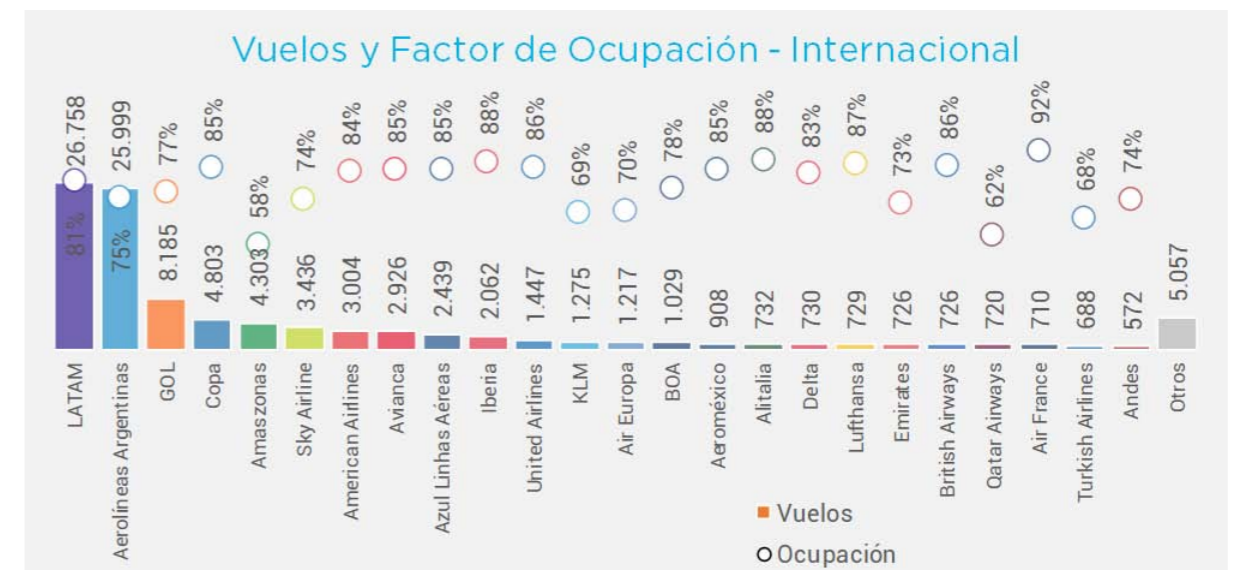


Gráfico 36. Cantidad de vuelos y factor de ocupación promedio 2018 - Internacional

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	83%	85%	84%	82%	77%	73%	78%	75%	78%	76%	79%	74%	79%
Martes	84%	83%	82%	81%	77%	72%	75%	71%	73%	71%	72%	73%	76%
Miércoles	84%	84%	84%	79%	75%	70%	74%	72%	75%	72%	73%	76%	77%
Jueves	83%	85%	85%	80%	76%	70%	77%	71%	76%	74%	74%	77%	77%
Viernes	85%	85%	86%	82%	77%	74%	80%	76%	78%	78%	79%	79%	80%
Sábado	85%	86%	84%	82%	73%	72%	79%	73%	78%	77%	79%	79%	79%
Domingo	86%	86%	87%	83%	78%	77%	77%	77%	81%	77%	81%	79%	81%
Prom	84%	85%	85%	81%	76%	73%	77%	74%	77%	75%	77%	77%	79%

Tabla 12. Factor de ocupación promedio por día de semana y mes del año 2018 - 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 13:



Vuelos de Cabotaje									Vuelos Internacionales								
	LU	MA	MI	JU	VI	SA	DO	Prom	LU	MA	MI	JU	VI	SA	DO	Prom	
00	70%	64%	68%	67%	69%	70%	69%	68%	85%	82%	83%	84%	84%	85%	84%	84%	
01	73%	72%	73%	73%	70%	70%	74%	72%	82%	83%	78%	82%	83%	84%	77%	82%	
02	72%	71%	74%	75%	70%	72%	78%	73%	79%	77%	76%	75%	78%	80%	78%	78%	
03	73%	71%	76%	81%	77%	75%	74%	75%	79%	79%	77%	77%	81%	80%	79%	79%	
04	72%	73%	76%	73%	70%	69%	76%	73%	82%	81%	79%	77%	80%	84%	85%	81%	
05	72%	66%	68%	71%	72%	73%	69%	70%	77%	75%	74%	75%	75%	83%	81%	77%	
06	73%	67%	66%	67%	69%	71%	65%	69%	84%	83%	80%	80%	80%	83%	83%	82%	
07	75%	71%	71%	71%	72%	71%	69%	72%	83%	79%	79%	78%	77%	81%	82%	80%	
08	77%	75%	75%	75%	75%	76%	71%	75%	81%	79%	77%	79%	80%	80%	84%	80%	
09	79%	77%	76%	76%	77%	77%	74%	77%	81%	78%	77%	77%	80%	81%	82%	79%	
10	78%	75%	75%	76%	77%	78%	76%	77%	78%	74%	75%	75%	77%	77%	80%	77%	
11	77%	75%	76%	76%	78%	78%	77%	77%	78%	73%	73%	74%	77%	76%	79%	76%	
12	79%	75%	76%	77%	79%	80%	79%	78%	78%	74%	76%	73%	77%	79%	80%	77%	
13	77%	74%	75%	76%	78%	79%	78%	77%	77%	71%	73%	73%	77%	76%	81%	75%	
14	77%	75%	74%	75%	79%	79%	79%	77%	78%	75%	76%	78%	82%	82%	80%	79%	
15	77%	75%	76%	76%	80%	79%	79%	77%	79%	76%	78%	77%	82%	79%	80%	79%	
16	78%	74%	76%	77%	80%	79%	80%	78%	77%	74%	76%	75%	82%	79%	83%	78%	
17	78%	76%	78%	78%	81%	78%	80%	78%	79%	76%	80%	79%	82%	79%	82%	80%	
18	78%	76%	78%	80%	82%	76%	80%	79%	79%	76%	77%	80%	84%	77%	83%	79%	
19	76%	76%	79%	81%	84%	74%	79%	79%	77%	75%	75%	79%	79%	75%	79%	77%	
20	76%	76%	78%	81%	84%	74%	81%	79%	76%	74%	74%	76%	79%	75%	81%	76%	
21	73%	72%	74%	78%	81%	72%	79%	76%	76%	74%	75%	77%	79%	75%	78%	76%	
22	72%	72%	74%	77%	79%	70%	76%	75%	77%	78%	78%	79%	84%	80%	81%	80%	
23	71%	71%	72%	74%	76%	72%	76%	73%	76%	75%	77%	80%	81%	78%	80%	78%	
Prom	76%	74%	75%	76%	78%	76%	77%	76%	79%	76%	77%	77%	80%	79%	81%	79%	

Tabla 13. 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.

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 2018, como se aprecia en el Gráfico 37:

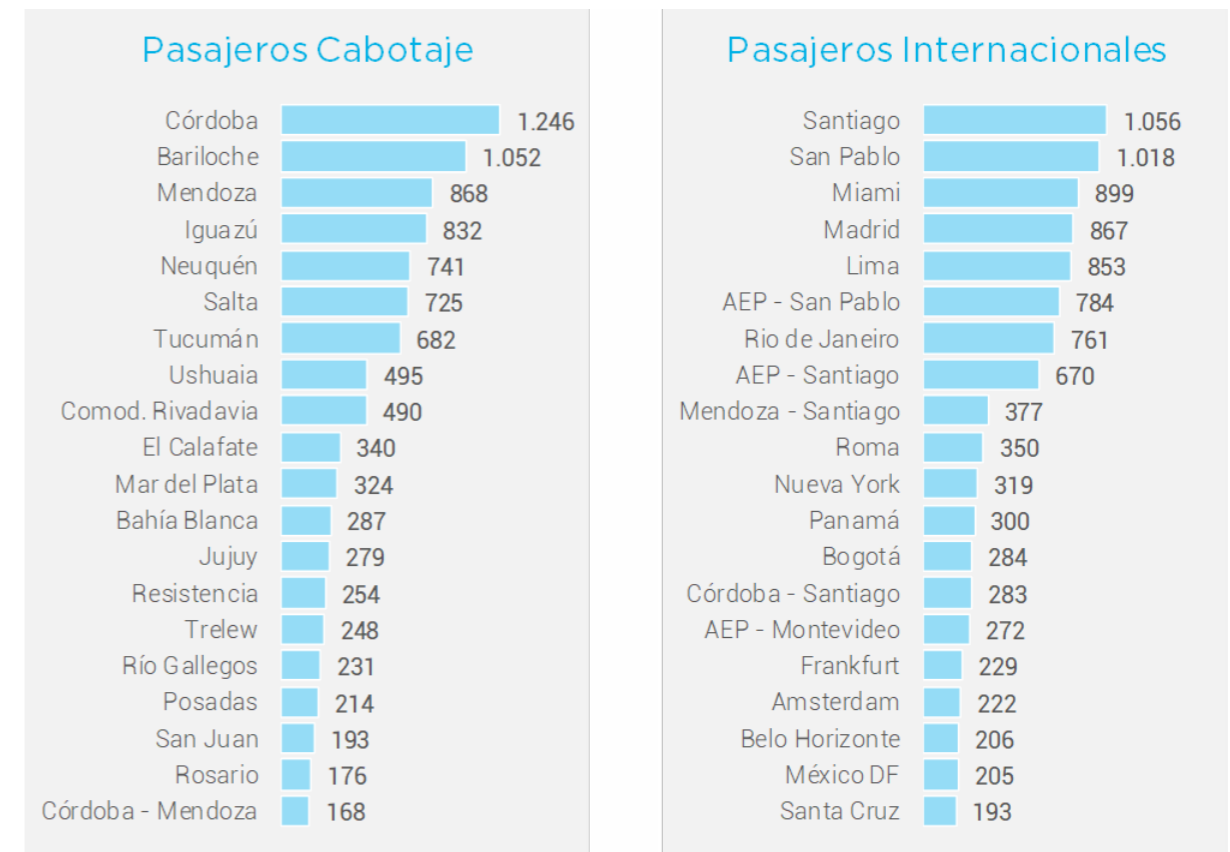
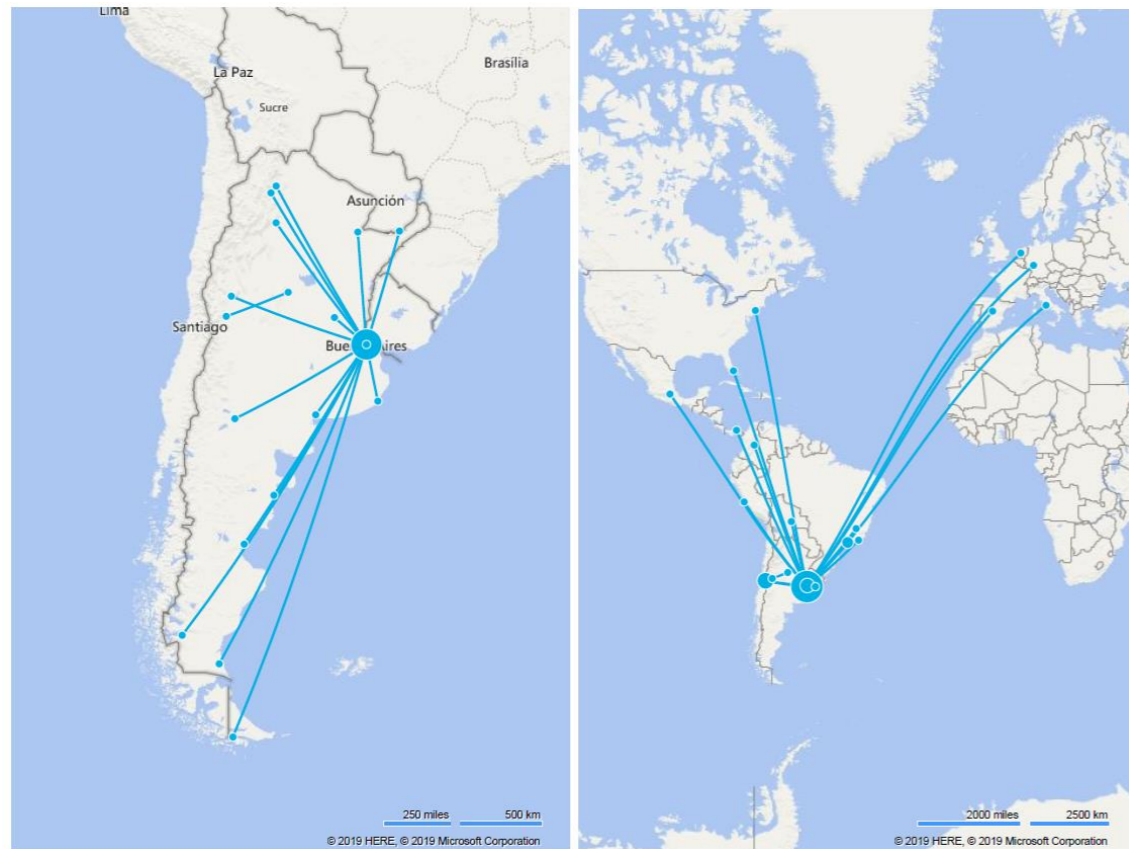


Gráfico 37. Ranking TOP20 rutas más demandadas en vuelos domésticos e internacionales - 2018



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 5. 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 38 muestra las 30 rutas comerciales que más vuelos han tenido a lo largo del 2018 y el factor de ocupación promedio de las mismas, independientemente de la aerolínea (o varias de ellas) que haya ofrecido el servicio:

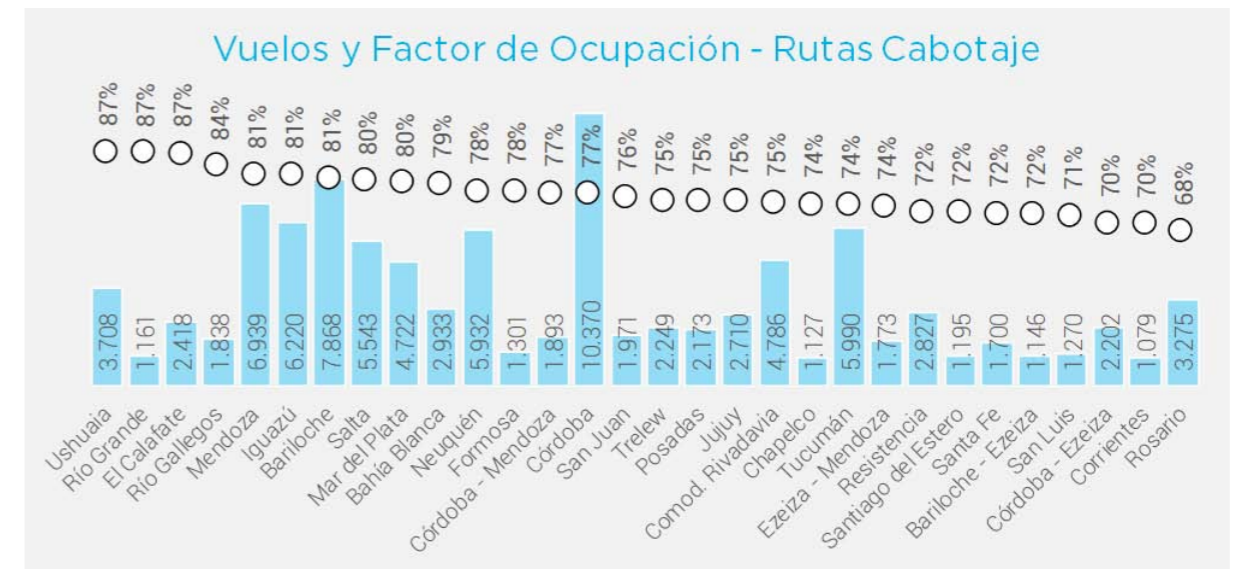


Gráfico 38. Cantidad de vuelos y factor de ocupación promedio 2018 - Rutas domésticas (TOP30)

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 vuelos. No necesariamente son las 30 rutas con mayor porcentaje de ocupación.

Del análisis por aerolínea, se desprende de la Tabla 14, que el valor de ocupación promedio para el 2018 de los vuelos de cabotaje fue del 76%. En el gráfico anterior, la mitad de las rutas más voladas en el año tuvieron valores superiores a esta media, y 8 de ellas, con valores por encima del 80%. Las dos rutas más demandadas del mercado local: Aeroparque - Córdoba y Aeroparque - Bariloche, tuvieron factores de ocupación por encima del 77% incluso con más empresas ofreciendo estas. Adicionalmente, rutas como Aeroparque - Mendoza, Iguazú, Neuquén, Salta, Mar del Plata y Neuquén, que están entre las 10 más voladas, todas presentan porcentajes que superan el 78%.

Dentro de este ranking, la primera ruta que aparece que conecta directamente dos ciudades fuera de Buenos Aires, es Córdoba - Mendoza, con un total que superó las 17 frecuencias semanales, en promedio, con una ocupación del 77%. El Gráfico 39, a continuación, detalle el caso particular de estas:

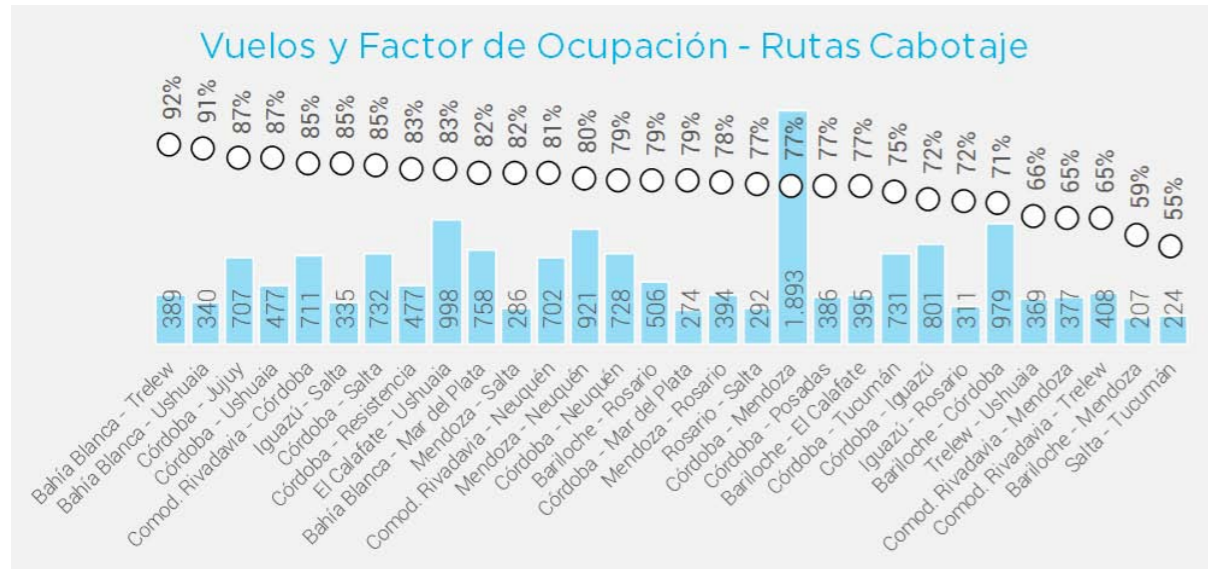


Gráfico 39. Cantidad de vuelos y factor de ocupación promedio 2018 - Rutas domésticas que no pasan por Buenos Aires (TOP30)

Aunque con menos oferta que en el caso de las rutas que tienen origen o destino en alguno de los aeropuertos del Área Metropolitana de Buenos Aires, 21 de las 30 más voladas en este grupo presentan factores de ocupación por encima de la media nacional (76%).

En el total, en 2018, más de 1,6 millones de pasajeros pudieron volar en vuelos domésticos conectando en forma directa entre ciudades del interior. Esta cifra resultó ser 30% a la del 2017, cuando fueron menos de 1,3 millones y más del doble que las 782 mil que lo hicieron en el año 2015. Entre ellas, Córdoba - Tucumán creció 175% con respecto a los pasajeros del 2017; Córdoba - Neuquén, 119%; Córdoba - Bariloche, 97% y Córdoba - Mar del Plata, 86%. Y justamente, gran parte de este crecimiento encuentra su respuesta en el desarrollo de la ciudad de Córdoba como *hub* local.

Destinos internacionales

Los pasajeros en vuelos internacionales crecieron 2% en el 2018 contra el año 2017, tal como se mostró oportunamente. 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 40 muestra el nivel de pasajeros en vuelos internacionales para el año 2017 y las variaciones por país de origen/destino que llegaron al nivel de 15 millones al cierre del 2018:



Gráfico 40. Variación de pasajeros internacionales 2018 vs 2017 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. Son los principales orígenes/destinos de Sudamérica los que mostraron en términos nominales, las mayores caídas y subas con respecto a los números del 2017: los pasajeros que conectaban entre Argentina y Chile en el último año, cayeron un 9%, significando en total 258 mil personas menos. En la explicación se encuentra el cese de operaciones de Latin American Wings, así como el cambio en la operación de Air Canadá, que hasta abril 2018 conectaba Ezeiza y Toronto con escala en Santiago y pasó a ser vuelo directo. En la punta opuesta, el crecimiento del 5% del número de pasajeros que viajaron entre Argentina y Brasil permite compensar en gran parte esta baja, sumando 215 mil personas al número final. Azul Linhas Aéreas es mayormente responsable de este fenómeno, permitiendo unir varias ciudades del interior con distintos destinos brasileños y creciendo fuertemente del 2017 a esta parte, sumando más de 207 mil pasajeros que se movilizaron entre los dos países.

En cuanto a la baja entre Argentina y Colombia del 23%, 85 mil pasajeros, se explica en gran parte por la baja de la conexión ofrecida por LATAM, que unía directamente el aeropuerto de Ezeiza con Bogotá a partir de marzo 2018. En el caso de la conexión con Uruguay, se explica por la eliminación de la frecuencia de Air France entre Ezeiza y Montevideo con París como destino final (sólo quedó el vuelo directo entre Francia y Argentina).



Por el lado positivo, el caso de Canadá corresponde con el cambio en la ruta como se mencionó al hablar de la baja de pasajeros desde y hacia Chile. La conexión con Perú se vio reforzada con los nuevos vuelos que unen ciudades del interior con la ciudad de Lima: LATAM sumó más de 40.000 pasajeros en la ruta con Tucumán, mientras que Avianca sumó 50 mil entre Mendoza y Lima. El Reino Unido presenta un crecimiento significativo, tanto en términos nominales como porcentuales, que se explican con la inauguración de la conexión entre el aeropuerto de Ezeiza y el de Gatwick, en Londres, servida por Norwegian UK, sumando más de 100 mil pasajeros en esa ruta sin canibalizar la ofrecida por British Airways. Con respecto a Panamá, totalmente ofrecido por Copa Airlines, creció en todas sus rutas, pero principalmente en las conexiones entre el aeropuerto de Tocumen y las ciudades del interior del país: 61 mil pasajeros en la ruta con Córdoba, 55 mil con Mendoza y 4 mil con Rosario, a la vez que a fin de año se inauguró la conexión con la ciudad de Salta.

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. Con datos del 2018, se compone el porcentaje de pasajeros para cada país de destino final (una vez realizadas todas las escalas), como se aprecia en el Gráfico 41:

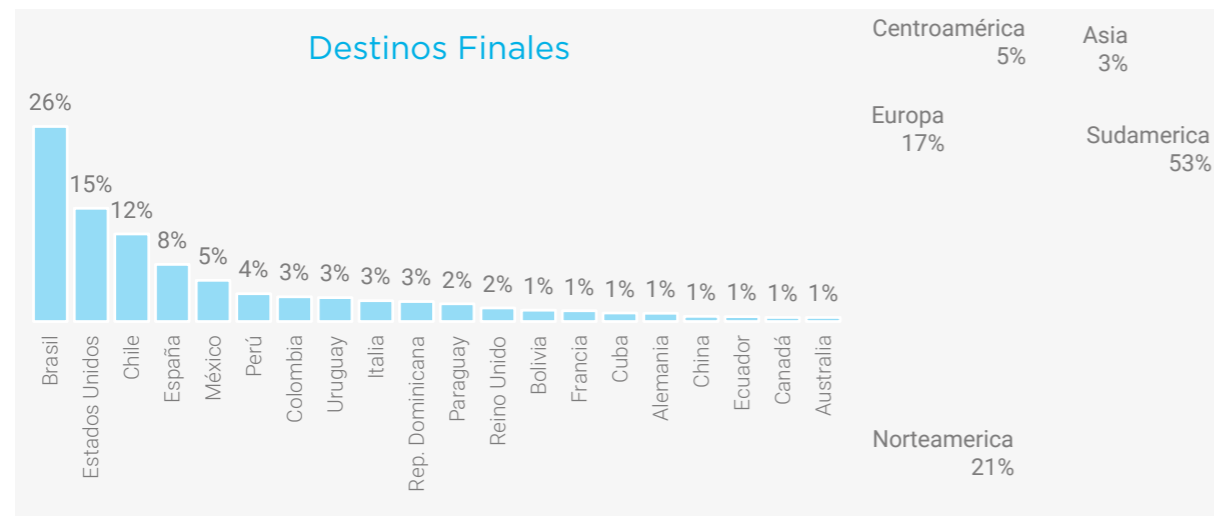


Gráfico 41. TOP 20 destinos finales pasajeros despegados desde Argentina - Enero a Noviembre 2018

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 aunque sí es válida la foto para el 2018 considerando los primeros 11 meses del año. 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:

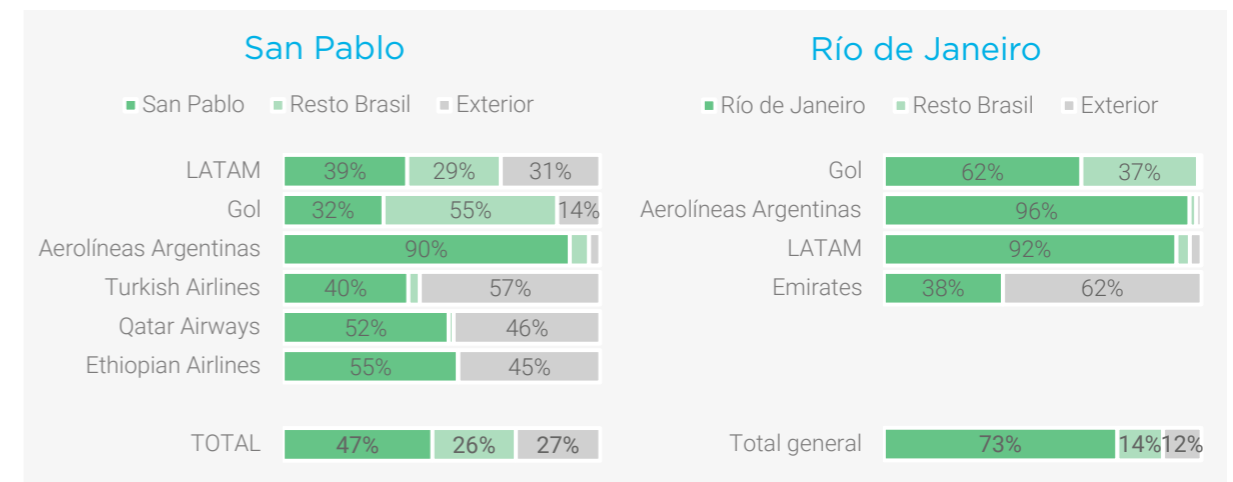


Gráfico 42. Distribución de pasajeros según destino final para San Pablo y Río de Janeiro - Enero a Noviembre 2018

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, Río de Janeiro es en más del 70% de los casos, 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 solo la mitad de los pasajeros 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.

El caso totalmente opuesto es el de Aerolíneas Argentinas, donde los pasajeros no conectan luego hacia el exterior (con ella u otra aerolínea) prácticamente. 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 43 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 pequeño porcentaje de aquellos que utilizan Sky Airline para efectuar el primer tramo. 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 hasta el mes de Abril, a partir del cual comenzó a volar directo.

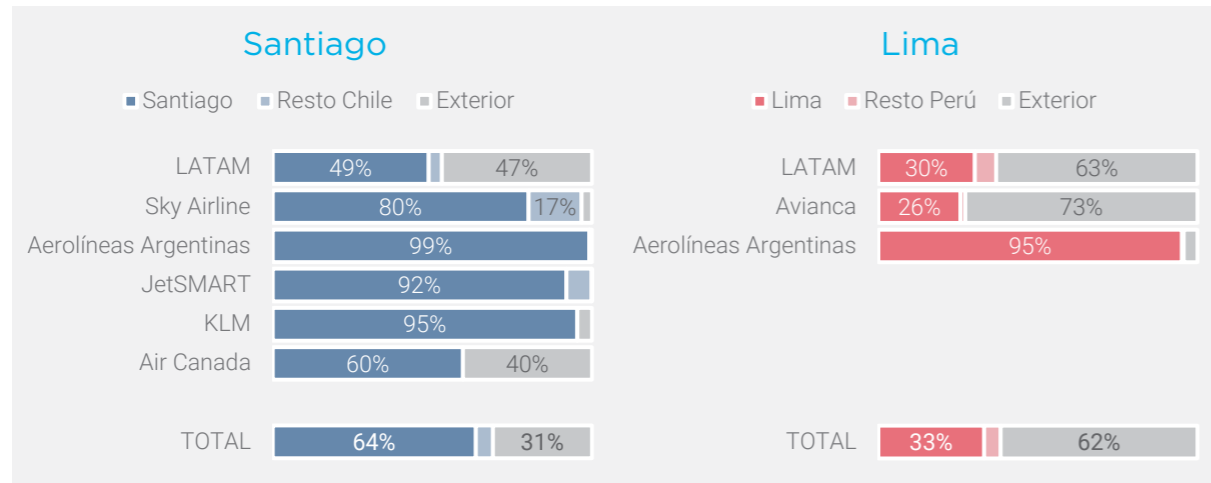


Gráfico 43. Distribución de pasajeros según destino final para Santiago y Lima - Enero a Noviembre 2018

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.

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 44 se incorporó también el porcentaje para esta segunda ciudad, diferenciándose del resto de España:

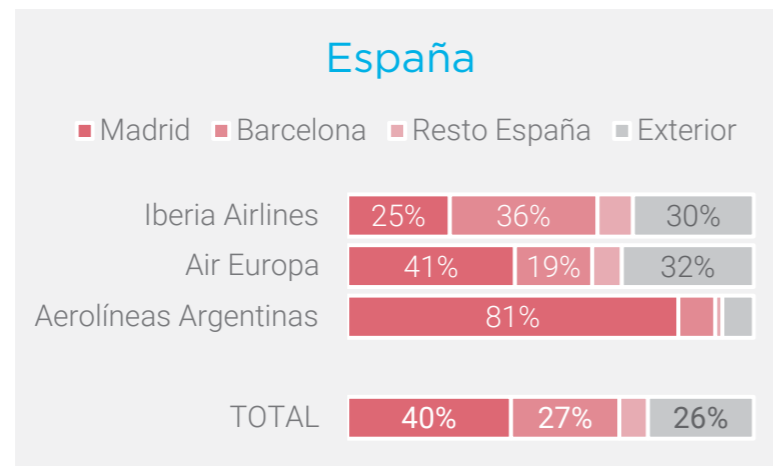


Gráfico 44. Distribución de pasajeros según destino final para España - Enero a Noviembre 2018

Mientras 30% o más de los pasajeros que llegan a Europa con Iberia y Air Europa lo hacen ingresando por Madrid para conectar con el resto del mundo, este porcentaje sólo asciende al 8%. En el caso de la Aerolíneas Argentinas, también es 8% de los pasajeros que la utilizan en el vuelo a Madrid para luego conectar hacia Barcelona.

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 voladas entre las internacionales, así como el detalle para aquellas que conectan directamente con las ciudades del interior del país:

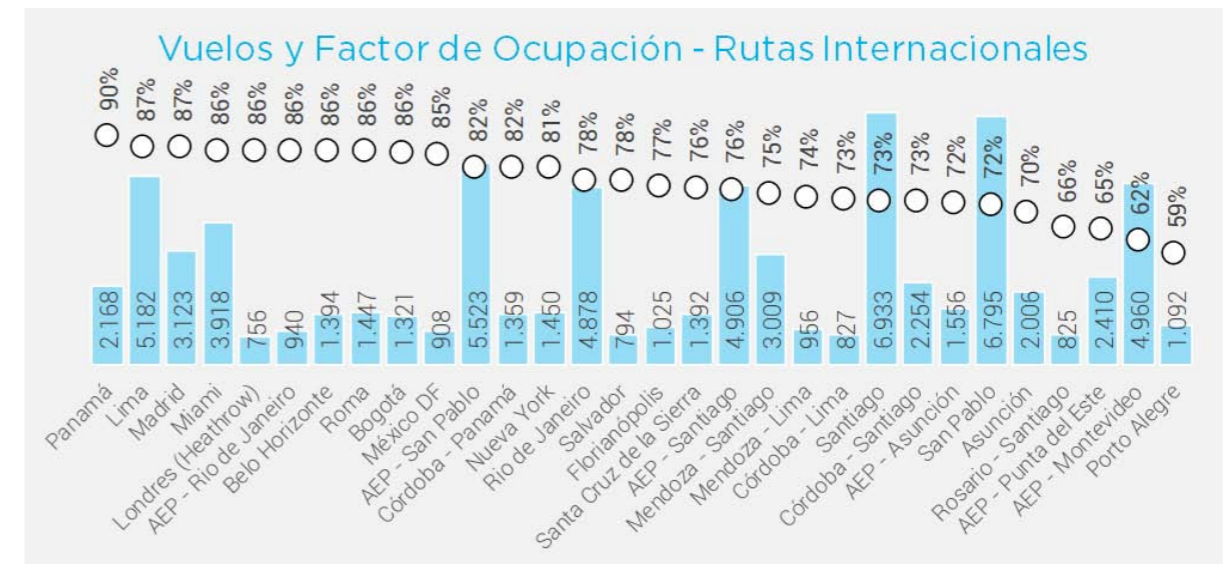


Gráfico 45. Cantidad de vuelos y factor de ocupación promedio 2018 - Rutas internacionales (TOP30)

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 vuelos. No necesariamente son las 30 rutas con mayor porcentaje de ocupación.

El factor de ocupación promedio de los vuelos internacionales a lo largo del 2018 fue del 79%, 4 puntos porcentuales por debajo del registrado en el año 2017. En el gráfico anterior, las rutas con mayor oferta en el segmento internacional, que son Santiago y San Pablo conectando con el aeropuerto de Ezeiza, han tenido coeficientes entre 6 y 7 puntos porcentuales por debajo de la media, aunque en este último caso compensado en parte por la conexión entre Aeropuerto Internacional de São Paulo-Guarulhos y Aeroparque. Cabe recordar que a partir de mayo 2018, el 50% de los servicios regionales que se ofrecían desde la Ciudad de Buenos Aires fueron trasladados a Ezeiza, llegando a la totalidad de los mismos en abril 2019. Entre los valores más altos, Panamá, Lima, Miami y Madrid, destacan con valores de ocupación por encima del 86%. En el caso de las dos primeras, en este caso, sólo se está considerando la conexión con Ezeiza y no los vuelos que unen esas ciudades con capitales locales como Córdoba, Mendoza, Salta y Tucumán.

El Gráfico 46 muestra el mismo ranking pero para aquellas rutas que conectan a las provincias con el exterior en forma directa:

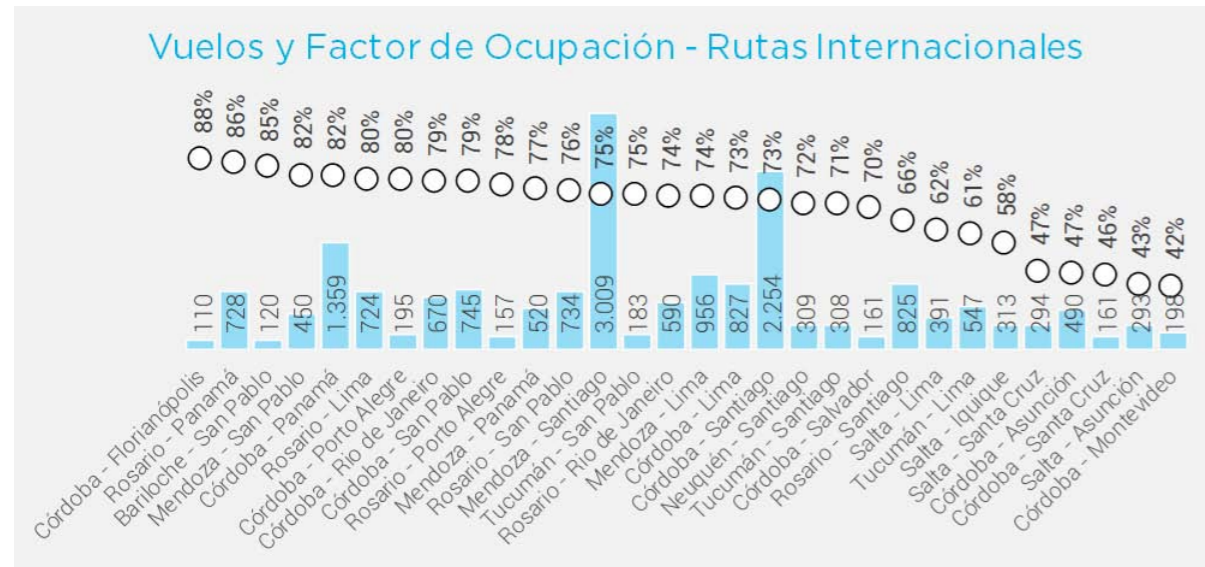


Gráfico 46. Cantidad de vuelos y factor de ocupación promedio 2018 - Rutas internacionales que no pasan por Buenos Aires (TOP30)

Con una diferencia sustancial por sobre el resto, los vuelos entre Córdoba y Mendoza con Santiago de Chile son los más volados. En el total, 2,4 millones de personas han volado en el año 2018 en forma directa entre las provincias y los países de la región. Esto implica un crecimiento del 18% contra el año 2017 y del 142% al contrastar contra el 2015. En términos nominales, son 1,4 millones de personas las que se han sumado a volar en los últimos 4 años.

A contramano del leve crecimiento que se registró en el total de pasajeros internacionales, muchas de estas rutas del interior tuvieron subas significativas contra el año 2017 o se han inaugurado en el 2018 (o pasaron a ser vuelos regulares).

Por ejemplo, Córdoba - Porto Alegre y Tucumán - San Pablo se han sumado en los últimos 12 meses, transportando más de 32 mil pasajeros entre ambas; Mendoza - Panamá se comenzó a volar en noviembre del 2017 y se afianzó durante el 2018, con una media de 5 mil pasajeros al mes, al igual que Tucumán - Lima o Tucumán - Santiago, que comenzaron entre septiembre y octubre del 2017 y tuvieron, en promedio, 6.800 pasajeros mensuales entre ambas. Entre las que existían con previamente, Córdoba - Panamá registró un crecimiento cercano al 60% en el año y Mendoza - Lima duplicó sus pasajeros (comenzó en febrero 2017), superando los 107 mil pasajeros en 2018.

Resultados por Aeropuerto

En última instancia, se evaluará el impacto que han tenido la apertura de nuevas rutas y el ingreso de más oferentes al mercado con relación a los 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:

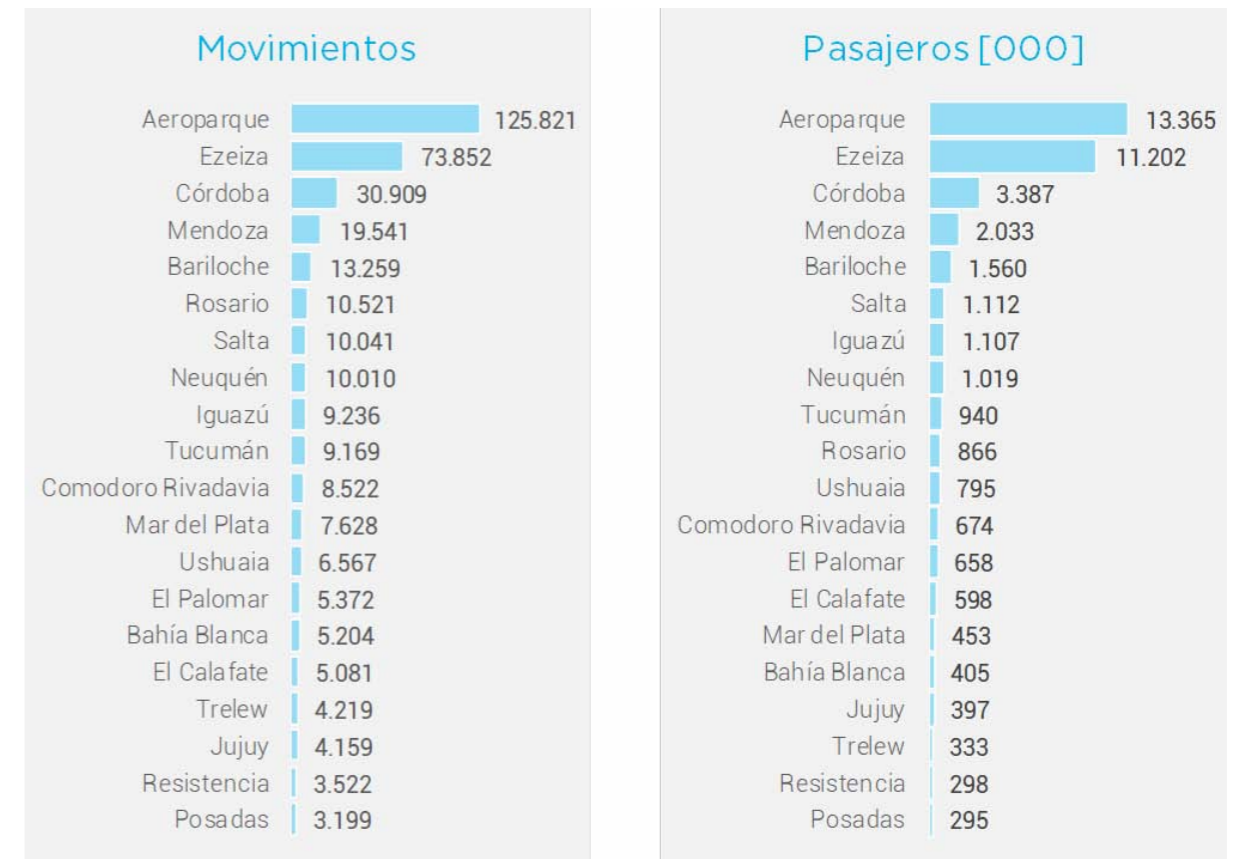


Gráfico 47. Ranking TOP20 en término de cantidad de movimientos y pasajeros por aeropuerto - 2018

Claramente, Aeroparque y Ezeiza lideran ambos ranking con un volumen de operaciones y de afluencia de pasajeros que los separa en forma significativa del resto de los aeropuertos del país. Sin embargo, varios de ellos han presentado crecimientos notables en los últimos años y cobran cada vez mayor importancia en el mapa nacional.

De todas maneras, para ampliar el análisis es necesario observar estas variables y su evolución a lo largo de los últimos años. Con ese objetivo, la Tabla 14 muestra el valor total, tanto para pasajeros en vuelos domésticos como internacionales por aeropuerto, en orden ascendente, mes a mes, así como los valores finales para los años 2015 a 2018 y la comparación entre el 2018 y el 2017, así como contra el 2015:



TOTAL	2015	2016	2017	2018	2018 vs. 2018 vs.												2017		2015	
					Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	2017	2015		
01 - Aeroparque	10.970	11.613	13.770	13.365	1.283	1.137	1.210	1.085	957	863	1.199	1.197	1.102	1.159	1.064	1.109	-3%	22%		
02 - Ezeiza	9.398	10.052	10.310	11.201	1.053	941	996	884	894	801	975	905	913	919	904	1.017	9%	19%		
03 - Córdoba	1.915	2.165	2.854	3.387	290	274	307	285	275	249	301	276	270	292	270	298	19%	77%		
04 - Mendoza	1.290	1.045	1.759	2.033	141	136	172	169	170	150	184	174	171	192	187	188	16%	58%		
05 - Bariloche	844	1.117	1.274	1.560	138	119	107	87	72	81	218	208	166	122	112	131	22%	85%		
06 - Salta	813	937	1.084	1.111	101	90	89	42	71	81	113	109	107	113	99	97	3%	37%		
07 - Iguazú	862	892	1.000	1.107	102	97	99	42	39	66	110	101	108	118	113	118	11%	28%		
08 - Neuquén	711	752	861	1.019	69	63	83	84	85	74	100	92	89	98	88	91	18%	43%		
09 - Tucumán	588	655	557	940	74	65	76	87	78	69	94	87	84	84	69	73	69%	61%		
10 - Rosario	357	478	731	866	85	76	77	75	72	63	80	70	68	68	60	71	18%	143%		
11 - Ushuaia	689	754	799	795	98	87	74	45	33	30	56	56	63	72	80	103	0%	15%		
12 - Comod. Rivadavia	566	562	618	674	53	47	57	52	52	47	68	61	57	63	57	61	9%	19%		
13 - El Palomar				658		8	19	32	56	56	80	71	83	90	87	76				
14 - El Calafate	626	621	603	698	84	72	73	45	20	14	26	24	34	60	68	80	-1%	-4%		
15 - Mar del Plata	183	195	280	453	67	54	39	32	31	28	34	33	32	34	30	40	62%	147%		
16 - Bahía Blanca	296	302	393	405	32	28	36	38	40	34	41	35	30	34	28	30	3%	37%		
17 - Jujuy	199	219	263	397	30	26	29	53	38	25	36	33	31	33	31	31	51%	100%		
18 - Trelew	222	227	277	333	31	26	23	20	19	18	25	23	32	46	40	29	20%	50%		
19 - Resistencia	259	215	316	298	18	17	25	26	26	24	30	28	27	30	25	21	-6%	15%		
20 - Posadas	175	173	208	295	20	17	20	21	26	25	30	28	27	30	26	25	42%	68%		
21 - Río Gallegos	290	256	249	234	19	18	21	17	16	15	22	21	18	22	21	23	-6%	-19%		
22 - San Juan	176	364	220	209	18	18	20	21	21	14	17	17	16	18	15	14	-5%	19%		
23 - Corrientes	18	68	96	156	8	6	8	12	14	14	12	15	15	17	17	18	63%	766%		
24 - Río Grande	154	140	150	152	16	13	13	13	11	10	13	12	12	12	13	13	1%	-1%		
25 - Chapelco	58	79	103	144	16	14	12	8	7	6	18	21	12	9	11	11	39%	149%		
26 - Santiago del Estero	62	69	97	122	8	7	8	8	8	8	15	13	13	14	10	11	25%	95%		
27 - Formosa	94	94	106	109	9	9	9	9	10	9	12	11	10	11	6	5	3%	15%		
28 - Santa Fe	78	64	37	100		4	7	7	8	12	13	12	12	13	10	11	190%	38%		
29 - Puerto Madryn	47	51	104	101	8	7	9	7	8	6	9	9	10	12	8	8	-3%	112%		
30 - San Luis	59	93	89	90	7	7	8	8	7	7	8	9	7	9	7	6	0%	52%		
31 - Paraná	37	42	104	73	9	5	7	7	7	6	6	6	5	7	5	4	-30%	95%		
32 - La Rioja	49	54	73	67	4	4	6	6	7	6	7	6	5	7	6	4	-8%	38%		
33 - Catamarca	40	42	62	62	4	4	5	5	6	5	6	6	5	7	5	5	1%	57%		
34 - San Rafael	42	56	54	52	5	5	5	4	4	3	5	5	4	4	4	4	-3%	24%		
35 - Esquel	44	47	59	51	6	5	5	4	4	3	5	4	4	4	4	5	-13%	17%		
36 - Santa Rosa	27	31	46	47	4	3	4	4	4	4	4	4	4	5	4	3	2%	75%		
37 - Río Cuarto	0	12	54	38	3	3	4	3	3	3	3	4	4	3	3	3	-30%			
38 - Viedma	25	28	37	34	3	3	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	-6%	36%		
39 - Termas Río Hondo	3	1	154	21	1	1	1	4	3	2	2	2	3	1	1	0	-87%	610%		
40 - Reconquista	1	2	3	9							1	2	1	2	2	2	194%	604%		
Otros	15	9	7	6	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	1	-12%	-59%		

Tabla 14. Pasajeros embarcados y desembarcados por aeropuerto, vuelos domésticos e internacionales.

Un primer hecho a destacar es que ya son 8 los aeropuertos que han superado el millón de pasajeros: Bariloche alcanzó este nivel en 2016, Salta e Iguazú lo hicieron en 2017 y Neuquén se incorporó al grupo en 2018. En 2019 podríamos esperar que Tucumán y Rosario también superen esta barrera: el primero sólo deberá crecer 6% con respecto al 2018, mientras que Rosario lo deberá hacer en 15% (en los últimos 3 años, su tasa media de crecimiento ha sido del 34%, sumándose más de medio millón de personas).

Por su parte, Córdoba ha superado por primera vez en su historia la barrera de los 3 millones de pasajeros (3,4 millones en el año), siendo el crecimiento del 77% respecto del 2015, con casi 1,5 millones de pasajeros adicionales. Mendoza superó los 2 millones, cifra que supera en más de 740 mil pasajeros al cierre del 2015, siendo el crecimiento del 58%.

En segundo lugar, hay dos aeropuertos que han comenzado a tener operaciones comerciales: El Palomar y Reconquista. El primero se acondicionó a partir de la base militar existente y culmina el año con dos empresas operando (Flybondi y JetSmart) y constituyendo la primera terminal "low cost" de la región. Por allí pasaron en el año más de 658 mil personas, convirtiéndolo en uno de los principales aeropuertos del país, conectando destinos locales e internacionales como Asunción del Paraguay, Punta del Este y Santiago de Chile. En el caso de Reconquista, volvió a tener operaciones regulares luego de 17 años de la mano de Avianca, y termina el año con más de 9 mil pasajeros (en tan solo 6 meses).

Corrientes, Santiago del Estero y Santa Fe (Sauce Viejo), con 156, 122 y 108 mil pasajeros respectivamente, nunca antes habían pasado de 100.000 en un año y, en el caso particular de Corrientes, prácticamente ha duplicado su media mensual y marcando nuevos récords históricos en forma continua en los últimos tres meses del año. En los dos primeros, gran parte de este crecimiento se explica gracias a la llegada de Flybondi, uniéndose dichas terminales con El Palomar y uniéndose Córdoba para el caso de Corrientes. Los Gráficos 48 y 49 muestran el efecto que ha tenido el desembarco de la aerolínea low cost en estas terminales, duplicando la media en el caso de Corrientes e incrementándose en más de 50% en Santiago del Estero:

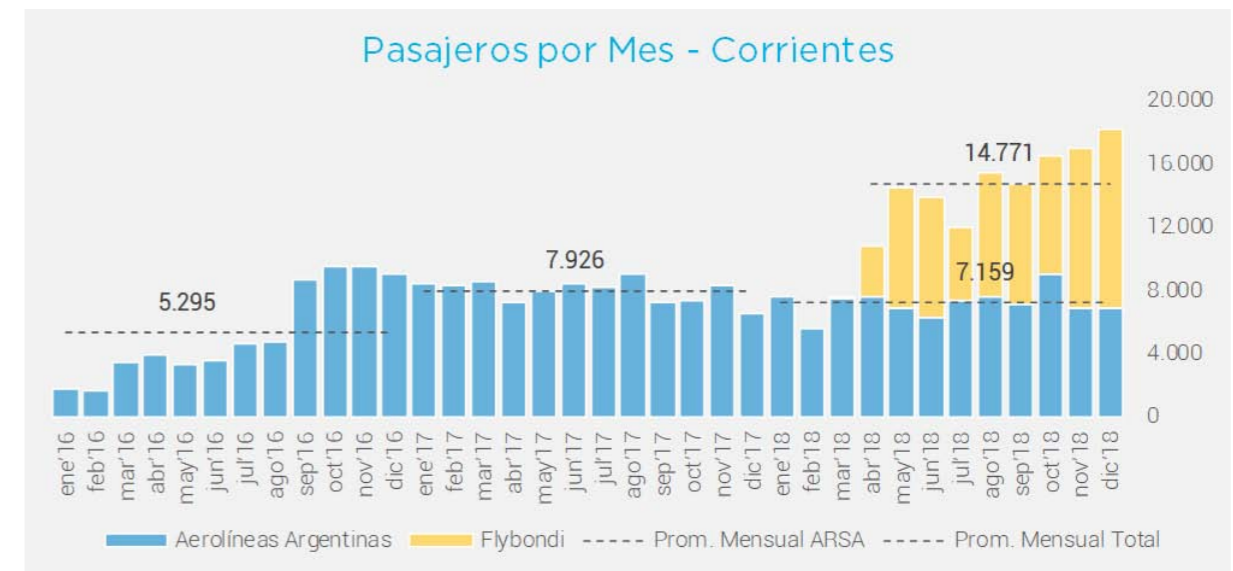


Gráfico 48. Cantidad de pasajeros por mes 2016 - 2018 para el aeropuerto de Corrientes

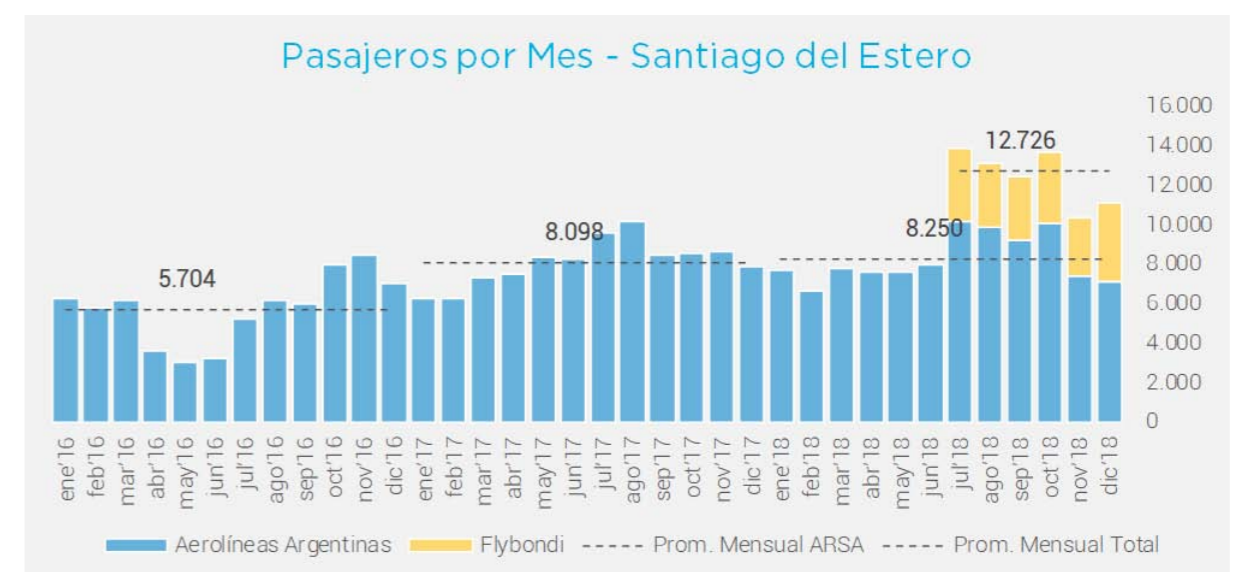


Gráfico 49. Cantidad de pasajeros por mes 2016 - 2018 para el aeropuerto de Santiago del Estero



Por su parte, Santa Fe pasó a estar conectada por Avianca Argentina, así como por Flyest, que sumó 5 frecuencias semanales regulares a partir del mes de noviembre.

Mar del Plata dejó de ser un destino puramente estacional a tener un flujo estable todo el año, cerrando con un total de 453.000 pasajeros, 2 veces y media más que los que tuvo en 2015. En esta terminal, Aerolíneas Argentinas ha pasado a operar un promedio de 17 frecuencias semanales en 2017 a 22 en 2018 desde Aeroparque, además de mantener las que

ya tiene desde Ezeiza (como parte del Corredor Atlántico), Córdoba, Tucumán y Mendoza. Por su lado, Avianca Argentina incorporó 20 frecuencias semanales que conectan Aeroparque y Mar del Plata.

En términos del crecimiento contra el año 2017, la realidad ha sido dispar en los diferentes puntos del país y en varios casos, estos cocientes responden a situaciones particulares:

- Aeroparque registró una merma esperable en su número de pasajeros como consecuencia de la primera etapa de la des-regionalización: el 50% de los vuelos internacionales pasaron al aeropuerto de Ezeiza en mayo 2018, a excepción de aquellos que conectan con Uruguay. En abril 2019, se llegará al 100%.
- Tucumán estuvo cerrado por obras entre junio y agosto 2017. Los vuelos fueron servidos por el aeropuerto de Termas de Río Hondo.
- Trelew estuvo cerrado por obras durante 55 días entre febrero y abril 2017. Puerto Madryn funcionó como alternativa.
- Chapelco estuvo cerrado por obras durante 45 días entre marzo y abril 2017.
- El aeropuerto de Santa Fe estuvo cerrado por obras desde mediados de junio 2017 hasta febrero 2018. En esos meses, Paraná sirvió como alternativa.
- Los aeropuertos de Salta e Iguazú estuvieron cerrados desde mediados de abril 2018 y por 21 y 30 días, respectivamente. En el primer caso, el aeropuerto de Jujuy funcionó como alternativa, mientras que la terminal de Foz do Iguazu, en Brasil, lo hizo para Puerto Iguazú.
- El Palomar no compara dado que comenzó su actividad comercial en 2018.

En función de esto último, aeropuertos que han servido como alternativa a otro durante el 2017 verán su comparación afectada en forma negativa. Situación contraria en aquellos que hayan estado cerrado por obras.

El Gráfico 50 muestra el porcentaje de variación para cada aeropuerto, en término de pasajeros embarcados y desembarcados de vuelos regulares y no regulares, entre el año 2018 y el 2017. 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:

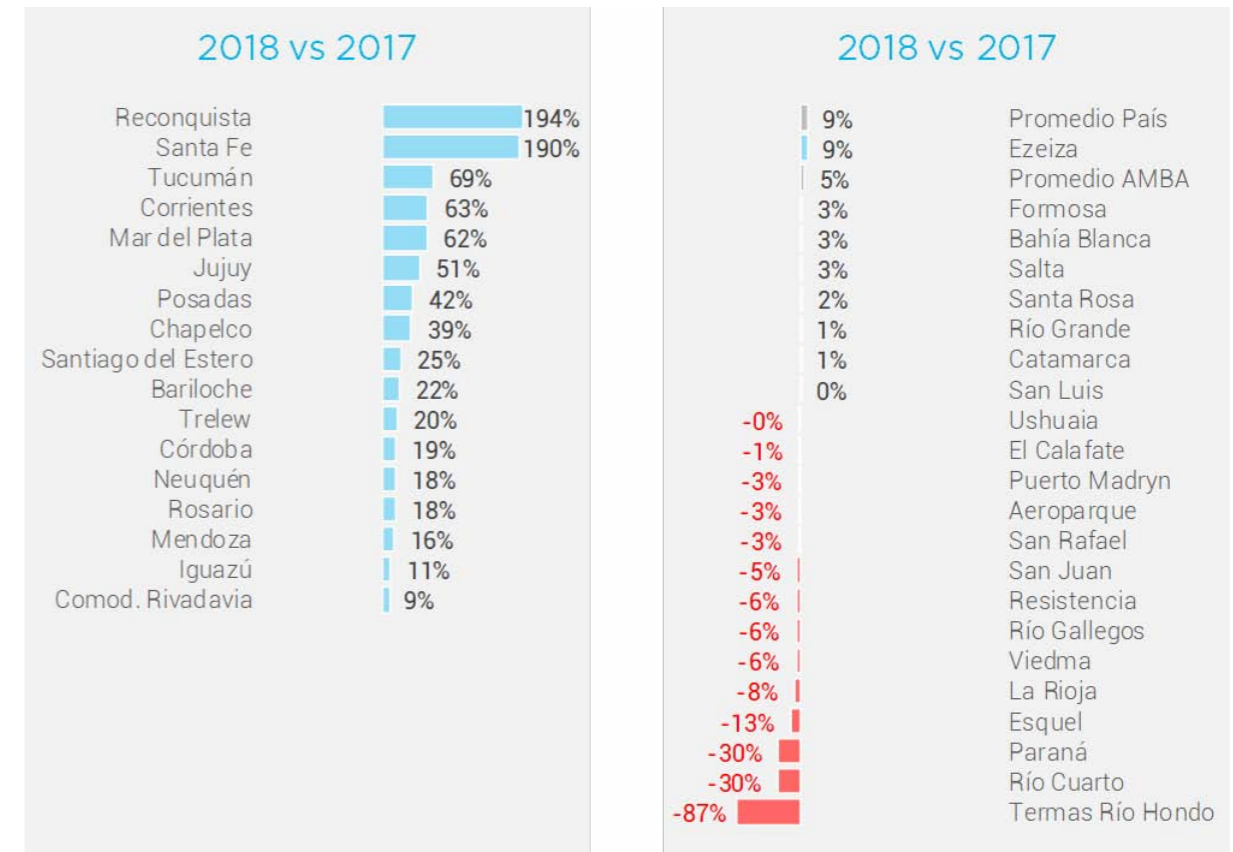


Gráfico 50. Variación pasajeros embarcados y desembarcados 2018 vs 2017 por aeropuerto.

La misma comparación se puede efectuar contra el 2015 y ver el impacto de la *Revolución de los Aviones* a lo largo y ancho del país. En este caso, sólo caben las siguientes cuestiones particulares:

- Corrientes estuvo cerrado por obras más de un año, retomando operaciones en septiembre 2015. La comparación contra el año 2016 arroja un crecimiento del 132%.
- Reconquista, Río Cuarto, Termas de Río Hondo, prácticamente sin actividad en 2015.

El Gráfico 51 muestra, al igual que en el caso anterior, las variaciones contra el 2015, ordenando sobre la derecha y en forma descendente, aquellos que han crecido por encima de la media nacional del 34%.

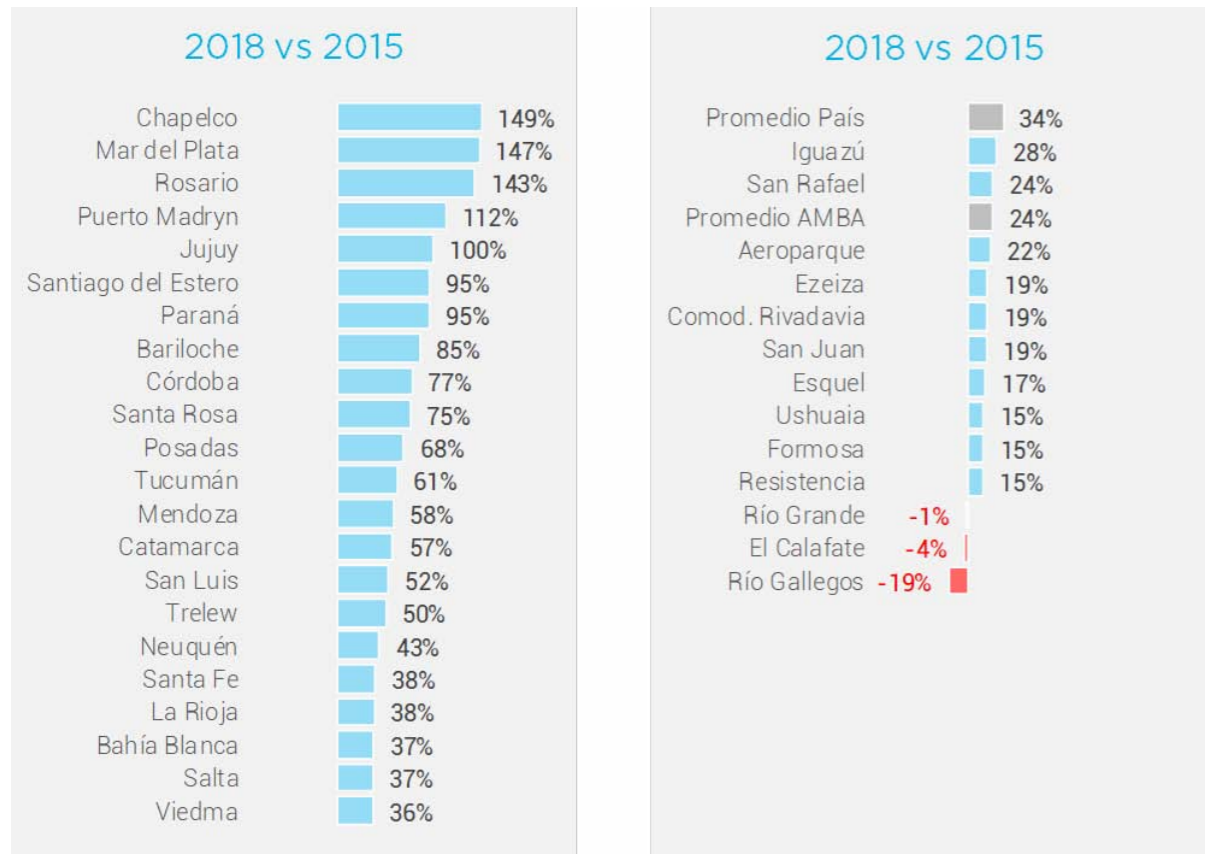


Gráfico 51. Variación pasajeros embarcados y desembarcados 2018 vs 2015 por aeropuerto.

Se observa 22 aeropuertos que han crecido por encima del promedio país, correspondientes a distintas provincias. En contrapartida, el promedio para los aeropuertos del AMBA ha sido solamente del 24%. En el global, siete aeropuertos han prácticamente duplicado o más su afluencia de pasajeros: Paraná, Santiago del Estero, Jujuy, Puerto Madryn, Rosario, Mar del Plata y Chapelco.

Córdoba ha crecido 77% gracias al desarrollo del *hub* establecido allí y que permitió la inauguración de muchísimas rutas que conectan el norte y el sur del país sin la necesidad de tener que pasar por Aeroparque.

Otros aeropuertos, como Mar del Plata, Bahía Blanca y Trelew se han desarrollado en parte gracias a la creación del Corredor Atlántico de Aerolíneas Argentinas.

Pasando al detalle de los vuelos doméstico e internacionales, se presentan sendas tablas equivalentes a aquellas para pasajeros totales embarcados y desembarcados. La Tabla 15 muestra el número para vuelos de cabotaje, mientras que la Tabla 16, para los internacionales. En este segundo caso, se destacan aquellos aeropuertos que no tenían operación comercial en el año 2015 y a partir del año 2018 están conectados con países de la región en forma directa, como es el caso de Neuquén, Bariloche y Tucumán.

CABOTAJE	2015	2016	2017	2018	2018 vs. 2018 vs.													
					Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	2017	2015
01 - Aeroparque	8.944	9.210	10.570	11.023	936	834	929	835	792	745	1.049	1.048	962	1.008	925	950	4%	23%
02 - Córdoba	1.369	1.512	1.937	2.422	186	177	207	193	192	179	218	209	202	228	209	224	25%	77%
03 - Bariloche	843	1.116	1.265	1.526	135	115	107	87	72	80	201	199	165	122	112	131	21%	81%
04 - Mendoza	1.042	903	1.243	1.420	91	92	123	116	114	100	126	126	123	139	136	133	14%	36%
05 - Iguazú	862	890	999	1.107	102	97	99	42	39	66	110	101	108	118	113	113	11%	28%
06 - Salta	704	889	1.005	1.038	90	81	82	39	65	76	106	103	102	109	95	90	3%	32%
07 - Neuquén	711	751	851	982	65	60	80	81	82	71	97	90	86	96	86	89	15%	38%
08 - Ezeiza	677	866	857	918	103	91	90	65	56	53	74	65	74	87	79	82	7%	36%
09 - Tucumán	582	655	534	843	67	58	68	77	71	61	83	78	74	77	62	65	58%	45%
10 - Ushuaia	688	752	796	788	96	85	74	45	33	30	56	56	63	72	79	101	-1%	15%
11 - Comod. Rivadavia	566	562	618	674	53	47	57	52	52	47	68	60	57	63	57	61	9%	19%
12 - El Palomar				657														
13 - El Calafate	626	621	603	598	84	72	73	45	20	14	26	24	34	60	68	80	-1%	-4%
14 - Mar del Plata	183	194	280	453	67	54	39	32	31	28	34	33	32	34	30	40	62%	147%
15 - Bahía Blanca	296	302	393	405	32	28	36	38	40	34	41	35	30	34	28	30	3%	37%
16 - Jujuy	199	219	261	393	29	25	29	52	37	25	36	33	31	33	31	31	51%	98%
17 - Rosario	213	230	293	352	32	29	28	26	26	26	35	33	30	32	27	28	20%	66%
18 - Trelew	222	227	277	333	31	26	23	20	19	18	25	23	32	46	40	29	20%	50%
19 - Resistencia	250	215	316	297	18	17	25	26	26	24	30	28	27	30	25	21	-6%	15%
20 - Posadas	175	173	208	295	20	17	20	21	26	25	30	28	27	30	26	25	42%	68%
21 - Río Gallegos	289	255	246	232	19	17	21	17	16	15	22	21	18	22	21	23	-6%	-20%
22 - San Juan	176	329	212	197	16	15	18	18	19	14	17	17	16	18	15	14	-7%	12%
23 - Corrientes	18	68	96	156	8	6	8	12	14	14	12	15	15	17	17	18	63%	767%
24 - Río Grande	154	140	150	152	16	13	13	13	11	10	13	12	12	12	12	13	1%	-1%
25 - Chapelco	58	79	103	144	16	14	12	8	7	6	18	21	12	9	9	11	39%	149%
26 - Santiago del Estero	62	69	97	122	8	7	8	8	8	8	15	13	13	14	10	11	25%	95%
27 - Formosa	94	94	106	109	9	9	9	9	10	9	12	11	10	11	6	6	3%	15%
28 - Santa Fe	78	64	37	108		4	7	7	8	12	13	12	12	13	10	11	190%	38%
29 - Puerto Madryn	47	51	104	101	8	7	9	7	8	6	9	9	10	12	8	8	-3%	112%
30 - San Luis	59	93	89	90	7	7	8	8	7	7	8	9	7	9	7	6	0%	52%
31 - Paraná	37	42	104	73	9	5	6	7	7	6	6	6	5	7	5	4	-30%	95%
32 - La Rioja	49	54	73	67	4	4	6	6	7	6	7	6	5	7	6	4	-8%	38%
33 - Catamarca	40	42	62	62	4	4	5	5	6	5	6	6	5	7	5	5	1%	57%
34 - San Rafael	42	56	54	52	5	5	5	4	4	3	5	5	4	4	4	4	-3%	24%
35 - Esquel	44	47	59	51	6	5	5	4	4	3	5	4	4	4	4	5	-13%	17%
36 - Santa Rosa	27	31	46	47	4	3	4	4	4	4	4	4	4	5	4	3	2%	75%
37 - Río Cuarto	0	12	54	38	3	3	4	3	3	3	3	4	4	3	3	3	-30%	
38 - Viedma	25	28	37	34	3	3	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	-6%	36%
39 - Termas Río Hondo	3	1	154	21	1	1	1	4	3	2	2	2	3	1	1	0	-87%	610%
40 - Reconquista	1	2	3	9							1	2	1	2	2	2	194%	603%
Otros	12	7	6	5	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0		

Tabla 15. Pasajeros embarcados y desembarcados por aeropuerto, vuelos domésticos.

INTERNACIONAL	2015	2016	2017	2018													2018 vs. 2018 vs.	
					Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	2017	2015
Subtotal AMBA	10.747	11.589	12.652	12.628	1.296	1.153	1.187	1.069	1.004	866	1.052	989	978	983	964	1.087	0%	17%
Peso Relativo [%]	92%	90%	86%	84%	84%	84%	84%	83%	83%	83%	82%	85%	85%	85%	86%	85%	-2 pp	-7 pp
Ezeiza	8.722	9.187	9.452	10.284	949	850	906	819	838	748	901	839	839	833	825	935	9%	18%
Aeroparque	2.026	2.402	3.199	2.343	347	303	281	250	165	117	150	149	139	151	139	151	-27%	16%
El Palomar				1											1			
Subtotal INTERIOR	976	1.232	2.009	2.362	238	216	219	215	203	174	223	178	172	169	162	192	18%	142%
Peso Relativo [%]	8%	10%	14%	16%	16%	16%	16%	17%	17%	17%	18%	15%	15%	15%	14%	15%	2 pp	7 pp
Córdoba	546	653	917	965	104	96	100	92	83	70	83	67	69	65	62	74	5%	77%
Mendoza	249	242	516	614	51	43	48	53	56	51	58	48	47	53	51	54	19%	147%
Rosario	144	248	438	513	53	48	49	49	46	37	44	37	39	37	33	42	17%	256%
Tucumán	1		22	97	7	7	8	10	7	7	10	9	9	8	7	8	331%	
Salta	30	48		74	12	9	7	3	6	5	7	5	5	4	4	7		150%
Neuquén				38	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3		
Bariloche	1			34	3	3				1	17	9	1					
San Juan				12	2	3	2	2	2									
Ushuaia	1	2		7	2	1	0								2	2		
Jujuy				4	1	1		1	0	0								
Otros	5	4	5	5	0	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	2		

Tabla 16. Pasajeros embarcados y desembarcados por aeropuerto, vuelos internacionales.

Una última que permite dar cuenta del desarrollo de distintos aeropuertos del país se corresponde con la cantidad de aerolíneas que allí operan al cierre del año 2018 y cuántas lo hacían a diciembre del 2015. En este análisis, las principales variaciones se dan en las siguientes terminales:

- Bariloche: mientras en 2015 sólo Aerolíneas Argentinas, LATAM y Andes tenían vuelos regulares y no regulares, al 2018 se sumaron Flybondi y Norwegian Argentina en vuelos domésticos y Gol y Azul en servicios internacionales, permitiendo la llegada de turistas brasileños a este punto del país. De hecho, la tasa de extranjeros en la mayoría de estos vuelos concentrados en los meses invernales ha sido superior al 90%.
- Córdoba: pasó de 5 aerolíneas que allí operaban en 2015 (Aerolíneas Argentinas, LATAM, Sol, Copa Airlines y Gol) a 11, sumándose Flybondi, Andes y Norwegian Argentina en vuelos domésticos y Air Europa, Azul, Sky Airline y JetSmart en vuelos internacionales. Flybondi también conecta la capital cordobesa con Punta del Este, Uruguay.
- Mendoza: en 2015 sólo conectaba con vuelos de Aerolíneas Argentinas, LATAM y Gol. En 2018, en cambio, contamos 10 aerolíneas al cierre del 2018, donde se sumaron Flybondi, Norwegian Argentina y Andes con vuelos domésticos y Copa Airlines, Avianca, Sky Airline y JetSmart con servicios internacionales.
- Iguazú: sólo estaba conectada con Aerolíneas Argentinas y LATAM en el año 2015, mientras que Andes, Flybondi y Norwegian Argentina con sus conexiones domésticas llevaron el número de operadores de 2 a 5.
- Rosario: a las operaciones de Aerolíneas Argentinas, LATAM, Sol y Gol, sumamos hacia 2018 los vuelos de Avianca Argentina, Copa Airlines, Azul, pasando de 4 empresas o *holding* a 6.
- Jujuy: sólo Aerolíneas Argentinas tenía servicios en el año 2015. En cambio, al cierre del 2018 también se puede volar desde dicho aeropuerto con Andes y Flybondi en vuelos domésticos.



Conclusiones

El 2018 cierra como un año de fuerte desarrollo para la aviación argentina: los pasajeros en vuelos domésticos se han incrementado 13%, manteniendo la tendencia de los últimos años; mientras que aquellos en servicios internacionales lo han hecho en 2%, manteniendo resultados por encima del 2017 (en donde habían crecido más del 14%).

A lo largo del año se ha visto cómo se concretaron proyectos de los cuales se había comenzado a oír en los años precedentes: Flybondi comenzó a volar a fines de enero desde Córdoba y desde El Palomar en febrero mientras Norwegian Argentina despegó a mediados de octubre. Así se ha comenzado la operación low cost en nuestro país y más de 1 millón de pasajeros han elegido esta nueva modalidad para conectarse dentro del país. Esto redundó en más competencia, más servicios y opciones para los pasajeros.

A lo largo de informe se han mostrado las distintas variables que dan prueba del crecimiento del sector en el país, de cómo las distancias y los tiempos se han acortado: hay más rutas y frecuencias entre distintos puntos del interior y pasar por la ciudad de Buenos Aires ya no es necesario en muchos casos. Son aeropuertos fuera del AMBA los que más han crecido, muchos de la mano de las nuevas conexiones desde Córdoba o bien gracias a una mayor oferta, sea por más compañías o frecuencias.

Números muy rápidos dan cuenta de que entre un 10 y 15% de los pasajeros en las líneas aéreas de bajo costo son nuevos voladores. Gente que jamás había podido considerar el avión como una alternativa posible, sea por costo del ticket o por falta de servicios, ahora se está subiendo a un avión y llegando a destino antes de lo que acostumbraban. Se está logrando que volar en Argentina sea más accesible para todos.

Se espera un 2019 con meses marcando nuevos récords interanuales en el mercado doméstico, a la vez que se incorporarán nuevas empresas y aeronaves. La filial argentina de JetSmart comenzará a volar en abril a la vez que se seguirán afianzando las compañías existentes y el abanico de posibilidades, frecuencias y destinos será cada vez más amplio. Por primera vez en 20 años, los pasajeros en vuelos domésticos superarán a aquellos en servicios internacionales.

Se comenzarán a explorar y explotar nuevas rutas regionales, uniendo aeropuertos del interior del país con ciudades en los países vecinos. Progresivamente se espera revertir la tendencia negativa del último semestre del 2018 en término de pasajeros en vuelos internacionales y poder terminar el año en terreno positivo nuevamente. Si bien algunas empresas reacomodaron su oferta en función de la coyuntura y una menor demanda en el corto plazo, los planes de largo siguen en pie. Evidencia de ello es que muchas de las empresas están renovando sus flotas y comienzan a servir a Argentina con equipos más modernos y eficientes. Otras, como lo hicieron Ethiopian y Norwegian UK en el 2018, sumarán a la Argentina a su cartera de destinos.

Por otro lado, el último trimestre del año ha mostrado que las condiciones se volvieron muy atractivas para los turistas. Casi tres millones de extranjeros han arribado al país en el año, alcanzándose tasas de extranjeros por vuelo que no se observaban en mucho tiempo. Y ya no sólo arriban a Buenos Aires, sino que conectan en forma directa con muchos de los aeropuertos del interior, como lo hicieron prácticamente 300 mil turistas a lo largo del año. Adicionalmente, en el 2019 habrá hitos significativos en cuanto al turismo: las nuevas rutas que conectarán Puerto Iguazú con Madrid y Montevideo y Córdoba con Miami (ambas con comienzo previsto en junio).

Las perspectivas de largo plazo se mantienen. Argentina tiene un enorme potencial al comparar el número de pasajeros en relación con sus habitantes contra los demás países de la región se evidencia el retraso que sufrió la aviación argentina en los últimos 20 años. Los cambios que se están viendo en el mercado local son los que han permitido el desarrollo en otros países. Ejemplo de ello es Brasil, en donde los pasajeros de cabotaje se duplicaron en los últimos 10 años, alcanzando un total superior a los 93 millones en 2018 y una tasa de 44 pasajeros domésticos por cada 100 habitantes, 40% superior a la registrada en nuestro país.

Se está renovando toda la tecnología de comunicaciones, navegación y vigilancia, así como la infraestructura para permitir un crecimiento sostenido del sector, que escapará de la coyuntura sostenido sobre bases sólidas.





ANUARIO ESTADÍSTICO **2018**

ANAC | AVIACIÓN CIVIL
ARGENTINA



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación