



“Estudio del mercado aerocomercial de cabotaje argentino entre los años 2010-2020: Un abordaje desde la política aérea”

Programa de becas de Estímulo a la Vocación Científica del Consejo Interuniversitario Nacional (EVC-CIN. Convocatoria 2020)

Director de la Beca: Lic. Nicolás Klauss Echazú.

Co-Directora de la Beca: Dra. Lena Dávila.

Becario: Pablo Silva León.

Colaboradores: Florencia Mato, Lionel Prezioso y Raúl Trevizán Da Silva.

## AGRADECIMIENTOS

Mi primer agradecimiento es para el Consejo Interuniversitario Nacional, promotor de esta línea de becas de Estímulo a la Vocación Científica, justamente por permitir a estudiantes jóvenes una primera experiencia que los inicie en el camino a su desarrollo profesional, brindándonos a cada uno de los afortunados una oportunidad para investigar sobre una temática y así aportar a la generación del conocimiento.

Mi segundo agradecimiento es a la Universidad Provincial de Ezeiza, en particular a sus máximos directivos y al Departamento de Investigación, Ciencia y Tecnología, quienes han iniciado una etapa de fortalecimiento de la universidad en el campo de la investigación.

Mi tercer agradecimiento es para mi Director de beca, Licenciado Nicolás Klaus y mi Co-directora de beca, Doctora Lena Dávila, quienes han confiado en mi y me han acompañado a transitar por primera vez mi rol como incipiente investigador, señalándome mis aciertos y errores, criticando constructivamente mis visiones, perspectivas y razonamientos y acompañándome y asistiéndome a lo largo de todo este tiempo transcurrido.

Mi cuarto agradecimiento es para quienes me han acompañado en la primera y más crítica etapa de la investigación, Florencia Mato, Lionel Prezioso y Raúl Trevizán Da Silva.

Mi quinto agradecimiento es para el señor Gustavo Cebreiro, por su predisposición a ser entrevistado, su tiempo y su aporte para enriquecer la investigación.

Mi sexto agradecimiento es a la Administración Nacional de Aviación Civil, por la asistencia para conmigo en cuanto a algunos aspectos de los datos estadísticos facilitados para la investigación.

Como toda experiencia de vida, resultó muy ameno su tránsito gracias a algunas personas espectaculares, que considero revalorizan el significado a la amistad haciéndola, a mi criterio, uno de los bienes más preciados de la humanidad. A ellos y ellas gracias.



# ÍNDICE

<b>ÍNDICE.....</b>	<b>3</b>
<b>ÍNDICE DE TABLAS.....</b>	<b>7</b>
<b>ÍNDICE DE GRÁFICOS.....</b>	<b>15</b>
<b>RESUMEN.....</b>	<b>16</b>
<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>17</b>
<b>IMPORTANCIA DEL TEMA ELEGIDO.....</b>	<b>18</b>
<b>ABORDAJE METODOLÓGICO.....</b>	<b>19</b>
OBJETIVO GENERAL.....	24
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	24
<b>LIMITACIONES AL ALCANCE.....</b>	<b>25</b>
HIPÓTESIS DE TRABAJO.....	25
<b>PARTE I: ONCE AÑOS DE CAMBIOS PERMANENTES EN EL MERCADO AÉREO ARGENTINO.....</b>	<b>26</b>
<b>CAPÍTULO I: LA REVOLUCIÓN DE LOS AVIONES, UN ANTES Y UN DESPUÉS EN LA POLÍTICA AÉREA NACIONAL.....</b>	<b>27</b>
<b>SIGNIFICADO Y METAS DE LA REVOLUCIÓN DE LOS AVIONES.....</b>	<b>27</b>
<b>DE LA REGULACIÓN ESTATAL HACIA LA LIBERALIZACIÓN DE LAS TARIFAS AÉREAS.....</b>	<b>30</b>
<b>UN MERCADO ABIERTO A NUEVAS LÍNEAS AÉREAS.....</b>	<b>36</b>
LA AUDIENCIA PÚBLICA N° 218 DE LA ANAC.....	38
LA AUDIENCIA PÚBLICA N° 219 DE LA ANAC.....	40
LA AUDIENCIA PÚBLICA N° 221 DE LA ANAC.....	41
<b>LA HIBRIDACIÓN DEL MERCADO: ENTRE “AEROLÍNEAS TRADICIONALES” Y “AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO”.....</b>	<b>44</b>
<b>“AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO” Y “AEROPUERTOS DE BAJO COSTO”.....</b>	<b>47</b>

<b>CAPÍTULO II: LA EVOLUCIÓN DE LA OFERTA AEROCOMERCIAL REGULAR DE CABOTAJE.....</b>	<b>51</b>
<b>LÍNEA DE TIEMPO SOBRE LAS AEROLÍNEAS REGULARES OPERATIVAS A PRINCIPIOS DEL AÑO 2010.....</b>	<b>51</b>
<b>LA OFERTA DEL MERCADO ANTES Y DESPUÉS DE LA REVOLUCIÓN DE LOS AVIONES.....</b>	<b>55</b>
<b>LA DESCONCENTRACIÓN DEL MERCADO DE CABOTAJE.....</b>	<b>58</b>
<b>CAPÍTULO III: DE UNA REVOLUCIÓN DE LOS AVIONES AL COVID-19.....</b>	<b>63</b>
<b>IMPACTO ECONÓMICO DE LA CRISIS DE 2018 EN EL TRANSPORTE AÉREO DE CABOTAJE.....</b>	<b>63</b>
<b>LLEGADA E IMPACTO DE LA PANDEMIA EN EL TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO.....</b>	<b>68</b>
<b>PARTE II: ESTADÍSTICAS DEL MERCADO DOMÉSTICO ARGENTINO.....</b>	<b>71</b>
<b>CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DEL TRÁFICO COMERCIAL DE PASAJEROS DE CABOTAJE.....</b>	<b>72</b>
<b>ANÁLISIS DE LOS CUARENTA Y UN AEROPUERTOS REGULARES DE CABOTAJE.....</b>	<b>78</b>
<b>CAPÍTULO V: FIR EZEIZA.....</b>	<b>83</b>
AEROPARQUE METROPOLITANO JORGE NEWBERY.....	87
AEROPUERTO INTERNACIONAL TENIENTE LUIS CANDELARIA.....	96
AEROPUERTO INTERNACIONAL “MINISTRO PISTARINI”.....	104
AEROPUERTO INTERNACIONAL PRESIDENTE PERÓN.....	111
AEROPUERTO “COMANDANTE ESPORA”.....	118
AEROPUERTO INTERNACIONAL “EL PALOMAR”.....	124
AEROPUERTO INTERNACIONAL ASTOR PIAZZOLLA.....	128
AEROPUERTO INTERNACIONAL “MALVINAS ARGENTINAS”.....	134
AEROPUERTO AVIADOR CARLOS CAMPOS.....	141
AEROPUERTO DE “SAUCE VIEJO”.....	144
AEROPUERTO GENERAL “JUSTO JOSÉ DE URQUIZA”.....	149
AEROPUERTO DE SANTA ROSA.....	153
<b>CAPÍTULO VI: FIR CÓRDOBA.....</b>	<b>157</b>
AEROPUERTO INTERNACIONAL INGENIERO AMBROSIO TARAVELLA.....	160
AEROPUERTO INTERNACIONAL MARTÍN MIGUEL DE GÜEMES.....	167
AEROPUERTO INTERNACIONAL TENIENTE GENERAL BENJAMÍN MATIENZO.....	173
AEROPUERTO INTERNACIONAL GOBERNADOR HORACIO GUZMÁN.....	180
AEROPUERTO VICE COMODORO ÁNGEL DE LA PAZ ARAGONÉS.....	186
AEROPUERTO CAPITÁN VICENTE ALMANDOS ALMONACID.....	192

AEROPUERTO “CORONEL FELIPE VARELA” .....	197
AEROPUERTO INTERNACIONAL TERMAS DE RIO HONDO .....	202
AEROPUERTO RIO CUARTO .....	205
<b>CAPÍTULO VII: FIR COMODORO RIVADAVIA .....</b>	<b>207</b>
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MALVINAS ARGENTINAS .....	210
AEROPUERTO INTERNACIONAL "COMANDANTE ARMANDO TOLA" .....	216
AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL ENRIQUE MOSCONI .....	222
AEROPUERTO INTERNACIONAL PILOTO CIVIL NORBERTO FERNÁNDEZ .....	227
AEROPUERTO ALMIRANTE MARCOS A. ZAR .....	233
AEROPUERTO INTERNACIONAL GOB. RAMÓN TREJO NOEL .....	239
AEROPUERTO EL TEHUELCHÉ .....	244
AEROPUERTO INTERNACIONAL BRIGADIER GENERAL ANTONIO PARODI .....	249
AEROPUERTO GOBERNADOR EDGARDO CASTELLO .....	255
<b>CAPÍTULO VIII: FIR RESISTENCIA .....</b>	<b>260</b>
AEROPUERTO INTERNACIONAL “CATARATAS DEL IGUAZÚ” .....	262
EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE “RESISTENCIA” .....	269
AEROPUERTO INTERNACIONAL “LIBERTADOR GENERAL JOSÉ DE SAN MARTÍN” .....	275
EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE “FORMOSA” .....	280
AEROPUERTO INTERNACIONAL “DOCTOR FERNANDO PIRAGINE NIVEYRO” .....	285
AEROPUERTO “DANIEL JUKIC” .....	290
<b>CAPÍTULO IX: FIR MENDOZA .....</b>	<b>292</b>
AEROPUERTO INTERNACIONAL GOBERNADOR FRANCISCO GABRIELLI .....	295
AEROPUERTO INTERNACIONAL “DOMINGO FAUSTINO SARMIENTO” .....	301
AEROPUERTO “BRIGADIER MAYOR CÉSAR RAÚL OJEDA” .....	307
AEROPUERTO "SUBOFICIAL AYUDANTE SANTIAGO GERMANO" .....	313
AEROPUERTO "COMODORO D. RICARDO SALOMÓN" .....	317
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES GENERALES .....</b>	<b>320</b>
PARTICULARIDADES DE LAS TASAS DE VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE ....	320
EFECTOS DE LA ERUPCIÓN DEL VOLCÁN PUYEHUE-CORDÓN CAULLE .....	322
INICIO DE OPERACIONES EN ALGUNOS AEROPUERTOS QUE NO RECIBÍAN VUELOS COMERCIALES	323
.....	323
UNA ÚNICA TERMINAL AÉREA CRECIÓ CONSTANTEMENTE ENTRE LOS AÑOS 2010-2019 .....	323
AEROPUERTOS CON MAYOR REGISTRO DE CRECIMIENTO INTERANUAL .....	324
AEROPUERTOS CON MAYOR VARIACIÓN INTERANUAL NEGATIVA POR AÑO .....	329
LOS AEROPUERTOS CON MAYOR TRÁFICO DE PASAJEROS .....	332
CONCENTRACIÓN DE LA DEMANDA EN UNA MINORÍA DE AEROPUERTOS .....	333
CONCENTRACIÓN DE LOS OPERADORES EN ALGUNOS AEROPUERTOS .....	336
DESCONCENTRACIÓN DE LA OFERTA Y LA DEMANDA EN EL AMBA .....	340
INCORPORACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS ECONÓMICOS EN RUTAS HACIA DESTINOS	
TRADICIONALMENTE TURÍSTICOS .....	341
DESARROLLO DESIGUAL DE LOS 41 AEROPUERTOS ANALIZADOS .....	342
DISTINTO NIVEL DE SENSIBILIDAD DE LAS AEROLÍNEAS AL CONTEXTO ECONÓMICO DE LA	
REPÚBLICA ARGENTINA .....	343
PARTICIPACIÓN DE LA EMPRESA AEROLÍNEAS ARGENTINAS, LATAM Y ANDES EN EL MERCADO	
DOMÉSTICO ANTES Y DESPUÉS DE LA REVOLUCIÓN DE LOS AVIONES .....	343

<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>346</b>
<b>OTRAS FUENTES CONSULTADAS .....</b>	<b>352</b>
<b>ANEXO 1: Entrevista a Gustavo Cebreiro.....</b>	<b>361</b>
<b>ANEXO 2: DICTÁMENES DE LA JATA DE LA AUDIENCIA PÚBLICA 218.....</b>	<b>371</b>
PEDIDO V: ALAS DEL SUR.....	371
PEDIDO IV: AMERICAN JET S.A.....	372
PEDIDO V: ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A.....	373
PEDIDO VI: AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. ....	373
PEDIDO VII: FB LÍNEAS AÉREAS S.A. ....	374
<b>ANEXO 3: DICTÁMENES JATA DE LA AUDIENCIA PÚBLICA 219 .....</b>	<b>379</b>
PEDIDO IX: NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A. ....	379
PEDIDO V: GRUPO LASA S.R.L. ....	385
PEDIDO II: AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. ....	386
<b>ANEXO 4: DICTÁMENES DE LA JATA DE LA AUDIENCIA PÚBLICA 221.....</b>	<b>389</b>
PEDIDO I: ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A.....	389
PEDIDO II: AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. ....	401
PEDIDO VI: FB LÍNEAS AÉREAS S.A. ....	403
PEDIDO VIII: JET SMART AIRLINES S.A. ....	415
<b>ANEXO 5: INTERCAMBIO DE CORREOS ELECTRÓNICOS CON LA ANAC.....</b>	<b>429</b>

## ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1. PARTICIPACIÓN DE LAS EMPRESAS EN EL MERCADO .....	58
TABLA 2. ÍNDICE DE HERFINDAHL E HIRSCHMAN .....	61
TABLA 3. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL MERCADO DE CABOTAJE 2010-2020 .....	75
TABLA 4. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS EN CADA FIR.....	81
TABLA 5. TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS EN LA FIR EZEIZA .....	83
TABLA 6. PARTICIPACIÓN PORCENTUAL DE CADA AEROPUERTO EN LA FIR EZEIZA .....	86
TABLA 7. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO JORQUE NEWBERY .....	88
TABLA 8. TRÁFICO DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO JORGE NEWBERY SEGÚN PERÍODOS .....	89
TABLA 9. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO JORGE NEWBERY .....	91
TABLA 10. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO JORGE NEWBERY Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE .....	94
TABLA 11. PARTICIPACIÓN EN LA FIR EZEIZA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO JORGE NEWBERY .....	95
TABLA 12. TRÁFICO DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE SAN CARLOS DE BARILOCHE .....	97
TABLA 13. TRÁFICO DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE SAN CARLOS DE BARILOCHE SEGÚN PERÍODOS .....	98
TABLA 14. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE SAN CARLOS DE BARILOCHE .....	100
TABLA 15. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE SAN CARLOS DE BARILOCHE Y DEL MERCADO DE CABOTAJE .....	101
TABLA 16. PARTICIPACIÓN EN LA FIR EZEIZA Y EN EL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE SAN CARLOS DE BARILOCHE .....	102
TABLA 17. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE EZEIZA .....	105
TABLA 18. TRÁFICO DE PASAJEROS DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE EZEIZA SEGÚN PERÍODOS.....	106
TABLA 19. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE EZEIZA.....	107
TABLA 20. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE EZEIZA Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE.....	109
TABLA 21. PARTICIPACIÓN EN LA FIR EZEIZA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE EZEIZA .....	110
TABLA 22. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE NEUQUÉN.....	112
TABLA 23. TRÁFICO DE PASAJEROS DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE NEUQUÉN SEGÚN PERÍODOS.....	113
TABLA 24. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE NEUQUÉN.....	114
TABLA 25. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE NEUQUÉN Y DEL MERCADO DE CABOTAJE .....	116



TABLA 26. PARTICIPACIÓN EN LA FIR EZEIZA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE NEUQUÉN .....	117
TABLA 27. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE BAHÍA BLANCA.....	119
TABLA 28. TRÁFICO DE PASAJEROS DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE BAHÍA BLANCA SEGÚN PERÍODOS .....	120
TABLA 29. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE BAHÍA BLANCA.....	121
TABLA 30. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE BAHÍA BLANCA Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE.....	122
TABLA 31. PARTICIPACIÓN EN LA FIR EZEIZA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE BAHÍA BLANCA .....	123
TABLA 32. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO EL PALOMAR.....	126
TABLA 33. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO EL PALOMAR Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE.....	127
TABLA 34. PARTICIPACIÓN EN LA FIR EZEIZA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DEL AEROPUERTO EL PALOMAR.....	128
TABLA 35. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS EN EL AEROPUERTO DE MAR DEL PLATA.....	129
TABLA 36. TRÁFICO DE PASAJEROS DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE MAR DEL PLATA SEGÚN PERÍODOS .....	130
TABLA 37. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE MAR DEL PLATA.....	131
TABLA 38. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE MAR DEL PLATA Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE .....	132
TABLA 39. PARTICIPACIÓN EN LA FIR EZEIZA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE MAR DEL PLATA .....	133
TABLA 40. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES DEL AEROPUERTO DE ROSARIO .....	135
TABLA 41. TRÁFICO DE PASAJEROS DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE ROSARIO SEGÚN PERÍODOS .....	136
TABLA 42. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE ROSARIO .....	137
TABLA 43. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE ROSARIO.....	139
TABLA 44. PARTICIPACIÓN EN LA FIR EZEIZA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE ROSARIO.....	140
TABLA 45. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE CHAPELCO .....	142
TABLA 46. PARTICIPACIÓN EN LA FIR EZEIZA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE CHAPELCO .....	144
TABLA 47. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE SAUCE VIEJO .....	145
TABLA 48. TRÁFICO DE PASAJEROS DE LAS AEROLÍNEAS EN EL AEROPUERTO DE SAUCE VIEJO SEGÚN PERÍODOS .....	146
TABLA 49. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE SAUCE VIEJO .....	147
TABLA 50. PARTICIPACIÓN EN LA FIR Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE SAUCE VIEJO .....	148

TABLA 51. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE PARANÁ .....	150
TABLA 52. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE PARANÁ .....	151
TABLA 53. PARTICIPACIÓN EN LA FIR EZEIZA Y EL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE PARANÁ .....	152
TABLA 54. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE SANTA ROSA .....	154
TABLA 55. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE LA PAMPA .....	155
TABLA 56. PARTICIPACIÓN EN LA FIR EZEIZA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE LA PAMPA .....	156
TABLA 57. TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS EN LA FIR CÓRDOBA .....	157
TABLA 58. PARTICIPACIÓN DE CADA AEROPUERTO EN LA FIR CÓRDOBA .....	159
TABLA 59. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE CÓRDOBA.....	161
TABLA 60. TRÁFICO DE LAS AEROLÍNEAS EN EL AEROPUERTO DE CÓRDOBA SEGÚN PERÍODOS .....	162
TABLA 61. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE CÓRDOBA.....	164
TABLA 62. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL AEROPUERTO DE CÓRDOBA Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE.....	165
TABLA 63. PARTICIPACIÓN EN LA FIR CÓRDOBA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA .....	166
TABLA 64. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE SALTA.....	167
TABLA 65. TRÁFICO DE LAS AEROLÍNEAS EN EL AEROPUERTO DE SALTA SEGÚN PERÍODOS .....	169
TABLA 66. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE SALTA.....	170
TABLA 67. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE SALTA Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE.....	171
TABLA 68. PARTICIPACIÓN EN LA FIR CÓRDOBA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE SALTA .....	172
TABLA 69. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE TUCUMÁN .....	174
TABLA 70. TRÁFICO DE LAS AEROLÍNEAS EN EL AEROPUERTO DE TUCUMÁN SEGÚN PERÍODOS .....	176
TABLA 71. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE TUCUMÁN .....	177
TABLA 72. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE TUCUMÁN Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE.....	178
TABLA 73. PARTICIPACIÓN EN LA FIR CÓRDOBA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE TUCUMÁN .....	179
TABLA 74. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE JUJUY .....	181
TABLA 75. TRÁFICO DE PASAJEROS DE LAS AEROLÍNEAS EN EL AEROPUERTO DE JUJUY SEGÚN PERÍODOS .....	182
TABLA 76. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE JUJUY .....	183

TABLA 77. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE JUJUY Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE.....	184
TABLA 78. PARTICIPACIÓN EN LA FIR CÓRDOBA Y EN TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE JUJUY .....	185
TABLA 79. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE SANTIAGO DEL ESTERO .....	187
TABLA 80. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE SANTIAGO DEL ESTERO .....	188
TABLA 81. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE SANTIAGO DEL ESTERO Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE.....	190
TABLA 82. PARTICIPACIÓN EN LA FIR CÓRDOBA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE SANTIAGO DEL ESTERO .....	191
TABLA 83. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE LA RIOJA .....	192
TABLA 84. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE LA RIOJA .....	193
TABLA 85. VARIACIÓN INTERANUAL DEL AEROPUERTO DE LA RIOJA Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE.....	195
TABLA 86. PARTICIPACIÓN EN LA FIR CÓRDOBA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE LA RIOJA.....	196
TABLA 87. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE CATAMARCA.....	198
TABLA 88. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE CATAMARCA.....	199
TABLA 89. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE CATAMARCA Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE .....	200
TABLA 90. PARTICIPACIÓN EN LA FIR CÓRDOBA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE CATAMARCA .....	201
TABLA 91. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE TERMAS DE RÍO HONDO.....	203
TABLA 92. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO TERMAS DE RÍO HONDO.....	204
TABLA 93. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE RIO CUARTO.....	206
TABLA 94. PARTICIPACIÓN EN LA FIR CÓRDOBA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE RÍO CUARTO .....	207
TABLA 95. TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS EN LA FIR COMODORO RIVADAVIA .....	208
TABLA 96. PARTICIPACIÓN DE CADA AEROPUERTO EN LA FIR COMODORO RIVADAVIA ....	209
TABLA 97. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE USHUAIA .....	211
TABLA 98. TRÁFICO DE LAS AEROLÍNEAS EN EL AEROPUERTO DE USHUAIA SEGÚN PERÍODOS .....	212
TABLA 99. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE USHUAIA .....	213
TABLA 100. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO DE USHUAIA Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE.....	215
TABLA 101. PARTICIPACIÓN EN LA FIR COMODORO RIVADAVIA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE USHUAIA.....	216
TABLA 102. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE EL CALAFATE.....	217

TABLA 103. TRÁFICO DE LAS AEROLÍNEAS EN EL AEROPUERTO DE EL CALAFATE SEGÚN PERÍODOS .....	218
TABLA 104. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE CALAFATE .....	219
TABLA 105. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS EN EL AEROPUERTO EL CALAFATE Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE.....	220
TABLA 106. PARTICIPACIÓN EN LA FIR COMODORO RIVADAVIA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO EL CALAFATE .....	221
TABLA 107. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE COMODORO RIVADAVIA .....	223
TABLA 108. TRÁFICO DE LAS AEROLÍNEAS EN EL AEROPUERTO DE COMODORO RIVADAVIA SEGÚN PERÍODOS.....	224
TABLA 109. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE COMODORO RIVADAVIA.....	224
TABLA 110. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO DE COMODORO RIVADAVIA Y VARIACIÓN INTERANUAL DE CABOTAJE.....	226
TABLA 111. PARTICIPACIÓN EN LA FIR COMODORO RIVADAVIA Y EN EL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE COMODORO RIVADAVIA.....	227
TABLA 112. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS .....	228
TABLA 113. TRÁFICO DE LAS AEROLÍNEAS EN EL AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS SEGÚN PERÍODOS .....	229
TABLA 114. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS.....	230
TABLA 115. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE.....	231
TABLA 116. PARTICIPACIÓN EN LA FIR COMODORO RIVADAVIA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS .....	232
TABLA 117. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE TRELEW .....	234
TABLA 118. TRÁFICO DE LAS AEROLÍNEAS EN EL AEROPUERTO DE TRELEW SEGÚN PERÍODOS .....	235
TABLA 119. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE TRELEW.....	236
TABLA 120. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO DE TRELEW Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE.....	237
TABLA 121. PARTICIPACIÓN EN LA FIR COMODORO RIVADAVIA Y EN EL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE TRELEW .....	238
TABLA 122. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE RÍO GRANDE .....	239
TABLA 123. TRÁFICO DE LAS AEROLÍNEAS EN EL AEROPUERTO DE RÍO GRANDE SEGÚN PERÍODOS .....	240
TABLA 124. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE RÍO GRANDE.....	241
TABLA 125. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS AEROPUERTO DE RÍO GRANDE Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE.....	243
TABLA 126. PARTICIPACIÓN EN LA FIR COMODORO RIVADAVIA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE RÍO GRANDE .....	244
TABLA 127. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS EN EL AEROPUERTO DE PUERTO MADRYN .....	245

TABLA 128. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE PUERTO MADRYN.....	246
TABLA 129. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO DE PUERTO MADRYN Y VARIACIÓN INTERANUAL CABOTAJE.....	248
TABLA 130. PARTICIPACIÓN EN LA FIR COMODORO Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE PUERTO MADRYN .....	249
TABLA 131. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE ESQUEL.....	250
TABLA 132. TRÁFICO DE LAS AEROLÍNEAS EN EL AEROPUERTO DE ESQUEL SEGÚN PERÍODOS .....	251
TABLA 133. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE ESQUEL.....	252
TABLA 134. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO DE ESQUEL Y VARIACIÓN INTERANUAL DE CABOTAJE.....	253
TABLA 135. PARTICIPACIÓN EN LA FIR COMODORO Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE ESQUEL.....	254
TABLA 136. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE VIEDMA.....	256
TABLA 137. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO DE VIEDMA Y VARIACIÓN INTERANUAL DE CABOTAJE.....	257
TABLA 138. PARTICIPACIÓN EN LA FIR COMODORO Y EN EL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE VIEDMA.....	258
TABLA 139. PASAJEROS TRANSPORTADOS EN LA FIR RESISTENCIA.....	260
TABLA 140. PARTICIPACIÓN DE CADA AEROPUERTO EN LA FIR RESISTENCIA.....	261
TABLA 141. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE IGUAZÚ.....	263
TABLA 142. TRÁFICO DE LAS AEROLÍNEAS EN EL AEROPUERTO DE IGUAZÚ SEGÚN PERÍODOS .....	265
TABLA 143. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE PUERTO IGUAZÚ.....	266
TABLA 144. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO DE PUERTO IGUAZÚ Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE.....	267
TABLA 145. PARTICIPACIÓN EN LA FIR RESISTENCIA Y EN EL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE PUERTO IGUAZÚ.....	268
TABLA 146. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE RESISTENCIA .....	269
TABLA 147. TRÁFICO DE LAS AEROLÍNEAS EN EL AEROPUERTO DE RESISTENCIA SEGÚN PERÍODOS .....	270
TABLA 148. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE RESISTENCIA.....	271
TABLA 149. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE RESISTENCIA Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE .....	273
TABLA 150. PARTICIPACIÓN EN LA FIR RESISTENCIA Y EN EL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE RESISTENCIA.....	274
TABLA 151. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE POSADAS .....	275
TABLA 152. TRÁFICO DE LAS AEROLÍNEAS EN EL AEROPUERTO DE POSADAS SEGÚN PERÍODOS .....	276
TABLA 153. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA AEROPUERTO DE POSADAS.....	277

TABLA 154. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE POSADAS Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE.....	278
TABLA 155. PARTICIPACIÓN EN LA FIR RESISTENCIA Y EN EL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE POSADAS .....	279
TABLA 156. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE FORMOSA .....	281
TABLA 157. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE FORMOSA.....	282
TABLA 158. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE FORMOSA Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE.....	283
TABLA 159. PARTICIPACIÓN EN LA FIR RESISTENCIA Y EN EL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE FORMOSA .....	284
TABLA 160. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE CORRIENTES .....	286
TABLA 161. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE CORRIENTES.....	287
TABLA 162. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE CORRIENTES Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE .....	288
TABLA 163. PARTICIPACIÓN EN LA FIR RESISTENCIA Y EN EL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE CORRIENTES .....	289
TABLA 164. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE RECONQUISTA .....	290
TABLA 165. TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS EN LA FIR MENDOZA .....	292
TABLA 166. PARTICIPACIÓN DE CADA TERMINAL AÉREA EN LA FIR MENDOZA.....	294
TABLA 167. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE MENDOZA.....	295
TABLA 168. TRÁFICO DE PASAJEROS DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE MENDOZA .....	297
TABLA 169. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE MENDOZA .....	298
TABLA 170. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO DE MENDOZA Y VARIACIÓN INTERANUAL CABOTAJE .....	299
TABLA 171. PARTICIPACIÓN EN LA FIR MENDOZA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE MENDOZA .....	300
TABLA 172. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE SAN JUAN .....	302
TABLA 173. TRÁFICO DE PASAJEROS DE LAS AEROLÍNEAS EN EL AEROPUERTO DE SAN JUAN SEGÚN PERÍODOS .....	303
TABLA 174. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE SAN JUAN.....	304
TABLA 175-. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE SAN JUAN Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE.....	305
TABLA 176. PARTICIPACIÓN EN LA FIR MENDOZA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE SAN JUAN .....	306
TABLA 177. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE SAN LUÍS.....	308
TABLA 178. PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LAS AEROLÍNEAS AEROPUERTO DE SAN LUÍS SEGÚN PERÍODOS.....	308
TABLA 179. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE SAN LUIS .....	309

TABLA 180. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE SAN LUIS Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE .....	311
TABLA 181. PARTICIPACIÓN EN LA FIR MENDOZA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE SAN LUIS .....	312
TABLA 182. TRÁFICO DE PASAJEROS ANUALES DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO DE SAN RAFAEL .....	313
TABLA 183. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE SAN RAFAEL.....	314
TABLA 184. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE SAN RAFAEL Y VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE .....	315
TABLA 185. PARTICIPACIÓN EN LA FIR MENDOZA Y EN EL TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE DEL AEROPUERTO DE SAN RAFAEL .....	316
TABLA 186. PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE MALARGÜE.....	318
TABLA 187. PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO DE LAS TRES TERMINALES AÉREAS CON MAYOR TRÁFICO DE PASAJEROS DURANTE LOS AÑOS 2010-2020.....	332
TABLA 188. PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO DE LOS DIEZ AEROPUERTOS CON MAYOR TRÁFICO DE PASAJEROS 2010-2020.....	333
TABLA 189. AEROPUERTOS CON AL MENOS 1% DE PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO DE CABOTAJE 2010-2020 .....	334
TABLA 190. AEROPUERTOS CON MENOS DE 1% DE PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO 2010-2020 .....	335
TABLA 191. DISTRIBUCIÓN DE LAS EMPRESAS AEROCOMERCIALES EN LOS 41 AEROPUERTOS .....	336
TABLA 192. PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO DE LOS AEROPUERTOS DEL AMBA .....	340
TABLA 193. OPERACIÓN EN LOS AEROPUERTOS DOMÉSTICOS DE LOS TRANSPORTISTAS ECONÓMICOS .....	341
TABLA 194. PARTICIPACIÓN DE LAS EMPRESAS AÉREAS QUE OPERARON EN TODOS LOS AÑOS EN ESTUDIO.....	343

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

ILUSTRACIÓN A PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE 2010-2020 .....	72
ILUSTRACIÓN B. RUTAS DE CABOTAJE 2010-2020.....	74
ILUSTRACIÓN C. RUTAS DE CABOTAJE SIN PASAR POR AMBA 2010-2020.....	75
ILUSTRACIÓN D. VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS DEL MERCADO DE CABOTAJE 2010-2020 .....	320



## RESUMEN

Entre los años 2010 a 2020, el mercado de pasajeros aéreos domésticos de la República Argentina se ha transformado conforme pasaron los años. En esta línea, entre los años 2010 a 2015, el mercado regular consistió en cinco aerolíneas comerciales tradicionales y un sistema tarifario regulado. Entre los años 2016 a 2019, el mercado confluyó hacia uno de cualidad más abierta al ingreso de nuevas empresas aéreas bajo distintas modalidades de negocio y una estructura tarifaria más flexible. La política aérea no fue ajena a estos cambios, ya que constituyó el punto de quiebre que marcó un gran contraste entre las dos políticas aéreas vigentes en los años mencionados previamente en cuanto a aspectos normativos, de configuración de la oferta y demanda y de perspectivas de desarrollo a futuro. Sumado a ello, la llegada del Covid-19 a la República Argentina desde el exterior en el año 2020, constituyó un factor que contribuyó aún más a crear un escenario de cambios marcando significativamente el devenir del mercado aéreo nacional en los próximos años.

Entre los objetivos de la investigación, se encuentran la descripción de las principales políticas públicas y cambios jurídicos, particularmente aquellos que han dado origen o modificado a la política aérea vigente entre los años en estudio, la descripción de los cambios acontecidos año a año en la oferta y en la demanda del mercado aerocomercial de pasajeros doméstico argentino y la descripción de los cambios que generó la irrupción de la pandemia Covid-19. Dados los interrogantes que se presentaron en el proceso de la investigación, el método utilizado para poder responder a los mismos, consistió por un lado en la descripción de las políticas públicas aplicadas al sector aéreo doméstico y por otra parte en la recopilación de información estadística de la ANAC para su posterior procesamiento y análisis para así responder objetivamente a las preguntas de investigación y contrastar la hipótesis inicial. Los resultados y conclusiones a los que hemos arribado, en algunos casos han sido los esperados mientras que otros han sido sumamente interesantes para pensar el desarrollo futuro del mercado de cabotaje y para el diseño de políticas públicas aplicables al sector, más aún al ver que estos resultados fueron fruto de diferentes políticas aéreas.

Palabras claves: mercado aerocomercial de cabotaje, Argentina, políticas públicas, revolución de los aviones.

# INTRODUCCIÓN

La importancia del transporte aéreo para el desarrollo económico de un país y de una región constituye un pilar fundamental, tal como lo señala la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2017):

La región de América Latina y el Caribe es uno de los territorios geográficamente más extensos y complejos del mundo. Como resultado, como parte del sector de transporte y logística, la industria del transporte aéreo desempeña un papel vital conectando a las personas y sus comunidades, entre ellas y con el resto del mundo. (...) El potencial que supone la aviación (...) es significativo tanto en términos del propio sector como de la economía en general. (pp. 1-2)

Asimismo, los beneficios del desarrollo de un mercado aerocomercial sólido no se agotan en cuestiones meramente económicas ya que la construcción de nuevos lazos sociales es uno de los elementos gravitantes a la hora de analizar los beneficios sociales del transporte aéreo.

Entre los años 2010 a 2020, el mercado aerocomercial doméstico regular argentino, se desarrolló en tres etapas, diferenciadas cada una de ellas por la vigencia de una política aérea diferente. Estas etapas, coincidentes con cambios en el partido político en ejercicio del gobierno, constituyeron un antes y un después en el mercado aéreo, el cual evolucionó profundamente desde el año 2010 al año 2020. A raíz de ello, es que nos surgió la siguiente pregunta: ¿Cómo fue el impacto de estas políticas aéreas en la oferta y la demanda del transporte aéreo comercial regular de cabotaje de la República Argentina en los cuarenta y un aeropuertos que registraron ese carácter de vuelos? A los fines de poder responder a esta pregunta y a otras que fueron surgiendo a medida que se profundizó en el tema, la metodología elegida para el desarrollo del estudio, se basó en la descripción de las principales políticas públicas aplicadas al sector vigentes y/o abrogadas o modificadas en los años en estudio y el análisis y el entrecruzamiento de los datos estadísticos y de los anuarios publicados por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).

Como primera medida, desarrollaremos en la primera sección del trabajo de investigación una descripción contextual del mercado aerocomercial argentino entre los años 2010 a 2020 desarrollando tópicos claves, entre ellos, La Revolución de los Aviones, que se convirtió en la piedra angular de la nueva política aérea que vino a cambiar el rumbo del mercado aéreo argentino a partir del año 2016. A posterior, nos adentraremos en la segunda sección del trabajo efectuando el análisis estadístico en términos generales y luego en términos específicos. Se expondrán los datos estadísticos y el análisis en cada una de las terminales aéreas que registraron actividad comercial regular en nuestro país en el período mencionado previamente para evidenciar los cambios, el alcance e impactos que implicaron los diferentes planes de desarrollo de la aviación comercial doméstica establecidas por los gobiernos conforme transcurrieron los años en estudio. Finalmente, en la tercera y última sección se expondrán los resultados y las conclusiones a las que hemos arribado tras realizar el análisis contextual y estadístico del mercado que esperamos contribuyan a ampliar el conocimiento sobre la actividad comercial regular en la República Argentina y se conviertan en puntos de partida para repensar la política de desarrollo del transporte aéreo en nuestro país.

## **IMPORTANCIA DEL TEMA ELEGIDO**

Estudios de la misma naturaleza que la que presenta la investigación son de carácter más bien específico abarcando uno o unos aeropuertos o en caso contrario, abarcando la totalidad de las terminales aéreas<sup>1</sup> analizando un año en específico en términos globales y comparándolo con años anteriores. Asimismo, sólo realizan escasas aclaraciones sobre los por qué de algunas cifras presentadas en las tablas estadísticas. En todos los casos, estos estudios no presentan un foco exclusivo en las políticas públicas aplicables a la aviación comercial doméstica para servicios aéreos regulares entre los años 2010 al 2020, la cual es una característica que suma el presente estudio.

Nuestro aporte para la comprensión del tema desde esta perspectiva, creemos que contribuye a ampliar el conocimiento del sector en nuestro país. La verificación de

---

<sup>1</sup> Los estudios a los que se hace referencia, se basan en los anuarios estadísticos de la ANAC.

los resultados de las políticas aplicadas al sector sumado al análisis de las estadísticas oficiales resulta necesaria para diferenciar cada uno de los tres contextos en que se desarrolló el mercado y poder medir los resultados de cada uno, contribuyendo así a enriquecer el conocimiento en el área. Por otra parte, la investigación pretende convertirse en el punto de partida para estudios estadísticos más específicos tanto para el sector aerocomercial (ya sean estos por aeropuertos, por provincias o por regiones, o bien teniendo en cuenta la vinculación con otros medios de transporte) como para potenciar las sinergias con su sector complementario, el turismo. Además, a los fines del fortalecimiento de la red de transporte aéreo en particular y de la red de transporte en general, el aporte de este trabajo resulta de gran importancia para la toma de decisiones a partir de los diversos datos estadísticos y la descripción de los cambios en las políticas públicas que fueron transformando poco a poco al mercado aerocomercial y a cada uno de los cuarenta y un aeropuertos analizados durante los años mencionados anteriormente.

## **ABORDAJE METODOLÓGICO**

La investigación tiene como eje central el análisis estadístico del tráfico de pasajeros domésticos comerciales regulares cada uno de los cuarenta y un aeropuertos que registraron actividad aerocomercial regular entre los años 2010 a 2020. Los datos estadísticos de cada uno de ellos fueron relevados de la ANAC vía página web del organismo estatal y mediante el envío de correos electrónicos a los fines de solicitar la ampliación de algunos de los datos estadísticos publicados por la institución. La selección de este organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación entre otros organismos que también publican estadísticas de la aviación civil comercial, se basa en que la misma es la Autoridad Aeronáutica Civil designada por el Estado Argentino para velar por el desarrollo seguro de la aviación civil dentro del territorio nacional.

La accesibilidad a los datos que sustentan el presente trabajo fue fácil pero aún así el análisis de los mismos presentó algunas dificultades que ameritan una serie de salvedades:

1. En las planillas de Excel donde se encontraban los datos estadísticos publicados por la ANAC, la Tabla N° 7 “Pasajeros de cabotaje” contiene la suma de los pasajeros transportados en servicios de transporte aéreo comercial regular y no regular y vuelos privados. Al analizar los datos e ir a la información de los vuelos de carácter no regular y los vuelos privados, solo se pudo encontrar en los anuarios estadísticos de la ANAC la cantidad de vuelos y la cantidad de pasajeros transportados pero no así su distribución por rutas ni la identificación de las empresas explotadoras de tales servicios<sup>2</sup>. Al respecto, la Autoridad Aeronáutica argentina afirma que “no resulta significativo diferenciar por tipo de servicio en lo que refiere a los datos del número de personas transportadas” (ANAC, 2019, p. 24). Analizando los datos estadísticos, entre los años 2010 a 2020 el tráfico de pasajeros transportados en vuelos regulares representó el 98% de la totalidad de los pasajeros de cabotaje transportados, el tráfico no regular el 1,6% y los pasajeros de vuelos privados el 0,4% de pasajeros. Aún así, resulta un error jurídico y metodológico sumar los pasajeros de los vuelos privados, dado que no corresponden al ámbito de los vuelos comerciales tal como lo plantea el Código Aeronáutico Argentino en su Artículo 91: “El concepto de aeronáutica comercial comprende los servicios de transporte aéreo y los de trabajo aéreo” y en su Artículo 93:

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.

Entendiendo que es imposible saber en qué aeropuertos descontar ese 2% de distorsión estadística (1,6% de los pasajeros no regulares y el 0,4% de los pasajeros privados) con los datos disponibles, se decidió tomar los datos tal como lo publica la Autoridad Aeronáutica, con lo cual las tablas de pasajeros embarcados y desembarcados de cada FIR y cada aeropuerto contienen las cifras de los pasajeros transportados en servicios aerocomerciales y en vuelos privados.

---

<sup>2</sup> Al momento de redacción del estudio, según el Casillero Aeronáutico Digital (CAD) de la ANAC, existen unos cincuenta y ocho explotadores de servicios aerocomerciales con al menos una aeronave afectada a la prestación de servicios. De ese total, cuatro son las empresas con concesiones para la prestación de servicios comerciales regulares, mientras que las restantes son empresas no regulares o de trabajo aéreo.

2. Al analizar el grado de participación del mercado entre los años 2015 a 2019 para realizar el análisis de cómo se fue configurando el mercado con el ingreso de nuevos operadores, nos encontramos con que los anuarios publicados por la ANAC, la sumatoria de la participación en el mercado por parte de las empresas da 99% (caso 2016) y 101% (casos 2015, 2017, 2018 y 2019) debiendo dar la sumatoria un 100%. En algunos anuarios, se evidencian actualizaciones de las cifras de participación en el mercado de las empresas que eliminan o generan un redondeo incorrecto.
3. Los anuarios estadísticos de la ANAC comenzaron a publicarse a partir del año 2016, por lo que para los años 2010-2015 si bien no se dispone de anuarios, se cuenta con datos correspondientes a dichos años en las planillas de Excel publicadas por dicho organismo y en cuadros y gráficos comparativos de los anuarios antes mencionados.
4. Teniendo en cuenta el ingreso de nuevas empresas a operar el mercado, es llamativo que la empresa Grupo LASA S.R.L., no aparezca nombrada dentro del anuario. Este error, probablemente pudo deberse a su corto pasaje por el mercado. Por otra parte, American Jet S.A., tampoco figura como empresa regular en los informes mensuales<sup>3</sup> del año 2020 y no registra tráfico regular en Aeroparque ni Termas de Río Hondo, a pesar de haber iniciado la explotación de dicha ruta<sup>4</sup>. No obstante, resulta probable que estas aerolíneas se encuentren consideradas bajo la denominación “otras” ya que sus respectivos valores de participación en el mercado no alcanzaron el 1%.
5. Dada la cualidad dinámica del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC), que es la base de datos en la que carga la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA) cada uno de los Planes de Vuelo las 24 horas del día y los 365 días del año, los datos estadísticos sobre pasajeros transportados por aerolínea y por aeropuerto pueden evidenciar errores del 0,5% en promedio y un máximo del 2%, ya que la bajada de datos del sistema realizada por la ANAC emite información actualizada al momento de la consulta (D.M. Catala, comunicación personal, 30 de abril de 2021) y se consideran como provisorios los datos correspondientes a los últimos tres meses, por lo que el registro puede diferir de los datos publicados por dicho organismo en su página web.

---

<sup>3</sup> En el año 2020, la ANAC no publicó un anuario estadístico, tal como si sucedió en años anteriores. No obstante, sí publicó informes mensuales aunque estos no tienen la misma cantidad de información que los anuarios.

<sup>4</sup> Fuente: <https://www.aviacionline.com/2017/05/andes-lineas-aereas-inauguro-sus-vuelos-a-termas-de-rio-hondo/>

Una vez hechas estas salvedades respecto a la fuente primaria de información, conviene aclarar que para el análisis particular de cada uno de los cuarenta y un aeropuertos se han seguido los criterios de la ANAC. En sus anuarios estadísticos, en la sección “notas metodológicas” enuncia que debe entenderse que:

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.

[Total] Aeropuerto: Se contabilizan pasajeros embarcados y desembarcados por vuelo. En vuelos domésticos cada pasajero está contado tanto en origen como en destino.

(...) Total País: se contabilizan pasajeros embarcados y desembarcados omitiendo el doble conteo de pasajeros domésticos. (ANAC, 2019, pp. 2 - 3)

Por otra parte, los criterios elegidos para la presentación del análisis de los cuarenta y un aeropuertos son los siguientes:

- El agrupamiento de los mismos en función de la pertenencia a cada una de las Regiones de Información al Vuelo (FIR) de la República Argentina.
- El orden de presentación del análisis estadístico de cada aeropuerto de cada FIR es en forma descendente según la cantidad de pasajeros embarcados y desembarcados de la terminal aérea en cuestión.
- La presentación de la participación en el tráfico de una determinada aerolínea en un determinado aeropuerto o una determinada FIR, obedece también a un criterio descendente de tráfico siendo las primeras de mayor participación y las últimas las de menor participación.
- Se han tomado en consideración los principales eventos de carácter natural como la erupción del volcán Puyehue - Cordón Caulle en el año 2011 y la pandemia COVID-19 en el año 2020.
- Se consideran en el análisis de cada terminal aérea el cierre parcial o total por refacciones que impliquen más de treinta días sin operatoria los fines de evitar distorsiones en el cruce de ratios. Asimismo, también se consideran los desvíos de los vuelos a causa de dichas refacciones hacia otros aeropuertos, a los fines de evitar distorsiones en las terminales que absorbieron el tráfico de otras.

Los años en estudio (2010-2020) fueron divididos en tres períodos dadas las características propias de cada uno de ellos en lo que respecta a la política aérea adoptada en cada período en cuestión:

1. El primer período se encuentra delimitado desde el día 01/01/2010 hasta el día 10/12/2015. En el estudio, nos referiremos a tal período como “período 2010-2015”.
2. El segundo período comprende desde el día 10/12/2015 al día 10/12/2019. En nuestra investigación nos referiremos a tal período como “período 2016-2019”.
3. El tercer período comprende desde el día 10/12/2019 al día 31/12/2020. Nos referiremos a este período como “período 2020”.

Corresponde aclarar que el primer período contempla seis años dadas las circunstancias que se presentaron previamente tales como la larga recuperación del sector aéreo argentino tras la crisis del 2001, la reformulación del plan de explotación de la empresa Aerolíneas Argentinas (principal línea aérea del mercado doméstico en términos de tráfico de pasajeros) tras la expropiación de la misma en el año 2008, la



Erupción del Volcán Puyehue - Cordón Caulle en el año 2011 (que implicó una distorsión estadística en el mercado) y la continuidad de la política aérea tras la reelección del gobierno de turno en 2011. Por su parte, los años 2016 a 2019 se corresponden con el cambio de política aérea, la cual muta de la concepción vigente desde años previos al 2010 hacia una nueva concepción conocida como La Revolución de los Aviones, desarrollada en el segundo período de la mano de un cambio en el partido político elegido democráticamente para el ejercicio del gobierno. El año 2020, también se encuentra asociado a un nuevo cambio en el partido político elegido para el ejercicio del gobierno y, por otra parte, con la llegada del COVID-19<sup>5</sup> desde el exterior a la Argentina.

## OBJETIVO GENERAL

El objetivo rector de la investigación es describir el comportamiento de la demanda de los servicios comerciales de transporte aéreo comercial regular de cabotaje y los cambios de oferta de tales servicios durante el período 2010-2020.

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar las principales políticas públicas que impactaron en la demanda y oferta del mercado aerocomercial durante el período analizado.
- Conocer la evolución del tráfico de pasajeros en servicios regulares y no regulares de cabotaje por año.
- Conocer la evolución del tráfico de pasajeros en servicios regulares y no regulares de cabotaje por aeropuerto.
- Conocer la evolución del tráfico de pasajeros en servicios regulares y no regulares por aerolínea.
- Describir el comportamiento de la oferta por año a partir del ingreso de nuevas empresas al mercado.

---

<sup>5</sup> El COVID-19, conocido también como Síndrome Agudo Respiratorio Severo (SARS) es una enfermedad respiratoria causada por el coronavirus SAR- CoV-2.

- Describir la composición de la participación de las empresas en el mercado de cabotaje.
- Conocer el comportamiento de la demanda en los nuevos aeropuertos puestos en operatividad durante el período analizado.
- Analizar el grado de concentración del mercado a través del índice de Herfindahl-Hirschman (IHH) a partir del ingreso de las nuevas operadoras.
- Mensurar los efectos del Covid-19 en la oferta y demanda del mercado aerocomercial.

## **LIMITACIONES AL ALCANCE**

El presente trabajo estudia la evolución de pasajeros transportados en servicios comerciales de transporte aéreo regular entre los años 2010-2020. Dado que los datos estadísticos de cada aeropuerto publicados por la ANAC engloban dentro de “pasajeros comerciales cabotaje” a los pasajeros comerciales regulares y no regulares y a que dentro de los “pasajeros cabotaje” se incluye además a los pasajeros privados, es que se cuenta con una distorsión del 2%. Queda por fuera del estudio los pasajeros transportados en servicios comerciales de transporte aéreo regular y no regular y los vuelos privados de carácter internacional.

## **HIPÓTESIS DE TRABAJO**

A partir de la aplicación en el año 2016 de la política aerocomercial denominada “La Revolución de los Aviones”, hubo un incremento sustancial en la cantidad de pasajeros transportados en los servicios de transporte aéreo comercial regular superior a las tasas de crecimiento que venía arrojando el mercado en los últimos seis años previos a dicha política dentro de los cuarenta y un aeropuertos analizados.

**PARTE I: ONCE AÑOS DE CAMBIOS  
PERMANENTES EN EL MERCADO AÉREO  
ARGENTINO**

# **CAPÍTULO I: LA REVOLUCIÓN DE LOS AVIONES, UN ANTES Y UN DESPUÉS EN LA POLÍTICA AÉREA NACIONAL**

## **SIGNIFICADO Y METAS DE LA REVOLUCIÓN DE LOS AVIONES**

En diciembre de 2015, luego de doce años de gobierno del partido Frente para la Victoria (FPV) en los que ejercieron el mandato Néstor Kirchner (2003-2007) y Cristina Kirchner (2007-2011 y 2011-2015), sucede un cambio en el partido político elegido democráticamente en la República Argentina para ejercer el Poder Ejecutivo Nacional (PEN). De esta forma, en diciembre de 2015, gana las elecciones el partido político “Cambiamos”, asumiendo Mauricio Macri como nuevo mandatario nacional (2015-2019).

En lo que refiere al transporte aerocomercial, en concordancia con este cambio en la esfera política del país, entre diciembre del año 2015 a diciembre del año 2019, se llevó a la práctica una nueva política aérea o plan de desarrollo del mercado comercial argentino que contrastó en varios aspectos con la política aérea vigente entre los años 2002 a 2015<sup>6</sup>. “La Revolución de los Aviones”, fue el nombre con el que fue conocido este plan de desarrollo del mercado. En los siguientes párrafos, pasaremos a describir los elementos centrales de la mencionada política aerocomercial.

En los anuarios estadísticos (ANAC, 2017; ANAC, 2018) y en una carta del Ministerio de Transporte (Casa Rosada, s.f) se brindó una explicación al respecto de lo que significó “La Revolución de los Aviones”. En base a una estimación de demanda potencial de viajes y su distribución por origen y destino que arrojó un potencial de doce millones de pasajeros que podrían optar por el avión para realizar viajes, el gobierno nacional se puso como objetivo duplicar en cuatro años la cantidad de

---

<sup>6</sup> La política aérea nacional adoptada entre los años 2002 a 2015 no fue conocida bajo ninguna denominación tal como fue el caso de “La Revolución de los Aviones”, por lo que únicamente puede delimitársela temporalmente tomando como origen de tal política el Decreto N° 1654/2002 (que dio origen al esquema tarifario vigente entre los años 2002 a 2015) y como fin de la misma el inicio de “La Revolución de los Aviones”.

argentinos que viajan por avión en el país<sup>7</sup>. En base a ello, se formuló un plan para lograr tal objetivo mediante tres pilares: el crecimiento sostenido de Aerolíneas Argentinas, el ingreso de nuevas empresas aerocomerciales y la modernización de la infraestructura aeroportuaria y el rediseño del espacio aéreo. Asimismo, también se impulsó la apertura de nuevas conexiones federales entre las provincias sin pasar por Buenos Aires para mejorar el servicio en términos de tiempo de vuelo y espera.

En lo que respecta al crecimiento de Aerolíneas Argentinas, se abrieron treinta nuevas rutas de cabotaje hasta fines de 2017, se incrementó la capacidad ofrecida, se aumentó de 11 a 38 la cantidad de tramos que conectan las provincias sin pasar por Buenos Aires en 2018 contra 2014 y se inauguraron el Hub Córdoba para conectar el norte con el sur del país sin necesidad de pasar por Buenos Aires y el Corredor Atlántico para mejorar la conexión de Ezeiza con los destinos de la costa atlántica. Un hecho importante es que se respetó lo establecido en la Ley de Política Aérea Nacional sancionada en el mes de mayo del año 1971 mediante la Ley N° 19.030<sup>8</sup>, precisamente el Art. 32. Inciso b), que establece que Aerolíneas Argentinas puede ofertar en una ruta dada una capacidad mínima del 50% de la capacidad total autorizada hacia el destino en cuestión, quedando el porcentaje restante a cubrir por otras aerolíneas de bandera nacional<sup>9</sup>. En consecuencia, al mismo tiempo que se fomentó la apertura del mercado a nuevas aerolíneas, se mantuvo el límite para el crecimiento de los oferentes, al menos, en aquellas rutas en que compiten con Aerolíneas Argentinas. Por otra parte, cabe destacar que esta aerolínea no opera en todas las rutas de cabotaje existentes, por lo que estas quedan en disputa entre los oferentes interesados.

Al respecto, en lo que refiere al ingreso de nuevos oferentes al mercado, un total de cinco aerolíneas se incorporaron al mercado regular de pasajeros de cabotaje, las cuales fueron inaugurando poco a poco parte del total de sus respectivas rutas que le fueron concesionadas por el Ministerio de Transporte de la Nación, luego de cumplimentar con los requisitos regulatorios exigidos por la legislación de la Argentina.

---

<sup>7</sup> Debemos recordar que en el año 2015 se habían transportado unos 10,3 millones de pasajeros dentro de la República Argentina en vuelos comerciales regulares y no regulares y en vuelos privados, por lo que esta potencial demanda, de haber sido absorbida por el transporte aéreo, concuerda en términos matemáticos con la posibilidad de duplicar el tráfico aéreo de pasajeros.

<sup>8</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/130000-134999/130065/texact.htm>

<sup>9</sup> Durante la década de 1990, en cambio, si se produjo la abrogación de este artículo mediante el Artículo 8 del Decreto N° 1591/89.

En este punto corresponde aclarar algunos aspectos. El primero de ellos es que considerando las tres Audiencias Públicas celebradas en el trienio 2016-2018 para el ingreso de nuevos oferentes al mercado, en total se presentaron unas dieciocho empresas aéreas. De este total:

- Andes Líneas Aéreas S.A. y LATAM Airlines Argentina S.A. ya se encontraban operando previamente en el mercado regular.
- American Jet S.A. y Avian Líneas Aéreas S.A. ya se encontraban operando previamente pero en el mercado no regular (Avian Líneas Aéreas S.A. compró Macair Jet S.A., una empresa de vuelos no regulares que inició operaciones en 1996).
- FB Líneas Aéreas S.A., Norwegian Air Argentina S.A., Grupo LASA S.R.L. y Jet SMART Airlines Argentina S.A. (que compró Alas del Sur S.A., empresa que se presentó en la primera Audiencia Pública) fueron las cuatro nuevas aerolíneas regulares que ingresaron el mercado doméstico.
- Las nueve empresas restantes se presentaron con interés de explotar el mercado no regular, algunas haciéndolo exclusivamente en el mercado de cargas aéreas y otras en el mercado de pasajeros, carga y correo. En algunos casos, como el de Just Flight S.A., nunca fueron publicadas las concesiones de las rutas solicitadas por las peticionarias y en otros casos como el de Polar Líneas Aéreas S.A. los planes no prosperaron.

Hechas estas aclaraciones, cabe recordar que el plan de desarrollo del mercado de cabotaje, contemplaba que dos terceras partes de la potencial demanda (unos ocho millones de pasajeros) serían absorbidas por las nuevas empresas aéreas a la vez que Aerolíneas Argentinas absorbería la tercera parte restante (cuatro millones de pasajeros). De aquí se comprende la importancia de las Audiencias Públicas y el ingreso de nuevos oferentes al mercado para la Revolución de los Aviones, ya que estos absorberían la mayoría de la potencial demanda.

A lo largo de los años 2016 a 2019, se proyectó la realización de una numerosa serie de obras de infraestructura en unas treinta terminales aéreas de la Argentina y la ejecución de las mismas, en algunos casos, implicó el cierre temporal o parcial del aeropuerto en cuestión y el desvío del tráfico de pasajeros a otro u otros aeropuertos alternos y la disposición de transporte terrestre hasta la ciudad en que se encontraba la

terminal en obra. Además, un nuevo aeropuerto, el Aeropuerto El Palomar, fue abierto a las operaciones comerciales sirviendo como base de operaciones a dos de las nuevas aerolíneas que ingresaron al mercado. En paralelo, también se proyectó la mejora de la tecnología en lo que respecta a la navegación aérea y el rediseño de las rutas aéreas a los fines de mayor seguridad operacional y capacidad y eficiencia del sistema para acompañar el crecimiento proyectado del tráfico aéreo de pasajeros.

Las ideas generales de la Revolución de los Aviones se pusieron en práctica mediante una serie de medidas que entraron en vigencia a lo largo de los años 2016 a 2019 transformando paulatinamente el mercado de cabotaje. Las modificaciones de los regímenes tarifarios, los llamados a Audiencia Pública y la apertura de un nuevo aeropuerto resultaron claves para la transformación del mercado en pos de lograr los objetivos de la nueva política aérea. Sobre estos tres aspectos, hablaremos seguidamente en los siguientes títulos.

## **DE LA REGULACIÓN ESTATAL HACIA LA LIBERALIZACIÓN DE LAS TARIFAS AÉREAS**

Las principales bases de la regulación jurídica de las tarifas de transporte aéreo comercial regular interno se encuentran en el Código Aeronáutico de la República Argentina (CAA), sancionado en el año 1967 bajo la Ley N° 17.285<sup>10</sup> y en la Ley Nacional de Política Aérea, sancionada en 1971 mediante la Ley N° 19.030. Respecto a la primera norma, establece que “(...) las tarifas (...) serán sometidas a aprobación previa de la Autoridad Aeronáutica” (Art. 109, Ley 17.285). Respecto a la segunda norma, establece que:

Las tarifas se establecerán consultando los intereses de la Nación, de los usuarios y de los explotadores, con el concepto de tarifa económica retributiva correspondiente a cada ruta y tramo de ruta.

En servicios similares entre dos puntos, corresponderá siempre aplicar iguales tarifas, salvo que se traten de prestaciones no regulares (...).

---

<sup>10</sup> El texto completo de la norma se puede consultar en la siguiente dirección web: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/24963/texact.htm>

Se podrán fijar tarifas especiales cuando sea de interés fomentar el desarrollo de determinadas zonas del país (...) y mejorar la explotación. (Arts. 42-44, Ley 19.030)

En lo que refiere a los años en estudio (2010-2020)<sup>11</sup>, a estas dos leyes, se suman el Decreto N° 1654/2002 (promulgado en el mes de septiembre del año 2002) y la Resolución N° 35/2002 (promulgada en el mes de noviembre del mismo año por el Ministerio de la Producción -hoy Ministerio de Desarrollo Productivo<sup>12</sup>-). Estas dos normativas se publicaron en el marco de la Ley N° 25.561<sup>13</sup> titulada “EMERGENCIA PÚBLICA Y REFORMA DEL RÉGIMEN CAMBIARIO” promulgada en enero del año 2002 tras el estallido de la crisis en diciembre del año 2001.

En este contexto, el fundamento del Decreto 1654/2002, se encontraba en la crisis económica vivida en la Argentina: la salida del modelo “uno a uno” o de paridad cambiaria con el dólar<sup>14</sup> y la caída masiva del consumo amenazaban a un mercado donde cerca del 80% de sus insumos se encontraban, y se mantienen hasta la actualidad, dolarizados<sup>15</sup>. Tal como lo señala Gonzalo Gogorza (2016):

A fines de 2001 se desata la crisis política y económica argentina que redujo sensiblemente la demanda del mercado doméstico argentino. La recesión impactó directamente en el consumo produciendo menor capacidad de ahorro para destinar a viajes de turismo, y ahorro de costos por parte de las empresas a

---

<sup>11</sup> Conviene mencionar que en tiempos anteriores al Decreto 1654/2002, en el país existía un esquema tarifario basado en una tarifa de referencia que podía ser incrementada o disminuida en hasta un 45% según la Resolución N° 47/2001 del Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte; Resolución que a su vez abrogó el esquema tarifario establecido mediante la Resolución 275/1987 de la Secretaría de Transporte.

<sup>12</sup> Fue creado mediante el Decreto N° 7/2019. Texto completo de la norma disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/330000-334999/333138/norma.htm>

<sup>13</sup> Texto completo de la norma disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-25561-71477/actualizacion>

<sup>14</sup> Entre los años 1989 y 2002, tras la finalización del gobierno radical en un marco de hiperinflación, la estructura económica del Estado Argentino sufrió una serie de cambios originados en la denominada “Reforma del Estado” a los fines de adecuar la estructura y financiamiento de la administración pública y garantizar estabilidad de la moneda mediante la paridad con el dólar (1 dólar=10.000 Australes=1 peso). Tal objetivo de estabilidad se logró a la vez que el clima económico y social empeoraba hasta estallar finalmente en el año 2002, con la salida de dicho modelo de convertibilidad.

<sup>15</sup>Fuente: entrevista a Gustavo Cebreiro, realizada en el mes de abril del año 2021.



través de menores gastos en viajes de negocios. El mercado doméstico argentino sufrió una caída de 23% de pasajeros en 2001 y de 16% en 2002, mientras que el resto de los países de la región promedió un aumento de 4% en 2001 y de 0% en 2002. (pp. 5-6)

El Estado de Emergencia Aerocomercial Nacional establecida en el Decreto 1654/2002, creaba un sistema de bandas tarifarias plasmado en un cuadro tarifario aplicable exclusivamente a la clase económica de los vuelos comerciales regulares de cabotaje que consistía en un margen compuesto por dos tarifas (sin considerar impuestos): la tarifa mínima (o de referencia) y la tarifa máxima, ambas asociadas a cada par origen-destino<sup>16</sup> dentro del territorio nacional. Estas tarifas, que debían ser respetadas por los explotadores de servicios de transporte aéreo comercial regular de cabotaje pudiendo estos, en principio, ofrecer sus tarifas a cualquier valor dentro de dicho rango. No obstante, existían dos regímenes tarifarios especiales dentro del esquema mencionado:

1. El primero de ellos, se encuentra en el Artículo 5 del Decreto N° 1654/2002, el cual permite a los transportadores aéreos reducir la tarifa de referencia en hasta un veinte por ciento, en dos casos:
  - a) El primero es que el pasaje sea emitido por una agencia de viaje u operador turístico enmarcado en un paquete turístico que incluya alojamiento, traslados terrestres, excursiones y similares y que sea comprado con una anticipación no menor a los siete días previos al inicio del viaje; y,
  - b) El segundo caso, es que el pasaje emitido reúna tres requisitos: viaje de ida y vuelta, emisión con una anticipación no menor a los diez días previos a la fecha de inicio del viaje y una estadía mínima de dos pernoctes y máxima de catorce pernoctes.
  
2. El segundo corresponde al régimen promocional para residentes, establecido mediante la Resolución N° 35/2002 del Ministerio de la Producción, que fundada en

---

<sup>16</sup> La norma no es exhaustiva por lo que no establece tarifas para todas las posibles rutas de cabotaje. En base a lo anterior dictamina que una tarifa para una ruta no contemplada en la norma debe ser calculada en base a otra similar.

las necesidades de transporte aéreo de algunas ciudades, establece una tarifa diferencial que en función de la provincia de origen y destino, no podrá superar la tarifa de referencia o la tarifa de referencia incrementada en hasta un veinte por ciento, teniendo un máximo de comercialización del veinte por ciento de la capacidad de la aeronave.

Desde el Decreto N° 1654 del año 2002 y con las distintas administraciones de gobierno, los valores de las tarifas aéreas se fueron actualizando hasta diciembre del año 2014 mediante dieciséis Resoluciones de la Secretaría de Transporte<sup>17</sup>. Además, se presentaron cuatro cambios importantes en el esquema tarifario. Sobre ellos hablaremos seguidamente.

El primero de los cambios aconteció en el primer período (2010-2015), precisamente, en el mes de febrero del año 2012: la Resolución N° 23/2012<sup>18</sup> de la Secretaría de Transporte (hoy Ministerio de Transporte<sup>19</sup>) dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de aquel entonces. Esta Resolución, estaba fundada en el incremento del precio del combustible y en el mandato coordinador del transporte aéreo con el resto de la red de transporte. La normativa, modificó el cuadro tarifario reemplazando la tarifa máxima establecida mediante el Decreto N° 1654/2002 por la Tarifa Máxima I y la Tarifa Máxima II, siendo esta última aplicable a aquellos casos en que el billete de pasaje sea adquirido en los últimos diez días corridos previos a la fecha del vuelo de ida y se limitaba su comercialización hasta un máximo correspondiente al treinta por ciento de la capacidad de la aeronave.

Cuatro años después, en el mes de febrero de 2016, en el segundo período (2016-2019), se produce un cambio en la naturaleza de las políticas dirigidas al mercado aerocomercial. El Decreto N° 294/2016<sup>20</sup> modificó al Decreto N° 1654/2002 y a la Resolución N° 23/2012 eliminando las Tarifas Máximas I y II, dejando en vigencia las

---

<sup>17</sup> Resoluciones N° 118/10, 210/2010, 64/2011, 112/2012, 23/2012, 49/12, 778/12, 265/2013, 1595/2013, 358/2014, 834/2014 y 1654/2014 de la Secretaría de Transporte dependiente hasta la Resolución N° 23/12 del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y desde la Resolución N° 49/12 del Ministerio del Interior y Transporte. Asimismo, cabe mencionar que antes del año 2010 hubo cuatro actualizaciones previas mediante el Decreto N° 1.012/2006 y las Resoluciones N° 257/08, 315/08 y 227/09 de la mencionada Secretaría.

<sup>18</sup> Texto completo de la norma disponible en <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-23-2012-194008/texto>

<sup>19</sup> Este Ministerio fue creado en el año 2015 mediante el Decreto N° 13/2015.

<sup>20</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/255000-259999/258356/norma.htm>

demás especificidades del esquema tarifario mencionadas previamente. El fundamento de dicha modificación, fue que las tarifas máximas habían dificultado el desarrollo de la actividad aerocomercial por lo que para fomentar la actividad debía haber un modo más dinámico de fijación de tarifas siendo conveniente establecer únicamente tarifas de referencia. Lo que se pretendía con ello era generar una compulsa de precios entre los competidores del mercado que hiciera bajar las tarifas y por ende, ofrecer tarifas más convenientes a los usuarios del transporte aéreo generando un crecimiento exponencial en la cantidad de pasajeros transportados en vuelos de cabotaje.

El tercer cambio ocurre en julio de 2018 a través de la Resolución N° 656/2018<sup>21</sup> del Ministerio de Transporte de la Nación. Esta Resolución, fundamentada entre otros motivos en el fortalecimiento de la actividad aerocomercial y en la necesidad de garantizar el acceso de más cantidad de pasajeros a mayor cantidad de destinos, autorizó a los explotadores aéreos que prestan servicios de cabotaje a aplicar tarifas inferiores a las Tarifas de Referencia vigentes para las ventas de pasajes aéreos de ida y vuelta que se realicen con más de treinta días de anticipación. Para aquellos billetes adquiridos en un plazo menor al establecido en dicha resolución, siguen vigentes las tarifas de referencia, la “banda negativa” y el régimen promocional para residentes.

El cuarto y último cambio, en noviembre de 2019, vino de la mano de la Resolución N° 727/2019<sup>22</sup> de la ANAC, la cual autorizó a las aerolíneas comerciales regulares de cabotaje a comercializar pasajes aéreos que incluyan el pago de las tasas de uso de aeroestación y de seguridad por parte del transportador aéreo. Este régimen, se encontraba limitado al diez por ciento de la capacidad de aeronave. Esta Resolución, se fundamentó en que esta es una práctica comercial habitual y, nuevamente, en la necesidad de garantizar el acceso a más pasajeros a más destinos de cabotaje.

En síntesis, la modalidad tarifaria vigente desde el primer día del período en estudio de la presente investigación (01/01/2010) hasta la publicación en el Boletín Oficial del Decreto N° 294/2016 (03/02/2016) para los vuelos comerciales regulares internos corresponde a un sistema regulado con tarifas establecidas inicialmente por el

---

<sup>21</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: : <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/189085/20180731>

<sup>22</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <https://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/upcg/resolucionesdnaypi/transporte-aerocomercial/rs-2019-727-modif-case-la-rs-1532.pdf>

Decreto N° 1654/2002 y actualizadas mediante una serie de Decretos y Resoluciones. La modalidad tarifaria a partir del Decreto N° 294/2016 hasta finalizado el año 2020 continuó siendo regulada, pero a diferencia de la modalidad anterior, los cambios permitieron una mayor flexibilidad a las aerolíneas comerciales al momento de promocionar y comercializar los tickets aéreos. Es por ello que lo desarrollado en los últimos párrafos no es sinónimo de una liberalización de las tarifas, ya que los mínimos establecidos (tarifa de referencia y banda negativa) siguen vigentes a la fecha de la elaboración de la presente investigación<sup>23</sup>, por lo que las transportadoras regulares de servicios internos no podrán perforar la tarifa de referencia, salvo mediante la utilización de las tarifas denominadas “banda negativa”, del régimen promocional de residentes o bien cuando vendan pasajes con más de treinta días de anticipación a la fecha de vuelo<sup>24</sup>.

Por otra parte, resulta conveniente resaltar que las tarifas del mercado no regular se regulan mediante la libre competencia entre las empresas operadoras, sin un marco jurídico que las obligue a tener bandas tarifarias como en el caso del mercado regular. Por lo general, las empresas que utilizan aeronaves de reducido porte<sup>25</sup> ofrecen sus servicios teniendo en cuenta su propia estructura de costos<sup>26</sup> y en el caso de las empresas que operan con aeronaves de gran porte, reciben la aprobación de la Autoridad Aeronáutica en base a sus costos de explotación (Art. 43, Ley N° 19.030) estableciendo el precio en base a la capacidad ofrecida y la ruta solicitada.

Por último, si bien queda por fuera del período en estudio, vale resaltar el Decreto N° 879/2021 del Ministerio de Transporte, el cual establece en su Artículo primero un plazo de 180 días para que el mismo Ministerio determine las tarifas máximas y las bandas tarifarias aplicables a los servicios aerocomerciales de transporte aéreo regular de pasajeros. Esta medida, además de adelantar a los explotadores aéreos domésticos la futura regulación en materia tarifaria, marca un cambio en la política

---

<sup>23</sup> Mes de agosto de 2022.

<sup>24</sup> No obstante a ello, la última actualización de la tarifa de referencia data del mes de diciembre de 2014. Si tomamos en cuenta el proceso inflacionario del país desde dicho mes, la tarifa de referencia vigente se encuentra totalmente devaluada, incluso con precios aún menores que los que se promocionan con más de 30 días de anticipación.

<sup>25</sup> Según el Decreto N° 2186/1992, se entiende por aeronave de reducido porte a aquella cuya masa máxima de despegue no exceda las 38 toneladas para el caso aviones de cargas o hasta diez pasajeros en el caso de aeronaves de pasajeros. Se entiende como aeronaves de gran porte a aquellas con masa máxima de despegue de 38 toneladas o más o con capacidad de más de diez pasajeros para aeronaves de carga y pasajeros respectivamente.

<sup>26</sup> Generalmente, publicitan sus tarifas por el precio por kilometro recorrido.

aérea cuyas consecuencias resultarán muy interesantes de analizar en términos de tráfico de pasajeros con los años estudiados en esta investigación.

## **UN MERCADO ABIERTO A NUEVAS LÍNEAS AÉREAS**

La última Audiencia Pública para discutir el ingreso de nuevas empresas aerocomerciales se efectuó en el año 2005<sup>27</sup>. Luego de once años, a partir del año 2016 hasta el año 2018, se realizaron tres Audiencias Públicas para debatir la conveniencia, necesidad y utilidad de nuevos servicios aéreos. A continuación, se describe brevemente el marco normativo, se enumeran los actores a los que se les aprobaron las solicitudes de concesión de las rutas aéreas tras presentarse a cada uno de los llamados a Audiencia Pública y se mencionan la cantidad de rutas solicitadas por ellos<sup>28</sup>.

El ingreso de nuevos operadores al mercado se dio en el marco de lo establecido por los Artículos 102, 108 y 128 del CAA y de lo ordenado por los Decretos N° 2186/92<sup>29</sup> y 1172/2003<sup>30</sup> y por la Resolución N° 485/2016<sup>31</sup> del Ministerio de Transporte. El CAA, establece que todo servicio de transporte aéreo regular efectuado con aeronaves de gran porte será realizado en virtud de las concesiones otorgadas por el PEN<sup>32</sup> (Art. 102, Ley 17.285); que “la autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se sujetarán las operaciones de transporte aéreo” (Art. 108, Ley 17.285); y que las empresas que operen cabotaje y/o vuelos internacionales deben adecuarse a las normas de constitución de sociedades establecidas en el Código Aeronáutico (Art 128, Ley 17.285).

---

<sup>27</sup> Fuente: <https://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/1/1853/noticias-y-novedades/se-realiz-la-tercera-audiencia-pblicapara-otorgar-nuevas-rutas-areas>

<sup>28</sup> Se adjunta como anexos a la presente investigación los llamados a Audiencia Pública donde figuran las empresas y sus respectivos pedidos de rutas, describiendo rutas y frecuencias.

<sup>29</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-2186-1992-10780/actualizacion>

<sup>30</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-1172-2003-90763/actualizacion>

<sup>31</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/154994/20161201>

<sup>32</sup> Según el Decreto N° 1770/2007 en el que se aprobó el Programa General de Transferencia a la Administración Nacional de Aviación Civil, en el Artículo N° 13 se establece que el otorgamiento de concesiones y autorizaciones de rutas se mantendrán bajo la órbita de la Secretaría de Transporte (desde 2015 Ministerio de Transporte). Asimismo, la Resolución N° 485/2016, establece que los Dictámenes de la JATA no son vinculantes, sino que se elevan a la autoridad superior para su conocimiento, consideración y prosecución del trámite.

Por su parte, el Decreto N° 2186/92 norma el procedimiento para la solicitud y tratamiento de las solicitudes de servicios de transporte aéreo interno e internacional regular y/o no regular de pasajeros, carga y correo en aeronaves de gran porte y de menor porte.

El Decreto N° 1172/03 “ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA” estableció los Reglamentos Generales de Audiencias Públicas para el Poder Ejecutivo Nacional, para la Publicidad de la Gestión de Intereses en el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional, para la Elaboración Participativa de Normas, del Acceso a la Información Pública para el Poder Ejecutivo Nacional y de Reuniones Abiertas de los Entes Reguladores de los Servicios Públicos, Formularios de inscripciones, registro y presentación de opiniones y propuestas. Lo más importante, resulta el establecimiento del acceso libre y gratuito vía Internet a la edición diaria del Boletín Oficial de la República Argentina. Por su parte, la Resolución N° 485/2016 del Ministerio de Transporte, en complemento del Decreto anterior, estableció el Régimen de Audiencia Pública específico para el sector aerocomercial para la consideración de las solicitudes de concesión y autorización de los servicios de transporte aéreo. Esta tarea, fue encomendada a la Junta Asesora de Transporte Aéreo (JATA) dependiente de la ANAC.

Asimismo, debemos considerar también la Resolución N° 1302/2017<sup>33</sup> promulgada en el mes de diciembre del año 2017. Dicha norma estableció que desde la publicación en el Boletín Oficial de la Resolución del Ministerio de Transporte que otorga la autorización o concesión de rutas a una determinada peticionaria, la misma cuenta con un plazo máximo de un año para obtener el Certificado de Explotador de Servicios Aerocomerciales (CESA)<sup>34</sup> y seguidamente, como lo establece el Decreto 2186/92, dentro de los 180 días corridos debe demostrar la capacidad económica-financiera, caso contrario, se procede a la caducidad de las concesiones.

En síntesis, la otorgación de una concesión a una línea aérea doméstica regular requiere de una serie de trámites previos, siendo el más importante la presentación de las peticiones ante la JATA mediante el régimen de Audiencia Pública para discutir la

---

<sup>33</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/176103/20171214>

<sup>34</sup> Las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) en su parte 119 establece que un CESA es un documento emitido por la Autoridad Aeronáutica que autoriza a su titular a realizar operaciones de transporte aéreo de acuerdo a las concesiones o autorizaciones otorgadas por la autoridad competente.

conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios. Antes de desarrollar lo que refiere a las solicitudes de las peticionarias, conviene aclarar tres aspectos:

- El pedido de concesión de LATAM Airlines Argentina S.A.<sup>35</sup>, la cual se presentó en la tercera Audiencia Pública, así como el pedido de Just Flight S.A.<sup>36</sup> (Royal Class), que se presentó en la segunda Audiencia Pública y el pedido de Grupo LASA S.R.L. efectuado en la tercera Audiencia Pública, si bien tuvieron dictámenes favorables de la JATA, nunca fueron publicadas en el Boletín Oficial las Resoluciones del Ministerio de Transporte de la Nación, organismo facultado para otorgar la concesión de las rutas solicitadas por las peticionarias.
- Las peticionarias ArgenJet Aviación S.A., Cielos Mediterráneos S.A., Servicios y Emprendimiento Aeronáuticos S.A. (Fly Zar), Baires Fly S.A y Dangus S.A. solicitaron autorizaciones para explotar el mercado no regular, por lo que no se las tuvo en consideración dado que el estudio contempla únicamente el mercado regular doméstico. Asimismo, en el caso de la empresa Baires Fly S.A. también solicitó concesión para explotar vuelos regulares aunque no se le otorgó tal concesión.
- En el caso de las peticionarias Buenos Aires International Airlines S.A.<sup>37</sup>, Servicios Aéreos Patagónicos S.A.<sup>38</sup> y Polar Líneas Aéreas S.A.<sup>39</sup>, tuvieron Dictámenes favorables de la JATA pero no lograron finalizar con éxito los trámites para la obtención del CESA.

En los siguientes tres subtítulos, pasaremos a presentar los pedidos de concesión de rutas áreas domésticas regulares que presentaron las empresas aéreas ante la Junta Asesora de Transporte Aéreo de la ANAC.

## LA AUDIENCIA PÚBLICA N° 218 DE LA ANAC

---

<sup>35</sup> Dictamen de la JATA disponible en la siguiente dirección web: [http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/noticias\\_novedades/2018/info-jata/lan-if-2018-58697850-apn-anac-mtr.pdf](http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/noticias_novedades/2018/info-jata/lan-if-2018-58697850-apn-anac-mtr.pdf)

<sup>36</sup> Dictamen de la JATA disponible en la siguiente dirección web: [http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/noticias\\_novedades/2017/jata-2018/dictamen-just-flight.pdf](http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/noticias_novedades/2017/jata-2018/dictamen-just-flight.pdf)

<sup>37</sup> Obtuvo la concesión y autorización para sus rutas regulares y no regulares respectivamente mediante la Resolución N° 1136/2018 del Ministerio de Transporte.

<sup>38</sup> Obtuvo la concesión y autorización para sus rutas regulares y no regulares respectivamente mediante la Resolución N° 854/2018 del Ministerio de Transporte

<sup>39</sup> Obtuvo la concesión y autorización para sus rutas regulares y no regulares respectivamente mediante la Resolución N° 296/2018 del Ministerio de Transporte.

La primera Audiencia Pública, la N° 218, se realizó el 27 de diciembre de 2016. Se solicitaron en total ciento cincuenta y seis rutas siendo noventa y dos domésticas y sesenta y cuatro internacionales<sup>40</sup>. Se presentaron cinco empresas<sup>41</sup>:

1. AMERICAN JET S.A., solicitó la concesión de rutas regulares y autorización de las no regulares. En lo que refiere a las regulares, solicitó concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas por un total de trece rutas, de las cuales seis corresponden a rutas domésticas y siete a rutas internacionales<sup>42</sup>.
2. ALAS DEL SUR S.A.<sup>43</sup>, solicitó la concesión de rutas regulares y autorización de las no regulares. En lo que refiere a las regulares, solicitó concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas, durante un período de quince años por un total de veintiún rutas, de las cuales doce son domésticas y nueve internacionales<sup>44</sup>.
3. ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A., solicitó concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte en siete rutas de las cuales cuatro son domésticas y tres internacionales<sup>45</sup>.
4. AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. solicitó concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte, durante un período de quince años, por un total de dieciséis

---

<sup>40</sup> Según el Código Aeronáutico Argentino, en el Art. 94 “se considera internacional el transporte aéreo realizado entre el territorio de la República y el de un Estado extranjero o entre dos puntos de la República, cuando se hubiese pactado un aterrizaje intermedio en el territorio de un Estado extranjero”.

<sup>41</sup> Fuente: Dictámenes de la Junta Asesora de Transporte Aéreo (JATA) disponible en: <https://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/1/1546/noticias-y-novedades/dictámenes-jata-de-la-audiencia-publica-n218>

<sup>42</sup> Se le otorgó la concesión mediante la Resolución N° 136-E/2017 del Ministerio de Transporte de la Nación. Se aprobaron todas las rutas.

<sup>43</sup> Posteriormente es adquirida por la firma Jet SMART quien actualmente opera vuelos regulares de cabotaje e internacionales desde el Aeropuerto Internacional “El Palomar”.

<sup>44</sup> Se le otorgó la concesión mediante la Resolución N° 137-E/2017 del Ministerio de Transporte de la Nación. Se aprobaron todas las rutas.

<sup>45</sup> Se le otorgó la concesión mediante la Resolución N° 138-E/2017 del Ministerio de Transporte de la Nación. Se aprobaron todas las rutas.



rutas, de las cuales catorce corresponden a rutas domésticas y dos a rutas internacionales<sup>46</sup>.

5. FB LÍNEAS AÉREAS S.A. (Flybondi) solicitó concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, durante un período de quince años, por un total de noventa y nueve rutas, de las cuales cincuenta y seis corresponden a rutas domésticas y cuarenta y tres a rutas internacionales<sup>47</sup>.

## LA AUDIENCIA PÚBLICA N° 219 DE LA ANAC

El 6 de septiembre de 2017, se llevó a cabo la segunda Audiencia Pública, la N° 219. En esta ocasión se presentaron un total de nueve empresas, de las cuales las tres siguientes recibieron la aprobación de sus solicitudes de concesión de rutas regulares<sup>48</sup>:

1. NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A. solicitó concesión para rutas regulares y autorización para las no regulares. En el caso de las rutas regulares, solicitó concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte Boeing 787- 8/9 Dreamliner, Boeing 787-800 WSFP, Boeing 737 MAX 8 Y Airbus 321 NEO LR durante un período de quince años por un total de ciento cincuenta y cinco rutas, siendo setenta y cinco de dichas rutas domésticas y las restantes ochenta de carácter internacional<sup>49</sup>.
2. GRUPO LASA S.R.L. solicitó concesiones de rutas regulares y autorizaciones de las no regulares. En lo referente a las rutas regulares, solicitó concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo y exclusivos de carga con aeronaves de gran porte ATR 42-300, por un

---

<sup>46</sup> Se le otorgó la concesión mediante la Resolución N° 280-E/2017 del Ministerio de Transporte de la Nación. Se aprobaron todas las rutas.

<sup>47</sup> Se le otorgó la concesión mediante la Resolución N° 408-E/2017 del Ministerio de Transporte de la Nación. Se aprobaron ochenta y cinco rutas (cuarenta y tres domésticas y cuarenta y dos internacionales) de las noventa y nueve solicitadas.

<sup>48</sup> Fuente: <https://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/1/1546/noticias-y-novedades/dictamenes-jata-de-la-audiencia-publica-n219>

<sup>49</sup> Se le otorgó la concesión mediante la Resolución N° 1288-E/2017 del Ministerio de Transporte de la Nación. Se aprobaron ciento cincuenta y dos rutas. Las tres rutas no aprobadas son de cabotaje.

período de quince años, con facultad de alterar y/u omitir escalas en cinco rutas, siendo tres de ellas domésticas y las dos restantes internacionales<sup>50</sup>.

3. AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. solicitó concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo utilizando aeronaves de gran porte ATR-72-600 y Airbus 320, durante un período de quince años por un total de treinta y ocho rutas, de las cuales veinticinco son domésticas y trece internacionales<sup>51</sup>.

## LA AUDIENCIA PÚBLICA N° 221 DE LA ANAC

La tercera y última Audiencia Pública, la N° 221, se llevó a cabo el día 5 de octubre de 2018. A la misma se presentaron un total de nueve empresas, de las cuales cuatro recibieron la aprobación de sus solicitudes de concesión para explotar vuelos regulares:

1. ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. solicitó concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo por el término de quince años, utilizando aeronaves de gran porte MC Donnell Douglas MD-83 / Boeing 737-800 NG y con facultad de omitir y/o alterar escalas por un total de ciento noventa y nueve rutas siendo una sola de carácter doméstico y las restantes ciento noventa y ocho de carácter internacional<sup>52</sup>.
2. AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. solicitó concesión por el término de quince años para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo (transporte combinado) con aeronaves de gran porte ATR 72- 600 / Airbus A320, con facultad de alterar u omitir escalas por un total de seis rutas internacionales<sup>53</sup>.
3. FB LÍNEAS AÉREAS S.A. solicitó concesión de rutas regulares y autorización para las rutas no regulares. En lo que respecta a las rutas regulares, solicitó concesión por el término de quince años para explotar servicios regulares internos e internacionales

---

<sup>50</sup> Se le otorgó la concesión mediante la Resolución N° 244/2018 del Ministerio de Transporte de la Nación. Se aprobaron todas las rutas.

<sup>51</sup> Se le otorgó la concesión mediante la Resolución N° 373/2018 del Ministerio de Transporte de la Nación. Se aprobaron todas las rutas a excepción de una ruta de cabotaje.

<sup>52</sup> Se le otorgó la concesión mediante la Resolución N° 11/2019 del Ministerio de Transporte de la Nación. Se aprobaron todas las rutas.

<sup>53</sup> Se le otorgó la concesión mediante la Resolución N° 1083/2018 del Ministerio de Transporte de la Nación. Se aprobaron todas las rutas.

de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo utilizando aeronaves de gran porte por un total de doscientos ochenta y cuatro rutas, de las cuales la mitad tienen carácter doméstico y la otra mitad, carácter internacional<sup>54</sup>.

4. JET SMART AIRLINES S.A. solicitó concesión para operar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte Airbus A320, durante un período de quince años por un total de doscientas setenta y seis rutas, siendo cien de ellas domésticas y las restantes ciento setenta y seis internacionales<sup>55</sup>.

Considerando las tres Audiencias Públicas, fueron siete las aerolíneas que recibieron la concesión de sus solicitudes de rutas regulares presentadas<sup>56</sup>. De esas siete aerolíneas, Andes Líneas Aéreas S.A. era la única que se encontraba operando previamente en el mercado regular de pasajeros. American Jet S.A., por su parte también se encontraba operando pero en el mercado no regular, mientras que Avian Líneas Aéreas S.A. compró a la empresa Macair Jet S.A. que también operaba en el mercado no regular. Las restantes cuatro aerolíneas, FB Líneas Aéreas S.A., Jet SMART Airlines Argentina S.A., Norwegian Air Argentina S.A. y Grupo LASA S.R.L. fueron los nuevos oferentes que acogió el mercado doméstico regular. Estas siete empresas, solicitaron un total de 1.119 rutas aéreas comerciales regulares, de las cuales fueron aprobadas 1.086. Las treinta y tres rutas no aprobadas fueron solicitadas por las aerolíneas FB Líneas Aéreas S.A. (que recibió la aprobación de 85 rutas de las 99 pedidas en la primera Audiencia Pública), Norwegian Air Argentina S.A. (que recibió la aprobación de 152 de las 155 rutas solicitadas en la segunda Audiencia Pública), Avian Líneas Aéreas S.A. (que recibió la aprobación de 37 de las 38 rutas solicitadas) y Jet SMART Airlines Argentina S.A. (que recibió la aprobación de 261 de las 276 rutas solicitadas) Del total de rutas concesionadas, 420 (39%) son domésticas y las restantes 666 (61%) internacionales. La falta de conectividad entre las provincias, vuelos “punto a punto”, proyectos de complementación con las aerolíneas preexistentes, generación de empleo, inversiones, el poco desarrollo en el tráfico de pasajeros de cabotaje y en

---

<sup>54</sup> Se le otorgó la concesión mediante la Resolución N° 1087/2018 del Ministerio de Transporte de la Nación. Se aprobaron todas las rutas.

<sup>55</sup> Se le otorgó la concesión mediante la Resolución N° 5/2019 del Ministerio de Transporte de la Nación. Se aprobaron 261 rutas de las 276 solicitadas.

<sup>56</sup> Consideramos siete aerolíneas dado que Alas del Sur S.A. nunca voló como tal, sino que fue adquirida por Jet SMART Airlines Argentina S.A.

algunos casos la operación en los aeropuertos en horarios no tan demandados fueron algunos de los argumento esbozados y transcriptos en los Dictámenes de la JATA de las Audiencias Públicas N° 218, 219 y 221 por los nuevos oferentes y por quienes ya se encontraban operando en el mercado para fundamentar sus solicitudes.

Las nuevas empresas que solicitaron concesiones para explotar vuelos regulares, iniciaron sus operaciones en el siguiente orden:

- La empresa Avian Líneas Aéreas S.A. comenzó a operar en noviembre de 2017 con base en el Aeroparque Jorge Newbery. En junio de 2019 suspendió sus operaciones.
- La empresa FB Líneas Aéreas S.A. inició sus operaciones en el mes de enero de 2018 desde el aeropuerto de Córdoba capital. En el mes siguiente, inició sus vuelos desde el Aeropuerto El Palomar, convirtiendo a éste en su aeropuerto base.
- La empresa Grupo LASA S.R.L. inició sus operaciones en el mes de agosto de 2018 con base en el aeropuerto de Neuquén, aunque dejando de operar en diciembre de ese mismo año alegando cuestiones económicas.
- La empresa Norwegian Air Argentina S.A. inició sus operaciones en octubre de 2018 con base en el Aeroparque Jorge Newbery y fue adquirida por Jet SMART Airlines Argentina S.A. en el mes de diciembre de 2019.
- La empresa Jet SMART Airlines Argentina S.A. comenzó a operar en el mes de abril de 2019 con base en el Aeropuerto “El Palomar”.
- American Jet S.A. inició sus operaciones regulares en el mes de enero del año 2020 uniendo Aeroparque con Termas de Río Hondo.

De esta manera, los nuevos oferentes establecieron sus bases de operaciones en tres aeropuertos argentinos, de los cuales dos se encuentran en el Área Metropolitana de

Buenos Aires (AMBA)<sup>57</sup>—aeropuerto “Jorge Newbery” y aeropuerto “El Palomar”— y uno solo de los nuevos oferentes en el aeropuerto de Neuquén capital.

## **LA HIBRIDACIÓN DEL MERCADO: ENTRE “AEROLÍNEAS TRADICIONALES” Y “AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO”**

En el Documento 9626 emitido por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) titulado “Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional” se brinda una definición tanto para el término “aerolínea tradicional” como para “transportistas económicos”. En dicho manual, en su capítulo 5.1, en el cual se clasifican según diferentes criterios a las aerolíneas, un modelo tradicional implica la operación de aerolíneas tradicionales, también denominadas aerolíneas clásicas, Legacy o Full Service Network Carriers. Asimismo, la OACI (2004) se refiere a estas aerolíneas como toda aquella que:

Efectúa operaciones por una red de rutas relativamente amplia y proporcionan una gama completa de servicios, incluidas diferentes clases de asientos, distracciones a bordo, comidas y bebidas, tiendecita de a bordo, así como instalaciones en tierra tales como salones de espera para los pasajeros de las clases superiores o los miembros de los programas para viajeros habituales.  
(Sección 5.1 Transportistas Aéreos, parr. 13)

---

<sup>57</sup> Tomando la definición del Gobierno de la ciudad de Buenos en su página web, “El AMBA es la zona urbana común que conforman la CABA y los siguientes 40 municipios de la Provincia de Buenos Aires: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Escobar, Esteban Echeverría, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, Florencio Varela, General Las Heras, General Rodríguez, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, La Plata, Lomas de Zamora, Luján, Marcos Paz, Malvinas Argentinas, Moreno, Merlo, Morón, Pilar, Presidente Perón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, San Vicente, Tigre, Tres de Febrero, Vicente López, y Zárate. Se trata de una mega ciudad que se extiende desde Campana hasta La Plata, con límite físico en el Río de la Plata e imaginario en la Ruta Provincial 6, y recorre una superficie de 13.285 km<sup>2</sup>. Según el censo de 2010, cuenta con 14.800.000 habitantes, que representan el 37% de los habitantes de la Argentina. Como megalópolis, se mantiene en constante crecimiento, por lo que sus límites son cada vez más difusos desde una mirada territorial”. Fuente: <https://www.buenosaires.gob.ar/gobierno/unidades%20de%20proyectos%20especiales%20y%20puerto/que-es-amba>

Aerolíneas Argentinas S.A., Austral Líneas Aéreas S.A., LATAM Airlines Argentina S.A., Andes Líneas Aéreas S.A., SOL Líneas Aéreas S.A. y American Jet S.A. responden en mayor medida a esta definición elaborada por la OACI. Por otra parte, en el mismo documento y capítulo, se define a un transportista económico como aquel que:

Generalmente cuenta con una estructura relativamente barata, respecto a otros transportistas comparables y ofrece tarifas económicas de pasajeros y carga. Puede tratarse de un transportista independiente, una filial o división de un transportista importante o, en algunos casos, la antigua división chárter de un grupo de líneas aéreas. (Sección 5.1 Transportistas Aéreos, párr. 13)

Las Audiencias Públicas, constituyeron la puerta de entrada al mercado argentino para los transportistas económicos, los cuales encontraron su expresión en tres de las siete aerolíneas que recibieron la aprobación de sus peticiones. Además, cabe mencionar que las mismas se autodenominaron aerolíneas de bajo costo o ultra bajo costo en sus exposiciones ante la JATA en las Audiencias Públicas N° 218, 219 y 221: FB Líneas Aéreas S.A., Norwegian Air Argentina S.A. y Jet SMART Airlines Argentina S.A. Llevada a la práctica, la modalidad de negocios de estos transportistas prescinde de una estructura tarifaria por lo menos flexible, si no des-regularizada, para dar cabida a su estrategia comercial. Tal como lo señala el Dr. Hernán Gómez (2017):

El modelo de gestión low cost, suele estar caracterizado en la literatura técnica mediante la conjunción de tres elementos: costos bajos, tarifas bajas y servicios básicos. Técnicamente los costos se mantienen a sus niveles más bajos posibles siempre que no se vulneren elementos relativos a la seguridad operativa ni a estándares de calidad regulados, mientras que las tarifas bajas permiten ofrecer precios más bajos en mercados desregulados. Los servicios básicos consisten en

eliminar dentro del precio del ticket aéreo todo servicio adicional. Esto no implica eliminar todos los servicios conexos o de apoyo al servicio básico, sino de reducir al mínimo todos aquellos que se consideren estrictamente superfluos. (Sección 1. Introducción. Breve Reseña sobre el Modelo Low Cost, párrafos 3-4)

Como se mencionó previamente, las tarifas flexibles o la no existencia de las mismas, resultan claves para el establecimiento de los transportistas económicos en el mercado, pero este factor no es el único. Entre la serie de aspectos que aprovechan los transportistas económicos para establecerse en el mercado, y que nos permite contextualizar de una manera más profunda el nuevo contexto que se desarrolló en el mercado aerocomercial argentino a partir del año 2018, se encuentran los siguientes:

1. Utilización de aeropuertos que generen un menor costo en cuanto al pago de tasas y servicios en tierra.
2. Venta directa de pasajes a los fines de evitar el pago de comisiones.
3. Rutas punto a punto de alta densidad de tráfico o al menos con potencialidad<sup>58</sup>.
4. Oferta de clase turista solamente.
5. Flota homogénea, a los fines de que toda la tripulación pueda utilizar cualquier aeronave de la flota.
6. Facturación de servicios adicionales, tales como catering, impresión de tickets, despacho de valijas, entre otros.
7. Convenios sobre subsidios o compensaciones económicas con los gobiernos provinciales<sup>59</sup>.

---

<sup>58</sup> En la mayoría de los casos evitan explorar nuevas rutas.

<sup>59</sup> Ejemplo de ello, son los convenios realizados entre la empresa FB S.A. y el gobierno de la provincia de Santa Fe para la ruta Rosario-Tucumán. De acuerdo a declaraciones de la Agencia de Desarrollo región Rosario, “los fondos tienen como objetivo el fomento del transporte aerocomercial y el desarrollo

8. Optimización de tiempos de espera de la aeronave en tierra a los fines de aumentar su productividad en el aire. (Sobre todo operando en horarios no centrales, evitando el tránsito y las demoras provocadas por el mismo y eficientizando el embarque y desembarque de pasajeros).

De esta forma, no ingresan nuevos operadores que compartan la misma visión de explotación del mercado que aquellos preexistentes: la reconfiguración de la oferta del mercado aerocomercial fue adquiriendo cierto nivel de competencia siendo en algunos casos intermodal, compitiendo con otros modos de transporte, como el caso de los ómnibus interurbanos<sup>60</sup>, en los segmentos de media y larga distancia, y en otros casos entre las mismas empresas aéreas obligando a las empresas tradicionales a replantear sus estrategias para competir con estos nuevos oferentes<sup>61</sup>. En este último aspecto, las tarifas aéreas entraron en escena y jugaron un rol protagónico siendo la forma más visible de la competencia desatada a partir del año 2018.

## **“AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO” Y “AEROPUERTOS DE BAJO COSTO”**

El tema que se desarrolla en el presente apartado es de suma relevancia para poder comprender los cambios en el mercado aerocomercial argentino: la apertura de un aeropuerto alternativo a Aeroparque o Ezeiza ubicado estratégicamente en el AMBA, cercano al mayor centro de demanda del país con costos más bajos y disponibilidad de espacio. El Aeropuerto de El Palomar, fue la opción elegida por dos de los tres

---

turístico de Rosario y la región. Estos adelantos serán entregados a la empresa en dos etapas, Junio 2019 y Noviembre 2019. Con ese fin, la Agencia de Desarrollo Región Rosario firmó un convenio con el Ministerio de Producción de Santa Fe y con el Aeropuerto Internacional Islas Malvinas Rosario, para fomentar el transporte aerocomercial desde esa ciudad. A su vez, la Agencia de Desarrollo Región Rosario será la encargada de entregar los fondos a la aerolínea”. Fuente <https://airgways.com/2019/03/07/flybondi-prepara-aterrizaje-en-rosario/>. Asimismo, existen convenios con la mayoría de las provincias donde opera dicha aerolínea. Por ejemplo, con la Provincia de Corrientes respecto a un cobro menor de tasas aeroportuarias. Cabe recordar, que el Aeropuerto Internacional Doctor Fernando Piragine Niveyro de la ciudad de Corrientes, se encuentra bajo la administración del Estado provincial.

<sup>60</sup> Fuente: <https://www.rionegro.com.ar/la-crisis-y-el-avion-les-quitan-mas-pasajeros-a-los-omnibus-1015199/>

<sup>61</sup> A modo de ejemplo, Aerolíneas Argentinas se abocó en un recorte de los costos de comercialización de pasajes, la quita de catering en vuelos de menos de dos horas e inició acciones para debatir la posibilidad de vender productos a bordo.



transportistas económicos que ingresaron al mercado doméstico (FB Líneas Aéreas S.A. y Jet SMART Airlines Argentina S.A.) mientras que Aeroparque fue la terminal aérea elegida por Norwegian Air Argentina S.A.

Tradicionalmente, el aeropuerto “El Palomar” era de carácter militar y servía de base de la Primera Brigada Aérea de la Fuerza Aérea Argentina y en dos ocasiones fue de uso para los vuelos de carácter comercial de Líneas Aéreas del Estado (LADE)<sup>62</sup>. En el mes de noviembre de 2010, producto de reformas en materia de infraestructura del Aeroparque Jorge Newbery, fue utilizado como aeropuerto alternativo para una parte de vuelos comerciales hasta que finalizaron las obras en el Aeroparque metropolitano. Suman entonces, hasta 2018, solo dos antecedentes de uso comercial que, en el segundo caso, fue solo por unas semanas.

En todos los países donde la modalidad “low cost” se ha implementado y logrado el éxito, es notorio como han generado o impulsado conectividad en aeropuertos secundarios o terciarios donde prácticamente no se registraba un caudal de operaciones importantes pero que tras su entrada en los distintos mercados han estimulado el alza de la demanda de este tipo de servicios. Contemplando esta premisa, el nuevo desafío fue transformar al Aeropuerto El Palomar en un aeropuerto que pueda ser operado comercialmente, por lo que esta terminal aérea fue incorporada al Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA)<sup>63</sup> y concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. mediante el Decreto N° 1107/2017<sup>64</sup>, para que se le realicen las refacciones necesarias. En febrero de 2018, la empresa FB Líneas Aéreas S.A comenzó a operar regularmente en dicho aeropuerto, con el primer aterrizaje en la terminal aérea, abriendo una nueva etapa para esta terminal aérea y el mercado de cabotaje, dado que fue el primer transportista económico de bandera nacional en iniciar operaciones en los años que comprende la investigación y sobre todo en un aeropuerto denominado de bajo

---

<sup>62</sup> LADE es una aerolínea de fomento dependiente del Ministerio de Defensa y operada por la Fuerza Aérea Argentina. El concepto de aerolínea de fomento se encuentra contemplado en el Código Aeronáutico en el Artículo 48 como aquellas que no persiguen fines de lucro.

<sup>63</sup> Mediante el Decreto N° 375/1997, se creó el Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) con la finalidad de mejorar la infraestructura aeroportuaria de una serie de aeródromos contribuyendo al desarrollo seguro y eficiente del transporte aerocomercial de pasajeros, cargas, servicios postales y trabajo aéreo. Actualmente el SNA, bajo tutela del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) se compone de 56 aeródromos, de los cuales 35 se encuentran concesionados a la empresa Aeropuertos Argentina 2000, 5 a la empresa London Supply, 6 administrados por entes públicos o público-privados y los restantes 10 no se encuentran concesionados.

<sup>64</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/176777/20171228>

costo<sup>65</sup>. Más tarde, en abril de 2019, se suma Jet SMART Airlines Argentina S.A. operando vuelos de cabotaje. Respecto a esta última es de destacar que primero inició operaciones internacionales su filial chilena tras la Resolución 864/2018<sup>66</sup> de la ANAC que habilitó como aeropuerto internacional a El Palomar.

Sin embargo, en otros destinos domésticos en que operaron los tres nuevos transportistas económicos no contaban con una terminal secundaria o bien las mismas no contaban con una infraestructura y servicios necesarios para la operación de las aeronaves del porte de los Boeing 737 o Airbus A320. Ante esta realidad, los transportistas económicos, celebraron acuerdos con los gobiernos provinciales a los fines de bajar los costos operativos de las terminales aéreas del interior de la Argentina, por lo que en definitiva constituyen subsidios económicos a la operación de los transportistas económicos en los aeropuertos nacionales<sup>67</sup>.

A partir del mes de diciembre de 2020, esta terminal aérea no fue habilitada para operar en forma comercial, por lo que FB Líneas Aéreas S.A. y Jet SMART Airlines Argentina S.A. debieron trasladar sus operaciones al Aeropuerto Ministro Pistarini hasta marzo del año 2021, momento en que el Aeroparque Metropolitano fue abierto a las operaciones tras la finalización de las obras en la pista. Según un comunicado del Ministerio de Transporte<sup>68</sup> los motivos de esta decisión se debieron a la pandemia COVID-19, las delicadas condiciones económicas, la baja cantidad de frecuencias de las aerolíneas que no justificaban mantener operativas tres terminales aéreas, el deterioro de la pista y la incapacidad de adecuar la terminal aérea a los protocolos sanitarios. Estos dos últimos aspectos, implicaban un desembolso de millones de pesos que implicaban detener otras obras en otras terminales aéreas del país. De esta forma, el Aeropuerto “El Palomar” cerró su historia comercial operativa exclusiva a aerolíneas autodenominadas de bajo costo entre los años 2018-2020 con unos 2,5 millones de pasajeros embarcados y desembarcados, según los datos estadísticos publicados por la ANAC.

---

<sup>65</sup> Fuente: <https://www.guillodietrich.com/un-ano-del-primer-aeropuerto-low-cost-de-america-latina-el-palomar/>

<sup>66</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/315000-319999/316307/norma.htm>

<sup>67</sup> Conviene mencionar en la Argentina existen aeropuertos con mucho y poco tráfico de pasajeros, por lo que no todos cuentan con la misma infraestructura aeroportuaria.

<sup>68</sup> Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/situacion-del-aeropuerto-el-palomar>



## **CAPÍTULO II: LA EVOLUCIÓN DE LA OFERTA AEROCOMERCIAL REGULAR DE CABOTAJE**

### **LÍNEA DE TIEMPO SOBRE LAS AEROLÍNEAS REGULARES OPERATIVAS A PRINCIPIOS DEL AÑO 2010**

Realizando una breve reseña histórica de las cinco aerolíneas que se encontraban operativas al primer día del mes de enero del año 2010, Aerolíneas Argentinas S.A., resulta ser la más longeva de las cinco. Ésta fue creada como Empresa Estatal en el año 1950 por el Decreto N° 26.099/1950<sup>69</sup> fusionando cuatro aerolíneas pre-existentes de capitales mixtos: Aeroposta, Aviación Litoral Fluvial Argentino (ALFA), Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA) y Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas (ZONDA)<sup>70</sup>. Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., por su parte, es la segunda aerolínea más antigua. Fue creada en el año 1971 como resultado de la fusión de dos aerolíneas: Aerotransporte Litoral Argentino (ALA) y Austral Compañía Argentina de Transportes Aéreos<sup>71</sup> siendo ambas de origen privado<sup>72</sup>, a diferencia de Aerolíneas Argentinas S.A. Hacia 1980, Austral Líneas Aéreas S.A. se encontraba envuelta en problemas económico-financieros, por lo que fue absorbida por el Estado, de manera que junto a Aerolíneas Argentinas S.A., que también era estatal en aquel entonces, comienzan una primera aproximación, pero cada una mantuvo su operación en forma independiente. Cinco años después, en 1985 Austral Líneas Aéreas S.A. vuelve a la esfera privada, siendo adquirida por Cielos del Sur S.A. (de aquí la razón de su denominación Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.).

---

<sup>69</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <http://mepriv.mecon.gov.ar/Normas/26099.htm>

<sup>70</sup> Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/comision-ddhh/historia-organismos-nacionales/aerolineas-argentinas>

<sup>71</sup> Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/comision-ddhh/historia-organismos-nacionales/austral>

<sup>72</sup> En 1956 y 1957, mediante los Decretos-Ley N° 12.507/56 y 1.256/57 se sentaron las bases para alentar el ingreso de empresas privadas al mercado aerocomercial argentino doméstico.

Adentrándonos en la década de 1990, la Ley N° 23.696<sup>73</sup> titulada “REFORMA DEL ESTADO” estableció, entre otros aspectos, la Emergencia de la Administración Pública Nacional y también la declaración de la privatización total o parcial a una serie de empresas donde el Estado tenía participación accionaria. Sumado a esta Ley, los Decretos N° 1591/89<sup>74</sup> y 1024/90<sup>75</sup> sentaron las bases para la privatización parcial del Grupo Aerolíneas Argentinas<sup>76</sup>, la cual finalmente fue adquirida por el consorcio formado por Cielos del Sur S.A. y la aerolínea española Iberia. A partir de este entonces, Aerolíneas Argentinas pasó a estar formada por la aerolínea homónima y Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. siendo conocida también como ARSA (Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima). No obstante, a raíz de los vaivenes económicos de dicha empresa española, en el año 1994 cae en bancarrota y las acciones de Aerolíneas Argentinas recaen en la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI –empresa española-)<sup>77</sup>. Sobre finales de la década de los 90, la situación económica del Grupo Aerolíneas Argentinas la dejó nuevamente al borde de una nueva bancarrota hasta que en el año 2001 las acciones fueron cedidas al Grupo Marsans<sup>78</sup>. Como consecuencia de la profundización de la mala situación económica de la empresa aérea, parte de las acciones del Grupo Aerolíneas Argentinas (cuyo titular era el Grupo Marsans) fueron declaradas de utilidad pública y sujeta a expropiación en el año 2008 mediante la Ley N° 26.466<sup>79</sup>. Esta ley implicó por parte del Estado Nacional, un rediseño del plan de negocios vigente que contemplaba la modernización de la flota y una política de conectividad a nivel nacional a través de la creación de corredores federales<sup>80</sup> ubicados en las diferentes regiones de nuestro país a los fines de mejorar la red de destinos de la empresa. En el mes de diciembre de 2020, Aerolíneas Argentinas

---

<sup>73</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/98/texact.htm>

<sup>74</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <http://mepriv.mecon.gov.ar/Normas/1591-89.htm>

<sup>75</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <http://mepriv.mecon.gov.ar/Normas/1024-90.htm>

<sup>76</sup> Grupo Aerolíneas Argentinas, ARSA o simplemente Aerolíneas Argentinas, refiere a una serie de empresas: Aerolíneas Argentinas, Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur y una serie de empresas controladas a saber: Optar Sociedad Anónima, Jet Paq Sociedad Anónima y Aerohandling Sociedad Anónima.

<sup>77</sup> Fuente: [https://www.hosteltur.com/04004\\_sociedad-estatal-participaciones-industriales-espana-designara-al-comprador-aerolineas-argentinas-antes-proximo-viernes-dia-17.html](https://www.hosteltur.com/04004_sociedad-estatal-participaciones-industriales-espana-designara-al-comprador-aerolineas-argentinas-antes-proximo-viernes-dia-17.html)

<sup>78</sup> Fuente: [https://www.hosteltur.com/04981\\_sepi-adjudica-aerolineas-argentinas-al-grupo-marsans.html](https://www.hosteltur.com/04981_sepi-adjudica-aerolineas-argentinas-al-grupo-marsans.html)

<sup>79</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/148723/norma.htm>

<sup>80</sup> Dentro de los corredores, se encuentran el Corredor Petrolero, el Corredor Norte, el Corredor Sur y el Corredor Atlántico. Cada uno de ellos conecta una serie de aeropuertos específicos sucesivamente, en algunos casos sin partir desde un aeropuerto del AMBA.

S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. concretan la fusión entre ambas pasando a formar una sola aerolínea bajo el nombre de la primera. Actualmente, la aerolínea dispone de unas ochenta aeronaves en su flota entre Boeing B737, Embraer E190 y Airbus A330 con las que opera sus treinta y seis destinos de cabotaje<sup>81</sup>. En total esta empresa cuenta con la concesión de sesenta y dos rutas aéreas regulares domésticas<sup>82</sup>.

LATAM Airlines Argentina S.A., fue una filial de la aerolínea multinacional LATAM Airlines Group S.A., la cual ingresó al mercado regular de cabotaje argentino adquiriendo la empresa Aero 2000 S.A. Esta última aerolínea, era titular de la concesión<sup>83</sup> de un total de ocho rutas, siendo cuatro domésticas y cuatro internacionales pero no disponía de flota para operarlas, por lo que la aerolínea transnacional inició el proceso de compra de la misma. Formalmente, inició sus operaciones en el año 2005 bajo la marca LAN Argentina S.A. y con base en el Aeroparque Jorge Newbery, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). Su vuelo inaugural fue la ruta Aeroparque-Mendoza en el mes de junio de dicho año siendo operada por un Boeing B737-200<sup>84</sup>. Al año siguiente, 2006, comenzó a operar con equipo Airbus A320 de los cuales llegó a tener en su flota catorce aviones<sup>85</sup>. En el año 2016, fruto de la finalización de la fusión entre las aerolíneas LAN y TAM bajo la marca LATAM Airlines Group S.A. pasó a llamarse “LATAM Airlines Argentina S.A.”. Mediante la Resolución 586/2019<sup>86</sup> del Ministerio de Transporte, sancionada en el mes de septiembre de 2019, se le habían prorrogado por quince años las rutas concesionadas a Aero 2000 S.A. y las que se les otorgó en la Audiencia Pública N° 217 del año 2005. Sumando ambas concesiones, el total de rutas que poseía esta aerolínea eran treinta y cuatro, siendo trece de ellas domésticas. No obstante, en lo que refiere al mercado doméstico sólo operaba

---

<sup>81</sup> Fuente: [https://www.aerolineas.com.ar/es-mx/aerolineas\\_hoy](https://www.aerolineas.com.ar/es-mx/aerolineas_hoy)

<sup>82</sup> Fuente: Resoluciones N° 137/2011, 138/2011, 139/2011, 140/2012, 142/2012, 783/2012, 457/2014, 1102/2018, 1110/2018 y 330/2019 de la Secretaría de Transporte. No se han considerado rutas internacionales.

<sup>83</sup> La concesión a la que hacemos referencia fue otorgada mediante la Resolución N° 341/2005 de la Secretaría de Transporte, dependiente en aquel entonces del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. El texto completo de la norma no se encontró disponible en la web, no obstante, fue modificado y complementado por la Resolución N° 804 del mismo organismo y la Resolución 586/2019 del Ministerio de Transporte.

<sup>84</sup> Se ha utilizado la página web [www.airfleets.es](http://www.airfleets.es) en lo que refiere a datos del modelo de aeronave utilizado por las aerolíneas.

<sup>85</sup> Si bien en la flota de bandera nacional argentina LAN/LATAM también disponía de cinco Boeing B767-300, estos equipos se utilizaban exclusivamente para cubrir vuelos internacionales.

<sup>86</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/217414/20190926>

hacia y desde doce destinos nacionales. Se retiró del mercado en el mes de junio del año 2020 por las condiciones propias de la industria local agravadas por la pandemia COVID-19<sup>87</sup>.

Andes Líneas Aéreas S.A., es una aerolínea compuesta totalmente por capitales privados nacionales fundada en el año 2005 con base en el Aeropuerto de Salta capital. Se presentó en la Audiencia Pública N° 217, en la cual adquirió la concesión de rutas, aunque su fuerte lo constituirían los vuelos comerciales no regulares tanto a nivel nacional como internacional con aeronaves de gran porte hasta el año 2016. Inició sus operaciones en junio del año 2006 con la ruta Salta-Aeroparque, la cual fue operada por un McDonnell Douglas MD-80. Llegó a operar a diez destinos y a tener una flota compuesta por cuatro tipos de aeronave diferentes: MD-80, Bombardier CRJ 900, Airbus A320 y Boeing B737. Los MD-80 integraron la flota desde los comienzos de la aerolínea hasta la actualidad. Como consecuencia de un incremento de la demanda incorporó temporalmente dos Bombardier CRJ 900 entre el mes de junio de 2010 al mes de abril de 2015 y dos Airbus A320 entre diciembre de 2013 y abril de 2014. Por último, en consonancia con la concesión de nuevas rutas otorgadas a esta empresa aérea, incorporó cuatro B737, los cuales registraron operación entre el mes de mayo de 2017 hasta octubre del año 2018 siendo devueltos al propietario por motivos económico-financieros que atravesó la compañía aérea<sup>88</sup>. Entre fines de 2018 a fines de 2019, se sucedieron una serie de paros por parte de los trabajadores de la empresa y de suspensiones de operaciones por parte de la dirección de la empresa dada la situación financiera de la aerolínea. En total, la aerolínea es titular de unas diecisiete rutas aéreas regulares domésticas.

SOL Líneas Aéreas S.A., fue una aerolínea de capitales privados que inició operaciones en el mes de agosto del año 2006 con la ruta Rosario-Aeroparque. Su flota estuvo compuesta por aeronaves Saab 340 y Bombardier CRJ 200. Los Saab 340 integraron la flota desde los orígenes de la empresa contabilizando un total de ocho aeronaves a lo largo de los años 2006 a 2016. Los CRJ 200, fueron incorporados sobre finales del año 2015 para reemplazar a los Saab 340 como resultado del acuerdo

---

<sup>87</sup> Fuente: comunicado oficial de LATAM Argentina S.A. Texto completo disponible en: <https://www.latamairlines.com/ar/es/prensa/comunicados/LATAM-Airlines-Argentina-informa-cese-de-operaciones-por-tiempo-indeterminado>

<sup>88</sup> Fuente: <https://www.aviacionline.com/2018/10/andes-como-victima-de-la-misma-apertura-aerocomercial-que-la-dejo-crecer/>

interlineal firmado entre la empresa y Aerolíneas Argentinas S.A.<sup>89</sup>. Los aviones, fueron provistos por la aerolínea española Air Nostrum, mediante el consorcio ILAI quien adquirió el 45% del capital accionario de la empresa argentina. No obstante, el acuerdo con Aerolíneas Argentinas S.A. fue rescindido en el mes de enero de 2016. Por este hecho, SOL Líneas Aéreas S.A. cesó operaciones en forma inmediata el 17 de enero de dicho año<sup>90</sup>. Conviene destacar que la aerolínea era titular de una sola ruta de cabotaje doméstica y que mediante la Resolución 211/2013<sup>91</sup> de la ANAC se había aprobado un Acuerdo de Código Compartido con Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A. para que Sol operara una serie de cuarenta y tres rutas domésticas.

## **LA OFERTA DEL MERCADO ANTES Y DESPUÉS DE LA REVOLUCIÓN DE LOS AVIONES**

Entre los años 2010 a 2015, la configuración del mercado regular doméstico se mantuvo sin cambios y consistía en cinco empresas: Aerolíneas Argentinas S.A.; Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.; LATAM Airlines Argentina S.A. (en aquel entonces LAN Argentina); Andes Líneas Aéreas S.A. y SOL Líneas Aéreas S.A.

Centrándonos ahora en el período 2016-2019, nos encontramos con un mercado aerocomercial que registró la operación de diez empresas: Aerolíneas Argentinas S.A.; Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A.; LATAM Airlines Argentina S.A.; Andes Líneas Aéreas S.A.; Avian Líneas Aéreas S.A.; FB Líneas Aéreas S.A.; Grupo LASA S.R.L...; Norwegian Air Argentina S.A.; Flyest Líneas Aéreas S.A.; y, Jet SMART Airlines Argentina S.A. En este segundo período, en cada año varió la cantidad de oferentes, por lo que el mercado evolucionó de la siguiente manera:

---

<sup>89</sup> Fuente: Entrevista a Gustavo Cebreiro. La misma se adjunta como Anexo.

<sup>90</sup> Fuente: [https://www.hosteltur.com/114594\\_compania-sol-lineas-aereas-cesa-definitivamente-sus-operaciones.html](https://www.hosteltur.com/114594_compania-sol-lineas-aereas-cesa-definitivamente-sus-operaciones.html)

<sup>91</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/86507/20130416>



- En el año 2016, SOL Líneas Aéreas S.A., cesó operaciones en el mes de enero. El mercado, entonces, pasó a tener cuatro empresas:
  1. Aerolíneas Argentinas S.A.;
  2. Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.;
  3. LATAM Airlines Argentina S.A.; y,
  4. Andes Líneas Aéreas S.A.
- En el año 2017, se incorpora Avian Líneas Aéreas S.A. en el mes de noviembre. El mercado, entonces, pasó a tener cinco empresas:
  1. Aerolíneas Argentinas S.A.;
  2. Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A.;
  3. LATAM Airlines Argentina S.A.;
  4. Andes Líneas Aéreas S.A.; y,
  5. Avian Líneas Aéreas S.A.
- En el año 2018, se incorpora FB Líneas Aéreas S.A. en el mes de febrero, Norwegian Air Argentina S.A. y Flyest Líneas Aéreas S.A. en el mes de octubre y Grupo LASA S.R.L. comenzó a operar en agosto y se retiró en el mes de diciembre. El mercado, finalizó el año con un total de ocho aerolíneas regulares operando:
  1. Aerolíneas Argentinas S.A.;
  2. Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A.;
  3. LATAM Airlines Argentina S.A.;
  4. Andes Líneas Aéreas S.A.;
  5. Avian Líneas Aéreas S.A.;
  6. FB Líneas Aéreas S.A.;
  7. Norwegian Air Argentina S.A.; y,
  8. Flyest Líneas Aéreas S.A.
- En el año 2019, se incorpora al mercado Jet SMART Airlines Argentina S.A. en el mes de abril, Avian Líneas Aéreas S.A. cesó operaciones en junio y Norwegian Air Argentina S.A. fue absorbida por Jet SMART Airlines Argentina S.A. en el mes de diciembre. De esta manera el mercado finaliza el año con siete aerolíneas regulares operando:
  1. Aerolíneas Argentinas S.A.;
  2. Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A.;
  3. LATAM Airlines Argentina S.A.;
  4. Andes Líneas Aéreas S.A.;

5. FB Líneas Aéreas S.A.;
6. Flyest Líneas Aéreas S.A.; y,
7. Jet SMART Airlines Argentina S.A.

En el 2020, American Jet S.A., inicia operaciones regulares en enero, LATAM Airlines Argentina S.A. cesó operaciones en el mes de junio, Flyest Líneas Aéreas S.A. en el mes de noviembre<sup>92</sup> y Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., finalizaron el proceso de fusión en diciembre. El año, finaliza con cinco aerolíneas operando vuelos regulares:

1. Aerolíneas Argentinas S.A.;
2. Andes Líneas Aéreas S.A.;
3. FB Líneas Aéreas S.A.;
4. Jet SMART Airlines Argentina S.A.; y,
5. American Jet S.A.

De esta manera, a lo largo de los años 2010 a 2020, las aerolíneas comerciales que registraron operaciones regulares en el mercado doméstico argentino fueron las siguientes:

1. Aerolíneas Argentinas S.A.
2. Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.
3. LATAM Airlines Argentina S.A.
4. Andes Líneas Aéreas S.A.
5. SOL Líneas Aéreas S.A.
6. Avian Líneas Aéreas S.A.
7. FB Líneas Aéreas S.A.
8. Grupo LASA S.R.L.
9. Norwegian Air Argentina S.A.
10. Flyest Líneas Aéreas S.A.
11. Jet SMART Airlines Argentina S.A.
12. American Jet S.A.

---

<sup>92</sup> La aerolínea presentó pedido de quiebra y la suspensión de su Certificado de Explotador de Servicios Aerocomerciales (CESA). Fuente <https://www.aviacionline.com/2020/11/flyest-presento-pedido-de-quiebra-y-de-suspension-de-su-certificado-de-operador-aereo/>

De este universo de doce aerolíneas regulares, año a año fue variando la cantidad de empresas que integraron la oferta, especialmente entre los años 2016 a 2020, años en los que la Revolución de los Aviones y el Covid-19 fueron algunos de los factores que incidieron en el desarrollo del mercado de cabotaje

## LA DESCONCENTRACIÓN DEL MERCADO DE CABOTAJE

En el apartado anterior, hemos visto cómo varió la cantidad de oferentes a lo largo de los años. No obstante esta evolución del mercado resulta abstracta sin sumar a ello la participación en el mercado que ostentó cada una de ellas a lo largo de los años en estudio. En función de ello, se presenta seguidamente la participación anual de las aerolíneas regulares en el mercado doméstico argentino.

**Tabla 1. Participación de las empresas en el mercado**

<b>Año</b>	<b>Aerolíneas Argentinas S.A.</b>	<b>Austral Líneas Aéreas S.A.</b>	<b>LATAM S.A.</b>	<b>Andes Líneas Aéreas S.A.</b>	<b>Sol/Flyest Líneas Aéreas S.A.</b>	<b>Avian Líneas Aéreas</b>	<b>FB Líneas Aéreas S.A.</b>	<b>Norwegian Air S.A.</b>	<b>Grupo LASA S.R.L.</b>	<b>Jet SMART Airlines S.A.</b>	<b>American Jet S.A.</b>
<b>2010</b>	29%	38%	29%	2%	2%	-	-	-	-	-	-
<b>2011</b>	25%	41%	31%	2%	1%	-	-	-	-	-	-
<b>2012</b>	30%	36%	32%	1%	1%	-	-	-	-	-	-
<b>2013</b>	43%	26%	29%	1%	1%	-	-	-	-	-	-
<b>2014</b>	49%	23%	26%	1%	1%	-	-	-	-	-	-
<b>2015</b>	54%	20%	24%	1%	1%	-	-	-	-	-	-
<b>2016</b>	49%	25%	24%	2%	0%	-	-	-	-	-	-
<b>2017</b>	50%	25%	21%	4%	-	-	-	-	-	-	-
<b>2018</b>	46%	22%	17%	6%	-	2%	6%	1%	0%	-	-

<b>2019</b>	42%	21%	16%	2%	-	0%	9%	7%	-	3%	-
<b>2020</b>	43%	19%	15%	1%	-	-	9%	6%	-	7%	0%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

\*Nota: Para una mayor fluidez en la lectura se utilizaron criterios de redondeo sobre los porcentajes. Sólo se tomaron en consideración empresas que registraron vuelos regulares.

El cuadro precedente refleja la participación en el mercado de las doce empresas con operaciones comerciales regulares que registraron dicho tráfico entre los años 2010 a 2020. Se pueden diferenciar tres grupos de aerolíneas: las cinco aerolíneas tradicionales existentes antes del año 2016<sup>93</sup>, las nuevas empresas bajo una modalidad de negocio tradicional<sup>94</sup> (Avian Líneas Aéreas S.A., Grupo LASA S.R.L., Flyest Líneas Aéreas S.A. y American Jet S.A.) y los nuevos transportistas económicos (FB Líneas Aéreas S.A., Norwegian Air Argentina S.A. y Jet SMART Airlines Argentina S.A.). En conjunto, los transportistas económicos lograron hacerse de un 7%, un 19% y un 22% del mercado de cabotaje, en los años 2018, 2019 y 2020 respectivamente. El hecho de que estas tres empresas se apropien de poco más de una quinta parte del mercado es un dato muy significativo considerado que la primera de ellas comenzó a operar en enero de 2018, la segunda en octubre de dicho año y la tercera en abril de 2019. Un punto importante aquí, es que con la adquisición de Norwegian Air Argentina S.A. por parte de Jet SMART Airlines Argentina S.A. en 2019, los valores de 2020 de esta última empresa, ascienden al 13%<sup>95</sup> y la convierten en el transportista económico más importante en términos de market share<sup>96</sup>.

Por otra parte, resulta destacable el crecimiento de Andes Líneas Aéreas S.A. entre los años 2016 a 2018 como así también su retorno a los valores registrados en los años previos a 2016. Por otra parte, LATAM Airlines Argentina S.A., fue la aerolínea

<sup>93</sup> Cabe destacar que American Jet S.A. sólo operaba vuelos no regulares en aquel entonces.

<sup>94</sup> Estas empresas en conjunto no han tenido una participación superior al pico del 1,5% registrado en el 2018.

<sup>95</sup> Cabe aclarar que la autoridad aeronáutica mantiene separados los datos de Norwegian Air Argentina de Jet SMART pese a que esta última operaba dichos vuelos.

<sup>96</sup> Entre diciembre de 2019 y marzo de 2020, Jet SMART Airlines Argentina S.A. efectuó, como consecuencia de adquirir Norwegian el cumplimiento de todos los contratos de transporte aéreo (billetes de pasaje adquiridos por los pasajeros) comercializados por Norwegian hasta que esta fue adquirida por la primera. Fuente: [https://static.jetSMART.com/blob/documents/es-AR/20191204%20-%20JetSMARTacquiresNorwegian\(ESP\).pdf](https://static.jetSMART.com/blob/documents/es-AR/20191204%20-%20JetSMARTacquiresNorwegian(ESP).pdf)

más afectada perdiendo la mitad de su participación en el mercado en siete años (2019 vs 2012), abandonando el mercado en 2020 y dejando una parte del mercado de cabotaje en disputa. Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., por su parte, se encontró en su mejor momento en el trienio 2010-2012 y aunque no corrió la misma suerte que LATAM Airlines Argentina S.A., entre 2012 y 2015 siguió el mismo sendero de la pérdida paulatina de participación. Resulta también ser la aerolínea que más vio disminuir la participación del mercado a lo largo de los años 2010 a 2015, llegando a disminuir a la mitad su participación en términos porcentuales (2015 vs 2011) mientras que Aerolíneas Argentinas S.A. creció a la par de la disminución de la anterior aerolínea llegando a duplicar su participación en el mercado (2015 vs 2011), aunque en los años 2018 y 2019 pierde más participación que Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. que se estabiliza. Estos vaivenes entre las dos aerolíneas del mismo grupo pueden explicarse por el contexto, los orígenes de cada una, los destinos a los que operaban cada una de ellas, las políticas de la empresa y el tipo de aeronave.

Habiendo analizado los datos porcentuales de participación en el mercado de cada una de las aerolíneas regulares, analizaremos el grado de concentración en el mercado mediante el Índice de Herfindahl e Hirschman (IHH). Según la Dirección General de Estadísticas y Censos de la Ciudad de Buenos Aires (2017) este índice se calcula sumando el cuadrado de las cuotas porcentuales de mercado, pudiendo tomar valores entre 0 (infinitas empresas con una participación ínfima cada una) y 10.000 (una sola empresa que tiene todo el mercado para sí). A mayor valor del IHH, mayor nivel de concentración en una determinada industria. En la República Argentina, no se estableció ninguna referencia para determinar si un mercado está concentrado o no, por lo que se ha tomado como referencia el criterio establecido por el Departamento de Justicia de los Estados Unidos para auditar las fusiones horizontales. Esta institución utiliza los siguientes rangos de valores: “desconcentradas” (H menor a 1.000), “moderadamente concentradas” (H entre 1.000 y 1.800) y “altamente concentradas” (H superior a 1.800).

Hecha esta breve descripción, en la tabla siguiente, se presentan los índices de concentración de mercado para cada año en estudio:

**Tabla 2. Índice de Herfindahl e Hirschman**

<b>Año</b>	<b>Grado de concentración del mercado (IHH)</b>
<b>2010</b>	3.158
<b>2011</b>	3.276
<b>2012</b>	3.198
<b>2013</b>	3.378
<b>2014</b>	3.616
<b>2015</b>	3.851
<b>2016</b>	3.616
<b>2017</b>	3.578
<b>2018</b>	3.026
<b>2019</b>	2.964
<b>2020</b>	2.543

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

En base a la tabla anterior, el mercado aerocomercial de cabotaje siempre se encontró altamente concentrado. Llevando el análisis al primer y segundo período, puede observarse una tendencia a la concentración entre los años 2010 a 2015, más acentuada entre los años 2013 a 2015 y una tendencia a la desconcentración a partir del año 2016 (más acentuada en el bienio 2018-2019) producto de la redistribución de pasajeros en las nuevas empresas. Resulta casual que los años 2014 y 2016 hayan presentado el mismo valor índice.

De este breve repaso histórico de la oferta aerocomercial durante el período analizado, puede observarse un crecimiento del número de empresas aéreas en el mercado durante los años 2016-2019 aunque este crecimiento también estuvo acompañado por varias dificultades coyunturales del país y externas que impactaron a todas las aerolíneas directamente pero que dañaron más a algunos actores del mercado:

- a) Grupo LASA S.R.L. duró en funcionamiento tan solo cuatro meses a causa del empeoramiento de la economía del país.

- b) Avian Líneas Aéreas S.A., pidió la suspensión de sus actividades en julio de 2019 tras haber operado unos diecinueve meses. Más tarde entró en concurso de acreedores<sup>97</sup>.
- c) Andes Líneas Aéreas S.A., tuvo que retrotraer su plan de negocios por cuestiones económicas y otros factores que profundizaron su situación financiera negativa.
- d) Norwegian Air Argentina S.A., operó durante catorce meses. La casa matriz estaba envuelta en problemas en el pago de sus deudas<sup>98</sup> y sumado a las condiciones de la industria local, fue absorbida por Jet SMART Airlines Argentina S.A. en diciembre de 2019.
- e) LATAM Airlines Argentina S.A. abandonó el mercado en junio de 2020 tras varios años de déficit cada vez más acentuados<sup>99</sup>.

Lo anterior indica que no todas las nuevas aerolíneas ni las preexistentes pudieron adaptarse a todos los cambios ni a un mercado cada vez más competitivo y atravesado por cuestiones de índole económica como un proceso devaluatorio de una envergadura tal como sufrió la República Argentina durante los años 2016 a 2020<sup>100</sup>. No obstante, en lo que constituye la esencia de este estudio, la Revolución de los Aviones fue un aspecto crucial para comprender los cambios gestados en el mercado a raíz de una nueva visión de la política aerocomercial nacional.

---

<sup>97</sup> Fuente: <https://www.infobae.com/noticias/2019/07/19/avianca-argentina-presento-su-concurso-de-acreedores-ante-lajusticia/>

<sup>98</sup> Fuente: <https://www.reportur.com/argentina/2019/09/03/norwegian-pide-acreedores-postergar-vencimiento-deuda/>

<sup>99</sup> Fuente: <https://www.aviacionline.com/2020/06/opinion-latam-argentina-las-penas-son-de-nosotros-las-filiales-son-ajenas/>

<sup>100</sup> El valor del dólar del Banco Nación al primer día hábil del año 2016 se encontraba en los \$13.30, para el primer día hábil del año 2017 se encontraba en los \$16.10, en el primer día hábil del año 2018 se encontraba a \$18.65, en el primer día hábil del año 2019 a \$38,60 pesos y en el 2020 inició a \$63 y al finalizar el año a \$89,25. Teniendo en cuenta que los principales insumos de las empresas aerocomerciales se encuentran en dólares, el incremento desde comienzos de 2016 al finalizar el 2020 da una devaluación del tipo de cambio en términos porcentuales del 571%. Al comparar la devaluación con la registrada entre el primer día hábil del año 2010 (cotización \$3,82) y el primer día hábil de 2016, la devaluación registrada entre tales fechas fue del 248%. Lo cual nos indica que las devaluaciones son uno de los tantos elementos a considerar para el desarrollo del mercado de cabotaje argentino.

## **CAPÍTULO III: DE UNA REVOLUCIÓN DE LOS AVIONES AL COVID-19**

Para el último año del período requiere se describen los cambios gestados a partir del año 2018 en materia económica y a partir del 2020 en materia sanitaria, en ambos casos con foco en los efectos que ambos tuvieron en el mercado aéreo doméstico de pasajeros comerciales. A continuación, mostraremos el singular escenario en que se desarrolló el mercado de cabotaje bajo el binomio crisis económica y Covid-19.

### **IMPACTO ECONÓMICO DE LA CRISIS DE 2018 EN EL TRANSPORTE AÉREO DE CABOTAJE**

La economía argentina a partir del año 2018, comenzó a sufrir los síntomas de una nueva crisis económica. En lo que refiere a la investigación, nos limitaremos a detallar los impactos que tuvo la devaluación del peso argentino en las empresas aéreas domésticas. Antes de continuar, conviene aclarar un aspecto propio de la estructura de costos de una aerolínea regular de bandera nacional. Si bien estos varían de aerolínea en aerolínea, la principal cuestión radica en qué moneda deben cancelarse las obligaciones (pesos o dólares) y fundamentalmente qué porcentaje del total le corresponde a cada una de las monedas. Partiendo de lo anterior, le realizamos una entrevista a un referente del sector, Señor Gustavo Cebreiro, quien fuera Director de Proyectos (2005-2006), Director Financiero (2006-2011), Director de Mantenimiento y Financiero (2011 y 2014), y Gerente General (2014-2017) de la aerolínea SOL Líneas Aéreas S.A., Director Ejecutivo (2017-2018), Gerente Comercial (2018-2020) y Gerente de Servicios y Coordinador de Áreas (2018-2020) de la aerolínea Flyest Líneas Aéreas S.A. El entrevistado, nos afirmó que la distribución de costos de su aerolínea era un 20% en moneda nacional (peso argentino) y un 80% en divisa internacional (dólares estadounidenses). Por otra parte, en una entrevista realizada al presidente de Andes



Líneas Aéreas<sup>101</sup>, Horacio Preneste, la distribución era de un 26% en dólares a principios de 2018 y un 70% en dólares a mitad del mismo año. De esta forma y considerando la volatilidad del tipo de cambio del peso argentino, las empresas aéreas regulares domésticas resultaron muy sensibles a este variable, ya que sus ingresos se encuentran en pesos y una parte significativa de sus obligaciones en dólares.

Si bien a lo largo de todo el período 2010-2020 el peso acumuló devaluaciones más o menos acentuadas<sup>102</sup>, en los años 2018 y 2019, el peso argentino ante el dólar se depreció más en términos porcentuales acusando un 107% y un 63% en los años mencionados previamente. Ello, lastimó la salud financiera de las aerolíneas y fue uno de los factores más dañinos en lo que refiere al desarrollo de las aerolíneas en el mercado doméstico. Entre mayo y septiembre del año 2018, se vivieron meses con pérdida acentuada del valor del peso ante el dólar a tal punto que se devaluó la moneda en casi un 100%. Esto significó que en cuatro meses las aerolíneas requerían al menos el doble de ingresos por facturación para afrontar sus costos a cancelar en dólares. Dado que las estadísticas no demuestran que se haya duplicado el tráfico de pasajeros de cabotaje ni que las tarifas aéreas hayan aumentado de manera que se compense la ecuación, resulta evidente que en este contexto no todas las aerolíneas tuvieron un buen pasar. A modo de ejemplo, Andes Líneas Aéreas S.A. devolvió los cuatro B737 adquiridos bajo la modalidad de leasing<sup>103</sup> ante la imposibilidad de continuar pagando el canon de los aviones<sup>104</sup> y Grupo LASA S.R.L. inició operaciones en agosto de 2018, el mes que registró la mayor devaluación intermensual<sup>105</sup> en términos porcentuales del año, y canceló operaciones en noviembre del mismo año. Ello demuestra que los planes de explotación, al menos de las mencionadas empresas aéreas, fueron vulnerables en

---

<sup>101</sup> Entrevista completa disponible en la siguiente dirección web: <https://www.ambito.com/edicion-impresa/andes-lineas-aereas-con-el-ingreso-las-low-cost-se-ha-fomentado-una-competencia-ficticia-n4036924>

<sup>102</sup> A los fines de proporcionar datos del tipo de cambio oficial, se han consultado la cotización del dólar oficial en la página web del Banco de la Nación Argentina entre los años 2010-2020.

<sup>103</sup> El leasing es un contrato entre el propietario de la aeronave (generalmente una persona jurídica) y una aerolínea en la cual esta se compromete al pago de un canon mensual a cambio de la explotación de la aeronave. Estos cánones se abonan en dólares dado que las empresas titulares de las aeronaves se encuentran en el extranjero. En Argentina, casi todas las aerolíneas regulares de bandera nacional que operan con aeronaves de gran porte utilizan esta modalidad para constituir la mayoría de sus flotas. Un menor porcentaje de la flota corresponde a aeronaves cuyo título de propiedad corresponde a la aerolínea.

<sup>104</sup> La facturación en pesos y el pago en dólares de los cánones al lessor se tornó insostenible con la depreciación del peso ya que se requerían mayores ingresos en moneda nacional para obtener la misma cantidad de dólares y ello no era posible en un contexto de contracción de la demanda de viajes.

<sup>105</sup> Conviene aclarar que según la cotización histórica del dólar disponible en la página web del Banco Nación, las mayores devaluaciones intermensuales corresponden al mes de diciembre de 2015 (37%) y agosto de 2019 (34%). El registro de agosto de 2018 es la tercer mayor depreciación intermensual del peso del período 2010-2020.

mayor o en menor medida a la escalada de la moneda estadounidense y no todas lograron mantenerse en los aires o continuar con sus planes de explotación del mercado<sup>106</sup>.

A este contexto económico, debemos sumar dos aspectos de La Revolución de los Aviones: uno es la regulación de las tarifas, ya que se eliminaron las tarifas máximas y más tarde, se flexibilizó la tarifa de referencia; y, otro son los cambios en la oferta del mercado regular, ya que las Audiencias Públicas permitieron el ingreso de los tres transportistas económicos en los años 2018 y 2019 junto a su política de precios bajos, que dividió entre más oferentes un mismo mercado. Conviene recordar que estos nuevos transportistas representaron en 2018 el 7% del mercado y en 2019 un 19%, con lo cual, entraron en competencia directa con los operadores aéreos regulares preexistentes en el mercado nacional.

A mediados del año 2019, luego de los resultados de las elecciones Primarias Abiertas Simultáneas y Obligatorias (PASO) de agosto del mismo año, se efectúa nuevamente un salto significativo en el tipo de cambio: el peso registró una devaluación del 36% frente al dólar en tan solo cinco días<sup>107</sup> y ello tuvo como respuesta la venta de Reservas Internacionales en dólares del Banco Central de la República Argentina (BCRA)<sup>108</sup> que, con el correr de los meses sumó unos 20 mil millones de dólares de reservas internacionales vendidas para evitar una mayor depreciación del peso argentino<sup>109</sup>. En consecuencia, el gobierno en ejercicio re-estableció regulaciones en el mercado de cambios<sup>110</sup> en septiembre mediante el Comunicado N° 6770<sup>111</sup> del BCRA

---

<sup>106</sup> Aquí, debemos recordar que cada aerolínea se encontraba en una situación financiera diferente: Aerolíneas Argentinas contaba entre sus ingresos con los aportes del Estado Nacional en conformidad con el artículo N° 3 de la Ley N° 26.466, LATAM era una filial de un grupo empresario multinacional al igual que lo son Avian, Flybondi, Norwegian y Jet SMART y Andes es una empresa de capitales nacionales.

<sup>107</sup> Se ha tomado el tipo de cambio vendedor del Banco Nación para realizar todos los cálculos de depreciación del tipo de cambio.

<sup>108</sup> A lo largo de los años 2010-2020 el BCRA como regla general vendía dólares para satisfacer la demanda y hacer más paulatina la depreciación del peso. No obstante, sin el denominado “cepo cambiario” estas depreciaciones fueron más acentuadas mientras este no estuvo vigente.

<sup>109</sup> Fuente: <https://www.infobae.com/economia/2020/09/18/el-bcra-sigue-vendiendo-dolares-y-las-reservas-llegaron-al-nivelmas-bajo-desde-enero-de-2017/>

<sup>110</sup> Dentro del período en análisis, la primera normativa que dio puntapié al control sobre operaciones en el mercado de cambios, fue la Resolución General N°3210/2011 de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP). Texto de la norma disponible en <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/9997912/null>). Con el pasar del tiempo se sucederían una serie de restricciones que finalizarían con la Resolución General N° 3819/2015 de la AFIP (disponible en [http://biblioteca.afip.gob.ar/dcp/REAG01003819\\_2015\\_12\\_16](http://biblioteca.afip.gob.ar/dcp/REAG01003819_2015_12_16))

<sup>111</sup> Puede consultarse el Comunicado completo en la siguiente dirección web: <http://www.bcra.gov.ar/Pdfs/comytexord/A6770.pdf>

estableciendo, entre otros aspectos, que toda compra de moneda extranjera por encima de USD 10.000 realizada por personas humanas, requiere de la conformidad de la entidad. Más tarde, la compra máxima de la moneda extranjera sin necesidad de conformidad del BCRA fue reducida a USD 200 mensuales mediante el Comunicado N° 6815<sup>112</sup>. De esta forma, se cierra la primera parte del tratamiento de la crisis económica, en función de la salida del gobierno en ejercicio.

Con la asunción del nuevo gobierno, a finales de diciembre de 2019, se sancionó la Ley N° 27.541 “LEY DE SOLIDARIDAD SOCIAL Y REACTIVACIÓN PRODUCTIVA EN EL MARCO DE LA EMERGENCIA PÚBLICA”<sup>113</sup>, posteriormente reglamentada por el Decreto N° 99/2019<sup>114</sup>, que marcó cambios sustanciales a corto y largo plazo. En su Capítulo 6, por un período de cinco años fiscales, establece un nuevo impuesto denominado “Impuesto Para una Argentina Inclusiva y Solidaria (PAÍS)” aplicable a los residentes argentinos, que entre otros aspectos, incluye en su inciso “d)” la adquisición de servicios en el exterior contratados mediante agencias de viajes y turismo y el inciso “e)” la adquisición de servicios de transporte aéreo de pasajeros con destino fuera del país, siempre y cuando los mismos se cancelen con moneda extranjera y deba accederse al mercado de cambios. Otro punto de interés de la ley radica en el Artículo 39, en el que se establece que la alícuota del impuesto será del 30%. Sin embargo, este no sería el punto final, sino que en septiembre de 2020, se sumaron nuevos cambios en materia impositiva a raíz de la devaluación del tipo de cambio acumulada del 27% desde la asunción del nuevo gobierno. La Resolución General N°4815/2020<sup>115</sup> de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) estableció una alícuota del 35% de Impuesto a las Ganancias para todas aquellas operaciones alcanzadas por el impuesto PAÍS<sup>116</sup>. No obstante a estas restricciones, hay que mencionar que entre agosto de 2019 a diciembre de 2019 hubo un incremento de compras de pasajes internacionales al estimarse las intenciones del nuevo gobierno

---

<sup>112</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <http://www.bcra.gov.ar/pdfs/comytexord/A6815.pdf>

<sup>113</sup> Disponible en la siguiente dirección web: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/224184/20191228>

<sup>114</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/224184/20191228>

<sup>115</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/235038/20200916>

<sup>116</sup> Cabe mencionar que dicho impuesto debe pagarse aún sin estar alcanzado por régimen del Impuesto a las Ganancias y/o Bienes Personales al momento de la compra del bien o servicio y en caso de que el comprador no esté incluido dentro de las mencionadas categorías puede solicitar el reintegro al finalizar el año fiscal.

respecto al dólar<sup>117</sup>. De esta manera, se puso una mayor carga impositiva en los tickets aéreos internacionales, dejando intacto el mercado doméstico, el cual no vio afectada las operaciones efectuadas para la compra de pasajes de cabotaje ya que estos no fueron objeto de la Ley N° 27.541 dado que siempre se cancelan en moneda local.

Todo el cúmulo de efectos devaluatorios de la crisis económica desatada desde 2018 implicó por un lado un fuerte encarecimiento de la estructura de costos de las aerolíneas de bandera nacional y por otro lado, el encarecimiento para los residentes argentinos del turismo externo y el abaratamiento del turismo interno, dado que la Ley de Solidaridad Social y Reactivación Productiva en el marco de la emergencia pública, marcó un puntapié para la suba del valor final del pasaje para los tickets aéreos internacionales. Si bien ello probablemente a futuro hubiera podido beneficiar al mercado de cabotaje, ello no pudo comprobarse fácticamente dada la irrupción de la pandemia mundial Covid-19. Aún así, esta situación de encarecimiento resulta similar aunque más acentuada a lo que sucedió en los años 2018-2019 al realizar la comparativa entre los pasajeros de cabotaje y los internacionales: la brecha entre el turismo interno y el externo se redujo y el total de pasajeros de cabotaje por primera vez en el Siglo XXI superaron a los internacionales según el anuario estadístico del año 2019 de la ANAC.

Para finalizar, y en consonancia con la intención de estimular el desarrollo del mercado doméstico, la Resolución N° 465/2020<sup>118</sup> del Ministerio de Turismo y Deportes, estableció un Régimen de incentivos a la preventa de servicios turísticos nacionales (nombre del programa de incentivos: “Previaje”) con el fin de estimular la recuperación del sector turístico nacional en 2021 y que incluye a los servicios de transporte aéreo de cabotaje. Como el lector habrá notado, esta medida no aplica al período en análisis; aún así se la tendrá en cuenta a la hora de realizar las conclusiones, ya que sumado al pretendido estímulo que se le da al mercado aerocomercial doméstico en la Ley de Solidaridad Social, ambas medidas probablemente hubieran contribuido al desarrollo del mercado nacional.

---

<sup>117</sup> Fuente: <https://www.lanacion.com.ar/economia/impuesto-pais-los-trucos-comprar-pasajes-al-nid2330418>

<sup>118</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/236014/20201014>

## LLEGADA E IMPACTO DE LA PANDEMIA EN EL TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO

Con pocos días de diferencia, a la vez que se producían cambios normativos a nivel nacional, en la República Popular de China, se abrió la puerta a una nueva etapa que pondría a su merced el transporte aéreo de pasajeros a nivel global tanto en el ámbito internacional como dentro de cada Estado. El último día de diciembre de 2019, China reportó a la Organización Mundial de la Salud (OMS) un grupo reducido de pacientes<sup>119</sup> que padecían una neumonía atípica detectada en la ciudad de Wuhan. Días más tarde, se aislaría por primera vez al agente causante y se lo denominaría virus SARS-CoV-2. Con el transcurrir de los meses, la enfermedad se expandió a lo largo y ancho del planeta y por tal motivo el 30 de enero de 2020, la OMS declaró al brote del nuevo Coronavirus una emergencia de salud pública de importancia internacional<sup>120</sup> y el 11 de marzo declara al Covid-19 como una pandemia cuando a dicha fecha se registraban 118 mil casos, poco más de cuatro mil fallecidos y 114 países afectados<sup>121</sup>.

Pasando al ámbito nacional, el primer caso de infección confirmada se detecta el 3 de marzo mientras que el primer fallecimiento el día 7 del mismo mes. La situación epidemiológica mundial, ameritó que el 19 de marzo de 2020, mediante el Decreto N°297/2020<sup>122</sup> se dictamine el “Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio” (ASPO) y mediante la Resolución N° 64/2020<sup>123</sup> del Ministerio de Transporte todas las aerolíneas regulares de cabotaje argentino suspendieron sus operaciones en el mes de marzo de 2020 en virtud de la suspensión de los servicios aéreos de cabotaje nacional e internacional entre los días 20 y 24 de marzo establecida en el Artículo N°3 de dicha Resolución. Esta medida fue prorrogada hasta el 31 de marzo por la Resolución

---

<sup>119</sup> Fuente: <https://www.who.int/es/emergencias/disease-outbreak-news/item/2020-DON229>

<sup>120</sup> Disponible en la siguiente dirección web: <https://www.paho.org/es/noticias/30-1-2020-oms-declara-que-nuevo-brote-coronavirus-es-emergencia-salud-publica-importancia>

<sup>121</sup> Disponible en la siguiente dirección web: <https://www.paho.org/es/noticias/11-3-2020-oms-caracteriza-covid-19-como-pandemia>

<sup>122</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/227042/20200320>. ASPO prorrogado por los DNU N° 325/2020, 355/2020, 408/2020, 459/2020, 493/2020, 520/2020, 576/2020, 605/2020, 641/2020, 677/2020, 714/2020, 754/2020, 792/2020, 814/2020, 875/2020 y 956/2020.

<sup>123</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/335000-339999/335677/norma.htm>

N°73/2020<sup>124</sup> del mismo Ministerio, la cual además estableció la prórroga automática de la suspensión hasta tanto se prorrogue el ASPO. No obstante, la ANAC autorizó unos 3.800 vuelos especiales domésticos<sup>125</sup> de acuerdo a la Resolución N° 100/2020<sup>126</sup> sancionada en el mes de marzo del año 2020 y al Artículo N° 8 de la Resolución N° 64/2020 que estableció las excepciones a la suspensión de servicios aéreos en pos de atender razones alimentarias y/o humanitarias y/o necesarias para el cumplimiento de tareas esenciales. Por otra parte, la Resolución N° 143/2020<sup>127</sup>, publicada por el mismo organismo en el mes de abril del mismo año, limitó la comercialización de los vuelos regulares a aquellos que sean expresamente autorizados por la ANAC mientras que la Resolución siguiente, la N° 144/2020, estableció que las aerolíneas sólo podrán comercializar vuelos con fecha de inicio de viaje a partir del 1 de septiembre. No obstante, el ASPO fue prorrogado sucesivamente y la actividad comercial se reanudó en octubre de 2020 mediante la Resolución N° 221/2020<sup>128</sup> (con fecha 15 de octubre de 2020) del Ministerio de Transporte que eliminó la suspensión de los servicios aéreos establecida inicialmente en la Resolución N° 64/2020 del Ministerio de Transporte. La Resolución, estableció como requisito la portación por parte de cada pasajero del Certificado Único Habilitante para la Circulación u otro instrumento similar o complementario para poder acceder al vuelo; y también se facultó a la ANAC para la aprobación de los horarios de operación de los vuelos en conformidad con cada gobernador y atendiendo la situación epidemiológica de cada zona establecida por la autoridad sanitaria. Dado el reinicio de operaciones a fines de octubre, en los meses de noviembre y diciembre del año 2020, se registraron un total de casi 238 mil pasajeros transportados según los datos estadísticos publicados por la ANAC, lo que representa tan solo el 7% del total de tráfico anual de pasajeros comerciales de las aerolíneas comerciales domésticas.

---

<sup>124</sup>Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web:  
<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-73-2020-335839/texto>

<sup>125</sup> Fuente: planillas de Excel publicadas por la ANAC en su página web. Considera todos los vuelos domésticos entre abril y septiembre, dado que las cifras de los meses de marzo y octubre contabilizan parte de los vuelos sin las restricciones normativas. Las empresas regulares efectuaron unos 900 vuelos del total.

<sup>126</sup>Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web:  
<https://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/upcg/resoluciones-dnaypi/covid-19/rs-2020-100-dispensa-restriccion-260.pdf>

<sup>127</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web:  
<https://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/upcg/resoluciones-dnaypi/covid-19/rs-2020-143.pdf>

<sup>128</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web:  
<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/340000-344999/343163/norma.htm>



## **PARTE II: ESTADÍSTICAS DEL MERCADO DOMÉSTICO ARGENTINO**

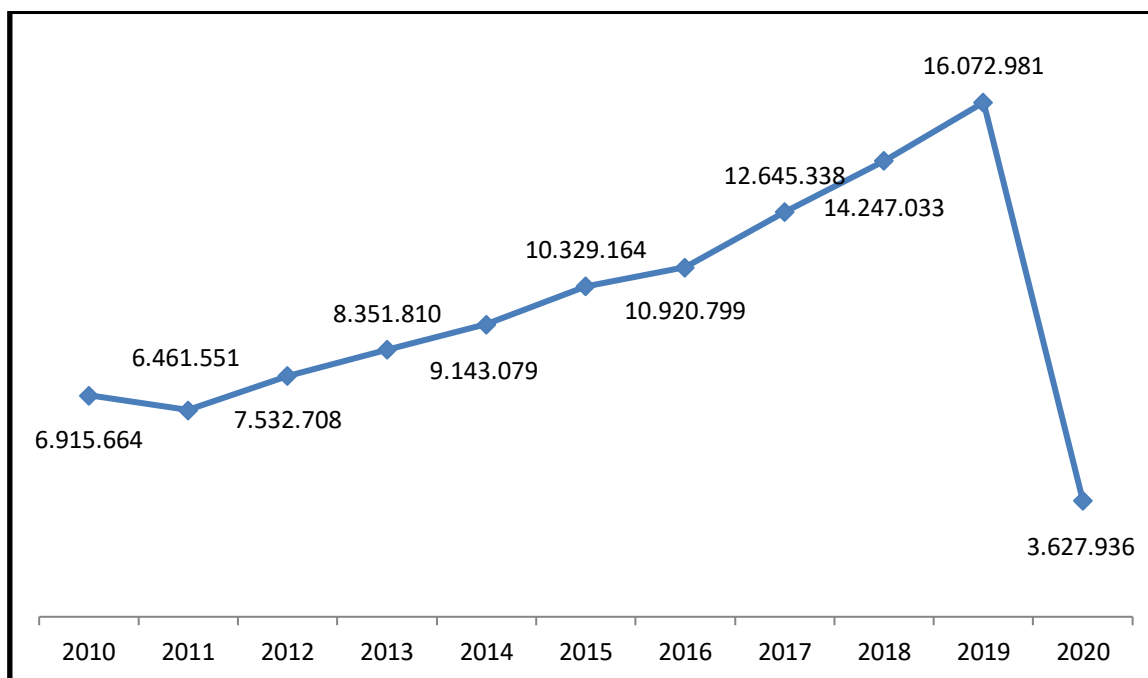


## CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DEL TRÁFICO COMERCIAL DE PASAJEROS DE CABOTAJE

Iniciaremos la labor descriptiva tanto de la oferta como de la demanda primero a nivel nacional para luego pasar al análisis por FIR (Flight Information Region o Región de Información de Vuelo) y finalmente llevar el análisis pormenorizado a cada una de las cuarenta y una terminales aéreas.

En relación a la cantidad de pasajeros transportados totales a nivel cabotaje<sup>129</sup>, a continuación presentamos un gráfico que recopila dichos datos:

**Ilustración A Pasajeros transportados en el mercado aerocomercial de cabotaje 2010-2020**



Fuente: Elaboración propia en base a datos estadísticos de la ANAC.

A lo largo de todo el período, excluyendo los años 2011 y 2020, se observa un crecimiento sostenido de la cantidad de pasajeros de cabotaje. Estas interrupciones en el crecimiento del mercado obedecen a la erupción del Volcán Puyehue-Cordón Caulle y

<sup>129</sup> Conviene recordar que la Autoridad Aeronáutica, considera dentro de los pasajeros de cabotaje a los pasajeros comerciales regulares y no regulares y a los pasajeros correspondientes a los vuelos privados, los cuales representaron el 98%, el 1,6% y el 0,4% respectivamente entre los años 2010 a 2020.

el Covid-19 respectivamente. El primer suceso provocó la suspensión parcial de la actividad comercial en las zonas afectadas durante varias semanas y el segundo suceso obligó a administrar el número de las operaciones comerciales desde mediados de marzo a mediados de octubre de 2020.

La demanda del transporte aéreo doméstico, creció un 132% durante todo el período excluyendo al año 2020. Al realizar el promedio de todas las tasas de variación interanual, la tasa de crecimiento promedio interanual fue del 10%. En términos de pasajeros transportados, el 132% de incremento de la demanda se corresponde con unos 9 millones de pasajeros más transportados en el año 2019 en comparativa con el año 2010. Es decir, que a grandes rasgos, año a año la demanda creció en un millón de pasajeros. Haciendo referencia al primer y segundo período correspondiente al ejercicio de cada administración de gobierno y excluyendo al año 2020 concluimos en lo siguiente:

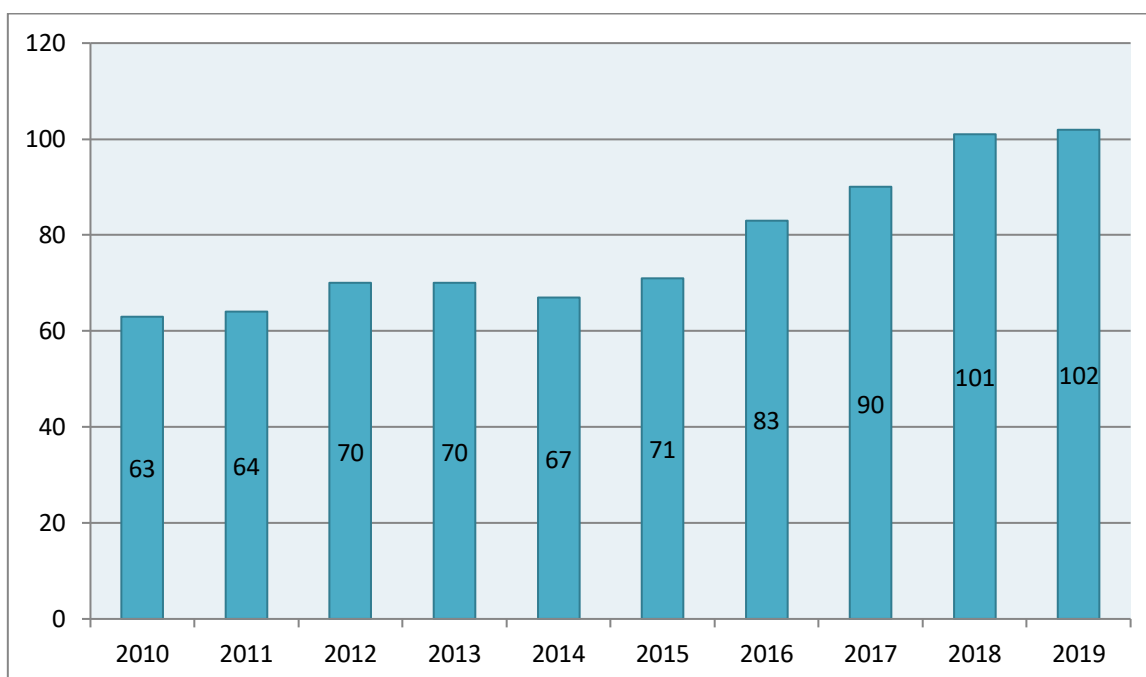
- Al analizar el período 2010-2015, tomando como referencia el año 2010, se observa un crecimiento porcentual del 49%. Tal crecimiento, se corresponde en términos de tráfico de pasajeros a 3 millones de pasajeros más transportados en 2015 en comparación con aquellos transportados en el año 2010.
- Al analizar el período 2016-2019, tomando como referencia el 2015, se observa un crecimiento del 56%. Este 56% se corresponde con casi 6 millones de pasajeros más transportados en 2019 en relación con las cifras del año 2015.

Sumando al análisis el crecimiento de rutas de cabotaje vemos lo siguiente<sup>130</sup>:

---

<sup>130</sup> Cabe mencionar que para la ANAC una ruta refiere al par origen-destino operado por una línea aérea en cuestión. Al hablar de nuevas rutas, se puede hacer referencia a, precisamente, un nuevo par origen-destino o a una ruta a la que se suma un competidor. Fuente: Anuario estadístico de la ANAC 2019, página 3.

### Ilustración B. Rutas de cabotaje 2010-2020

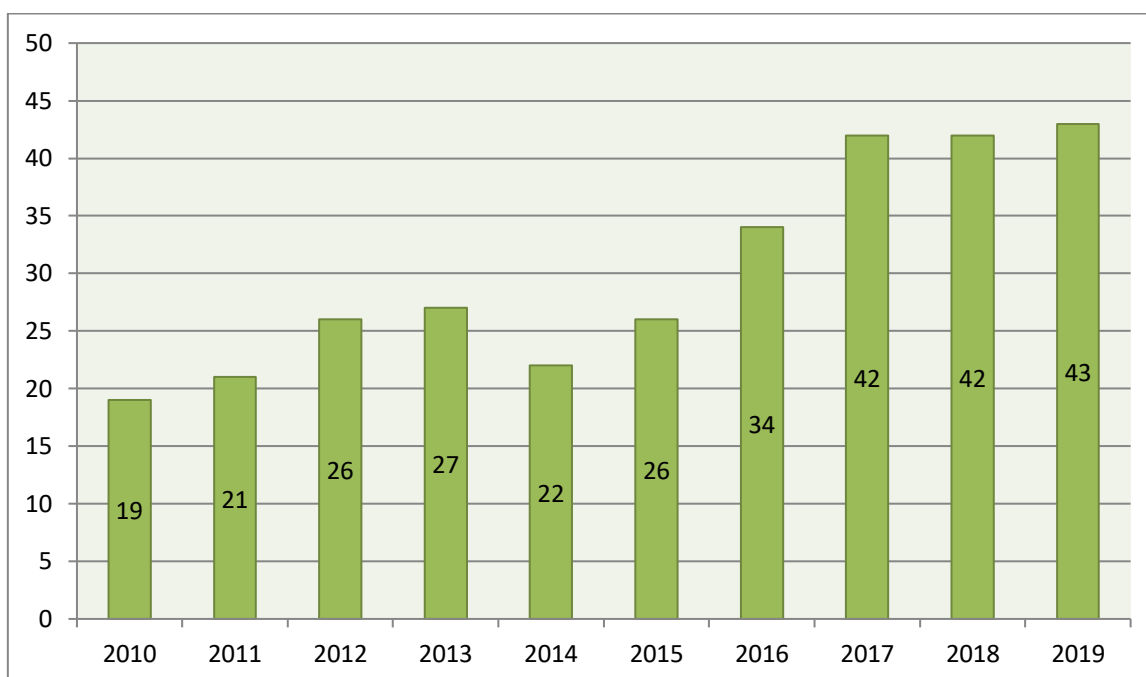


Fuente: Anuario Estadístico 2019 de la ANAC.

El gráfico anterior, nos indica un crecimiento de tan solo un 13% en el número de rutas de cabotaje para el período 2010-2015. Además, se observa cierta estabilidad entre los años 2012 a 2015. En lo que refiere a los años comprendidos entre 2016 a 2019, el incremento porcentual fue de un 44%. Sumando al análisis los pares origen destino de la tabla N° 19 “Pasajeros comerciales cabotaje” discriminados por tramos, vemos que este significativo incremento de pares origen-destino, en parte obedece a los vuelos entre el aeropuerto “El Palomar” y los principales destinos turísticos de la República Argentina a partir del año 2018, que en su mayoría previamente también se encontraban conectados desde Aeroparque. Asimismo, también nos encontramos con el incremento de destinos de Andes Líneas Aéreas S.A. Asimismo, entre 2014 y 2017, resulta muy destacado el crecimiento de rutas, probablemente a causa de la expansión de operaciones del Grupo Aerolíneas Argentinas.

Por otra parte, el crecimiento de rutas entre aeropuertos sin considerar aquellos emplazados en el AMBA (Aeroparque, Ezeiza y El Palomar) tuvo también un incremento significativo, tal como se aprecia en el siguiente gráfico:

### Ilustración C. Rutas de cabotaje sin pasar por AMBA 2010-2020



Fuente: Anuario estadístico 2019 de la ANAC.

En base al gráfico precedente, el crecimiento porcentual de rutas que comunican los aeropuertos entre sí sin pasar por Aeroparque, Ezeiza o El Palomar fue del 37% para el primer período y un 65% para el segundo período. En este caso, considerando también la tabla N° 19, podemos concluir que en el segundo período este incremento no logró un crecimiento sustantivo en términos de pasajeros totales transportados<sup>131</sup>. Asimismo, el crecimiento de rutas se aprecia entre los años 2014 a 2017.

Para una mayor comprensión de los datos, a continuación analizaremos las variaciones porcentuales interanuales, acompañadas de la cuantificación de dichas variaciones en cantidad de pasajeros, que se registran en el período 2010-2020 en lo que refiere a la cantidad de pasajeros transportados:

**Tabla 3. Variación interanual de pasajeros transportados en el mercado de cabotaje 2010-2020**

Año	Pasajeros	Variación	Variación
-----	-----------	-----------	-----------

<sup>131</sup> Solo hacemos referencia al impacto en la totalidad de pasajeros transportados. Más adelante veremos el impacto que esto causó en cada uno de los Aeropuertos donde se operaron vuelos regulares en el período analizado.

	<b>transportados</b>	<b>porcentual interanual*</b>	<b>interanual de pasajeros transportados</b>
<b>2010</b>	6.915.664	-	-
<b>2011</b>	6.461.551	-7%	-454.113
<b>2012</b>	7.532.708	17%	1.071.157
<b>2013</b>	8.351.810	11%	819.102
<b>2014</b>	9.146.035	9%	791.269
<b>2015</b>	10.319.186	13%	1.186.085
<b>2016</b>	10.920.799	6%	591.635
<b>2017</b>	12.645.338	16%	1.724.539
<b>2018</b>	14.244.456	13%	1.601.695
<b>2019</b>	16.072.981	13%	1.825.948
<b>2020</b>	3.627.936	-77%	-12.445.045

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de la ANAC.

\*Nota: para facilitar la lectura del lector se han aplicado criterios de redondeo a las tasas de variación interanual.

Del análisis del cuadro se desprenden varias conclusiones interesantes. La primera de ellas es que el mayor crecimiento porcentual se observa en el año 2012 y que en 2011 se ve una fuerte caída o decrecimiento. Tal como se enunció en párrafos anteriores, las cifras del bienio 2011-2012 se explican por la erupción del volcán Puyehue-Cordón Caulle que provocó la suspensión parcial de la actividad aerocomercial a partir de junio hasta diciembre del 2011. Exceptuando este fenómeno natural, el siguiente año con mayor crecimiento interanual fue el 2017. También resulta destacado el menor valor de crecimiento interanual registrado en 2016, lo cual tal vez pueda explicarse por la salida del cepo cambiario<sup>132</sup>. Hecha esta consideración, podemos ver una relación entre los datos correspondientes a 2016 y 2017.

<sup>132</sup> La salida del cepo cambiario generó un salto en el tipo de cambio. Previendo la disminución del poder adquisitivo resulta razonable la compra anticipada de pasajes internacionales en detrimento de los nacionales por parte de un segmento de la demanda.

Tomando como referencia el cambio gubernamental a partir de diciembre de 2015 y la política de la “Revolución de los Aviones” impulsada por el Ministerio de Transporte de la Nación a la cual nos referimos en el Capítulo I de la primera sección del trabajo, nos encontramos con que entre los años 2016-2019 el promedio de las tasas de variación interanual arrojó un 9% de crecimiento interanual. Si realizamos ese mismo análisis para el período 2010-2015 nos encontramos con un promedio de crecimiento del 12%. Por lo tanto, aquí nos encontramos con un crecimiento 33% mayor en el segundo período respecto a la primero. Otro dato particular que sale del análisis anterior es que los años 2015, 2018 y 2019 muestran tasas de crecimiento similar pero con distintas condiciones, dado que el mercado en el año 2015 se encontraba operado por cinco empresas y con un sistema de bandas tarifarias vigentes mientras que a lo largo del bienio 2018-2019 la oferta de empresas se incrementó a nueve operadores y las bandas tarifarias eran mucho más flexibles, aunque como mencionamos previamente en algunos casos los precios promocionados resultaban más altos que los determinados en la última actualización de las bandas tarifarias en diciembre de 2014. Con ello, vemos que aún con un incremento de rutas y de casi el doble de la cantidad de oferentes sumado a una oferta de tarifas muy bajas, el crecimiento porcentual fue similar. Sumamente llamativo resulta que el año 2017 (año en que sólo se sumó Avian Líneas Aéreas S.A.) resulte de mayor crecimiento que el año 2018, donde puede observarse que se suman dos oferentes al mercado: FB Líneas Aéreas S.A. los últimos días de enero y Norwegian Air Argentina S.A. en octubre; y 2019, donde los oferentes eran nueve empresas de las cuales Jet SMART Airlines Argentina S.A. fue la única que se sumó en dicho año en abril de 2019 y Avian Líneas Aéreas S.A. deja de operar en junio. Conviene mencionar, que hasta la Resolución N° 656/2018 de julio de 2018 no se podían perforar las tarifas de referencia. La modificación tarifaria vigente hasta ese entonces correspondía a la eliminación de los techos tarifarios (Máxima I y Máxima II) a través del Decreto N° 294/2016. En resumidas cuentas, el año 2017 evidencia un mayor crecimiento que los años 2018 y el 2019 donde ingresaron más oferentes, una mayor oferta de destinos y tarifas mucho más accesibles.

## **ANÁLISIS DE LOS CUARENTA Y UN AEROPUERTOS REGULARES DE CABOTAJE**

El análisis estadístico de los aeropuertos se presenta en las siguientes páginas agrupado según su pertenencia a las cinco Regiones de Información al Vuelo<sup>133</sup>:

- 1) FIR Ezeiza (SAEF): Comprende un total de doce aeropuertos: cuatro emplazados en la provincia de Buenos Aires, dos en Santa Fe, dos en Neuquén, uno en CABA, uno en Entre Ríos, uno en Río Negro y el restante en La Pampa.
  - 1.1 Aeropuerto Internacional “Ministro Pistarini”, situado en la ciudad de Ezeiza, Buenos Aires;
  - 1.2 Aeropuerto Internacional “El Palomar”, ubicado en la ciudad homónima, provincia de Buenos Aires;
  - 1.3 Aeropuerto Internacional “Astor Piazzolla”, situado en la ciudad de Mar del Plata, Buenos Aires;
  - 1.4 Aeropuerto “Comandante Espora”, emplazado en la ciudad de Bahía Blanca, Buenos Aires;
  - 1.5 Aeroparque Metropolitano “Jorge Newbery” ubicado en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;
  - 1.6 Aeropuerto “Sauce Viejo” sito en la ciudad de Santa Fe, provincia homónima;
  - 1.7 Aeropuerto Internacional “Malvinas Argentinas” en la ciudad capital de Rosario, Santa Fe;
  - 1.8 Aeropuerto General “Justo José de Urquiza” emplazado en la ciudad de Paraná, Entre Ríos;
  - 1.9 Aeropuerto de “Santa Rosa”, situado en la ciudad capital homónima, provincia de La Pampa;

---

<sup>133</sup> Si bien existen diferentes formas de agrupamiento ya sea por regiones de información de vuelo (FIR), por zona turística, por actividad económica u otras clasificaciones, nos pareció apropiado el agrupamiento propuesto a los fines de facilitar la comprensión de los datos y poder detectar tópicos de interés a nivel regional.

- 1.10 Aeropuerto Internacional “Teniente Luis Candelaria” emplazado en la ciudad de San Carlos de Bariloche, Río Negro;
  - 1.11 Aeropuerto Internacional “Presidente Perón”, en la ciudad capital Neuquén, provincia homónima; y,
  - 1.12 Aeropuerto Aviador Carlos Campos, ubicado en la ciudad de San Martín de los Andes, Neuquén.
- 2) FIR Córdoba (SACF): Comprende nueve aeropuertos: dos situados en Córdoba, dos en Santiago del Estero y uno en cada una de las siguientes provincias: Catamarca, Jujuy, La Rioja, Salta y Tucumán:
- 2.1 Aeropuerto de Córdoba capital “Ingeniero Aeronáutico Ambrosio Taravella”, en la ciudad capital de Córdoba, provincia homónima;
  - 2.2. Aeropuerto “Área de Material”, en la ciudad de Río Cuarto, Córdoba;
  - 2.3 Aeropuerto “Coronel Felipe Varela”, en la ciudad capital San Fernando del Valle de Catamarca, Catamarca;
  - 2.4 Aeropuerto “Capitán Vicente Almandos Almonacid” en la ciudad capital La Rioja, La Rioja;
  - 2.5 Aeropuerto Internacional “General Martín Miguel de Güemes” en la ciudad capital Salta, Salta;
  - 2.6 Aeropuerto “Vicecomodoro Ángel de la Paz Aragonés” situado en la ciudad capital Santiago del Estero, Santiago del Estero;
  - 2.7 Aeropuerto Internacional “Termas de Río Hondo” en la ciudad homónima, provincia de Santiago del Estero;
  - 2.8 Aeropuerto Internacional “Teniente General Benjamín Matienzo” en la ciudad capital San Miguel de Tucumán, Tucumán; y,
  - 2.9 Aeropuerto Internacional “Gobernador Horacio Guzmán” ubicado en ciudad capital San Salvador de Jujuy, Jujuy.
- 3) FIR Mendoza (SAMF): Comprende cinco aeropuertos, tres de ellos localizados en Mendoza, uno en San Juan y el restante en San Luís:
- 3.1 Aeropuerto “Santiago Germano” en la ciudad de San Rafael, Mendoza;



- 3.2 Aeropuerto Internacional “El Plumerillo” en la ciudad capital Mendoza, provincia homónima;
  - 3.3 Aeropuerto "Comodoro D. Ricardo Salomón" en la ciudad de Malargüe, provincia de Mendoza;
  - 3.4 Aeropuerto Internacional "Domingo Faustino Sarmiento" en la ciudad de San Juan, provincia homónima; y
  - 3.5 Aeropuerto “Brigadier Mayor César Raúl Ojeda” en la ciudad de San Luis, provincia homónima.
- 4) FIR Resistencia (SARR): Integrado por seis aeropuertos ubicados dos en Misiones y los restantes en las provincias de Corrientes, Chaco, Formosa, Misiones y Santa Fe, uno en cada uno de ellas.
- 4.1 Aeropuerto Internacional “Doctor Fernando Piragine Niveyro” en la ciudad de Corrientes, provincia homónima;
  - 4.2 Aeropuerto Internacional de “Resistencia”, en la ciudad homónima, Chaco;
  - 4.3 Aeropuerto Internacional de “Formosa” ubicado en la ciudad y provincia homónima;
  - 4.4 Aeropuerto “Libertador General José de San Martín” ubicado en la ciudad de Posadas, Misiones;
  - 4.5 Aeropuerto “Daniel Jukic” en la ciudad de Reconquista, Santa Fe; y,
  - 4.6 Aeropuerto Internacional “Cataratas del Iguazú”, en la ciudad de Puerto Iguazú, Misiones.
- 5) FIR Comodoro Rivadavia (SAVF): Integrada por nueve aeropuertos localizados de la siguiente manera: cuatro en Chubut, dos en Tierra del Fuego, dos en Santa Cruz y uno en Río Negro.
- 5.1 Aeropuerto “Gobernador Edgardo Castello”, ubicado en la Ciudad de Viedma, Río Negro;
  - 5.2 Aeropuerto Internacional “General Enrique Mosconi”, localizado en la ciudad de Comodoro Rivadavia, Chubut;

5.3 Aeropuerto Internacional “Brigadier General Antonio Parodi”, emplazado en la ciudad de Esquel, Chubut;

5.4 Aeropuerto “Almirante Marcos A. Zar”, en la ciudad de Trelew, provincia de Chubut;

5.5 Aeropuerto “El Tehuelche”, emplazado en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut;

5.6 Aeropuerto Internacional “Piloto Civil Norberto Fernández”, en la ciudad de Río Gallegos, Santa Cruz;

5.7 Aeropuerto Internacional “Comandante Armando Tola”, en la ciudad de El Calafate, Santa Cruz;

5.8 Aeropuerto Internacional “Malvinas Argentinas” ubicado en la ciudad de Ushuaia, Tierra del Fuego; y

5.9 Aeropuerto Internacional “Gobernador Ramón Trejo Noel” situado en la ciudad de Rio Grande, Tierra del Fuego.

Previo a realizar el análisis correspondiente a cada FIR, resulta conveniente hacer un análisis comparativo entre las mismas a fin de visualizar la evolución de ellas en conjunto.

**Tabla 4. Variación interanual de pasajeros transportados en cada FIR**

AÑO	EZEIZA	MENDOZA	RESISTENCIA	CÓRDOBA	COMODORO RIVADAVIA	Promedio cabotaje
2011	-11,6%	5,7%	2,9%	1,6%	-3,3%	-6,6%
2012	23,0%	10,5%	7,3%	11,2%	7,4%	16,6%
2013	11,1%	9,4%	9,0%	9,6%	12,5%	10,9%
2014	9,2%	7,1%	13,9%	8,1%	11,3%	9,5%
2015	12,7%	7,6%	14,6%	15,0%	12,4%	13,0%
2016	6,8%	-2,9%	2,4%	11,9%	0,8%	5,7%
2017	14,8%	24,6%	19,8%	20,9%	7,7%	15,8%
2018	12,6%	10,0%	14,3%	19,9%	2,5%	12,7%
2019	11,7%	18,7%	25,1%	13,9%	6,9%	12,8%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC:

Son destacados algunos datos interesantes:

- Las FIR Ezeiza y Córdoba presentan un comportamiento similar en cuanto a las tasas de crecimiento desde el año 2012 en adelante.
- La FIR Ezeiza presenta un comportamiento al unísono con las tasas promedio de cabotaje, lo cual se condice con la presencia de los aeropuertos con mayor tráfico de pasajeros y la explotación del mercado doméstico basada en el Hub Aeroparque. Asimismo, se destaca una evolución de la demanda en forma oscilatoria
- El evento de las cenizas volcánicas, afectó significativamente a la FIR Ezeiza y la FIR Comodoro Rivadavia.
- La FIR Resistencia, registró tasas de crecimientos cada vez mayores entre los años 2010-2015. Si bien entre los años 2016-2019 las tasas de crecimiento fueron dispares, esta Región muestra un buen potencial de crecimiento.
- Las FIR Resistencia y Córdoba siempre registraron tasas de crecimiento positivas.
- La FIR Resistencia registró el mayor crecimiento interanual en todo el período 2010-2019 y en todo el mercado de cabotaje en el año 2019, con un crecimiento del 25%. La segunda mayor tasa de crecimiento la presentó la FIR Mendoza en el año 2017, la cual casi llega al 25%.
- El año 2016, tiene como dato llamativo la disparidad en las tasas de las distintas FIR.
- En el período 2016-2019, se registraron tasas de crecimiento muy dispares entre las FIR cada año,
- Entre los años 2012 a 2015, la FIR Comodoro Rivadavia presentó tasa de crecimiento mayores y más estables que las registradas entre 2016 a 2019.

Hecho este breve análisis, ahora sí procedemos al análisis por cada una de las FIR y de los aeropuertos que la integran.

## CAPÍTULO V: FIR EZEIZA

Esta Región de Información al Vuelo incluye un total de doce aeropuertos, cinco de ellos emplazados en la provincia de Buenos Aires, uno en Entre Ríos, uno en La Pampa, dos en Neuquén, uno en Río Negro y dos en Santa Fe.

Presentamos seguidamente una tabla que resume el tráfico de pasajeros transportados en los aeropuertos que componen la FIR y la variación porcentual interanual:

**Tabla 5. Total pasajeros transportados en la FIR Ezeiza**

<b>Año</b>	<b>Pasajeros transportados</b>	<b>Participación en el total del mercado de cabotaje</b>	<b>Variación interanual de pasajeros transportados</b>	<b>Variación interanual del mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	8.076.415	59,0%	-	-
<b>2011</b>	7.128.232	55,7%	-11,7%	-6,6%
<b>2012</b>	8.759.846	58,6%	22,9%	16,6%
<b>2013</b>	9.761.523	58,8%	11,4%	10,9%
<b>2014</b>	10.689.493	58,7%	9,5%	9,5%
<b>2015</b>	12.048.200	58,7%	12,7%	13,0%
<b>2016</b>	12.885.870	59,3%	7,0%	5,7%
<b>2017</b>	14.801.334	58,7%	14,9%	15,8%
<b>2018</b>	16.697.968	58,8%	12,8%	12,7%

<b>2019</b>	18.638.932	58,1%	11,6%	12,8%
<b>2020</b>	4.125.552	57,2%	-77,9%	-77,4%
<b>Total general</b>	123.613.365	-	-	-

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

\*Nota: se ha considerado el tráfico del aeropuerto El Palomar a partir del año 2018.

Analizando la tabla precedente, podemos concluir en lo siguiente:

- Con la simple lectura de los valores de la FIR Ezeiza, vemos que presenta el mayor tráfico de pasajeros del país con una participación promedio del 58,3%. Esto se explica en parte porque en esta FIR se encuentran cuatro de los diez aeropuertos con mayor tráfico de pasajeros de todo el mercado de cabotaje, y entre ellos, el Aeroparque Metropolitano, que es el principal Hub del mercado<sup>134</sup>. Asimismo, esta terminal aérea representa casi  $\frac{3}{4}$  partes del total de tráfico de la FIR.
- Exceptuando los años 2011 y 2020 que registran los menores valores porcentuales (55,7% y 57,2% respectivamente) de participación a causa de fenómenos naturales, se observa un comportamiento estable de la demanda dado que la participación en el mercado varió en 1,2% considerando el máximo registrado en el año 2016 (59,3%) y el mínimo registrado en el año 2019 (58,1%).
- Con excepción del año 2011 respecto al año 2010 y del 2020 respecto al 2019, el crecimiento de esta Región ha mostrado un crecimiento de tráfico positivo durante todo el período analizado. Los años 2012 y 2016, evidencian tasas de crecimiento mayores al promedio de cabotaje mientras que los años 2011, 2017 y 2019 registran tasas de crecimiento menores. Asimismo, en los años 2013, 2015 y 2018 muestran homogeneidad con las tasas de crecimiento promedio del mercado y el 2014 una paridad.
- Respecto al crecimiento acumulado, para el período 2010-2019 el mismo es del orden del 131%, equivalentes a casi unos 10,6 millones de pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con 2010. Su tasa de crecimiento promedio

<sup>134</sup> Un Hub es una tendencia de organización de la red de transporte, en este caso el transporte aéreo. Un aeropuerto como tal concentra gran parte de la oferta de servicios de transporte aéreo.

interanual fue del 10,1%. El crecimiento acumulado, es casi igual al registrado en el mercado a nivel general (134%), lo cual demuestra el comportamiento a la par con el mercado doméstico.

- Por su parte, al período 2010-2015 le correspondió un crecimiento acumulado del 49%, equivalentes a unos casi 4 millones de pasajeros más transportados en 2015 en relación al año 2010. Su tasa de crecimiento promedio interanual fue del 9,0%.
- Para el período 2016-2019, el crecimiento acumulado fue del 55%, equivalentes a casi 6,6 millones de pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con 2015. Su tasa de crecimiento promedio interanual fue del orden del 11,6%.
- Hay una diferencia de un 6% en términos de crecimiento acumulado a favor del segundo período respecto al primer período, a pesar de que el segundo período cuenta con un año menos.
- Comparando en términos de tráfico de pasajeros, en el segundo período, se transportaron un 12% más de pasajeros (casi unos 6,6 millones de pasajeros más), respecto al primer período.
- Comparando las tasas de crecimiento promedio interanual del primer y segundo período, resulta mayor la del segundo período.

Considerando la cantidad de pasajeros transportados por cada aeropuerto a lo largo de los años 2010-2020, por orden descendente de tráfico de pasajeros encontramos a:

1. Aeroparque, con casi 87,6 millones de pasajeros.
2. Bariloche, con 10,1 millones de pasajeros.
3. Ezeiza, con casi 7,3 millones de pasajeros.
4. Neuquén, con 7,2 millones de pasajeros.
5. Bahía Blanca, con 2,7 millones de pasajeros.
6. El Palomar, con 2,5 millones de pasajeros.
7. Mar del Plata, con casi 2,2 millones de pasajeros.
8. Rosario, con casi 2 millones de pasajeros.
9. Chapelco, con 667 mil pasajeros.
10. Sauce Viejo, con 654 mil pasajeros.
11. Paraná, con 379 mil pasajeros.
12. Santa Rosa, con casi 252 mil pasajeros.

**Tabla 6. Participación porcentual de cada aeropuerto en la FIR Ezeiza**

<b>Año</b>	<b>Aeroparque</b>	<b>Bariloche</b>	<b>Ezeiza</b>	<b>Neuquén</b>	<b>Bahía Blanca</b>	<b>El Palomar</b>	<b>Mar del Plata</b>	<b>Rosario</b>	<b>Chapelco</b>	<b>Sauce Viejo</b>	<b>Paraná</b>	<b>Santa Rosa</b>
<b>2010</b>	75%	9%	7%	6%	1%	-	1%	1%	0%	0%	0%	0%
<b>2011</b>	82%	4%	4%	5%	2%	-	1%	1%	0%	1%	0%	0%
<b>2012</b>	76%	6%	6%	6%	3%	-	1%	1%	0%	1%	0%	0%
<b>2013</b>	76%	8%	5%	5%	3%	-	1%	1%	0%	1%	0%	0%
<b>2014</b>	75%	8%	5%	6%	2%	-	1%	1%	1%	1%	0%	0%
<b>2015</b>	74%	7%	6%	6%	2%	-	2%	2%	0%	1%	0%	0%
<b>2016</b>	71%	9%	7%	6%	2%	-	2%	2%	1%	0%	0%	0%
<b>2017</b>	71%	9%	6%	6%	3%	-	2%	2%	1%	0%	1%	0%
<b>2018</b>	66%	9%	6%	6%	2%	4%	3%	2%	1%	1%	0%	0%
<b>2019</b>	62%	10%	6%	6%	2%	8%	2%	2%	1%	1%	0%	0%
<b>2020</b>	55%	11%	11%	6%	1%	9%	3%	2%	1%	0%	0%	0%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

\*Nota: Se aplicó criterio de redondeo sobre los porcentajes.

La tabla anterior, nos muestra cómo el mayor porcentaje del tráfico de pasajeros de la FIR es procesado en Aeroparque. Por otra parte, además de esta terminal aérea, los aeropuertos Bariloche, Ezeiza, Neuquén y El Palomar (desde 2018) son los siguientes aeropuertos de la FIR en registrar cifras de tráfico destacadas entre 2010 a 2020. Asimismo, ocho de los doce aeropuertos cumplieron dos condiciones: superaron el millón de pasajeros transportados a lo largo de los once años en estudio y en todos los años en operación registraron participación de al menos 1%.

Tras este bosquejo general, se presenta el análisis estadístico por aeropuertos según orden descendente de tráfico de pasajeros.

## AEROPARQUE METROPOLITANO JORGE NEWBERY

Esta terminal aérea se encuentra emplazada en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, principal destino turístico de la República Argentina<sup>135</sup> debido a sus atractivos gastronómicos, históricos, comerciales y turísticos<sup>136</sup>. Es históricamente el aeropuerto de mayor envergadura en términos de tráfico de pasajeros, al ser el aeropuerto el centro de conexiones de los vuelos del Grupo Aerolíneas Argentinas y LATAM Airlines Argentina S.A., principales actores del mercado doméstico en términos de tráfico de pasajeros. Desde el año 2010 hasta el año 2018, convivían los vuelos domésticos y regionales<sup>137</sup> a raíz de los pedidos de las aerolíneas sobre la internacionalización de este aeropuerto con respecto a los vuelos hacia y desde los países limítrofes<sup>138</sup>, lo cual facilitaba el turismo receptivo y emisor. En este sentido, del total del tráfico de pasajeros, los pasajeros domésticos representaron el 81% del tráfico mientras que el 19% restante correspondió a pasajeros internacionales. No obstante, fundamentado en el congestionamiento de la infraestructura aeroportuaria a causa de vuelos regionales y a la necesidad de gestionar eficientemente las operaciones de cara al ingreso de nuevos transportistas aéreos<sup>139</sup> como resultado de la Audiencia Pública N° 218 de la ANAC. La Resolución 476-E/2017<sup>140</sup> de dicho organismo, estableció el traslado de los vuelos regulares regionales, con excepción de los realizados hacia y desde la República Oriental del Uruguay. Dicho traslado se concretó en dos etapas: la primera de ellas implicó el traslado a partir del mes de abril del año 2018 del cincuenta por ciento de las operaciones internacionales regulares desde o hacia Aeroparque al Aeropuerto de Ezeiza; y, la segunda de ellas el traslado del cincuenta por ciento restante a partir del mes de abril de 2019 al mismo aeropuerto bonaerense.

---

<sup>135</sup> Fuente: Informe de cadenas de valor: Turismo; emitido por el Ministerio de Hacienda de la Nación. Documento disponible en: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/sspmicro\\_cadenas\\_de\\_valor\\_turismo.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/sspmicro_cadenas_de_valor_turismo.pdf)

<sup>136</sup> Fuente: Informes productivos provinciales (se ha utilizado la misma página web para las restantes terminales aéreas) <https://www.argentina.gob.ar/economia/politicaeconomica/informes-provinciales>

<sup>137</sup> Se entiende por vuelos regionales a aquellos realizados entre la República Argentina y un país limítrofe

<sup>138</sup> Mediante las Resoluciones N° 265/2010, 346/2010, 592/2010, 933/2011, 311/2014, 378/2014 y 932/2016 se internacionalizó esta terminal aérea respecto a las aerolíneas de bandera nacional Aerolíneas Argentinas S.A., Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A. y LATAM Airlines Argentina S.A. hacia/desde los países Chile, Brasil, Paraguay y Bolivia.

<sup>139</sup> Casi todos los operadores que se presentaron a la Audiencia, a excepción de Flybondi, Jet SMART y LASA concentraron en Aeroparque el origen, escala o destino final de sus rutas solicitadas, siendo facultad de la Autoridad Aeronáutica designar a Aeroparque o Ezeiza como punto en Buenos Aires.

<sup>140</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/166213/20170710>



El aeropuerto se encuentra bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionado a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza aérea Argentina: AER
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): AEP
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SABE

A lo largo de los años 2010-2020, en el aeródromo operaron diez empresas aerocomerciales regulares. Seguidamente, se presentan cada una de ellas ordenadas en forma descendente según cantidad de pasajeros transportados hacia este aeropuerto:

**Tabla 7. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto Jorge Newbery**

Año	Aerolíneas Argentinas	LATAM	Austral	Andes	Norwegian	SolFlyest	Avian	American Jet	Flybondi	LADE	Total pasajeros
2010	881.872	902.289	1.155.284	30.529	-	52.069	653	0	-	108	3.022.804
2011	659.833	979.706	1.206.590	57.212	-	29.889	12	0	-	47	2.933.289
2012	898.518	1.185.597	1.194.584	47.951	-	28.870	9	0	-	0	3.355.529
2013	1.545.002	1.176.523	951.560	31.477	-	27.785	0	0	-	74	3.732.421
2014	1.900.399	1.187.266	935.622	33.401	-	32.079	388	0	-	15	4.089.170
2015	2.328.188	1.235.698	859.799	61.661	-	36.985	615	0	-	0	4.522.946
2016	2.192.400	1.325.692	1.059.720	78.516	-	878	595	0	-	0	4.657.801
2017	2.729.385	1.287.035	1.039.271	217.442	-	0	4.731	0	-	0	5.277.864
2018	2.821.842	1.161.749	944.313	433.085	54.828	842	100.934	19	1.681	0	5.519.293
2019	2.782.381	1.176.877	1.122.177	175.092	518.599	4.895	24.164	1.532	0	0	5.805.717
2020	549.909	243.965	193.699	12.365	112.033	782	-	770	0	0	1.113.523
<b>TOTALES</b>	<b>19.289.729</b>	<b>11.862.397</b>	<b>10.662.619</b>	<b>1.178.731</b>	<b>685.460</b>	<b>215.074</b>	<b>132.101</b>	<b>2.321</b>	<b>1.681</b>	<b>244</b>	<b>44.030.357</b>

Fuente: ANAC.

Considerando los valores de tráfico totales de cada aerolínea, vemos que cuatro aerolíneas superaron el millón de pasajeros y que LATAM Airlines Argentina S.A. y Andes Líneas Aéreas S.A. registraron un tráfico similar. En cuanto a las cifras

correspondientes a cada aerolínea al año 2010 y al año 2019, nos encontramos con dos casos particulares: el de Andes Líneas Aéreas S.A., que creció un 474% pero que mantuvo cifras de tráfico estable en el primer período y un crecimiento acentuado en el segundo período, a tal punto que la cifra de pasajeros registrada en 2010 se multiplica por 14 para 2018; y el caso de Aerolíneas Argentinas S.A., que incrementó su tráfico en un 216% creciendo casi todos los años y especialmente, entre los años 2017 a 2019. En el caso de LATAM Airlines Argentina S.A. y Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., estas aerolíneas presentaron un tráfico relativamente estable con una diferencia entre el año de mayor tráfico y el de menor tráfico de unos 500 mil pasajeros aproximadamente; no obstante, cierran el 2019 con un crecimiento del 30% la primera de ellas y un decrecimiento del 3% la segunda de ellas, en comparación con 2010. En el caso de SOL Líneas Aéreas S.A., la aerolínea tuvo su mejor año en 2010 con 50 mil pasajeros anuales, pero en los años siguientes, las cifras bajaron a unos 30 mil pasajeros anuales promedio<sup>141</sup>. El resto de las aerolíneas, tuvieron una participación poco relevante en el tráfico de este aeropuerto.

Ahora, adecuando los datos del tráfico de pasajeros de la anterior tabla a los períodos 2010-2015, 2016-2019 y 2020 y comparando el tráfico de cada aerolínea en esta terminal aérea en comparación con las demás, nos encontramos con la siguiente situación:

**Tabla 8. Tráfico de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto Jorge Newbery según períodos**

Aerolínea	Puesto del aeropuerto en su red de destinos	Pasajeros transportados 2010-2015	Pasajeros transportados 2016-2019	Pasajeros transportados 2020	Pasajeros transportados
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Primero	8.213.812	10.526.008	549.909	19.289.729
<b>LATAM</b>	Primero	6.667.079	4.951.353	243.965	11.862.397
<b>Austral</b>	Primero	6.303.439	4.165.481	193.699	10.662.619
<b>Andes</b>	Primero	262.231	904.135	12.365	1.178.731
<b>Norwegian</b>	Primero	-	573.427	112.033	685.460

<sup>141</sup> Quizá el accidente registrado en mayo de 2011 en el que parecieron todos a bordo de un vuelo de la empresa haya influido en el tráfico de los años siguientes.

<b>SOL/Flyest</b>	Primero	207.677	6.615	782	215.074
<b>Macair Jet/Avian</b>	Primero	1.677	130.424	0	132.101
<b>American Jet</b>	Primero	0	1.551	770	2.321
<b>Flybondi</b>	Décimo séptimo	-	1.681	0	1.681
<b>LADE</b>	Decimo tercero	244	0	0	244
<b>Total</b>	-	21.656.159	21.260.675	1.113.523	44.030.357

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Este aeródromo, fue el aeropuerto con mayor demanda para ocho de las diez aerolíneas comerciales destacadas en la tabla. La aerolínea FB Líneas Aéreas S.A., operó algunos vuelos a causa de las restricciones horarias que pesaban sobre el aeropuerto de El Palomar a raíz de un fallo judicial<sup>142</sup> y LADE, es una aerolínea de fomento que operó escasos vuelos en 2010, 2011, 2013 y 2014. Por otra parte, corresponde aclarar que American Jet S.A. operó por lo menos un vuelo regular en enero el 2020<sup>143</sup> en la ruta AEP-RHD, pero los datos de tráfico de la ANAC no muestran registro alguno.

El dato más interesante es que el 95% del tráfico de este aeropuerto es explicado por tan solo tres operadores de los diez. No obstante, al analizar los números de las tres mayores empresas en términos de tráfico, fue Aerolíneas Argentinas S.A. (44% del tráfico total) la única que manifestó un crecimiento positivo en su participación, dado que LATAM Airlines Argentina S.A. (27% del tráfico total) y Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. (24% del tráfico total) vieron decrecer en un 26% y un 34% respectivamente el tráfico al comparar las cifras correspondientes al primer y segundo período, tal como se aprecia en la tabla. Por otra parte, es muy destacable el incremento del 245% del tráfico de Andes Líneas Aéreas S.A. en el segundo período en comparación con el primero debido a los nuevos destinos de la empresa. Por último, es

<sup>142</sup> Texto completo del fallo disponible en: <http://apada.org.ar/wp-content/uploads/2019/08/rechazo-levantamiento-cautelar-vuelos-nocturno-Palomar-26AGO2019.pdf>

<sup>143</sup> Fuente: <https://www.aviacionline.com/2020/01/american-jet-inauguro-sus-vuelos-entre-buenos-aires-y-termas-de-rio-hondo/#:~:text=A%20las%2011%3A45%20de,hab%C3%ADamos%20adelantado%20el%20mes%20pasado.>

un dato relevante el de Norwegian Air Argentina S.A., ya que capitalizó el 9% del tráfico en 2019 y, considerando la adquisición de esta aerolínea por parte de Jet SMART Airlines Argentina S.A., esta se convierte en el único transportista económico que opera en forma regular en esta terminal aérea.

En este aeropuerto, del total del tráfico que presentó entre los años 2010 a 2020, el 2020 representó el 3% del mismo, correspondiéndole al primer y segundo período el 49% y el 48% respectivamente. Respecto a este último dato, vemos casi una paridad entre el primer y segundo período. Pese a la des-regionalización de la terminal aérea y la pérdida de conexiones entre los vuelos internacionales<sup>144</sup> y los vuelos domésticos, este hecho no se tradujo una caída marcada del tráfico doméstico de la terminal, lo cual podría deberse a que Andes Líneas Aéreas S.A., Avian Líneas Aéreas S.A. y Norwegian Air Argentina S.A. capitalizaron en gran parte el incremento de la demanda registrado en este aeropuerto en el año 2018, mientras que en 2019, lo hicieron Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. y Norwegian Air Argentina SA. No obstante, 2018 y 2019 presentaron las menores tasas de crecimiento de tráfico comercial en este aeropuerto.

En la siguiente tabla, se presenta el tráfico de pasajeros durante los años 2010 a 2020 en la terminal aérea:

**Tabla 9. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto Jorge Newbery**

Mes	Años											Total general
	2010*	2011**	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020***	
<b>Enero</b>	540.759	555.661	547.851	587.920	650.752	738.657	822.866	868.407	935.869	1.004.744	924.349	8.177.835
<b>Febrero</b>	501.678	511.527	516.572	536.697	602.473	689.598	753.782	795.729	833.949	914.683	853.807	7.510.495
<b>Marzo</b>	569.645	555.414	569.813	632.852	653.924	716.645	752.473	843.437	928.977	1.016.968	478.984	7.719.132
<b>Abril</b>	528.210	530.241	527.224	585.130	615.475	675.172	638.748	788.811	835.341	891.525	3.358	6.619.235
<b>Mayo</b>	513.879	502.058	493.654	556.729	597.857	650.005	626.554	782.576	792.428	913.341	6.385	6.435.466
<b>Junio</b>	470.713	252.162	443.932	542.402	542.246	596.092	606.491	753.248	745.272	871.980	3.730	5.828.268
<b>Julio</b>	578.997	347.783	575.411	668.672	702.388	814.329	834.914	988.336	1.048.892	1.099.743	332	7.659.797

<sup>144</sup> En los años 2017, 2018 y 2019, el tráfico internacional de pasajeros, representaba el 23%, 18% y 6% del total de tráfico comercial de la terminal aérea. Llevado a números, en 2017, se registraron casi 3,2 millones de pasajeros internacionales (el máximo tráfico anual de pasajeros internacionales de Aeroparque entre 2010-2020) mientras que en 2019 se registraron tan solo 76 mil pasajeros, lo cual muestra el efecto de la des-regionalización del aeropuerto.

<b>Agosto</b>	604.447	454.302	559.995	641.424	688.408	804.279	833.959	979.640	1.047.751	1.064.281	0	7.678.486
<b>Septiembre</b>	584.180	507.511	568.827	653.095	707.946	824.019	798.857	960.010	962.473	972.884	0	7.539.802
<b>Octubre</b>	600.369	526.601	614.344	656.423	745.733	823.271	866.421	956.991	1.008.257	985.707	0	7.784.117
<b>Noviembre</b>	56.736*	539.683	634.021	676.778	741.691	802.691	841.534	969.037	925.048	925.409	0	7.112.628
<b>Diciembre</b>	534.149	563.929	607.965	641.196	754.037	799.742	833.877	884.255	962.849	915.903	0	7.497.902
<b>Total general</b>	6.083.762	5.846.872	6.659.609	7.379.318	8.002.930	8.934.500	9.210.476	10.570.477	11.027.106	11.577.168	2.270.945	87.563.163

Fuente: ANAC.

\*Nota 1: Por motivos de obras en el lado aire y lado tierra, entre el mes de noviembre de 2010 al mes de diciembre del 2010, el aeropuerto se encontró cerrado a las operaciones<sup>145</sup>.

\*\*Nota 2: Entre los meses de junio a agosto del año 2011, la terminal aérea se vio afectada por motivo de la Erupción del Complejo Volcánico Puyehue – Cordón Caulle.

\*\*\*Nota 3: Desde el mes de agosto del año 2020 nuevamente se encontró cerrado por obras de renovación en la parte aeronáutica<sup>146</sup>. Dicho cierre se prorrogó hasta marzo de 2021.

Puede evidenciarse de la tabla precedente lo siguiente:

- En lo que refiere a la estacionalidad de la demanda, en general, esta terminal aérea presentó a lo largo de los años 2010-2019 mayor tráfico de pasajeros en el segundo semestre de cada año y un menor tráfico en el primer semestre de cada año. En todos los años a excepción del año 2010 y 2020, el mes de junio fue el de menor tráfico de pasajeros y el mes de julio se caracteriza por crecimiento marcado de tráfico en comparación con junio. Asimismo, el tráfico entre los meses de julio a diciembre, en general, se mantuvo estable.
- Analizando el año 2020, el 99,4% del tráfico de pasajeros (casi 2,3 millones de pasajeros), se concentró en los primeros tres meses del año mientras que el

<sup>145</sup> Se encuentra estipulado que aeropuertos con cierto nivel de tráfico como el que procesa Aeroparque deben renovar el pavimento cada 10 años a los fines de garantizar Seguridad Operacional. Fuente: <http://186.153.175.229/descarga/sup-5eed1e334ba78>

restante 0,6% del tráfico (casi 14 mil pasajeros) en los meses de abril a julio. No presentó tráfico a partir de agosto dado que la terminal se encontró cerrada.

- El crecimiento acumulado durante los años 2010-2019 fue del 90%, equivalente a casi 5,5 millones de pasajeros más transportados en 2019 vs 2010. La tasa promedio resultante de promediar todas las tasas de variación interanual entre dichos años fue del orden del 7,6%. Este crecimiento del 90% se encuentra relacionado con el cierre de la terminal aérea en el mes de noviembre de 2010, de manera que de no haber estado cerrado, el incremento hubiera resultado menor.
- Entre los años 2010 a 2015 el crecimiento acumulado fue del 47%, equivalentes a unos 2,8 millones de pasajeros transportados más en 2015 respecto a 2010. La tasa promedio de crecimiento interanual de todos los registros de estos años fue del 8,2%. Nuevamente, de no haberse cerrado la terminal aérea, este crecimiento hubiera sido menor.
- Entre los años 2016 a 2019 se registró un acumulado del 30%, equivalente a unos 2,6 millones de pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2015. El crecimiento promedio interanual de todos los registros del período correspondió a un 6,8%.
- La comparativa entre ambos períodos evidencia una menor tasa de crecimiento en el segundo período explicada en parte por la apertura del Aeropuerto Internacional del Palomar a principios del año 2018 y el aumento de las conexiones interprovinciales.
- Comparando la cantidad de pasajeros al inicio y al fin de cada período, el primero de ellos (2010-2015) registró un 8% más de crecimiento respecto al segundo período (2016-2019).
- Considerando la sumatoria de tráfico de los años comprendidos entre 2010-2015 por un lado y los años 2016-2019, nos encontramos con que el primer período registró un tráfico de 42,9 millones de pasajeros contra 42,4 millones de pasajeros en el segundo período.

A continuación, se presentan las variaciones porcentuales interanuales del aeropuerto en comparativa con las tasas del mercado de cabotaje:

**Tabla 10. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto Jorge Newbery y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	-3,9%	-6,6%
<b>2012</b>	13,9%	16,6%
<b>2013</b>	10,8%	10,9%
<b>2014</b>	8,5%	9,5%
<b>2015</b>	11,6%	13,0%
<b>2016</b>	3,1%	5,7%
<b>2017</b>	14,8%	15,8%
<b>2018</b>	4,3%	12,7%
<b>2019</b>	5,0%	12,8%
<b>2020</b>	-80,4%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Se destaca el crecimiento positivo a lo largo de todos los años en estudio, con excepción de los años 2011 y 2020. Por otra parte, resulta notoria la menor tasa de crecimiento en el año 2016 en comparativa con las tasas promedio del mercado<sup>147</sup> dado que aún no se encontraba con tráfico el Aeropuerto Internacional del Palomar y no se registraban numerosas conexiones interprovinciales. Sumado a ello, los años comprendidos entre 2012 a 2019, las tasas de crecimiento son menores a las registradas en el mercado de cabotaje. Asimismo, en los años 2018 y 2019 registran las mayores diferencias lo cual, entre otros aspectos, se explica en parte por la apertura del aeropuerto de El Palomar.

<sup>147</sup> Esto puede deberse al cambio de expectativa de la demanda, tras la asunción del nuevo gobierno, lo cual se volcó al segmento internacional.

Por último, resultan muy llamativas las tasas de los años 2015 y 2017. En el caso del año 2015 se deben al mayor tráfico de Aerolíneas Argentinas S.A., LATAM Airlines Argentina S.A., Andes Líneas Aéreas S.A. y SOL Líneas Aéreas S.A. mientras que la tasa correspondiente al año 2017 encuentra una explicación en el incremento de tráfico de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A., Andes Líneas Aéreas S.A. y Avian Líneas Aéreas S.A.

A continuación, se presenta la participación que tuvo esta terminal aérea en la FIR y en el total del mercado de cabotaje a lo largo de los años 2010 a 2020:

**Tabla 11. Participación en la FIR Ezeiza y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto Jorge Newbery**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	75,3%	44,4%
<b>2011</b>	82,0%	45,7%
<b>2012</b>	76,0%	44,5%
<b>2013</b>	75,6%	44,5%
<b>2014</b>	74,9%	44,0%
<b>2015</b>	74,2%	43,5%
<b>2016</b>	71,5%	42,4%
<b>2017</b>	71,4%	42,0%
<b>2018</b>	66,0%	38,8%
<b>2019</b>	62,1%	36,1%
<b>2020</b>	55,0%	31,5%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Del cuadro anterior puede observarse la concentración de tráfico que tiene esta terminal aérea en el total de la FIR promediando un 71% del total del tráfico de pasajeros transportados en la FIR Ezeiza entre los años 2010 a 2020. Aún así, se



visualiza una mayor estabilidad entre los años 2010-2015 respecto a 2016-2019. En este último período, se concreta la des-regionalización del aeropuerto a partir del año 2018 y la apertura del Aeropuerto de El Palomar y las nuevas conexiones interprovinciales sin pasar por Buenos Aires. Estas, son algunas de las causas que produjeron en conjunto una baja del -11,1% de la participación en el año 2019 respecto al 2015 siendo la mayor pérdida registrada de un 5,6% de la participación en 2018 contra 2017.

Respecto a la participación en el mercado de cabotaje, se ve una pérdida progresiva de la misma del orden del 8,4% entre el valor máximo del 44,5% (2012 y 2013) y mínimo del 36,1% (2019). Por su parte, el primer período, nos muestra una pérdida acumulada del 1% entre el año 2012 y el 2015 y de un 6,3% en el segundo período. Por último, es de destacar la mayor pérdida de participación interanual del 3,2% en el año 2018 respecto al año 2017.

#### AEROPUERTO INTERNACIONAL TENIENTE LUIS CANDELARIA

Este aeropuerto rionegrino, se encuentra distante a unos 13 kilómetros del centro de la ciudad a la que sirve, San Carlos de Bariloche. La provincia en que se encuentra emplazado, tiene una gran relevancia en la producción de frutas de pepita (peras y manzanas) a nivel nacional y un papel menor en el resto de las actividades agropecuarias y la explotación de hidrocarburos. En lo referente al turismo, se encuentra en el puesto número cuatro de los destinos turísticos más visitados de la República y tradicionalmente es uno de los destinos destacados en lo referente a los viajes de egresados. Además, este destino turístico se caracteriza por presentar mayor atractivo en el invierno, dado que la ciudad suele cubrirse con nieve, a diferencia del resto de las estaciones en las que la nieve sólo se aprecia en la cima de los cerros y montañas. El 98% del tráfico total de esta terminal a lo largo de los años en estudio correspondió a pasajeros domésticos mientras que los pasajeros internacionales representaron en 2% restante.

El aeródromo está bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionado a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. siendo sus códigos de identificación los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: BAR.
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): BRC.
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAZS.

A lo largo de los años 2010 a 2020, operaron un total de once aerolíneas comerciales. Seguidamente se presenta una tabla que resume el tráfico anualizado de pasajeros de las mismas:

**Tabla 12. Tráfico de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de San Carlos de Bariloche**

Año	Aerolíneas Argentinas	LATAM	Austral	Flybondi	Andes	Jet SMART	Norwegian	LADE	Sol/Flyest	Avian	Grupo LASA	Total pasajeros
2010	73.423	145.688	129.347	-	3.602	-	-	1.278	0	524	-	353.862
2011	26.945	60.598	49.209	-	3.613	-	-	392	0	0	-	140.757
2012	101.575	136.480	47.691	-	0	-	-	685	20	0	-	286.451
2013	173.978	158.513	48.948	-	266	-	-	897	402	0	-	383.004
2014	235.935	161.091	13.349	-	65	-	-	740	200	0	-	411.380
2015	235.817	145.372	10.703	-	28.081	-	-	184	10	0	-	420.167
2016	306.059	196.279	12.874	-	32.482	-	-	316	0	0	-	548.010
2017	310.373	209.431	47.022	-	34.262	-	-	611	0	0	-	601.699
2018	303.822	225.010	50.246	87.755	63.839	-	2.153	0	0	0	48	732.873
2019	355.066	247.480	44.986	138.082	17.251	52.072	56.330	0	0	0	-	911.267
2020	95.453	50.727	9.136	36.048	2.031	25.163	17.875	0	0	0	-	236.433
<b>TOTALES</b>	2.218.446	1.736.669	463.511	261.885	185.492	77.235	76.358	5.103	632	524	48	5.025.903

Fuente: ANAC

El Grupo Aerolíneas Argentinas ofreció conexiones entre la terminal aérea de Bariloche y las correspondientes a Aeroparque, Ezeiza, Rosario, Calafate (en los meses de primavera y verano), Córdoba (desde diciembre de 2017) y Viedma (en 2016 y 2017). En el caso de LATAM Airlines Argentina S.A., conectó Bariloche con Aeroparque, Ezeiza (desde junio de 2018) y ocasionalmente con Tucumán. En el caso de FB Líneas Aéreas S.A. y Jet SMART Airlines Argentina S.A. conectaron Bariloche

con El Palomar, Córdoba y Mendoza. En el caso de Andes Líneas Aéreas S.A. conectó Bariloche con Aeroparque en forma regular desde junio de 2017 y por motivo del convenio con Travel Rock realizó viajes estudiantiles operando en una serie de aeropuertos en forma no regular. Por último, Norwegian Air Argentina S.A., conectó Bariloche con Aeroparque. Las restantes aerolíneas, presentaron un tráfico ocasional.

Comparando el tráfico de pasajeros registrado en 2010 en relación al registrado en el año 2019, Aerolíneas Argentinas S.A., incrementó su tráfico en un 384% haciéndolo de manera paulatina. Andes Líneas Aéreas S.A., fue la segunda aerolínea que más creció, principalmente gracias a los viajes de egresados y a la concesión de nuevas rutas a Bariloche. La tercera aerolínea en incrementar su tráfico fue LATAM Airlines Argentina S.A., creciendo un 70% a lo largo de los años, aunque en forma más acentuada en el segundo período. Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., por el contrario decreció en un 65% aunque ello se debe a que en 2010 transportó casi 130 mil pasajeros y luego pasó a unos 50 mil pasajeros en el 2011 bajando luego a unos 10 mil en 2015 y más tarde subiendo nuevamente hasta cifras cercanas a los 50 mil pasajeros. Este aeropuerto, acogió a los tres nuevos transportistas económicos a partir del año 2018, quienes transportaron unos 336 mil pasajeros entre 2018 y 2019. Las restantes aerolíneas tuvieron una participación marginal.

**Tabla 13. Tráfico de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de San Carlos de Bariloche según períodos**

Aerolínea	Puesto del aeropuerto en su red de destinos	Pasajeros transportados 2010-2019	Pasajeros transportados 2016-2019	Pasajeros transportados 2020	Pasajeros transportados
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Tercero	847.673	1.2754.320	95.453	2.218.446
<b>LATAM</b>	Tercero	807.742	878.200	50.727	1.736.669
<b>Austral</b>	Décimo cuarto	299.247	155.128	9.136	463.511
<b>Flybondi</b>	Tercero	-	225.837	36.048	261.885
<b>Andes</b>	Quinto	35.627	147.834	2.031	185.492
<b>Jet SMART</b>	Quinto	-	52.072	25.163	77.235
<b>Norwegian</b>	Quinto	-	58.483	17.875	76.538
<b>LADE</b>	Séptimo	4.176	927	0	5.103
<b>Flyest/Sol</b>	Décimo octavo	632	0	0	632

<b>Avian/Mac-air</b>	Séptimo	524	0	0	524
<b>LASA</b>	Tercero	-	48	0	48
<b>Total</b>	-	1.995.621	2.793.849	236.433	5.025.903

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

El primer aspecto apreciable, es que la mayoría de las aerolíneas, tienen a este destino entre los siete primeros de su red de rutas, y el segundo es que sólo las dos primeras aerolíneas superan el millón de pasajeros transportados a lo largo de los años 2010-2020, concentrando el 79% del tráfico de pasajeros. Por otra parte, únicamente Aerolíneas Argentinas S.A. y Andes Líneas Aéreas S.A. han incrementado su participación en el segundo período respecto al primero, mientras que LATAM Airlines Argentina S.A., Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. y LADE han visto una reducción de la misma. Es de destacar el incremento en términos porcentuales de participación de Andes Líneas Aéreas S.A, quien aumentó cuatro veces su tráfico en el segundo período.

Aerolíneas Argentinas S.A., aumentó en un 50% su participación en detrimento de Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. que contrajo su demanda transportando un 93% menos de pasajeros en el segundo período respecto al primero; también, nos encontramos a LATAM Airlines Argentina S.A. que redujo levemente su participación en un 9%. En lo referente a los transportistas económicos, FB Líneas Aéreas S.A. concentró un 8% de la demanda mientras que Jet SMART Airlines Argentina S.A. y Norwegian Air Argentina S.A. un 2% cada una, lo cual las ubica en el cuarto, sexto y séptimo lugar respectivamente en términos de tráfico de pasajeros en esta terminal aérea.

Respecto al total de tráfico registrado entre los años 2010 a 2020, este último año concentró el 5% de la demanda, mientras que en el primer y segundo período representaron el 40% y 55% respectivamente. Es apreciable el efecto de las cenizas volcánicas en el primer período y el incremento de la demanda en el segundo período.

Se presenta seguidamente los pasajeros transportados en este aeropuerto a lo largo de los años 2010 a 2020:

**Tabla 14. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de San Carlos de Bariloche**

Años												
Meses	2010	2011*	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
Enero	64.040	70.990	9.699	73.765	76.617	56.416	105.213	124.243	134.682	164.969	179.656	1.060.290
Febrero	59.421	54.706	32.251	67.716	68.446	65.741	96.112	103.103	115.498	133.322	167.238	963.554
Marzo	54.693	51.308	36.465	55.398	59.149	68.161	81.356	91.464	106.885	124.323	83.053	812.255
Abril	43.834	48.484	38.660	46.642	47.515	48.727	51.176	67.000	87.329	98.440	47	577.854
Mayo	40.119	38.343	30.364	36.766	44.833	36.640	47.861	54.326	71.791	92.536	42	493.621
Junio	44.941	4.029	39.454	50.605	51.922	35.259	56.125	69.644	80.383	116.383	93	548.838
Julio	86.494	224	80.061	92.273	105.137	122.893	139.670	159.873	200.732	238.955	111	1.226.423
Agosto	85.176	43	76.663	92.076	116.662	134.476	150.986	176.434	199.018	237.403	71	1.269.008
Septiembre	66.132	1.224	64.975	67.576	71.832	98.085	115.108	128.461	164.768	176.398	126	954.685
Octubre	49.632	68	48.891	52.460	60.732	54.149	94.969	98.137	122.156	138.712	621	720.527
Noviembre	46.913	0	53.011	60.440	56.513	57.282	84.271	92.334	112.331	137.597	4.422	705.474
Diciembre	56.091	78	58.592	61.017	48.044	65.661	93.633	100.203	130.812	151.203	34.308	799.642
<b>Total general</b>	<b>697.486</b>	<b>269.497</b>	<b>569.086</b>	<b>756.734</b>	<b>807.402</b>	<b>843.490</b>	<b>1.116.480</b>	<b>1.265.222</b>	<b>1.526.385</b>	<b>1.810.601</b>	<b>469.788</b>	<b>10.132.171</b>

Fuente: ANAC.

\*Nota 1: El aeropuerto vio afectada su operación a causa de las cenizas volcánicas desde junio del año 2011 hasta fines de dicho año, sumado que hasta mediados de enero 2012 se efectuaron obras.

La tabla anterior, permite concluir en lo siguiente:

- A lo largo de los años 2010 a 2019, el comportamiento del tráfico en esta terminal aérea presentó picos de tráfico de pasajeros en los meses de julio a septiembre, fue estable en los meses de octubre a diciembre y descendente entre los meses de enero a junio.
- En el año 2020, el 91,5% de la demanda se concentró en los primeros tres meses del año, mientras que el 8,4% se concentró en los meses de octubre a diciembre y el 0,1% restante entre los meses de abril a septiembre.

- El crecimiento del tráfico de pasajeros es permanente a lo largo del período analizado, con la excepción de los años 2011, 2012 y 2020 por los motivos antes enunciados.
- El crecimiento acumulado entre los años 2010 al 2019 fue de un 160%, equivalente a poco más de 1,1 millón de pasajeros más transportados en 2019 en comparación con 2010. Al promediar todos los registros de los años en cuestión, se evidenció una tasa de crecimiento promedio interanual del 19,9%.
- El crecimiento acumulado para el primer período fue de un 21%, correspondiente a unos 146 mil pasajeros más transportados en 2015 respecto a 2010. El crecimiento promedio interanual fue del 18,8%, mientras que si excluimos los años 2011 y 2012, el mismo fue del orden del 14,7%.
- El período 2016-2019 registró un acumulado del 115%, lo que significó unos 967 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con 2015. El crecimiento promedio interanual fue del 21,2% para este segundo período.
- El crecimiento de tráfico de pasajeros registrado en el primer período en comparación con el del segundo período es casi siete veces mayor al del primer período, siendo el caso más sobresaliente tanto dentro de la FIR Ezeiza como considerando todos los aeropuertos en análisis. Esto se debe en gran parte al aumento de la oferta hacia y desde la terminal aérea.
- En el primer período se transportaron 3,9 millones de pasajeros, mientras que en el segundo período 5,7 millones de pasajeros, casi 1,8 millones más de pasajeros transportados en el segundo período en comparación con el primero.

A continuación, se presenta la comparativa entre las tasas de crecimiento interanual del aeropuerto y de la FIR Ezeiza.

**Tabla 15. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto de San Carlos de Bariloche y del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-

<b>2011</b>	-61,4%	-6,6%
<b>2012</b>	111,2%	16,6%
<b>2013</b>	33,0%	10,9%
<b>2014</b>	6,7%	9,5%
<b>2015</b>	4,5%	13,0%
<b>2016</b>	32,4%	5,7%
<b>2017</b>	13,3%	15,8%
<b>2018</b>	20,6%	12,7%
<b>2019</b>	18,6%	12,8%
<b>2020</b>	-74,1%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

El dato llamativo es el alto porcentaje de crecimiento que se presentó entre los años 2016 a 2019 con tasas de entre el 13% y 32%, explicado no solo por el ingreso de nuevos explotadores al mercado sino también por el incremento de la oferta de las aerolíneas que ya operaban a este destino. Por otra parte, también el año 2013, se destaca por presentar la mayor tasa de crecimiento porcentual interanual. Dadas las distorsiones del año 2011 y las bajas tasas de crecimiento de los años 2014 y 2015 se observa una marcada diferencia entre períodos en términos de crecimiento porcentual interanual.

Al realizar la comparación con las tasas promedio de cabotaje, el año 2013, 2016, 2018 y 2019 reflejan registros mayores en esta terminal aérea, mientras que en oposición, los años 2014 y 2015 presentan tasas de crecimientos inferiores a las del mercado. Se presenta seguidamente los porcentajes de participación de esta terminal aérea en el total de la FIR analizada y en el total de cabotaje:

**Tabla 16. Participación en la FIR Ezeiza y en el mercado de cabotaje del Aeropuerto de San Carlos de Bariloche**

<b>Año</b>	<b>Participación en</b>	<b>Participación en</b>
------------	-------------------------	-------------------------

	<b>la FIR</b>	<b>el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	8,6%	5,1%
<b>2011</b>	3,8%	2,1%
<b>2012</b>	6,5%	3,8%
<b>2013</b>	7,8%	4,6%
<b>2014</b>	7,6%	4,4%
<b>2015</b>	7,0%	4,1%
<b>2016</b>	8,7%	5,1%
<b>2017</b>	8,5%	5,0%
<b>2018</b>	9,1%	5,4%
<b>2019</b>	9,7%	5,6%
<b>2020</b>	11,4%	6,5%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Esta terminal aérea es la segunda en términos de participación en la FIR, con un promedio del 8,1% de participación en el tráfico de pasajeros durante los años 2010 a 2020, oscilando entre el máximo registrado del 9,7% en 2019 y el mínimo registrado del 3,8% en 2011 por motivo de las cenizas volcánicas. Aún a pesar de esta diferencia entre la máxima y la mínima participación, se mantuvo estable el comportamiento del tráfico. Además, se evidencia un salto del 1,7% en 2016 en comparativa con 2015. En lo referente a su participación en el mercado, es la cuarta en términos de tráfico respecto al total de cabotaje con un promedio de 4,1%, tomando el valor máximo en 2019 (5,6%) y el mínimo en 2013 (3,8%), aumentando en un 68% su participación (sin considerar los años 2011 y 2012). Sumado a ello, el primer período mostró una tendencia decreciente mientras que el segundo una tendencia creciente, con un salto del 1% en 2016 vs 2015. Puede observarse como a lo largo de los años 2010-2019, el crecimiento porcentual de la participación de esta terminal aérea en la FIR y el total de cabotaje es constante y más acentuado entre los años 2016-2019.



## AEROPUERTO INTERNACIONAL “MINISTRO PISTARINI”

Ubicado en la ciudad de Ezeiza, Buenos Aires, a unos 35 kilómetros de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, es la principal terminal aérea en lo que refiere al tráfico internacional de pasajeros, ya que concentró casi  $\frac{3}{4}$  partes del total de este tipo de tráfico entre los años 2010-2020. Asimismo, como veremos, el tráfico doméstico de esta terminal representó un promedio del 7%, mientras que el 93% restante correspondió a tráfico internacional. En consecuencia, parte del tráfico de pasajeros domésticos probablemente es un aspecto relacionado a estos, dado que funciona como trasbordo a los pasajeros extranjeros para hacer turismo dentro del país y para nativos para hacer turismo en el exterior. Tal como se señaló en el análisis del Aeroparque Jorge Newbery, se encuentra ubicado en la provincia número uno en términos de destino turístico de la Argentina. En lo que respecta a lo operativo, absorbió la mayoría de las operaciones de Aeroparque durante el mes de noviembre de 2010 y a partir de agosto de 2020 por motivos de obras y los vuelos regionales de Aeroparque entre el año 2018 y 2019 como consecuencia de la des-regionalización de dicho aeropuerto mediante la Resolución E 476/2017 de la ANAC. No obstante a ello, el crecimiento de pasajeros de cabotaje fue significativo.

El aeropuerto pertenece al SNA y se encuentra concesionado a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza aérea Argentina: EZE
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): EZE
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAEZ

A lo largo de los años 2010 a 2020, operaron un total de diez aerolíneas comerciales cuyo tráfico de pasajeros se presenta en la siguiente tabla.

**Tabla 17. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Ezeiza**

Año	Aerolíneas Argentinas	Austral	LATAM	Flybondi	Andes	Jet SMART	Avian	Norwegian	Flyest/Sol	American Jet	Totales pasajeros
2010	93.014	92.374	69.435	-	1.478	0	209	-	0	0	256.510
2011	79.444	46.713	328	-	1.921	0	0	-	0	0	128.406
2012	151.043	57.999	16.381	-	2.446	0	0	-	68	0	227.937
2013	165.514	56.678	10.893	-	1.466	0	0	-	0	0	234.551
2014	219.402	42.181	4.834	-	901	0	0	-	15	0	267.333
2015	269.264	55.662	12.045	-	850	0	0	-	0	0	337.821
2016	261.123	145.497	9.818	-	2.080	0	0	-	0	0	418.518
2017	204.561	184.503	11.016	-	517	0	0	-	0	0	400.597
2018	196.533	200.293	37.129	3.691	2.730	0	0	0	0	0	440.376
2019	337.823	151.039	77.969	7.728	810	2.079	0	331	0	0	577.779
2020	187.000	57.076	19.672	9.428	0	10.632	0	0	0	42	283.850
<b>TOTALES</b>	2.164.721	1.090.015	269.520	20.847	15.199	12.711	209	331	83	42	3.573.678

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas S.A. y LATAM Airlines Argentina S.A., fueron las principales operadoras de vuelos comerciales regulares domésticos. La primera de ellas llegó a conectar quince destinos: Córdoba, Mendoza, Rosario, Bariloche, Puerto Iguazú, Calafate, Ushuaia, Salta, Mar del Plata, Río Grande, Trelew, Tucumán, Resistencia (en 2019 fue por motivo de la escala técnica del vuelo entre Ezeiza y Punta Cana), Comodoro Rivadavia y San Juan. En el caso de LATAM Airlines Argentina S.A., operó hacia Bariloche, Puerto Iguazú y Calafate.

En esta terminal aérea Aerolíneas Argentinas S.A. incrementó su tráfico de pasajeros en un 263% en 2019 en comparativa con 2010. Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., por su parte creció un 64% aunque se mantuvo estable en el primer período y luego incrementó significativamente su tráfico de pasajeros en el segundo período. LATAM Airlines Argentina S.A., si bien creció sólo un 12% en 2019 respecto a 2010 conviene resaltar que entre 2011 y 2017 registró muy poco tráfico de pasajeros. En el caso de Andes Líneas Aéreas S.A., esta aerolínea probablemente haya operado vuelos no regulares. Los transportistas económicos registraron tráfico probablemente como consecuencia de desvíos, dado que esta terminal aérea no se encontraba en sus

planos a excepción de los últimos meses del año 2020, obligadas a operar desde este aeropuerto por el cierre de El Palomar como aeropuerto comercial. El resto de las aerolíneas, no presentaron un tráfico relevante.

**Tabla 18. Tráfico de pasajeros de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Ezeiza según períodos**

Aerolínea	Puesto del aeropuerto en su red de destinos	Pasajeros transportados 2010-2015	Pasajeros transportados 2016-2019	Pasajeros transportados 2020	Pasajeros transportados
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Cuarto	977.681	1.000.040	187.000	2.164.721
<b>Austral</b>	Cuarto	351.607	681.332	57.076	1.090.015
<b>LATAM</b>	Décimo tercero	114.065	136.085	19.672	269.520
<b>Flybondi</b>	Décimo quinto	-	11.419	9.428	20.847
<b>Andes</b>	Décimo segundo	9.062	6.137	0	15.199
<b>Jet SMART</b>	Décimo	-	2.079	10.632	12.711
<b>Avian/Macair Jet*</b>	Octavo	209	0	0	209
<b>Norwegian</b>	Décimo primero	-	331	0	331
<b>Flyest**</b>	Vigésimo cuarto	83	0	0	83
<b>American Jet</b>	Sexto	0	0	42	42
<b>Total</b>	-	1.452.707	1.837.423	283.850	3.573.980

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Del cuadro anterior, resulta llamativa la concentración del 91% del tráfico de este aeropuerto en sólo dos aerolíneas: Aerolíneas Argentinas S.A y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. Esta particularidad, puede deberse a los códigos compartidos<sup>148</sup> que estas dos aerolíneas tienen con los transportistas de bandera extranjera. De esta forma, ambas, superaron el millón de pasajeros transportados entre los años 2010-2020. LATAM Airlines Argentina S.A., fue la única aerolínea de las restantes que presenta una participación superior al 1%. Por otra parte, Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. fue la aerolínea que más incrementó su tráfico en el

<sup>148</sup> Los códigos compartidos son acuerdos entre dos o más aerolíneas a los fines de beneficiarse mutuamente de las rutas que cada aerolínea opera en su respectivo país de bandera, de manera que una puede comercializar los destinos de la otra y viceversa y ofrecer una mayor cantidad de destinos al pasajero entre otros beneficios.

segundo período, con una cifra de 94% de aumento, lo cual puede atribuirse en parte a la apertura del Corredor Atlántico en el año 2017. LATAM Airlines Argentina S.A. y Aerolíneas Argentinas S.A., también crecieron pero a una tasa del 19% y 2% respectivamente. Por el contrario, Andes Líneas Aéreas S.A. se contrajo en un 32% en el segundo período respecto al primero, aunque debemos recordar que los registros de tráfico, probablemente correspondan en sus totalidad a pasajeros no regulares.

Del total del tráfico de pasajeros, los años comprendidos entre 2010 a 2015 concentraron el 41% de la demanda mientras que los años comprendidos entre el 2016 y 2019 el 51% de la demanda. El último año en estudio, representó un 8% del total.

Seguidamente, se presenta el tráfico de pasajeros de cabotaje de esta terminal aérea.

**Tabla 19. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Ezeiza**

Mes	Año											Total general
	2010*	2011*	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020***	
<b>Enero</b>	18.559	32.067	43.621	55.944	52.895	65.979	90.791	97.821	103.377	86.901	100.150	748.105
<b>Febrero</b>	17.910	35.433	43.804	49.536	48.997	50.387	83.594	81.521	90.994	83.205	92.301	677.682
<b>Marzo</b>	10.320	31.063	45.657	32.080	47.931	49.191	84.137	69.073	90.251	88.142	58.293	606.138
<b>Abril</b>	3.633	20.581	20.290	26.961	47.467	39.183	70.794	51.535	64.758	99.177	127	444.506
<b>Mayo</b>	6.224	19.296	19.375	24.208	39.633	31.818	54.563	44.335	55.808	92.462	110	387.832
<b>Junio</b>	3.771	12.196	34.716	28.456	34.585	31.697	54.978	44.632	52.568	95.580	153	393.332
<b>Julio</b>	11.971	22.210	45.406	44.530	49.086	64.499	81.520	68.289	74.014	108.629	1.224	571.378
<b>Agosto</b>	5.360	18.596	39.327	38.763	53.115	67.923	71.847	68.193	65.184	103.824	1.172	533.304
<b>Septiembre</b>	3.918	15.133	44.071	36.082	39.311	57.387	63.512	72.870	73.827	94.889	1.386	502.386
<b>Octubre</b>	6.171	22.636	45.812	44.079	48.601	59.883	67.437	76.782	86.717	108.288	7.348	573.574
<b>Noviembre</b>	402.806*	29.652	49.624	51.831	55.909	76.667	66.568	82.900	78.869	97.273	50.932	1.043.031
<b>Diciembre</b>	40.240	24.808	55.051	56.998	52.381	82.306	75.839	99.453	84.273	97.240	130.866	799.455
<b>Total general</b>	530.883	283.671	486.754	489.468	569.911	676.920	865.580	857.404	920.640	1.155.610	400.478	7.280.903

Fuente: ANAC.

\*Nota 1: Ezeiza absorbió gran parte el tráfico de pasajeros del Aeropuerto Jorge Newbery durante el mes de noviembre del año 2010, producto del cierre de dicha terminal aérea.

\*\*Nota 2: Esta terminal aérea se vio afectada por las cenizas volcánicas.

\*\*\*Nota 3: Desde agosto del año 2020, volvió a constituirse como alternativa por las obras en la terminal aérea porteña.

De la tabla precedente se puede visualizar lo siguiente:

- A lo largo de los años, el tráfico de pasajeros mostró un comportamiento similar a una “W” presentando un tráfico descendente entre los meses de enero a junio, luego un leve crecimiento en julio seguido de un descenso entre agosto y septiembre y finalmente un crecimiento entre octubre y diciembre.
- El crecimiento acumulado entre los años 2010-2019 correspondió a un 118%, equivalente a unos casi 625 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparación con el año 2010, un dato bastante significativo y central si lo consideramos como un aeropuerto de trasbordo para los turistas foráneos. Promediando todos los registros de variación interanual entre 2010 a 2019, la tasa de crecimiento interanual promedio fue del 13,4%. Debemos considerar que de no haberse dado el desvío de los vuelos de Aeroparque hacia esta terminal en 2010, el crecimiento hubiera sido notablemente mayor.
- En el año 2020, del total del tráfico el 56,5% se concentró en los meses de enero a marzo mientras que a causa del cierre de Aeroparque por obras entre los meses de agosto a diciembre concentró el 43,2% de la demanda. De esta forma, sólo el 0,3% correspondió a los meses de abril a julio.
- El período 2010-2015 alcanzó el 28% de crecimiento acumulado (equivalente a 146 mil pasajeros más transportados en 2015 vs 2010). Promedió un crecimiento interanual del 12,2%.
- El período 2016-2019 tomando como referencia el 2015 registra un 71% de crecimiento acumulado, lo que equivale a casi 479 mil pasajeros más

transportados en 2019 en comparativa con 2015. La tasa promedio de crecimiento interanual fue del 15,0%.

- El tráfico de pasajeros en el segundo período (3,8 millones de pasajeros) fue un 52% mayor al registrado en los años 2010-2015 (3 millones de pasajeros), lo cual puede deberse en parte a la des-regionalización de Aeroparque y al incremento de la oferta desde/hacia esta terminal aérea. Cabe mencionar, que sin la distorsión de la absorción del tráfico de pasajeros en el año 2010 y los últimos meses de 2011 tras la erupción del volcán Puyehue - Cordón Caulle, el crecimiento acumulado durante el período 2010-2015 hubiera sido mayor al registrado.

Se presenta seguidamente la variación porcentual interanual registrada en esta terminal aérea y su comparación con las tasas promedio correspondientes al mercado de cabotaje:

**Tabla 20. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto de Ezeiza y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	-46,6%	-6,6%
<b>2012</b>	71,6%	16,6%
<b>2013</b>	0,6%	10,9%
<b>2014</b>	16,4%	9,5%
<b>2015</b>	18,8%	13,0%
<b>2016</b>	27,9%	5,7%
<b>2017</b>	-0,9%	15,8%
<b>2018</b>	7,4%	12,7%
<b>2019</b>	25,5%	12,8%

<b>2020</b>	-77,3%	-77,4%
-------------	--------	--------

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla anterior permite visualizar una variación interanual promedio de 13,7% entre los años 2012 a 2019, con un crecimiento de mayor magnitud en los años 2016 y 2019 en comparación con los demás años no distorsionados, lo cual resulta muy llamativo y es probable que se encuentre relacionado al tráfico internacional de este aeropuerto en dichos años como así también con los Acuerdos de Código Compartido. Asimismo, resulta destacado el crecimiento continuo con tasas de crecimiento de entre 15% y 30% interanual. En lo referente a la comparativa con el comportamiento del mercado de cabotaje, se observa que estuvo por debajo del promedio en los años 2011, 2013 y 2017 mientras que registraron tasas porcentuales de crecimiento interanuales mayores en los años restantes. Llama la atención que las tasas propias de la terminal y las del mercado presenten diferencias muy marcadas, siendo el año 2020, aunque distorsionado por la pandemia y el cierre de Aeroparque el que marca cierta paridad en las tasas.

**Tabla 21. Participación en la FIR Ezeiza y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Ezeiza**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	6,6%	3,9%
<b>2011</b>	4,0%	2,2%
<b>2012</b>	5,6%	3,3%
<b>2013</b>	5,0%	2,9%
<b>2014</b>	5,3%	3,1%
<b>2015</b>	5,6%	3,3%
<b>2016</b>	6,7%	4,0%
<b>2017</b>	5,8%	3,4%

<b>2018</b>	5,5%	3,2%
<b>2019</b>	6,2%	3,6%
<b>2020</b>	9,8%	5,6%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Del análisis de la tabla precedente, puede observarse un promedio de participación del 5,6%. Excluyendo los valores distorsionados, se registraron valores entre el mínimo del 5,0% en 2013 y el máximo del 6,7% en 2016, consolidándose como la quinta terminal de importancia de la FIR con un comportamiento estable a lo largo de los años 2010-2020. Asimismo, respecto a la participación en el mercado de cabotaje, la misma tomó valores entre el mínimo del 2,9% (2013) y el máximo del 4,0% (2016), por lo que presentó un promedio del 3,8%, ubicándose en el octavo lugar en el mercado de cabotaje.

## AEROPUERTO INTERNACIONAL PRESIDENTE PERÓN

Esta terminal aérea patagónica dista unos seis kilómetros del centro de la ciudad a la que sirve, Neuquén, provincia homónima. El 99% del tráfico total de esta terminal fue doméstico, correspondiendo el 1% restante a tráfico internacional.

La provincia en la que se encuentra inserto, se encuentra en el puesto número nueve en lo que respecta al ranking de destinos turísticos más visitados del país. Es una provincia muy pujante en lo que respecta al sector energético tanto en el sector de hidrocarburos como en la generación de energía hidroeléctrica, eólica y térmica, en este último caso para abastecer a otras provincias. Por otra parte, al igual que en la provincia limítrofe de Río Negro, la producción de frutas de pepita (pera y manzana) es una actividad importante para la provincia. En lo que refiere al turismo, la ciudad capital de Neuquén cuenta con el denominado turismo paleontológico, la ruta del vino, circuitos turísticos, ferias, miradores, senderismo y balnearios entre las actividades más destacadas.



Se encuentra bajo la órbita del SNA y está concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: NEU
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): NQN
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAZN

Este aeropuerto, contó con la operación de once empresas aerocomerciales, cuyo tráfico de pasajeros se resume a continuación:

**Tabla 22. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Neuquén**

Año	Aerolíneas Argentinas	LATAM	Austral	Flybondi	Jet SMART	Norwegian	LADE	Sol/Flyest	Andes	American Jet	LASA	Total
2010	16.228	86.787	101.456	-	-	-	42	3.367	164	0	-	208.044
2011	19.845	85.690	55.551	-	-	-	120	4.237	0	0	-	165.443
2012	66.419	120.880	60.307	-	-	-	244	3.578	0	0	-	251.428
2013	99.175	102.388	50.735	-	-	-	14	2.126	0	3	-	254.441
2014	162.117	124.306	32.398	-	-	-	26	1.012	94	0	-	319.953
2015	188.854	134.892	23.963	-	-	-	13	2.272	757	0	-	350.751
2016	217.840	136.293	17.717	-	-	-	106	328	0	0	-	372.284
2017	245.217	119.441	56.743	-	-	-	413	0	212	63	-	422.089
2018	277.291	122.305	60.143	23.749	-	3.437	-	0	0	48	202	487.175
2019	283.011	124.401	55.292	44.262	46.488	35.184	-	0	305	0	-	588.943
2020	57.806	19.761	8.591	8.757	19.041	7.713	-	20	0	0	-	121.689
<b>TOTALES</b>	1.633.803	1.177.144	522.896	76.768	65.529	46.334	978	16.940	1.532	114	202	3.542.240

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas, conectó Neuquén con las terminales aéreas de Aeroparque, Comodoro Rivadavia, Mendoza, Córdoba (desde abril de 2017) y en algunas ocasiones Bahía Blanca. LATAM Airlines Argentina S.A. y Norwegian Air Argentina S.A. conectaron únicamente con Aeroparque. FB Líneas Aéreas S.A. con El Palomar y Córdoba y Jet SMART Airlines Argentina S.A. con El Palomar, Salta, Mendoza, Córdoba y Rosario.

Al finalizar el año 2019, el tráfico de pasajeros de dicho año comparado con el de 2010, registra para el caso de Aerolíneas Argentinas S.A., un crecimiento del 1.644%. Esta cifra tan alta encuentra su explicación en el incremento de la oferta, destacándose entre ellas la apertura de “El Corredor Petrolero” en el año 2012; además, en todos los años crece significativamente el tráfico. Para el caso de LATAM Airlines Argentina S.A., la tasa de crecimiento fue del 43%, siendo los años 2015 y 2016 los que registraron mayor tráfico, y en el caso de Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., la misma se contrajo su tráfico en un 46%. Pasando a las restantes aerolíneas, todos los transportistas económicos desembarcaron en esta terminal aérea teniendo números de tráfico de pasajeros muy cercanos entre ellas en el año 2019. SOL Líneas Aéreas S.A. presentó un tráfico menor, aunque debemos recordar que operaba con aeronaves con capacidad de 35 pasajeros.

**Tabla 23. Tráfico de pasajeros de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Neuquén según períodos**

Aerolínea	Puesto del aeropuerto en su red de destinos	Pasajeros transportados 2010-2015	Pasajeros transportados 2016-2019	Pasajeros transportados 2020	Pasajeros transportados
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Noveno	552.638	1.023.359	57.806	1.633.803
<b>LATAM</b>	Séptimo	654.943	502.440	19.761	1.177.144
<b>Austral</b>	Decimoprimer	324.410	189.895	8.591	522.896
<b>Flybondi</b>	Décimo	-	68.011	8.757	76.768
<b>Jet SMART</b>	Sexto	-	46.448	19.041	65.529
<b>Norwegian</b>	Séptimo	-	38.621	7.713	46.334
<b>LADE</b>	Décimo	459	519	0	978
<b>Flyest/Sol</b>	Séptimo	16.592	328	20	16.940
<b>Andes</b>	Vigesimotercero	1.015	517	0	1.532
<b>American Jet</b>	Tercero	3	111	0	114
<b>LASA</b>	Primero	-	202	0	202
<b>Total</b>	-	1.550.060	1.870.491	121.689	3.542.240

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Es destacada, nuevamente, la concentración de la demanda en tres aerolíneas que aglutinan un 94% de la participación en el tráfico del aeropuerto a lo largo de los años 2010 a 2020. No obstante, solo dos de las tres aerolíneas, superaron el millón de pasajeros transportados a lo largo de dichos años. También, puede observarse que el 5% del tráfico fue captado por los transportistas económicos, a la vez que en entre los años 2016-2019 significaron un 8% del tráfico. Llevando el análisis al primer y segundo período, Aerolíneas Argentinas S.A., registró un crecimiento del 85% del tráfico entre los años 2016 a 2019 en comparativa con los años 2010 a 2015. Esta situación resultó opuesta en el caso de Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., que decreció un 41% y en el caso de LATAM Airlines Argentina S.A. que decreció un 23%.

Respecto al total del tráfico registrado, el 44% se concentra entre los años 2010 a 2015, el 53% entre los años 2016 a 2019 y el restante 3% en el año 2020.

Se presenta a continuación el tráfico de pasajeros de este aeródromo a lo largo de los años 2010 a 2020.

**Tabla 24. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Neuquén**

Año												
Mes	2010	2011*	2012	2013*	2014	2015	2016	2017***	2018	2019	2020	Total general
Enero	29.642	35.376	45.945	7.710	45.577	52.396	54.079	61.877	65.291	82.661	90.245	570.799
Febrero	30.524	34.478	32.911	4.776	43.586	49.474	52.988	53.995	60.029	78.440	83.587	524.7888
Marzo	39.501	40.678	42.873	47.190	52.230	59.180	60.715	67.503	79.770	90.391	51.962	631.933
Abril	38.780	40.716	39.021	47.237	50.385	45.268	57.499	66.723	80.610	87.211	280	553.730
Mayo	39.498	40.534	40.417	48.596	55.552	56.719	59.137	71.130	82.046	103.451	283	597363
Junio	35.179	4.879	38.458	46.662	50.559	55.064	55.466	66.444	71.255	100.321	354	524.641
Julio	39.925	0	44.814	54.136	57.529	67.808	68.246	82.538	96.908	116.976	513	629.393
Agosto	40.414	10.110	44.589	52.682	57.725	64.384	67.355	73.979	89.587	107.925	608	609.358
Septiembre	42.143	29.982	44.665	53.711	59.382	63.570	67.019	79.712	86.074	102.873	572	621.703
Octubre	40.961	34.407	48.812	55.860	62.614	65.752	68.367	78.204	95.694	105.505	1.531	657.707
Noviembre	32.366	34.387	49.205	56.164	62.816	64.220	70.999	78.554	85.679	102.282	6.532	643.204
Diciembre	38.101	44.126	49.158	55.787	62.983	67.500	69.524	70.623	88.646	99.415	16.132	661.995
<b>Total general</b>	<b>447.034</b>	<b>349.673</b>	<b>520.868</b>	<b>530.511</b>	<b>660.938</b>	<b>711.335</b>	<b>751.394</b>	<b>851.282</b>	<b>981.589</b>	<b>1.177.451</b>	<b>252.599</b>	<b>7.234.674</b>

Fuente: ANAC.

\*Nota 1: A causa de las cenizas volcánicas, este aeropuerto se vio afectado por las mismas entre los meses de junio a septiembre de 2011.

\*\*Nota 2: Por motivos de obra en la parte aeronáutica del aeropuerto, el mismo se encontró cerrado cuarenta y un días entre el mes de enero y febrero de 2013. El tráfico fue desviado al aeropuerto de Chapelco.

Resulta evidente el crecimiento continuo de esta terminal aérea a lo largo del período analizado, por supuesto con la excepción del año 2011 y 2020. Se destacan a continuación los aspectos más importantes:

- Esta terminal aérea presenta un tráfico caracterizado por ser uno de los más estables a lo largo de todos los meses. El mayor tráfico de pasajeros se registró entre los meses comprendidos entre julio a diciembre, mientras que la temporada de menor demanda correspondió a los meses comprendidos entre enero a junio.
- El crecimiento acumulado desde 2010 hasta finales de 2019 fue de 163%, equivalente a unos 730 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparativa a 2010. De esta manera, promediando todas las tasas de variación interanual de los años en cuestión, registró un crecimiento interanual promedio del 12,8%.
- Por su parte, el primer período registró un 59% de crecimiento acumulado (264 mil pasajeros más en 2015 vs 2010). La tasa de crecimiento interanual promedio fue del 12,2%
- Para el período 2016-2019, se evidencia un crecimiento acumulado de 65% (466 mil pasajeros más en 2019 vs 2015), con un 13,5% de tasa de crecimiento promedio.
- En términos de crecimiento de pasajeros a lo largo del segundo período se incrementó en 466 mil pasajeros la demanda contra 264 mil pasajeros en el primer período.
- Considerando la sumatoria del tráfico registrado en cada período, en el primero de ellos se transportaron unos 3,2 millones de pasajeros mientras que en el segundo casi 3,8 millones de pasajeros, con lo cual el tráfico en el segundo período fue un 17% mayor.

La variación porcentual interanual de crecimiento en comparativa con las tasas del mercado de cabotaje se presenta en la siguiente tabla:

**Tabla 25. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto de Neuquén y del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	-21,8%	-6,6%
<b>2012</b>	49,0%	16,6%
<b>2013</b>	1,9%	10,9%
<b>2014</b>	24,6%	9,5%
<b>2015</b>	7,6%	13,0%
<b>2016</b>	5,6%	5,7%
<b>2017</b>	13,3%	15,8%
<b>2018</b>	15,3%	12,7%
<b>2019</b>	20,0%	12,8%
<b>2020</b>	-78,5%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

El análisis del cuadro anterior muestra el crecimiento positivo y libre de distorsiones de esta terminal aérea entre los años 2015 a 2019, siendo las tasas del segundo período permanentemente crecientes. En comparativa con el promedio de cabotaje, las tasas del aeropuerto distan de ellas, mostrando comportamientos antagónicos a excepción del año 2016, en el que difieren sólo por una décima. Es notable que el Corredor Petrolero, que une los aeropuertos de Córdoba, Mendoza, Neuquén y Comodoro Rivadavia ha contribuido en parte a incrementar el tráfico de pasajeros. Asimismo, entre 2017 y 2019 las cifras también resultan muy buenas dada una mayor oferta e incorporación de los tres nuevos transportistas económicos.

A continuación se presenta la participación porcentual de esta terminal aérea en el total de la FIR y en el total de cabotaje:

**Tabla 26. Participación en la FIR Ezeiza y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Neuquén**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	5,5%	3,3%
<b>2011</b>	4,9%	2,7%
<b>2012</b>	5,9%	8,6%
<b>2013</b>	5,4%	3,2%
<b>2014</b>	6,2%	3,6%
<b>2015</b>	5,9%	3,5%
<b>2016</b>	5,8%	3,4%
<b>2017</b>	5,8%	3,4%
<b>2018</b>	5,9%	3,5%
<b>2019</b>	6,3%	3,7%
<b>2020</b>	6,2%	3,5%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La participación de la terminal neuquina en el tráfico de pasajeros de la FIR presenta un promedio de 5,8%, con tasas de participación superiores a tal promedio en 2012, 2013, 2015 y entre 2018 a 2020. Asimismo, presenta una leve mejora de la participación en el segundo período en comparativa con el primero. Estos aspectos, la ubican en el puesto número cuatro en términos de pasajeros transportados en esta FIR. Por otro lado, la participación en el total del mercado de cabotaje arroja un promedio durante todo el período analizado de 3,9%. Los valores porcentuales de cada año reflejan leves crecimientos y decrecimientos de décimas en torno a dicho valor a

excepción del año 2011. Se encuentra en el octavo lugar entre los cuarenta y un aeropuertos analizados.

## AEROPUERTO “COMANDANTE ESPORA”

Esta terminal aérea bahiense, se encuentra emplazada en la localidad de Grünbein distante a unos doce kilómetros del centro de la ciudad de Bahía Blanca, Buenos Aires. Una de las particularidades de este Aeropuerto es que es de carácter civil y militar situándose la base aeronaval Comandante Espora en ella. A lo largo de los años 2010-2020 se ha caracterizado por ser un aeropuerto con operaciones casi exclusivamente domésticas, a excepción de 168 pasajeros internacionales. Es una ciudad donde confluyen infraestructuras de transporte aéreo, fluvial, y terrestre y viario, lo cual la hace una ciudad importante para el desarrollo económico, principalmente en la industria petroquímica, agraria e industrial. En lo que refiere al turismo, cuenta con circuitos en torno al casco histórico de la ciudad en los que se recorre la misma para develar su riqueza arquitectónica, histórica, deportiva y cultural. Asimismo, también cuenta con numerosos parques, paseos, una reserva municipal y la posibilidad de realizar vuelos turísticos desde el Aeroclub de la ciudad.

A diferencia de los anteriores aeropuertos no se encuentra concesionado, sino que está bajo la administración de la empresa Aeropuerto de Bahía Blanca S.A. Pertenece al SNA y sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: BCA
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): BHI
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAZB

Las empresas aerocomerciales que operaron a lo largo de los años 2010 a 2020 fueron ocho y a continuación se presenta una tabla con los datos de tráfico de cada transportador:

**Tabla 27. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Bahía Blanca**

<b>Año</b>	<b>Aerolíneas Argentinas</b>	<b>Austral</b>	<b>LATAM</b>	<b>Flybondi</b>	<b>Sol/Flyest</b>	<b>Andes</b>	<b>LADE</b>	<b>LASA</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	32.979	10.557	0	-	0	0	0	-	43.536
<b>2011</b>	8.391	31.897	26.925	-	55	0	312	-	67.580
<b>2012</b>	4.741	49.270	57.483	-	590	0	114	-	112.198
<b>2013</b>	31.815	40.272	62.094	-	90	0	0	-	134.271
<b>2014</b>	58.972	26.127	25.450	-	49	111	19	-	110.728
<b>2015</b>	89.045	7.898	43.457	-	108	162	0	-	140.670
<b>2016</b>	67.088	39.358	43.458	-	0	203	0	-	150.107
<b>2017</b>	63.929	94.508	37.580	-	0	312	0	-	196.329
<b>2018</b>	71.329	111.844	10.128	8.393	0	364	0	14	202.072
<b>2019</b>	75.799	81.056	0	8.522	0	0	0	-	165.377
<b>2020</b>	15.089	13.448	0	0	0	0	0	-	28.537
<b>TOTALES</b>	<b>519.177</b>	<b>506.235</b>	<b>306.575</b>	<b>16.915</b>	<b>892</b>	<b>1.152</b>	<b>445</b>	<b>14</b>	<b>1.351.405</b>

Fuente: ANAC.

Esta terminal aérea conectó con las de Aeroparque y con Mar del Plata, Trelew y Ushuaia desde abril del año 2017 y en algunas ocasiones con Neuquén, Bariloche y Córdoba mediante el Grupo Aerolíneas Argentinas. Asimismo LATAM Airlines Argentina S.A. conectó Bahía Blanca con Aeroparque. Por último, FB Líneas Aéreas S.A. entre junio de 2018 y el mismo mes de 2019 conectó este aeropuerto con El Palomar.

Aerolíneas Argentinas S.A. el 2019 con un incremento de tráfico del 130% en comparación con 2010, aunque el tráfico tuvo un comportamiento más bien oscilatorio con las cifras de tráfico más altas desde 2014 en adelante. Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., por su parte creció un 668% lo cual se debe a que el tráfico de pasajeros fue muy menor en 2010; asimismo, presentó sus mejores registro de tráfico en el segundo período. LATAM Airlines Argentina S.A. al igual que Aerolíneas Argentinas S.A., registró un comportamiento oscilatorio de su tráfico con las mejores



cifras en los años 2012 y 2013; comparando el tráfico de 2019 contra el de 2011 decreció un 62% su tráfico.

**Tabla 28. Tráfico de pasajeros de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Bahía Blanca según períodos**

Aerolínea	Puesto del aeropuerto en su red de destinos	Pasajeros transportados 2010-2015	Pasajeros transportados 2016-2019	Pasajeros transportados 2020	Pasajeros transportados
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Decimosexto	225.943	278.145	15.089	519.577
<b>Austral</b>	Decimosegundo	166.021	326.766	13.448	506.235
<b>LATAM</b>	Decimosegundo	215.409	91.166	0	306.575
<b>Flybondi</b>	Decimosexto	-	16.915	0	16.915
<b>Flyest/Sol</b>	Decimosexto	892	0	0	892
<b>Andes</b>	Vigesimosexto	273	879	0	1.152
<b>LADE</b>	Decimoprimerio	445	0	0	445
<b>LASA</b>	Sexto	-	14	0	14
<b>Total</b>	-	624.683	714.213	28.557	1.351.405

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla anterior, nos permite evidenciar que el 75% de la demanda es explicada por El Grupo Aerolíneas Argentinas S.A. Por su parte, LATAM Airlines Argentina S.A. concentró poco más de la quinta parte de la demanda total de pasajeros. Sumando estas tres aerolíneas, el 97% del tráfico se explica por los servicios aéreos de este trío de empresas. Un análisis más profundo evidencia la pérdida de tráfico del orden del 58% de LATAM Airlines Argentinas S.A. comparando el primer y segundo período a causa de que la misma dejó de operar a este destino en junio de 2018. En oposición, Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. creció un 97% y Aerolíneas Argentinas S.A. un 23%, en parte debido al Corredor Petrolero. Por otra parte, es de destacar la operación de un solo transportista económico, FB Líneas Aéreas S.A., quien dejó de operar por motivos de rentabilidad la ruta “El Palomar-Bahía Blanca” en junio de 2019, exactamente un año después de inaugurar los vuelos a este destino. Las restantes aerolíneas presentaron un tráfico marginal.

Del total del tráfico de pasajeros entre el 2010 al 2020, el primer período representó un 45% del total, el segundo período el 53% del total y el año 2020 un 2%. A continuación se presenta una tabla que resume el comportamiento del tráfico de pasajeros durante los años en estudio:

**Tabla 29. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Bahía Blanca**

Año												
Mes	2010	2011	2012*	2013	2014**	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
Enero	5.628	6.215	14.327	18.702	11.508	18.384	20.832	23.640	32.414	26.618	21.535	199.803
Febrero	7.165	8.006	14.984	18.250	17.207	18.892	21.180	23.475	28.273	25.948	19.668	203.068
Marzo	9.605	9.572	19.233	24.065	22.317	22.837	24.506	29.724	35.555	31.686	11.437	240.537
Abril	9.790	11.020	18.951	22.616	22.543	23.357	23.902	32.062	37.933	31.020	18	233.212
Mayo	8.343	17.986	20.050	25.226	24.109	25.150	24.802	34.636	39.520	33.802	9	253.633
Junio	5.246	5.907	17.910	23.200	21.328	24.078	23.533	33.270	33.846	28.335	13	216.666
Julio	4.949	7.801	21.281	23.815	19.057	24.983	25.506	36.290	41.092	29.372	42	234.188
Agosto	5.655	16.977	18.388	24.213	16.966	25.936	25.619	34.741	34.585	27.213	74	230.367
Septiembre	10.365	6.956	20.360	23.264	19.691	27.091	26.651	37.229	30.255	24.687	195	226.744
Octubre	9.815	13.646	22.401	25.672	18.993	29.586	29.985	37.405	34.228	24.981	312	247.024
Noviembre	5.213	15.585	22.168	25.993	18.819	27.534	28.762	37.748	27.595	22.238	1.488	233.143
Diciembre	7.505	17.607	22.368	24.563	17.339	27.372	27.161	33.126	29.711	22.755	2.969	232.476
<b>Total general</b>	<b>89.279</b>	<b>137.278</b>	<b>232.421</b>	<b>279.579</b>	<b>229.877</b>	<b>295.200</b>	<b>302.439</b>	<b>393.346</b>	<b>405.007</b>	<b>328.655</b>	<b>57.780</b>	<b>2.750.861</b>

Fuente: Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)

\*Nota 1: En el año 2012, se habilitó el nuevo balizamiento nocturno del aeropuerto, lo cual permitió ampliar el horario de operación del mismo.

\*\*Nota 2: A causa de obras en la parte aeronáutica, esta terminal aérea registró una merma en las cifras de enero de 2014.

De la tabla anterior podemos concluir en lo siguiente:

- A lo largo de los años 2010-2019, el tráfico de pasajeros fue estable a lo largo de todos los meses de cada año, con lo cual esta terminal no presenta una estacionalidad marcada.

- El crecimiento acumulado entre los años 2010-2019 corresponde a un 268%, lo cual equivale a unos 239 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con 2010. Al promediar las tasas de variación interanual correspondientes a los años del primer y segundo período, la tasa de crecimiento promedio interanual fue del 19%.
- Llevando el análisis al primer período, vemos un 231% de crecimiento acumulado, equivalente a casi 206 mil pasajeros más transportados en 2015 vs 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue de un 30,8%.
- Un escenario diferente se evidencia al analizar el segundo período (2016-2019), donde se observa un crecimiento acumulado de tan solo 11%, correspondiente a unos 33 mil pasajeros más transportados en 2019 vs 2015. Es destacable el crecimiento interanual del año 2017 a causa del Corredor Atlántico. La tasa promedio de crecimiento interanual fue de un 4,2%.
- Resulta muy marcada la diferencia de crecimiento de tráfico entre los dos primeros períodos siendo la del primero 6 veces mayor que la del segundo, resultando de esta manera el aeropuerto con mayor crecimiento en términos porcentuales en el primer período tanto dentro de la FIR como entre los cuarenta y un aeropuertos.
- Considerando la sumatoria de pasajeros transportados en el primer y segundo período, en el primero de ellos se transportaron casi 1,3 millones de pasajeros mientras que en el segundo poco más de 1,4 millones de pasajeros, una diferencia del 13% a favor del segundo período.

Pasaremos ahora a presentar y analizar las variaciones porcentuales interanuales que registra esta terminal aérea en comparación con las tasas de cabotaje:

**Tabla 30. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto de Bahía Blanca y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-

<b>2011</b>	53,8%	-6,6%
<b>2012</b>	69,3%	16,6%
<b>2013</b>	20,3%	10,9%
<b>2014</b>	-17,8%	9,5%
<b>2015</b>	28,4%	13,0%
<b>2016</b>	2,5%	5,7%
<b>2017</b>	30,1%	15,8%
<b>2018</b>	3,0%	12,7%
<b>2019</b>	-18,9%	12,8%
<b>2020</b>	-82,4%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Resulta llamativo al analizar lo exorbitante y volátil de las tasas del cuadro que antecede. El grado de crecimiento que se observa en los años 2011 y 2013 es muy marcado (en 2012 duplica en tráfico registrado en 2010), así como las bajas tasas de crecimiento en los años 2016 y 2018, el decrecimiento del 2019 y el salto cuantitativo que se observa en el año 2017. Parte de ese crecimiento puede explicarse a partir del incremento de la oferta hacia otros destinos. No obstante a ello, el crecimiento del año 2018 se encuentra entre los casos no distorsionados con más bajo crecimiento para dicho año. En comparativa con las tasas del mercado de cabotaje, no guarda ningún comportamiento común a excepción del bajo crecimiento del año 2016.

Veamos ahora cual es la participación de este aeropuerto en el tráfico de pasajeros en la FIR y el mercado de cabotaje:

**Tabla 31. Participación en la FIR Ezeiza y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Bahía Blanca**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el total cabotaje</b>
<b>2010</b>	1,1%	0,6%

<b>2011</b>	1,9%	1,1%
<b>2012</b>	2,7%	3,8%
<b>2013</b>	2,9%	1,7%
<b>2014</b>	2,2%	1,3%
<b>2015</b>	2,5%	1,4%
<b>2016</b>	2,3%	1,4%
<b>2017</b>	2,7%	1,6%
<b>2018</b>	2,4%	1,4%
<b>2019</b>	1,8%	1,0%
<b>2020</b>	1,4%	0,8%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Del cuadro anterior, se evidencia una participación promedio en la FIR del orden del 2,2%, lo cual la ubica en el sexto lugar, en la mitad del ranking de la Región. Se destacan fluctuaciones por encima y debajo de dicho valor en todos los años, aunque con los valores máximos registrados en el primer período (1,1% en 2010 y 2,9 en el 2013). Asimismo, se destacan años de crecimiento de participación seguidos de caídas y luego, nuevamente crecimientos. Al finalizar el segundo período, la participación creció un 0,7% en comparación con 2010. Respecto a la participación en el total del mercado, la misma presenta un promedio del 1,5%, con valores que oscilan entre el mínimo del 0,7% (2010) y el máximo del 1,7% (2013), por lo que entre estos años, la participación crece un 142%. Aún así, finaliza el 2019 con una participación un 0,3% mayor a la registrada en el año 2010.

#### AEROPUERTO INTERNACIONAL “EL PALOMAR”

Situado en la provincia de Buenos Aires, segundo destino turístico de la Nación, el aeropuerto comenzó a operar regularmente como aeropuerto comercial desde el mes de febrero de 2018. En tiempos anteriores a dicho año, era una terminal aérea de uso militar y solo por motivo de las obras en el año 2010, efectuadas en el Aeropuerto Jorge

Newbery, se lo utilizó como aeropuerto alternativo. Se encuentra localizado a unos dieciocho kilómetros de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires dentro de la localidad bonaerense de El Palomar.

La característica diferenciadora de esta terminal es que fue utilizada exclusivamente por dos de los tres transportistas económicos: primero FB Líneas Aéreas S.A. a partir de febrero de 2018 y luego se suma Jet SMART Airlines Argentina S.A. en abril de 2019. Un dato de color es que en esta terminal aérea, la filial chilena de Jet SMART inició operaciones en diciembre de 2018, es decir, antes que la filial argentina de la aerolínea transnacional, tras la entrada en vigencia de la Resolución N° 864/2018 (con fecha 13 de noviembre de 2018) de la ANAC que habilita a “El Palomar” como Aeropuerto Internacional. A lo largo de los años 2018-2020 se transportaron en total casi 2,8 millones de pasajeros, de los cuales el 91% (2,5 millones de pasajeros) fueron domésticos mientras que el 9% restante (unos 250 mil pasajeros) fueron internacionales.

El aeródromo fue integrado mediante el Decreto N° 1092/2017<sup>149</sup> al SNA y se encuentra concesionado a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza aérea Argentina: PAL
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): EPA
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SADP

FB Líneas Aéreas S.A., registró casi 334 mil pasajeros transportados en 2018, 501 mil pasajeros en 2019 y 115 mil pasajeros en el año 2020, totalizando de esta manera casi 951 mil pasajeros. Jet SMART Airlines Argentina S.A., por su parte, transportó a casi 162 mil pasajeros en 2019 y casi 72 mil pasajeros en 2020, totalizando casi 234 mil pasajeros. Estas cifras, nos arrojan una participación mayoritaria de FB Líneas Aéreas S.A. del orden del 84% y del 16% de Jet SMART Airlines Argentina S.A., aunque esto se debe a que la segunda inició operaciones 15 meses después de la primera.

---

<sup>149</sup> Texto completo de la norma disponible en la siguiente dirección web <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/305000-309999/305110/norma.htm>

Desde esta terminal aérea, FB Líneas Aéreas S.A. conectó trece destinos. Conectó El Palomar con las ciudades de Bariloche, Córdoba y Neuquén desde febrero de 2018, con Tucumán y Mendoza desde marzo del mismo año, desde abril con Corrientes y Jujuy, desde mayo con Posadas, desde junio con Salta y Bahía Blanca, desde junio con Puerto Iguazú y Santiago del Estero y con Trelew de 2019.

Jet SMART Airlines Argentina S.A., conectó ocho destinos: desde abril de 2019 conectó con Mendoza, Córdoba, Salta y Neuquén, desde marzo con Bariloche y Neuquén, desde junio con Puerto Iguazú y desde noviembre con Ushuaia.

A continuación se presenta el tráfico de pasajeros a partir de la puesta en operatividad comercial del mismo:

**Tabla 32. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto El Palomar**

<b>Año</b>				
<b>Mes</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>Total general</b>
<b>Enero</b>	0	101.964	155.065	257.029
<b>Febrero</b>	7.852	95.005	148.834	251.691
<b>Marzo</b>	19.243	95.290	65.149	179.682
<b>Abril</b>	31.999	103.430	0	135.429
<b>Mayo</b>	56.228	116.008	239	172.475
<b>Junio</b>	55.845	118.457	7	174.309
<b>Julio</b>	79.610	157.872	391	237.873
<b>Agosto</b>	70.724	153.839	331	224.894
<b>Septiembre</b>	82.891	132.892	156	215.939
<b>Octubre</b>	90.308	143.602	26	233.936
<b>Noviembre</b>	87.122	116.222	24	203.368
<b>Diciembre</b>	77.077	146.626	0	223.703
<b>Total general</b>	658.899	1.481.207	370.222	2.510.328

Fuente: ANAC.

\*Nota: Se ha iniciado la presentación de pasajeros transportados por este aeropuerto desde que comenzó a operar vuelos comerciales regulares en el mes de febrero de 2018.

El único dato destacable de esta terminal aérea es que en dos años haya superado holgadamente los 2 millones de pasajeros embarcados y desembarcados. Se presenta seguidamente la variación interanual de pasajeros transportados y su comparativa con la variación interanual de cabotaje:

**Tabla 33. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto El Palomar y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2018</b>	-	12,7%
<b>2019</b>	124,8%	12,8%
<b>2020</b>	-75%	-55,2%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC

La apertura del aeropuerto en 2018 y la pandemia Covid-19 en 2020 imposibilitan un análisis global. En consecuencia, lo único destacable es la duplicación de pasajeros transportados en 2019 respecto a 2018 explicada por el hecho de que en 2018 sólo se encontraba operando FB Líneas Aéreas S.A. y por la quita de la tarifa máxima (2018) y la flexibilización de la tarifa de referencia (2019) pero también por motivos atribuibles a la puesta en operación escalonada de las rutas concesionadas a estas nuevas aerolíneas, tal como sucede con cualquier nueva aerolínea que inicia operaciones. Se presenta asimismo, la participación relativa en la FIR y el mercado de cabotaje:



**Tabla 34. Participación en la FIR Ezeiza y en el total del mercado del Aeropuerto El Palomar**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2018</b>	3,9%	2,3%
<b>2019</b>	7,9%	4,6%
<b>2020</b>	9,6%	5,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

El dato destacable es la rapidez con la que absorbió un porcentaje significativo de participación en la Región, ubicándose en el sexto lugar con una participación promedio del 5,9%. Al mismo tiempo se ubica en el décimo cuarto puesto entre los cuarenta y un aeropuertos analizados, según la participación en el total de cabotaje, promediando un 3,5%.

#### AEROPUERTO INTERNACIONAL ASTOR PIAZZOLLA

El aeropuerto se encuentra ubicado en la localidad de Parque Cañeta, distante a unos nueve kilómetros de la ciudad balnearia de Mar del Plata, provincia de Buenos Aires. Conviene mencionar que a este destino turístico se puede llegar con vehículo particular, en colectivo, en tren y en avión entre otros. El tráfico doméstico de esta terminal aérea a lo largo de los años en estudio representó el 99,9% (casi 2,2 millones de pasajeros) del tráfico total del aeropuerto, correspondiéndole el 0,1% restante (1.549 pasajeros) a los pasajeros internacionales. El principal y más característico atractivo turístico de la ciudad resultan los balnearios con los que cuenta y los deportes acuáticos. Por otra parte, también se destacan su oferta gastronómica, sus centros recreativos y centros comerciales.

El aeródromo se encuentra dentro del SNA y se encuentra concesionado a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: MDP
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): MDQ
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAZM

A lo largo de los años en estudio, operaron ocho empresas aerocomerciales, cuyo tráfico de pasajeros se presenta seguidamente:

**Tabla 35. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas en el Aeropuerto de Mar del Plata**

<b>Año</b>	<b>Austral</b>	<b>Aerolíneas Argentinas</b>	<b>Avian</b>	<b>Sol/Flyest</b>	<b>LADE</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	28.283	16.206	0	6.050	4.435	54.974
<b>2011</b>	34.598	8.509	0	1.745	2.328	47.180
<b>2012</b>	40.776	6.766	0	3.006	2.629	53.177
<b>2013</b>	35.337	18.894	0	4.987	2.523	61.741
<b>2014</b>	39.741	14.383	0	7.253	2.008	63.385
<b>2015</b>	47.305	30.601	0	10.071	1.295	89.272
<b>2016</b>	59.539	33.551	0	373	1.458	94.921
<b>2017</b>	114.799	12.520	2.725	0	1.713	131.757
<b>2018</b>	147.160	12.577	56.822	45	0	216.604
<b>2019</b>	153.784	19.542	14.483	324	0	188.133
<b>2020</b>	40.615	16.052	0	0	0	56.667
<b>TOTALES</b>	<b>741.937</b>	<b>189.601</b>	<b>74.030</b>	<b>33.854</b>	<b>18.389</b>	<b>1.057.811</b>

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas S.A. conectó Mar del Plata con Aeroparque, Con Viedma y Santa Rosa entre julio de 2015 y marzo de 2016, con Córdoba, Tucumán, Mendoza y Rosario en los meses de verano, con Ezeiza y Bahía Blanca desde abril de 2017. Asimismo, la conexión con Córdoba fue permanente a partir de septiembre de 2018. Avian Líneas Aéreas S.A. conectó con Aeroparque desde noviembre de 2017 al igual que lo hizo SOL Líneas Aéreas S.A. en años anteriores.

El tráfico de pasajeros en 2019 en comparación con el del año 2010, en el caso de Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. registró un crecimiento del 444%, atribuido principalmente a la apertura del Corredor Atlántico en 2017; no obstante, el tráfico de esta aerolínea fue creciendo año a año en forma positiva. En el caso de Aerolíneas Argentinas S.A., el crecimiento fue del 21%, aunque los mayores registros de tráfico los tuvo en los años 2015 y 2016. Avian Líneas Aéreas S.A., por su parte, fue la segunda aerolínea con mayor tráfico en 2018, aunque este hito fue opacado por el cese de operaciones de la aerolínea al año siguiente. SOL Líneas Aéreas S.A., por su parte, tuvo un tráfico creciente entre 2011 a 2015 y en 2016 dejó de volar. El resto de las empresas tuvieron una participación marginal.

**Tabla 36. Tráfico de pasajeros de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Mar del Plata según períodos**

Aerolínea	Puesto del aeropuerto en su red de destinos	Pasajeros transportados 2010-2015	Pasajeros transportados 2016-2019	Pasajeros transportados 2020	Pasajeros transportados
<b>Austral</b>	Octavo	226.040	475.282	40.615	741.937
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Vigésimosegundo	95.359	78.190	16.052	189.601
<b>Avian</b>	Segundo	0	74.030	0	74.030
<b>Flyest/Sol</b>	Quinto	33.112	742	0	33.854
<b>LADE</b>	Cuarto	15.218	3.171	0	18.389
<b>Andes</b>	Decimoprimerero	701	16.687	0	17.388
<b>LATAM</b>	Vigésimoquinto	268	0	0	268
<b>LASA</b>	Segundo	-	154	0	154
<b>American Jet</b>	Octavo	0	1	0	1
<b>Total</b>	-	370.698	648.257	56.667	1.075.622

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla precedente permite visualizar que una sola empresa concentra prácticamente el 70% de la demanda de este aeropuerto. Se destaca el caso de Avian Líneas Aéreas S.A., ocupando el tercer lugar siendo este su segundo destino más importante en términos de tráfico. Andes Líneas Aéreas S.A. y la mencionada Avian Líneas Aéreas S.A., por su parte, iniciaron sus operaciones regulares a fines del año

2017, teniendo la segunda un mayor éxito finalizando el segundo período con una diferencia de 4 mil pasajeros con Aerolíneas Argentinas S.A. Dos datos a destacar fueron que hubo un incremento del 75% del tráfico de esta terminal en el segundo período y que ningún transportista económico registró tráfico en esta terminal aérea. A continuación se presenta el tráfico de pasajeros de este aeródromo a lo largo de los años en estudio:

**Tabla 37. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Mar del Plata**

Año												
Mes	2010*	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
Enero	21.328	18.178	17.636	17.342	19.643	25.719	33.859	43.874	66.893	61.405	50.339	376.216
Febrero	17.283	15.089	13.916	14.398	17.055	21.111	26.823	36.910	54.372	49.679	41.610	308.246
Marzo	10.550	9.609	9.464	10.933	10.742	12.668	16.307	18.084	38.933	34.429	15.167	186.886
Abril	8.919	8.881	8.047	9.121	9.328	10.778	11.172	16.209	31.517	28.721	26	142.719
Mayo	7.888	7.370	7.625	9.454	9.475	10.085	10.444	16.053	31.112	25.833	3	135.342
Junio	7.639	2.220	5.890	8.660	7.262	8.558	9.635	15.882	28.354	22.146	21	116.267
Julio	6.311	2.660	6.934	8.199	7.194	10.445	12.128	19.054	33.524	24.130	15	130.594
Agosto	7.003	5.990	5.652	9.186	7.481	13.003	11.522	18.626	32.887	26.307	0	137.657
Septiembre	7.753	6.083	7.745	10.105	10.609	17.665	13.470	19.207	31.601	24.332	4	148.574
Octubre	8.354	7.154	8.924	10.157	11.311	16.696	12.493	19.268	33.914	23.793	124	152.188
Noviembre	1.584*	6.335	9.850	12.322	10.939	16.795	11.537	19.986	30.209	24.937	1.331	145.825
Diciembre	8.967	8.438	11.044	11.357	12.790	19.270	25.077	36.533	40.717	31.609	3.413	209.215
<b>Total general</b>	<b>113.579</b>	<b>98.007</b>	<b>112.727</b>	<b>131.234</b>	<b>133.829</b>	<b>182.793</b>	<b>194.467</b>	<b>279.686</b>	<b>454.033</b>	<b>377.321</b>	<b>112.053</b>	<b>2.189.729</b>

Fuente: ANAC.

\*Nota: Este aeropuerto se encontró parcialmente cerrado en el mes de noviembre de 2010.

Veamos algunos de los datos interesantes que arrojó el análisis de esta terminal aérea:

- El crecimiento acumulado entre los años 2010 al 2019 fue de un 232%, equivalentes a casi 264 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparativa

con 2010. Promediando las tasas de variación interanual del primer y segundo período, se registró una tasa de crecimiento promedio interanual del 16,9%.

- El crecimiento acumulado en el período 2010-2015, fue del orden del 61%, equivalentes a unos 69 mil pasajeros más transportados en 2015 vs 2010. La tasa promedio de crecimiento interanual fue de un 11,3%.
- El crecimiento acumulado para el período 2016-2019 corresponde a un 106%, equivalentes a casi 195 mil pasajeros más transportados en 2019 vs 2015. La tasa de crecimiento interanual promedio fue de un 23,9%.
- Comparando el incremento de tráfico de pasajeros del primer y segundo período, en este último el incremento fue un 181% mayor al del primer período (195 mil pasajeros vs. 69 pasajeros).
- Comparando el tráfico de pasajeros del primer y segundo período, en este último se transportaron 1,3 millones de pasajeros mientras que en el primer período 772 mil pasajeros, lo cual significó un 69% más de tráfico en el segundo período.

Se presenta seguidamente las tasas de variación interanual del aeropuerto en comparación con las tasas promedio del mercado de cabotaje:

**Tabla 38. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto de Mar del Plata y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	-13,7%	-6,6%
<b>2012</b>	15,0%	16,6%
<b>2013</b>	16,4%	10,9%
<b>2014</b>	1,7%	9,5%
<b>2015</b>	37,3%	13,0%
<b>2016</b>	6,1%	5,7%

<b>2017</b>	43,8%	15,8%
<b>2018</b>	62,5%	12,7%
<b>2019</b>	-16,9%	12,8%
<b>2020</b>	-71,6%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Al analizar las variaciones porcentuales interanuales del cuadro precedente se evidencian dos aspectos: el primero es que el aeropuerto presenta en 2018 uno de los registros de crecimiento interanual más altos de todo el mercado aerocomercial de cabotaje año en el que también logra duplicar el tráfico registrado dos años antes; y el segundo aspecto es que se registran tres crecimientos interanuales sumamente positivos, los cuales corresponden a 2015 (capitalizado por el Grupo Aerolíneas Argentinas), 2017 y 2018, siendo estos últimos capitalizados también por el Grupo Aerolíneas Argentinas y por Avian Líneas Aéreas S.A. La tasa del año 2018 fue extraordinariamente mayor en comparación a las tasas de cabotaje, guardando una diferencia de cinco veces con ella. Además hay que considerar que sólo operaron cinco aerolíneas y ningún transportista económico se sumó a esta terminal. Por otra parte, se registra una tasa de crecimiento interanual similar al mercado de cabotaje en el año 2016 y tasas menores al mercado en los años 2011, 2012, 2014 y 2019.

Se presenta seguidamente la participación del aeropuerto marplatense en la FIR Ezeiza y en el total de cabotaje:

**Tabla 39. Participación en la FIR Ezeiza y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Mar Del Plata**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación porcentual en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	1,4%	0,8%

<b>2011</b>	1,4%	0,8%
<b>2012</b>	1,3%	1,8%
<b>2013</b>	1,3%	0,8%
<b>2014</b>	1,3%	0,7%
<b>2015</b>	1,5%	0,9%
<b>2016</b>	1,5%	0,9%
<b>2017</b>	1,9%	1,1%
<b>2018</b>	2,7%	1,6%
<b>2019</b>	2,0%	1,2%
<b>2020</b>	2,7%	1,6%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

El cuadro precedente nos permite ver que esta terminal aérea tiene un promedio de participación en la FIR del orden del 1,6%, con valores que se ubican entre el 1,3% y el 2,7%. Esto la ubica en el séptimo lugar en la Región en términos de tráfico de pasajeros. Asimismo, ocupa el puesto número diecisiete entre los cuarenta y un aeropuertos analizados en esa investigación, con una participación promedio en el total del mercado del 1,1%, con valores que oscilan entre el 0,8% y el 1,8%. Tanto la participación en la FIR Ezeiza como en el total del mercado nos muestran que hubo una duplicación en la participación en el mercado.

#### AEROPUERTO INTERNACIONAL “MALVINAS ARGENTINAS”

Este aeropuerto santafecino, se encuentra ubicado a unos trece kilómetros de la ciudad de Rosario, capital de la provincia de Santa Fe. Esta provincia es una de las tres provincias con marcada participación en el sector agropecuario y automotriz y es la octava en términos de destino turístico de la República Argentina. Al igual que Ezeiza, la mayoría del tráfico que procesó a lo largo de los años 2010-2020 fue internacional, correspondiéndole el 52,4% del total, mientras que el porcentaje restante (47,6%) a tráfico doméstico.

La ciudad en la que se encuentra inserto el aeropuerto es la ciudad portuaria más importante en términos agrarios, ya que la mayoría de la carga de granos se exporta gracias al puerto de Rosario. Por otra parte, es una ciudad importante en términos industriales (maquinaria industrial y empresas carroceras y de la industria automotriz) y de servicios. En lo referente al turismo, la ciudad cuenta con riqueza arquitectónica, histórica, cultural y gastronómica entre otras.

Esta terminal está bajo la órbita del SNA y no se encuentra concesionada, siendo su administración potestad del gobierno provincial. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: ROS
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): ROS
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAAR

A lo largo de los años en estudio, se registró la operación de once transportistas aéreos, cuyo tráfico se presenta en la siguiente tabla:

**Tabla 40. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales del Aeropuerto de Rosario**

Año	Austral	Sol/Flyest	Aerolíneas Argentinas	Avian	Flybondi	Jet SMART	Andes	Norwegian	LATAM	American jet	LADE	Total
2010	0	30.545	8.558	0	-	-	0	-	0	0	20	39.123
2011	11.285	17.136	1.707	0	-	-	123	-	0	0	0	30.251
2012	32.065	15.825	264	0	-	-	0	-	0	0	0	48.154
2013	29.776	9.943	0	0	-	-	233	-	0	0	0	39.952
2014	42.542	13.578	1.226	0	-	-	546	-	275	0	0	58.167
2015	61.209	15.009	27.070	0	-	-	1.986	-	77	0	0	105.351
2016	76.356	445	35.796	0	-	-	2.670	-	0	0	0	115.267
2017	125.536	0	14.649	2.543	-	-	2.735	-	0	0	0	145.463
2018	143.385	0	1.149	31.243	-	-	2.415	-	0	0	0	178.192
2019	156.559	0	1.807	1.180	26.380	5.761	0	-	0	0	0	191.687
2020	27.144	0	2.261	0	6.280	8.225	0	543	0	42	0	44.495
<b>TOTAL</b>	<b>705.857</b>	<b>102.481</b>	<b>94.487</b>	<b>34.966</b>	<b>32.660</b>	<b>13.986</b>	<b>10.708</b>	<b>543</b>	<b>352</b>	<b>42</b>	<b>20</b>	<b>996.102</b>

Fuente: ANAC.



El Grupo Aerolíneas Argentinas, conectó Rosario con las terminales aéreas de Aeroparque, Córdoba, Ezeiza y Puerto Iguazú. Con Calafate entre marzo de 2015 e igual mes de 2017, con Mendoza desde julio del 2015, con Salta desde julio de 2016, con Bariloche desde diciembre de 2016 y en los meses de verano con Mar del Plata. Avian Líneas Aéreas S.A., por su parte, conectó con Aeroparque y la ciudad de Reconquista, FB Líneas Aéreas S.A. conectó temporalmente con las ciudades de Salta e Iguazú, Jet SMART Airlines Argentina S.A. conectó con las ciudades de Neuquén, Puerto Iguazú y Mendoza y SOL Líneas Aéreas S.A. conectó principalmente con Aeroparque.

En esta terminal aérea, el Grupo Aerolíneas Argentinas S.A. presentó conexión con nueve destinos domésticos, FB Líneas Aéreas S.A. y Jet SMART Airlines Argentina S.A. con tres destinos y Avian Líneas Aéreas S.A. con dos destinos.

Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. fue la aerolínea con mayores registros de tráfico de pasajeros, a tal punto que multiplicó por 14 su tráfico entre 2011 a 2019. Sol, por su parte, tuvo un rol significativo si consideramos el tipo de aeronave que operó, aunque como lo muestra la tabla, el tráfico tendió a decaer con los años. Aerolíneas Argentinas S.A., por su parte tuvo su mejor momento entre los años 2015 a 2017. Resalta Avian Líneas Aéreas S.A. en el año 2018 como la segunda aerolínea de mayor tráfico y FB Líneas Aéreas S.A. haciendo lo mismo en el año 2019. El resto de las aerolíneas tuvieron una participación menor, principalmente por operar vuelos no regulares, como el caso de Andes Líneas Aéreas S.A., y desvíos, como el caso de LATAM Airlines Argentina S.A.

**Tabla 41. Tráfico de pasajeros de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Rosario según períodos**

Aerolínea	Puesto del aeropuerto en su red de destinos	Pasajeros transportados 2010-2015	Pasajeros transportados 2016-2019	Pasajeros transportados 2020	Pasajeros transportados
Austral	Noveno	176.877	501.836	27.144	705.587
Flyest/Sol	Segundo	102.036	445	0	102.481
Aerolíneas	Vigesimoquinto	38.825	53.401	2.261	94.487

<b>Argentinas</b>					
<b>Avian</b>	Tercero	0	34.966	0	34.966
<b>Flybondi</b>	Decimotercero	-	26.380	6.280	32.660
<b>Jet SMART</b>	Noveno	-	5.761	8.225	13.986
<b>Andes</b>	Decimotercero	2.888	7.820	0	10.708
<b>Norwegian</b>	Décimo	-	-	543	543
<b>LATAM</b>	Vigésimo segundo	162	248	0	410
<b>American Jet</b>	Séptimo	0	0	42	42
<b>LADE</b>	Vigésimo	20	0	0	20
<b>Total</b>	-	320.808	630.857	44.495	996.160

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La empresa Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., fue la mayor operadora en términos de tráfico de pasajeros, concentrando el 71% de la demanda a lo largo de los años 2010-2019, seguida por SOL/Flyest Líneas Aéreas S.A. con el 10% y Aerolíneas Argentinas S.A. con el 9%. Asimismo, Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. fue la que más creció en el segundo período en comparación con el primero, incrementando su tráfico en un 84% mientras que Aerolíneas Argentinas S.A. creció un 37%. En el caso de SOL/Flyest Líneas Aéreas S.A., este fue su aeropuerto base de operaciones a pesar de ser su segundo destino con más tráfico de su red. Los transportistas económicos, por su parte, ocupan el quinto y sexto lugar en este caso, no siendo tan significativo su aporte de tráfico capitalizando el 4% (FB Líneas Aéreas S.A.) y el 1% Jet SMART Airlines Argentina S.A. En términos generales, el segundo período registró un incremento del 97% de tráfico en comparación con el primer período. A continuación, se presenta el tráfico de pasajeros de cabotaje durante los años 2010-2020.

**Tabla 42. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Rosario**

<b>Año</b>												
<b>Mes</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013*</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>Total general</b>
<b>Enero</b>	3.124	5.690	6.989	7.032	7.762	11.098	19.811	24.450	32.494	28.536	38.631	185.617
<b>Febrero</b>	3.226	5.815	6.475	7.296	8.087	10.052	16.764	23.746	28.857	25.870	31.560	167.748
<b>Marzo</b>	7.147	6.603	9.583	9.014	9.316	16.130	17.254	23.966	28.237	29.017	17.171	173.438

<b>Abril</b>	7.235	6.571	7.668	9.081	9.052	16.182	15.217	21.035	25.505	27.571	27	145.144
<b>Mayo</b>	6.926	5.908	8.182	11.858	9.247	16.311	14.569	19.930	25.981	32.930	38	151.880
<b>Junio</b>	6.693	2.915	8.605	8.691	8.915	13.897	13.531	19.985	26.327	30.298	12	139.869
<b>Julio</b>	6.263	3.790	7.944	7.697	8.435	19.499	23.702	29.076	35.389	35.306	6	177.107
<b>Agosto</b>	7.251	5.143	7.712	9.433	9.252	21.540	22.238	27.786	33.155	34.102	22	177.634
<b>Septiembre</b>	11.498	6.462	9.277	2.416*	10.234	21.380	22.081	25.540	29.550	33.249	10	171.697
<b>Octubre</b>	9.191	5.879	9.501	0*	12.232	21.311	23.348	25.261	31.802	35.212	64	173.801
<b>Noviembre</b>	4.677	4.713	9.378	1.163*	12.840	21.551	20.999	24.238	26.669	34.471	502	161.471
<b>Diciembre</b>	6.743	5.389	7.569	7.254	10.708	20.125	20.194	28.199	28.406	36.991	2.368	173.946
<b>Total general</b>	79.974	64.878	98.883	80.935	116.080	209.076	229.708	293.212	352.372	383.823	90.411	1.999.352

Fuente: ANAC.

\*Nota: El aeropuerto no se encontró operativo durante el día 10 de septiembre hasta el 24 de noviembre de 2013 por refacciones. Asimismo hubo cierres parciales durante los meses de enero, febrero y noviembre de 2010.

De la tabla anterior, y considerando las salvedades marcadas al pie de la misma, se han excluido del análisis los años 2010 y 2011 por motivos de distorsión estadística. Hecha esta salvedad, pueden vislumbrarse varios aspectos interesantes:

- El tráfico doméstico de esta terminal aérea, presentó mayores cifras de pasajeros en los meses de julio a diciembre, mientras que las cifras fueron menores entre los meses de enero a junio.
- El crecimiento acumulado entre 2010-2019 fue del 380%, equivalentes a unos casi 304 mil pasajeros más transportados en 2019 contra 2012, con una tasa de crecimiento promedio interanual del 31,7%. Debemos considerar que estas cifras en parte se deben a la merma de tráfico a causa de las obras en 2010
- El primer período, por su parte, se registró un 161% de crecimiento acumulado, equivalente a unos 129 mil pasajeros más transportados en 2015 en comparación con 2010, con una tasa de crecimiento promedio del 27,8%. Nuevamente, parte de la razón de este crecimiento se debe a la reducción del tráfico por motivo de las obras.

- El segundo período presentó un crecimiento del 84%, equivalentes a unos casi 175 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con 2015, con una tasa de crecimiento promedio del 16,7%.
- El crecimiento acumulado entre 2010-2019 es el cuarto en nivel de importancia descendente de la FIR Ezeiza.
- El incremento de pasajeros propio del primer y segundo período evidencia que en este último fue un 35% mayor en comparativa con el primer período, aunque ello se debe en parte a que los años 2010 y 2013 presentaron distorsión estadística.
- La sumatoria de tráfico entre los años 2010-2015 fue de casi 650 mil pasajeros transportados mientras que entre los años 2016-2019 fue de casi 1,3 millones de pasajeros, lo cual indica que hubo un 94% más de tráfico en el segundo período.

A continuación, se presenta la variación porcentual interanual del aeropuerto en comparación con las tasas que presentó el mercado de cabotaje:

**Tabla 43. Variación interanual de pasajeros transportados desde y hacia el Aeropuerto de Rosario**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	-18,9%	-6,6%
<b>2012</b>	52,4%	16,6%
<b>2013</b>	-18,2%	10,9%
<b>2014</b>	43,4%	9,5%
<b>2015</b>	80,0%	13,0%
<b>2016</b>	9,9%	5,7%
<b>2017</b>	27,6%	15,8%
<b>2018</b>	20,2%	12,7%

<b>2019</b>	8,9%	12,8%
<b>2020</b>	-77,2%	-55,2%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

El aumento de la oferta desde y hacia destinos internacionales y de cabotaje del aeropuerto constituye una de las explicaciones de la evolución del tráfico de pasajeros. Resulta muy destacado el crecimiento interanual del año 2015 contra el año 2014 y asimismo, salvo 2016 y 2019, el resto de las tasas de crecimiento no distorsionadas son superiores al 10% interanual, siendo uno de los tres casos en la Región con mayores tasas de crecimiento considerando los años 2010-2019. A continuación, se presenta la participación porcentual de esta terminal aérea en el total de la FIR Ezeiza y en el total de cabotaje:

**Tabla 44. Participación en la FIR Ezeiza y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Rosario**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el total de cabotaje</b>
<b>2010</b>	1,0%	0,6%
<b>2011</b>	0,9%	0,5%
<b>2012</b>	1,1%	1,6%
<b>2013</b>	0,8%	0,5%
<b>2014</b>	1,1%	0,6%
<b>2015</b>	1,7%	1,0%
<b>2016</b>	1,8%	1,1%
<b>2017</b>	2,0%	1,2%
<b>2018</b>	2,1%	1,2%
<b>2019</b>	2,1%	1,2%
<b>2020</b>	2,2%	1,3%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

De la tabla que precede, se evidencia una participación promedio del 1,5% en la FIR Ezeiza, con valores que oscilan entre el 0,9% y el 2,1%, duplicando así su participación en la FIR. A raíz de estos valores, ocupa el octavo lugar en lo que refiere al tráfico de pasajeros en la Región. En cuanto a su participación en el mercado de cabotaje, ostenta el puesto veinte en términos de tráfico con un promedio de participación del 0,9%, tomando valores entre el 0,5% y 1,2%, con lo cual la participación en el mercado de cabotaje se duplica, y además, se mantiene.

#### AEROPUERTO AVIADOR CARLOS CAMPOS

Esta terminal aérea, también conocida como “Aeropuerto de Chapelco” (dada la cercanía al cerro que lleva el mismo nombre), se encuentra distante a unos 22 kilómetros del municipio en el que se encuentra emplazado: San Martín de los Andes, Neuquén. Casi la totalidad del tráfico fue de carácter doméstico en los años en estudio a excepción de 127 pasajeros internacionales.

En el aeródromo, se encuentra una de las bases operativas del Servicio Nacional de Manejo del Fuego y en lo que respecta a destino turístico, la provincia ocupa el noveno lugar presentando una gran oferta de actividades en contacto con la naturaleza mediante actividades recreativas y deportivas así como recorridos por la ciudad y ofertas gastronómicas.

El aeropuerto pertenece al SNA y no se encuentra concesionado, siendo explotado por la provincia de Neuquén. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): CPC
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAZY

En este aeropuerto en particular, se registró la operación de cuatro empresas aerocomerciales, a saber: Aerolíneas Argentinas S.A., Austral Líneas Aéreas – Cielos

del Sur S.A., LADE y Grupo LASA S.R.L. Cada una de ellas transportó 297.316, 31.782, 69 y 21 pasajeros respectivamente. La única conexión regular que presentó este aeropuerto fue con el Aeroparque Metropolitano. Es de destacar que Aerolíneas Argentinas S.A. presentó un tráfico ascendente a lo largo de 2010-2019 incrementando un 814% su tráfico, mientras que Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. tuvo su mejor año en términos de tráfico en 2014 registrando tráfico descendente en los siguientes años. LADE y Grupo LASA S.R.L. han tenido una participación marginal en este aeropuerto. Asimismo, no ha operado ningún transportista económico. Se presenta a continuación el tráfico de pasajeros de la terminal aérea a lo largo de los años en estudio:

**Tabla 45. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Chapelco**

Año												
Mes	2010	2011*	2012	2013	2014	2015	2016	2017**	2018	2019	2020	Total General
Enero	2.063	1.882	20	1	6.521	7.781	9.068	9.752	15.643	14.652	12.123	79.506
Febrero	1.785	418	0	0	5.207	7.302	7.483	9.104	13.828	11.565	11.828	68.520
Marzo	2.014	2.314	0	993	4.224	5.163	5.153	0	11.750	11.019	5.748	48.378
Abril	1.415	1.526	0	0	2.536	3.425	3.718	2.951	8.140	8.545	9	32.265
Mayo	1.078	1.375	0	1.482	2.313	1.265	3.836	5.880	6.788	7.238	13	31.268
Junio	667	0	0	1.951	2.564	1.111	4.045	6.194	5.904	7.338	3	29.777
Julio	3.527	146	0	5.641	6.090	8.000	11.035	13.721	18.164	19.225	1	85.550
Agosto	346	745	0	6.756	7.599	8.135	11.611	17.921	21.298	22.677	13	100.215
Septiembre	952	7	0	1.947	4.028	4.292	6.072	11.647	12.211	13.215	23	54.394
Octubre	1.419	0	0	1.751	3.932	3.182	5.259	8.088	9.006	8.699	4	41.340
Noviembre	585	11	0	1.938	4.220	4.155	5.795	8.270	9.464	9.278	3	43.719
Diciembre	1.622	3	0	2.674	4.932	3.795	5.933	9.378	11.313	11.312	1.272	52.204
Total General	20.587	8.427	20	25.134	54.166	57.606	79.008	102.906	143.509	144.763	31.040	667.166

Fuente: ANAC.

\*Nota 1: El aeropuerto se vio afectado por la Erupción del volcán Puyehue-Cordón Caulle.

\*\*Nota 2: El aeropuerto se encontró cerrado por obras de repavimentación de pista entre los meses de marzo y las primeras semanas de abril del 2017. En este caso, el

Aeropuerto Teniente Luis Candelaria, de San Carlos de Bariloche actuó como alternativo.

La tabla precedente, nos permite resaltar los siguientes aspectos:

- Este aeropuerto presenta las mayores cifras de tráfico en los meses de julio y agosto seguida por los meses enero y febrero. En los restantes meses, las cifras son más bajas.
- El crecimiento acumulado entre el período 2010-2019, fue de un 603%, equivalentes a unos 124 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con 2010.
- El primer período se encuentra muy distorsionado a causa de las obras y a la ausencia de tráfico en gran parte del año 2012.
- Por su parte, para el segundo período, presentó un acumulado del 151%, equivalentes a unos 87 mil pasajeros transportados más en 2019 en comparativa con 2015. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del orden del 26,9%.
- En términos de crecimiento de tráfico de pasajeros, este fue un 135% mayor en el segundo período respecto al primero, aunque dicho valor es por motivos naturales y de cierre por obras.
- Entre los años 2010-2015 se transportaron unos 166 mil pasajeros mientras que en el segundo período unos 470 mil pasajeros.

Dadas las distorsiones presentes en el primer período, resulta inadecuado realizar un análisis de las tasas de crecimiento interanual. Aún así, es de destacar el crecimiento del tráfico en el trienio 2016-2018, con tasas de 37%, 30% y 40% respectivamente. Seguidamente, se presenta la participación en el tráfico de pasajeros de este aeropuerto en la FIR y en el total del mercado de cabotaje:



**Tabla 46. Participación en la FIR Ezeiza y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Chapelco**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el total mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	0,3%	0,1%
<b>2011</b>	0,1%	0,1%
<b>2012</b>	0,0%	0,0%
<b>2013</b>	0,3%	0,1%
<b>2014</b>	0,5%	0,3%
<b>2015</b>	0,5%	0,3%
<b>2016</b>	0,6%	0,4%
<b>2017</b>	0,7%	0,4%
<b>2018</b>	0,9%	0,5%
<b>2019</b>	0,8%	0,4%
<b>2020</b>	0,8%	0,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

De la tabla precedente, se puede apreciar que el promedio de participación de este aeropuerto en la FIR, es del orden del 0,5%, tomando valores que oscilan entre el 0,3% y el 0,9% (exceptuando el año 2011 y 2012) por lo que la participación se triplica. Estos valores, la ubican en el décimo puesto en la FIR en lo que respecta al tráfico de pasajeros. Por otra parte, la participación en el mercado de cabotaje, presenta un promedio de 0,3%, tomando valores que oscilan entre el 0,1% y el 0,5%, por lo que en términos porcentuales, es notorio su crecimiento en el mercado de cabotaje, aún cuando es muy pequeña su participación. Estas cifras, la ubican en el puesto número veintiocho entre los cuarenta y un aeropuertos en análisis.

AEROPUERTO DE “SAUCE VIEJO”

Esta terminal aérea se encuentra en la localidad santafesina de Sauce Viejo a unos diecisiete kilómetros de la ciudad de Rosario, capital de la provincia del mismo nombre. A lo largo de los años 2010-2020, registró 654 mil pasajeros domésticos y unos 718 pasajeros internacionales.

Este aeropuerto no está concesionado, sino que se encuentra administrado por el gobierno provincial y bajo la órbita del SNA. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: SVO
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): SFN
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAAV

El aeropuerto, contó con la operación de cinco empresas comerciales. El tráfico de pasajeros de cada una se presenta a continuación:

**Tabla 47. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Sauce Viejo**

<b>Año</b>	<b>Austral</b>	<b>Sol/Flyest</b>	<b>Avian</b>	<b>Aerolíneas Argentinas</b>	<b>Andes</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	0	363	0	1.108	0	1.471
<b>2011</b>	8.180	229	0	7.605	121	16.135
<b>2012</b>	18.630	1.023	0	359	0	20.012
<b>2013</b>	20.602	9.480	0	2.079	0	32.161
<b>2014</b>	20.054	10.412	0	124	0	30.590
<b>2015</b>	20.622	11.769	0	229	799	33.419
<b>2016</b>	28.022	44	0	500	966	29.532
<b>2017</b>	12.365	0	0	5.855	0	18.220
<b>2018</b>	29.937	125	15.302	2.262	870	48.496
<b>2019</b>	34.941	2.431	7.927	1.981	0	47.280
<b>2020</b>	4.389	278	0	249	0	4.916
<b>TOTALES</b>	<b>197.742</b>	<b>36.154</b>	<b>23.229</b>	<b>22.351</b>	<b>2.756</b>	<b>282.232</b>

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas y SOL Líneas Aéreas S.A., conectaron esta terminal aérea con la de Aeroparque mientras que Avian Líneas Aéreas S.A. lo hizo además con Reconquista.

A lo largo de los años 2010-2019, Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. fue la aerolínea más creció, incrementando su tráfico en un 327% y registrando sus mayores cifras en 2018 y 2019. En sus años de operación como SOL Líneas Aéreas S.A., la aerolínea registró sus mejores cifras de tráfico en los años 2013 a 2015 mientras que en sus años de operación como Flyest Líneas Aéreas S.A. tuvo una menor cantidad de pasajeros transportados. Por su parte, Aerolíneas Argentinas S.A., registró una reducción del 74% en su tráfico en 2019 en comparación con 2010, aunque a lo largo de los años hubo algunos con mucho y otros con muy poco tráfico. Avian Líneas Aéreas S.A., en sus pocos años de operación alcanzó a ser la segunda aerolínea con mayor tráfico de este aeropuerto en 2018 registrando la mitad del tráfico que tuvo Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. Las cifras correspondientes a Andes Líneas Aéreas S.A. probablemente correspondieron a vuelos no regulares.

**Tabla 48. Tráfico de pasajeros de las aerolíneas en el Aeropuerto de Sauce Viejo según períodos**

<b>Aerolínea</b>	<b>Puesto del aeropuerto en su red de destinos</b>	<b>Pasajeros transportados 2010-2015</b>	<b>Pasajeros transportados 2016-2019</b>	<b>Pasajeros transportados 2020</b>	<b>Pasajeros transportados</b>
<b>Austral</b>	Vigésimo sexto	88.088	105.265	4.389	197.742
<b>Flyest</b>	Cuarto	33.276	2.600	278	36.154
<b>Avian</b>	Cuarto	0	23.229	0	23.229
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Trigésimo tercero	11.504	10.598	249	22.351
<b>Andes</b>	Décimo séptimo	920	1.836	0	2.756
<b>Total</b>	-	133.788	143.528	4.916	282.232

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla anterior, nos muestra una concentración de tráfico del 70% del tráfico de pasajeros en una sola aerolínea (Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A.) a pesar de que este no constituye uno de sus principales destinos. Es de destacar, que las empresas Flyest Líneas Aéreas S.A. y Avian Líneas Aéreas S.A. si tienen a este aeropuerto entre los primeros en su red de destinos y presentaron una participación del 13% y el 8% respectivamente. Por su parte, Aerolíneas Argentinas S.A. y Andes Líneas Aéreas S.A., a pesar de operar con aeronaves con mayor capacidad, se encuentran últimas por lo que es probable que la hayan operado en temporadas altas de este aeropuerto. Por último, en esta terminal aérea no operó ningún transportista económico. A continuación, se presenta el tráfico de pasajeros de cabotaje durante los años en estudio:

**Tabla 49. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Sauce Viejo**

Año												
Mes	2010*	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*	2018	2019	2020	Total general
Enero	0	3.558	3.689	3.943	4.579	3.146	3.752	5.699	0	8.218	3.840	40.424
Febrero	0	4.278	3.849	4.457	4.948	3.406	3.764	5.411	4.219	8.822	3.757	46.911
Marzo	0	4.978	6.130	5.755	4.789	5.647	4.484	7.047	6.760	11.359	1.943	58.892
Abril	0	6.152	5.418	5.979	5.621	5.845	3.730	6.512	6.692	9.706	19	55.674
Mayo	0	5.540	5.922	7.086	5.915	5.975	4.457	8.216	8.235	10.839	16	62.201
Junio	0	3.048	5.913	5.695	5.077	6.305	3.833	4.496	11.704	7.406	7	53.454
Julio	0	4.511	5.421	5.075	4.981	6.019	5.092	0	12.897	7.179	15	51.190
Agosto	0	5.511	6.238	6.401	5.834	6.969	5.283	0	12.305	7.052	6	55.599
Septiembre	0	6.151	5.639	6.941	6.176	8.380	7.722	0	11.624	7.252	0	59.885
Octubre	0	5.238	6.316	7.666	6.459	7.875	7.383	0	13.218	6.768	34	60.957
Noviembre	11	4.763	6.649	6.844	5.920	6.981	7.102	0	10.270	5.220	341	54.101
Diciembre	5.136	5.047	4.459	5.641	5.575	6.548	6.926	0	10.519	4.377	511	54.739
<b>Total general</b>	<b>5.147</b>	<b>58.775</b>	<b>65.643</b>	<b>71.483</b>	<b>65.874</b>	<b>73.096</b>	<b>63.528</b>	<b>37.381</b>	<b>108.443</b>	<b>94.198</b>	<b>10.489</b>	<b>654.057</b>

Fuente: ANAC.

\*Nota: Este aeropuerto no se encontró operativo entre los meses de enero a finales de noviembre del año 2010. Asimismo, tampoco se encontró operativa desde junio del año 2017 a febrero de 2018, actuando como aeropuerto alternativo el aeropuerto de General Justo José de Urquiza localizado en Paraná, Entre Ríos.

Se presenta seguidamente el análisis del tráfico de la terminal aérea:

- El crecimiento acumulado para los años comprendidos entre 2010 y 2019 fue de un 1730% equivalente a casi 68 mil pasajeros. De no considerar 2010, el crecimiento entre 2011 a 2019 resultó ser del 60%, equivalentes a unos 35 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con los pasajeros transportados en 2011. La tasa promedio de crecimiento interanual fue del 18,3%
- El crecimiento acumulado entre 2011 y 2015 fue del orden del 24%, equivalentes a unos 14 mil pasajeros más transportados en 2015 en comparativa con 2011. La tasa promedio de crecimiento fue de un 5,9%.
- El crecimiento acumulado entre 2016 a 2019, fue de un 29%, equivalentes a unos 21 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparación con 2015. La tasa promedio de crecimiento interanual fue del 30,7%. Esta última tasa, se encuentra distorsionada por el cierre de la terminal mencionado previamente.
- Haciendo una comparativa entre el crecimiento de tráfico de pasajeros al final del primer y segundo período, se transportaron un 47% más de pasajeros en el segundo período en comparativa con el primero.
- En el primer período se transportaron en total 340 mil pasajeros mientras que en el segundo período casi 304 mil pasajeros, un decrecimiento del 11%.

Las distorsiones mencionadas en párrafos anteriores, no permiten un análisis de las tasas interanuales de crecimiento. Por este motivo, se presenta seguidamente la participación porcentual de esta terminal aérea en el total de la FIR Ezeiza y en el total del mercado de cabotaje:

**Tabla 50. Participación en la FIR y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Sauce Viejo**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de</b>
------------	--------------------------------	---------------------------------------

		<b>cabotaje</b>
<b>2010</b>	0,1%	0,0%
<b>2011</b>	0,8%	0,5%
<b>2012</b>	0,7%	1,1%
<b>2013</b>	0,7%	0,4%
<b>2014</b>	0,6%	0,4%
<b>2015</b>	0,6%	0,4%
<b>2016</b>	0,5%	0,3%
<b>2017</b>	0,3%	0,1%
<b>2018</b>	0,6%	0,4%
<b>2019</b>	0,5%	0,3%
<b>2020</b>	0,3%	0,1%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Excluyendo los cierres del aeropuerto en 2010 y 2017, se puede observar una participación promedio del 0,6% con oscilaciones en la participación entre el 0,5% y el 0,8% con una tendencia descendente aunque paulatina. En función de estos datos, el aeropuerto se encuentra en el octavo lugar en términos de pasajeros transportados en la FIR Ezeiza. Por otra parte, la participación en el mercado de cabotaje, promedia un 0,5%, oscilando en general entre el 0,3% y el 0,5% con un valor máximo del 1,1% registrado en 2012, lo cual la ubica en el puesto número veinticuatro entre los cuarenta y un aeropuertos en análisis. Es de destacar que en el 2012, duplica su participación con respecto a 2011, lo cual constituye un caso aislado, dado que los restantes años, se mantuvo estable.

#### AEROPUERTO GENERAL “JUSTO JOSÉ DE URQUIZA”

Este aeropuerto se ubica diez kilómetros de la ciudad de Paraná, Entre Ríos. La provincia, se encuentra ubicada en el puesto quince en términos de destinos turísticos provinciales de la Nación. Del tráfico total de esta terminal aérea, 108 pasajeros fueron

internacionales, un número pequeño en comparación con los 379 mil pasajeros domésticos.

En lo que refiere al turismo, las principales actividades se desarrollan en base al Río Paraná, entre las cuales se encuentran paseos en embarcaciones, navegación y deportes náuticos. Por otra parte, la ciudad ofrece gastronomía, establecimientos de entretenimiento y cine, ciclismo, vuelos en paramotor, cabalgatas y un observatorio astronómico, entre otros. A una hora de la ciudad, se encuentra también el complejo Termas de María Grande.

Esta terminal se encuentra bajo la órbita del SNA y está concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: PAR
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): PRA
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAAP

**Tabla 51. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Paraná**

<b>Año</b>	<b>Austral</b>	<b>Aerolíneas Argentinas</b>	<b>Sol/Flyest</b>	<b>Andes</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	0	0	0	0	0
<b>2011</b>	0	0	0	0	0
<b>2012</b>	0	0	0	0	0
<b>2013</b>	0	0	1.358	0	1.358
<b>2014</b>	14.701	0	84	0	14.785
<b>2015</b>	17.921	73	0	0	17.994
<b>2016</b>	20.003	258	0	0	20.261
<b>2017</b>	27.838	20.764	0	631	49.233
<b>2018</b>	28.552	6.487	0	0	35.039
<b>2019</b>	25.712	3.156	0	0	28.868
<b>2020</b>	3.210	892	0	0	4.102
<b>TOTALES</b>	137.937	31.630	1.442	631	171.640

Fuente: ANAC.

Todas las aerolíneas con operaciones regulares unieron esta terminal aérea únicamente con Aeroparque. A lo largo de los años 2010-2020, operaron cuatro aerolíneas comerciales: Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., Aerolíneas Argentinas S.A., Flyest Líneas Aéreas S.A. y Andes Líneas Aéreas S.A. De los cuatro actores, Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. es la que mayor demanda de pasajeros capitalizó, captando el 80% del tráfico mientras que Aerolíneas Argentinas S.A., fue segunda captando el 18%. El 2% restante, fue captado por Flyest Líneas Aéreas S.A. y Andes Líneas Aéreas S.A., probablemente en operaciones no regulares. Hay que destacar que el registro de tráfico de pasajeros comerciales inicia en 2013 con SOL Líneas Aéreas S.A., aunque en 2014, se suma Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. quien resulta ser la aerolínea con mayor cantidad de tráfico en esta terminal aérea, en 2015 Aerolíneas Argentinas S.A. y Andes Líneas Aéreas S.A. en 2017. Por último, en esta terminal aérea no registraron operaciones los transportistas económicos. En función de lo expuesto, no resulta conveniente realizar un análisis comparativo entre el tráfico correspondiente a cada uno de los períodos. Seguidamente, se presenta el tráfico de pasajeros transportados desde y hacia el Aeropuerto de Paraná.

**Tabla 52. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Paraná**

Mes	Año											Total general
	2010*	2011*	2012*	2013*	2014*	2015	2016	2017*	2018	2019	2020	
Enero	0	135	234	250	46	1.626	2.630	3.126	9.009	3.290	2.936	23.282
Febrero	0	206	288	260	12	1.422	2.341	3.410	4.882	3.552	3.033	19.406
Marzo	0	584	667	523	2.577	3.275	3.264	4.108	6.489	5.064	1.791	28.342
Abril	0	678	630	555	3.078	3.252	3.423	3.801	6.795	4.827	0	27.039
Mayo	0	730	793	828	3.227	3.737	3.591	4.646	7.052	6.317	10	30.931
Junio	0	502	621	667	3.440	3.397	3.370	8.164	5.723	4.716	0	30.600
Julio	0	592	736	704	3.014	3.345	3.220	12.282	6.142	5.157	25	35.217
Agosto	0	745	740	873	2.515	3.958	3.887	12.526	5.621	6.126	10	37.001
Septiembre	0	733	703	800	3.558	3.812	3.862	14.492	4.782	5.297	0	38.039
Octubre	0	722	775	730	3.682	3.479	4.048	14.464	6.776	5.145	6	39.827
Noviembre	0	777	860	769	3.669	3.227	4.402	12.584	5.381	5.144	185	36.998
Diciembre	689	641	579	444	3.281	2.901	3.881	10.822	4.414	4.384	393	32.429
<b>Total general</b>	689	7.045	7.626	7.403	32.099	37.431	41.919	104.425	73.066	59.019	8.389	379.111

Fuente: ANAC.



\*Nota: Este aeropuerto actuó de alternativo al aeropuerto santafesino de Sauce Viejo durante mediados de Julio de 2017 a inicios del mes de febrero de 2018. Por lo que el tráfico tuvo un incremento marcado en comparativa con años anteriores.

En función de todo lo desarrollado hasta aquí, puede comprenderse que el análisis de esta terminal aérea presenta grandes distorsiones para su análisis dado que recién en 2013, comenzó a registrar tráfico comercial de pasajeros correspondiendo las cifras de los años anteriores, a vuelos privados. Sumado a ello, el incremento del tráfico de pasajeros al actuar como aeropuerto alternativo durante más de 6 meses explica los saltos porcentuales cuantitativos que no se corresponden con la demanda propia de la terminal aérea. Contemplando todo lo anterior, sólo es posible analizar el bienio 2014-2015 del primer período y los años 2016 y 2019 del segundo período. En consecuencia, se registra un crecimiento del 17% en 2015 en comparativa con 2014, equivalentes a unos 5 mil pasajeros más transportados, mientras que para el segundo período, se observa un crecimiento acumulado del 58%, equivalentes casi 22 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto al año 2015. Este crecimiento, se ve influenciado por el desvío del tráfico de Sauce Viejo este aeropuerto.

Dadas las distorsiones antes mencionadas no es fructífero realizar un análisis de las variación interanual del tráfico de pasajeros. No obstante, se presenta a continuación la participación porcentual del Aeropuerto de Paraná en la FIR Ezeiza y el mercado de cabotaje:

**Tabla 53. Participación en la FIR Ezeiza y el mercado de cabotaje del Aeropuerto de Paraná**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	0,0%	0,0%
<b>2011</b>	0,1%	0,0%
<b>2012</b>	0,1%	0,1%

<b>2013</b>	0,1%	0,0%
<b>2014</b>	0,3%	0,2%
<b>2015</b>	0,3%	0,2%
<b>2016</b>	0,3%	0,2%
<b>2017</b>	0,7%	0,4%
<b>2018</b>	0,4%	0,3%
<b>2019</b>	0,3%	0,2%
<b>2020</b>	0,2%	0,1%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Esta terminal aérea tanto en el marco de la FIR Ezeiza como en el total del mercado de cabotaje, presenta una participación homogénea para los años con actividad comercial no distorsionados (2014, 2015, 2016 y 2019). En lo que respecta a la FIR se ubica anteúltima en términos de tráfico de pasajeros en el mercado de cabotaje y se ubica en el puesto número treinta y cinco entre los cuarenta y un aeropuertos en análisis.

#### AEROPUERTO DE SANTA ROSA

Esta terminal aérea pampeña, dista unos cinco kilómetros de la ciudad a la que sirve: Santa Rosa, La Pampa. Dicha provincia resulta antepenúltima en términos de destinos turísticos nacionales y a lo largo de los años 2010 a 2020 sólo registró tráfico doméstico de pasajeros.

Entre los atractivos turísticos que ofrece este destino, se encuentran los espacios verdes: La Reserva Natural Urbana La Malвина, La Reserva Natural Los Caldenes, el Camping Municipal y el Parque Recreativo “Don Tomás”. Asimismo, la ciudad invita a la práctica de deportes, entre ellos el náutico, cicloturismo y actividades culturales.

El aeropuerto está bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionado a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: OSA
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): RSA
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAZR

**Tabla 54. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Santa Rosa**

<b>Año</b>	<b>Austral</b>	<b>Aerolíneas Argentinas</b>	<b>Sol/Flyest</b>	<b>LASA</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	0	2.590	0	-	2.590
<b>2011</b>	1.218	260	40	-	1.518
<b>2012</b>	3.071	28	0	-	3.099
<b>2013</b>	5.312	0	0	-	5.312
<b>2014</b>	7.847	0	0	-	7.847
<b>2015</b>	11.413	28	0	-	11.441
<b>2016</b>	14.245	0	0	-	14.245
<b>2017</b>	21.912	0	0	-	21.912
<b>2018</b>	22.275	0	0	30	22.305
<b>2019</b>	23.350	0	0	-	23.350
<b>2020</b>	3.271	156	0	-	3.427
<b>TOTALES</b>	113.914	3.062	40	30	117.046

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas, conectó Santa Rosa con Aeroparque y durante algunos meses con San Rafael, Mar del Plata y Viedma. A lo largo de los años en estudio, se registró la operación de cuatro aerolíneas comerciales. Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., fue la que capitalizó el 97% del tráfico de pasajeros (y creció un 183% en el segundo período respecto al primero) siendo el 3% restante capitalizado en mayor parte por Aerolíneas Argentinas S.A. (que solo tuvo tráfico significativo en 2010). SOL Líneas Aéreas S.A. y Grupo LASA S.R.L. registraron un tráfico muy menor, que no llegó al 1%. De esta manera, nos encontramos con un aeropuerto en el que una sola aerolínea explica prácticamente todo el tráfico del aeropuerto que, como se verá seguidamente, no es tan significativo. No obstante, un punto interesante de marcar es la diferencia de tráfico entre el primer y segundo período, ya que en este hubo un 183% de incremento de la demanda (28.861 pasajeros entre 2011-2015 contra 81.872 pasajeros entre 2016-2019)

A continuación se presenta el tráfico de pasajeros de cabotaje a lo largo de los años en estudio.

**Tabla 55. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de La Pampa**

Año												
Mes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
Enero	380	434	319	543	674	1.159	2.092	2.853	3.543	2.953	3.284	18.234
Febrero	246	455	307	532	633	932	2.053	2.721	3.338	3.098	2.288	16.603
Marzo	644	472	653	882	1.307	1.841	2.733	3.499	4.015	4.104	1.678	21.828
Abril	866	982	469	843	1.381	1.859	1.688	3.844	4.149	4.175	3	20.259
Mayo	780	892	370	1.053	1.636	1.665	1.591	4.028	4.028	4.288	0	20.331
Junio	809	135	385	756	1.699	1.881	1.754	3.994	3.888	4.010	10	19.321
Julio	791	161	685	799	1.272	2.042	1.264	3.731	3.907	4.315	0	18.967
Agosto	776	228	446	900	1.232	2.432	1.524	3.827	4.200	4.412	1	19.998
Septiembre	781	216	599	648	1.566	2.752	2.170	4.443	4.114	4.206	0	21.495
Octubre	796	73	578	951	1.731	4.580	5.514	4.937	4.842	5.640	0	29.642
Noviembre	397	8	810	937	1.670	2.614	4.565	4.199	3.733	4.350	72	23.355
Diciembre	729	53	588	880	1.586	2.996	3.923	3.917	3.162	3.565	438	21.837
<b>Total general</b>	<b>7.995</b>	<b>4.109</b>	<b>6.209</b>	<b>9.724</b>	<b>16.387</b>	<b>26.753</b>	<b>30.871</b>	<b>45.993</b>	<b>46.919</b>	<b>49.116</b>	<b>7.774</b>	<b>251.850</b>

Fuente: ANAC.

\*Nota: La terminal aérea presentó un tráfico menor durante gran parte del período analizado sumado a cierres parciales durante los años 2010-2013.

De la tabla precedente, se vislumbra que el análisis de esta terminal aérea presenta distorsiones significativas en la mayor parte del primer período, por lo que sólo puede analizarse el bienio 2014-2015. De esta manera, el crecimiento interanual fue del orden del un 63,3%, lo cual equivale a unos 10 mil pasajeros más transportados en 2015 en comparativa con 2014 mientras que para el período comprendido entre los años 2016-2019 alcanza un 84%, equivalentes a unos 22 mil pasajeros más transportados en 2019 vs 2015, mostrando un crecimiento promedio interanual del 17,8%. El crecimiento

de este último período, puede explicarse en parte por el aumento y los cambios de itinerario de la oferta desde y hacia este destino. Se presenta seguidamente la participación porcentual de esta terminal aérea en la FIR Ezeiza y en total del mercado de cabotaje:

**Tabla 56. Participación en la FIR Ezeiza y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de La Pampa**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	0,1%	0,1%
<b>2011</b>	0,1%	0,0%
<b>2012</b>	0,1%	0,1%
<b>2013</b>	0,1%	0,1%
<b>2014</b>	0,2%	0,1%
<b>2015</b>	0,2%	0,1%
<b>2016</b>	0,2%	0,1%
<b>2017</b>	0,2%	0,2%
<b>2018</b>	0,3%	0,2%
<b>2019</b>	0,3%	0,1%
<b>2020</b>	0,2%	0,1%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla precedente, muestra que esta terminal aérea contó con una participación promedio del 0,2% en la FIR comportándose más dinámicamente en el segundo período. Aun así, este aeródromo es el que presenta menor tráfico de pasajeros en la FIR. En lo que respecta al mercado de cabotaje, su participación promedio fue del 0,1%, con mayores incrementos en 2017 y 2018 (años en los que duplica su participación), pero que no son significativos para el mercado doméstico. Estas cifras, la ubican en el puesto número treinta y seis entre los cuarenta y un aeropuertos analizados.

## CAPÍTULO VI: FIR CÓRDOBA

Esta FIR comprende un total de nueve aeropuertos emplazados en siete provincias de la República. Las provincias de Córdoba y Santiago del Estero cuentan con dos aeropuertos cada una, mientras que las provincias de Catamarca, Jujuy, La Rioja, Salta y Tucumán cuentan con uno solo emplazado en cercanías a las ciudades capitales de dichas provincias.

A continuación, se presenta un cuadro que sintetiza el tráfico de pasajeros transportados en los aeropuertos que componen la Región y la variación porcentual interanual:

**Tabla 57. Total pasajeros transportados en la FIR Córdoba**

<b>Año</b>	<b>Participación en el total del mercado de cabotaje</b>	<b>Pasajeros transportados</b>	<b>Variación interanual de pasajeros transportados</b>	<b>Variación interanual del mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	14,6%	2.005.770	-	-
<b>2011</b>	15,9%	2.037.363	1,6%	-6,6%
<b>2012</b>	15,2%	2.265.536	11,2%	16,6%
<b>2013</b>	15,0%	2.483.410	9,6%	10,9%
<b>2014</b>	14,8%	2.685.297	8,1%	9,5%
<b>2015</b>	15,0%	3.087.545	15,0%	13,0%
<b>2016</b>	15,9%	3.454.214	11,9%	5,7%
<b>2017</b>	16,6%	4.176.188	20,9%	15,8%
<b>2018</b>	17,6%	5.008.230	19,9%	12,7%
<b>2019</b>	17,8%	5.704.948	13,9%	12,8%
<b>2020</b>	17,2%	1.230.136	-78,4%	-77,4%
<b>Total general</b>	-	34.138.637	-	-

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Al efectuar el análisis de la tabla precedente, se pueden evidenciar algunos aspectos:

- Esta Región presenta un promedio de participación del 16% en el mercado de cabotaje, por lo que en términos de tráfico de pasajeros constituye la segunda FIR con mayor cantidad de pasajeros transportados, después de la FIR Ezeiza. Esto se debe en parte a que en esta FIR se encuentran tres de los diez aeropuertos con mayor tráfico del mercado doméstico, siendo Córdoba uno de ellos, que además, es el segundo Hub de cabotaje.
- Entre los años 2010 a 2019, la FIR presenta tasas positivas de crecimiento y, además, a partir del año 2015, las mismas son mayores a la tasa de crecimiento que presentó el mercado.
- El crecimiento acumulado entre los años comprendidos entre 2010 a 2019, fue de un 184%, equivalentes a unos casi 3,7 millones de pasajeros más transportados en 2019 en comparación con el año base, 2010. Su tasa de crecimiento promedio interanual fue del orden del 12,5%.
- El crecimiento acumulado para los años 2010-2015, fue un 54%, equivalentes a casi unos 1,1 millón más de pasajeros transportados en 2015 en comparativa con el año 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 9,1%
- En cuanto a los años 2016-2019, su crecimiento acumulado registró un 85%, lo cual equivale a unos 2,6 millones de pasajeros más transportados en 2019 en comparación con 2015. Su tasa de crecimiento promedio interanual fue del 16,6%.
- Comparando el incremento de pasajeros transportados al finalizar cada período, el segundo de ellos fue un 142% mayor al registrado en el primero período (2,6 millones contra 1,1 millón de pasajeros).
- Comparando la sumatoria de tráfico registrada en el primer y segundo período, en el primer de ellos se transportaron casi 14,6 millones de pasajeros mientras que en el segundo período unos 18,3 millones de pasajeros, un 25% más de pasajeros.

Seguidamente, se presenta a cada uno de los aeropuertos de la FIR con su respectiva participación en la Región.

**Tabla 58. Participación de cada aeropuerto en la FIR Córdoba**

Aeropuerto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Promedio
<b>Córdoba</b>	46,1%	44,3%	43,7%	42,6%	43,4%	44,3%	43,8%	46,4%	48,4%	48,2%	46,8%	45,3%
<b>Salta</b>	25,8%	27,5%	27,4%	26,7%	26,2%	25,4%	25,7%	24,1%	20,7%	23,8%	26,3%	25,4%
<b>Tucumán</b>	19,6%	19,3%	19,4%	19,9%	19,1%	18,9%	19,0%	12,8%	16,9%	15,9%	15,5%	17,8%
<b>Jujuy</b>	4,4%	4,6%	5,0%	5,6%	6,8%	6,4%	6,4%	6,2%	7,8%	6,7%	6,9%	6,1%
<b>Santiago del Estero</b>	1,4%	1,6%	1,4%	1,5%	1,5%	2,0%	2,0%	2,3%	2,4%	2,5%	2,2%	1,9%
<b>La Rioja</b>	1,3%	1,4%	1,6%	1,8%	1,7%	1,6%	1,6%	1,7%	1,3%	1,1%	0,6%	1,4%
<b>Catamarca</b>	1,1%	1,2%	1,4%	1,6%	1,2%	1,3%	1,2%	1,5%	1,2%	1,0%	1,2%	1,3%
<b>Termas de Río Hondo</b>	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,1%	0,0%	3,7%	0,4%	0,1%	0,0%	0,4%
<b>Río Cuarto</b>	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	1,3%	0,8%	0,7%	0,4%	0,3%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla nos permite conocer la participación de cada aeropuerto en la Región. Córdoba casi representa la mitad del tráfico de esta FIR, Salta  $\frac{1}{4}$  y Tucumán casi la quinta parte. Santiago del Estero, La Rioja, Catamarca, Terminas de Río Hondo y Río Cuarto se caracterizan por una participación muy pequeña. Si al orden en que fueron presentados los Aeropuertos en la tabla anterior le sumamos los valores nominales de tráfico de pasajeros en estos nueve aeropuertos nos encontramos con los siguientes datos:

1. Aeropuerto de Córdoba, con 15,6 millones de pasajeros.
2. Aeropuerto de Salta, con casi 8,5 millones de pasajeros.
3. Aeropuerto de Tucumán, con casi 6 millones de pasajeros.
4. Aeropuerto de Jujuy, con 2,1 millones de pasajeros.
5. Aeropuerto de Santiago del Estero, 687 mil pasajeros.
6. Aeropuerto de La Rioja, con casi 496 mil pasajeros.
7. Aeropuerto de Catamarca, con 429 mil pasajeros.
8. Aeropuerto de Termas de Río Hondo, con 194 mil pasajeros.
9. Aeropuerto de Río Cuarto, con casi 150 mil pasajeros.



Es de destacar la concentración del tráfico en torno al 90% en tan solo tres aeropuertos de esta FIR. Asimismo, sólo cuatro de los nueve aeropuertos superaron el millón de pasajeros transportados a lo largo de los años 2010-2020. Se presentan en las siguientes páginas los análisis de cada terminal aérea correspondiente a esta FIR.

## AEROPUERTO INTERNACIONAL INGENIERO AMBROSIO TARAVELLA

El aeropuerto de Córdoba, también conocido como Pajas Blancas, se encuentra emplazado a unos doce kilómetros de la ciudad de Córdoba, provincia homónima. Esta provincia, resulta ser el tercer destino turístico de la República Argentina más visitado. En lo que refiere a tráfico de pasajeros, en la arista internacional resultó ser el tercer aeropuerto con mayor tráfico internacional, capitalizando el 5% de la demanda. Del total de tráfico de este aeropuerto, el 71% correspondió a tráfico doméstico y el 39% restante a tráfico internacional. A partir del año 2017, Aerolíneas Argentinas ha puesto en funcionamiento el “Hub Córdoba”, lo cual ha modificado la oferta de destinos desde y hacia esta terminal aérea.

En lo referente al turismo, uno de sus principales atractivos resulta ser su geografía caracterizada por la presencia de sierras y valles. También cuenta con atractivos culturales e históricos como las estancias, iglesias y museos de la Manzana y Estancias jesuíticas declaradas patrimonio de la humanidad por parte de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) en el año 2000. Dispone también de Parques Nacionales y Reservas Naturales, variada oferta gastronómica y distintas alternativas para recorrer la provincia.

El aeródromo se encuentra dentro de la órbita del SNA y se encuentra concesionado a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: CBA
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): COR
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SACO

A lo largo de los años en estudio, operaron un total de nueve transportistas aerocomerciales. En la siguiente tabla, se presenta la cantidad de tráfico que transportó cada una:

**Tabla 59. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Córdoba**

Año	Aerolíneas Argentinas	Austral	LATAM	Flybondi	Andes	Norwegian	Jet SMART	Sol/Flyest	Avian	American Jet	Total
2010	123.445	117.804	180.156	-	13.993	-	-	7.489	717	0	443.604
2011	101.776	135.336	183.325	-	11.079	-	-	3.883	465	0	435.864
2012	62.062	222.223	192.127	-	3.568	-	-	3.637	334	0	483.951
2013	191.223	136.239	191.645	-	0	-	-	2.796	229	0	522.132
2014	285.148	115.298	177.442	-	283	-	-	1.555	0	0	579.726
2015	348.731	149.634	179.736	-	2.117	-	-	1.641	0	0	681.859
2016	307.537	240.754	198.245	-	6.812	-	-	306	0	0	753.654
2017	390.870	316.239	187.735	-	74.126	-	-	0	0	0	968.970
2018	472.334	339.097	161.686	122.978	92.987	20.186	-	219	0	0	1.209.487
2019	537.477	325.912	137.862	149.393	18.932	148.452	57.495	48	0	141	1.375.712
2020	106.658	74.670	27.679	31.008	0	23.513	23.321	0	0	0	286.849
<b>TOTALES</b>	<b>2.927.261</b>	<b>2.173.206</b>	<b>1.817.638</b>	<b>303.379</b>	<b>223.897</b>	<b>192.151</b>	<b>80.816</b>	<b>21.574</b>	<b>1.745</b>	<b>141</b>	<b>7.741.808</b>

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas, conectó esta terminal aérea con las de Aeroparque, Ezeiza, Mendoza, Salta, Bariloche, Jujuy, Rosario y Tucumán y en 2016 y 2017 fue sumando conexiones con Neuquén, Comodoro Rivadavia, Puerto Iguazú, Ushuaia, Resistencia, Rosario, Mar del Plata, Posadas, Calafate y Trelew. LATAM Airlines Argentina S.A. y Andes Líneas Aéreas S.A. conectaron únicamente con Aeroparque.

FB Líneas Aéreas S.A., conectó con El Palomar, Bariloche, Puerto Iguazú, Mendoza y temporalmente Salta, Neuquén y Corrientes. Jet SMART Airlines Argentinas, lo hizo con El Palomar, Salta, Neuquén, Bariloche, Tucumán y Puerto Iguazú. Norwegian Air Argentina, lo hizo únicamente con Aeroparque.

Aerolíneas Argentinas S.A. fue la aerolínea que más incrementó su tráfico en 2019 en comparativa con 2010 creciendo un 335%, presentando las mejores cifras de tráfico en el trienio 2017-2019. En el caso de Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., su crecimiento fue del 117% presentando las mejores cifras de tráfico en el segundo período (con una duplicación de tráfico en 2017 respecto a 2015) y un tráfico oscilante en el primer período. LATAM Airlines Argentina S.A., decreció un 23% su tráfico de pasajeros, aunque conviene mencionar que entre los años 2010 a 2017, sus cifras se mantuvieron estables y luego descendieron en los años 2018 y 2019. En el caso de Andes Líneas Aéreas S.A., presentó un tráfico descendente entre 2010 a 2013 y un tráfico creciente entre 2014 a 2018 que luego cae en 2019 a causa de su crisis económico-financiera; sus mejores cifras de tráfico las registró en 2017 y 2018. Centrándonos en la aerolínea SOL/Flyest Líneas Aéreas S.A., presentó un tráfico descendente entre los años 2010 a 2016, presentando tráfico poco relevante en el segundo período. El tráfico de Avian Líneas Aéreas S.A. entre los años 2010 a 2013, probablemente correspondió a vuelos no regulares de la empresa Macair Jet S.A.

En este aeropuerto, los tres transportistas económicos registraron un tráfico significativo en el año 2019. FB Líneas Aéreas S.A. y Norwegian Air Argentina S.A., que casi transportaron la misma cantidad de pasajeros, incluso superaron el tráfico de LATAM Airlines Argentina S.A. Considerando a los tres transportistas económicos, estos capitalizaron el 26% del tráfico en dicho año.

**Tabla 60. Tráfico de las aerolíneas en el Aeropuerto de Córdoba según períodos**

<b>Aerolínea</b>	<b>Puesto del aeropuerto en su red de destinos</b>	<b>Pasajeros transportados 2010-2015</b>	<b>Pasajeros transportados 2016-2019</b>	<b>Pasajeros transportados 2020</b>	<b>Pasajeros totales transportados</b>
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Segundo	1.112.385	1.708.218	106.658	2.927.261
<b>Austral</b>	Segundo	876.534	1.222.002	74.670	2.173.206
<b>LATAM</b>	Segundo	1.104.431	685.528	27.679	1.817.638
<b>Flybondi</b>	Segundo	-	272.371	31.008	303.379
<b>Andes*</b>	Tercero	31.040	192.857	-	223.897
<b>Norwegian</b>	Tercero	-	168.638	23.513	192.151

<b>Jet SMART</b>	Cuarto	-	57.495	32.321	80.816
<b>SOL/Flyest**</b>	Sexto	21.001	573	-	21.574
<b>Avian***</b>	Sexto	1.745	0	-	1.745
<b>American Jet****</b>	Segundo	0	141	0	141
<b>Total</b>	-	3.147.136	4.307.823	286.849	7.741.667

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla precedente permite avizorar en términos generales las tres primeras empresas concentran casi el 90% de la demanda y que por otra parte, cerca del 7,4% de la demanda, es absorbida por transportistas económicos. Asimismo, se registra un crecimiento del orden del 37% de tráfico de pasajeros en el segundo período respecto al primero. Llevando el análisis más profundo, notamos lo siguiente:

- Aerolíneas Argentinas S.A., Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. y Andes Líneas Aéreas S.A. aumentan su participación en el tráfico de pasajeros en el segundo período en comparación al primero. Es destacado el crecimiento de Andes Líneas Aéreas S.A., al multiplicar por seis su tráfico. En contraste, LATAM Airlines Argentina S.A. pierde más del doble de participación y transporta un 61% menos de pasajeros en el segundo período.
- American Jet S.A., Avian Líneas Aéreas S.A. y SOL/Flyest Líneas Aéreas S.A., no presentan una participación significativa.
- Los transportistas económicos alcanzan el 11,6% de participación en el segundo período.

Seguidamente, se presenta el tráfico de pasajeros que procesó la terminal aérea durante los años 2010-2020:

**Tabla 61. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Córdoba**

Años												
Mes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
<b>Enero</b>	63.655	69.621	83.128	82.054	89.163	100.550	131.098	152.223	185.531	228.352	221.503	1.406.878
<b>Febrero</b>	65.363	67.309	76.660	77.462	82.637	93.578	118.226	136.443	177.442	221.470	205.566	1.322.156
<b>Marzo</b>	82.946	79.196	90.982	89.893	97.284	109.990	126.262	148.758	206.874	244.269	108.179	1.384.633
<b>Abril</b>	79.333	76.939	76.965	85.331	92.938	108.826	112.119	148.393	193.417	221.839	69	1.196.169
<b>Mayo</b>	82.745	81.404	80.267	91.102	98.255	109.090	112.429	151.507	191.838	224.181	524	1.223.342
<b>Junio</b>	77.092	53.217	73.169	82.660	86.899	97.154	106.326	147.432	178.955	221.480	545	1.124.929
<b>Julio</b>	78.458	67.645	82.227	88.466	99.258	121.651	123.089	169.462	217.821	252.775	219	1.301.071
<b>Agosto</b>	85.005	79.256	78.786	85.873	96.687	117.762	123.885	169.617	208.797	239.691	216	1.285.575
<b>Septiembre</b>	85.682	82.565	83.269	93.096	100.592	121.610	126.306	171.430	201.513	221.885	166	1.288.114
<b>Octubre</b>	90.161	78.979	90.556	93.671	109.520	129.677	141.609	178.002	227.538	218.845	1.613	1.360.171
<b>Noviembre</b>	56.917	84.784	88.765	96.321	104.632	128.621	141.107	183.395	208.704	223.230	12.042	1.328.518
<b>Diciembre</b>	77.786	81.401	84.908	92.427	107.492	130.601	149.672	180.626	224.795	230.266	25.534	1.385.508
<b>Total general</b>	925.143	902.316	989.682	1.058.356	1.165.357	1.369.110	1.512.128	1.937.288	2.423.225	2.748.283	576.176	15.607.064

Fuente: ANAC.

De la tabla precedente, puede apreciarse lo siguiente:

- Entre los años 2010 a 2019, se registró un crecimiento acumulado del 197%, equivalentes a unos 1,8 millones de pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con 2010. La tasa promedio de crecimiento fue del orden del 13,2%.
- El primer período, presentó un crecimiento acumulado del 48%, equivalentes a casi unos 444 mil pasajeros más transportados en 2015 en comparación con 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 8,3%.
- El segundo período, por su parte, tuvo un crecimiento acumulado del orden del 101%, equivalentes a casi 1,4 millones de pasajeros más transportados en 2019 vs 2015. La tasa promedio de crecimiento fue del 19,3%.
- La tasa promedio de crecimiento interanual del segundo período fue 130% mayor a la registrada en el primer período.
- En términos de incremento de tráfico de pasajeros, en el segundo período, este se incrementó tres veces más respecto al primer período.

- Considerando a sumatoria del tráfico de pasajeros entre los años 2010 a 2015 y del 2016 a 2019, en el primer período se transportaron 6,4 millones de pasajeros mientras que en el segundo 8,6 millones de pasajeros, lo cual nos indica un 34% de incremento.

**Tabla 62. Variación interanual de pasajeros transportados en el Aeropuerto de Córdoba y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	-2,5%	-6,6%
<b>2012</b>	9,7%	16,6%
<b>2013</b>	6,9%	10,9%
<b>2014</b>	10,1%	9,5%
<b>2015</b>	17,5%	13,0%
<b>2016</b>	10,4%	5,7%
<b>2017</b>	28,1%	15,8%
<b>2018</b>	25,1%	12,7%
<b>2019</b>	13,4%	12,8%
<b>2020</b>	-79,0%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Del análisis del cuadro anterior, puede desprenderse el constante crecimiento positivo de la terminal a excepción de los años 2011 y 2020. Asimismo, es de destacar tasas de crecimiento interanual mayores el 10% entre los años comprendidos de 2014 a 2019, que además muestran un crecimiento más marcado en el bienio 2017-2018, tiempo en el que desembarcan nuevos operadores y el Grupo Aerolíneas Argentinas inaugura el “Hub Córdoba”. Por otra parte, los años 2011 y los comprendidos entre 2014 a 2019, presentan variación interanuales mayores al promedio de cabotaje (es visible cierta homogeneidad en las tasas de 2014), siendo los años restantes, 2012, 2013

y 2020 menores al promedio. A continuación, se presenta la participación en la Región y el total del mercado de cabotaje del aeropuerto cordobés:

**Tabla 63. Participación en la FIR Córdoba y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Córdoba**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	46,1%	6,8%
<b>2011</b>	44,3%	7,1%
<b>2012</b>	43,7%	6,6%
<b>2013</b>	42,6%	6,4%
<b>2014</b>	43,4%	6,4%
<b>2015</b>	44,3%	6,7%
<b>2016</b>	43,8%	7,0%
<b>2017</b>	46,4%	7,7%
<b>2018</b>	48,4%	8,5%
<b>2019</b>	48,2%	8,6%
<b>2020</b>	46,8%	8,0%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Considerando el promedio de participación en la FIR, se visualiza un promedio del 45,3%, con valores que oscilan entre el máximo del 48,4% (2018) y el mínimo del 42,6% (2013), lo cual la ubica en el primer lugar en términos de tráfico de pasajeros. Por otro lado, su participación en el mercado acusa un promedio de 7,2%, con valores porcentuales que oscilan entre un máximo de 8,6% y un mínimo de 6,4%. En consecuencia, en lo que refiere al mercado doméstico esta es la segunda terminal aérea más importante en términos de tráfico de pasajeros.

## AEROPUERTO INTERNACIONAL MARTÍN MIGUEL DE GÜEMES

Esta terminal aérea dista en unos siete kilómetros de la ciudad de Salta, capital de la provincia del mismo nombre. Esta provincia, constituye el séptimo destino turístico más visitado del país contando con el famoso “Tren de las Nubes” entre sus atractivos turísticos. Por otra parte, en ella se encuentran plantas procesadoras de cloruro de litio, un insumo crucial para la elaboración de baterías. Asimismo, es el tercer productor de azúcar, el segundo productor de tabaco y el primer productor de porotos de la República. En lo que refiere al tráfico de pasajeros, el 95% fue de carácter doméstico (casi 8,5 millones de pasajeros) y el 5% restante de carácter internacional (422 mil pasajeros).

Esta terminal esta bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: SLA
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): SAL
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SASA

A lo largo de los años en estudio, esta terminal aérea, registró la operación de siete empresas aerocomerciales domésticas, cuyos datos de tráfico se presentan seguidamente:

**Tabla 64. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Salta**

Año	Aerolíneas Argentinas	LATAM	Austral	Andes	Flybondi	Jet SMART	Norwegian	Total
2010	33.486	90.687	96.745	39.555	-	-	-	260.473
2011	15.461	106.025	120.388	37.854	-	-	-	279.728
2012	60.457	131.678	96.905	22.400	-	-	-	311.440
2013	131.000	119.137	68.362	13.927	-	-	-	332.426



<b>2014</b>	151.391	120.598	70.150	11.914	-	-	-	354.053
<b>2015</b>	178.737	119.141	78.855	16.973	-	-	-	393.706
<b>2016</b>	182.148	142.241	96.532	25.602	-	-	-	446.523
<b>2017</b>	287.393	135.135	50.550	31.328	-	-	-	504.406
<b>2018</b>	308.234	111.106	37.492	42.980	19.429	-	-	519.241
<b>2019</b>	310.743	117.524	47.179	24.607	79.789	65.606	39.131	684.579
<b>2020</b>	67.808	23.585	12.156	1.855	22.961	25.686	8.684	162.735
<b>TOTALES</b>	1.726.858	1.216.857	775.314	268.995	122.179	91.292	47.815	4.249.310

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas S.A. conectó Salta con los aeropuertos de Aeroparque, Córdoba, Puerto Iguazú, Mendoza, Ezeiza y Rosario. Estas últimas, se suman a partir de julio de 2016. LATAM Airlines Argentina S.A. con Aeroparque. Andes Líneas Aéreas S.A. principalmente con Aeroparque y Jujuy.

FB Líneas Aéreas S.A. conectó esta terminal aérea con El Palomar y desde abril de 2019 con Rosario y Córdoba. Jet SMART Airlines Argentina S.A. conectó con los aeropuertos de El Palomar, Neuquén, Córdoba, Mendoza y Puerto Iguazú. Por último, Norwegian Air Argentina S.A. conectó únicamente con Aeroparque.

Realizando el análisis del tráfico de pasajeros al año 2019 respecto al año 2010, Aerolíneas Argentinas S.A. registró un crecimiento del 828%, presentando cifras de tráfico crecientes a excepción del año 2011 respecto al año 2012. En el caso de LATAM Airlines Argentina S.A., la empresa incrementó su tráfico en un 30%, presentando sus mejores cifras de tráfico entre los años 2016 y 2017. Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., por su parte, contrajo su tráfico en un 51% y presentó un comportamiento oscilatorio del tráfico a lo largo de los años. En el caso de Andes Líneas Aéreas S.A., aerolínea con base en este aeropuerto, decreció un 38% su tráfico, presentando sus mejores años en el bienio 2010-2011 y en el segundo período.

En esta terminal aérea, los tres transportistas económicos registraron tráfico regular, presentando cifras en 2019 que las ubican muy cerca de LATAM Airlines Argentina S.A. y Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. En conjunto, estos transportistas capitalizaron el 27% del tráfico de este aeropuerto en dicho año. En la

siguiente tabla, se presenta el tráfico de las empresas aéreas conforme a los años en estudio:

**Tabla 65. Tráfico de las aerolíneas en el aeropuerto de Salta según períodos**

<b>Aerolínea</b>	<b>Puesto del aeropuerto en su red de destinos</b>	<b>Pasajeros transportados 2010-2019</b>	<b>Pasajeros transportados 2016-2019</b>	<b>Pasajeros transportados 2020</b>	<b>Pasajeros totales transportados</b>
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Séptimo	570.532	1.088.518	67.808	1.726.858
<b>LATAM</b>	Sexto	687.266	506.006	23.585	1.216.857
<b>Austral</b>	Séptimo	531.405	231.753	12.156	775.179
<b>Andes</b>	Segundo	142.623	124.517	1.855	268.995
<b>Flybondi</b>	Sexto	-	99.218	22.961	122.179
<b>Jet SMART</b>	Segundo	-	65.606	25.686	91.292
<b>Norwegian</b>	Sexto	-	39.131	8.684	47.815
<b>Total</b>	-	1.931.826	2.154.749	162.735	4.249.310

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

De la tabla anterior, se evidencia en primera instancia que el crecimiento de tráfico en el segundo período fue del 11%. Por otra parte, existe cierta paridad en el puesto del destino en términos de tráfico de pasajeros de cada una de las aerolíneas regulares, ya que la terminal aérea constituye el sexto o séptimo destino a excepción de Andes, dado que este aeropuerto es su base de operaciones y es su segundo destino con mayor tráfico. Por otra parte, se evidencia una casi duplicación de tráfico de pasajeros (+91%) de Aerolíneas Argentinas S.A. en el segundo período en comparación con el primero a la vez que hay una disminución leve de la participación de Andes Líneas Aéreas S.A. (-14%) y más marcada en el caso de Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. (del orden del -129%) y LATAM Airlines Argentina S.A. (-36%).

Las tres primeras aerolíneas concentran el 87,5% del tráfico del aeropuerto. Asimismo, los transportistas económicos significaron el 6,1% del tráfico total de pasajeros, aunque considerando sólo el segundo período las mismas aportaron el 9,5% del tráfico. Es diferenciador para esta terminal aérea, el hecho que las aerolíneas tradicionales ocuparon los primeros cuatro puestos, mientras que los transportistas económicos los siguientes tres lugares. A continuación se presentan los datos del tráfico de pasajeros de cabotaje durante los años 2010 a 2020:

**Tabla 66. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Salta**

Años												
Mes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*	2019	2020	Total general
<b>Enero</b>	44.303	47.585	57.605	56.794	56.410	66.431	75.540	84.301	89.633	98.362	124.739	801.703
<b>Febrero</b>	40.093	43.569	51.634	51.275	49.898	54.107	70.401	74.078	80.781	90.785	112.488	719.109
<b>Marzo</b>	43.894	52.802	52.180	53.593	55.010	60.747	69.092	74.569	81.956	99.644	63.428	706.915
<b>Abril</b>	44.080	47.490	51.794	51.514	55.339	63.850	60.910	75.057	38.807	95.497	98	584.436
<b>Mayo</b>	43.941	31.156	46.502	47.571	55.161	62.012	61.094	73.099	65.191	109.117	50	594.894
<b>Junio</b>	41.555	24.912	41.886	48.887	45.534	50.817	57.598	70.003	76.100	110.054	155	567.501
<b>Julio</b>	40.613	43.793	51.107	59.842	60.145	71.642	77.955	90.919	106.131	134.394	35	736.576
<b>Agosto</b>	30.414	47.945	49.475	55.107	60.456	70.955	81.338	89.776	103.435	129.978	103	718.982
<b>Septiembre</b>	44.983	53.273	51.904	59.893	62.937	75.454	83.272	98.146	102.271	119.626	152	751.911
<b>Octubre</b>	52.460	55.797	58.865	61.579	71.729	74.928	91.140	96.458	108.719	125.758	736	798.169
<b>Noviembre</b>	46.523	59.631	57.759	63.663	69.724	72.310	83.268	93.014	95.019	126.447	6.159	773.517
<b>Diciembre</b>	45.135	52.308	50.989	54.570	62.463	60.626	77.511	85.297	89.639	118.323	15.620	712.841
<b>Total general</b>	517.994	560.261	621.700	664.288	704.806	783.879	889.119	1.004.717	1.037.682	1.357.985	323.763	8.466.194

Fuente: ANAC.

La tabla precedente, permite marcar algunos aspectos destacados de esta terminal aérea:

- En esta terminal aérea los tres meses con mayor tráfico fueron octubre, noviembre y enero. Presentó un comportamiento estable entre los meses de julio a marzo, presentando un menor tráfico entre los meses de abril a junio.

- El período 2010-2019, evidencia un crecimiento acumulado del 162%, lo cual equivale a unos casi 840 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparación con el 2010, año base. La tasa de crecimiento promedio fue del 11,5%.
- En lo que refiere al período 2010-2015, el crecimiento fue del orden del 51%, lo que significó casi 266 mil pasajeros más transportados en 2015 en comparación con el año 2010. La tasa de crecimiento promedio fue del 8,7%
- El período 2016-2019, presenta un crecimiento mayor al primer período, ya que creció un 73%. Esta cifra, equivale a unos 574 mil pasajeros más transportados en 2019 en contraste con 2015. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 15,1%.
- Comparando el crecimiento del tráfico de pasajeros en cada período, el mismo fue un 116% mayor en el segundo período.
- Comparando el tráfico de pasajeros en cada período, en el primer período se transportaron casi 3,9 millones de pasajeros mientras que en el segundo período 4,3 millones de pasajeros, un 11% más.

Se presenta seguidamente la variación porcentual interanual de tráfico de pasajeros del aeropuerto en comparación con el promedio de cabotaje:

**Tabla 67. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto de Salta y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual de cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	8,2%	-6,6%
<b>2012</b>	11,0%	16,6%
<b>2013</b>	6,9%	10,9%
<b>2014</b>	6,1%	9,5%
<b>2015</b>	11,2%	13,0%
<b>2016</b>	13,4%	5,7%

<b>2017</b>	13,0%	15,8%
<b>2018</b>	3,3%	12,7%
<b>2019</b>	30,9%	12,8%
<b>2020</b>	-75,2%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla precedente, evidencia tasas de crecimiento interanual positivas a lo largo de los años 2010-2019 siendo una característica diferenciadora de este aeropuerto entre dichos años, ya que las restantes cuarenta y una terminales aéreas registraron al menos un año con variación interanual negativa. Los años 2018 y 2019, cuentan con una distorsión estadística a causa de un cierre temporal del aeropuerto en el 2018 aunque de no haber sucedido, las tasas hubieran sido similares al promedio de cabotaje. No obstante, parte de la explicación de la tasa correspondiente a este aeropuerto en 2019 se debe a que se suman los transportistas económicos en 2018 y 2019. Por su parte los años 2011 y 2016 presentan tasas de crecimiento interanual mayores al promedio de variación del mercado de cabotaje, siendo la de 2016 el doble. Los años restantes excepción del año 2020 y de los mencionados en las oraciones anteriores cuentan con tasas de crecimiento menores al promedio del mercado. A continuación se presenta la participación porcentual de esta terminal aérea en el total de la FIR Córdoba y en el total del mercado de cabotaje:

**Tabla 68. Participación en la FIR Córdoba y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Salta**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	25,8%	3,8%
<b>2011</b>	27,5%	4,4%
<b>2012</b>	27,4%	4,2%
<b>2013</b>	26,7%	4,0%

<b>2014</b>	26,2%	3,9%
<b>2015</b>	25,4%	3,8%
<b>2016</b>	25,7%	4,1%
<b>2017</b>	24,1%	4,0%
<b>2018</b>	20,7%	3,7%
<b>2019</b>	23,8%	4,2%
<b>2020</b>	26,3%	4,5%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

De la tabla precedente, puede verse que el aeropuerto es el segundo en términos de tráfico de pasajeros de la FIR Córdoba, acusando un promedio de participación en la Región del 25,4%, con el valor máximo registrado en el año 2011 (27,5%) y el mínimo, registrado en el año 2019 (23,8%) sin considerar el año 2018 por distorsión estadística, ya que otros aeropuertos de la misma FIR, Jujuy y Tucumán, actuaron como alternativos. Es de destacar una mayor participación en el primer período en contraste con el segundo período. En cuanto al desempeño en el escenario global del mercado, la terminal aérea presenta una participación promedio del 4,0% oscilando entre valores del 3% al 4%, lo cual la ubica en el puesto número 6 en términos de tráfico de pasajeros entre los 41 aeropuertos analizados.

## AEROPUERTO INTERNACIONAL TENIENTE GENERAL BENJAMÍN MATIENZO

Esta terminal aérea se encuentra a una distancia de unos trece kilómetros de la ciudad capital de San Miguel de Tucumán, provincia de Tucumán. Dicha provincia se encuentra en el puesto número 14 de destinos más visitados del país. Por otra parte, es el principal productor de cítricos y azúcar y el segundo productor de arándanos de la República; asimismo, se desarrollan otras actividades económicas como la industria autopartista y la agroindustria. En lo que refiere al turismo, en esta provincia, el paisaje y la geografía son muy valorados al igual que en otras provincias del noroeste argentino.

Cuenta con Parques y Reservas Naturas y un gran valor cultural e histórico al concentrar algunas festividades tradicionales y el Qhapaq Nan (camino viario azteca) declarado Patrimonio Mundial por la UNESCO. Este patrimonio, lo comparte con las provincias de Jujuy, Salta, Catamarca, La Rioja, San Juan y Mendoza.

El aeropuerto presentó tráfico nacional como internacional correspondiéndole a cada uno el 97% (5,9 millones de pasajeros) y el 3% (197 mil pasajeros) del total respectivamente. Conviene destacar que este aeropuerto es el octavo con mayor tráfico internacional de la República representando el 0,2% de este tipo de tráfico.

Esta terminal se encuentra bajo la órbita del SNA y está concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: TUC
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): TUC
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SANT

A lo largo de los años 2010 a 2020, operaron ocho transportistas aéreos comerciales, cuyo tráfico de pasajeros se presenta a continuación:

**Tabla 69. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Tucumán**

Año	Aerolíneas Argentinas	LATAM	Austral	Flybondi	Jet SMART	Sol/Flyest	Avian/Mac air	Total
2010	33.318	79.645	72.014	-	-	457	15	185.449
2011	44.296	84.334	58.071	-	-	389	0	187.090
2012	43.597	105.779	64.551	-	-	231	0	214.158
2013	120.761	95.858	26.309	-	-	0	0	242.928
2014	136.766	90.342	23.462	-	-	0	0	250.570
2015	178.133	89.823	18.988	-	-	0	0	286.944
2016	185.249	109.620	28.285	-	-	0	0	323.154
2017	146.016	78.548	35.859	-	-	0	0	260.423

<b>2018</b>	234.128	113.783	23.351	22.691	-	0	0	393.953
<b>2019</b>	217.865	127.585	46.106	42.602	19.704	0	0	453.862
<b>2020</b>	32.189	21.716	24.676	10.385	4.245	0	0	93.211
<b>TOTALES</b>	1.372.318	997.033	421.672	75.678	23.949	1.077	15	2.891.742

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas, conectó esta terminal aérea con las correspondientes a las de Aeroparque, Córdoba y Ezeiza y en los meses de verano con Mar del Plata. Andes Líneas Aéreas S.A. conectó con las ciudades de Aeroparque y temporalmente con Jujuy y Salta. LATAM Airlines Argentina S.A. conectó con Aeroparque y ocasionalmente con Bariloche en algunos meses. FB Líneas Aéreas S.A. conectó con la terminal aérea de El Palomar mientras que Jet SMART Airlines Argentina S.A. lo hizo además con Mendoza y Córdoba.

Comparando el tráfico de pasajeros de cada aerolínea en 2019 en relación con 2010, Aerolíneas Argentinas S.A. creció un 554% siendo los años 2018 y 2019 los que presentaron mayores cifras de tráfico. LATAM Airlines Argentina S.A., la segunda aerolínea con mayor tráfico, creció un 60% y al igual que Aerolíneas Argentinas S.A., los años 2018 y 2019 fueron los mejores en lo que a tráfico de pasajeros refiere. Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., por el contrario, decreció un 36%, siendo el trienio 2010-2012, los de mayor tráfico de pasajeros mientras que los años siguientes fueron los que menor tráfico de pasajeros registró.

FB Líneas Aéreas S.A. y Jet SMART Airlines Argentina S.A. registraron tráfico en esta terminal. En el año 2019 la primera de ellas tuvo un tráfico casi similar al de Austral Líneas Aéreas S.A. mientras que Jet SMART Airlines Argentina S.A. presentó un tráfico menor principalmente porque operó a partir de dicho año. En conjunto representaron el 14% del tráfico para 2019. El resto de las empresas tuvieron un tráfico marginal. Vemos ahora cómo fue el tráfico de pasajeros de las aerolíneas conforme a los tres períodos en estudio.



**Tabla 70. Tráfico de las aerolíneas en el aeropuerto de Tucumán según períodos**

<b>Aerolínea</b>	<b>Puesto del aeropuerto en su red de destinos</b>	<b>Pasajeros transportados 2010-2015</b>	<b>Pasajeros transportados 2016-2019</b>	<b>Pasajeros transportados 2020</b>	<b>Pasajeros totales transportados</b>
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Undécimo	556.871	783.528	32.189	1.372.318
<b>LATAM</b>	Octavo	545.781	429.536	21.716	997.033
<b>Austral</b>	Undécimo quinto	263.395	133.601	24.676	421.672
<b>Flybondi</b>	Undécimo	-	65.293	10.385	75.678
<b>Andes*</b>	Décimo	837	24.732	-	25.569
<b>Jet SMART</b>	Octavo	-	19.704	4.245	23.949
<b>Flyest/Sol**</b>	Décimo quinto	1.077	-	-	1.077
<b>Avian/Macair***</b>	Décimo tercero	15	-	-	15
<b>Total</b>	-	1.367.976	1.456.124	93.211	2.917.311

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Es de destacar que las primeras tres aerolíneas concentran el 95,7% del tráfico a lo largo de los años en estudio. Por su parte, resulta visible que Austral Líneas Aéreas S.A. ve reducida a casi a la mitad su tráfico de pasajeros y que LATAM Airlines Argentina S.A. lo hace en un 27% en el segundo período en comparación al primero. Además, es Aerolíneas Argentinas S.A. la única que incrementa su tráfico en el segundo período. Por su parte, en lo referente a los transportistas económicos, sólo una de ellas, FB Líneas Aéreas S.A., muestra un tráfico significativo en el segundo período, lo cual se explica porque Jet SMART Airlines Argentina S.A. comienza a operar en 2019 mientras que FB Líneas Aéreas S.A. en 2018. Otro dato llamativo, es que el tráfico en el segundo período sólo aumenta en un 6% respecto al primero. A continuación. Se presenta el tráfico de pasajeros de cabotaje de la terminal aérea a lo largo de los años 2010 a 2020:

**Tabla 71. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Tucumán**

Año												
Mes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*	2018	2019	2020	Total general
Enero	28.305	30.348	35.425	37.896	39.326	42.985	53.015	58.648	66.688	73.339	68.045	534.020
Febrero	27.876	27.494	33.535	34.582	34.926	39.910	48.998	52.531	58.364	66.965	63.891	489.072
Marzo	33.927	31.540	37.487	40.067	39.846	45.701	52.064	56.951	68.384	73.395	37.972	517.334
Abril	34.233	31.877	35.812	40.048	41.784	49.543	47.432	57.394	77.086	68.023	49	483.281
Mayo	30.915	34.070	33.631	39.416	42.566	45.396	49.422	59.529	71.436	78.704	28	485.113
Junio	31.689	25.600	32.747	38.302	37.363	42.323	50.805	0*	61.466	71.199	67	391.561
Julio	35.721	29.320	38.266	45.977	44.547	54.752	55.755	0*	83.439	91.315	86	479.178
Agosto	36.192	33.753	36.470	41.332	43.283	52.437	58.280	0*	78.016	84.003	77	463.843
Septiembre	35.416	37.476	38.315	45.499	42.940	54.703	59.671	63.476	74.487	81.598	26	533.607
Octubre	38.341	38.409	41.648	45.503	52.348	53.280	64.323	64.644	76.747	79.202	1.031	555.476
Noviembre	28.267	36.548	39.113	45.182	47.550	50.831	57.147	61.195	62.212	70.835	6.586	505.466
Diciembre	33.146	37.569	37.038	40.239	45.271	50.239	58.138	59.683	66.567	69.150	13.299	510.539
<b>Total general</b>	<b>394.028</b>	<b>394.004</b>	<b>439.487</b>	<b>494.043</b>	<b>511.750</b>	<b>582.100</b>	<b>655.050</b>	<b>534.051</b>	<b>844.892</b>	<b>907.728</b>	<b>191.157</b>	<b>5.948.290</b>

Fuente: ANAC.

\*Nota 1: El Aeropuerto se encontró cerrado por refacciones durante los meses de junio a agosto de 2017.

De la tabla anterior, pueden desprenderse los siguientes aspectos:

- A lo largo de los años en estudio, el comportamiento del tráfico se destacó en que los meses de enero, febrero y junio fueron los de menor demanda y los meses restantes presentaron mayor demanda entre los meses de julio a octubre mientras que se mantuvieron en cifras similares en los meses de marzo, abril, mayo, noviembre y diciembre.
- Entre los años 2010-2019, se registra un crecimiento acumulado del orden del 130%, equivalentes a unos 513 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 11,2%; aún así, sin considerar los años 2017 y 2018, al encontrarse distorsionados, la misma fue de 8,7%.
- Al analizar el primer período, 2010-2015, el crecimiento fue del 48%, lo que significó unos 188 mil pasajeros más transportados en 2015 versus los

transportados en 2010. Para este período, la tasa de crecimiento promedio fue del 8,3%.

- Por su parte, el segundo período, 2016-2019, presentó un crecimiento acumulado igual a 56%, equivalentes a unos casi 326 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con 2015. Su tasa de crecimiento promedio fue del 14,9%; mientras que quitando del análisis los años distorsionados, la misma fue de 10,0%.
- Comparando el incremento de pasajeros registrado entre los años 2010 a 2015 y entre los años 2016 a 2019, el segundo período fue un 78% mayor en términos de crecimiento de la demanda.
- Comparando el tráfico registrado en cada período, en el primero de ellos se transportaron 2,8 millones de pasajeros mientras que en el segundo período unos 2,9 millones, una diferencia del 4%.

Se presenta a continuación la variación porcentual interanual del tráfico de pasajeros en la terminal aérea en comparación con el promedio del mercado de cabotaje durante los años 2010 a 2020.

**Tabla 72. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto de Tucumán y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	0,0%	-6,6%
<b>2012</b>	11,5%	16,6%
<b>2013</b>	12,4%	10,9%
<b>2014</b>	3,6%	9,5%
<b>2015</b>	13,7%	13,0%
<b>2016</b>	12,5%	5,7%

<b>2017</b>	-18,5%	15,8%
<b>2018</b>	58,2%	12,7%
<b>2019</b>	7,4%	12,8%
<b>2020</b>	-78,9%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

En lo referente a la variación interanual propia del aeropuerto, la misma presenta un promedio del 11,2% y del 8,8% al excluir del análisis los años 2017 y 2018, producto de la distorsión generada por el cierre durante tres meses de 2017 de esta terminal aérea. Haciendo una comparativa con las tasas promedio de cabotaje, el tráfico de pasajeros de la terminal registra en los años 2011, 2013, 2015 y 2016 tasas de crecimiento mayores a las del mercado de cabotaje, mientras que en los años 2012, 2014 y 2019, presenta tasas menores, siendo la del año 2014 llamativamente menor a la cifra registrada en el mercado, dado que hay una diferencia de casi el 6%.

Se presenta seguidamente la participación en el tráfico de pasajeros de la FIR y del mercado de cabotaje de esta terminal aérea a lo largo de los años en estudio:

**Tabla 73. Participación en la FIR Córdoba y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Tucumán**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	19,6%	2,9%
<b>2011</b>	19,3%	3,1%
<b>2012</b>	19,4%	2,9%
<b>2013</b>	19,9%	3,0%
<b>2014</b>	19,1%	2,8%
<b>2015</b>	18,9%	2,8%
<b>2016</b>	19,0%	3,0%

<b>2017</b>	12,8%	2,1%
<b>2018</b>	16,9%	3,0%
<b>2019</b>	15,9%	2,8%
<b>2020</b>	15,5%	2,0%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla precedente, nos muestra que esta terminal tuvo una participación promedio del 17,8%, lo cual la ubica en el tercer lugar en términos de tráfico de la FIR. Los valores son más estables en el primer período, pero en dos años muestran una pérdida del 1% de participación (19,9% del año 2013 vs 18,9% del año 2015). Por otro lado, se evidencian cifras en descenso en el segundo período, pasando del 19,0% de participación en 2016 al 15,9% en 2019. En lo que refiere a la participación en el mercado de cabotaje ocupa el décimo lugar entre los 41 aeropuertos analizados promediando un 2,8% de participación. Hay una variación muy pequeña, del orden del 0,3% en la participación en el mercado, si excluimos del análisis el año 2017.

#### AEROPUERTO INTERNACIONAL GOBERNADOR HORACIO GUZMÁN

Este aeropuerto jujeño se encuentra a unos treinta y dos kilómetros de la ciudad de San Salvador de Jujuy, capital de la provincia de Jujuy. La provincia, es el décimo noveno destino turístico más visitado, encontrándose entre las últimas provincias en términos de turismo receptivo; aún así cuenta con la Quebrada de Humahuaca y el Cerro de los Siete colores como principales atractivos. Por otra parte, es la provincia más importante en lo que refiere a la producción de tabaco, es la segunda productora de azúcar y sexta en términos de la minería. El 99% del tráfico total de esta terminal, casi 2,2 millones de pasajeros, fue doméstico, correspondiéndoles el 1% restante a los pasajeros internacionales (casi 11 mil pasajeros).

Esta terminal está bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: JUJ
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): JUJ
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SASJ

A lo largo de los años en estudio, operaron un total de cinco aerolíneas comerciales, cuyo tráfico de pasajeros se presenta en la siguiente tabla:

**Tabla 74. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Jujuy**

Año	Austral	Aerolíneas Argentinas	Flybondi	Andes	Norwegian	Total
2010	26.744	3.814	-	139	-	30.697
2011	26.460	6.182	-	128	-	32.770
2012	41.544	1.469	-	180	-	43.193
2013	44.247	21.749	-	0	-	65.996
2014	71.877	19.608	-	0	-	91.485
2015	80.436	19.697	-	0	-	100.133
2016	84.084	17.223	-	385	-	101.692
2017	75.862	35.059	-	622	-	111.543
2018	60.696	78.536	20.429	13.254	-	172.915
2019	79.373	43.428	47.279	18.438	2.572	191.090
2020	9.350	17.240	11.045	1.969	2.657	42.261
<b>TOTALES</b>	600.673	264.005	78.753	35.115	5.229	983.775

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas conectó Jujuy con Aeroparque y Córdoba. Andes Líneas Aéreas S.A. y Norwegian Air Argentina lo hicieron con Aeroparque y FB Líneas Aéreas S.A. lo hizo con El Palomar.

Realizando una comparación entre el tráfico registrado por cada aerolínea en 2019 en comparativa con el registrado en el año 2010, nos encontramos con que Austral Líneas Aéreas S.A. incrementó su tráfico en un 197% presentando sus mejores cifras de tráfico en los años 2015, 2016 y 2019. Por su parte, Aerolíneas Argentinas S.A., registró un incremento del 1.039%, principalmente porque las cifras del año 2010 son bajas; no obstante es de destacar la duplicación del tráfico en el año 2017 en relación con 2016 y en 2018 en comparación con 2017. Andes Líneas Aéreas S.A., por

su parte registró tráfico no regular en el primer período y en el segundo se sumaron los vuelos regulares, con los que llegó a tener un 10% de participación en el año 2019.

En este aeropuerto operaron FB Líneas Aéreas S.A. y Norwegian Air Argentina S.A., aunque fue la primera la que mejor logró capitalizar tráfico, llegando a ser la segunda aerolínea en términos de tráfico en este aeropuerto en el año 2019, captando el 25% del total de la demanda, mientras que la segunda aerolínea captó el 1%.

**Tabla 75. Tráfico de pasajeros de las aerolíneas en el Aeropuerto de Jujuy según períodos**

<b>Aerolínea</b>	<b>Puesto en su red de destinos</b>	<b>Pasajeros transportados 2010-2015</b>	<b>Pasajeros transportados 2016-2019</b>	<b>Pasajeros transportados 2020</b>	<b>Pasajeros totales transportados</b>
<b>Austral</b>	Décimo	291.308	300.015	9.350	600.673
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Vigésimo primero	72.519	174.246	17.240	264.005
<b>Flybondi</b>	Noveno	-	67.708	11.045	78.753
<b>Andes*</b>	Noveno	447	32.699	1.969	35.115
<b>Norwegian</b>	Noveno	-	2.572	2.657	5.229
<b>Total</b>	-	364.274	577.240	42.261	983.775

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Es de destacar que este aeródromo, es el noveno o décimo destino de las aerolíneas a excepción de Aerolíneas Argentinas S.A. Esta última, en el segundo período, incrementó en un 140% su tráfico de pasajeros en esta terminal. Es de destacar que el 88% del tráfico total es captado por Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. mientras que FB Líneas Aéreas S.A. se constituye como el tercer actor en términos de tráfico. Otro dato llamativo y que refiere a la competencia, es que entre 2018 y 2019, FB Líneas Aéreas S.A. transporta el doble de pasajeros que Andes Líneas Aéreas S.A., ambas operando en forma regular. Por otra parte, entre los años 2016 a 2019, el tráfico hacia esta terminal aumenta un 58% respecto registrado entre los

años 2010 a 2015. A continuación se presenta el tráfico de pasajeros de cabotaje durante los años en estudio.

**Tabla 76. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Jujuy**

Mes	Año											Total general
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*	2019	2020	
Enero	6.249	8.054	7.202	11.042	13.630	16.192	19.686	22.003	28.658	35.040	34.133	201.889
Febrero	5.928	6.979	7.807	10.699	12.726	15.379	17.750	18.643	25.417	31.238	28.738	181.304
Marzo	6.577	8.815	8.183	11.063	15.258	15.987	15.606	19.093	28.766	32.701	13.614	175.663
Abril	6.808	8.167	7.606	10.427	14.471	14.416	15.139	17.707	52.478	30.527	49	177.795
Mayo	7.151	7.400	7.897	11.239	15.077	15.912	13.732	19.710	37.163	32.613	106	160.000
Junio	6.238	5.835	7.119	12.078	13.334	15.244	13.612	19.591	25.110	30.011	53	148.225
Julio	7.306	7.592	11.414	13.142	17.700	18.187	22.659	24.338	35.982	36.014	113	194.447
Agosto	7.544	9.072	10.933	12.318	15.537	16.769	20.340	24.613	33.171	33.265	115	183.677
Septiembre	8.406	8.362	10.905	11.247	16.777	17.594	20.094	23.127	31.047	33.645	72	181.276
Octubre	9.599	8.161	12.195	11.290	17.183	18.123	20.994	23.003	33.255	34.430	344	188.577
Noviembre	7.931	8.248	11.684	12.856	16.428	17.694	19.819	25.080	30.690	30.470	3.042	183.942
Diciembre	8.081	7.523	10.648	12.588	14.849	17.274	19.946	23.777	31.380	24.985	5.000	176.051
<b>Total general</b>	<b>87.818</b>	<b>94.208</b>	<b>113.593</b>	<b>139.989</b>	<b>182.970</b>	<b>198.771</b>	<b>219.377</b>	<b>260.685</b>	<b>393.117</b>	<b>384.939</b>	<b>85.379</b>	<b>2.160.846</b>

Fuente: ANAC.

\*Nota: Esta terminal, absorbió en 2018 parte del tráfico del aeropuerto de Salta mientras se encontró en obras.

La tabla precedente evidencia los siguientes aspectos:

- El tráfico hacia este aeropuerto resultó ser estable en los años en estudio, siendo el mes de menor tráfico el de junio y enero el de mayor tráfico.
- El crecimiento acumulado es del orden del 338%, equivalentes a unos 297 mil pasajeros más transportados en 2019 contra los transportados en 2010. La tasa de crecimiento promedio fue del 18,7%.



- En forma individualizada, el primer período, registró un incremento de tráfico del 126%, lo que se traduce en unos casi 111 mil pasajeros más transportados en 2015 en comparativa con 2010. La tasa de crecimiento promedio fue del 18,1%.
- Por su parte, el segundo período, evidenció un 94% de crecimiento acumulado, equivalente a unos 186 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con 2015. Su tasa de crecimiento interanual promedio fue del 19,5%.
- En términos de incremento del tráfico de pasajeros, el crecimiento registrado entre los años 2010 a 2015 fue un 68% mayor respecto al registrado entre los años 2016 a 2019.
- Considerando el tráfico de pasajeros en el primer y segundo período, en el primero de ellos se transportaron 817 mil pasajeros mientras que en el segundo casi 1,3 millones de pasajeros, un 54% más.

Se presenta seguidamente la variación porcentual interanual de la terminal aérea en comparativa con las tasas promedio del mercado de cabotaje durante los años en estudio.

**Tabla 77. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto de Jujuy y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	7,3%	-6,6%
<b>2012</b>	20,6%	16,6%
<b>2013</b>	23,2%	10,9%
<b>2014</b>	30,7%	9,5%
<b>2015</b>	8,6%	13,0%
<b>2016</b>	10,4%	5,7%
<b>2017</b>	18,8%	15,8%

<b>2018</b>	50,8%	12,7%
<b>2019</b>	-2,1%	12,8%
<b>2020</b>	-77,8%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla precedente, permite visualizar un promedio de 18,7% de variación interanual con valores que oscilan entre el -2,1% y el 50,8%, lo cual la consolida como uno de los crecimientos más sostenidos del mercado a lo largo de los años en estudio. Asimismo, son destacadas las tasas de crecimiento elevadas entre los años 2012 a 2014. En comparación con las tasas promedio de cabotaje, vemos que salvo 2015, 2019 y 2020 las tasas de crecimiento son mayores al promedio de cabotaje y además, en algunos casos, las mismas son más del doble que las del mercado. Asimismo, las tasas de los años 2013 y 2014 son atribuibles a un mayor tráfico de las empresas del Grupo Aerolíneas Argentinas, mientras que la correspondiente a 2018 (el mayor registro de esta terminal aérea) coincide con la llegada de nuevos transportistas aéreos a esta terminal. A continuación se presenta la participación porcentual de este aeródromo en el total de la FIR y en el total del mercado de cabotaje:

**Tabla 78. Participación en la FIR Córdoba y en total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Jujuy**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	4,4%	0,6%
<b>2011</b>	4,6%	0,7%
<b>2012</b>	5,0%	0,8%
<b>2013</b>	5,6%	0,8%
<b>2014</b>	6,8%	1,0%
<b>2015</b>	6,4%	1,0%
<b>2016</b>	6,4%	1,0%

<b>2017</b>	6,2%	1,0%
<b>2018</b>	7,8%	1,4%
<b>2019</b>	6,7%	1,2%
<b>2020</b>	6,9%	1,2%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

De la tabla precedente, puede visualizarse un promedio de participación en la FIR Córdoba del 6,1%, con valores que oscilan entre un mínimo del 4,4% en 2010 y un máximo del 6,7% en 2019 (sin considerar el registro de 2018, ya que parte del tráfico de dicho año correspondió a desvíos por motivo de las obras en Salta), lo cual la ubica en el puesto número cuatro en la FIR. Además, es de destacar que es el segundo aeropuerto con mayor crecimiento en términos porcentuales de tráfico en la Región. Por su parte, en lo que respecta a su participación entre los 41 aeropuertos en análisis, la misma acusa un promedio del 1,0% a lo largo de los años en estudio, tomando valores entre el 0,6% en 2010 y 1,2% en 2019, lo cual indica una duplicación de su participación en el mercado. Le corresponde la ubicación número dieciocho entre los 41 aeropuertos en análisis.

#### AEROPUERTO VICE COMODORO ÁNGEL DE LA PAZ ARAGONÉS

Esta terminal aérea se encuentra emplazada a unos seis kilómetros de la ciudad de Santiago del Estero, capital de la provincia homónima. Dicha provincia es la décima en términos de turismo del país. Asimismo, su capital, es la ciudad más antigua del país siendo el segundo destino más visitado de la provincia con atractivos relacionados a la cultural, lo religioso e histórico. Del total de tráfico registrado entre los años 2010 a 2020, sólo doce pasajeros fueron internacionales mientras que unos 687 mil fueron domésticos.

Esta terminal esta bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: SDE
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): SDE
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SANE

En la siguiente tabla, se resume el tráfico de pasajeros anual de cada aerolínea operativa en este aeropuerto a lo largo de los años en estudio.

**Tabla 79. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Santiago del Estero**

<b>Año</b>	<b>Austral</b>	<b>Aerolíneas Argentinas</b>	<b>Flybondi</b>	<b>Andes</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	2.741	11.310	-	0	14.051
<b>2011</b>	12.755	3.201	-	0	15.956
<b>2012</b>	15.774	93	-	0	15.867
<b>2013</b>	11.096	5.589	-	0	16.685
<b>2014</b>	9.203	10.491	-	0	19.694
<b>2015</b>	22.149	7.281	-	689	30.119
<b>2016</b>	33.979	187	-	161	34.327
<b>2017</b>	45.744	2.899	-	0	48.643
<b>2018</b>	26.911	22.424	10.123	736	60.194
<b>2019</b>	28.796	13.774	19.711	0	62.281
<b>2020</b>	6.234	1.595	4.826	0	12.655
<b>TOTALES</b>	215.382	78.844	34.660	1.586	330.472

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas S.A. conectó esta terminal aérea con Aeroparque mientras que FB Líneas Aéreas S.A. lo hizo con El Palomar. La terminal aérea, registró la operación de cuatro empresas aerocomerciales: Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., Aerolíneas Argentinas S.A., FB Líneas Aéreas S.A. y Andes Líneas Aéreas S.A. Es de destacar que ninguna de ellas tiene a este destino entre sus veinte aeropuertos con más tráfico, a excepción de FB Líneas Aéreas S.A. que lo tiene como undécimo segundo destino.

Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., es la aerolínea con mayor cantidad de tráfico a lo largo de los años en estudio pudiendo además, casi duplicar el tráfico en

el segundo período respecto al primero. También, gran parte del incremento de la demanda hacia el aeropuerto es explicada por ella. FB Líneas Aéreas S.A., por su parte, capitalizó el 14% del total del tráfico en el segundo período, ocupando el tercer lugar por detrás de Aerolíneas Argentinas S.A., que capitalizó el 19%. El tráfico de Andes Líneas Aéreas S.A., ha sido poco significativo dado que transportó pasajeros únicamente en los años 2015, 2016 y 2018 probablemente en vuelos no regulares. Se presenta seguidamente una tabla que resume el tráfico de pasajeros del aeropuerto a lo largo de los años 2010 a 2020:

**Tabla 80. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el aeropuerto de Santiago del Estero**

Año												
Mes	2010*	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
Enero	1.828	2.114	2.422	2.375	2.509	2.836	6.291	6.261	7.686	10.561	8.399	53.282
Febrero	2.213	2.534	2.325	1.744	2.583	2.461	5.858	6.288	6.664	10.770	8.865	52.305
Marzo	2.602	2.047	2.742	3.808	3.214	3.689	6.173	7.321	7.771	14.314	4.664	58.345
Abril	3.147	3.640	3.008	3.176	3.429	4.035	3.610	7.539	7.641	12.502	6	51.733
Mayo	3.147	3.204	3.499	3.300	2.644	4.113	3.032	8.354	7.628	12.736	0	51.657
Junio	3.175	2.559	2.973	3.038	4.118	3.970	3.302	8.294	7.944	11.419	2	50.794
Julio	3.362	1.958	3.338	2.883	3.335	8.184	5.619	9.708	14.785	12.680	0	65.852
Agosto	3.578	3.606	3.118	2.604	3.487	8.024	6.161	10.225	13.431	12.452	0	66.686
Septiembre	2.272	3.158	2.447	3.303	5.415	7.498	6.020	8.432	12.645	11.881	0	63.071
Octubre	1.002*	2.740	2.141	3.083	3.371	6.352	7.921	8.485	14.000	11.720	657	61.472
Noviembre	135*	2.295	2.447	3.506	3.610	6.093	8.403	8.594	10.358	9.388	1.489	56.318
Diciembre	1.743*	2.062	2.312	3.350	3.151	5.025	6.964	7.915	11.134	9.748	2.369	55.773
<b>Total general</b>	<b>28.204</b>	<b>31.917</b>	<b>32.772</b>	<b>36.170</b>	<b>40.866</b>	<b>62.280</b>	<b>69.354</b>	<b>97.416</b>	<b>121.687</b>	<b>140.171</b>	<b>26.451</b>	<b>687.288</b>

Fuente: ANAC.

\*Nota: El Aeropuerto registró una merma en las operaciones durante los meses de septiembre a diciembre del año 2010 por refacciones edilicias.

La tabla anterior, nos permite ver algunos aspectos:

- Analizando el tráfico a lo largo de los años, el primer semestre de cada año, resultó ser el de menor demanda mientras que el segundo el de mayor demanda, destacándose los meses comprendidos entre julio a septiembre por haber presentado la mayor demanda de tráfico hacia esta terminal.
- El crecimiento acumulado para el período 2010-2019, fue del 397%, lo cual significó casi 112 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con 2010 con una tasa promedio de crecimiento interanual del orden del 20,4%. Resultó ser el segundo crecimiento acumulado en términos porcentuales más importante de la FIR Córdoba. Aun así dado el cierre de la terminal aérea en el año 2010 este crecimiento hubiera resultado un tanto menor si tal suceso no hubiera ocurrido.
- En lo correspondiente al período 2010-2015, el acumulado fue del orden del 121%, equivalentes a unos 34 mil pasajeros más transportados en 2015 contra los transportados en 2010. Su tasa de crecimiento promedio fue del 18,3%. Nuevamente, recordamos que las cifras se encuentran influenciadas por el cierre de la terminal.
- Entre los años 2016 a 2019, el crecimiento fue de un 125%, lo que significó casi 78 mil pasajeros más transportados en 2019 en relación con las cifras del año 2015. La tasa de crecimiento interanual promedio fue del 23%.
- Comparando el incremento del tráfico en el primer período y en el segundo período nos encontramos con un crecimiento de pasajeros de 34 mil pasajeros contra casi 78 mil pasajeros respectivamente, lo cual evidencia un crecimiento un 129% mayor en el segundo período.
- Realizando una comparativa entre el tráfico registrado en el primer y segundo período, en este último el tráfico fue un 65% mayor respecto al registrado en el primer período. (casi 429 mil pasajeros contra 232 mil pasajeros).

Se presenta seguidamente la variación porcentual interanual del aeropuerto en comparativa con el promedio de cabotaje:

**Tabla 81. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto de Santiago del Estero y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	13,2%	-6,6%
<b>2012</b>	2,7%	16,6%
<b>2013</b>	10,4%	10,9%
<b>2014</b>	13,0%	9,5%
<b>2015</b>	52,4%	13,0%
<b>2016</b>	11,4%	5,7%
<b>2017</b>	40,5%	15,8%
<b>2018</b>	24,9%	12,7%
<b>2019</b>	15,2%	12,8%
<b>2020</b>	-81,1%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla precedente nos muestra unas tasas de crecimiento interanual mayores al 10% (a excepción de las correspondientes a los años 2012 y 2020) con los mayores registros en 2015, 2017 y 2019. La tasa promedio de crecimiento interanual fue del orden del 20,4%, la cual es el doble que la registrada en el mercado aerocomercial. Por otra parte, se evidencian tasas mayores a las registradas en el mercado a partir del año 2014 hasta el año 2019, siendo la que mayor diferencia registra la correspondiente al año 2015. El año 2013, es el único en el que se aprecia cierta paridad entre las tasas de este aeropuerto y las del mercado de cabotaje. Las tasas correspondientes a los años 2011 a 2017 se deben en mayor medida al Grupo Aerolíneas Argentinas mientras que a partir de 2018 se suma FB Líneas Aéreas S.A.A continuación se presenta la participación porcentual de esta terminal aérea en el total de la FIR y en el total del mercado de cabotaje:

**Tabla 82. Participación en la FIR Córdoba y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Santiago del Estero**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	1,4%	0,2%
<b>2011</b>	1,6%	0,2%
<b>2012</b>	1,4%	0,2%
<b>2013</b>	1,5%	0,2%
<b>2014</b>	1,5%	0,2%
<b>2015</b>	2,0%	0,3%
<b>2016</b>	2,0%	0,3%
<b>2017</b>	2,3%	0,4%
<b>2018</b>	2,4%	0,4%
<b>2019</b>	2,5%	0,4%
<b>2020</b>	2,2%	0,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Esta terminal aérea, registró una participación en la FIR creciente a lo largo de los años en estudio con el salto más significativo en 2015 respecto a 2014. El promedio de participación fue del 1,9% con valores que oscilan entre el máximo de 2,5%, registrado en 2019 y el mínimo del 1,4% registrado en 2010 (por motivos de distorsión) y 2012. Estas cifras, la ubican en el puesto número cinco en la FIR en términos de tráfico de pasajeros. Por su parte, en lo referente a su participación en el mercado, la misma presentó un promedio del 0,3%, con valores que oscilan entre el 0,2% y el 0,4%, lo cual indica una duplicación en la participación en el mercado. Con estos valores porcentuales, se ubica en el vigésimo sexto lugar entre los 41 aeropuertos en análisis. Es destacable que su participación en el mercado fue prácticamente estable con crecimientos firmes, a pesar de que resulta marginal su participación.



## AEROPUERTO CAPITÁN VICENTE ALMANDOS ALMONACID

Esta terminal aérea se encuentra ubicada a seis kilómetros de la ciudad a la que sirve, La Rioja, capital de la provincia homónima. Esta provincia, resulta ser la última en términos de destino turístico de la República, aunque aún así es destacable la presencia de áreas protegidas con vasta riqueza natural, dos de las cuales (el Parque Nacional Talampaya y el Parque Provincial Ischigualasto) fueron declaradas Patrimonio Natural de la Humanidad por la UNESCO en el año 2000 por su riqueza paleontológica. Por otra parte, a nivel nacional es la tercera provincia en lo referente al cultivo de la vid, y una de las cuatro en el cultivo del olivo. A lo largo de los años en estudio, del total de tráfico de pasajeros registrados, sólo 56 de ellos fueron de carácter internacional mientras que casi 496 mil pasajeros fueron domésticos.

Esta terminal está bajo la órbita del SNA y está concesionada por la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: LAR
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): IRJ
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SANL

Se presenta seguidamente la cantidad de pasajeros transportados por aerolíneas en los años en estudio.

**Tabla 83. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de La Rioja**

<b>Año</b>	<b>Austral</b>	<b>Aerolíneas Argentinas</b>	<b>Andes</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	0	13.100	0	13.100
<b>2011</b>	10.945	2.806	0	13.751
<b>2012</b>	16.723	741	0	17.464
<b>2013</b>	21.409	171	0	21.580
<b>2014</b>	22.454	0	0	22.454
<b>2015</b>	23.891	60	174	24.125
<b>2016</b>	26.839	25	161	27.025
<b>2017</b>	19.200	16.368	256	35.824

<b>2018</b>	32.099	1.207	127	33.433
<b>2019</b>	29.001	673	0	29.674
<b>2020</b>	3.681	181	0	3.862
<b>TOTALES</b>	206.242	35.332	718	242.292

Fuente: ANAC.

Aerolíneas Argentinas S.A. durante 18 meses entre 2016 y 2018 operó un tramo entre La Rioja, Catamarca y Aeroparque. Mientras que Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. conectó únicamente con Aeroparque.

Esta terminal aérea, en particular, registró la operación en forma regular de Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. y Aerolíneas Argentinas S.A. y en forma no regular de Andes Líneas Aéreas – Cielos del Sur. Austral Líneas Aéreas -Cielos del Sur S.A. tiene a este aeropuerto como su destino número 25 en términos de tráfico y capitalizó mayor tráfico, rondando el 85% del total mientras que Aerolíneas Argentinas S.A. cerca del 15% (ocupa el puesto 29 en la red de destinos de esta). En el caso de austral, creció un 165% su tráfico en 2019 en comparación con 2011, presentando las mejores cifras de tráfico en el bienio 2018-2019. En el caso de Aerolíneas Argentinas S.A., sólo tuvo tráfico significativo en los años 2010 y 2017. Conviene destacar que contemplando el tráfico de las tres aerolíneas, entre 2010 a 2017 el crecimiento del tráfico siempre resultó positivo. A continuación se presenta el comportamiento del tráfico de pasajeros de cabotaje durante los años en estudio:

**Tabla 84. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de La Rioja**

Año												
Mes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
Enero	1.396	1.748	2.227	2.562	2.550	4.067	3.599	4.500	4.000	4.287	3.592	34.528
Febrero	1.581	2.113	2.128	3.044	2.746	3.316	3.739	4.880	3.970	4.280	3.577	35.574
Marzo	2.221	1.570	2.986	3.333	3.450	3.991	3.349	5.554	5.696	5.512	494	38.156
Abril	2.294	2.038	2.674	3.769	3.620	4.011	3.813	7.145	6.042	5.763	0	41.169
Mayo	2.335	2.645	2.946	3.704	3.864	4.111	4.204	6.706	6.566	6.388	0	43.469
Junio	2.065	1.516	3.041	3.448	3.840	3.551	3.808	6.464	5.574	5.705	0	39.012
Julio	2.705	2.487	2.875	3.928	4.099	4.730	4.254	6.692	6.533	6.243	0	44.546

<b>Agosto</b>	2.997	2.926	3.401	3.791	3.899	4.193	4.624	6.916	6.361	5.470	0	44.578
<b>Septiembre</b>	2.351	3.099	3.109	3.918	4.386	4.389	5.550	6.154	5.422	5.160	0	43.538
<b>Octubre</b>	2.903	2.819	3.591	4.346	4.543	4.409	5.884	6.521	6.749	6.356	0	48.121
<b>Noviembre</b>	2.462	3.022	3.528	4.145	4.191	4.375	6.183	6.188	5.832	4.834	102	44.862
<b>Diciembre</b>	1.691	2.978	3.116	3.593	4.268	3.531	5.179	5.132	4.315	4.440	0	38.243
<b>Total general</b>	27.001	28.961	35.622	43.581	45.456	48.674	54.186	72.852	67.060	64.438	7.765	495.596

Fuente: ANAC.

De la tabla precedente, pueden destacarse los siguientes aspectos:

- Los meses de enero y febrero resultaron ser los de menor demanda mientras que en el resto de los meses del año, el comportamiento resulta relativamente estable, destacándose octubre como el mes con mayor demanda.
- Considerando el período 2010-2019, el crecimiento acumulado acusa un 139%, lo cual, significa un incremento del tráfico en 37 mil pasajeros en 2019 en comparativa con 2010. La tasa de crecimiento interanual promedio fue del 10,9%.
- El primer período presentó un acumulado del 80%, equivalentes a unos casi 22 mil pasajeros más transportados en 2015 contra los transportados en 2010. La tasa promedio de crecimiento fue del orden del 12,8%.
- Por su parte, el segundo período, registró un crecimiento del 32%, equivalentes a unos casi 16 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con 2015. La tasa de crecimiento interanual promedio fue del 8,5%.
- Comparando el incremento de pasajeros registrado en el primer y segundo período, este último registró un 27% menos de crecimiento respecto al primero.
- Considerando el tráfico registrado entre los años 2010 a 2015 y del 2016 a 2019, el segundo período tuvo un 13% más de tráfico que el primero (229 mil pasajeros contra casi 259 mil pasajeros respectivamente)

Se presenta seguidamente la variación porcentual interanual de la terminal aérea en comparación con las tasas de crecimiento promedio del mercado de cabotaje:

**Tabla 85. Variación interanual del Aeropuerto de La Rioja y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	7,3%	-6,6%
<b>2012</b>	23,0%	16,6%
<b>2013</b>	22,3%	10,9%
<b>2014</b>	4,3%	9,5%
<b>2015</b>	7,1%	13,0%
<b>2016</b>	11,3%	5,7%
<b>2017</b>	34,4%	15,8%
<b>2018</b>	-8,0%	12,7%
<b>2019</b>	-3,9%	12,8%
<b>2020</b>	-87,9%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla precedente, muestra crecimientos interanuales negativos a partir del año 2018 y crecimientos positivos en los años anteriores, destacándose los años 2012, 2013 y 2016-2017 por ser los años con mayor crecimiento interanual, principalmente por aumento de la demanda en tales años. El crecimiento interanual promedio fue del 10,9% entre el 2010 al 2019, con valores que oscilaron entre el -8% y el 34,4% siendo ambas cifras registradas en 2018 y 2017 respectivamente, lo cual resulta explicado por el tráfico de Aerolíneas Argentinas S.A. en 2017. Todos estos valores, evidencian una inestabilidad del tráfico en esta terminal aérea con años que crecen mucho respecto al anterior y otros que crecen mucho menos.

Realizando la comparación con las tasas promedio de cabotaje, tanto en el primer como en el segundo período, se registraron tasas de crecimiento mayores y menores al promedio de cabotaje, destacándose años con un crecimiento interanual

positivo o negativo que no guardan una relación con los promedios del mercado. Se presenta seguidamente la participación de este aeródromo en la FIR Córdoba y en el mercado de cabotaje.

**Tabla 86. Participación en la FIR Córdoba y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de La Rioja**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	1,3%	0,2%
<b>2011</b>	1,4%	0,2%
<b>2012</b>	1,6%	0,2%
<b>2013</b>	1,8%	0,3%
<b>2014</b>	1,7%	0,2%
<b>2015</b>	1,6%	0,2%
<b>2016</b>	1,6%	0,2%
<b>2017</b>	1,7%	0,3%
<b>2018</b>	1,3%	0,2%
<b>2019</b>	1,1%	0,2%
<b>2020</b>	0,6%	0,1%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La participación de esta terminal aérea en la FIR, acusó un promedio del 1,4%, tomando valores entre el máximo registrado en 2013 (1,8%) y el mínimo registrado en 2019 (1,1%). Asimismo entre 2012 y 2017, presentó cifras relativamente estables y en el 2018 registró una participación similar al 2010, para finalizar el 2019 con una menor participación. Estos valores, ubican al aeródromo en el sexto lugar entre los nueve terminales de esta Región. En lo referente a su participación en la FIR, el promedio de participación fue del 0,2%, con cifras estables a lo largo del primer y segundo período.

Se ubica, con estas últimas cifras en el trigésimo sexto lugar entre los cuarenta y un aeropuertos analizados.

#### AEROPUERTO “CORONEL FELIPE VARELA”

Este aeropuerto se encuentra ubicado en la localidad de Las Tejas de Valle Viejo, a unos quince kilómetros de la ciudad capital San Fernando del Valle, provincia de Catamarca. Esta provincia se encuentra anteúltima en términos de destino turístico más visitados del la Nación. Por otra parte, es uno de los principales productores de carbonato de litio junto a Salta y el tercero en el cultivo del olivo. En lo referente al turismo, la ciudad capital tiene un enfoque al turismo histórico, cultural y religioso mientras que las ciudades más alejadas se enfocan en el turismo de aventura y de salud, con fuerte componente natural, histórico y paisajístico: aguas termales, sitios arqueológicos, Reserva de la Biósfera Laguna Blanca, el campo de Piedra Pómez, y los salares del Hombre Muerto y Antofalla entre otros atractivos.

Del total de tráfico, esta terminal sólo presento cuatro pasajeros internacionales, siendo los restantes 429 mil pasajeros de carácter doméstico.

Esta terminal esta bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: CAT
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): CTC
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SANC

La tabla siguiente, resume la cantidad de pasajeros transportados por año por aerolínea en este aeropuerto.

**Tabla 87. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Catamarca**

<b>Año</b>	<b>Austral</b>	<b>Aerolíneas Argentinas</b>	<b>Andes</b>	<b>Sol/Flyest</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	0	11.093	0	0	11.093
<b>2011</b>	5.601	6.695	0	0	12.296
<b>2012</b>	14.095	1.642	0	33	15.770
<b>2013</b>	18.456	943	330	30	19.759
<b>2014</b>	15.984	449	0	0	16.433
<b>2015</b>	18.372	976	161	0	19.509
<b>2016</b>	19.602	84	159	0	19.845
<b>2017</b>	20.636	9.377	161	0	30.174
<b>2018</b>	28.845	1.712	162	0	30.719
<b>2019</b>	26.902	938	0	0	27.840
<b>2020</b>	4.931	320	0	0	5.251
<b>TOTALES</b>	173.424	34.229	973	63	208.689

Fuente: ANAC.

Al igual que mencionamos en el caso de La Rioja, gracias al Grupo Aerolíneas Argentinas presentó conexión con Aeroparque y temporalmente con Catamarca. A lo largo de los años en estudio, esta terminal aérea ha acogido a casi 209 mil pasajeros transportados por cuatro empresas aerocomerciales, a saber: Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., Aerolíneas Argentinas S.A., Andes Líneas Aéreas S.A. y SOL/Flyest Líneas Aéreas S.A. Este destino, no se encuentra entre los principales destinos de las aerolíneas. Una aclaración necesaria es que sólo las dos primeras operaron en forma regular mientras que las dos restantes en forma no regular motivo por el cual aportaron el 0,5% del total del tráfico. En oposición, nos encontramos con Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A como el principal operador operando a partir de 2011 y capitalizando el 83% de la demanda mientras que Aerolíneas Argentinas S.A., que operó en todos los años y capitalizó el 16,4% del tráfico. Asimismo, Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A ha transportado unos 173 mil pasajeros, de los cuales 72 mil corresponden al primer período, 96 mil pasajeros, al segundo período (incremento del 32%) y unos 5 mil pasajeros en 2020. Por su parte, Aerolíneas Argentina S.A. transportó unos 34 mil pasajeros: casi 22 mil pasajeros corresponden a los años 2010-2015, unos 12 mil a los años 2016-2019 (decrecimiento del 80%) y unos 320 al año 2020. Las cifras anteriores, nos permiten concluir en la importancia de

Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A en el tráfico de esta terminal aérea. Se presenta seguidamente la tabla que resume el tráfico de pasajeros a lo largo de los años en estudio.

**Tabla 88. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Catamarca**

Año												
Mes	2010*	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
Enero	209	2.097	2.002	2.313	2.135	1.209	2.584	4.233	4.247	3.959	3.925	28.913
Febrero	1.687	1.358	2.041	2.952	1.994	2.300	3.008	4.131	3.736	4.039	3.599	30.845
Marzo	2.082	1.415	2.779	3.364	2.149	3.060	2.989	3.575	4.742	5.096	2.029	33.280
Abril	2.684	2.644	2.581	3.421	1.827	3.649	1.922	2.849	5.338	4.813	14	31.742
Mayo	1.960	2.347	2.569	3.398	2.614	3.244	2.627	5.414	5.848	6.172	42	36.235
Junio	0	1.674	2.757	3.351	2.991	3.586	2.371	6.270	4.932	4.959	28	32.919
Julio	2.400	1.549	3.126	3.444	3.345	3.615	2.010	6.462	5.936	5.352	10	37.249
Agosto	2.594	2.655	2.185	2.944	3.364	3.603	3.744	5.863	5.610	5.013	50	37.625
Septiembre	2.710	2.414	2.698	3.477	3.278	3.821	4.534	5.916	5.299	4.700	72	38.919
Octubre	2.861	2.419	3.317	4.674	3.466	5.123	6.138	6.590	7.052	3.598	100	45.338
Noviembre	1.793	2.450	3.757	3.789	2.860	3.161	5.176	5.553	4.840	4.300	1.396	39.075
Diciembre	1.665	2.164	2.741	3.113	2.763	3.280	4.562	4.728	4.621	3.999	3.576	37.212
<b>Total general</b>	<b>22.645</b>	<b>25.186</b>	<b>32.553</b>	<b>40.240</b>	<b>32.786</b>	<b>39.651</b>	<b>41.665</b>	<b>61.584</b>	<b>62.201</b>	<b>56.000</b>	<b>14.841</b>	<b>429.352</b>

Fuente: ANAC.

\*Nota: El Aeropuerto no registró actividad durante el mes de junio del año 2010 por refacciones en la terminal de pasajeros.

Los datos a destacar de este aeropuerto se presentan a continuación:

- Este aeropuerto presentó un tráfico creciente entre los meses de enero (mes con menor demanda) a octubre (mes con mayor demanda) y decreciente en noviembre y diciembre.
- El crecimiento acumulado entre el año 2010 al 2019 fue del 147%, lo cual significó casi unos 33 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con el año 2010. Su tasa de crecimiento promedio interanual fue del orden del



12,3%. Este crecimiento, hubiera sido menor, dado que el cierre del aeropuerto influyó en los registros

- En el primer período, se evidenció un acumulado del 75%, equivalentes a unos 17 mil pasajeros más transportados en 2015 contra los transportados en 2010. La tasa de crecimiento promedio fue del 13,3%.
- En el segundo período, el crecimiento fue del 41%, equivalentes a unos 16 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparación con los transportados en el año 2015. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 11%.
- El incremento de tráfico registrado al finalizar el primer período y el segundo período resultaron muy similares, ya que en el primero de ellos el incremento fue de 17 mil pasajeros mientras que en el segundo 16 mil pasajeros, lo cual marcó una diferencia de 4%.
- Comparando el tráfico de pasajeros registrado entre los años 2010 a 2015 y de 2016 a 2019, fue un 15% mayor en el segundo período (221 mil pasajeros contra 193 mil pasajeros).

Se presenta seguidamente la variación interanual de pasajeros transportados de esta terminal aérea en comparativa con las tasas promedio de cabotaje:

**Tabla 89. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto de Catamarca y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	11,2%	-6,6%
<b>2012</b>	29,3%	16,6%
<b>2013</b>	23,6%	10,9%
<b>2014</b>	-18,5%	9,5%
<b>2015</b>	20,9%	13,0%
<b>2016</b>	5,1%	5,7%

<b>2017</b>	47,8%	15,8%
<b>2018</b>	1,0%	12,7%
<b>2019</b>	-10,0%	12,8%
<b>2020</b>	-73,5%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

De la tabla precedente puede destacarse únicamente al año 2016 como un año con una tasa de variación interanual similar de esta terminal aérea en comparación con las promedio del mercado. Por otra parte, se evidencia el impacto significativo del aumento de la oferta de la empresa Aerolíneas Argentina S.A. en el año 2017 con el vuelo entre Aeroparque, La Rioja y Catamarca. Las tasas registradas en los años 2011 a 2013, 2015 y 2017 resultan mayores al promedio de cabotaje, siendo en algunos casos mayor al doble de las demostradas en el mercado. Resultan llamativos los decrecimientos observados en los años 2014 y 2019. A continuación, se presenta la participación porcentual de esta terminal aérea en el total de la FIR Córdoba y en el total del mercado doméstico:

**Tabla 90. Participación en la FIR Córdoba y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Catamarca**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	1,1%	0,2%
<b>2011</b>	1,2%	0,2%
<b>2012</b>	1,4%	0,2%
<b>2013</b>	1,6%	0,2%
<b>2014</b>	1,2%	0,2%
<b>2015</b>	1,3%	0,2%
<b>2016</b>	1,2%	0,2%

<b>2017</b>	1,5%	0,2%
<b>2018</b>	1,2%	0,2%
<b>2019</b>	1,0%	0,2%
<b>2020</b>	1,2%	0,2%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

De la tabla precedente, podemos concluir que la participación promedio en la FIR fue del 1,3%, con valores porcentuales que oscilan entre el máximo del 1,6% (2013) y el mínimo 1,0% (2019) destacando años de participación estable a excepción de los años 2013 y 2017 que muestran los mayores valores de participación. Estas cifras, ubican a esta terminal aérea en el séptimo lugar en términos de participación de tráfico en la Región. En tanto, la participación en el total de cabotaje fue poco significativa, aportando un valor constante a lo largo de los años del 0,2%, siendo un dato único y diferenciador entre los restantes 41 aeropuertos analizados. Ocupó el puesto número 33 entre los 41 aeropuertos estudiados.

#### AEROPUERTO INTERNACIONAL TERMAS DE RIO HONDO

El aeropuerto se encuentra a nueve kilómetros de la ciudad a la que sirve y le otorga su nombre. Se encuentra en la provincia de Santiago del Estero y a menos de 100 kilómetros de los Aeropuertos de Santiago del Estero y de Tucumán. Presenta la particularidad de que la ciudad en la que se encuentra es el principal destino turístico de la provincia, a diferencia de lo que sucede en la mayoría de las provincias donde la ciudad capital es la que presenta mayor demanda de pasajeros. Además, fue inaugurado en 2012, con la intención de explotar el potencial turístico y deportivo de la ciudad, ligado a la presencia del Autódromo en esta ciudad utilizado para autos como motos de competición. Esta terminal sólo presentó trece pasajeros internacionales mientras que el resto, unos 194 mil pasajeros fueron domésticos.

Esta terminal, se incorporó en el año 2013 al SNA mediante el Decreto N° 303/2013<sup>150</sup> y se encuentra concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): RHD
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SANH

Se presenta seguidamente el tráfico de pasajeros registrado en esta terminal aérea por parte de las aerolíneas a lo largo de los años en estudio:

**Tabla 91. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Termas de Río Hondo**

<b>Año</b>	<b>Aerolíneas Argentinas</b>	<b>Andes</b>	<b>Austral</b>	<b>Avian</b>	<b>LATAM</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	0	0	0	0	0	0
<b>2011</b>	0	0	0	0	0	0
<b>2012</b>	0	0	0	0	0	0
<b>2013</b>	124	0	2.999	0	0	3.123
<b>2014</b>	0	0	594	0	0	594
<b>2015</b>	1.155	0	0	0	0	1.155
<b>2016</b>	238	0	293	0	0	531
<b>2017</b>	37.245	2.735	12.783	0	20.496	73.259
<b>2018</b>	485	2.415	6.201	0	0	9.101
<b>2019</b>	650	0	3.242	34	0	3.926
<b>2020</b>	0	0	0	0	0	0
<b>TOTALES</b>	<b>39.897</b>	<b>5.150</b>	<b>26.112</b>	<b>34</b>	<b>20.496</b>	<b>91.689</b>

Fuente: ANAC.

El tráfico hacia esta terminal, por parte de las empresas aéreas regulares resultó ser menor, si consideramos que los registros del año 2017, correspondieron mayoritariamente a la actuación de Termas de Río Hondo como aeropuerto alternativo de la ciudad de Tucumán por motivos de obras en la parte aeronáutica de dicha terminal.

<sup>150</sup> Texto de la norma disponible en la siguiente dirección web: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-303-2013-209826/texto>

Además, el tráfico resulta estacional, en los meses de verano. Únicamente Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. y Andes Líneas Aéreas S.A. presentaron tráfico regular en 2018-2019 y 2017-2019 respectivamente.

Tanto Aerolíneas Argentinas S.A. como Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. presentaron años con tráfico y otros años en los que se dejó de volar a este destino por motivos de demanda, dada la cercanía con los aeropuertos de Tucumán y Santiago del Estero. Se destaca el tráfico de Andes Líneas Aéreas S.A. en los años 2017 y 2018. Un dato a considerar es que a pesar de la inauguración de la ruta Buenos Aires – Termas de Río Hondo por parte de American Jet S.A. en el año 2020, no se haya registrado tráfico en las planillas de Excel de la ANAC, tal como si sucedió con Avian Líneas Aéreas S.A., a pesar de haber transportado tan solo 34 pasajeros. Dado que el tráfico de pasajeros presenta oscilaciones y además, se dio la absorción de parte del tráfico aéreo de Tucumán, no resulta conveniente analizar por períodos el tráfico de pasajeros. Se presenta seguidamente el tráfico de pasajeros de cabotaje de este aeropuerto a los largo de los años en estudio:

**Tabla 92. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto Termas de Río Hondo**

Año												
Mes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
<b>Enero</b>	0	0	0	0	451	0	0	0	967	226	86	1.730
<b>Febrero</b>	0	0	0	0	484	0	227	0	1.105	288	0	2.104
<b>Marzo</b>	0	0	0	0	249	0	0	0	1.310	578	0	2.137
<b>Abril</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	4.246	1.210	0	5.456
<b>Mayo</b>	0	0	0	0	0	0	0	985	2.763	523	0	4.271
<b>Junio</b>	0	0	0	1.661	0	0	0	40.614	1.682	1.579	0	45.536
<b>Julio</b>	0	0	0	0	0	0	0	48.346	1.548	863	0	50.757
<b>Agosto</b>	0	0	4	1.698	0	0	0	53.543	2.220	1.386	0	58.851
<b>Septiembre</b>	0	0	0	567	0	1.346	472	3.459	2.993	1.068	0	9.905
<b>Octubre</b>	0	0	0	651	0	832	303	3.168	1.117	586	0	6.657
<b>Noviembre</b>	0	0	0	1.481	0	738	0	2.787	583	0	0	5.589
<b>Diciembre</b>	0	0	0	673	0	0	0	664	168	0	0	1.505
<b>Total general</b>	0	0	4	6.731	1.184	2.916	1.002	153.566	20.702	8.307	86	194.498

Fuente: ANAC

\*Nota: Producto del cierre en el año 2017 del Aeropuerto Internacional Teniente General Benjamín Matienzo de la provincia de Tucumán, esta terminal aérea actuó como alternativo.

Cabe destacar que para esta terminal aérea resulta inadecuado un análisis como el realizado a las demás terminales aéreas por la distorsión que presenta. Se registra el salto cuantitativo en el año 2017, cuya causa ya fue explicitada previamente mientras que el año 2018 y 2019 registran operaciones regulares. Desde el año 2013 Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. han explotado temporalmente este aeropuerto.

## AEROPUERTO RIO CUARTO

Este aeropuerto, también conocido como Área de Material, se encuentra ubicado en la localidad de las Higueras distante siete kilómetros de la ciudad de Río Cuarto, Córdoba. Esta provincia, resulta ser la tercera en términos de destinos turísticos de la Nación y la ciudad de Río Cuarto la segunda en términos de población de la provincia concentrando una parte menor de la oferta gastronómica, cultural y comercial.

Se encuentra bajo el SNA y está concesionado a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Administración Nacional de Aviación Civil: TRC
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): RCU
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAOC

A lo largo de los años en estudio, en esta terminal aérea constituyó unos de los destinos con menor demanda de los transportistas aéreos, siendo estos un total de cuatro empresas aerocomerciales: Austral Líneas Aéreas – Cielos del sur S.A., Andes Líneas Aéreas S.A., Aerolíneas Argentinas S.A. y SOL/Flyest Líneas Aéreas S.A. Sin embargo, sólo la primera de ellas explica el 99,5% del tráfico de este aeropuerto, debido en gran parte al inicio de operaciones en el segundo período registrando 5.841 pasajeros

en 2016, 26.227 pasajeros en 2017, 17.865 pasajeros en 2018, 17.619 pasajeros en 2019 y 2.091 pasajeros en 2020. Esta aerolínea en cuestión conecta Río Cuarto con Aeroparque.

Por otro lado, nos encontramos con operaciones probablemente no regulares de Andes Líneas Aéreas S.A. (261 pasajeros) en 2017 y ocasionales, probablemente a causa de desvíos de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. (70 pasajeros en el año 2018) y SOL Líneas Aéreas S.A. (11 pasajeros en 2011). A continuación, se presenta tráfico de pasajeros durante los años en estudio:

**Tabla 93. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Río Cuarto**

Año												
Mes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
Enero	117	0	7	0	0	0	0	3.480	3.071	2.434	2.193	11.302
Febrero	189	10	0	0	18	19	0	2.784	2.957	2.598	1.532	10.467
Marzo	245	95	2	0	0	0	8	3.421	3.565	3.090	778	11.204
Abril	198	125	81	0	6	16	2	4.736	2.921	3.286	0	11.371
Mayo	285	91	19	0	30	20	6	5.080	2.907	3.270	0	11.708
Junio	206	14	0	0	6	7	10	3.988	2.614	3.014	0	9.859
Julio	266	74	0	0	32	6	0	5.282	3.282	3.924	8	12.874
Agosto	264	95	0	2	0	37	0	4.912	3.774	3.573	0	12.657
Septiembre	339	6	14	10	10	26	2.391	5.226	3.515	3.099	0	14.636
Octubre	320	0	0	0	0	7	3.644	5.528	3.467	3.543	7	16.516
Noviembre	254	0	0	0	0	26	3.340	5.555	2.850	2.543	0	14.568
Diciembre	254	0	0	0	20	0	2.932	4.037	2.741	2.363	0	12.347
<b>Total general</b>	<b>2.937</b>	<b>510</b>	<b>123</b>	<b>12</b>	<b>122</b>	<b>164</b>	<b>12.333</b>	<b>54.029</b>	<b>37.664</b>	<b>37.097</b>	<b>4.518</b>	<b>149.509</b>

Fuente: ANAC.

Este Aeropuerto prácticamente no registró un tráfico significativo hasta el mes de septiembre de 2016, por lo que únicamente puede destacarse en primera instancia el potencial de esta terminal aérea con un pico de tráfico en el año 2017 que desciende y se estabiliza en los años siguientes, mostrando un tráfico de 37 mil pasajeros. Asimismo, el tráfico registrado entre los años 2010 a 2015 correspondió probablemente a vuelos de carácter privado. Se presenta seguidamente una tabla que resume la participación en la FIR Córdoba y en el total del mercado de cabotaje:

**Tabla 94. Participación en la FIR Córdoba y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Río Cuarto**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	0,1%	0,0%
<b>2011</b>	0,0%	0,0%
<b>2012</b>	0,0%	0,0%
<b>2013</b>	0,0%	0,0%
<b>2014</b>	0,0%	0,0%
<b>2015</b>	0,0%	0,0%
<b>2016</b>	0,4%	0,1%
<b>2017</b>	1,3%	0,2%
<b>2018</b>	0,8%	0,1%
<b>2019</b>	0,7%	0,1%
<b>2020</b>	0,4%	0,1%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Resulta inadecuado un análisis del promedio de la participación, dado que resulta poco representativa tal acción. Aún así, se destaca la escasa participación en la FIR dado que ocupa el último lugar en términos de tráfico y el lugar número 39 entre los 41 aeropuertos que integran el estudio.

## **CAPÍTULO VII: FIR COMODORO RIVADAVIA**



Esta Región de Información al Vuelo, incluye un total de nueve terminales aéreas emplazadas cuatro de ellas en la provincia de Chubut, dos de ellas en la provincia de Santa Cruz, dos de ellas en Tierra del Fuego y una en la provincia de Río Negro.

A continuación, se presenta una tabla que resume la participación de la FIR en el mercado doméstico, el tráfico de pasajeros transportados en los aeropuertos que componen la Región y la variación porcentual interanual de la FIR en comparación con las registradas en el mercado.

**Tabla 95. Total pasajeros transportados en la FIR Comodoro Rivadavia**

<b>Año</b>	<b>Participación en el total del mercado de cabotaje</b>	<b>Pasajeros transportados</b>	<b>Variación interanual de pasajeros transportados</b>	<b>Variación interanual del mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	13,3%	1.820.670	-	-
<b>2011</b>	13,8%	1.761.283	-3,3%	-6,6%
<b>2012</b>	12,6%	1.891.674	7,4%	16,6%
<b>2013</b>	12,8%	2.127.615	12,5%	10,9%
<b>2014</b>	13,0%	2.367.889	11,3%	9,5%
<b>2015</b>	13,0%	2.661.550	12,4%	13,0%
<b>2016</b>	12,3%	2.682.772	0,8%	5,7%
<b>2017</b>	11,5%	2.890.641	7,7%	15,8%
<b>2018</b>	10,4%	2.963.754	2,5%	12,7%
<b>2019</b>	9,9%	3.167.971	6,9%	12,8%
<b>2020</b>	12,5%	895.309	-71,7%	-77,4%
<b>Total</b>	-	25.231.128	-	-

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La participación en el mercado de esta FIR, presentó un promedio de 12,3%, con lo cual fue la tercera en términos de tráfico de pasajeros transportados entre las cinco FIR. El máximo valor porcentual de participación sin distorsiones fue registrado en el año 2010 (13,3%) y el valor mínimo registrado en el año 2019 (9,9%), lo cual significó un decrecimiento en un 35% de la participación. Conviene aclarar, que el primer

período, registró una baja del 0,3% entre el año 2010 y el 2015 y una baja del 3,1% en el segundo período.

En lo que refiere al tráfico de pasajeros, se presentó un crecimiento acumulado del 74%, lo cual significó unos 1,3 millones de pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con el año 2010. La tasa de crecimiento interanual promedio fue del 6,5%. Al llevar el análisis al primer y segundo período nos encontramos con que el primero de ellos, registró un acumulado del 46% (casi 841 más pasajeros transportados en 2015 vs 2010 con una tasa de crecimiento interanual promedio del 8,1%). Por su parte, el segundo período acusó un 19% de crecimiento (unos 506 mil pasajeros más transportados en 2019 vs 2015) con una tasa del 4,5% de crecimiento promedio interanual.

Resultan positivas todas las tasas de crecimiento interanual a excepción de los años 2011 y 2020 a raíz de fenómenos naturales, siendo las comprendidas entre los años 2013 a 2015 las más altas de la serie. En comparativa con las tasas de cabotaje, las correspondientes a los años 2011, 2013 y 2019, resultaron mayores a las registradas en el mercado siendo menores las registradas en los restantes años. Asimismo, la tasa del año 2016, resulta ser siete veces menor a la del promedio de cabotaje (0,6% vs 5,7%). Se presenta seguidamente una tabla que resume la participación de cada una de las terminales en la FIR Comodoro Rivadavia:

**Tabla 96. Participación de cada aeropuerto en la FIR Comodoro Rivadavia**

Aeropuerto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Ushuaia</b>	28%	28%	27%	26%	26%	26%	28%	28%	27%	29%	34%
<b>Calafate</b>	21%	23%	22%	21%	22%	24%	23%	21%	20%	21%	26%
<b>Comodoro Rivadavia</b>	21%	16%	21%	22%	22%	21%	21%	21%	23%	20%	15%
<b>Trelew</b>	12%	8%	10%	9%	9%	8%	8%	10%	11%	11%	10%
<b>Río Gallegos</b>	12%	11%	11%	11%	10%	11%	10%	9%	8%	8%	7%
<b>Río Grande</b>	3%	4%	5%	7%	6%	6%	5%	5%	5%	5%	4%
<b>Puerto Madryn</b>	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	4%	3%	3%	1%
<b>Esquel</b>	1%	6%	1%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	1%
<b>Viedma</b>	0%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC

\*Nota: Se aplicaron criterios de redondeo.

Sumando al análisis las cifras de pasajeros transportados a lo largo de los años 2010 a 2020, nos encontramos, en forma descendente de tráfico con los siguientes aeropuertos:

1. Ushuaia, con 6,9 millones de pasajeros transportados.
2. Calafate, con 5,5 millones de pasajeros.
3. Comodoro Rivadavia, con 5,2 millones de pasajeros.
4. Trelew, con casi 2,5 millones de pasajeros transportados.
5. Río Gallegos, con 2,4 millones de pasajeros.
6. Río Grande, con 1,3 millones de pasajeros.
7. Puerto Madryn, con casi 573 mil pasajeros transportados.
8. Esquel, con casi 495 pasajeros transportados.
9. Viedma, con 218 mil pasajeros.

Resulta muy clara la concentración del 70% del tráfico en las primeras tres terminales aéreas, con Ushuaia que fue la primera, con un promedio de participación del 28% mientras que Calafate y Comodoro Rivadavia promediaron un 22% y un 20% respectivamente. Aún así, por su parte, el Aeropuerto de Viedma, Esquel, Trelew y Puerto Madryn, presentaron las mayores participaciones en la FIR entre los años 2016 a 2019 en comparativa con los años 2010 a 2015. Río Gallegos y Calafate, por el contrario, fueron las terminales con mayor disminución de participación en el segundo período respecto al primero. En las siguientes páginas, se presenta el análisis de cada una de las terminales aéreas en orden descendente según el tráfico de pasajeros procesado a lo largo de los años en estudio.

## AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MALVINAS ARGENTINAS

Este aeropuerto, se encuentra a unos cinco kilómetros de la ciudad a la que sirve, Ushuaia, provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Dicha provincia, cuenta en su territorio con una ley que estableció un Régimen de Promoción Económica, la cual la llevó a consolidarse como el principal actor en la fabricación y

ensamblaje de productos electrónicos de consumo masivo (celulares y computadores principalmente) y electrodomésticos (principalmente aires acondicionados), concentrando el 20% de la totalidad de la producción de la provincia en Ushuaia.

En lo referente al turismo, a nivel nacional ocupa el décimo segundo lugar en términos de destino turístico más visitado de la República mientras que a nivel provincial es la segunda cadena productiva de mayor envergadura, contando con un atractivo relieve, áreas protegidas, historia y cultura. También, dispone de un centro de esquí en el Cerro Castor, circuitos de senderismo y trekking y el “Tren del fin del Mundo” entre sus principales atractivos. Sumado a ello, también se destaca la temporada de cruceros en los meses de primavera y verano en los que recibe a turistas tanto nacionales como internacionales. En este aeropuerto, los pasajeros aéreos internacionales representaron el 1% del total del tráfico (unos 38 mil pasajeros) mientras que los domésticos representaron el 99% restante (unos 6,9 millones de pasajeros).

El aeropuerto está bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionado a la empresa London Supply S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: USU
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): USH
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAWH

A lo largo de los años en estudio, operaron ocho empresas aéreas regulares, cuyo tráfico anual de pasajeros se presenta seguidamente:

**Tabla 97. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Ushuaia**

Año	Aerolíneas Argentinas	LATAM	Austral	LADE	Norwegian	Andes	Sol/Flyest	Jet SMART	Total
2010	107.468	31.166	107.734	3.140	-	0	0	-	249.508
2011	92.478	40.685	108.985	1.996	-	0	222	-	244.366
2012	160.520	50.117	38.079	2.668	-	0	365	-	251.749
2013	191.758	65.570	4.846	3.416	-	0	854	-	266.444
2014	209.369	72.185	7.694	2.504	-	0	266	-	292.018
2015	249.925	82.178	90	1.197	-	110	0	-	333.500

<b>2016</b>	253.809	84.686	18.924	694	-	1.152	0	-	359.265
<b>2017</b>	254.568	82.260	41.928	92	-	499	0	-	379.347
<b>2018</b>	226.361	72.716	71.429	0	-	1.182	0	-	371.688
<b>2019</b>	264.605	85.198	79.663	1.018	4.051	592	0	-	435.127
<b>2020</b>	88.219	32.390	15.457	291	3.579	0	0	721	140.657
<b>TOTALES</b>	2.099.080	699.151	494.829	17.016	7.630	3.535	1.707	721	3.323.669

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas, conectó esta terminal aérea con Aeroparque, Calafate y Ezeiza, a partir de julio de 2016 con Córdoba, a partir de abril de 2017 con Bahía Blanca, en los meses de primavera-verano con Trelew y durante 2015 y 2016 con Río Gallegos. En el caso de LATAM Airlines Argentina S.A. conectó con las terminales aéreas de Aeroparque y en los meses de primavera-verano con Calafate y Ezeiza. Por último, en el caso de Norwegian Air Argentina, esta empresa ofreció conexión con Aeroparque.

Realizando una comparación entre el tráfico registrado en el año 2019 en relación al registrado en el año 2010, Aerolíneas Argentinas S.A. creció un 146% su tráfico presentando sus mayores registros entre los años 2015 a 2019. En el caso de LATAM Airlines Argentina S.A., esta aerolínea creció un 173% y comparte con la empresa citada anteriormente los mismo años de mayor tráfico de pasajeros. Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., por su parte, vio contraer su tráfico en un 26% presentando sus mayores registros de tráfico en 2010 y 2011, luego decreciendo entre 2012 a 2015 para finalizar con registros nuevamente crecientes gracias a la apertura del Corredor Atlántico en 2017, del que constituye el tramo final.

Por su parte LADE y Sol presentaron tráfico relevante en el primer período y no así en el segundo. Andes Líneas Aéreas S.A. que tuvo poco más de 100 pasajeros transportados en 2015, capitalizó tráfico de carácter no regular en el segundo período, mientras que Norwegian Air Argentina S.A. capitalizó sólo el 1% del tráfico en 2019 y Jet SMART Airlines Argentina S.A. transportó unos 700 pasajeros en el año 2020. Se presenta ahora, el tráfico de pasajeros de las aerolíneas conforme a los tres períodos en estudio:

**Tabla 98. Tráfico de las aerolíneas en el Aeropuerto de Ushuaia según períodos**

Aerolínea	Puesto del	Pasajeros	Pasajeros	Pasajeros	Pasajeros
-----------	------------	-----------	-----------	-----------	-----------

	aeropuerto en su red de destinos	transportados 2010-2015	transportados 2016-2019	transportados 2020	totales transportados
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Quinto	1.011.518	999.343	88.219	2.099.081
<b>LATAM</b>	Noveno	342.290	324.860	32.390	699.541
<b>Austral</b>	Décimo tercero	267.428	211.944	15.457	494.830
<b>LADE</b>	Quinto	14.921	1.804	291	17.016
<b>Norwegian</b>	Octavo	-	4.051	3.579	7.630
<b>Andes</b>	Décimo sexto	110	3.425	0	3.535
<b>Flyest/Sol</b>	Undécimo	1.707	0	0	1.707
<b>Jet SMART</b>	Undécimo	-	-	721	721
<b>Total</b>	-	1.637.974	1.545.427	140.657	3.324.061

Fuente: Elaboración propia en base a datos estadísticos de la ANAC.

De la tabla precedente, se destaca que en el segundo período respecto al primero el tráfico regular de las empresas disminuye un 1% para Aerolíneas Argentinas S.A., un 5% para LATAM Airlines Argentina S.A., un 21% para Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. y un 88% para LADE.

Considerando el tráfico total de cada aerolínea, Aerolíneas Argentinas S.A. representa el 63% de la demanda de tráfico mientras que LATAM Airlines Argentina S.A. el 21% y Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. el 15%, de manera que representan en conjunto el 99% de tráfico de la terminal aérea. El resto de las empresas aéreas, tuvieron una participación muy pequeña. A continuación se presenta el tráfico de pasajeros de cabotaje de la terminal aérea durante los años en estudio:

**Tabla 99. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Ushuaia**

Mes	Año											
	2010	2011*	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
<b>Enero</b>	66.771	71.482	77.339	75.598	80.160	90.020	97.206	105.289	96.230	109.969	123.355	993.419
<b>Febrero</b>	54.756	59.772	63.713	61.175	65.415	75.068	82.584	84.633	85.381	93.412	111.364	837.273
<b>Marzo</b>	46.755	48.668	45.275	45.026	50.269	57.350	69.400	64.936	73.769	77.352	49.764	628.564
<b>Abril</b>	30.322	31.169	29.379	32.926	38.809	39.475	39.023	48.738	44.534	50.047	0	384.422
<b>Mayo</b>	22.374	20.070	19.538	22.015	27.036	29.369	30.256	36.089	32.740	40.948	0	280.435
<b>Junio</b>	17.766	6.049*	17.232	23.555	21.937	22.550	29.294	35.172	29.727	40.817	1.923	246.022
<b>Julio</b>	40.386	30.559	39.009	44.853	47.570	56.195	63.283	67.748	55.831	71.432	1.255	518.121
<b>Agosto</b>	36.915	31.443	31.040	38.776	45.525	53.391	56.423	59.817	55.765	68.953	831	478.879
<b>Septiembre</b>	35.452	35.250	39.930	39.358	48.679	53.697	57.030	59.445	63.243	69.519	730	502.333
<b>Octubre</b>	41.124	42.229	39.473	43.966	49.540	55.937	66.300	64.701	71.537	81.258	1.125	557.190

<b>Noviembre</b>	56.010	56.565	52.940	59.429	64.047	71.355	75.575	80.865	78.592	99.763	3.532	698.673
<b>Diciembre</b>	58.024	62.660	60.586	66.744	70.816	83.213	85.385	88.535	100.754	117.186	13.274	807.177
<b>Total general</b>	506.655	495.916	515.454	553.421	609.803	687.620	751.759	795.968	788.103	920.656	307.153	6.932.508

Fuente: ANAC.

\*Nota: Esta terminal aérea se encontró cerrada durante gran parte del mes de junio del año 2011 a causa de las cenizas volcánicas.

Del análisis del cuadro que antecede puede observarse lo siguiente:

- El comportamiento de la demanda a lo largo de los meses, presenta una estacionalidad marcada. En este destino, los meses de verano registran mayor tráfico seguido por los meses de primavera, mientras que los meses de otoño e invierno resultaron ser los de menor tráfico hacia esta terminal. A modo gráfico, en general, el tráfico se comportó similar a una “V”, con un tráfico descendente entre los meses de febrero a junio y ascendente entre julio a enero.
- Entre los años 2010 a 2019, el crecimiento acumulado fue del 82% equivalente a unos 141 mil pasajeros más transportados en 2019 en relación con los transportados en el año 2010. La tasa de crecimiento interanual promedio fue del 7%.
- En lo que refiere al primer período, el crecimiento fue del 36%, equivalentes a unos 181 mil pasajeros más transportados en 2015 en relación con los registrados en el año 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 6,4%.
- En el segundo período, el crecimiento fue del orden del 34%, lo que significó 233 mil pasajeros más transportados en el año 2019 en comparativa con los transportados en el año 2016. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 7,8%.
- Comparando el crecimiento de pasajeros transportados registrado en cada período, este fue un 29% mayor entre los años 2016-2019 en comparación con los años 2010-2019.
- Considerando el tráfico registrado en los años 2010-2015 y 2016-2019, hubo sólo un 3% de diferencia (111 mil pasajeros).

Veamos a continuación las variaciones porcentuales interanuales que se registraron en esta terminal aérea:

**Tabla 100. Variación interanual de pasajeros en el Aeropuerto de Ushuaia y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	-2,1%	-6,6%
<b>2012</b>	3,9%	16,6%
<b>2013</b>	7,4%	10,9%
<b>2014</b>	10,2%	9,5%
<b>2015</b>	12,8%	13,0%
<b>2016</b>	9,3%	5,7%
<b>2017</b>	5,9%	15,8%
<b>2018</b>	-1,0%	12,7%
<b>2019</b>	16,8%	12,8%
<b>2020</b>	-66,6%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

El análisis del cuadro anterior puede observarse el crecimiento sostenido de esta terminal aérea a lo largo de los años en estudio con excepción del año 2011, producto de las cenizas volcánicas y el año 2018 que marca una pequeña merma en el tráfico de pasajeros respecto al año 2017. Se nota un incremento de tráfico en el primer período con un pico máximo en 2015 y luego un decrecimiento hasta 2018 con un 2019 que evidencia un nuevo punto de inflexión.

Veamos a continuación cual es el grado de participación porcentual de esta terminal aérea en el total del mercado de la Región analizada:



**Tabla 101. Participación en la FIR Comodoro Rivadavia y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Ushuaia**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	27,8%	3,7%
<b>2011</b>	28,2%	3,9%
<b>2012</b>	27,2%	3,4%
<b>2013</b>	26,0%	3,3%
<b>2014</b>	25,8%	3,4%
<b>2015</b>	25,8%	3,3%
<b>2016</b>	28,0%	3,5%
<b>2017</b>	27,5%	3,2%
<b>2018</b>	26,6%	2,8%
<b>2019</b>	29,1%	2,9%
<b>2020</b>	34,3%	4,3%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Como puede apreciarse del análisis del cuadro anterior, el grado de participación de esta terminal aérea en el total de la FIR se encuentra entre los más altos, alcanzando un promedio del 27% registrando un mínimo de participación del 25,8% (años 2014 y 2015) y un máximo del 29,1% en el año 2019.

Considerando la participación de esta terminal aérea en el total del mercado de cabotaje fue relativamente alta comparado a la mayoría de los aeropuertos de esta FIR, arrojando un promedio de 3,3% con máximo de 3,9% (2011) y un mínimo de 2,8% (2018).

#### **AEROPUERTO INTERNACIONAL "COMANDANTE ARMANDO TOLA"**

Este aeropuerto se encuentra emplazado a unos veintitrés kilómetros de la ciudad de El Calafate, Santa Cruz. Esta provincia se caracteriza por tener una participación cercana al 50% en la extracción de oro y plata a nivel nacional, la quinta parte en el caso

del petróleo y la décima parte de gas natural. Asimismo, también es el tercer actor en lo que refiere a la actividad pesquera, especializándose en la pesca de langostinos, dado su gran potencial de exportación. En lo que refiere al turismo, el aeropuerto se ubica en cercanías a la Cordillera de los Andes y al Lago Argentino, principales atractivos visuales y aventureros para los visitantes. Es destacado también la presencia de dos Patrimonios de la Humanidad declarados por la UNESCO: el Parque y Reserva Natural Los Glaciares y la Cueva de las Manos.

Centrándonos ahora en el tráfico de pasajeros, del total registrado en la terminal aérea, hubieron unos 2 mil pasajeros internacionales mientras que fueron 5,5 millones los pasajeros domésticos.

Esta terminal esta bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionada a la empresa London Supply S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: ECA
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): FTE
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAWC

A lo largo de los años en estudio, un total de cinco empresas aerocomerciales registraron tráfico de pasajeros en esta terminal aérea. Se presentan seguidamente los respectivos datos de tráfico anualizados de cada una de ellas:

**Tabla 102. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de El Calafate**

<b>Año</b>	<b>Aerolíneas Argentinas</b>	<b>LATAM</b>	<b>Austral</b>	<b>LADE</b>	<b>Andes</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	91.755	15.806	80.389	1.713	275	189.938
<b>2011</b>	98.936	24.343	82.398	1.384	105	207.166
<b>2012</b>	151.924	25.100	26.520	3.327	0	206.871
<b>2013</b>	180.860	33.529	5.886	2.900	0	223.175
<b>2014</b>	206.754	41.261	14.336	2.083	541	264.975
<b>2015</b>	259.903	44.700	7.275	1.212	755	313.845
<b>2016</b>	261.310	49.412	381	261	0	311.364
<b>2017</b>	239.335	53.371	10.285	106	0	303.097
<b>2018</b>	232.497	45.279	23.228	0	0	301.004
<b>2019</b>	275.565	47.436	16.222	0	0	339.223

<b>2020</b>	85.350	28.311	5.238	0	0	118.899
<b>TOTALES</b>	2.084.189	408.548	272.158	12.986	1.676	2.779.557

Fuente: ANAC.

EL Grupo Aerolíneas Argentinas, ofreció conexiones con las terminales aéreas de Aeroparque, Ushuaia y Ezeiza y con Bariloche, Córdoba y Trelew en los meses de primavera-verano. LATAM Airlines Argentina S.A., por su parte ofreció conexiones con Aeroparque, Ushuaia y Ezeiza.

Comparando el tráfico de las aerolíneas en el año 2019 en relación al año 2010, tanto Aerolíneas Argentinas S.A. como LATAM Airlines Argentina S.A. presentaron un incremento de su respectivo tráfico en un 200% creciendo a la par, aunque conviene destacar que el tráfico de la primera fue cinco veces mayor al de la segunda. En ambos casos, las aerolíneas en cuestión presentaron sus mejores registros entre los años 2014 a 2019. Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., por su parte vio decrecer su tráfico en un 80% presentando sus mejores años de tráfico en el bienio 2010-2011. LADE presentó tráfico significativo en el primer período y Andes Líneas Aéreas S.A operó escasos vuelos, probablemente de carácter no regular. Un dato a destacar es que en esta terminal aérea no operó ningún transportista económico. A continuación se presenta el tráfico de las empresas según los períodos en estudio:

**Tabla 103. Tráfico de las aerolíneas en el Aeropuerto de El Calafate según períodos**

Aerolínea	Puesto del aeropuerto en su red de destinos	Pasajeros transportados 2010-2015	Pasajeros transportados 2016-2019	Pasajeros transportados 2020	Pasajeros totales transportados
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Sexto	990.132	1.008.707	85.350	2.084.190
<b>LATAM</b>	Décimo	184.739	195.768	28.311	408.819
<b>Austral</b>	Vigésimo segundo	216.804	50.116	5.238	272.162
<b>LADE</b>	Sexto	12.619	367	0	12.986
<b>Andes</b>	Vigésimo	1.676	0	0	1.676
<b>Total</b>	-	1.405.970	1.254.958	118.899	2.779.833

Fuente: Elaboración propia en base a datos estadísticos de la ANAC

Considerando todas las aerolíneas, hubo un decrecimiento de la demanda del 11% en el segundo período en relación al primero de ellos. Tanto Aerolíneas

Argentinas S.A. como LATAM Airlines Argentina S.A. fueron las únicas que crecieron en el segundo período, correspondiéndoles el 2% y el 6% respectivamente; Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. por su parte decreció un 77% y LADE un 97%. Es de destacar que el 75% de la demanda fue capitalizado por Aerolíneas Argentinas S.A., el 15% por LATAM Airlines Argentina S.A. mientras que el 10% por Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. dejando a LADE y Andes Líneas Aéreas S.A. con una participación muy pequeña. A continuación se presenta el comportamiento del tráfico de pasajeros de cabotaje durante los años en estudio:

**Tabla 104. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Calafate**

Año												
Mes	2010*	2011*	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
Enero	49.236	62.926	61.759	67.580	71.825	85.215	87.073	88.427	84.358	94.022	96.872	849.293
Febrero	0*	52.737	51.029	58.313	61.775	71.369	76.814	74.466	71.722	78.770	85.344	682.339
Marzo	43.891	51.111	43.957	44.016	54.457	64.630	68.700	69.240	73.209	70.680	41.537	625.428
Abril	33.539	35.113	27.938	30.544	42.723	48.244	40.709	44.826	45.121	49.646	195	398.598
Mayo	20.411	16.747*	15.193	14.693	23.268	27.133	22.826	22.578	19.578	25.850	233	208.510
Junio	11.843	2.814*	9.977	12.781	14.094	17.995	17.869	17.933	13.573	18.572	2	137.453
Julio	20.451	8.933*	16.933	18.520	21.210	32.448	32.243	24.319	25.525	27.517	18	228.117
Agosto	18.884	11.447*	13.649	16.470	21.114	31.506	26.492	22.309	23.837	28.676	38	214.422
Septiembre	25.567	22.864	27.031	25.141	33.866	43.701	40.521	38.136	33.886	42.956	456	334.125
Octubre	40.007	40.986	37.606	42.990	50.547	58.835	60.419	58.026	59.610	70.943	304	520.273
Noviembre	59.858	52.397	55.389	57.885	68.603	72.322	72.762	71.069	67.542	81.140	1.500	660.467
Diciembre	57.249	51.848	55.217	57.239	66.721	72.521	74.478	71.408	79.819	86.437	3.566	676.503
<b>Total general</b>	<b>380.936</b>	<b>409.923</b>	<b>415.678</b>	<b>446.172</b>	<b>530.203</b>	<b>625.919</b>	<b>620.906</b>	<b>602.737</b>	<b>597.780</b>	<b>675.209</b>	<b>230.065</b>	<b>5.535.528</b>

Fuente: ANAC.

\*Nota: Esta terminal aérea se encontró cerrada durante el mes de febrero de 2010 por refacciones. Asimismo vio afectada su operatoria por las cenizas volcánicas durante los meses de junio a agosto de 2011.

De la tabla que precede puede notarse lo siguiente:

- El comportamiento del tráfico hacia esta terminal fue creciente entre los meses de septiembre a enero, decrecientes entre los meses de febrero a abril y entre los meses de mayo a agosto fueron muy bajos (1/4 del tráfico de enero, mes de mayor tráfico) aunque estables.
- Entre los años 2010 a 2019 el crecimiento acumulado fue del 77% equivalentes a unos 294 mil pasajeros más transportados en el año 2019 en relación a los

transportados en el año 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 6,8%.

- Considerando el primer período, el crecimiento del mismo acusó un 64%, casi 245 mil pasajeros más transportados en 2015 en relación con los transportados en el año 2010. La tasa de crecimiento fue del 10,6%.
- Considerando ahora el segundo período, el crecimiento fue del 8%, lo que significó unos 49 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con los transportados en el año 2015. La tasa de crecimiento fue del orden del 2,1%
- Comparando el incremento de pasajeros registrado en el primer y segundo período, fue casi 5 veces mayor el del primer período. Una diferencia notable.
- Considerando el tráfico registrado entre los años 2010 a 2015 y de 2016 a 2019, el de este último período fue un 11% menor que el primero (casi 3,4 millones contra casi 3,3 millones de pasajeros).

Veamos a continuación la variación porcentual interanual que presentó esta terminal a lo largo de los años en estudio:

**Tabla 105. Variación interanual de pasajeros embarcados y desembarcados en el Aeropuerto El Calafate y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	7,6%	-6,6%
<b>2012</b>	1,4%	16,6%
<b>2013</b>	7,3%	10,9%
<b>2014</b>	18,8%	9,5%
<b>2015</b>	18,1%	13,0%
<b>2016</b>	-0,8%	5,7%
<b>2017</b>	-2,9%	15,8%
<b>2018</b>	-0,8%	12,7%
<b>2019</b>	13,0%	12,8%
<b>2020</b>	-65,9%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Una de las particularidades que presenta el cuadro anterior, es el registro de la tasa de crecimiento porcentual interanual entre los años 2014 y 2015 que se mantienen entre las más altas del período analizado con un 18% y 19%. La siguiente particularidad es la baja entre los años 2016 a 2018 y el crecimiento del 13% en 2019. Asimismo, se puede evidenciar que no guarda una relación lineal con las tasas registradas en el mercado siendo mayor las de esta terminal aérea en los años 2011, 2014, 2015 y 2019. Veamos a continuación cual fue la participación porcentual de esta terminal aérea en la FIR Comodoro Rivadavia y el total del mercado de cabotaje:

**Tabla 106. Participación en la FIR Comodoro Rivadavia y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto El Calafate**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	20,9%	2,8%
<b>2011</b>	23,3%	3,2%
<b>2012</b>	22,0%	2,8%
<b>2013</b>	21,0%	2,7%
<b>2014</b>	22,4%	2,9%
<b>2015</b>	23,5%	3,0%
<b>2016</b>	23,1%	2,9%
<b>2017</b>	20,9%	2,4%
<b>2018</b>	20,2%	2,1%
<b>2019</b>	21,3%	2,1%
<b>2020</b>	25,7%	3,2%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Como puede observarse del cuadro que antecede, la participación de esta terminal aérea en el tráfico de pasajeros de la FIR guarda una relación con las tasas de variación interanual del aeropuerto. Presentó un promedio de participación del 22% con el valor máximo registrado en el año 2015 (23,5%) y el mínimo registrado en el año

2018 (20,2%), lo cual la ubica en el segundo lugar de la FIR. Pasando a analizar la participación en el mercado, promedió una participación del 2,7% con el máximo registro igual a 3,2% y el mínimo del 2,1% destacándose por una mayor participación entre los años 2010 a 2015 y una menor participación en los años 2016 a 2019. Estos registros la ubican en el puesto número once entre las 41 terminales aéreas analizadas.

## AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL ENRIQUE MOSCONI

Esta terminal aérea se encuentra a unos once kilómetros del centro de la ciudad de Comodoro Rivadavia, Chubut. La provincia en la que se encuentra inserta esta terminal es la decimosexta en términos de destinos turísticos más visitados de la República. Entre las principales actividades desarrolladas en la ciudad se encuentra la explotación de hidrocarburos, la generación de energía eólica (El Parque Antonio Morán es el más grande de América del Sur) y la pesca siendo en estas tres sectores un actor con potencial de desarrollo. En lo que refiere al turismo, cuenta con atractivos históricos, culturales, arqueológicos y se cuenta con actividades de recreación y socialización. Las playas de Rada Tilly acogen a los turistas y residentes en búsqueda de playas, esparcimiento y deportes náuticos.

Esta terminal esta bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: CRV
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): CRD
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAVC

Este aeropuerto patagónico, registró un total de seis empresas aerocomerciales operando en esta terminal aérea. El tráfico de pasajeros anualizado de las mismas se presenta en la siguiente tabla.

**Tabla 107. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Comodoro Rivadavia**

<b>Año</b>	<b>Aerolíneas Argentinas</b>	<b>Austral</b>	<b>LATAM</b>	<b>Andes</b>	<b>LADE</b>	<b>Flybondi</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	23.641	119.435	32.712	29	8.517	-	184.334
<b>2011</b>	12.272	92.114	28.641	0	5.287	-	138.314
<b>2012</b>	92.292	54.281	32.260	60	5.042	-	183.935
<b>2013</b>	130.284	51.604	29.269	0	3.239	-	214.396
<b>2014</b>	173.644	37.721	28.002	447	2.604	-	242.418
<b>2015</b>	200.696	43.258	28.605	379	1.760	-	274.698
<b>2016</b>	205.788	41.907	29.639	0	2.264	-	279.598
<b>2017</b>	164.061	114.708	28.655	0	3.126	-	310.550
<b>2018</b>	162.093	115.776	31.158	26.203	1.519	0	336.749
<b>2019</b>	168.812	103.502	32.472	14.318	2.375	0	321.479
<b>2020</b>	24.309	30.254	7.331	2.275	447	50	64.666
<b>TOTALES</b>	1.357.892	804.560	308.744	43.711	36.180	50	2.551.137

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas, conectó esta terminal aérea con las de Aeroparque y Neuquén, con Córdoba y Trelew desde abril de 2017, con Mendoza desde julio de 2018 y durante algunos meses de 2016 y 2017 con Río Gallegos. LATAM Airlines Argentina S.A y Andes Líneas Aéreas S.A. conectaron esta terminal únicamente con Aeroparque aunque ésta última lo hizo desde marzo de 2018.

Considerando el tráfico de pasajeros registrado por cada una de las aerolíneas en el año 2019 en comparación con el registrado en el año 2010, Aerolíneas Argentinas S.A. creció en un 614% presentando sus mejores años de tráfico en el bienio 2015-2016 estabilizándose en cifras menores en los siguientes años. Por su parte, Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. vio decrecer un 13% su tráfico, presentando un primer período con tráfico descendente (2010 fue el mejor año para esta empresa) y un segundo período con un tráfico estable, nuevamente por encima de los 100 mil pasajeros anuales transportados. LATAM Airlines Argentina S.A., por su parte, decreció 1% aunque la diferencia entre el máximo registro y el menor registro fue de 4 mil pasajeros anuales, con lo cual esta empresa mantuvo estable su tráfico. Conviene destacar que Andes Líneas Aéreas S.A. incorporó vuelos regulares a partir del año 2018 captando el 8% del tráfico en dicho año. El tráfico de LADE paulatinamente se fue reduciendo. FB Líneas Aéreas S.A. registró sólo 50 pasajeros. Se presenta a continuación el tráfico de pasajeros de acuerdo a los períodos en estudio.



**Tabla 108. Tráfico de las aerolíneas en el Aeropuerto de Comodoro Rivadavia según períodos**

Aerolínea	Puesto del aeropuerto en su red de destinos	Pasajeros transportados 2010-2015	Pasajeros transportados 2016-2019	Pasajeros transportados 2020	Pasajeros totales transportados
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Duodécimo	632.829	700.754	24.309	1.357.893
<b>Austral</b>	Sexto	398.413	375.893	30.254	804.561
<b>LATAM</b>	Undécimo	179.489	121.924	7.331	308.745
<b>Andes</b>	Octavo	915	40.521	2.275	43.711
<b>LADE</b>	Primero	26.449	9.284	447	36.180
<b>Flybondi</b>	Décimo noveno	-	0	50	50
<b>Total</b>	-	1.238.095	1.248.376	64.666	2.551.141

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Considerando el tráfico de todas las aerolíneas que operaron en esta terminal aérea, comparando el primer período con el segundo período, notamos un incremento de tan solo 1% en el tráfico, lo cual es atribuible a que sólo Aerolíneas Argentinas S.A. y Andes Líneas Aéreas S.A. ven incrementada su demanda a esta terminal a diferencia de Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., LATAM Airlines Argentina S.A. y LADE que ven disminuir su tráfico. Por otra parte, en lo que refiere a la participación de cada aerolínea en la terminal aérea en cuestión Aerolíneas Argentinas S.A. capitalizó el 53%, Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. en 32%. LATAM Airlines Argentina S.A. el 12% mientras que Andes Líneas Aéreas S.A. y LADE el 2% y el 1% respectivamente. A continuación se presenta el comportamiento del tráfico de pasajeros de cabotaje durante los años en estudio:

**Tabla 109. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Comodoro Rivadavia**

Mes	Año											Total general
	2010	2011*	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019**	2020	
<b>Enero</b>	29.054	29.825	28.670	34.112	37.524	41.423	45.742	47.968	52.954	57.281	47.157	451.710
<b>Febrero</b>	27.381	30.790	28.011	32.101	37.391	39.944	43.779	44.468	46.565	54.182	43.573	428.185
<b>Marzo</b>	30.810	32.100	30.341	38.183	40.922	43.256	45.319	46.295	56.541	56.347	28.680	448.794
<b>Abril</b>	30.212	33.409	29.526	37.437	41.642	43.413	40.391	44.528	52.320	52.089	372	405.339
<b>Mayo</b>	32.426	30.073	30.303	37.901	42.885	44.839	42.736	48.827	51.676	54.907	880	417.453
<b>Junio</b>	28.326	4.564*	28.736	36.180	37.413	40.982	40.316	46.755	46.990	52.540	331	363.133
<b>Julio</b>	40.405	11.111*	36.324	44.913	48.396	55.370	56.547	62.329	68.167	59.732	243	483.537
<b>Agosto</b>	31.001	17.729*	33.114	38.721	42.421	50.032	48.440	53.020	60.183	51.572**	420	426.653
<b>Septiembre</b>	32.516	18.089*	33.748	39.386	42.691	49.750	45.893	54.369	56.736	48.788**	422	422.388
<b>Octubre</b>	34.713	24.914	38.497	45.489	48.211	52.644	47.969	56.189	63.395	54.055**	829	466.905

Noviembre	27.168	26.657	38.468	42.062	46.717	49.980	51.749	56.496	57.077	49.917**	4.125	450.416
Diciembre	30.892	29.502	38.936	44.140	48.739	54.254	52.796	56.792	61.269	52.651	7.431	477.402
Total general	374.904	288.763	394.674	470.625	514.952	565.887	561.677	618.036	673.873	644.061	134.463	5.241.915

Fuente: ANAC.

\*Nota 1: Esta terminal aérea se vio afectada por las cenizas volcánicas durante los meses de junio a septiembre de 2011.

\*\*Nota 2: Entre los meses comprendidos entre agosto a noviembre de 2019, a causa de las obras de renovación en la pista comercial y calles de rodaje, el aeropuerto registró una menor cantidad de operaciones por motivos de seguridad operacional.

A partir de la tabla precedente pueden vislumbrarse algunos aspectos interesantes:

- El tráfico hacia esta terminal aérea, se comportó estable a lo largo de todos los meses presentando menor tráfico en el primer semestre y mayor tráfico en el segundo semestre de cada año.
- Entre los años 2010 a 2019, este aeropuerto registró un crecimiento acumulado del 72%, equivalente a unos 269 mil pasajeros más transportados en 2019 en relación a 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 8,8%.
- Pasando ahora a analizar el primer período, el crecimiento acumulado fue del 51%, unos 191 mil pasajeros más transportados en 2015 respecto a 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del orden del 10,5%.
- En lo que refiere al segundo período, el crecimiento fue del 14%, lo que significó unos 78 mil pasajeros más transportados en el año 2019 en comparativa con el año 2016. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 3,5%.
- Haciendo una comparación entre el crecimiento de pasajeros registrado en cada período, el correspondiente al segundo período fue un 59% menor al del primer período.
- Considerando el tráfico del primer y segundo período, hubo una diferencia del 4%, ya que entre los años 2010-2015 se transportaron unos 2,6 millones de pasajeros contra casi 2,5 millones de pasajeros transportados entre los años 2016 a 2019.

Se presenta seguidamente la variación porcentual interanual de esta terminal aérea en comparación con las tasas registradas en el mercado doméstico durante los años en estudio:

**Tabla 110. Variación interanual de pasajeros en el Aeropuerto de Comodoro Rivadavia y variación interanual de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	-23,0%	-6,6%
<b>2012</b>	36,7%	16,6%
<b>2013</b>	19,2%	10,9%
<b>2014</b>	9,4%	9,5%
<b>2015</b>	9,9%	13,0%
<b>2016</b>	-0,7%	5,7%
<b>2017</b>	10,0%	15,8%
<b>2018</b>	9,0%	12,7%
<b>2019</b>	-4,4%	12,8%
<b>2020</b>	-79,1%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Una de las particularidades que presenta el cuadro anterior es la distorsión por cuestiones climáticas en dicha terminal aérea en el año 2011 y que repercute en el análisis porcentual del año 2012 y las obras en 2019 que inciden sobre el porcentual de dicho año. Aún así, resulta muy marcada la diferencia de tasas de crecimiento en 2016 y 2019 en relación a los demás años no distorsionados. Comparando las tasas del aeropuerto y del mercado de cabotaje, sólo las del año 2014 se muestran homogéneas resultando muy dispares entre sí la de los años restantes; sólo las correspondientes a los años 2012 y 2013 fueron mayores a las del mercado. Se presenta seguidamente la participación porcentual de esta terminal aérea en el total del mercado de cabotaje:

**Tabla 111. Participación en la FIR Comodoro Rivadavia y en el mercado de cabotaje del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	20,6%	2,7%
<b>2011</b>	16,4%	2,3%
<b>2012</b>	20,9%	2,6%
<b>2013</b>	22,1%	2,8%
<b>2014</b>	21,7%	2,8%
<b>2015</b>	21,3%	2,8%
<b>2016</b>	20,9%	2,6%
<b>2017</b>	21,4%	2,5%
<b>2018</b>	22,7%	2,4%
<b>2019</b>	20,3%	2,0%
<b>2020</b>	15,0%	1,9%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Como puede apreciarse del análisis del cuadro anterior, la participación de esta terminal aérea en la FIR Comodoro Rivadavia promedió un 20,3% oscilando entre el 20% y el 23% a lo largo de los años a excepción del año 2011; estos valores la ubican como la tercera terminal en términos de tráfico de la FIR. Considerando ahora la participación en el total del mercado de cabotaje promedió el 2,6% durante todos los años analizados. Apreciando los porcentuales de cada año, se ven variaciones en torno a +0,2% y -0,6%; valores que la ubican en el lugar número doce entre los 41 aeropuertos analizados.

#### **AEROPUERTO INTERNACIONAL PILOTO CIVIL NORBERTO FERNÁNDEZ**

Esta terminal aérea se encuentra a unos ocho kilómetros del centro de la ciudad de Rio Gallegos, Provincia de Santa Cruz. A lo largo de los años en estudio, el tráfico internacional de pasajeros fue de sólo 2.817 mientras que el tráfico doméstico, fue de unos 2,4 millones de pasajeros.

En lo referente al turismo, en la ciudad se cuenta con una oferta temática de museos variada que alberga la historia de la ciudad, del ferrocarril, las ciencias, el arte, el patrimonio de la fuerza naval y de la prefectura entre otros. También pueden realizarse paseos en la ciudad capital como así también por la costanera de la ciudad. Fuera de la ciudad, pueden visitarse la Reserva Natural Cabo de las Vírgenes, donde los pingüinos de Magallanes la habitan en época de apareamiento y visitar la ciudad portuaria de Punta Loyola, donde además, finaliza la Ruta Nacional N° 40.

Esta terminal está bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: GAL
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): RGL
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAWG

A los largo de los años en estudio, un total de siete empresas registraron tráfico de pasajeros en esta terminal aérea. Se resume en la siguiente tabla el tráfico correspondiente a cada línea aérea:

**Tabla 112. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Río Gallegos**

Año	Aerolíneas Argentinas	Austral	LATAM	LADE	Sol/Flyest	Andes	Jet SMART	Total
2010	14.909	66.587	21.394	4.159	0	0	-	107.049
2011	25.367	48.036	23.359	2.928	33	0	-	99.723
2012	17.915	55.194	24.827	4.670	23	0	-	102.629
2013	2.146	76.814	24.055	5.336	111	0	-	108.462
2014	40.945	49.100	22.519	5.556	63	0	-	118.183
2015	88.883	28.931	24.525	3.221	0	0	-	145.560
2016	61.723	40.162	24.340	1.272	0	115	-	127.612
2017	89.519	7.693	25.116	1.722	0	0	-	124.050
2018	73.906	15.854	26.363	1.149	0	0	-	117.272
2019	91.848	2.224	28.516	1.507	0	0	0	124.095
2020	24.077	1.017	7.397	472	0	0	52	33.015
<b>TOTAL</b>	<b>531.238</b>	<b>391.612</b>	<b>252.411</b>	<b>31.992</b>	<b>230</b>	<b>115</b>	<b>52</b>	<b>1.207.650</b>

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas, conectó Río Gallegos con las terminales aéreas de Aeroparque y Comodoro Rivadavia y Ushuaia entre 2015 hasta 2017. LATAM Airlines Argentina, únicamente conectó con la terminal de Aeroparque. Analizando el tráfico de pasajeros registrado por cada aerolínea en el año 2019 en relación con el registrado en el año 2010, nos encontramos con que Aerolíneas Argentinas S.A. incrementó un 516% su tráfico, presentando menores registros en los años 2010 a 2014 (en particular en el año 2013) y mayor tráfico a partir del año 2015 principalmente en los años impares. LATAM Airlines Argentina S.A., por su parte también incrementó su tráfico, presentando un 33% de crecimiento teniendo los mejores registros a partir del año 2015; es de destacar que el registró mínimo se presentó en 2010 mientras que el máximo en 2019 habiendo una diferencia de tráfico de 7 mil pasajeros. Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., por el contrario contrajo su demanda en un 97%, presentando sus mejores registros de tráfico hasta 2016, declinando notoriamente a partir del año 2017.

Hasta el año 2015, LADE presentó cifras de tráfico relevantes de entre 3 mil y 6 mil pasajeros, pasando luego a mostrar una tendencia a la reducción del tráfico. Conviene destacar que Andes Líneas Aéreas S.A., SOL/Flyest Líneas Aéreas S.A. y Jet SMART Airlines Argentina S.A. tuvieron una participación menor. Presentamos seguidamente el tráfico de pasajeros de las aerolíneas en función de los tres períodos en estudio:

**Tabla 113. Tráfico de las aerolíneas en el Aeropuerto de Río Gallegos según períodos**

Aerolínea	Puesto del aeropuerto en su red de destinos	Pasajeros transportados 2010-2015	Pasajeros transportados 2016-2019	Pasajeros transportados 2020	Pasajeros totales transportados
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Décimo quinto	190.165	316.996	24.077	531.240
<b>Austral</b>	Décimo sexto	324.662	65.933	1.017	391.617
<b>LATAM</b>	Décimo cuarto	140.679	104.335	7.397	252.412
<b>LADE</b>	Segundo	25.870	5.650	472	31.992
<b>Flyest/Sol</b>	Décimo noveno	230	0	0	230
<b>Andes</b>	Trigésimo tercero	0	115	0	115
<b>Jet SMART</b>	Décimo tercero	-	0	52	52
<b>Total</b>	-	681.606	493.029	33.015	1.207.658

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

En términos generales, el tráfico de las aerolíneas que operaron en este aeropuerto se contrajo en un 27%, principalmente debido a la caída de tráfico en un 80% de la empresa Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. y de un 26% de la empresa LATAM Airlines Argentina S.A., mientras que Aerolíneas Argentinas S.A. creció un 67%. Pasando a comparar la participación de cada empresa en cada período es destacado que Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. pasó de tener una participación del 48% al 13% mientras que Aerolíneas Argentinas S.A. pasó del 38% al 64%, probablemente a causa de la optimización del uso de la flota de cada aerolínea en cuestión. LATAM Airlines Argentina S.A., por su parte mantuvo su participación estable.

A continuación presentamos el comportamiento del tráfico de pasajeros de cabotaje que presentó esta terminal aérea a lo largo de los años en estudio:

**Tabla 114. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Río Gallegos**

Año												
Mes	2010	2011*	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
Enero	20.053	19.737	19.804	18.783	19.479	21.349	27.155	22.778	18.913	23.415	22.202	233.668
Febrero	18.294	17.191	17.361	18.027	18.510	20.817	24.300	20.447	17.545	22.401	22.113	217.006
Marzo	18.504	20.316	18.474	20.082	20.121	20.784	21.049	22.095	20.976	23.450	13.813	219.664
Abril	16.168	19.037	17.591	18.313	18.200	20.760	18.000	18.386	17.426	19.210	953	184.044
Mayo	17.030	16.445	15.239	17.283	18.669	20.646	17.166	18.755	16.082	19.758	1.071	178.144
Junio	14.197	5.307*	14.730	16.278	17.076	18.920	16.808	18.215	15.187	20.208	510	157.436
Julio	20.217	11.706*	19.357	22.474	24.646	29.878	23.710	25.425	22.489	23.116	70	223.088
Agosto	18.363	16.697	17.066	18.827	21.170	26.305	22.461	22.169	20.797	21.704	103	205.662
Septiembre	16.140	16.434	16.766	17.627	19.882	25.395	18.524	19.291	18.035	18.071	41	186.206
Octubre	18.219	19.117	18.253	20.020	21.819	29.233	21.827	21.677	21.638	19.866	48	211.717
Noviembre	15.833	18.637	17.529	18.686	21.377	25.328	21.924	19.109	21.103	18.731	1.450	199.707
Diciembre	17.857	20.807	19.990	22.365	24.330	30.688	22.355	19.436	23.162	20.130	3.913	225.033
<b>Total general</b>	<b>210.875</b>	<b>201.431</b>	<b>212.160</b>	<b>228.765</b>	<b>245.279</b>	<b>290.103</b>	<b>255.279</b>	<b>247.783</b>	<b>233.353</b>	<b>250.060</b>	<b>66.297</b>	<b>2.441.375</b>

Fuente: ANAC.

\*Nota: Esta terminal aérea vio afectada su operatoria por las cenizas volcánicas durante los meses de junio y parte de julio de 2011.

En función de la tabla precedente puede verificarse algunos aspectos:

- El crecimiento porcentual presentado entre los años 2010 a 2019, fue el menor registro de toda la FIR Comodoro Rivadavia siendo de un 19%, lo que significó unos 39 mil pasajeros más transportados en el año 2019 en comparativa con el año 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue de 2,3%. Aquí, un elemento que influyó aunque muy levemente en esta tasa fueron las cenizas volcánicas.
- Considerando el período 2010-2015, el crecimiento fue de un 38%, correspondiente a uno 79 mil pasajeros más transportados en 2015 respecto a 2010. La tasa de crecimiento promedio fue de un 6,8%.
- Para los años 2016-2019, se presentó un decrecimiento del 14%, es decir, 40 mil pasajeros menos en 2019 en relación a 2015. La tasa promedio de decrecimiento fue del 3,4%.
- Comparando el incremento de pasajeros propio de cada período, es evidente que en el segundo período, se perdió el 50% del incremento de pasajeros logrado en el primer período.
- Comparando el tráfico de pasajeros de cada período, en el primero hubieron casi 1,4 millones de pasajeros mientras que en el segundo casi 1 millón, un 29% menos de tráfico en el segundo período.

Se presenta a continuación la variación porcentual interanual registrada en este aeropuerto a lo largo de los años en estudio:

**Tabla 115. Variación interanual de pasajeros Aeropuerto de Río Gallegos y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	-4,5%	-6,6%
<b>2012</b>	5,3%	16,6%
<b>2013</b>	7,8%	10,9%



<b>2014</b>	7,2%	9,5%
<b>2015</b>	18,3%	13,0%
<b>2016</b>	-12,0%	5,7%
<b>2017</b>	-2,9%	15,8%
<b>2018</b>	-5,8%	12,7%
<b>2019</b>	7,2%	12,8%
<b>2020</b>	-73,5%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

El análisis del cuadro anterior puede observarse la caída a causa del suceso de las cenizas volcánicas en el año 2011 y una recuperación al año siguiente; además, también se observa el máximo registro de crecimiento interanual positivo en 2015 seguido por el máximo decrecimiento interanual en 2016, lo cual marcó un quiebre en las tasas de crecimiento interanual positivas registradas previamente. Comparadas con los registros del mercado de cabotaje, las tasas resultaron dispares entre sí. Veamos a continuación la participación porcentual de esta terminal aérea en el total del mercado de la FIR analizada y en el total del mercado de cabotaje:

**Tabla 116. Participación en la FIR Comodoro Rivadavia y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Río Gallegos**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	11,6%	1,5%
<b>2011</b>	11,4%	1,6%
<b>2012</b>	11,2%	1,4%
<b>2013</b>	10,8%	1,4%
<b>2014</b>	10,4%	1,3%
<b>2015</b>	10,9%	1,4%
<b>2016</b>	9,5%	1,2%
<b>2017</b>	8,6%	1,0%
<b>2018</b>	7,9%	0,8%

<b>2019</b>	7,9%	0,8%
<b>2020</b>	7,4%	0,9%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Como puede observarse en el cuadro que antecede, la participación de esta terminal aérea en el tráfico de pasajeros de la FIR analizada fue mermando considerablemente a lo largo de los años en estudio, alcanzando un promedio del 9,8%, tomando valores entre el máximo del 11,6% y el mínimo del 7,9%, sin considerar el año 2020; resulta evidente que pierde 4,7% a lo largo de los años 2011 a 2019. Estos registros la ubican en el puesto número cinco en la FIR. Considerando ahora la participación en el mercado de cabotaje, la misma promedio el 1,2% registrando la máxima participación en el año 2011 (probablemente porque se vio menos afectada por el suceso de las cenizas volcánicas) y la mínima en el año 2018 y 2019; evidenciando participación estable en el primer período y una tendencia a la baja en el segundo período llegando a perder el 50% de su participación; estos valores la ubican en el decimosexto lugar entre los 41 aeropuertos analizados en este estudio.

#### AEROPUERTO ALMIRANTE MARCOS A. ZAR

Esta terminal aérea se encuentra a unos siete kilómetros de la ciudad de Trelew y a unos 20 kilómetros de Rawson, capital de la provincia de Chubut. Entre los años 2010 a 2020, registró sólo 75 pasajeros internacionales en el año 2014 mientras que casi 2,5 millones de pasajeros fueron domésticos. En lo que refiere al turismo, cuenta con atractivos culturales, históricos, artísticos y astronómicos. Por otra parte, la provincia busca potenciar agroturismo como una experiencia diferenciadora para el turista así como también el tradicional el avistaje de aves y ballenas.

El aeropuerto está bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionado a la empresa London Supply S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: TRE
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): REL

- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAVT

Un total de seis empresas aerocomerciales registraron tráfico en esta terminal aérea. El tráfico anualizado de las mismas se presenta seguidamente.

**Tabla 117. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Trelew**

<b>Año</b>	<b>Aerolíneas Argentinas</b>	<b>Austral</b>	<b>Flybondi</b>	<b>LADE</b>	<b>LATAM</b>	<b>Andes</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	59.621	52.299	-	433	0	106	112.459
<b>2011</b>	32.120	35.421	-	197	0	68	67.806
<b>2012</b>	75.213	16.673	-	42	0	0	91.928
<b>2013</b>	86.562	10.539	-	236	0	53	97.390
<b>2014</b>	71.671	37.244	-	241	143	0	109.299
<b>2015</b>	80.661	26.917	-	22	0	0	107.600
<b>2016</b>	93.360	20.562	-	0	123	0	114.045
<b>2017</b>	96.434	41.792	-	44	0	0	138.270
<b>2018</b>	131.862	34.936	-	0	0	0	166.798
<b>2019</b>	129.828	32.113	17.224	0	0	0	179.165
<b>2020</b>	29.132	9.743	5.577	0	0	0	44.452
<b>TOTAL</b>	886.464	318.239	22.801	1.215	266	227	1.229.212

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas, conectó Trelew con las terminales aéreas de Aeroparque y Ezeiza, en los meses de primavera-verano con Ushuaia, Calafate y Trelew y desde abril de 2017 con Comodoro Rivadavia y Bahía Blanca. Por su parte, FB Líneas Aéreas S.A. conectó con El Palomar.

Comparando el tráfico de pasajeros registrado por cada aerolínea en el año 2019 en comparación con el año 2010, en el caso de Aerolíneas Argentinas S.A., esta fue la única empresa que registró una variación positiva, la cual fue de un 115% presentando una tendencia al crecimiento con sus mejores cifras de tráfico en los años 2018 y 2019. Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., por su parte, decreció un 39% presentando un comportamiento más bien oscilatorio a lo largo de los años, ya que tuvo en los años 2010, 2017 y 2014 sus mejores cifras de tráfico seguidas por años de decrecimiento.

FB Líneas Aéreas S.A., fue el único transportista económico que operó en esta terminal aérea y capitalizó en el año 2019 un 10% del tráfico de dicho año. En el caso de LATAM Airlines Argentina S.A. y Andes Líneas Aéreas S.A., probablemente el tráfico consistió en vuelos no regulares o bien desvíos de tráfico por alguna eventualidad. LADE, presentó la mayor parte del tráfico en el primer período, aunque las cifras nunca superaron los 500 pasajeros anuales, con lo cual se estima que las operaciones fueron esporádicas. Veamos ahora el tráfico de pasajeros de cada aerolínea conforme a los tres períodos en estudio:

**Tabla 118. Tráfico de las aerolíneas en el Aeropuerto de Trelew según períodos**

Aerolínea	Puesto del aeropuerto en su red de destinos	Pasajeros transportados 2010-2015	Pasajeros transportados 2016-2019	Pasajeros transportados 2020	Pasajeros totales transportados
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Décimo tercero	405.848	451.484	29.132	886.465
<b>Austral</b>	Vigésimo	179.093	129.403	9.743	318.240
<b>Flybondi</b>	Décimo cuarto	-	17.224	5.577	22.801
<b>LADE</b>	Noveno	1.171	44	0	1.215
<b>LATAM</b>	Vigésimo	143	123	0	266
<b>Andes</b>	Trigésimo primero	227	0	0	227
<b>Total</b>	-	586.482	598.278	44.452	1.229.214

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Al evaluar el crecimiento del segundo período respecto al primero, el mismo fue de un 2%, principalmente atribuible a que Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. decreció un 28% y, en contrapartida, Aerolíneas Argentinas S.A. creció un 11% y se sumó FB Líneas Aéreas S.A. como nuevo operador a esta terminal aérea. Centrándonos ahora en la participación en el tráfico de pasajeros del primer y segundo período, Aerolíneas Argentinas S.A. pasó de capitalizar el 69% en el primer período al 75% en el segundo, mientras que Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. pasó del 31% al 22% y FB Líneas Aéreas S.A. se sumó capitalizando el 3%. Las restantes empresas no tuvieron una participación significativa. A continuación se presenta el comportamiento del tráfico de pasajeros de cabotaje durante los años en estudio:

**Tabla 119. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Trelew**

Año												
Mes	2010	2011*	2012	2013*	2014	2015	2016	2017*	2018	2019	2020	Total general
Enero	20.432	20.803	15.854	19.166	21.099	20.621	20.840	22.021	31.068	28.704	34.511	255.119
Febrero	17.362	17.434	13.862	16.308	17.403	17.152	18.092	9.653*	25.592	24.839	31.314	209.011
Marzo	16.895	15.343	13.511	4.500*	14.857	14.428	17.123	0*	23.411	24.900	13.741	158.709
Abril	13.502	10.096	10.281	12.505	13.489	13.537	11.335	10.871*	20.202	21.704	22	137.544
Mayo	14.435	9.610	10.690	12.964	12.758	13.909	11.665	18.451	19.337	21.060	492	145.371
Junio	11.913	1.223*	10.445	12.787	11.608	12.989	11.388	16.615	17.684	21.362	10	128.024
Julio	13.923	0*	12.343	14.199	14.709	17.253	15.862	25.466	25.176	25.717	51	164.699
Agosto	14.944	1.525*	11.001	13.733	15.535	16.803	16.587	26.380	23.283	27.555	77	167.423
Septiembre	19.588	4.974	18.390	16.962	19.882	16.112	19.435	31.325	32.183	35.667	110	214.628
Octubre	27.377	19.167	25.484	25.470	27.392	27.478	31.740	42.526	45.995	47.013	258	319.900
Noviembre	30.832	19.436	28.251	29.865	33.205	30.529	32.038	42.361	39.724	44.883	1.998	333.122
Diciembre	22.795	18.076	20.616	21.504	22.218	21.417	21.304	31.618	29.025	34.228	4.896	247.697
<b>Total general</b>	<b>223.998</b>	<b>137.687</b>	<b>190.728</b>	<b>199.963</b>	<b>224.155</b>	<b>222.228</b>	<b>227.409</b>	<b>277.287</b>	<b>332.680</b>	<b>357.632</b>	<b>87.480</b>	<b>2.481.247</b>

Fuente: ANAC

\*Nota: Esta terminal aérea se encontró cerrada durante la mitad del mes de junio hasta mediados del mes septiembre del año 2011 producto de las cenizas volcánicas. Además durante el mes de marzo del año 2013 no se encontró operativo por cuestiones vinculadas a refacciones al igual que los meses de febrero a mediados del mes de abril del año 2017.

De la tabla precedente, considerando los aspectos antes mencionados, puede evidenciarse lo siguiente:

- A lo largo de los años en estudio, los meses de octubre y noviembre fueron los que presentaron mayores cifras de tráfico, seguidos por los meses de diciembre, enero y septiembre. En los meses de febrero a agosto, el tráfico se mantuvo estable a valores cercanos a la mitad de los registrados los meses de mayor demanda.
- Al analizar los años 2010 a 2019, se observó una tasa de crecimiento del 60%, es decir, casi 134 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del orden del 7,5%
- Pasando a analizar el primer período, se vio un decrecimiento del 1%, casi 1.800 pasajeros menos transportados en 2015 respecto a 2010. Conviene destacar que

tras la caída de tráfico en 2011 a causa de las cenizas, los años siguientes fueron recuperando el tráfico, retornando nuevamente a valores de 2010.

- Para el segundo período, en cambio, el crecimiento fue del 61%, unos 135 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2015. La tasa de crecimiento promedio fue del 12,9%.
- Al comparar el incremento de pasajeros registrado entre los años 2010 a 2019 en relación al crecimiento de pasajeros del segundo período, nos encontramos con un escenario particular, ya que todo el crecimiento de pasajeros fue logrado en el segundo período.

Se presenta seguidamente la variación porcentual interanual de este aeropuerto en comparación con la variación porcentual interanual del mercado de cabotaje:

**Tabla 120. Variación interanual de pasajeros en el Aeropuerto de Trelew y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	-38,5%	-6,6%
<b>2012</b>	38,5%	16,6%
<b>2013</b>	4,8%	10,9%
<b>2014</b>	12,1%	9,5%
<b>2015</b>	-0,9%	13,0%
<b>2016</b>	2,3%	5,7%
<b>2017</b>	21,9%	15,8%
<b>2018</b>	20,0%	12,7%
<b>2019</b>	7,5%	12,8%
<b>2020</b>	-75,5%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

El análisis del cuadro que antecede permite dar cuenta de las distorsiones del primer período por motivo de las cenizas volcánicas en 2011 y el cierre mensual de la terminal en 2013. Por otra parte, resultan destacadas las tasas de crecimiento de los años 2017 y 2018 (mayor tráfico de las empresas del Grupo Aerolíneas Argentinas principalmente porque la correspondiente al año 2017 se logró a pesar del cierre de la terminal. Comparando las tasas del aeropuerto con la tasas del mercado, naturalmente no guardan una relación estrecha. A partir de la siguiente tabla, analizaremos la participación porcentual de esta terminal aérea en el total de la FIR Comodoro Rivadavia y en el total del mercado de cabotaje:

**Tabla 121. Participación en la FIR Comodoro Rivadavia y en el mercado de cabotaje del Aeropuerto de Trelew**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	12,3%	1,6%
<b>2011</b>	7,8%	1,1%
<b>2012</b>	10,1%	1,3%
<b>2013</b>	9,4%	1,2%
<b>2014</b>	9,5%	1,2%
<b>2015</b>	8,3%	1,1%
<b>2016</b>	8,5%	1,0%
<b>2017</b>	9,6%	1,1%
<b>2018</b>	11,2%	1,2%
<b>2019</b>	11,3%	1,1%
<b>2020</b>	9,8%	1,2%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Como puede observarse en el cuadro que antecede, el grado de participación de esta terminal aérea en el tráfico de pasajeros de la FIR tuvo un promedio del 9,8% presentando la mayor participación en el año 2010 y la menor en el 2011 por motivos de las cenizas volcánicas; los siguientes menores registros los presentó en los años 2015 y 2016. Estos valores de participación la ubican como la cuarta terminal aérea de la FIR

en términos de tráfico de pasajeros. Analizando la participación en el mercado, la misma promedio un 1,2% siendo la máxima participación la registrada en el año 2010 (1,6%) mientras que la mínima fue de 1% en el año 2016. Estos valores, la ubicaron en el decimoquinto lugar entre los 41 aeropuertos analizados.

#### AEROPUERTO INTERNACIONAL GOB. RAMÓN TREJO NOEL

Esta terminal aérea se encuentra a unos cinco kilómetros del centro de la ciudad de Río Grande, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur) y es la segundo terminal aérea de importancia de dicha provincia. A lo largo de los años en estudio, registró 127 pasajeros internacionales, mientras que de carácter doméstico, fueron unos 1,3 millones de pasajeros. En la ciudad en la que se encuentra este aeropuerto, se concentra el 80% de la producción de electrónica de la provincia, siendo una de las actividades características de la misma. Esta terminal esta bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: GRA
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): RGA
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAWE

A continuación se presenta el tráfico de pasajeros anualizado que presentaron las aerolíneas en este aeropuerto a lo largo de los años en estudio:

**Tabla 122. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Río Grande**

Año	Aerolíneas Argentinas	Austral	LADE	Sol/Flyest	Jet SMART	Andes	Total
2010	4.159	24.740	1.992	0	-	0	30.891
2011	16.738	19.797	2.032	147	-	0	38.714
2012	35.912	5.494	2.044	3.506	-	0	46.956
2013	56.917	5.519	3.287	5.015	-	0	70.738
2014	55.655	12.571	2.819	2.937	-	0	73.982
2015	73.508	0	2.151	224	-	216	76.099



<b>2016</b>	67.761	491	1.300	246	-	0	69.798
<b>2017</b>	67.812	4.260	2.047	0	-	0	74.119
<b>2018</b>	57.534	16.683	1.629	0	-	0	75.846
<b>2019</b>	58.203	13.301	1.024	0	0	0	72.528
<b>2020</b>	8.567	7.354	331	0	224	0	16.476
<b>TOTALES</b>	502.766	110.210	20.656	12.075	224	216	646.147

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas S.A., conectó Río Grande con Aeroparque y Ezeiza y durante algunos meses con Río Gallegos y Ushuaia probablemente por desvíos. En el caso de SOL Líneas Aéreas S.A. probablemente haya sido con Comodoro Rivadavia.

La tabla que precede, nos permite verificar el gran incremento de tráfico de pasajeros de Aerolíneas Argentinas S.A. en el año 2019 respecto al año 2010 del 1.299%, principalmente a causa del bajo tráfico en este último año; las cifras de tráfico a partir del año 2013 se ubican por encima de los 55 mil pasajeros anuales, con el mejor registro en el año 2015. Pasando a la segunda aerolínea con más tráfico, Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., la misma tuvo un decrecimiento del 46% en su tráfico, lo cual se debe a que los años 2010 y 2011 fueron los mejores en términos de demanda mientras que los años restantes presentaron oscilaciones en sus registros, mejorando un poco en los años 2018 y 2019.

LADE, por su parte, tuvo como sus mejores años el trienio 2013-2015 manteniéndose relativamente estable en los años restantes. En el caso de SOL/Flyest Líneas Aéreas S.A., la empresa tuvo sus mejores años en el primer período, principalmente entre 2012 y 2014. Jet SMART Airlines Argentina S.A. (único transportista económico que operó en este aeropuerto) y Andes Líneas Aéreas S.A., registraron tráfico marginal. Seguidamente, se presenta el tráfico de las empresas en función de los períodos en estudio:

**Tabla 123. Tráfico de las aerolíneas en el aeropuerto de Río Grande según períodos**

<b>Año</b>	<b>Puesto del aeropuerto en su red de destinos</b>	<b>Pasajeros transportados 2010-2015</b>	<b>Pasajeros transportados 2016-2019</b>	<b>Pasajeros transportados 2020</b>	<b>Pasajeros totales transportados</b>

<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Decimoséptimo	242.889	251.310	8.567	502.767
<b>Austral</b>	Trigésimo tercero	68.121	34.735	7.354	110.212
<b>LADE</b>	Tercero	14.325	6.000	331	20.656
<b>Sol/Flyest</b>	Noveno	11.829	246	0	12.075
<b>Jet SMART</b>	Décimo segundo	-	-	224	224
<b>Andes</b>	Trigésimo segundo	216	0	0	216
<b>Total</b>		337.380	292.291	16.476	646.150

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Comparando el tráfico de pasajeros a nivel general, en el segundo período se observa un 13% de contracción de la demanda atribuible a que Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. contrajo su tráfico en un 49%, SOL/Flyest Líneas Aéreas S.A. en un 98%, LADE en un 58% y Andes Líneas Aéreas S.A. en un 100% (aunque el tráfico de estas tres últimas en comparación con las dos principales aerolíneas resultó ser mucho menor) mientras que Aerolíneas Argentinas S.A. fue la única que incrementó su demanda pero, sólo creció un 3%.

En lo que refiere a la participación, sólo Aerolíneas Argentinas S.A. creció, pasando del 72% al 82% a la vez que Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. pasó del 20% al 12% de participación. LADE y Flyest Líneas Aéreas S.A., tuvieron una participación del 3% y el 2% respectivamente mientras que el resto de las aerolíneas presentaron valores marginales. Presentamos ahora, los registros de pasajeros embarcados y desembarcados en esta terminal aérea a lo largo de los años en estudio:

**Tabla 124. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Río Grande**

Mes	Año											Total general
	2010*	2011*	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
<b>Enero</b>	5.789*	9.146	8.254	13.312	13.265	14.101	15.502	13.932	16.055	13.522	12.923	135.801
<b>Febrero</b>	0*	8.897	3.043	12.519	12.490	13.207	13.399	12.229	13.256	11.905	10.379	11.324
<b>Marzo</b>	0*	9.249	6.831	12.572	12.591	13.012	12.295	12.394	13.465	14.163	5.568	112.140
<b>Abril</b>	7.790	7.714	7.898	11.231	11.129	12.524	10.344	11.403	12.839	12.632	230	105.707
<b>Mayo</b>	7.414	3.766*	5.629	10.526	11.693	10.936	8.598	10.993	11.485	11.983	143	93.166

<b>Junio</b>	7.339	2.337*	7.855	10.771	10.721	11.856	9.289	11.069	10.445	10.687	48	92.417
<b>Julio</b>	2.530	6.266*	8.845	14.727	13.693	13.129	11.447	14.140	12.671	14.692	51	112.191
<b>Agosto</b>	7.805	6.855	7.926	12.528	12.553	12.119	10.191	12.518	12.142	11.440	291	106.368
<b>Septiembre</b>	7.994	7.352	9.905	11.468	12.409	13.038	10.560	12.023	12.460	11.954	392	109.555
<b>Octubre</b>	7.773	6.949	9.150	11.514	13.310	13.100	11.933	12.901	12.396	12.107	494	111.627
<b>Noviembre</b>	2.982	2.394	8.686	10.640	13.129	11.940	12.790	12.668	12.047	10.064	1.253	98.593
<b>Diciembre</b>	4.207	7.972	12.360	14.361	14.834	14.747	13.450	13.544	12.588	12.277	3.306	123.646
<b>Total general</b>	61.623	78.897	96.382	146.169	151.817	153.709	139.798	149.814	151.849	147.426	35.078	1.312.562

Fuente: ANAC.

\*Nota: Cabe señalar que esta terminal aérea se encontró cerrada desde finales del mes de enero hasta finales del mes de marzo del 2010 y durante la mitad del mes de mayo del año 2011. Además se vio afectada su operatoria por las cenizas volcánicas durante el mes de junio y parte de julio de 2011.

De la tabla precedente, puede verificarse lo siguiente:

- El comportamiento de la demanda a lo largo de los meses del año, se mantiene relativamente estable, con picos de tráfico en los meses de diciembre y enero.
- El crecimiento registrado entre los años 2010 a 2019 fue de un 139%, lo que significó casi 86 mil pasajeros más transportados en el año 2019 en relación a 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 11,5%.
- Para el período 2010-2015, el crecimiento acumulado fue del 149%, igual a 92 mil pasajeros más transportados en el año 2015 respecto a 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 21,4%. Conviene mencionar que este crecimiento probablemente hubiera sido menor dado que en el año 2010 sucedió el cierre de esta terminal aérea por motivo de obras durante poco más de dos meses.
- El período 2016-2019, presentó un decrecimiento del tráfico de pasajeros del 4%, esto es 6 mil pasajeros menos transportados en el año 2019 respecto a 2015. La de decrecimiento promedio fue del -0,9%.
- Realizando una comparativa entre el crecimiento de pasajeros propio del primer y segundo período, nos encontramos con que la mayor parte del crecimiento se dio en el primer período,

- Comparando el tráfico de pasajeros registrado en el primer y segundo período, vimos que hubo una decrecimiento del 14% del tráfico, ya que se pasó de transportar casi 689 mil pasajeros entre los años 2010 a 2015 a casi 589 mil pasajeros entre los años 2016 a 2019.

Se presenta seguidamente las tasas de variación interanual de esta terminal aérea en comparación a las registradas en el mercado de cabotaje:

**Tabla 125. Variación interanual de pasajeros Aeropuerto de Río Grande y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	28,0%	-6,6%
<b>2012</b>	22,2%	16,6%
<b>2013</b>	51,7%	10,9%
<b>2014</b>	3,9%	9,5%
<b>2015</b>	1,2%	13,0%
<b>2016</b>	-9,1%	5,7%
<b>2017</b>	7,2%	15,8%
<b>2018</b>	1,4%	12,7%
<b>2019</b>	-2,9%	12,8%
<b>2020</b>	-76,2%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

De la tabla precedente, se evidencian las distorsiones de los años 2011 y 2012 por motivos de cierre de la terminal y el fenómeno de las cenizas volcánicas. Asimismo resulta muy destaca la tasa registrada en el año 2013. El resto de los años, las tasas oscilan entre el -9% y el 7% y siempre resultan ser menores a las que presentó el mercado de cabotaje. Como se puede evidenciar, no hay relación directa entre las tasas de esta terminal con las tasas del mercado de cabotaje. Presentamos seguidamente la

participación de este aeropuerto en la FIR Comodoro en el total del mercado de cabotaje:

**Tabla 126. Participación en la FIR Comodoro Rivadavia y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Río Grande**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	3,4%	0,4%
<b>2011</b>	4,5%	0,6%
<b>2012</b>	5,1%	0,6%
<b>2013</b>	6,9%	0,9%
<b>2014</b>	6,4%	0,8%
<b>2015</b>	5,8%	0,7%
<b>2016</b>	5,2%	0,6%
<b>2017</b>	5,2%	0,6%
<b>2018</b>	5,1%	0,5%
<b>2019</b>	4,7%	0,5%
<b>2020</b>	3,9%	0,5%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Como puede observarse en el cuadro que antecede, el grado de participación de esta terminal aérea en el flujo de pasajeros de la Región analizada arroja un promedio del 5,2%, con valores que oscilan entre el máximo del 6,9% en el año 2016 y el mínimo del 3,4% en 2010 por motivos de cierre de la terminal; estos valores la ubican en el sexto lugar en FIR Comodoro. Pasando ahora a analizar la participación en el mercado, la misma promedió un 0,6%, con el máximo registro del 0,9% en 2013 y el mínimo del 0,4% en el año 2010; estas cifras la ubican como la vigésimo tercera terminal entre los 41 aeropuertos analizados.

AEROPUERTO EL TEHUELICHE

Esta terminal aérea se encuentra a unos diez kilómetros del centro de la ciudad de Puerto Madryn, Chubut. Esta ciudad, emplazada en la Península de Valdés es célebre por el avistaje de fauna marina, en particular, de la Ballena Franca Austral, lobos marinos, elefantes marinos, pingüinos, orcas y delfines.

Esta terminal esta bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: PMY
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): PMY
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAVY

Un total de seis aerolíneas comerciales operaron en esta terminal aérea a lo largo de los años en estudio. El tráfico anualizado registrado por las mismas, se presenta seguidamente:

**Tabla 127. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas en el Aeropuerto de Puerto Madryn**

Año	Andes	Aerolíneas Argentinas	Austral	LADE	Sol/Flyest	Flybondi	Total
2010	3.022	0	0	72	0	-	3.094
2011	614	0	0	102	0	-	716
2012	3.459	0	0	379	0	-	3.838
2013	13.215	2.186	2.057	876	215	-	18.549
2014	18.129	0	0	721	0	-	18.850
2015	23.281	0	0	427	0	-	23.708
2016	24.737	0	0	479	0	-	25.216
2017	37.261	9.435	5.389	295	0	-	52.380
2018	50.296	0	0	0	0	0	50.296
2019	39.831	0	0	0	0	0	39.831
2020	6.051	0	0	0	0	12	6.063
<b>TOTALES</b>	219.896	11.621	7.446	3.351	215	12	242.541

Fuente; ANAC.

Andes Líneas Aéreas S.A. fue la única en operar regularmente, con una conexión entre esta terminal aérea y Aeroparque. Como puede evidenciarse de la tabla anterior, sólo Andes Líneas Aéreas S.A. ha operado todos los años, presentado un crecimiento constante, que se evidencia mejor en el trienio 2017-2019. El resto de las aerolíneas, presentó una participación marginal. En el caso de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., operaron en este aeropuerto en 2013 y 2017 por motivo de obras en el aeropuerto de Trelew, el cual dista de la misma en 70 kilómetros.

Analizando la participación de Andes Líneas Aéreas S.A., en este aeropuerto, la misma capitalizó el 91% del tráfico de los años 2010 a 2020 presentando cifras del 90% y 91% en el primer y segundo período respectivamente del tráfico total de la terminal, lo cual marca la importancia para este aeropuerto de la aerolínea

Analizando el tráfico por períodos, sólo resulta conveniente hacerlo con la empresa Andes Líneas Aéreas S.A. En el primer período, transportó casi 62 mil pasajeros mientras que en el segundo unos 152 mil pasajeros, un 145% más. En el 2020, alcanzó a transportar unos seis mil pasajeros. Se presenta seguidamente el comportamiento del tráfico de pasajeros de cabotaje durante los años en estudio:

**Tabla 128. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Puerto Madryn**

Mes	Año											Total general
	2010	2011*	2012	2013	2014	2015	2016	2017*	2018	2019	2020	
Enero	1.700	3.568	2.731	2.362	312	3.650	3.515	4.627	7.603	7.350	7.032	44.450
Febrero	1.860	2.912	3.108	2.205	1.845	3.371	3.799	13.633*	7.121	6.934	3.584	50.372
Marzo	1.721	4.424	2.875	11.277	2.016	3.021	3.512	19.930*	9.306	7.803	1.369	67.254
Abril	1.812	4.282	2.306	2.562	2.604	3.105	3.549	10.141*	7.245	6.345	14	43.965
Mayo	1.822	3.752	2.644	2.007	2.735	3.016	3.847	4.526	8.110	6.966	50	39.475
Junio	1.267	414*	1.895	1.894	2.738	2.856	4.110	4.145	6.499	7.258	19	33.095
Julio	3.704	2*	3.051	3.117	4.335	4.924	4.353	5.427	8.538	7.507	114	45.072
Agosto	3.194	682*	1.988	2.480	3.859	3.925	4.202	6.228	8.735	7.495	40	42.848
Septiembre	3.892	1.651*	3.428	3.165	4.130	5.897	4.871	8.423	10.275	6.896	61	52.689
Octubre	4.546	3.644	3.541	3.236	5.400	5.716	5.013	9.648	11.622	5.070	112	57.548
Noviembre	4.053	3.585	2.425	2.828	4.223	3.960	4.743	8.633	8.075	3.770	96	46.391
Diciembre	3.956	3.771	3.105	2.781	4.474	4.010	5.269	8.192	7.690	6.438	94	49.780
<b>Total general</b>	<b>33.527</b>	<b>32.687</b>	<b>33.097</b>	<b>39.914</b>	<b>38.671</b>	<b>47.451</b>	<b>50.783</b>	<b>103.553</b>	<b>100.819</b>	<b>79.832</b>	<b>12.585</b>	<b>572.919</b>

Fuente: ANAC.

\*Nota: Esta terminal aérea vio afectada su operatoria por las cenizas volcánicas durante los meses de junio y parte de septiembre de 2011. Por otra parte en el mes de marzo de 2013 y febrero de 2017 esta terminal aérea absorbió el tráfico del Aeropuerto de Trelew producto del cierre de esta terminal por refacciones.

De la tabla precedente, podemos notar lo siguiente:

- A lo largo de los años en estudio, se observa que el primer semestre resulta ser el de menor tráfico mientras que el segundo semestre presenta un tráfico levemente mayor, principalmente en los meses de septiembre-octubre.
- Entre los años 2010 a 2019, el crecimiento acumulado registró un incremento del 138%, lo cual significó 46 mil pasajeros más transportados en el año 2019 en relación al año 2010. La tasa de crecimiento interanual promedio fue del 14%. Hay que considerar, que en los años 2011, 2013 y 2017 se presentó fluctuaciones en el tráfico por motivo de las cenizas volcánicas en el año 2011 y desvíos, por motivos de obras en Trelew en los dos años restantes.
- En el primer período, el incremento de tráfico fue del 42%, equivalentes a casi 14 mil pasajeros más transportados en 2015 en relación con el año 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 7,8%.
- En el segundo período, el crecimiento fue del 68%, lo cual significó 32 mil pasajeros más transportados en el año 2019 respecto al año 2015. La tasa de crecimiento promedio fue del 21,9%.
- En ambos períodos, el desvío de tráfico influyó las cifras de crecimiento, ya que de lo contrario, hubieran sido menores.
- Comparando el incremento de tráfico de cada período, el correspondiente al segundo período fue 2,3 veces mayor al del primer período.
- Considerando el tráfico de cada período, el correspondiente al segundo período, fue un 49% mayor al del segundo período (casi 335 mil pasajeros contra 225 mil pasajeros).



Se presenta seguidamente las tasas de variación interanual de pasajeros de esta terminal aérea en comparación con las tasas del mercado de cabotaje:

**Tabla 129. Variación interanual de pasajeros en el Aeropuerto de Puerto Madryn y variación interanual cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	-2,5%	-6,6%
<b>2012</b>	1,3%	16,6%
<b>2013</b>	20,6%	10,9%
<b>2014</b>	-3,1%	9,5%
<b>2015</b>	22,7%	13,0%
<b>2016</b>	7,0%	5,7%
<b>2017</b>	103,9%	15,8%
<b>2018</b>	-2,6%	12,7%
<b>2019</b>	-20,8%	12,8%
<b>2020</b>	-84,2%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Lo primero que se visualiza de esta terminal aérea son las distorsiones por motivo de los desvíos de tráfico en los años 2013 y 2017, aunque la de este último año también integra el crecimiento de tráfico de Andes Líneas Aéreas S.A. Resulta destacada la tasa de crecimiento del año 2015, siendo la más alta y sin distorsión estadística de este aeropuerto. Dadas las distorsiones, resulta poco conveniente realizar un análisis más profundo. Veamos ahora la participación porcentual de esta terminal aérea en el total del mercado de la FIR Comodoro Rivadavia y en el total del mercado de cabotaje:

**Tabla 130. Participación en la FIR Comodoro y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Puerto Madryn**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	1,8%	0,2%
<b>2011</b>	1,9%	0,3%
<b>2012</b>	1,7%	0,2%
<b>2013</b>	1,9%	0,2%
<b>2014</b>	1,6%	0,2%
<b>2015</b>	1,8%	0,2%
<b>2016</b>	1,9%	0,2%
<b>2017</b>	3,6%	0,4%
<b>2018</b>	3,4%	0,4%
<b>2019</b>	2,5%	0,2%
<b>2020</b>	1,4%	0,2%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla que antecede, nos muestra un segundo período con los mayores registros de participación en la FIR Comodoro y en el total del mercado de cabotaje. La participación en la FIR promedió un 2,1% con el máximo registro del 3,7% en 2017 y el mínimo del 1,7% en el año 2012; estos valores la ubican en el séptimo lugar entre los nueve aeropuertos que integran la FIR Comodoro. Pasando ahora a analizar la participación en el total del mercado, esta terminal promedió una participación del 0,3%, presentando una duplicación de la participación, la cual pasó del 0,2% al 0,4%, aunque nuevamente retorno al 0,2% en 2019 probablemente a causa de los problemas económicos de Andes Líneas Aéreas S.A., principal operador aéreo en este destino. Estos valores de participación, la ubican en el vigésimo noveno lugar entre las 41 terminales analizadas.

AEROPUERTO INTERNACIONAL BRIGADIER GENERAL ANTONIO PARODI

Esta terminal aérea se encuentra a unos veintiún kilómetros del centro de la ciudad de Esquel, Chubut. Uno de los principales atractivos turísticos que presenta esta ciudad es “La Trochita”, denominación de un tren turístico que recorre 18 kilómetros entre Esquel y Nahuel Pan circulando por el paisaje que ofrece el bosque patagónico. Otros atractivos muy valorados son el Parque Nacional Los Alerces y el Parque Nacional Lago Puelo, dos lugares que ofrecen contacto y actividades en la naturaleza. La ciudad de Esquel, también es reconocida por el ciclismo, dadas las competencias internacionales que allí se realizan y por las actividades de pesca.

Esta terminal esta bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: EQS
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): EQS
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAVE

Este aeropuerto, a lo largo de los años en estudio, registró la operación de seis aerolíneas comerciales, cuyo tráfico anual de pasajeros se presenta en la siguiente tabla:

**Tabla 131. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Esquel**

<b>Año</b>	<b>Austral</b>	<b>Aerolíneas Argentinas</b>	<b>LATAM</b>	<b>Andes</b>	<b>Sol/Flyest</b>	<b>LADE</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	0	8.916	0	1.395	0	40	10.351
<b>2011</b>	14.396	26.076	14.841	68	0	92	55.473
<b>2012</b>	12.106	35	0	0	408	1	12.550
<b>2013</b>	12.348	3.114	0	0	306	6	15.774
<b>2014</b>	18.202	148	0	80	140	10	18.580
<b>2015</b>	21.089	587	0	0	0	0	21.676
<b>2016</b>	22.790	616	0	0	0	0	23.406
<b>2017</b>	3.800	25.644	0	0	0	0	29.444
<b>2018</b>	17.949	7.630	0	0	0	0	25.579
<b>2019</b>	21.142	5.692	0	0	0	0	26.834
<b>2020</b>	5.411	1.170	0	0	0	0	6.581
<b>TOTALES</b>	149.233	79.628	14.841	1.543	854	149	246.248

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas operó regularmente en esta terminal aérea, conectando Esquel con Aeroparque únicamente. A lo largo de los años en estudio, dos de las seis aerolíneas, Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. y Aerolíneas Argentinas S.A. presentaron tráfico significativo en todos los años aunque sólo la primera de ellas presentó un tráfico estable mientras que la segunda tuvo un tráfico muy volátil. LATAM Airlines Argentina S.A., sólo presentó tráfico en el año 2011, a causa de la constitución de Esquel como uno de los aeropuertos alternativos a Bariloche por motivo de las cenizas volcánicas. El resto de las aerolíneas tuvieron una participación marginal. Presentamos a continuación el tráfico de pasajeros en función de los tres períodos en estudio:

**Tabla 132. Tráfico de las aerolíneas en el Aeropuerto de Esquel según períodos**

Aerolínea	Puesto del aeropuerto en su red de destinos	Pasajeros transportados 2010-2015	Pasajeros transportados 2016-2019	Pasajeros transportados 2020	Pasajeros totales transportados
<b>Austral</b>	Trigésimo	78.141	65.681	5.411	149.233
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Vigésimo sexto	38.876	39.582	1.170	79.628
<b>LATAM</b>	Décimo séptimo	14.841	0	0	14.841
<b>Andes</b>	Vigésimo segundo	1.543	0	0	1.543
<b>Flyest/Sol</b>	Décimo séptimo	854	0	0	854
<b>LADE</b>	Décimo quinto	149	0	0	149
<b>Total</b>	-	134.404	105.263	6.581	248.248

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Al evaluar el tráfico de las aerolíneas por períodos, resulta que el tráfico total de las mismas decreció un 22% en el segundo período, principalmente a causa de los desvíos de varios vuelos por motivo de las cenizas volcánicas hacia esta terminal aérea, con lo cual podríamos afirmar que sin la eventualidad de las cenizas volcánicas, el tráfico probablemente se hubiera mantenido estable entre el primer y segundo período. Presentamos seguidamente el comportamiento del tráfico de pasajeros de cabotaje durante los años en estudio:

**Tabla 133. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Esquel**

Año												
Mes	2010	2011	2012 *	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
Enero	2.004	2.654	5.296	3.118	3.022	4.335	4.766	5.340	5.603	5.386	4.932	46.456
Febrero	1.618	2.282	1.182*	2.666	2.780	3.948	3.956	5.051	4.924	4.230	4.445	37.082
Marzo	1.299	2.329	7*	2.656	3.029	3.686	3.679	3.621	4.520	4.336	2.352	31.514
Abril	1.160	1.807	1.368*	2.063	2.689	3.140	3.203	4.617	3.703	3.945	13	27.708
Mayo	1.344	1.735	1.327	1.801	2.709	3.002	3.006	4.097	3.761	3.615	375	26.772
Junio	1.093	469*	1.755	2.108	2.250	2.873	3.093	3.481	3.101	3.892	13	24.128
Julio	3.206	16.304*	2.819	3.557	3.925	3.805	4.983	6.340	4.949	5.203	7	55.098
Agosto	2.477	27.476*	2.431	3.006	3.552	3.867	4.321	6.282	4.113	5.462	9	62.906
Septiembre	2.485	20.786*	2.210	2.711	3.615	3.898	4.006	5.314	3.891	4.632	33	53.581
Octubre	1.904	12.594*	2.083	2.575	3.308	3.695	3.880	4.724	3.988	4.070	11	42.832
Noviembre	402*	12.434*	2.356	3.006	3.427	3.465	3.859	5.099	3.901	4.159	173	42.281
Diciembre	2.047	11.149*	2.622	2.574	3.371	3.826	4.051	4.963	4.626	4.170	1.003	44.402
<b>Total general</b>	<b>21.039</b>	<b>112.019*</b>	<b>25.456</b>	<b>31.841</b>	<b>37.677</b>	<b>43.540</b>	<b>46.803</b>	<b>58.929</b>	<b>51.080</b>	<b>53.100</b>	<b>13.366</b>	<b>494.850</b>

Fuente: ANAC.

\*Nota: Esta terminal aérea se encontró cerrada durante prácticamente todo el mes de noviembre del año 2010 por refacciones y también de mediados del mes de febrero hasta principios de abril del año 2012 por el mismo motivo. Asimismo vio afectada su operatoria por las cenizas volcánicas durante los meses de junio y agosto de 2011. No obstante de ello, por la suspensión de las actividades en los Aeropuertos de Bariloche, Puerto Madryn y Trelew pudo absorber gran parte del tráfico de pasajeros de esos aeropuertos.

De la tabla precedente, puede verse lo siguiente:

- A lo largo de los años en estudio y contemplando las eventualidades que acontecieron en esta terminal aérea, el tráfico de pasajeros fue descendente entre los meses de febrero a junio, seguido por julio y agosto con picos de demanda, que luego desciende levemente en septiembre y se mantiene estable hasta enero.
- Entre los años 2010 a 2019, el crecimiento de tráfico fue del 152%, equivalente a unos 32 mil pasajeros más transportados en el año 2019 en relación al 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 48,7%. Conviene mencionar que

esta tasa se encuentran notablemente distorsionadas por los sucesos antes mencionados.

- Entre los años 2010 a 2015, el crecimiento fue del 107%, igual a 22 mil pasajeros más transportados en el año 2015 en relación al año 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 82,2%. Nuevamente, las tasas de crecimiento interanual se encuentran influenciadas por los sucesos mencionados; asimismo, el crecimiento acumulado, de no haberse cerrado la terminal en el año 2010, hubiera sido levemente menor.
- Entre los años 2016 a 2019, el crecimiento fue del 22%, lo cual significó casi 10 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2015. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 6%.
- Comparando el incremento de tráfico de pasajeros propio de cada período, el correspondiente al segundo período fue un 58% menor al registrado en el primer período.
- Por otra parte, comparando el tráfico del primer y segundo período, hay una diferencia del 23% a favor del primer período (casi 272 mil pasajeros en el primer período contra casi 210 mil pasajeros en el segundo período). Conviene destacar que esta diferencia hubiera sido menor de no haberse dado el suceso de las cenizas volcánicas.

La tabla siguiente, muestra las tasas de variación porcentual interanual de esta terminal aérea en comparación con las del mercado de cabotaje:

**Tabla 134. Variación interanual de pasajeros en el Aeropuerto de Esquel y variación interanual de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	432,4%	-6,6%
<b>2012</b>	-77,3%	16,6%
<b>2013</b>	25,1%	10,9%

<b>2014</b>	18,3%	9,5%
<b>2015</b>	15,6%	13,0%
<b>2016</b>	7,5%	5,7%
<b>2017</b>	25,9%	15,8%
<b>2018</b>	-13,3%	12,7%
<b>2019</b>	4,0%	12,8%
<b>2020</b>	-74,8%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

De la tabla precedente, puede notarse las distorsiones estadísticas presentes entre los años 2011 a 2013. Resultan muy destacadas las tasas de los años siguientes y la caída del tráfico en el año 2018, lo cual se explica con un cambio en el equipo de vuelo, ya que en 2017 se observa un mayor uso de los B737 (con capacidad de 128 y 170 pasajeros) y un menor uso de los E190 (con capacidad para 96 pasajeros), tendencia que se invierte el resto de los años. Como puede evidenciarse, las tasas del aeropuerto y el mercado no presentan una relación entre sí. Se presenta seguidamente la participación porcentual de esta terminal aérea la FIR Comodoro Rivadavia y en el total del mercado de cabotaje:

**Tabla 135. Participación en la FIR Comodoro y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Esquel**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	1,2%	0,2%
<b>2011</b>	6,4%	0,9%
<b>2012</b>	1,3%	0,2%
<b>2013</b>	1,5%	0,2%
<b>2014</b>	1,6%	0,2%
<b>2015</b>	1,6%	0,2%
<b>2016</b>	1,7%	0,2%
<b>2017</b>	2,0%	0,2%

<b>2018</b>	1,7%	0,2%
<b>2019</b>	1,7%	0,2%
<b>2020</b>	1,5%	0,2%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Es de destacar la excepcionalidad que merece el tratamiento del año 2011, dados los desvíos de tráfico por motivos naturales de las terminales de Bariloche, Trelew y Puerto Madryn. Analizando la participación en la FIR, puede evidenciarse un promedio de participación del 2%, principalmente a causa del suceso de las cenizas; asimismo, puede notarse como la participación va subiendo paulatinamente año a año. Estos valores, la ubicaron como la octava terminal entre las nueve que integraron la FIR Comodoro. Pasando ahora al análisis de su participación en el mercado, la misma se mantuvo estable a lo largo de los años en estudio, arrojando un 0,2% todos los años a excepción del año 2011 por el motivo antes mencionado.

#### AEROPUERTO GOBERNADOR EDGARDO CASTELLO

Esta terminal aérea se encuentra a unos nueve kilómetros de la ciudad más antigua de la Patagonia, Viedma, Provincia de Río Negro. Es de destacar que a lo largo de cientos de kilómetros de la costa se encuentran mucha riqueza turística a la que se puede acceder por la Ruta Provincia N° 1 o “Ruta de los Acantilados”. Entre ellos uno de los atractivos naturales más destacados, es la ciudad de Punta Bermeja, declarado Reserva Natural Provincial, por sus singularidades naturales, entre ellas, el asentamiento de la mayor colonia de lobos marinos de la Patagonia, motivo por el cual también se la conoce como “La Lobería”; se destacan también balnearios y acantilados a lo largo de la costa.

El aeropuerto está bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionado a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: VIE
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): VDM



- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAVV

Si bien no se encontraron los datos de tráfico de pasajeros comerciales regulares hacia este destino, si se pudo conocer que sólo operó el Grupo Aerolíneas Argentinas, conectando esta terminal aérea con Aeroparque desde julio de 2015 con 2 a 5 frecuencias semanales, con Bariloche en 2016 y 2017 con entre 1 y 4 frecuencias semanales y con Trelew, Santa Rosa y Mar del Plata durante algunos meses, probablemente por motivos operativos u económicos de la empresa<sup>151</sup>. Se presenta seguidamente el comportamiento del tráfico de pasajeros de cabotaje a lo largo de los años en estudio:

**Tabla 136. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Viedma**

Año												
Mes	2010*	2011*	2012*	2013 *	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
<b>Enero</b>	709	742	584	1008	1442	2.031	2.477	2.632	3.098	3.026	2.966	20.715
<b>Febrero</b>	631	888	695	985	1077	2219	2.945	2.805	2.756	3.012	2.842	20.855
<b>Marzo</b>	585	574	536	1169	1.301	1.514	2.407	3.073	2.471	3.527	1.013	18.170
<b>Abril</b>	543	778	524	1193	1.414	1.153	1.983	2.247	2.475	3.053	0	15.363
<b>Mayo</b>	572	686	446	1.063	1.465	1.760	1.989	3.119	2.575	3.247	0	16.922
<b>Junio</b>	465	58	514	998	1.514	1.622	1.801	2.805	2.114	3.403	0	15.294
<b>Julio</b>	678	0	632	847	1.102	2.152	1.720	2.645	3.230	3.665	275	16.946
<b>Agosto</b>	692	133	545	1034	535	2.154	1.926	2.648	3.478	3.627	174	16.789
<b>Septiembre</b>	614	0	886	997	1.216	2.552	2.364	3.553	3.113	3.513	52	18.860
<b>Octubre</b>	750	52	838	1347	1.256	2.563	2.953	3.931	3.232	3.127	133	20.182
<b>Noviembre</b>	247	0	896	104	1.318	2.641	2.849	4.008	2.851	3.552	404	18.870
<b>Diciembre</b>	627	49	949	0	1.692	2.732	2.944	3.068	2.824	3.243	973	19.101
<b>Total general</b>	7.113	3.960	8.045	10.745	15.332	25.093	28.358	36.534	34.217	39.995	8.832	218.224

Fuente: ANAC.

\*Nota: Esta terminal aérea contó con un tráfico muy menor durante gran parte del período analizado sumado a cierres parciales durante los años 2010-2013.

<sup>151</sup>Fuente: <https://www.rionegro.com.ar/anuncian-la-vuelta-del-vuelo-diario-entre-viedma-y-buenos-aires-IC1062093/>

Dado que el tráfico de pasajeros presentó varias fluctuaciones a lo largo de los años, realizaremos un análisis más simple de esta terminal.

- El comportamiento del tráfico a lo largo de los meses se mantuvo estable, aunque la mayor demanda se concentra en los meses de primavera-verano.
- El crecimiento del período 2010-2019 fue del 462%, lo cual significó casi 33 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2010. No obstante debemos recordar que el aeropuerto tuvo un menor tráfico en los primeros cuatro años y además presentó cierres parciales.
- Para el primer período, el crecimiento fue del 253%, casi 18 mil pasajeros más transportados en 2015 en relación a 2010. Nuevamente, aclaramos que esta cifra se debe al escaso tráfico de los primeros años del período.
- Para el segundo período, el crecimiento fue del 59%, es decir, casi 15 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2015. La tasa de crecimiento promedio fue del 13,1%.
- Si bien en términos porcentuales, el crecimiento propio de cada período fue muy diferente, en términos nominales de tráfico de pasajeros hubo una diferencia de 3 mil pasajeros, ya que entre 2010 y 2015 se transportaron casi 18 mil pasajeros mientras que en 2016-2019 casi 15 mil pasajeros.

Se presenta seguidamente la variación porcentual interanual de la terminal aérea en comparación con las tasas de cabotaje:

**Tabla 137. Variación interanual de pasajeros en el Aeropuerto de Viedma y variación interanual de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	-44,3%	-6,6%
<b>2012</b>	103,2%	16,6%
<b>2013</b>	33,6%	10,9%

<b>2014</b>	42,7%	9,5%
<b>2015</b>	63,7%	13,0%
<b>2016</b>	13,0%	5,7%
<b>2017</b>	28,8%	15,8%
<b>2018</b>	-6,3%	12,7%
<b>2019</b>	16,9%	12,8%
<b>2020</b>	-77,9%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla, nos permite ver tasas muy volátiles, por motivo de los cierres y de que pequeñas variaciones de tráfico influyen significativamente en las tasas; es por ello que difieren considerablemente de los registros de las tasas de cabotaje. Veamos ahora la participación porcentual de esta terminal aérea en la FIR Comodoro y en el total del mercado:

**Tabla 138. Participación en la FIR Comodoro y en el mercado de cabotaje del Aeropuerto de Viedma**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	0,4%	0,1%
<b>2011</b>	0,2%	0,0%
<b>2012</b>	0,4%	0,1%
<b>2013</b>	0,5%	0,1%
<b>2014</b>	0,6%	0,1%
<b>2015</b>	0,9%	0,1%
<b>2016</b>	1,1%	0,1%
<b>2017</b>	1,3%	0,1%
<b>2018</b>	1,2%	0,1%
<b>2019</b>	1,3%	0,1%
<b>2020</b>	1,0%	0,1%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla precedente nos indica que la participación en la FIR promedio un 0,8%, con el mínimo registro del 0,2% en 2011 y el máximo registro del 1,3% en los años 2017 y 2019. No obstante, conviene mencionar que a partir del año 2014, los registros se encuentran sin distorsiones estadísticas. Esta terminal aérea resultó ser la última en importancia de la FIR en lo que a tráfico de pasajeros refiere. Pasando a analizar la participación en el mercado de cabotaje, la misma fue del 0,1% en todos los años a excepción del año 2011. Este valor de participación la ubica como la trigésimo séptima terminal entre las 41 analizadas.

## CAPÍTULO VIII: FIR RESISTENCIA

Esa Región de Información al Vuelo, incluye un total de seis aeródromos, dos de ellos emplazados en la provincia de Misiones, y los restantes cuatro en las provincias de Chaco, Corrientes, Formosa y Santa Fe. Presentamos seguidamente una tabla que resume la participación de la FIR Resistencia en el mercado, la cantidad de pasajeros transportados y la variación interanual de pasajeros de la FIR en comparación con las tasas del mercado de cabotaje:

**Tabla 139. Pasajeros transportados en la FIR Resistencia**

<b>Año</b>	<b>Participación en el mercado</b>	<b>Pasajeros transportados</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	6,5%	895.371	-	-
<b>2011</b>	7,2%	921.742	2,9%	-6,6%
<b>2012</b>	6,6%	989.264	7,3%	16,6%
<b>2013</b>	6,5%	1.078.652	9,0%	10,9%
<b>2014</b>	6,8%	1.229.108	13,9%	9,5%
<b>2015</b>	6,9%	1.408.710	14,6%	13,0%
<b>2016</b>	6,6%	1.441.905	2,4%	5,7%
<b>2017</b>	6,9%	1.727.649	19,8%	15,8%
<b>2018</b>	7,0%	1.974.984	14,3%	12,7%
<b>2019</b>	7,7%	2.470.091	25,1%	12,8%
<b>2020</b>	7,2%	516.462	-79,1%	-77,4%
<b>Total general</b>	-	14.653.938	-	-

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Analizando la tabla precedente, vemos algunos aspectos interesantes:

- Esta terminal aérea, registró un promedio de participación del 6,9%, registrando su máximo en el año 2019 (7,7%), mientras que la mínima participación

correspondió a los años 2010 y 2013 (6,5%), con lo cual hay una diferencia del 18% entre ambos registros de participación. Asimismo, vemos que el comportamiento de la participación resulta similar en el primer y segundo período. A juzgar por la participación en el mercado, nos encontramos con la cuarta FIR en términos de tráfico entre las cinco en análisis

- Comparando el tráfico del año 2019 en relación al año 2010, vemos que hubo incremento del 176%, lo que significó casi 1,6 millones de pasajeros más transportados en el año 2019 en comparativa con 2010. Promediando las tasas de variación interanual registradas, la tasa promedio de crecimiento fue del 12,2%.
- Centrándonos ahora en los años 2010 a 2015, el crecimiento fue del 57%, lo que significó unos 513 mil pasajeros más transportados en el año 2015 respecto a 2010. La tasa de crecimiento promedio fue del 9,6%.
- Pasando a analizar los años 2016 a 2019, el crecimiento fue del 75%, casi 1,1 millón de pasajeros más transportados en el año 2019 respecto a 2015. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 15,4%.
- Al comparar el incremento de pasajeros propio de la FIR en el primer y segundo período, en este último hubo un 107% más de crecimiento de pasajeros que en el primer período.
- Comparando el tráfico de pasajeros entre los años 2010-2015 y de 2016-2019, en el primer período se transportaron 6,5 millones de pasajeros mientras que en el segundo período se transportaron 7,6 millones de pasajeros, un 17% más de pasajeros.
- En los años 2011, 2014, 2015 y entre los años 2017 a 2019, las tasas de crecimiento resultaron mayores a las que presentó el mercado en dichos años; en los años restantes, las tasas fueron menores al mercado. Por último, es destacado el crecimiento del año 2019, que casi duplica el crecimiento promedio del mercado de cabotaje.

A continuación, se presenta la participación porcentual de cada aeropuerto en la FIR Resistencia:

**Tabla 140. Participación de cada aeropuerto en la FIR Resistencia**

Aeropuerto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

<b>Cataratas del Iguazú</b>	68%	66%	67%	65%	64%	61%	62%	58%	56%	63%	68%
<b>Resistencia</b>	13%	13%	13%	14%	18%	18%	15%	18%	15%	11%	9%
<b>Posadas</b>	9%	10%	10%	10%	10%	12%	12%	12%	15%	13%	12%
<b>Formosa</b>	5%	5%	5%	5%	6%	7%	7%	6%	6%	4%	3%
<b>Corrientes</b>	4%	6%	5%	5%	1%	1%	5%	6%	8%	8%	6%
<b>Reconquista</b>	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Es sumamente destacada la importancia del Aeropuerto de Puerto Iguazú en la FIR, la cual representó más de la mitad del tráfico total hacia esta FIR. Alejados de la gran capitalización de tráfico, nos encontramos con el caso de los aeropuertos de Corrientes y Formosa, que prácticamente se encuentran empatadas en participación en la FIR.

Sumamos a los datos porcentuales de participación, el tráfico de pasajeros de cada aeropuerto a lo largo de los años en estudio conforme a un orden descendente de pasajeros:

1. Aeropuerto de Puerto Iguazú, 9,1 millones de pasajeros.
2. Aeropuerto de Resistencia, casi 2,2 millones de pasajeros.
3. Aeropuerto de Posadas 1,7 millones de pasajeros.
4. Aeropuerto de Formosa, casi 800 mil pasajeros.
5. Aeropuerto de Corrientes, 787 mil pasajeros.
6. Aeropuerto de Reconquista, casi 22 mil pasajeros.

Pasaremos en las siguientes páginas a visualizar los datos de tráfico de cada uno de los aeropuertos que integran la FIR Resistencia.

AEROPUERTO INTERNACIONAL “CATARATAS DEL IGUAZÚ”

El Aeropuerto Internacional de Puerto Iguazú o Cataratas del Iguazú se encuentra ubicado en la ciudad de Puerto Iguazú, provincia de Misiones a unos veinte kilómetros del centro de la ciudad. Como se evidencia del nombre que recibe la terminal aérea, es un destino turístico icónico de la Argentina por motivo de las Cataratas del Iguazú, que tiene su lugar dentro de las “Siete Maravillas del Mundo”, fue declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO y forma parte del Parque Nacional Iguazú. Esta área protegida, es la más visitada de la Argentina. Además de albergar belleza paisajística también cuenta con una gran diversidad de fauna y flora.

Esta terminal está bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: IGU
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): IGR
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SARI

A lo largo de los años en estudio un total de siete aerolíneas comerciales nacionales operaron en este aeropuerto. Los datos de pasajeros transportados por cada una de ellas se presentan en la siguiente tabla:

**Tabla 141. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Iguazú**

Año	Aerolíneas Argentinas	LATAM	Austral	Flybondi	Andes	Norwegian	Jet SMART	Total
2010	45.176	109.562	139.499	-	8.193	-	-	302.430
2011	78.153	123.118	97.364	-	1.161	-	-	299.796
2012	126.010	136.765	61.882	-	551	-	-	325.208
2013	124.918	139.850	83.448	-	471	-	-	348.687
2014	166.283	148.214	72.597	-	162	-	-	387.256
2015	211.379	151.049	61.718	-	568	-	-	424.714
2016	213.688	151.969	66.615	-	484	-	-	432.756
2017	228.228	145.585	92.193	-	19.895	-	-	485.901
2018	196.855	141.788	82.576	56.752	58.927	4.421	-	541.319
2019	228.753	177.661	108.437	112.426	31.362	79.119	30.735	768.493
2020	48.460	42.022	24.155	19.467	0	16.942	23.567	174.613



<b>TOTALES</b>	1.667.903	1.467.583	890.484	188.645	121.774	100.482	54.302	4.491.173
----------------	-----------	-----------	---------	---------	---------	---------	--------	-----------

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas, conectó desde Puerto Iguazú con las terminales aéreas de Aeroparque, Ezeiza, Salta y Rosario y con Córdoba desde octubre de 2016. En el caso de LATAM Airlines Argentina S.A., conectó con Aeroparque y con Ezeiza a partir de octubre de 2017. Andes Líneas Aéreas S.A. y Norwegian Air Argentina S.A. conectaron únicamente con Aeroparque desde noviembre de 2017 y noviembre de 2018 respectivamente. FB Líneas Aéreas S.A. conectó con las terminales aéreas de Córdoba y Mendoza, con El Palomar desde agosto de 2018 y desde Rosario en marzo de 2019. Jet SMART Airlines Argentina S.A. con El Palomar y Salta y con Córdoba, Mendoza y Rosario desde noviembre de 2019.

Al comparar el tráfico de pasajeros propio de cada aerolínea en el año 2019 en relación al año 2010, nos encontramos con que Aerolíneas Argentinas S.A. incrementó un 406% su demanda, creciendo año a año a excepción de los años 2013 y 2018. Por su parte, LATAM Airlines Argentina S.A., creció un 62%, creciendo constantemente entre los años 2010 a 2016 para luego presentar dos años de decrecimiento que se contrarrestan con el registro del año 2019, el cual resulta ser el mayor tráfico de los años en estudio para esta empresa. Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., por su parte, decreció un 22%, teniendo al año 2010 como el mejor año en términos de tráfico mientras que en los años siguientes presentó oscilaciones.

Andes Líneas Aéreas S.A., por su parte, si bien presentó tráfico a lo largo de los años 2010 a 2019, fue a partir del año 2017 en que empieza a operar en forma regular hacia este destino llegando a su pico de tráfico en 2018 que correspondió al 11% del total de la terminal aérea.

En lo que refiere a los transportistas económicos, operaron los tres nuevos operadores, quienes representaron en conjunto el 29% de la demanda comercial hacia esta terminal en el año 2019. De ese 29%, 15% correspondió a FB Líneas Aéreas S.A., 10% a Norwegian Air Argentina S.A. y 4% a Jet SMART Airlines Argentina S.A. La tabla siguiente, muestra el tráfico de pasajeros conforme los tres períodos en estudio:

**Tabla 142. Tráfico de las aerolíneas en el Aeropuerto de Iguazú según períodos**

<b>Aerolínea</b>	<b>Puesto del aeropuerto en su red de destinos</b>	<b>Pasajeros transportados 2010-2015</b>	<b>Pasajeros transportados 2016-2019</b>	<b>Pasajeros transportados 2020</b>	<b>Total</b>
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Octavo	751.919	867.524	48.460	1.667.903
<b>LATAM</b>	Quinto	808.558	617.003	42.022	1.467.583
<b>Austral</b>	Quinto	516.508	349.821	24.155	890.484
<b>Flybondi</b>	Cuarto	-	169.178	19.467	188.645
<b>Andes</b>	Sexto	11.106	110.668	0	121.774
<b>Norwegian</b>	Cuarto	-	83.540	16.942	100.482
<b>Jet SMART</b>	Séptimo	-	30.735	23.567	54.302
<b>TOTAL</b>		2.088.091	2.228.469	174.613	4.491.173

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla precedente, permite visualizar que este aeropuerto resulta ser uno de los más demandados, ya que en todos los casos, el tráfico hacia este destino se mantuvo entre los diez destinos con más tráfico de las aerolíneas. En términos generales, la demanda creció un 7% en el segundo período respecto al primero.

Pasando al análisis por empresa, sólo Andes Líneas Aéreas S.A. y Aerolíneas Argentinas S.A. crecieron. En el caso de Andes Líneas Aéreas S.A., esta multiplicó casi por diez su tráfico y Aerolíneas Argentinas S.A., creció un 15%. Las otras dos aerolíneas, Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. y LATAM Airlines Argentina S.A. decrecieron su tráfico en un 32 y un 24% respectivamente.

En lo que refiere a los transportistas económicos, llegaron a representar en conjunto un 13% de la demanda del segundo período y un 8% de la demanda de los años 2010-2020. A continuación, presentamos la evolución del tráfico de pasajeros desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Puerto Iguazú:

**Tabla 143. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Puerto Iguazú**

Año												
Mes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*	2019	2020	Total general
<b>Enero</b>	53.789	58.931	65.888	65.770	68.950	75.885	83.464	93.208	101.730	133.224	146.810	947.649
<b>Febrero</b>	48.430	53.914	60.946	62.139	65.836	73.665	75.441	88.800	97.121	124.312	134.902	885.506
<b>Marzo</b>	52.917	57.656	59.617	63.869	71.302	71.723	72.818	85.288	99.217	127.806	66.165	828.378
<b>Abril</b>	47.342	51.624	52.160	54.437	62.296	68.035	55.298	66.513	41.691*	118.605	7	618.008
<b>Mayo</b>	43.514	40.920	40.762	45.224	51.703	55.756	48.141	60.105	39.276*	116.242	44	541.687
<b>Junio</b>	37.836	29.335	32.588	45.617	46.955	45.504	48.472	54.868	65.643	117.788	4	524.610
<b>Julio</b>	48.362	38.185	50.837	52.552	61.250	69.078	72.241	87.719	109.759	146.071	4	736.058
<b>Agosto</b>	47.472	41.540	47.219	48.848	59.427	70.580	73.404	88.834	101.176	136.745	17	715.262
<b>Septiembre</b>	49.063	49.114	53.158	56.575	62.940	79.142	80.456	91.597	107.535	127.104	5	756.689
<b>Octubre</b>	61.360	60.437	66.697	67.295	78.255	86.867	100.424	97.789	118.086	135.081	108	872.399
<b>Noviembre</b>	62.931	64.403	71.313	74.652	81.278	87.212	95.602	98.833	112.868	135.865	796	886.753
<b>Diciembre</b>	58.716	64.206	61.338	66.550	72.438	78.191	84.729	85.611	114.295	141.646	3.679	831.037
<b>Total general</b>	611.732	610.265	662.523	703.528	782.630	861.638	890.490	999.165	1.108.397	1.561.489	352.541	9.144.036

Fuente: ANAC.

\* Nota: Este aeropuerto no estuvo operativo desde mediados de abril hasta mediados de mayo del año 2018.

De la tabla precedente, pueden notarse unos aspectos interesantes

- Entre los años 2010 a 2019, el crecimiento del tráfico de pasajeros fue de un 155%, lo que traducido a números significó casi 950 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 11,5%.
- Entre los años 2010 a 2015, el crecimiento fue del 41%, equivalente a casi 250 mil pasajeros más transportados en 2015 respecto a 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 7,2%.
- Entre los años 2016 a 2019, el crecimiento fue casi el doble que el registrado en el primer período, siendo del 81% o lo que es lo mismo 700 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2015. La tasa promedio de crecimiento interanual fue del 16,8%.

- Comparando el incremento de pasajeros al finalizar cada período, vemos que el correspondiente al segundo período fue 2,8 veces mayor al del primer período.
- En cambio, al comparar el tráfico propio de cada período hubo una diferencia de tan solo un 8% a favor del segundo período (casi 4,6 millones de pasajeros contra 4,2 millones de pasajeros).

Presentamos seguidamente las tasas de variación interanual del aeródromo en comparación con las tasas del mercado de cabotaje:

**Tabla 144. Variación interanual de pasajeros en el Aeropuerto de Puerto Iguazú y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	-0,2%	-6,6%
<b>2012</b>	8,6%	16,6%
<b>2013</b>	6,2%	10,9%
<b>2014</b>	11,2%	9,5%
<b>2015</b>	10,1%	13,0%
<b>2016</b>	3,3%	5,7%
<b>2017</b>	12,2%	15,8%
<b>2018</b>	10,9%	12,7%
<b>2019</b>	40,9%	12,8%
<b>2020</b>	-77,4%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla precedente, nos muestra un interesante crecimiento de tráfico en el año 2019, el cual resulta ser el mayor registro dada la duplicación de la cantidad de

oferentes y la respuesta de la demanda. Por otra parte es de destacar que los bienios 2014-2015 y 2017-2018 presentaron tasas muy similares de crecimiento dado un mayor tráfico de pasajeros y de mayor cantidad de oferentes en el segundo caso. Al comparar las tasas con las del mercado de cabotaje, encontramos que sólo la de los años 2012, 2014 y 2019 resultaron mayores las correspondientes a este aeropuerto mientras que resultaron mayores las tasas del mercado en los años restantes. Presentamos ahora, la participación en la FIR Resistencia y en el total del mercado de cabotaje de esta terminal aérea:

**Tabla 145. Participación en la FIR Resistencia y en el mercado de cabotaje del Aeropuerto de Puerto Iguazú**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado</b>
<b>2010</b>	68,3%	4,5%
<b>2011</b>	66,2%	4,8%
<b>2012</b>	67,0%	4,4%
<b>2013</b>	65,2%	4,2%
<b>2014</b>	63,7%	4,3%
<b>2015</b>	61,2%	4,2%
<b>2016</b>	61,8%	4,1%
<b>2017</b>	57,8%	4,0%
<b>2018</b>	56,1%	3,9%
<b>2019</b>	63,2%	4,9%
<b>2020</b>	68,3%	4,9%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Analizando la participación en la FIR, es muy llamativa la pérdida palatina de participación, la cual pasó del máximo del 68,3% en 2010 al mínimo del 57,8% en 2017, una pérdida del 10,5% en siete años. Promediando todos los registros, la participación promedio en la FIR evidenció un 63,5%, lo cual la ubica como la terminal aérea más importante de la Región. Pasando ahora a analizar la participación en el

mercado, vemos que la misma promedió un 4,4% con el máximo registro del 4,9% en 2019 y el mínimo registro en 2018 (por motivo del cierre de la terminal). Estos valores la ubican como la quinta terminal aérea entre las cuarenta y una analizadas.

## EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE “RESISTENCIA”

El Aeropuerto Internacional de Resistencia está ubicado a cinco kilómetros de la ciudad de Resistencia, capital de la provincia del Chaco. En términos de turismo, esta provincia cuenta con una ciudad capital con mucho valor cultural siendo conocida como “la ciudad de las esculturas”. Además, la provincia cuenta con aguas termales y una rica flora y fauna que se combinan en un paisaje imponente.

Esta terminal está bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: SIS
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): RES
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SARE

En la tabla siguiente, se presenta el tráfico de pasajeros registrado por las siete aerolíneas que registraron operación en esta terminal aérea.

**Tabla 146. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Resistencia**

Año	Aerolíneas Argentinas	Austral	Andes	Flybondi	LATAM	Sol/Flyest	Macair/Avian	Total
2010	44.864	5.925	0	-	0	0	12	50.801
2011	46.731	9.563	0	-	0	0	0	56.294
2012	40.284	21.293	0	-	0	32	0	61.609
2013	55.000	17.780	0	-	0	0	0	72.780

<b>2014</b>	82.498	27.968	0	-	0	0	0	110.466
<b>2015</b>	94.424	31.890	221	-	0	0	0	126.535
<b>2016</b>	38.531	65.254	1.094	-	158	0	0	105.037
<b>2017</b>	100.171	51.459	632	-	0	0	0	152.262
<b>2018</b>	67.279	76.212	246	0	0	0	0	143.737
<b>2019</b>	62.747	71.745	0	993	0	0	0	135.485
<b>2020</b>	13.727	9.707	0	0	0	0	0	23.434
<b>TOTALES</b>	646.256	388.796	2.193	993	158	32	0	1.038.428

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas, conectó la terminal aérea de Resistencia con las terminales de Aeroparque y Córdoba, sumándose esta última conexión desde septiembre de 2016. De la tabla anterior puede verse que sólo dos operadores aéreos registraron tráfico regular de pasajeros en todos los años en estudio mientras que los restantes operadores operaron en forma no regular como es el caso de Andes Líneas Aéreas S.A., SOL Líneas Aéreas S.A. y Macair Jet S.A. o bien lo hicieron por motivos de obras en el aeropuerto vecino de la ciudad de Corrientes en el caso de FB Líneas Aéreas S.A. o bien por motivo de desvío como fue el caso de LATAM Airlines Argentina S.A.

Comparando el tráfico presentado en el año 2019 respecto al año 2010, Aerolíneas Argentinas S.A. tuvo un crecimiento del 40%, presentando sus mejores registros en los años 2015 y 2019. Por su parte, Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. multiplico por doce su tráfico de pasajeros, con los mejores registros de tráfico en el segundo período. Veamos ahora como fue el comportamiento del tráfico en función de los tres períodos en estudio.

**Tabla 147. Tráfico de las aerolíneas en el Aeropuerto de Resistencia según períodos**

<b>Aeropuerto</b>	<b>Puesto del aeropuerto en su red de destinos</b>	<b>Pasajeros transportados 2010-2015</b>	<b>Pasajeros transportados 2016-2019</b>	<b>Pasajeros transportados 2020</b>	<b>Total</b>
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Décimo cuarto	363.801	268.728	13.727	646.256

<b>Austral</b>	Décimo séptimo	114.419	264.670	9.707	388.796
<b>Andes</b>	Décimo octavo	221	1.972	0	2.193
<b>Flybondi</b>	Décimo octavo	0	993	0	993
<b>LATAM</b>	Vigésimo quinto	0	158	0	158
<b>Flyest</b>	Vigésimo séptimo	32	0	0	32
<b>Avian</b>	Décimo cuarto	12	0	0	12
<b>TOTAL</b>		478.485	536.521	23.434	1.038.440

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla que precede nos muestra que sólo dos de las siete aerolíneas capitalizaron tráfico significativo: Aerolíneas Argentinas S.A. el 62% y Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. el 37% mientras que el resto significó el 1% restante. En términos generales, el tráfico hacia esta terminal creció un 12% entre los años 2016-2019 en comparativa con 2010-2015, lo cual se debió en gran parte por un lado por el crecimiento del 131% del tráfico de Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. y al decrecimiento de Aerolíneas Argentinas S.A. un 26%. Asimismo, parte del crecimiento de Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A se debe a la nueva conexión con el Hub de Córdoba en 2017. A continuación se presenta una tabla que resume el comportamiento del tráfico de pasajeros de cabotaje durante los años en estudio:

**Tabla 148. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Resistencia**

Mes	Año											Total general
	2010	2011	2012	2013	2014*	2015*	2016	2017	2018	2019	2020	
<b>Enero</b>	9.252	6.696	8.665	8.992	10.246	15.398	14.621	15.589	18.364	17.251	15.256	140.960
<b>Febrero</b>	11.016	6.984	8.409	9.897	9.932	15.344	15.589	14.948	17.403	15.143	14.288	138.953
<b>Marzo</b>	10.539	9.543	10.801	12.734	14.160	20.913	18.006	20.363	24.858	22.051	8.078	141.917
<b>Abril</b>	10.128	9.431	10.591	12.589	16.339	22.877	16.233	25.176	26.192	23.674	61	172.046
<b>Mayo</b>	9.550	12.093	12.394	15.187	20.490	24.881	17.673	28.010	26.377	26.520	672	173.902



<b>Junio</b>	9.660	9.005	9.307	12.745	18.094	22.879	17.360	26.661	24.116	26.689	290	193.465
<b>Julio</b>	9.283	10.198	10.637	12.572	20.796	24.986	18.247	31.896	30.187	29.449	24	198.275
<b>Agosto</b>	10.988	11.874	11.092	12.174	21.628	26.544	19.496	30.664	28.013	22.890	778	196.141
<b>Septiembre</b>	11.357	13.074	11.932	15.061	23.725	23.482	19.360	32.075	26.957	27.609	476	205.108
<b>Octubre</b>	10.071	11.262	13.169	13.383	22.886	24.142	21.793	32.672	29.575	25.990	1.051	205.994
<b>Noviembre</b>	7.021	8.738	12.090	13.456	23.095	19.462	18.969	30.520	24.750	23.597	3.301	184.999
<b>Diciembre</b>	10.840	9.912	12.256	11.844	22.834	17.572	17.436	27.301	20.531	20.115	4.016	174.657
<b>Total general</b>	119.705	118.810	131.343	150.634	224.225	258.480	214.783	315.875	297.323	280.978	48.291	2.160.447

Fuente: ANAC.

\*Nota 1: El Aeropuerto Resistencia actuó de alternativo al Aeropuerto de Corrientes durante el mes de mayo de 2014 hasta el mes de agosto de 2015.

De la tabla anterior, podemos notar algunos datos llamativos:

- El crecimiento entre los años 2010 a 2019 fue del 135%, lo que significó unos 161 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2010. Considerando todas las tasas de variación interanual, el crecimiento promedio fue del 11,9%.
- Considerando los años 2010 a 2015, el crecimiento fue del 116%, es decir casi 139 mil pasajeros más transportados en 2015 en relación a 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 17,7%. No obstante, debemos considerar que el aeropuerto durante dieciséis meses recibió el tráfico correspondiente a Corrientes, por lo que el crecimiento propio de la terminal hubiera sido menor.
- En cambio, entre los años 2016 a 2019 el crecimiento fue del 9%, o unos 22 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2015. La tasa de crecimiento promedio interanual acusó un 4,7%.
- Del total de crecimiento de pasajeros entre 2010 a 2019, el primer período fue responsable del 86% mientras que el segundo período del 14% restante. Nuevamente, recordemos que dentro del 86% se encuentra el tráfico desviado hacia esta terminal aérea.
- Comparando el incremento de pasajeros del primer y segundo período, el de este último fue un 84% menor al primero, aunque de no haber sido por los desvíos de tráfico de los años 2014 y 2015, este porcentaje hubiera sido menor.

- Considerando el tráfico de pasajeros de los años 2010 a 2015 y de 2016 a 2019, en el primer período se transportaron 1 millón de pasajeros, mientras que en el segundo 1,1 millón de pasajeros, un 11% más, aún a pesar de que el primer período incluye tráfico que no era propio de la terminal aérea.

En la tabla siguiente, veremos cómo fueron las tasas de variación interanual de este aeropuerto en comparación con las tasas del mercado de cabotaje:

**Tabla 149. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto de Resistencia y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	-0,7%	-6,6%
<b>2012</b>	10,5%	16,6%
<b>2013</b>	14,7%	10,9%
<b>2014</b>	48,9%	9,5%
<b>2015</b>	15,3%	13,0%
<b>2016</b>	-16,9%	5,7%
<b>2017</b>	47,1%	15,8%
<b>2018</b>	-5,9%	12,7%
<b>2019</b>	-5,5%	12,8%
<b>2020</b>	-82,8%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla precedente nos muestra cifras particulares en lo que refiere a las tasas propias del aeropuerto, lo cual se debe a los desvíos de tráfico del aeropuerto de Corrientes hacia esta terminal en los años 2014 y 2015 mientras que la cifra del año 2017 obedece a la apertura de la ruta Córdoba-Resistencia-Buenos Aires y viceversa a

partir de dicho año. A posterior, desde 2018, las tasas se tornan negativas. En relación con las tasas del mercado, naturalmente, no guarda ninguna relación directa. Seguidamente, se presentan la participación en la FIR Resistencia y en el total del mercado de cabotaje de esta terminal aérea:

**Tabla 150. Participación en la FIR Resistencia y en el mercado de cabotaje del Aeropuerto de Resistencia**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado</b>
<b>2010</b>	13,4%	0,9%
<b>2011</b>	12,9%	0,9%
<b>2012</b>	13,3%	0,9%
<b>2013</b>	14,0%	0,9%
<b>2014</b>	18,2%	1,2%
<b>2015</b>	18,3%	1,3%
<b>2016</b>	14,9%	1,0%
<b>2017</b>	18,3%	1,3%
<b>2018</b>	15,1%	1,0%
<b>2019</b>	11,4%	0,9%
<b>2020</b>	9,4%	1,7%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla precedente, nos permite ver por un lado, que la participación en la FIR presenta distorsión, principalmente por motivo de los desvíos en los años 2014 y 2015 mientras que en los restantes años presentó oscilaciones entre los valores máximos (15,1% en 2018) y mínimos (11,4% en 2019) registrados en el segundo período y sin considerar el año 2020. La participación promedio fue del 14,5%, lo cual la ubica como la segunda terminal aérea más importante de la Región. En lo que refiere a la participación en el mercado, el promedió fue del 1%, tomando valores entre el 0,7% y el 1,3%, lo cual la ubica como el aeropuerto número diecinueve entre los cuarenta y un analizados.

## AEROPUERTO INTERNACIONAL “LIBERTADOR GENERAL JOSÉ DE SAN MARTÍN”

El aeropuerto se encuentra ubicado a quince kilómetros de la ciudad de Posadas, capital de la Provincia de Misiones. Si bien es la ciudad capital de Misiones, es la segunda más visitada después de Puerto Iguazú. En la ciudad capital, puede encontrarse una buena oferta de entretenimiento, gastronomía, cultura y hotelería así como paseos en barco o por la costanera. Otro aspecto interesante es el tren Binacional Posadas – Encarnación, clave para la economía de ambas ciudades. Por último, también se realizan variadas actividades en torno al Río Paraná.

Esta terminal está bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: POS
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): PSS
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SARP

A lo largo de los años en estudio, en este aeropuerto operaron cinco empresas comerciales, cuyo tráfico anualizado de pasajeros se presenta seguidamente:

**Tabla 151. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Posadas**

Año	Aerolíneas Argentinas	Austral	Flybondi	Andes	LATAM	Total
2010	32.384	8.258	-	0	0	40.642
2011	12.398	29.802	-	0	0	42.200
2012	8.838	37.319	-	0	0	46.157
2013	26.054	27.485	-	0	0	53.539
2014	29.801	32.773	-	0	0	62.574
2015	65.704	19.477	-	417	0	85.598
2016	45.986	38.499	-	487	0	84.972
2017	63.451	38.905	-	324	0	102.680
2018	79.537	41.637	24.503	483	0	146.160
2019	48.839	61.525	50.991	0	176	161.531

<b>2020</b>	12.032	7.391	12.571	0	0	31.994
<b>TOTALES</b>	425.024	343.071	88.065	1.711	176	858.047

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas, conectó Posadas con las terminales aéreas de Aeroparque y con Córdoba desde diciembre de 2017, mientras que FB Líneas Aéreas S.A. la conectó con la terminal aérea de El Palomar desde mayo de 2018. Comparando el tráfico de pasajeros de las aerolíneas en 2019 respecto al año 2010, en el caso de Aerolíneas Argentinas S.A. hubo un 51% de incremento de la demanda, presentando sus mejores registros de tráfico entre los años 2015 a 2019. En el caso de Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., el incremento fue mucho mayor, del 645%, principalmente a causa del escaso tráfico en el año 2010; esta empresa tuvo sus mejores registros de tráfico en el segundo período.

FB Líneas Aéreas S.A., fue el único transportista económico que operó hacia este destino, capitalizando el 17% y el 32% en los años 2018 y 2019, quedando en este último año como la segunda aerolínea con más tráfico en dicho año. Andes Líneas Aéreas S.A. registró poco tráfico probablemente por hacer vuelos no regulares, mientras que LATAM Airlines Argentinas S.A., probablemente lo haya hecho por motivo de algún desvío ocasional. Ahora, al analizar el tráfico de las aerolíneas en función de los tres períodos e estudio nos encontramos con lo siguiente:

**Tabla 152. Tráfico de las aerolíneas en el Aeropuerto de Posadas según períodos**

<b>Aerolínea</b>	<b>Puesto del aeropuerto en su red de destinos</b>	<b>Pasajeros transportados 2010-2015</b>	<b>Pasajeros transportados 2016-2019</b>	<b>Pasajeros transportados 2020</b>	<b>Total</b>
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Décimo octavo	175.179	237.813	12.032	425.024
<b>Austral</b>	Décimo noveno	155.114	180.566	7.391	343.071
<b>Flybondi</b>	Octavo	0	75.494	12.571	88.065
<b>Andes</b>	Décimo noveno	417	1.294	0	1.711
<b>LATAM</b>	Vigésimo tercero	0	176	0	176

<b>TOTAL</b>	-	330.710	495.343	31.994	858.047
--------------	---	---------	---------	--------	---------

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

De la tabla precedente, podemos notar que hubo un 50% más de demanda en el segundo período respecto al primero, atribuible al crecimiento de Aerolíneas Argentinas S.A., Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. y la incorporación de FB Líneas Aéreas S.A. desde 2018. En lo que refiere a la participación de las aerolíneas a lo largo de los años 2010 a 2020, vemos que el 50% recae en Aerolíneas Argentinas S.A., el 40% en Austral Líneas Aéreas S.A. y el 10% en FB Líneas Aéreas S.A. Asimismo, las primeras dos aerolíneas ven disminuir su participación en el tráfico del aeropuerto como resultado de la aparición de FB Líneas Aéreas S.A. A continuación se presenta el tráfico de pasajeros transportados desde y hacia el aeropuerto a lo largo de los años en estudio.

**Tabla 153. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia Aeropuerto de Posadas**

Año												
Mes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
Enero	2.505*	6.709	6.981	6.972	8.209	11.187	13.779	13.747	19.690	24.806	23.466	138.051
Febrero	5.523	4.737	6.478	7.994	8.274	10.609	12.040	13.558	17.259	23.279	21.869	131.620
Marzo	7.317	5.701	8.398	8.724	10.028	12.005	12.101	16.112	19.839	26.942	11.498	138.665
Abril	7.571	8.532	7.651	9.278	9.413	14.398	12.581	15.116	21.375	27.731	21	133.667
Mayo	7.495	8.943	8.386	10.985	9.755	14.846	13.508	16.898	26.400	28.640	12	145.868
Junio	5.998	5.807	7.203	8.990	9.915	14.542	12.969	16.901	24.910	27.443	32	134.710
Julio	7.975	7.103	7.879	8.432	10.713	16.900	16.059	19.124	30.074	30.565	2	154.826
Agosto	8.926	8.642	8.857	9.890	10.157	14.524	16.218	18.902	28.487	29.997	4	154.604
Septiembre	9.081	8.755	8.346	9.381	12.927	17.025	15.423	20.174	26.583	26.542	10	154.247
Octubre	9.328	8.435	8.961	9.317	12.959	16.788	16.922	19.333	29.546	24.648	322	156.559
Noviembre	4.970*	7.978	8.276	10.301	13.389	16.101	16.315	18.929	25.740	24.589	2.357	148.945
Diciembre	7.561	7.543	7.846	9.600	12.118	15.915	15.247	19.092	24.601	24.556	4.642	148.721
<b>Total general</b>	84.250	88.885	95.262	109.864	127.857	174.840	173.162	207.886	294.504	319.738	64.235	1.740.483

Fuente: ANAC.

\*Nota: Este aeropuerto absorbió una parte del tráfico de los transportistas económicos mientras estuvo cerrado el Aeropuerto de Puerto Iguazú desde mediados de abril hasta

mediados de mayo del año 2018. Asimismo, cabe destacar que esta terminal aérea tuvo cierres parciales durante los meses de enero y noviembre de 2010.

Al analizar los datos de tráfico del aeropuerto, podemos notar algunos datos interesantes:

- Entre los años 2010 a 2019, el crecimiento de pasajeros fue de un 280%, lo que significó 235 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2010. La tasa de crecimiento promedio de crecimiento fue del 16,7%. Cabe recordar que el crecimiento hubiera sido menor de no haberse encontrado la terminal en obras en 2010; también, conviene mencionar que las tasas de 2011 y 2018 se encuentran distorsionadas
- Entre los años 2010 a 2015, el crecimiento fue del 108%, lo que significó casi 91 mil pasajeros más transportados en 2015 en comparativa con 2010. La tasa de crecimiento promedio fue del 16,2%
- Entre los años 2016 a 2019, el crecimiento fue del 83%, equivalente a casi 145 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2015. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 17,3%.
- Comparando el incremento de pasajeros propio de cada período, el correspondiente a los años 2016-2019 fue un 60% mayor al de 2010-2015.
- Comparando el tráfico de pasajeros del primer y segundo período, en el primero de ellos se transportaron casi 681 mil pasajeros mientras que en el segundo 995 mil pasajeros, un 46% más.

Presentamos seguidamente la variación porcentual interanual del tráfico del aeropuerto en comparación a los registros del mercado de cabotaje:

**Tabla 154. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto de Posadas y variación interanual del mercado de cabotaje**

Año	Variación	Variación
-----	-----------	-----------

	<b>interanual</b>	<b>interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	5,5%	-6,6%
<b>2012</b>	7,2%	16,6%
<b>2013</b>	15,3%	10,9%
<b>2014</b>	16,4%	9,5%
<b>2015</b>	36,7%	13,0%
<b>2016</b>	-1,0%	5,7%
<b>2017</b>	20,1%	15,8%
<b>2018</b>	41,7%	12,7%
<b>2019</b>	8,6%	12,8%
<b>2020</b>	-79,9%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla anterior, evidencia que las tasas de esta terminal fueron crecientes y destacadas en ambos períodos siendo mayormente números de dos cifras. Son destacados los crecimientos de los años 2015 y 2018; el primero de ellos por obra de Aerolíneas Argentinas S.A. y en el segundo también por FB Líneas Aéreas S.A. Comparando las tasas del aeropuerto con las tasas del mercado de cabotaje resulta claro que las mismas difieren entre sí. Presentamos ahora, la participación en la FIR Resistencia y en el total del mercado de cabotaje del aeropuerto capitalino:

**Tabla 155. Participación en la FIR Resistencia y en el mercado de cabotaje del Aeropuerto de Posadas**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado</b>
<b>2010</b>	9,4%	0,6%
<b>2011</b>	9,6%	0,7%
<b>2012</b>	9,6%	0,6%



<b>2013</b>	10,2%	0,7%
<b>2014</b>	10,4%	0,7%
<b>2015</b>	12,4%	0,9%
<b>2016</b>	12,0%	0,8%
<b>2017</b>	12,0%	0,8%
<b>2018</b>	14,9%	1,0%
<b>2019</b>	12,9%	1,0%
<b>2020</b>	12,4%	0,9%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Al analizar la participación en la FIR, notamos que la misma creció paulatinamente desde el mínimo de 9,4% en 2010 al máximo de 12,9% en 2019, un crecimiento de 3,5 puntos porcentuales. Asimismo, su participación se ubicó en un promedio del 11,5%, lo cual la ubica como la tercera terminal de la Región en lo que refiere a pasajeros transportados. Pasando a analizar su participación en el mercado, la misma también aumento lentamente a lo largo de los años promediando una participación del 0,8% con un mínimo registrado en los años 2010 y 2012 (0,6%) y un máximo del 1% en los años 2018 y 2019. Estos valores, la ubican en el vigésimo segundo lugar entre las cuarenta y una terminales analizadas.

## EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE “FORMOSA”

Este aeródromo se encuentra ubicado a unos siete kilómetros hacia el sur del centro de Formosa, en la Provincia del mismo nombre. El perfil productivo de la provincia apunta hacia las actividades primarias con poco nivel de tecnología aplicada. En lo referente al turismo, el eje del mismo lo constituye la geografía, el paisaje y la flora y fauna. Entre las diversas actividades, pueden nombrarse los paseos por las ciudades costeras del Río Paraná, campings y actividades y festividades relacionadas a este cuerpo de agua, estancias, reservas naturales y actividades culturales y espirituales.

Esta terminal está bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionada por la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: FMA
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): FMA
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SARF

A lo largo de los años 2010 a 2020 operaron dos empresas aéreas regulares, cuyo tráfico, se presenta seguidamente:

**Tabla 156. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Formosa**

<b>Año</b>	<b>Austral</b>	<b>Aerolíneas Argentinas</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	0	19.361	19.361
<b>2011</b>	14.953	9.468	24.421
<b>2012</b>	20.114	4.417	24.531
<b>2013</b>	27.892	123	28.015
<b>2014</b>	38.666	103	38.769
<b>2015</b>	46.586	447	47.033
<b>2016</b>	46.462	131	46.593
<b>2017</b>	44.240	8.400	52.640
<b>2018</b>	6.253	48.056	54.309
<b>2019</b>	30.217	21.917	52.134
<b>2020</b>	8.438	392	8.830
<b>TOTALES</b>	<b>283.821</b>	<b>112.815</b>	<b>396.636</b>

Fuente: ANAC.

Ambas empresas del Grupo Aerolíneas Argentinas, conectaron esta terminal aérea únicamente con Aeroparque. La tabla que precede, nos muestra un comportamiento particular de ambas aerolíneas, ya que se observa que con el inicio de operaciones de Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., con aviones de 98 plazas, aparenta una explotación más conveniente para el tráfico de esta terminal. No obstante, en el año 2018 se observa una inversión de esta regla que vuelve a revertirse en 2019,

probablemente por específicos de demanda o de utilización de la flota. Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., entre 2010 y 2019 creció un 102%, presentando sus mejores cifras de tráfico entre los años 2014 a 2017. Aerolíneas Argentinas S.A., por su parte, creció un 13% en 2019 respecto a 2010, aunque entre dichos años hubo períodos con escaso tráfico y algunos con mucho más tráfico.

Si analizamos los datos en función del primer y segundo período, notamos que Aerolíneas Argentinas S.A. crece un 131% mientras que Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. un 16%. La respuesta a ello, es que Aerolíneas Argentinas S.A. tuvo un pico de tráfico en el segundo período mientras que Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. tuvo un comportamiento oscilatorio en el mismo período. Veamos ahora cómo fueron los números de pasajeros embarcados y desembarcados en este aeropuerto a lo largo de los años en estudio:

**Tabla 157. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Formosa**

Año												
Mes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
enero	2.728	3.668	3.718	3.871	4.500	6.990	6.709	8.286	9.345	7.668	6.761	64.244
febrero	2.685	3.718	3.590	4.002	4.351	6.689	7.268	7.874	8.622	7.671	6.819	63.289
marzo	3.649	3.409	4.369	4.375	5.959	6.972	7.225	8.584	8.820	9.317	3.855	66.534
abril	3.715	4.326	4.244	4.361	6.404	7.325	6.913	8.640	9.317	8.572	50	63.867
mayo	3.201	4.366	3.977	5.049	6.520	7.524	7.212	9.540	9.777	9.235	44	66.445
junio	3.301	3.107	3.684	4.526	6.038	7.148	6.890	9.577	8.983	8.635	51	61.940
julio	4.544	3.543	4.655	5.112	7.123	9.379	8.997	8.867	11.738	9.952	23	73.933
agosto	4.643	4.718	3.740	4.959	6.780	8.491	9.202	9.182	10.706	10.299	55	72.775
septiembre	4.806	4.234	4.143	4.863	7.360	8.614	8.203	8.615	10.449	9.528	47	70.862
octubre	4.076	4.620	4.592	5.025	8.172	9.133	8.618	9.158	10.942	9.043	44	73.423
noviembre	1.237	4.556	4.280	4.930	7.563	8.098	8.449	9.350	5.522	7.647		61.632
diciembre	1.774	4.808	4.585	4.887	7.886	8.011	8.698	8.057	4.737	7.309		60.752
<b>Total general</b>	40.359	49.073	49.577	55.960	78.656	94.374	94.384	105.730	108.958	104.876	17.749	799.696

Fuente: ANAC.

De la tabla precedente podemos evidenciar unos datos particulares:

- Entre los años 2010 a 2019, el crecimiento fue del 160%, igual a casi 65 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 11,9%.
- En el primer período, el crecimiento fue del 134%, lo cual significó 54 mil pasajeros más transportados en 2015 respecto a 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 19,2%.
- En el segundo período, el crecimiento fue del 11%, casi 11 mil pasajeros más transportados en 2019 en relación a 2015. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 2,8%.
- Comparando el incremento de pasajeros registrado entre los años 2010 a 2015 y de 2016 a 2019, el de este último período fue un 81% menor al primero.
- Comparando el tráfico de pasajeros, en el primer período se transportaron 368 mil pasajeros mientras que en el segundo unos 414 mil pasajeros, una diferencia del 12%.

Veamos ahora, las tasas de variación interanual de pasajeros de la terminal aérea en comparación con las tasas del mercado doméstico:

**Tabla 158. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto de Formosa y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	21,6%	-6,6%
<b>2012</b>	1,0%	16,6%
<b>2013</b>	12,9%	10,9%
<b>2014</b>	40,6%	9,5%
<b>2015</b>	20,0%	13,0%
<b>2016</b>	0,0%	5,7%

<b>2017</b>	12,0%	15,8%
<b>2018</b>	3,1%	12,7%
<b>2019</b>	-3,7%	12,8%
<b>2020</b>	-82,9%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

De la tabla que antecede resulta clara la inestabilidad de las tasas de la terminal, con años en que el tráfico crece en cifras de dos dígitos, y otras en que crece poco o se mantiene las cifras de tráfico. Asimismo, es de destacar que entre 2011 a 2018, se mantiene el crecimiento positivo del aeropuerto. En comparación con las tasas del mercado, los registros se mantienen dispersos entre sí. Presentamos seguidamente la participación en la FIR Resistencia y en el total del mercado de cabotaje:

**Tabla 159. Participación en la FIR Resistencia y en el mercado de cabotaje del Aeropuerto de Formosa**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado</b>
<b>2010</b>	4,5%	0,3%
<b>2011</b>	5,3%	0,4%
<b>2012</b>	5,0%	0,3%
<b>2013</b>	5,2%	0,3%
<b>2014</b>	6,4%	0,4%
<b>2015</b>	6,7%	0,5%
<b>2016</b>	6,5%	0,4%
<b>2017</b>	6,1%	0,4%
<b>2018</b>	5,5%	0,4%
<b>2019</b>	4,2%	0,3%
<b>2020</b>	3,5%	0,2%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Al analizar la participación en la FIR, notamos que encuentra su mínimo en el año 2019 (4,2%) mientras que la máxima se registró en 2015 (6,7%). Es destacado que en el primer período prácticamente duplicó su participación mientras que en el segundo sucedió lo contrario. La participación promedio fue del 5,4%, lo cual la ubica como la cuarta terminal aérea en términos de tráfico de la FIR Resistencia.

Pasando a analizar la participación en el mercado, vemos el mismo comportamiento de crecimiento y decrecimiento que en la participación en la FIR. El valor promedio de participación en el mercado fue del 0,4%, lo cual la ubica como la vigésimo cuarta terminal entre las cuarenta y una analizadas.

#### AEROPUERTO INTERNACIONAL “DOCTOR FERNANDO PIRAGINE NIVEYRO”

Esta terminal aérea está ubicada a diez kilómetros del centro de la ciudad de Corrientes, capital de la Provincia del mismo nombre. En la estructura productiva de la provincia priman las actividades primarias como la yerba mate, el arroz y la ganadería. En lo referente al turismo, uno de los principales atractivos que ofrece es La Reserva Natural del Iberá, la pesca deportiva, las estancias de campo y los eventos culturales y religiosos.

Se encuentra bajo la órbita del SNA y una de las particularidades de esta terminal aérea es que se encuentra bajo la administración de la Dirección Provincial de Aeronáutica dependiente del Gobierno provincial. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina (FAA): CNQ
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): CNQ
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SARC

Se presenta seguidamente el tráfico de las tres aerolíneas regulares que operaron en este aeropuerto:

**Tabla 160. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Corrientes**

<b>Año</b>	<b>Austral</b>	<b>Aerolíneas Argentinas</b>	<b>Flybondi</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	2.232	16.383	-	18.615
<b>2011</b>	19.069	7.200	-	26.269
<b>2012</b>	12.323	12.985	-	25.308
<b>2013</b>	5.525	22.175	-	27.700
<b>2014</b>	1.146	6.480	-	7.626
<b>2015</b>	3.098	5.122	-	8.220
<b>2016</b>	18.982	13.889	-	32.871
<b>2017</b>	44.767	5.413	-	50.180
<b>2018</b>	24.420	20.563	35.091	80.074
<b>2019</b>	27.086	13.780	58.606	99.472
<b>2020</b>	6.332	2.496	8.410	17.238
<b>TOTALES</b>	164.980	126.486	102.107	393.573

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas conectó esta terminal aérea con Aeroparque únicamente, mientras que FB Líneas Aéreas S.A. lo hizo con El Palomar y con Córdoba. Comparando el tráfico del año 2019 respecto a 2010, Austral Líneas Aéreas S.A. incrementó doce veces su tráfico, aunque ello obedece al escaso tráfico del 2010 como así también del primer período y del mayor flujo de tráfico en el segundo período. Aerolíneas Argentinas S.A., por su parte decreció un 16% y presentó años con mucho tráfico y otros con escaso tráfico.

Es destacado el rol de FB Líneas Aéreas S.A., que en todos sus años de operación fue la aerolínea que más pasajeros transportó hacia este destino. El análisis por períodos, al igual que en el caso de la terminal aérea de Formosa hace confuso el análisis dado que Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas S.A. tuvieron cifras oscilantes en el primer y segundo período, de manera que ello puede deberse a algún patrón de la demanda o a la utilización de la flota. Únicamente resulta conveniente señalar que considerando todos los años en estudio, Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. concentró el 42%, Austral Líneas Aéreas S.A. el 32% y FB Líneas Aéreas S.A. el 26% del total del tráfico. A continuación se presenta el tráfico de pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el aeropuerto en análisis:

**Tabla 161. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Corrientes**

Mes	Año											Total general
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Enero	0*	3.718	3.519	3.260	3.725	0*	3.824	8.557	7.643	16.435	14.657	65.338
Febrero	2.035	5.117	1.565	3.341	4.098	0*	3.045	8.336	5.582	18.232	10.558	61.909
Marzo	4.694	4.498	3.990	4.490	4.566	0*	3.466	8.645	8.392	17.247	5.308	65.296
Abril	4.655	5.628	2.777	5.154	2.107*	0*	4.086	7.216	12.299	16.646	0	60.568
Mayo	0*	5.880	4.914	5.042	0*	0*	3.605	7.976	14.440	19.046	0	60.903
Junio	3.513	2.886	5.612	4.835	0*	0*	3.477	8.570	13.986	15.101	0	57.980
Julio	3.362	2.931	5.210	4.838	0*	0*	4.639	8.187	12.118	15.911	0	57.196
Agosto	5.707	4.600	5.345	5.616	0*	0*	4.755	9.112	15.406	19.565	0	70.106
Septiembre	5.522	4.276	5.111	5.243	0*	4.760	8.644	7.244	14.723	15.493	0	71.016
Octubre	5.080	5.079	4.301	5.317	0*	5.356	9.506	7.327	16.597	15.390	0	73.953
Noviembre	1.942	5.435	5.090	5.295	2*	3.884	9.423	8.225	17.031	15.2377	1.259	72.963
Diciembre	2.793	4.515	2.847	5.084	0*	4.046	9.055	6.413	18.215	15.260	1.679	69.907
<b>Total general</b>	<b>39.303</b>	<b>54.563</b>	<b>50.281</b>	<b>57.515</b>	<b>14.498</b>	<b>18.046</b>	<b>67.525</b>	<b>95.808</b>	<b>156.432</b>	<b>199.703</b>	<b>33.461</b>	<b>787.135</b>

Fuente: ANAC.

\*Nota: Este aeropuerto no estuvo operativo en los meses de enero y mayo de 2010 y entre los meses de abril de 2014 a agosto de 2015 por motivo de obras.

De la tabla anterior, podemos notar algunos aspectos particulares:

- Entre los años 2010 a 2019, el crecimiento del tráfico de pasajeros fue del 408%, lo que significó unos 160 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2010. Aún así, conviene mencionar que el año 2010 se encuentra distorsionado por motivos de obras, por lo que el crecimiento hubiera sido un tanto menor.
- En el primer período, el decrecimiento fue del 54%, lo que fue igual a 21 mil pasajeros menos transportados en 2015 respecto a 2010. Cabe destacar que en los años tomados como referencia para realizar los cálculos, se encuentran distorsionados por cierres del aeropuerto.
- En el segundo período, el crecimiento fue del 1.007% o casi 182 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2015. Nuevamente, al tomarse como referencia el año 2015, este crecimiento hubiera sido menor de no haberse encontrado la terminal aérea cerrada; aún así el crecimiento es sumamente alto.



- Comparando el tráfico de pasajeros en el primer y segundo período, vimos que se transportaron 234 mil pasajeros en el primero de ellos y 519 mil pasajeros en el segundo período, un 122% más.

En la siguiente tabla, veremos las tasas de variación interanual propias del aeropuerto en comparación con las tasas del mercado doméstico.

**Tabla 162. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto de Corrientes y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	38,8%	-6,6%
<b>2012</b>	-7,8%	16,6%
<b>2013</b>	14,4%	10,9%
<b>2014</b>	-74,8%	9,5%
<b>2015</b>	24,5%	13,0%
<b>2016</b>	274,2%	5,7%
<b>2017</b>	41,9%	15,8%
<b>2018</b>	63,3%	12,7%
<b>2019</b>	27,7%	12,8%
<b>2020</b>	-82,3%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Las tasas de este aeropuerto, evidencian el efecto de los cierres prolongados por motivo de obras y del significativo incremento de tráfico en el segundo período. No obstante, es evidente que desde 2017 y más aún tras la llegada de FB Líneas Aéreas S.A. el tráfico incrementó notablemente: en 2019 se transportaron el doble de pasajeros que en 2017. Al comparar las tasas con el mercado, notamos que no hay una relación directa entre las tasas propias del aeropuerto y del mercado. Presentamos seguidamente

la participación de esta terminal aérea en la FIR Resistencia y en el mercado de cabotaje.

**Tabla 163. Participación en la FIR Resistencia y en el mercado de cabotaje del Aeropuerto de Corrientes**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado</b>
<b>2010</b>	4,4%	0,3%
<b>2011</b>	5,9%	0,4%
<b>2012</b>	5,1%	0,3%
<b>2013</b>	5,3%	0,3%
<b>2014</b>	1,2%	0,1%
<b>2015</b>	1,3%	0,1%
<b>2016</b>	4,7%	0,3%
<b>2017</b>	5,5%	0,4%
<b>2018</b>	7,9%	0,6%
<b>2019</b>	8,1%	0,5%
<b>2020</b>	6,5%	0,5%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla que precede nos permite ver un segundo período con porcentuales de participación destacados, particularmente el bienio 2018-2019. Es destacada la mayor participación en la FIR alcanzada en 2019 (8,1%) y la mínima del 4,7% en 2016 (sin considerar los años con cierres de la terminal), ambas en el segundo período. El promedio de participación fue del 5,1%, lo cual la ubica como la quinta terminal aérea entre las seis que integran la FIR.

Al analizar la participación en la FIR, notamos que la misma osciló entre el 0,3% y el 0,6% (sin considerar los años con cierres del aeropuerto por obra), con lo cual hubo una duplicación de la participación en el mercado. El promedio de participación fue del 0,4%, lo cual la ubica como la vigésimo quinta terminal entre las cuarenta y una analizadas.

## AEROPUERTO “DANIEL JUKIC”

Este aeropuerto se encuentra ubicado a unos siete kilómetros de la ciudad de Reconquista, provincia de Santa Fe.

Esta terminal esta bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: RTA
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): RCQ
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SATR

En esta terminal aérea, únicamente operó en forma regular Avian Líneas Aéreas S.A., empresa que transportó un total de 5.910 pasajeros, 4.771 en 2018 y 1.139 en 2019. A continuación se presenta el tráfico de pasajeros de cabotaje registrado durante los años en estudio:

**Tabla 164. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Reconquista**

Año												
Mes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
Enero	0	0	0	156	0	83	84	85	0	1.752	1	2.161
Febrero	8	0	0	26	0	85	67	64	2	822	0	1.074
Marzo	0	0	0	153	0	91	163	178	9	104	0	698
Abril	4	0	0	93	20	113	165	286	8	17	1	707
Mayo	0	0	12	243	86	147	145	325	8	9	0	975
Junio	0	0	14	206	133	111	138	362	0	58	18	1.040
Julio	0	0	4	147	101	125	137	416	759	54	8	1.751
Agosto	10	0	0	117	195	93	143	324	1.558	194	0	2.634
Septiembre	0	7	0	0	177	176	156	344	1.468	195	4	2.527
Octubre	0	133	0	0	219	166	82	412	1.926	97	0	3.035
Noviembre	0	6	60	0	193	142	149	377	1.772	5	0	2.704

<b>Diciembre</b>	0	0	188	10	118	0	132	12	1.860	0	0	2.320
<b>Total general</b>	22	146	278	1.151	1.242	1.332	1.561	3.185	9.370	3.307	32	21.626

Fuente: ANAC.

Con sólo ver los datos de tráfico registrados es evidente que no resulta conveniente realizar el análisis tal como se ha hecho con las anteriores terminales, principalmente dado que a excepción del bienio 2018-2019 el resto de los años presentó tráfico de pasajeros no regulares o bien pasajeros de vuelos privados, los cuales constituyen la mayoría del tráfico que procesó la terminal aérea en los años en estudio.

Considerando su participación en el mercado, la misma fue ínfima en todos los años, no llegando a una décima de participación, motivo por el que el aeropuerto con menor tráfico de todos los analizados en este estudio. Pasando a analizar su participación en la FIR Resistencia, la misma fue del 0,0% entre 2010 a 2012 y en 2019, 0,1% entre 2013 a 2016 y en 2019 y del 0,2% y 0,5% en 2017 y 2018 respectivamente. Estos datos la ubican como la sexta y última terminal aérea en términos de tráfico de pasajeros.

## CAPÍTULO IX: FIR MENDOZA

Esta FIR, se encuentra situada al oeste del país y la integran un total de cinco terminales aéreas, de las cuales tres se encuentran concentradas en la provincia de Mendoza, y las restantes dos, emplazadas en las ciudades capitales de San Juan y San Luís. La tabla que se presenta seguidamente resume la participación de la FIR en el total del mercado de cabotaje, el tráfico de pasajeros de la FIR y las variaciones interanuales de la misma en comparación a las registradas en el mercado de cabotaje:

**Tabla 165. Total pasajeros transportados en la FIR Mendoza**

<b>Año</b>	<b>Participación en el total del mercado de cabotaje</b>	<b>Pasajeros transportados</b>	<b>Variación interanual de pasajeros transportados</b>	<b>Variación interanual del mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	6,5%	896.296	-	-
<b>2011</b>	7,2%	947.784	5,7%	-6,6%
<b>2012</b>	6,6%	1.047.671	10,5%	16,6%
<b>2013</b>	6,5%	1.145.980	9,4%	10,9%
<b>2014</b>	6,8%	1.227.686	7,1%	9,5%
<b>2015</b>	6,9%	1.320.558	7,6%	13,0%
<b>2016</b>	6,6%	1.282.723	-2,9%	5,7%
<b>2017</b>	6,9%	1.598.976	24,7%	15,8%
<b>2018</b>	7,0%	1.758.774	10,0%	12,7%
<b>2019</b>	7,7%	2.088.448	18,7%	12,8%
<b>2020</b>	7,2%	447.742	-78,6%	-77,4%
<b>Total general</b>	-	13.762.638	-	-

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

En principio, la participación en el mercado de esta FIR registró un promedio de 6,6%, con el porcentaje de participación máximo registrado en el año 2011 (7,4%) y el mínimo en el año 2016 (5,9%) presentando una diferencia del 2,5% entre dichos valores. Asimismo, los años 2010 a 2015 presentaron un promedio del 6,8% mientras que los años 2016 a 2019 un promedio de 6,2%. En cuanto al tráfico de pasajeros, podemos obtener algunos datos de la FIR Mendoza que resultan interesantes:

- En el año 2010 se habían transportado 896 mil pasajeros mientras que en 2019 se transportaron casi 2,1 millón de pasajeros, con lo cual el crecimiento acumulado fue del 133%, casi 1,2 millones de pasajeros más transportados en 2019 en relación a 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 10,1%.
- Entre los años 2010 a 2015, el crecimiento fue del 47%, es decir unos 424 mil pasajeros más transportados en 2015 respecto a 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 8,1%.
- Entre los años 2016 a 2019, el crecimiento fue del 58%, lo cual se traduce a casi 768 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2015. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del 12,6%.
- Al comparar el incremento de pasajeros propio del primer y segundo período, nos encontramos con que el correspondiente al segundo período fue un 81% mayor al registrado en el primer período.
- Pasando a analizar el tráfico de pasajeros de los años 2010 a 2015 y de 2016 a 2019 vemos que hay una diferencia del 2% a favor del segundo período ya que en el primer período se registraron casi 6,6 millones de pasajeros mientras que en el segundo período 6,7 millones de pasajeros.
- Las tasas de crecimiento y decrecimiento de la FIR entre los años 2010 a 2019 se ubicaron entre el -2,9% (único decrecimiento) y el 24,7%. Asimismo la de los años 2011, 2017 y 2019 resultaron ser mayores a las que presentó el mercado de cabotaje mientras que la de los años restantes, resultaron ser menores.

Se presenta seguidamente la participación de cada terminal aérea en el total de la FIR Mendoza.

**Tabla 166. Participación de cada terminal aérea en la FIR Mendoza**

<b>Año</b>	<b>Mendoza</b>	<b>San Juan</b>	<b>San Luís</b>	<b>San Rafael</b>	<b>Malargüe</b>
<b>2010</b>	80%	14%	3%	2%	1%
<b>2011</b>	82%	15%	2%	1%	0%
<b>2012</b>	81%	15%	2%	2%	0%
<b>2013</b>	79%	15%	3%	3%	0%
<b>2014</b>	80%	14%	4%	3%	0%
<b>2015</b>	79%	13%	4%	3%	0%
<b>2016</b>	63%	26%	7%	4%	0%
<b>2017</b>	78%	13%	6%	3%	0%
<b>2018</b>	81%	11%	5%	3%	0%
<b>2019</b>	87%	7%	4%	3%	0%
<b>2020</b>	86%	8%	3%	3%	0%

Fuente: Elaboración propia en base a datos estadísticos de la ANAC.

\*Nota: Se han aplicado criterios de redondeo.

Resulta muy evidente la importancia de la terminal aérea de la capital mendocina en esta FIR, ocupando el primer lugar en cuanto a tráfico y dejando en segunda escena a las demás terminales. Es de destacar que Mendoza, San Luís y San Rafael fueron los aeropuertos que finalizaron el 2019 con una participación igual o mayor en comparativa con 2010, mientras que sucedió lo contrario con San Juan y Malargüe. Analizando a estos aeródromos en función de los períodos, Mendoza, San Juan y Malargüe evidencian una tendencia hacia la reducción de participación en la FIR. Considerando el tráfico de pasajeros registrados a lo largo de todos los años en estudio en cada terminal aérea, nos encontramos por orden descendente a:

1. Mendoza, con 2,9 millones de pasajeros transportados;
2. San Juan, con casi 1,9 millones de pasajeros;
3. San Luís, con casi 560 mil pasajeros;

4. San Rafael, con casi 390 mil pasajeros; y,
5. Malargüe, con casi 27 mil pasajeros.

Una vez realizada esta breve presentación estadística general de la FIR comenzaremos a analizar individualmente a cada uno de los aeropuertos.

#### AEROPUERTO INTERNACIONAL GOBERNADOR FRANCISCO GABRIELLI

Esta terminal aérea, se encuentra ubicada a once kilómetros del centro de la ciudad capital de Mendoza en la localidad del Plumerillo, motivo por el cual también se lo conoce como Aeropuerto el Plumerillo. La provincia en la que se encuentra inserto, resulta ser el actor principal de la cadena vitivinícola y de frutas con carozo a nivel país y el segundo en la cadena olivícola. Sumado a ello, otra actividad importante es la de hidrocarburos, contando con la segunda refinería más importante a nivel nacional. En lo que refiere al turismo, es el sexto destino turístico de la República y cuenta con variados atractivos geográfico-naturales, gastronómicos, históricos y culturales.

Se encuentra bajo la órbita del SNA y está concesionado a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: DOZ
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): MDZ
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAME

Esta terminal aérea, registró la operación comercial de diez aerolíneas, cuyo tráfico de pasajeros anualizado se presenta en la siguiente tabla:

**Tabla 167. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Mendoza**

Año	Austral	LATAM	Aerolíneas Argentinas	Norwegian	Flybondi	Jet SMART	Andes	Sol/Flyest	Avian	American Jet	Total
-----	---------	-------	-----------------------	-----------	----------	-----------	-------	------------	-------	--------------	-------



<b>2010</b>	116.791	153.258	74.815	-	-	-	53	4.032	109	0	349.058
<b>2011</b>	148.150	159.345	67.824	-	-	-	0	3.537	0	0	378.856
<b>2012</b>	198.359	169.962	44.084	-	-	-	162	3.050	0	0	415.617
<b>2013</b>	131.687	161.525	146.208	-	-	-	147	2.369	0	0	441.936
<b>2014</b>	132.568	168.813	178.867	-	-	-	74	1.190	0	0	481.512
<b>2015</b>	156.277	165.337	192.185	-	-	-	1.054	0	0	0	514.853
<b>2016</b>	149.058	120.326	127.341	-	-	-	306	0	0	0	397.031
<b>2017</b>	219.596	168.081	188.435	-	-	-	30.777	0	0	2	606.891
<b>2018</b>	219.965	144.610	193.069	17.995	80.167	-	46.997	0	0	0	702.803
<b>2019</b>	229.076	156.666	214.860	155.394	74.206	63.265	7.822	1	0	0	901.290
<b>2020</b>	58.941	23.294	35.567	37.296	9.409	25.592	0	0	0	46	190.145
<b>TOTALES</b>	1.760.468	1.591.217	1.463.255	210.685	163.782	88.857	87.392	14.179	109	48	5.379.992

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas, conectó Mendoza con las terminales aéreas de Aeroparque, Córdoba, Ezeiza, Neuquén y Salta, con Rosario desde julio de 2015, en los meses de verano con Mar del Plata y con Comodoro Rivadavia desde julio de 2018. Por su parte, LATAM Airlines Argentina S.A. y Andes Líneas Aéreas S.A. con Aeroparque.

FB Líneas Aéreas S.A. conectó con las terminales aéreas de El Palomar, Córdoba, Puerto Iguazú y Bariloche. Jet SMART Airlines Argentina S.A. con las terminales aéreas de El Palomar, Salta, Bariloche, Tucumán, Puerto Iguazú y Rosario. Norwegian Air Argentina S.A. únicamente conectó con la terminal aérea de Aeroparque.

Comparando el tráfico de las aerolíneas en el año 2019 respecto al año 2010, Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. incrementó un 96% su demanda, con sus mejores registros en el trienio 2017-2019. LATAM Airlines Argentina S.A., en cambio presentó un 2% de incremento, aunque conviene destacar que sus mejores años de tráfico correspondieron al primer período; período en el que además presentó mayor tráfico que Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. a excepción del año 2012. Aerolíneas Argentinas S.A., por su parte incrementó un 187% su tráfico, presentando en los años 2015 y en el trienio 2017-2019 sus mejores cifras de tráfico.

En el caso de Andes Líneas Aéreas S.A., esta empresa operó vuelos no regulares hasta que en el año 2017 comenzó operar en forma regular; SOL/Flyest Líneas Aéreas S.A. tuvo participación en el primer período, aunque sus cifras fueron decreciendo año a

año. Tanto Avian Líneas Aéreas S.A. como American Jet S.A. tuvieron un tráfico marginal.

Los tres transportistas económicos, operaron en este aeropuerto. En el año 2018 lograron capitalizar el 14% de la demanda (3% Norwegian Air Argentina S.A. y 11% FB Líneas Aéreas S.A.) y en el año 2019 el 32% (17% Norwegian Air Argentina S.A., 8% FB Líneas Aéreas S.A. y 7% Jet SMART Airlines Argentina S.A.), lo cual las ubica en un posición interesante en esta terminal aérea. Se presenta seguidamente el tráfico de pasajeros conforme a los períodos en estudio:

**Tabla 168. Tráfico de pasajeros de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Mendoza**

<b>Aerolínea</b>	<b>Puesto en el aeropuerto en su red de destinos</b>	<b>Pasajeros transportados 2010-2015</b>	<b>Pasajeros transportados 2016-2019</b>	<b>Pasajeros transportados 2020</b>	<b>Pasajeros totales transportados</b>
<b>Austral</b>	Tercero	883.832	817.695	58.941	1.760.468
<b>LATAM</b>	Cuarto	978.240	589.683	23.294	1.591.217
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Décimo	703.983	723.705	35.567	1.463.255
<b>Norwegian</b>	Segundo	-	173.389	37.296	210.685
<b>Flybondi</b>	Quinto	-	154.373	9.409	163.782
<b>Jet SMART</b>	Tercero	-	63.265	25.592	88.857
<b>Andes</b>	Séptimo	1.490	85.902	0	87.392
<b>Flyest/Sol</b>	Octavo	14.178	1	0	14.179
<b>Avian</b>	Noveno	109	0	0	109
<b>American Jet</b>	Cuarto	0	2	46	48
<b>Total</b>	-	2.581.832	2.608.015	190.145	5.379.992

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

El primer dato destacado, es que este aeropuerto se encuentra en todos los casos entre los diez destinos con más tráfico de las aerolíneas. Asimismo, resulta ser esta terminal aérea una en las que las tres primeras empresas no solo superaron el millón de pasajeros transportados entre los años 2010-2020, sino que además, dicho tráfico se distribuyó en forma más homogénea entre ellas con un 33% para Austral Líneas Aéreas

– Cielos del Sur S.A., 30% para LATAM Airlines Argentina S.A. y 27% para Aerolíneas Argentinas S.A. Comparando el primer y segundo período de estas aerolíneas, Aerolíneas Argentinas S.A. creció un 3% mientras que Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. y LATAM Airlines Argentina S.A. decrecieron un 8% y un 66% respectivamente. Por otra parte, en términos agregados, el tráfico creció solo un 1% en el segundo período en comparativa con el primer período.

Es destacado el crecimiento de Andes Líneas Aéreas S.A., que comenzó a operar regularmente en 2017 y la baja participación de SOL/Flyest Líneas Aéreas S.A. en el primer período. Los transportistas económicos, por su parte, capitalizaron el 15% del tráfico en el segundo período siendo Norwegian Air Argentina el principal actor, con el 7%, seguida por FB Líneas Aéreas S.A. con el 6% y Jet SMART Airlines Argentina S.A. con el 2%. A continuación se presenta una tabla que sintetiza el tráfico de pasajeros registrado a lo largo de los años en estudio:

**Tabla 169. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia Aeropuerto de Mendoza**

Año												
Mes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
Enero	48.541	60.118	67.790	66.548	72.035	75.504	86.616	88.968	90.779	136.604	140.806	934.309
Febrero	50.286	59.924	67.331	63.776	70.797	73.691	83.629	85.492	92.473	128.385	129.593	905.377
Marzo	68.494	72.536	81.033	78.244	85.326	87.003	93.016	103.549	123.305	155.908	73.837	1.022.251
Abril	59.891	68.783	71.169	72.718	79.819	85.939	85.986	102.346	115.663	157.669	270	900.253
Mayo	60.629	61.830	65.455	71.858	80.488	80.457	82.788	103.437	114.230	166.989	262	888.423
Junio	53.318	41.932	58.798	67.074	68.290	73.732	78.047	96.775	99.543	143.223	326	781.058
Julio	60.074	59.421	65.991	76.844	80.090	94.767	100.378	112.768	125.685	164.463	571	941.052
Agosto	64.006	64.548	68.153	74.582	78.168	93.900	97.361	107.780	126.244	155.451	307	930.500
Septiembre*	64.784	70.031	67.448	84.834	81.738	91.253	20.838	111.983	123.330	148.416	324	864.979
Octubre*	68.073	67.877	78.530	82.668	94.672	96.921	0	114.782	139.011	156.565	1.857	900.956
Noviembre*	58.843	76.592	78.745	84.389	94.418	96.604	0	117.058	136.033	153.252	12.466	908.400
Diciembre	64.468	73.040	72.977	77.447	92.823	91.958	73.918	98.092	133.805	144.987	24.529	948.044
<b>Total general</b>	<b>721.407</b>	<b>776.632</b>	<b>843.420</b>	<b>900.982</b>	<b>978.664</b>	<b>1.041.729</b>	<b>802.577</b>	<b>1.243.030</b>	<b>1.420.293</b>	<b>1.811.912</b>	<b>385.148</b>	<b>10.925.602</b>

Fuente: ANAC.

\*Nota: Este aeropuerto estuvo cerrado a causa de la reconstrucción de la pista, refacciones en la terminal y el estacionamiento durante los meses comprendidos entre septiembre a diciembre de 2016.

Del análisis de la tabla anterior, pueden destacarse lo siguiente:

- El crecimiento acumulado al finalizar el período 2010-2019 fue del 151%, lo cual significó casi 1,1 millones de pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con 2010. La tasa de crecimiento promedio interanual fue del orden del 12,4%, aunque debemos considerar que las tasas de los años 2016 y 2017 se encuentran distorsionadas.
- El primer período, registró un 44% de crecimiento acumulado, lo cual equivale a unos 320 mil pasajeros más transportados en 2015 contra los transportados en 2010. La tasa promedio de crecimiento fue del 7,6%.
- El segundo período, por su parte, presentó un crecimiento acumulado del 74%, equivalentes a unos 770 mil pasajeros más transportados en 2019 vs 2010. Sus tasas de crecimiento promedio fue del 18,4%. Debemos recordar que las tasas de los años 2016 y 2017 se encuentran distorsionadas.
- Comparando el incremento de pasajeros registrado entre los años 2010-2015 y 2016-2019, el crecimiento de pasajeros fue un 140% mayor en el segundo período.
- Comparando el tráfico registrado en el primer y segundo período, en ambos casos, casi llegan a los 5,3 millones de pasajeros, aunque hay una diferencia muy pequeña, de casi 15 mil pasajeros más transportados en el segundo período.

Se presenta seguidamente las tasas de variación porcentual interanual de esta terminal aérea en comparación con las registradas en el mercado de cabotaje:

**Tabla 170. Variación interanual de pasajeros en el Aeropuerto de Mendoza y variación interanual cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-

<b>2011</b>	7,7%	-6,6%
<b>2012</b>	8,6%	16,6%
<b>2013</b>	6,8%	10,9%
<b>2014</b>	8,6%	9,5%
<b>2015</b>	6,4%	13,0%
<b>2016</b>	-23,0%	5,7%
<b>2017</b>	54,9%	15,8%
<b>2018</b>	14,3%	12,7%
<b>2019</b>	27,6%	12,8%
<b>2020</b>	-78,7%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Como primera acción, se destacan los crecimientos positivos de este aeropuerto a excepción de los años 2016 y 2020, por motivos ya explicados. Son mayores los crecimientos observados en 2018 y 2019, a causa de una mayor oferta por parte de los transportistas aéreos. El primer período, evidencia tasas de crecimiento menores a las del promedio de cabotaje a excepción del 2011 por motivos naturales que afectaron en mayor medida a otras terminales aéreas que integran el mercado. Por su parte, el segundo período, nos marca una tendencia creciente del tráfico de pasajeros gracias a la duplicación de la oferta en el bienio 2018-2019 que difiere de la tendencia estable de las tasas registradas en el mercado de cabotaje. Asimismo, las tasas del bienio 2016-2017 se encuentran distorsionadas por motivos de obras. A continuación, se presentan la participación del aeropuerto mendocino en la FIR Mendoza y en el total de cabotaje:

**Tabla 171. Participación en la FIR Mendoza y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de Mendoza**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	80,5%	5,3%
<b>2011</b>	81,9%	6,1%

<b>2012</b>	80,5%	5,6%
<b>2013</b>	78,6%	5,4%
<b>2014</b>	79,7%	5,4%
<b>2015</b>	78,9%	5,1%
<b>2016</b>	62,6%	3,7%
<b>2017</b>	77,7%	4,9%
<b>2018</b>	80,7%	5,0%
<b>2019</b>	86,8%	5,6%
<b>2020</b>	86,0%	5,3%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

De la tabla precedente, puede verse la importancia relativa a la FIR Mendoza de esta terminal aérea, concentrando un promedio del 79% del tráfico acusando un valor máximo del 86,8% (2019) y un mínimo del 62,6% (2016) por ser un año distorsionado. Estos valores, la ubican en primer lugar en términos de tráfico en la FIR. En tanto, en lo referente a su participación en el mercado, presentó un promedio del 5,2%, oscilando entre los valores máximos del 6,1% en 2011 y el mínimo del 3,7% en 2016, lo cual la ubica tercera entre los cuarenta y un aeropuertos en análisis.

#### AEROPUERTO INTERNACIONAL “DOMINGO FAUSTINO SARMIENTO”

Esta terminal aérea sanjuanina se encuentra a unos doce kilómetros de la ciudad capital de San Juan. Dicha provincia es una de las más importantes en términos de extracción de oro y en menor medida de plata; por otra parte, resulta ser la segunda provincia en lo referente a la cadena vitivinícola, principalmente por la elaboración de mostos. Asimismo, es la vigésima provincia en términos de destinos turísticos de la República, disponiendo del Valle de la Luna como unos de sus principales atractivos.

Esta terminal esta bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: JUA
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): UAQ
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SANU

A lo largo de los años en estudio, se registró la operación de siete empresas aerocomerciales. El tráfico de pasajeros anualizado de las mismas se presenta seguidamente:

**Tabla 172. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de San Juan**

<b>Año</b>	<b>Aerolíneas Argentinas</b>	<b>Austral</b>	<b>LATAM</b>	<b>Andes</b>	<b>Flyest</b>	<b>Avian</b>	<b>Flybondi</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	27.883	18.121	444	0	0	0	-	46.448
<b>2011</b>	8.190	41.726	1.996	0	0	32	-	51.994
<b>2012</b>	6.177	59.747	1.228	0	0	0	-	67.152
<b>2013</b>	30.120	46.615	341	0	33	0	-	77.109
<b>2014</b>	23.447	45.447	434	0	31	0	-	69.359
<b>2015</b>	32.695	40.129	369	0	29	0	-	73.222
<b>2016</b>	65.523	51.329	20.683	160	0	0	-	137.695
<b>2017</b>	68.305	20.250	6.748	165	0	0	-	95.468
<b>2018</b>	74.434	13.714	2.658	0	0	0	0	90.806
<b>2019</b>	54.271	20.064	0	0	0	0	0	74.335
<b>2020</b>	13.386	2.233	0	0	0	0	28	15.647
<b>TOTALES</b>	<b>404.431</b>	<b>359.375</b>	<b>34.901</b>	<b>325</b>	<b>93</b>	<b>32</b>	<b>28</b>	<b>799.185</b>

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas, conectó San Juan con las terminales aéreas de Aeroparque, con Ezeiza entre marzo de 2016 e igual mes de 2017 y temporalmente con Neuquén y Córdoba los últimos tres meses de 2016. En el caso de LATAM Airlines Argentina S.A. conecto con Aeroparque y Mendoza (en este último caso en gran parte del año 2017 por motivo de obras).

Al realizar la comparación del tráfico de cada aerolínea en 2019 en comparación con el año 2010, Aerolíneas Argentinas S.A. creció un 96% presentando sus mejores registros en el segundo período y sus menores registros en el bienio 2011-2012. Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., por su parte, presentó más bien un tráfico con

oscilaciones, motivo por el cual registró un 11% de crecimiento aunque ello se debe a que en 2010 y 2019 presentó sus menores registros mientras que los mejores correspondieron a los años 2011 a 2016. En el caso de LATAM Airlines Argentina S.A., la empresa registró un tráfico menor entre los años 2011 a 2018 a excepción del año 2016. El resto de las aerolíneas presentaron un tráfico marginal.

**Tabla 173. Tráfico de pasajeros de las aerolíneas en el aeropuerto de San Juan según períodos**

<b>Aerolínea</b>	<b>Puesto del aeropuerto en su red de destinos</b>	<b>Pasajeros transportados 2010-2015</b>	<b>Pasajeros transportados 2016-2019</b>	<b>Pasajeros transportados 2020</b>	<b>Pasajeros totales transportados</b>
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Décimo noveno	128.512	262.533	13.386	404.431
<b>Austral</b>	Décimo octavo	251.785	105.357	2.233	359.375
<b>LATAM</b>	Décimo quinto	4.812	30.089	0	34.907
<b>Andes</b>	Vigésimo noveno	0	325	0	325
<b>Flyest</b>	Vigésimo segundo	93	0	0	93
<b>Avian</b>	Décimo primero	32	0	0	32
<b>Flybondi</b>	Vigésimo	-	0	28	28
<b>Total</b>	-	385.234	398.304	15.647	799.185

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Es destacable que esta terminal no resulta ser de las más demandas por parte de los pasajeros de las aerolíneas y que Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. aglutinaron el 96% del tráfico a lo largo de los años en estudio (la primera creció en participación mientras que la segunda contrajo su participación), quedando LATAM Airlines Argentinas S.A. con el 4% restante del tráfico. Llevando el análisis al primer y segundo período, Aerolíneas Argentinas S.A. y LATAM Airlines Argentina S.A., registraron un incremento de un 104% y un 525% en



el segundo período respecto al primero, en parte por motivos relacionados a las obras en el aeropuerto El Plumerillo. Asimismo, Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. presentó un decrecimiento del orden del 139% en el segundo período respecto al primero. Sólo un transportista económico, FB Líneas Aéreas S.A., registró un ínfimo tráfico de pasajeros. A continuación se presenta el tráfico de pasajeros de este aeródromo a lo largo de los años en estudio:

**Tabla 174. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de San Juan**

Año												
Mes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016*	2017	2018	2019*	2020	Total general
Enero	7.156	9.703	11.166	10.258	10.253	10.579	14.329	14.648	15.979	11.181	12.903	128.155
Febrero	7.045	9.705	10.779	10.645	9.460	9.934	13.748	13.628	14.720	12.230	10.495	122.389
Marzo	10.673	10.419	12.392	14.787	12.772	14.088	14.231	15.273	17.508	17.367	6.254	145.764
Abril	11.935	11.618	11.046	15.914	13.902	14.609	14.512	16.522	18.122	0	55	128.235
Mayo	12.337	11.786	11.922	16.975	14.607	16.016	14.175	16.831	19.128	0	139	133.916
Junio	11.645	8.453	12.800	15.179	12.965	13.884	14.072	17.030	13.980	17.011	226	137.245
Julio	10.997	9.466	13.538	15.905	15.164	16.011	16.526	17.295	16.821	17.052	373	149.148
Agosto	12.772	13.567	15.335	15.421	13.760	15.608	15.300	17.420	16.996	16.964	424	153.567
Septiembre	12.110	13.926	14.623	15.562	15.567	17.176	49.655	18.985	16.302	16.235	414	190.555
Octubre	12.140	12.799	15.766	16.025	16.585	16.711	68.472	22.674	18.417	15.268	517	215.374
Noviembre	7.527	14.265	15.098	14.824	17.475	15.789	68.102	22.104	15.043	13.381	1.416	205.024
Diciembre	11.195	12.042	13.420	13.981	13.609	15.675	26.274	19.267	13.856	12.643	3.425	155.387
<b>Total general</b>	<b>127.532</b>	<b>137.749</b>	<b>157.885</b>	<b>175.476</b>	<b>166.119</b>	<b>176.080</b>	<b>329.396</b>	<b>211.677</b>	<b>196.872</b>	<b>149.332</b>	<b>36.641</b>	<b>1.864.759</b>

Fuente: ANAC.

\*Nota: Esta terminal absorbió el mayor porcentaje de pasajeros producto del cierre del Aeropuerto de Mendoza a causa de las obras que se desarrollaron en el mismo.

De la tabla precedente puede verse lo siguiente:

- Entre los años 2010 a 2019, el crecimiento fue de un 17%, equivalente a casi 22 mil pasajeros más transportados en el año 2019 respecto al año 2010. La tasa promedio de crecimiento fue de un 6,1%

- El primer período, por su parte, presentó un acumulado del 38%, lo cual significó casi 49 mil pasajeros más transportados en 2015 vs los transportados en 2010. Este período, registró un crecimiento interanual promedio del 6,9%.
- En oposición, el segundo período, presentó un decrecimiento del 15%, con unos casi 27 mil pasajeros menos transportados en 2019 en comparativa con 2015.
- Comparando el tráfico de pasajeros propio de cada período, en el primero de ellos se transportaron casi 941 mil pasajeros mientras que en el segundo período se transportaron 887 mil pasajeros, lo cual marca una diferencia del 6% a favor del segundo período. Conviene mencionar que esta diferencia hubiera sido mayor de no haberse dado los desvíos del tráfico propio de la terminal de Mendoza capital hacia este aeropuerto sanjuanino.

Se presenta a continuación las tasas de variación interanual de la terminal aérea en comparativa con las tasas registradas en el mercado doméstico.

**Tabla 175-. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto de San Juan y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	8,0%	-6,6%
<b>2012</b>	14,6%	16,6%
<b>2013</b>	11,1%	10,9%
<b>2014</b>	-5,3%	9,5%
<b>2015</b>	6,0%	13,0%
<b>2016</b>	87,1%	5,7%
<b>2017</b>	-35,7%	15,8%
<b>2018</b>	-7,0%	12,7%
<b>2019</b>	-24,1%	12,8%
<b>2020</b>	-75,5%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC

La tabla precedente, nos permite visualizar un mayor crecimiento interanual promedio en el primer período en esta terminal aérea, no contando con tasas positivas en el segundo período a excepción de la que obedece a la absorción de tráfico de Mendoza. En comparativa con las tasas del mercado, únicamente la correspondiente al año 2013 guarda homogeneidad con esta terminal aérea, siendo las de los años restantes dispares: los años 2011 y 2012 son mayores a las del mercado mientras que las restantes resultan menores, por lo que esta terminal, no creció en términos porcentuales al mismo ritmo. A continuación se presenta la participación de este aeropuerto en el total de tráfico de la FIR Mendoza y el total de tráfico del mercado de cabotaje:

**Tabla 176. Participación en la FIR Mendoza y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de San Juan**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el total del mercado</b>
<b>2010</b>	14,2%	0,9%
<b>2011</b>	14,5%	1,1%
<b>2012</b>	15,1%	1,1%
<b>2013</b>	15,3%	1,1%
<b>2014</b>	13,5%	0,9%
<b>2015</b>	13,3%	0,9%
<b>2016</b>	25,7%	1,5%
<b>2017</b>	13,2%	0,8%
<b>2018</b>	11,2%	0,7%
<b>2019</b>	7,2%	0,5%
<b>2020</b>	8,2%	0,5%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC

La tabla que precede, nos muestra un comportamiento relativamente estable en el primer período y un comportamiento de pérdida paulatina de participación tanto en la FIR como en el mercado en el segundo período. En lo referente a la FIR, presentó un promedio de participación del 12,5% con el valor máximo registrado en el año 2016 (25,7%) por el motivo antes mencionado y el mínimo en el año 2019 (7,2%). Asimismo, sin considerar el registro del año 2016, el segundo mayor registro fue del 15,3% en el año 2013 con lo cual, nos encontramos con una reducción de su participación en un 53% en seis años. A pesar de estos valores, se ubica en el lugar número dos en la FIR.

En lo referente al mercado doméstico, acusó un promedio del 0,8%, tomando valores que oscilan entre el máximo del 1,5% (2016) y el mínimo del 0,5% registrado en 2019. Considerando la segunda máxima participación (1,1%), nuevamente, tenemos una reducción de la participación en un 56%. Estas cifras, lo ubican en el vigésimo primer lugar entre los cuarenta y un aeropuertos analizados.

#### AEROPUERTO “BRIGADIER MAYOR CÉSAR RAÚL OJEDA”

Este aeropuerto está ubicado en la ciudad capital de la provincia San Luis, localizado a cuatro kilómetros del centro de la ciudad de San Luis. Esta provincia, resulta ser una de las más industrializadas y diversificadas en términos porcentuales a nivel provincial y nacional; por otra parte, en lo referente a la cadena bovina, cuenta con uno de las firmas de frigorífico más importantes. En lo que refiere al turismo cuenta con dos ciudades importantes, una de ellas es Villa de Merlo que cuenta con una geografía valiosa en términos naturales y de salud y otra es la ciudad capital con una amplia oferta cultural e histórica.

Esta terminal está bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: UIS
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): LUQ
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAOU

Se presenta a continuación el tráfico de pasajeros comerciales registrados por las cuatro aerolíneas que operaron en esta terminal aérea:

**Tabla 177. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de San Luís**

<b>Año</b>	<b>Austral</b>	<b>Aerolíneas Argentinas</b>	<b>Sol/Flyest</b>	<b>Andes</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	0	8.182	12	0	8.194
<b>2011</b>	5.738	325	567	0	6.630
<b>2012</b>	9.232	205	159	0	9.596
<b>2013</b>	16.407	241	112	0	16.760
<b>2014</b>	19.813	385	112	0	20.310
<b>2015</b>	26.407	445	202	185	27.239
<b>2016</b>	42.560	2.699	0	302	45.561
<b>2017</b>	43.199	472	0	158	43.829
<b>2018</b>	26.898	17.362	22	152	44.434
<b>2019</b>	32.864	2.818	0	0	35.682
<b>2020</b>	6.311	770	0	0	7.081
<b>TOTALES</b>	229.429	33.904	1.186	797	265.316

Fuente: ANAC.

El Grupo Aerolíneas Argentinas S.A. conectó San Luís únicamente con la terminal aérea de Aeroparque. De la tabla precedente, puede destacarse que la mayoría del tráfico fue transportado por una sola empresa, Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A., la cual llegó a multiplicar por seis su tráfico entre 2011 y 2017, presentando sus mejores registros en el bienio 2016-2017. La segunda aerolínea, sólo presentó tráfico significativo en el año 2018, teniendo los años restantes un tráfico sensiblemente menor; conviene mencionar que capitalizó prácticamente toda la demanda. Tanto Andes Líneas Aéreas S.A. como SOL/Flyest Líneas Aéreas S.A. tuvieron un tráfico marginal.

**Tabla 178. Pasajeros transportados por las aerolíneas Aeropuerto de San Luís según períodos**

<b>Aerolínea</b>	<b>Puesto del aeropuerto en su red de</b>	<b>Pasajeros transportados 2010-2015</b>	<b>Pasajeros transportados 2016-2019</b>	<b>Pasajeros transportados 2020</b>	<b>Pasajeros totales transportados</b>

destinos					
<b>Austral</b>	Vigésimo tercero	77.597	145.521	6.311	229.429
<b>Aerolíneas Argentinas</b>	Trigésimo primero	9.783	23.351	770	33.904
<b>Flyest/Sol</b>	Décimo cuarto	1.164	22	0	1186
<b>Andes</b>	Vigésimo sexto	185	612	0	797
<b>Total</b>	-	88.729	169.506	7.081	265.316

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla precedente, nos muestra que este aeródromo no es uno de los principales destinos de las aerolíneas. Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. y Aerolíneas Argentinas S.A., capitalizan el 99% de la demanda, siendo la primera quien concentró el 86% de la demanda y la segunda el 13%. En ambos casos, dichas aerolíneas incrementaron su tráfico en un 87% y un 139% respectivamente en el segundo período en comparativa con el primero. En términos generales y considerando a los cuatro transportistas hubo un incremento del 91% del tráfico en el segundo período respecto al primero debido en su mayoría a las dos empresas antes mencionadas. No se registró la operación de ningún transportista económico. A continuación, se presenta el tráfico de pasajeros de esta terminal aérea a lo largo de los años en estudio:

**Tabla 179. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de San Luis**

Año												
Mes	2010*	2011**	2012***	2013	2014	2015	2016****	2017	2018	2019	2020	Total General
<b>Enero</b>	2.478	805	389	2.373	2.682	3.764	6.316	6.588	6.859	5.666	4.834	42.754
<b>Febrero</b>	2.579	1.836	631	2.106	2.739	3.838	5.682	6.036	6.992	5.530	4.711	42.680
<b>Marzo</b>	3.557	1.521	354	2.688	3.225	4.441	6.313	7.962	8.205	7.859	2.604	48.729
<b>Abril</b>	2.529	1.712	1.762	2.029	3.020	3.549	5.593	6.807	7.749	6.695	0	41.445
<b>Mayo</b>	2.930	0	2.206	3.364	3.518	3.559	5.777	7.248	7.416	7.042	36	43.096
<b>Junio</b>	2.708	0	2.205	2.982	3.740	4.085	4.482	7.138	6.898	5.733	13	39.984
<b>Julio</b>	2.531	0	1.784	2.549	3.977	4.636	5.428	8.291	7.619	6.796	0	43.611
<b>Agosto</b>	2.737	2.082	2.703	1.134	3.203	3.976	6.219	7.924	8.808	6.146	0	44.932
<b>Septiembre</b>	873	2.098	2.552	3.602	3.685	6.663	10.335	7.646	7.282	6.271	12	51.019
<b>Octubre</b>	1.182	1.689	2.526	3.732	4.555	7.167	13.918	8.447	9.189	5.445	33	57.883

<b>Noviembre</b>	708	1.554	2.411	4.018	4.466	6.880	13.840	8.244	6.529	5.156	441	54.247
<b>Diciembre*</b>	562	1.535	1.490	3.518	4.595	6.307	8.705	6.981	6.017	5.023	1.294	46.027
<b>Total general</b>	25.374	14.832	21.013	34.095	43.405	58.865	92.608	89.312	89.563	73.362	13.978	556.407

Fuente: ANAC.

\*Nota 1: Este aeropuerto no estuvo operativo en los meses de mayo, junio y julio de 2011.

\*Nota 2: Se registró el cierre parcial durante los meses de septiembre, noviembre y diciembre de 2010.

\*Nota 3: Se registró otro cierre parcial durante el primer trimestre de 2012.

\*Nota 4: Esta terminal, también absorbió en parte el tráfico de la terminal aérea de Mendoza mientras esta se encontró cerrada.

Contemplando las consideraciones mencionadas previamente, nos encontramos con algunos aspectos del comportamiento del tráfico de la terminal aérea:

- El crecimiento acumulado entre los años 2010 a 2019, fue del 189%, lo que es igual a unos casi 48 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2010. Considerando los cierres de la terminal aérea en 2010, el crecimiento hubiera resultado menor. De esta manera al considerar los años 2013 a 2019 que no presentaron distorsión, el crecimiento fue del 115%, lo cual significó para este aeropuerto unos 39 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparación con 2013. Con ello, vemos que a pesar de los cierres, esta terminal creció significativamente en tráfico.
- Los años 2010 a 2015 presentaron un incremento del 132% (33 mil pasajeros más en 2015 respecto a 2010). Considerando los años 2013 a 2015 el acumulado fue del 73%, equivalentes a casi unos 25 mil pasajeros más transportados en 2015 vs 2013.
- El segundo período, registró un crecimiento del 25%, lo cual equivale a casi 15 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con 2015. La tasa de crecimiento interanual promedio fue del orden del 8,9%.

- Comparando el incremento de pasajeros del primer y segundo período, aún excluyendo los años 2010 a 2013 por motivos de distorsión, el primer período registra más incremento de pasajeros que el segundo.
- Al comparar el tráfico propio de los años 2010 a 2015 y de 2016 a 2019, el escenario es diferente, ya que se transportaron un 75% más de pasajeros en el segundo período (casi 345 mil pasajeros) en comparación con el primer período (casi 198 mil pasajeros). Cabe destacar que aún sobrestimando el tráfico del primer período, la diferencia es a favor del segundo período.

Se presenta en la siguiente tabla, las tasas de variación interanual de pasajeros transportados de este aeródromo en comparativa con las tasas del mercado doméstico:

**Tabla 180. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto de San Luis y variación interanual del mercado de cabotaje**

<b>Año</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>Variación interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	-41,5%	-6,6%
<b>2012</b>	41,7%	16,6%
<b>2013</b>	62,3%	10,9%
<b>2014</b>	27,3%	9,5%
<b>2015</b>	35,6%	13,0%
<b>2016</b>	57,3%	5,7%
<b>2017</b>	-3,6%	15,8%
<b>2018</b>	0,3%	12,7%
<b>2019</b>	-18,1%	12,8%
<b>2020</b>	-80,9%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.



De la tabla precedente, en lo que refiere a las tasas propias de la terminal, por motivos de distorsión, deben considerarse únicamente las correspondientes a los años 2014 y 2015, que muestran crecimientos significativos y las de los años 2018 y 2019 que muestran un panorama negativo. Es de destacar que la comparativa de las tasas del aeropuerto con las tasas promedio del mercado de cabotaje no muestra ninguna correspondencia.

**Tabla 181. Participación en la FIR Mendoza y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de San Luis**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	2,8%	0,2%
<b>2011</b>	1,6%	0,1%
<b>2012</b>	2,0%	0,1%
<b>2013</b>	3,0%	0,2%
<b>2014</b>	3,5%	0,2%
<b>2015</b>	4,5%	0,3%
<b>2016</b>	7,2%	0,4%
<b>2017</b>	5,6%	0,4%
<b>2018</b>	5,1%	0,3%
<b>2019</b>	3,5%	0,2%
<b>2020</b>	3,1%	0,2%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC

El promedio de participación en la FIR de este aeropuerto fue del 3,8%, con el valor mínimo (no distorsionado) registrado en el 2013 (3,0%) y un máximo en 2017 (5,6%), período en el cual hubo un crecimiento continuo (a excepción del registrado en 2016 por motivos de distorsión), lo cual nos marca un crecimiento del 88% de la participación entre dichos años. Estos valores, la ubican en el tercer lugar de la FIR en términos de tráfico de pasajeros.

En el escenario del mercado doméstico, su participación promedio fue del 0,3%, con oscilaciones entre el 0,2% y el 0,4%, por lo que hubo una duplicación de la participación entre el 2013 y el 2017, pero finaliza el 2019 con el 0,2% de participación, lo cual marca un retorno a los valores del año 2013.

#### AEROPUERTO "SUBOFICIAL AYUDANTE SANTIAGO GERMANO"

Este aeropuerto mendocino, se encuentra emplazado a unos ocho kilómetros de la ciudad de San Rafael, motivo por el cual se lo conoce también como “Aeropuerto de San Rafael”. Esta ciudad, se destaca por participar en la producción vitivinícola, de ciruelas y de aceite de oliva. Entre los atractivos turísticos se destacan los relacionados a los accidentes geográficos, como el Cañón del Atuel.

Se encuentra bajo la órbita del SNA y está concesionado a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: AFA
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): AFA
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAMR

En esta terminal aérea, sólo operaron dos empresas regulares. El tráfico de las mismas se presenta seguidamente:

**Tabla 182. Tráfico de pasajeros anuales de las aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de San Rafael**

<b>Año</b>	<b>Austral</b>	<b>Aerolíneas Argentinas</b>	<b>Total</b>
<b>2010</b>	0	7.965	7.965
<b>2011</b>	5.783	919	6.702
<b>2012</b>	10.282	650	10.932
<b>2013</b>	15.800	246	16.046
<b>2014</b>	18.925	0	18.925
<b>2015</b>	21.541	0	21.541
<b>2016</b>	28.077	0	28.077
<b>2017</b>	26.428	0	26.428

<b>2018</b>	25.871	0	25.871
<b>2019</b>	26.350	0	26.350
<b>2020</b>	5.623	254	5.877
<b>TOTALES</b>	184.680	10.034	194.714

Fuente: ANAC.

Las empresas del Grupo Aerolíneas Argentinas S.A. únicamente conectaron San Rafael con Aeroparque. En este aeropuerto a lo largo de los años en estudio, Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. operó desde el año 2011 y Aerolíneas Argentinas S.A. lo hizo en forma esporádica. La primera de ellas transportó el 95% del tráfico (un total de casi 185 mil pasajeros, 72 mil en el primer período, casi 107 mil en el segundo período y casi 6 mil en 2020), mientras que la segunda el 5% restante (casi 10 mil pasajeros en el primer período, ninguno en el segundo período y 254 en el año 2020). Esta terminal aérea no resulta ser una de las principales para estas aerolíneas. A continuación, se presenta el tráfico de pasajeros de la terminal aérea a lo largo de los años en estudio:

**Tabla 183. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de San Rafael**

Año												
Mes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016*	2017	2018	2019	2020	Total general
<b>Enero</b>	2.105	1.569	1.829	2.294	3.647	4.242	4.930	5.051	4.772	5.059	4.095	39.593
<b>Febrero</b>	1.779	342	1.760	2.340	2.319	3.446	4.716	4.455	4.664	4.268	4.300	34.389
<b>Marzo</b>	1.431	553	2.093	2.826	3.224	3.089	4.511	4.442	4.555	4.216	2.304	33.244
<b>Abril</b>	1.200	1.222	1.793	2.253	2.708	2.398	3.391	3.530	4.369	3.979	1	26.844
<b>Mayo</b>	1.118	1.108	1.696	2.068	2.402	2.462	2.730	3.740	3.568	3.723	1	24.616
<b>Junio</b>	915	414	581	1.839	2.560	2.283	3.443	4.011	3.352	3.664	9	23.071
<b>Julio</b>	1.609	1.014	2.488	2.954	3.533	4.030	3.923	5.725	5.199	5.638	6	36.119
<b>Agosto</b>	1.587	1.673	2.209	3.374	3.731	3.818	4.151	5.644	5.204	6.117	32	37.540
<b>Septiembre</b>	1.320	1.902	1.918	2.830	3.191	3.882	5.880	4.176	4.108	4.362	3	33.572
<b>Octubre</b>	1.175	1.510	1.977	2.862	2.964	3.604	6.863	3.853	3.857	3.974	30	32.669
<b>Noviembre</b>	571	986	1.757	3.386	3.171	4.203	6.842	4.592	3.842	4.082	257	33.689
<b>Diciembre</b>	1.208	1.758	2.005	2.929	3.270	4.122	4.808	4.311	4.205	4.288	929	33.833
<b>Total general</b>	16.018	14.051	22.106	31.955	36.720	41.579	56.188	53.530	51.695	53.370	11.967	389.179

Fuente: ANAC.

\*Nota: Esta terminal aérea, absorbió una parte del tráfico del aeropuerto de Mendoza capital en el año 2016.

De la tabla precedente podemos visualizar unos datos interesantes:

- El crecimiento total acumulado entre los años 2010 al 2019 fue de 233%, lo cual significó unos 37 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con 2010, con una tasa de crecimiento promedio interanual del 16,4%, aunque debemos considerar que las tasas de los años 2016-2017 se encuentran distorsionadas.
- El primer período, presentó un crecimiento acumulado del 160%, lo cual equivale a casi unos 26 mil pasajeros más transportados en 2015 en comparación con 2010. Su tasa de crecimiento promedio interanual fue del 23,5%.
- El segundo período, registró un acumulado del 28%, equivalentes a casi 12 mil pasajeros más transportados en 2019 en comparativa con 2015. La tasa de crecimiento interanual promedio fue del orden del 7,6%. Nuevamente, hay que considerar que las tasas de 2016 y 2017 se encuentran influenciadas por los desvíos de tráfico.
- Comparando los incrementos de tráfico de pasajeros de los años 2010-2015 y de 2016-2019, la del segundo período fue un 54% menor a la del primer período.
- Pasando ahora a comparar el tráfico propio de los años 2010-2015 en comparación con el registrado en los años 2016-2019, el correspondiente al segundo período (casi 215 mil pasajeros) fue un 32% mayor al del primer período (162 mil pasajeros).

Se presenta en la siguiente tabla, las tasas de variación interanual de la terminal aérea en comparativa con las registradas en el mercado de cabotaje.

**Tabla 184. Variación interanual de pasajeros del Aeropuerto de San Rafael y variación interanual del mercado de cabotaje**

Año	Variación	Variación
-----	-----------	-----------

	<b>interanual</b>	<b>interanual cabotaje</b>
<b>2010</b>	-	-
<b>2011</b>	-12,3%	-6,6%
<b>2012</b>	57,3%	16,6%
<b>2013</b>	44,6%	10,9%
<b>2014</b>	14,9%	9,5%
<b>2015</b>	13,2%	13,0%
<b>2016</b>	35,1%	5,7%
<b>2017</b>	-4,7%	15,8%
<b>2018</b>	-3,4%	12,7%
<b>2019</b>	3,2%	12,8%
<b>2020</b>	-77,6%	-77,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

De la tabla precedente, puede verse el efecto de la erupción del Volcán Puyehue y la muy marcada la diferencia de tasas entre el primer y el segundo período resultando más positivas las correspondientes al primer período, aún excluyendo las tasas de los años 2011, 2012, 2016 y 2017, por motivos de distorsión. Al realizar la comparativa con las tasas promedio del mercado, los años 2012 a 2014 muestran tasas de crecimiento muy altas en esta terminal aérea, el año 2015 presentó homogeneidad y los años 2011, 2018 y 2019, registraron tasas menores a las del mercado. Se presenta seguidamente la participación de este aeropuerto en la FIR Mendoza y en el total del mercado doméstico:

**Tabla 185. Participación en la FIR Mendoza y en el total del mercado de cabotaje del Aeropuerto de San Rafael**

<b>Año</b>	<b>Participación en la FIR</b>	<b>Participación en el mercado de cabotaje</b>
<b>2010</b>	1,8%	0,1%
<b>2011</b>	1,5%	0,1%

<b>2012</b>	2,1%	0,1%
<b>2013</b>	2,8%	0,2%
<b>2014</b>	3,0%	0,2%
<b>2015</b>	3,1%	0,2%
<b>2016</b>	4,4%	0,3%
<b>2017</b>	3,3%	0,2%
<b>2018</b>	2,9%	0,2%
<b>2019</b>	2,6%	0,2%
<b>2020</b>	2,7%	0,2%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La participación promedio de esta terminal aérea en la FIR fue de un 2,7%, con valores que oscilaron entre el máximo (no distorsionado) del 3,3% en el año 2017 y un mínimo del 1,8% en el año 2010, con lo cual, entre dichos años hubo un crecimiento en la participación del 87%. Estas cifras, la ubican en el lugar número cuatro entre las cinco terminales aéreas de la FIR. Por su parte, en la participación en el total del mercado, promedió un 0,2%, con un valor máximo del 0,2% y un mínimo del 0,1%, con una duplicación de tráfico aun considerando su reducido aporte al mercado. Estos valores, la ubican en el trigésimo cuarto lugar entre los cuarenta y un aeropuertos en análisis.

#### AEROPUERTO "COMODORO D. RICARDO SALOMÓN"

Esta terminal aérea mendocina, se encuentra ubicada en la ciudad de Malargüe, cuyo principal atractivo turístico son los accidentes geográficos, encontrándose, además a unos 70 kilómetros de Las Leñas, un lugar donde se encuentra uno de los centros de esquí más imponentes del país y del continente.

Esta terminal está bajo la órbita del SNA y se encuentra concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Sus códigos de identificación son los siguientes:

- Fuerza Aérea Argentina: LGS
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): LGS
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): SAMM

Sólo dos aerolíneas registraron tráfico en esta terminal aérea, siendo esta ocasional, con Aerolíneas Argentinas S.A. que transportó 118 pasajeros en 2012 y Andes Líneas Aéreas S.A. que transportó 96 pasajeros en 2010, lo cual nos da una idea del escaso desarrollo de los vuelos comerciales en esta terminal aérea. A continuación en la siguiente tabla se presenta el tráfico de pasajeros registrado a lo largo de los años en estudio.

**Tabla 186. Pasajeros embarcados y desembarcados desde y hacia el Aeropuerto de Malargüe**

Mes	Año											Total general
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
<b>Enero</b>	36	159	273	107	134	87	75	0	7	0	0	878
<b>Febrero</b>	67	0	135	43	45	118	25	41	10	35	0	519
<b>Marzo</b>	54	0	199	38	231	74	86	1	0	0	0	683
<b>Abril</b>	0	0	194	91	39	108	105	0	0	36	0	573
<b>Mayo</b>	0	106	82	113	58	59	73	8	0	24	0	523
<b>Junio</b>	17	11	27	63	117	88	96	0	12	31	0	615
<b>Julio</b>	2.191	1.221	1.031	1.260	715	554	792	875	441	205	0	9.285
<b>Agosto</b>	2.317	1.813	839	1.174	1.032	742	592	444	6	128	0	9.087
<b>Septiembre</b>	683	725	192	161	98	246	55	2	19	11	8	2.218
<b>Octubre</b>	87	172	52	272	135	86	0	0	10	2	0	816
<b>Noviembre</b>	234	172	81	27	97	94	12	10	0	0	0	727
<b>Diciembre</b>	126	141	142	123	77	49	43	28	38	0	0	767
<b>Total general</b>	5.965	4.520	3.247	3.472	2.778	2.305	1.954	1.427	543	472	8	26.691

Fuente: ANAC.

Este aeropuerto mantuvo un flujo de pasajeros escaso durante todos los años en estudio, presentando además un tráfico decreciente (a excepción del año 2013 vs el año 2012) y con picos de demanda en los meses de julio y agosto. Las variaciones

interanuales, resultaron negativas para todos los años (salvo 2013, con un crecimiento interanual respecto a 2012 del 6,9%) con el menor decrecimiento registrado en 2019 (-13,1%) y el máximo decrecimiento registrado en 2018 (-61,9%). Es de destacar que la mayoría del tráfico es de carácter privado, dado que las transportistas aéreas transportaron 214 pasajeros (billetes aéreos) aunque desconocemos si fue de forma no regular o constituyeron desvíos de tráfico.

En lo referente a la participación en la FIR Mendoza, la misma registró un promedio del 0,2% con un valor máximo del 0,7% y un mínimo del 0,0%, lo cual la ubica como la terminal con menor tráfico de la FIR. Por su parte, su participación en el total del mercado no fue significativa (0,02%), ubicándose anteúltima entre los cuarenta y un aeropuertos analizados.



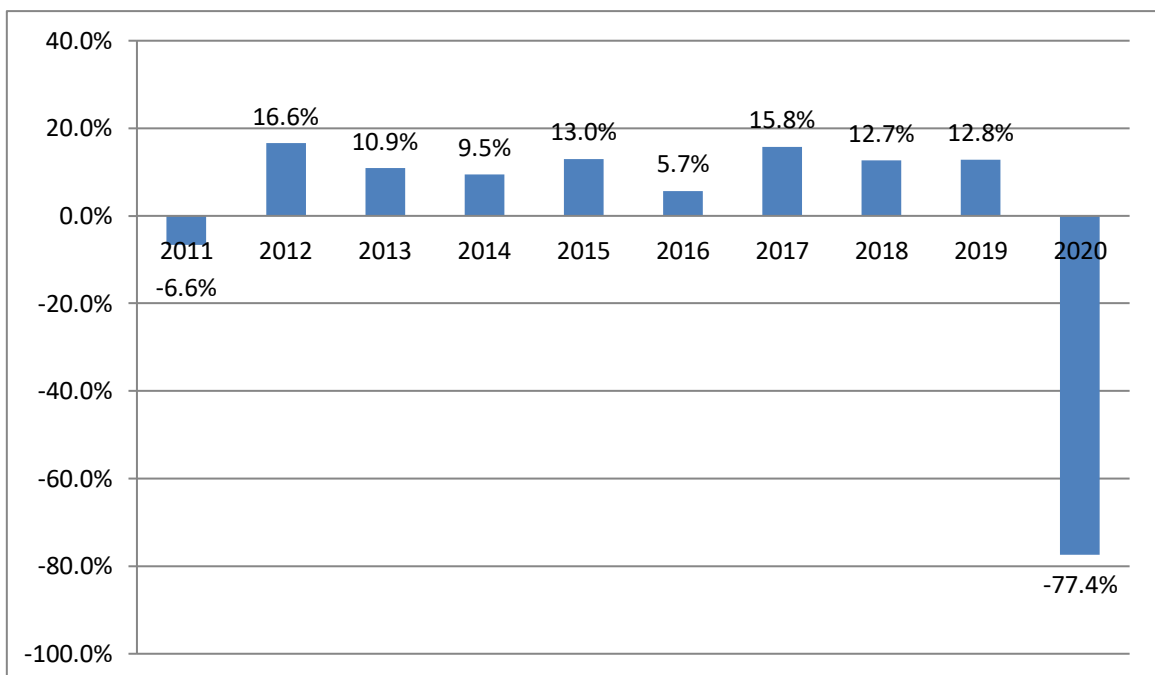
# CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

## GENERALES

### PARTICULARIDADES DE LAS TASAS DE VARIACIÓN INTERANUAL DEL MERCADO DE CABOTAJE

A pesar de los cambios acontecidos en lo que refiere a política aérea entre los años 2010 a 2019, no hubo una diferencia significativa en cuanto a las tasas del mercado al analizar las correspondientes al primer y segundo período. Veamos el siguiente gráfico:

**Ilustración D. Variación interanual de pasajeros transportados del mercado de cabotaje 2010-2020**



Fuente: elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Si bien a lo largo de los años las tasas de variación interanual oscilan, entre los años 2010 a 2015, el promedio de las tasas arrojó un 8,7% mientras que entre los años 2016 a 2019 fue del 11,8%, con lo cual hubo una diferencia del 2,9% a favor del segundo período. Aún así, pese a una mayor cantidad de oferentes en el segundo período y la flexibilización de las tarifas aéreas domésticas, no se observan tasas con saltos cuantitativos que destaquen al segundo período respecto al primero. Probablemente, un aspecto que haya influido en ambos períodos haya sido el contexto económico de la República Argentina, entre ellos, el poder adquisitivo a lo largo de los años, el turismo receptivo y emisor, los controles en el mercado cambiario, las devaluaciones del Peso Argentino ante el Dólar Estadounidense y la crisis económica argentina iniciada en el año 2018.

El hecho de la baja en las tarifas y las nuevas regulaciones en las mismas, particularmente con la llegada de los transportistas económicos, no se tradujo en un shock de demanda sino que es probable que la mencionada crisis, las tarifas más bajas y la caída del turismo emisor y el aumento del turismo receptivo, entre otros aspectos, hayan contribuido a que las tasas del bienio 2018-2019 se mantengan estabilizadas, ya que de lo contrario quizás hubieran sido menores.

Algo sumamente llamativo, resultó la tasa de variación interanual del bienio 2016-2017:

Respecto a la correspondiente al año 2017, fue la segunda mayor del mercado entre los años 2010 a 2020 (la mayor correspondió a 2012, distorsionada por motivo de las cenizas volcánicas) pese a que sólo cinco aerolíneas se encontraban operativas. Tal hecho puede encontrar una explicación, en parte, en que hasta dicho año hubo un clima de tranquilidad en la economía nacional, un incremento de pasajeros internacionales (en 2017 se registró un 14% de crecimiento según la ANAC) que probablemente hayan hecho conexión con vuelos de cabotaje y la apertura de nuevas rutas domésticas.

Con relación a la tasa del año 2016, esta singularidad pudo deberse a que si bien la economía se mostró relativamente estable, las medidas tomadas en materia económica, el aumento de turismo receptivo y los cambios de expectativa hayan favorecido el turismo emisor ante el turismo dentro de la República por parte de los ciudadanos argentinos.

## EFFECTOS DE LA ERUPCIÓN DEL VOLCÁN PUYEHUE-CORDÓN CAULLE

Notamos que el evento de las cenizas volcánicas en el año 2011 afectó en diferente medida a todos los aeropuertos ubicados en la FIR Comodoro Rivadavia y a los aeropuertos de Bahía Blanca, Mar del Plata, Bariloche, Chapelco, Neuquén, Santa Rosa, Viedma, Ezeiza y Aeroparque de la FIR Ezeiza. En cada terminal aérea mencionada hubo cierres de unos días mientras que en otras duraron meses. En conjunto, todos estos aeropuertos, de los cuales algunos tienen una mayor importancia relativa en términos de tráfico de pasajeros domésticos, contribuyeron a que la tasa de variación interanual implique un decrecimiento del 6,6% del tráfico doméstico en 2011 respecto a 2010 a pesar de que en las FIR de Mendoza, Córdoba y Resistencia presentaron tasas de crecimiento positivas.

El Aeropuerto de Bariloche fue la terminal aérea más afectada por este acontecimiento, tanto en términos porcentuales, ya que decreció su tráfico doméstico en un 61% interanual, como en términos nominales, al registrar unos 428 mil pasajeros menos transportados en 2011 respecto a 2010.

Por detrás de la terminal de Bariloche, los tres aeropuertos con mayor pérdida porcentual de tráfico fueron:

1. Chapelco, que decreció un 59% su tráfico doméstico;
2. Santa Rosa que registró un 49% menos de tráfico doméstico; y,
3. Viedma que presentó un 44% menos de tráfico

Al evaluarlo en términos de decrecimiento de pasajeros transportados, por detrás de Bariloche tres terminales registraron una merma mayor a 80 mil pasajeros interanuales:

1. Neuquén transportó 97 mil pasajeros menos en 2011 respecto a 2010;
2. Comodoro Rivadavia 86 mil pasajeros menos; y
3. Trelew 86 mil pasajeros menos.

Esquel fue la terminal aérea que absorbió la mayor parte del tráfico de Bariloche, principal motivo que explica el 432% de crecimiento interanual (también hubo un cierre por obras en 2010).

## INICIO DE OPERACIONES EN ALGUNOS AEROPUERTOS QUE NO RECIBÍAN VUELOS COMERCIALES

Cinco terminales aéreas no registraron la operación de una aerolínea comercial en algunos años del período 2010-2020:

1. El aeropuerto El Palomar entre los años comprendidos entre 2011 y 2017. En 2010 se constituyó como el segundo aeropuerto alternativo a Aeroparque y a partir de 2018 acogió a FB Líneas Aéreas S.A. y Jet SMART Airlines Argentina S.A.
2. El aeropuerto de Malargüe no registró tráfico comercial regular en el año 2011 y entre los años 2013 a 2020.
3. El aeropuerto de la ciudad de Reconquista entre los años comprendidos entre 2010 y 2017 y en 2020. En el bienio 2018-2019 operó AVIAN Líneas Aéreas S.A.
4. El aeropuerto de Paraná entre los años comprendidos entre 2010 y 2012. A partir del año 2013 operó SOL Líneas Aéreas S.A. y más tarde se sumaron Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. y Aerolíneas Argentinas S.A.
5. El Aeropuerto de Termas de Río Hondo fue inaugurado en el año 2012 y recibió vuelos regulares desde el año 2013 gracias a Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. y más tarde se suma Aerolíneas Argentinas S.A.

## UNA ÚNICA TERMINAL AÉREA CRECIÓ CONSTANTEMENTE ENTRE LOS AÑOS 2010-2019

El aeropuerto de Salta fue la única terminal aérea en registrar tasas de variación interanual positivas entre los años 2011 a 2019, aún a pesar de haberse encontrado en

obras en el año 2018. Esta terminal presentó tasas de crecimiento de entre el 3% y el 31% acusando un promedio de crecimiento del 12% interanual.

## AEROPUERTOS CON MAYOR REGISTRO DE CRECIMIENTO INTERANUAL

Considerando las tasas de los aeropuertos sin distorsión estadística (sea por motivo de obras o absorción de tráfico de un tercer aeropuerto) y que hayan operado vuelos regulares pudimos arribar a las siguientes conclusiones:

Cinco terminales aéreas (12% del total) registraron un crecimiento interanual positivo destacado en forma consecutiva a lo largo de tres años.

1. Corrientes presentó un excelente trienio 2017-2019 a tal punto que fue una de las tres terminales aéreas que logró multiplicar por dos su tráfico de pasajeros en dos años (2017 vs 2019). Incrementó su tráfico un 42% (28 mil pasajeros más) en 2017 respecto a 2016, un 63% (casi 61 mil pasajeros más) en 2018 respecto a 2017 y un 28% (43 mil pasajeros más) en 2019 respecto a 2018. Tales cifras la explicaron FB Líneas Aéreas S.A., que se estableció como el operador más importante de este aeropuerto y en menor medida el Grupo Aerolíneas Argentinas.
2. Chapelco tuvo muy buenas tasas de crecimiento en el trienio 2016-2018. Incrementó su demanda en un 37% (21 mil pasajeros más) en 2016 respecto a 2015, un 30% (24 mil pasajeros más) en 2017 respecto a 2016 y un 40% (casi 41 mil pasajeros más) en 2018 respecto a 2017. En este caso, Aerolíneas Argentinas S.A. fue quien contribuyó este crecimiento.
3. Jujuy, por su parte, tuvo sus mejores registros en el trienio 2012-2014. El aeropuerto presentó un crecimiento del 21% de su demanda (19 mil pasajeros más) en 2012 respecto a 2011, un 23% de crecimiento de tráfico (26 mil pasajeros más) en 2013 respecto a 2012 y un 31% de crecimiento de tráfico (casi 43 mil pasajeros más) en 2014 respecto a 2013. Estas cifras fueron posibles gracias al Grupo Aerolíneas Argentinas.
4. Ezeiza fue la tercera terminal más destacada, teniendo sus mejores registros entre los años 2014-2016. Presentó un crecimiento del 16% de la demanda

(80 mil pasajeros más) en 2014 respecto a 2013, un crecimiento del 19% (107 mil pasajeros más) en 2015 respecto a 2014 y un 29% de incremento (casi 189 mil pasajeros más) en 2016 respecto a 2015. Tales tasas fueron posibles gracias al Grupo Aerolíneas Argentinas y LATAM Argentina S.A.

5. Neuquén hizo lo propio entre los años 2017-2019. Este aeropuerto, incrementó su demanda un 13% (casi 100 mil pasajeros más) en 2017 respecto a 2016, un 15% (130 mil pasajeros más) en 2018 respecto a 2017 y un 20% de incremento (196 mil pasajeros más) en 2019 respecto a 2018. Las cifras se deben al Grupo Aerolíneas Argentinas y a los tres transportistas económicos: FB Líneas Aéreas S.A., Norwegian Air Argentina S.A y Jet SMART Argentina S.A.

Notamos que quince aeropuertos (37% del total) presentaron dos años consecutivos de crecimiento con tasas superiores al 10% interanual:

1. Santa Rosa fue el caso más destacado. En los años 2014 y 2015 registró un crecimiento del 69% de tráfico (casi 7 mil pasajeros más) en 2014 respecto a 2013 y un 63% de incremento de tráfico (10 mil pasajeros más) en 2015 respecto a 2014. Tal crecimiento fue atribuible al incremento de la oferta de la empresa Austral Líneas Aéreas S.A.
2. El aeropuerto de Bahía Blanca, registró el segundo mayor crecimiento. En los años 2011 y 2012, (años en los que por motivo del nuevo balizamiento de la parte aeronáutica de la terminal se pudo comenzar a operar las 24 horas del día) presentó un 54% más de tráfico (48 mil pasajeros más) en 2011 respecto a 2010 y un 69% más de tráfico (95 mil pasajeros más) en 2012 respecto a 2011. Asimismo, en 2012, multiplicó por 1,6 el tráfico de pasajeros registrado en el año 2010.
3. El Aeropuerto de Mar del Plata que creció un 44% en tráfico (85 mil pasajeros más) en 2017 respecto a 2016 y un 62% (174 mil pasajeros más) en 2018 respecto a 2019. Asimismo, en 2018 multiplicó por 1,3 el tráfico de pasajeros registrado en 2016.
4. El aeropuerto de San Rafael presentó muy buenas tasas de crecimiento interanual en los años 2012 y 2013. Las tasas fueron la quinta (2012) y sexta (2013) mayor tasa de crecimiento porcentual interanual registrada en el

mercado doméstico en dichos años. En el año 2012 creció un 57% (8 mil pasajeros más respecto a 2011) y en el 2013 un 45% (casi 10 mil pasajeros más respecto a 2012). Cabe mencionar además que fueron los mejores registros de la terminal aérea, por detrás del 35% de crecimiento en 2016 por motivo de absorción del tráfico de Mendoza en dicho año.

5. La terminal de Santiago del Estero, incrementó un 40% su tráfico (28 mil pasajeros más) en 2017 respecto a 2016 y un 25% (24 mil pasajeros más) en 2018 respecto a 2017.
6. San Luí, presentó muy buenas tasas en los años 2014 y 2015, presentando un crecimiento del 27% en su tráfico (9 mil pasajeros más) en 2014 respecto a 2013 y un 36% de incremento (15 mil pasajeros más) en 2015 respecto a 2014. Nuevamente, el incremento se debió al principal operador del aeropuerto, Austral Líneas Aéreas.
7. La terminal de Formosa, entre 2014 y 2015 creció un 41% (casi 23 mil pasajeros más) en 2014 respecto a 2013 y un 20% (casi 16 mil pasajeros más) en 2015 respecto a 2014. Austral Líneas Aéreas nuevamente se destacó en esta terminal como principal operador.
8. En el aeropuerto de Córdoba capital, se presentó un crecimiento de un 28% (425 mil pasajeros más) en 2017 respecto a 2016 y un 25% (casi 486 mil pasajeros más) en 2018 respecto a 2017.
9. En el aeropuerto de Catamarca en 2012 y 2013, se registró un crecimiento del 29% (7 mil pasajeros más en 2012 respecto a 2011) y un 24% (casi 8 mil pasajeros más en 2013 respecto a 2012). En 2017, por motivo de la triangulación del vuelo Aeroparque - Catamarca - La Rioja y viceversa, Catamarca incrementó un 48% su tráfico (casi 20 mil pasajeros más).
10. En la provincia de Santa Fe, el aeropuerto de Rosario, creció un 28% su tráfico (casi 64 mil pasajeros más) en 2017 respecto a 2016 y un 20% (59 mil pasajeros más) en 2018 respecto a 2017.
11. La Rioja en los años 2012 y 2013, presentó un crecimiento del 23% (casi 7 mil pasajeros más) en 2012 respecto a 2011 y un 22% (casi 8 mil pasajeros más) en 2013 respecto a 2012. En 2017 nuevamente volvió a presentar un incremento significativo de tráfico, pero esta vez resultó ser el mayores de los registros entre 2010-2020 ya que fue de un 34% (casi 19 mil pasajeros más) en 2017 respecto a 2016 gracias a la triangulación del vuelo de

Aerolíneas Argentinas entre La Rioja - Catamarca - Aeroparque y viceversa en dicho año.

12. En Trelew, se registró un crecimiento del 22% (casi 50 mil pasajeros más) en 2017 respecto a 2016 y un 20% (55 mil pasajeros más) en 2018 respecto a 2017.
13. La terminal aérea de El Calafate, en 2014 y 2015 tuvo un crecimiento del 19% interanual en su tráfico (84 mil pasajeros más) en 2014 respecto a 2013 y un 18% (casi 96 mil pasajeros más) en 2015 respecto a 2014. El incremento fue en mayor medida gracias a Aerolíneas Argentinas S.A y en menor medida a LATAM Argentina S.A.
14. En el aeropuerto de Esquel, en los años 2014 y 2015 incrementó su tráfico un 18% en 2014 respecto a 2013 y un 16% en 2015 respecto a 2014. En ambos casos el incremento de pasajeros fue de casi 6 mil pasajeros. Austral Líneas Aéreas S.A. fue quien capitalizó este crecimiento.
15. Por último, la terminal de Ushuaia entre 2014 y 2015 registró incrementos del 10% (56 mil pasajeros más) en 2014 respecto a 2013 y el 13% (casi 78 mil pasajeros más) en 2015 respecto a 2014. Aerolíneas Argentinas S.A. y LATAM Argentina S.A. fueron responsables de tal crecimiento.

En el año 2017 respecto al año 2016, sucedió un hecho muy destacado respecto a los demás años. El suceso en particular fue que diecisiete terminales aéreas (41% del total) incrementaron su tráfico con tasas de variación interanual de al menos 20%. Estas terminales fueron:

1. Río Cuarto creció un 338%, transportando casi 42 mil pasajeros más;
2. Reconquista creció un 104%, transportando casi 2 mil pasajeros más;
3. Santa Rosa creció un 49%, transportando 15 mil pasajeros más;
4. Catamarca creció un 48%, transportando casi 20 mil pasajeros más;
5. Resistencia creció un 47%, transportando 101 mil pasajeros más;
6. Mar del Plata creció un 44%, transportando 85 mil pasajeros más;
7. Corrientes creció un 42%, transportando 28 mil pasajeros más;
8. Santiago del Estero creció un 41%, transportando 28 mil pasajeros más;
9. La Rioja creció un 34%, transportando casi 19 mil pasajeros más;
10. Chapelco creció un 30%, transportando casi 24 mil pasajeros más;



11. Bahía Blanca creció un 30%, transportando 91 mil pasajeros más;
12. Viedma creció un 29%, transportando 8 mil pasajeros más;
13. Córdoba creció un 28%, transportando 425 mil pasajeros más;
14. Rosario creció un 28% transportando casi 64 mil pasajeros más;
15. Esquel creció un 26% transportando 12 mil pasajeros más;
16. Trelew creció un 22% transportando casi 50 mil pasajeros más; y
17. Posadas creció un 20% transportando casi 35 mil pasajeros más.

En catorce de ellas, la responsable de dicho crecimiento fue el Grupo Aerolíneas Argentinas mientras que en Córdoba, la segunda aerolínea que explica dicho cambio fue Andes Líneas Aéreas S.A. y en Rosario tal rol fue propiciado por Avian Líneas Aéreas S.A. En el caso de Reconquista Avian Líneas Aéreas S.A. y Flyest Líneas Aéreas S.A. hicieron lo propio.

El año 2018, fue el segundo año que registró más aeropuertos con tasas de crecimiento interanual positivas de al menos el 20%, pero a diferencia de 2017 sólo fueron nueve terminales aéreas (22% del total) las que cumplieron tal condición. Las terminales en cuestión fueron:

1. Reconquista creció un 194%, lo que significó 6 mil pasajeros más respecto a 2017;
2. Corrientes creció un 63%, lo que significó 60 mil pasajeros más transportados;
3. Mar del Plata creció un 62% lo que significó 174 mil pasajeros más transportados;
4. Tucumán creció un 58%, lo que significó casi 311 mil pasajeros más transportados;
5. Posadas creció un 42%, lo que significó casi 87 mil pasajeros más transportados;
6. Chapelco creció un 39%, lo que significó casi 41 mil pasajeros más transportados;
7. Córdoba creció un 25%, lo que significó casi 486 mil pasajeros más transportados;
8. Santiago del Estero creció un 25%, lo que significó 24 mil pasajeros más transportados; y

9. Rosario creció un 20%, lo que significó 59 mil pasajeros más transportados.

En estos casos, en algunos aeropuertos ingresaron nuevos operadores.

En el año 2019, el aeropuerto de El Palomar registró una tasa de crecimiento interanual del 125% (822 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2018). Tal tasa obedece al inicio de explotación de las rutas concesionadas a las empresas FB Líneas Aéreas S.A. y Jet SMART Airlines Argentina S.A. Los dos siguientes aeropuertos con tasas de crecimiento significativas, fueron el aeropuerto de Puerto Iguazú, con un incremento del 41% interanual (453 mil pasajeros más transportados en 2019 respecto a 2018) y el aeropuerto de Salta, que creció un 31% interanual (320 mil pasajeros más). En estos dos últimos casos, fue la tasa de crecimiento más alta registrada entre los años 2010-2020 en cada aeropuerto.

#### AEROPUERTOS CON MAYOR VARIACIÓN INTERANUAL NEGATIVA POR AÑO

El año 2020, resultó negativo para todas las terminales aéreas. Ezeiza, fue la terminal que tuvo menor decrecimiento de tráfico (-62%) y la que mayor decrecimiento tuvo fue Termas de Río Hondo, que disminuyó un 99% su tráfico. En el caso de Ezeiza, el cierre por obras de Aeroparque en agosto de 2020 y el cierre comercial de El Palomar en diciembre de dicho año contribuyeron a que el decrecimiento fuera menor.

En el año 2011, veintidós terminales aéreas registraron un decrecimiento del tráfico de pasajeros, principalmente en la totalidad de la FIR Comodoro Rivadavia y parte de la FIR Ezeiza. El principal motivo, tal como lo explicamos previamente fue la erupción del Volcán Puyehue Cordón Caulle.

El año 2019, fue el tercer año con mayor cantidad de registros de variación interanual negativa. Dieciocho terminales aéreas vieron decrecer su tráfico. Sólo en el caso de Comodoro Rivadavia fue por motivo de obras, registrándose una pérdida del 4% (30 mil pasajeros menos que 2018). De los dieciocho casos se destacan:

- Reconquista, que registró 6 mil pasajeros menos que 2018 (-65%), aeropuerto donde Avian Líneas Aéreas S.A. dejó de operar; y
- Termas de Río Hondo, que presentó una pérdida de casi 21 mil pasajeros (-60%) donde Andes Líneas Aéreas S.A. dejó de operar y Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. redujo su tráfico.

En cuanto a cantidad de pasajeros menos transportados se destacaron:

- Mar del Plata, que registró casi 77 mil pasajeros menos transportados (-17%). Avian, la segunda aerolíneas más importante de la terminal dejó de operar en este año y parte de la demanda fue absorbida por el Grupo Aerolíneas Argentinas.
- Bahía Blanca que registró 76 mil pasajeros menos transportados (-19%). Austral Líneas Aéreas S.A. registró una merma de pasajeros y FB Líneas Aéreas S.A. operó hasta el primer semestre.

En el año 2018 se registraron catorce aeropuertos con tasas de crecimiento interanual negativas. De ese total sólo cinco decrecieron en más del 10% interanual:

1. Termas de Río Hondo, por motivos de absorción de parte del tráfico de Tucumán en 2017, decreció un 87% interanual.
2. Malargüe, que en aquel entonces no presentaba vuelos comerciales.
3. Río Cuarto, que decreció un 30% interanual (16 mil pasajeros menos transportados en 2018 respecto a 2017), principalmente por un menor tráfico de pasajeros de la empresa Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A.
4. Paraná, por motivos de absorción de tráfico de Sauce Viejo en 2017 decreció un 30% interanual.
5. Esquel, que decreció un 13% interanual (casi 8 mil pasajeros menos transportados en 2018 respecto a 2017) principalmente por motivo de cambio de aeronave a operar en este destino ya que en 2017 la mayor parte de tráfico la transportó Aerolíneas Argentinas S.A. con B737 y una menor parte Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. con E190 y en 2018 se invirtió tal condición.

En el año 2016, diez aeropuertos presentaron tasas de crecimiento negativas, de los cuales seis fueron mayores al -10% interanual:

1. Termas de Río Hondo, por motivo de absorción de tráfico de la terminal aérea de Tucumán decreció un 66% interanual.
2. Mendoza (que se encontró en obras), decreció un 23% interanual.
3. Resistencia (que había absorbido el tráfico de Corrientes el año anterior) decreció un 17% interanual.
4. Malargüe (que no recibió vuelos comerciales).
5. Sauce Viejo, que decreció un 13% interanual, principalmente por motivo de que SOL Líneas Aéreas S.A. dejó de operar.
6. Río Gallegos, que decreció un 12% interanual, principalmente por una menor cantidad de tráfico de Aerolíneas Argentinas S.A.

En el año 2017, diez terminales aéreas decrecieron su tráfico respecto al año anterior. De ese total sólo cuatro fueron registros menores al -10% interanual:

1. Sauce Viejo (que se encontraba en obras), decreció 41% un interanual.
2. San Juan (que el año anterior había absorbido parte del tráfico de Mendoza), decreció un 36% interanual.
3. Malargüe (que operó vuelos no regulares).
4. Tucumán (que se encontró en obras) decreció un 18% interanual.

En el año 2014, nueve terminales aéreas registraron tasas de decrecimiento interanuales. En el caso de cinco de ellas, las tasas fueron menores al -10% interanual:

1. Termas de Río Hondo, decreció un 82% interanual.
2. Corrientes (que se encontró en obras), decreció un 75% interanual.
3. Malargüe (que no operaba vuelos comerciales).
4. Catamarca decreció un 19% interanual principalmente dado que recibió menos tráfico de Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A.
5. Bahía Blanca (que se encontró en obras) decreció un 18% interanual.

En los años 2012, 2013 y 2015 se registraron 5, 3 y 2 aeropuertos con decrecimientos respectivamente. Del año 2012 sólo Corrientes (-8%) es de destacar, ya que en los cuatro aeropuertos restantes hubieron obras o bien operaron vuelos no regulares. Respecto a 2013 Rosario se encontró en obras mientras que Río Cuarto operaba vuelos no regulares y en Paraná se encontraba operando Sol Líneas Aéreas S.A.

Por último, en 2015 Trelew presentó un decrecimiento del 1% y Malargüe un decrecimiento del 17%.

## LOS AEROPUERTOS CON MAYOR TRÁFICO DE PASAJEROS

Como punto de partida para desarrollar este punto veamos la siguiente tabla:

**Tabla 187. Participación en el mercado de las tres terminales aéreas con mayor tráfico de pasajeros durante los años 2010-2020**

Aeropuertos	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>1. Aeroparque</b>	44%	46%	44%	45%	44%	43%	42%	42%	39%	36%	32%
<b>2. Córdoba</b>	7%	7%	7%	6%	6%	7%	7%	8%	8%	9%	8%
<b>3. Mendoza</b>	5%	6%	6%	5%	5%	5%	4%	5%	5%	6%	5%
<b>TOTAL</b>	56%	59%	57%	56%	56%	55%	53,0%	55%	52%	50%	45%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla precedente, nos permite ver que las tres terminales aéreas con mayor cantidad de pasajeros embarcados y desembarcados, concentraron el 54% del tráfico total de pasajeros del mercado doméstico. Estos tres aeropuertos a los que hacemos referencia, el Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery, el Aeropuerto de Córdoba capital y el Aeropuerto de Mendoza capital, cada uno de ellos promedió el 41,4%, el 7,4% y el 5,2% de pasajeros respectivamente. Al mismo tiempo, estos datos eran previsibles, dado que al revisar las concesiones de las que son titulares los explotadores, notamos que casi la totalidad de las rutas concesionadas tienen como punto de origen o escala a estas terminales aéreas, en particular, al Aeroparque Metropolitano que notablemente es una pieza clave en el mercado doméstico dado que es el punto de origen y de destino de la mayoría de las rutas concesionadas a las empresas que operan allí.

Todo ello, nos brinda un panorama de la importancia de estas terminales para el desarrollo del mercado aéreo doméstico tal cual lo conocemos al día de hoy. No

obstante, la tabla también vislumbra cómo año tras año el tráfico de pasajeros de Aeroparque disminuye paulatinamente desde el año 2011 y en particular a partir del año 2018 por varios motivos: la “Des-regionalización de Aeroparque”, la apertura del aeropuerto de “El Palomar”, la apertura del Hub Córdoba por parte de Aerolíneas Argentinas (la empresa por mayor tráfico de cabotaje) y la concesión de nuevas rutas que no tienen origen ni escala en esta terminal aérea, entre otros factores. Asimismo, también vimos como Córdoba crece a partir del año 2017 en parte gracias a su consolidación como Hub que le permitió captar una mayor demanda de pasajeros de Aerolíneas Argentinas a lo que debemos sumar que otras empresas también comenzaron a volar hacia y desde este destino permitiendo que el pasajero pueda combinar entre aerolíneas tradicionales y transportistas económicos. En el caso de Mendoza, vimos que año a año mantiene relativamente estable su participación, lo cual demostró un crecimiento de la demanda al ritmo que lo hizo el mercado de cabotaje.

#### CONCENTRACIÓN DE LA DEMANDA EN UNA MINORÍA DE AEROPUERTOS

Al igual que en el caso anterior presentamos una tabla para comprender este aspecto:

**Tabla 188. Participación en el mercado de los diez aeropuertos con mayor tráfico de pasajeros 2010-2020**

Aeropuerto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>1. Aeroparque</b>	44%	46%	45%	44%	44%	44%	42%	42%	39%	36%	31%
<b>2. Córdoba</b>	7%	7%	7%	6%	6%	7%	7%	8%	9%	9%	8%
<b>3. Mendoza</b>	5%	6%	6%	5%	5%	5%	4%	5%	5%	6%	5%
<b>4. Bariloche</b>	5%	2%	4%	5%	4%	4%	5%	5%	5%	6%	7%
<b>5. Puerto Iguazú</b>	4%	5%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	5%	5%
<b>6. Salta</b>	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
<b>7. Ezeiza</b>	4%	2%	3%	3%	3%	3%	4%	3%	3%	4%	6%
<b>8. Neuquén</b>	3%	3%	3%	3%	4%	3%	3%	3%	3%	4%	4%
<b>9. Ushuaia</b>	4%	4%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	4%
<b>10. Tucumán</b>	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	2%	3%	3%	3%
<b>TOTAL</b>	84%	82%	82%	82%	81%	80%	80%	80%	78%	78%	77%

Fuente: elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Del total de las cuarenta y una terminales analizadas, diez de ellas concentraron en conjunto y en promedio el 80% de la demanda entre los años 2010 a 2019, lo cual demuestra grandes asimetrías en cuanto al desarrollo del mercado; más aún si sumamos a ello que estos diez aeropuertos se encuentran emplazados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y nueve provincias de las veintitrés que componen la República Argentina. Aún así, la concentración paulatinamente fue reduciéndose, de manera que en 2019 se redujo en un 6% respecto a 2010.

En la siguiente tabla, hacemos extensivo el análisis a aquellas terminales que hayan tenido al menos un 1% de participación así como los pasajeros embarcados y desembarcados en cada una de las terminales aéreas en cuestión:

**Tabla 189. Aeropuertos con al menos 1% de participación en el mercado de cabotaje 2010-2020**

<b>Aeropuerto</b>	<b>Pasajeros transportados</b>	<b>Participación en el mercado</b>
<b>1. Aeroparque</b>	87.563.163	41%
<b>2. Córdoba</b>	15.607.064	7%
<b>3. Mendoza</b>	10.925.794	5%
<b>4. Bariloche</b>	10.132.171	5%
<b>5. Puerto Iguazú</b>	9.144.398	4%
<b>6. Salta</b>	8.466.194	4%
<b>7. Ezeiza</b>	7.280.903	3%
<b>8. Neuquén</b>	7.234.674	3%
<b>9. Ushuaia</b>	6.932.508	3%
<b>10. Tucumán</b>	5.948.290	3%
<b>11. Calafate</b>	5.535.528	3%
<b>12. Comodoro Rivadavia</b>	5.241.915	2%
<b>13. Bahía Blanca</b>	2.750.861	1%
<b>14. El Palomar</b>	2.510.328	1%
<b>15. Trelew</b>	2.481.247	1%
<b>16. Río Gallegos</b>	2.441.375	1%
<b>17. Mar Del Plata</b>	2.189.729	1%
<b>18. Jujuy</b>	2.160.846	1%
<b>19. Resistencia</b>	2.160.447	1%
<b>TOTAL</b>	<b>196.707.435</b>	<b>93%</b>

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

Al analizar las terminales aéreas que al menos hayan superado el 1% de participación de tráfico entre los años 2010 a 2020 (unos 2,1 millones de pasajeros), llegamos a contabilizar diecinueve aeropuertos, los cuales significaron en conjunto el 93% del tráfico del mercado, quedando el 7% restante distribuido entre las veintidós terminales restantes tal como lo muestra la siguiente tabla:

**Tabla 190. Aeropuertos con menos de 1% de participación en el mercado 2010-2020**

<b>AEROPUERTO</b>	<b>PASAJEROS TRANSPORTADOS</b>	<b>PARTICIPACIÓN</b>
<b>20. Rosario</b>	1.999.352	0,95%
<b>21. San Juan</b>	1.864.759	0,88%
<b>22. Posadas</b>	1.740.483	0,82%
<b>23. Río Grande</b>	1.312.562	0,62%
<b>24. Formosa</b>	799.849	0,38%
<b>25. Corrientes</b>	787.135	0,37%
<b>26. Santiago Del Estero</b>	687.288	0,33%
<b>27. Chapelco</b>	667.166	0,32%
<b>28. Sauce Viejo</b>	654.057	0,31%
<b>29. Puerto Madryn</b>	572.919	0,27%
<b>30. San Luís</b>	556.407	0,26%
<b>31. La Rioja</b>	495.596	0,23%
<b>32. Esquel</b>	494.850	0,23%
<b>33. Catamarca</b>	429.352	0,20%
<b>34. San Rafael</b>	389.179	0,18%
<b>35. Paraná</b>	379.111	0,18%
<b>36. Santa Rosa</b>	251.850	0,12%
<b>37. Viedma</b>	218.224	0,10%
<b>38. Termas De Río Hondo</b>	194.498	0,09%
<b>39. Río Cuarto</b>	149.509	0,07%
<b>40. Malargüe</b>	26.691	0,01%
<b>41. Reconquista</b>	21.626	0,01%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.



Con ello vemos que aunque hagamos más flexible el análisis siempre resulta evidente el desarrollo dispar de los distintos aeropuertos, más aún considerando que la mayoría de las terminales aéreas (22 de las 41 analizadas) han tenido una participación menor al 1%.

#### CONCENTRACIÓN DE LOS OPERADORES EN ALGUNOS AEROPUERTOS

Una de las particularidades del mercado doméstico aéreo nacional fue la distribución de los operadores en los cuarenta y un aeropuertos analizados.

**Tabla 191. Distribución de las empresas aerocomerciales en los 41 aeropuertos**

Aeropuerto	Cantidad de operadores	Aerolíneas Argentinas	Austral	LATAM	Andes	Sol/Flyest	Avian	Flybondi	Norwegian	Jet SMART	Grupo LASA
Córdoba	8	O	O	O	O	O	X	O	O	O	X
Mendoza	8	O	O	O	O	O	X	O	O	O	X
Bariloche	8	O	O	O	O	X	X	O	O	O	O
Neuquén	8	O	O	O	X	O	X	O	O	O	O
Aeroparque	7	O	O	O	O	O	O	X	O	X	X
Salta	7	O	O	O	O	X	X	O	O	O	X
Puerto Iguazú	7	O	O	O	O	X	X	O	O	O	X
Tucumán	6	O	O	O	O	X	X	O	X	O	X
Mar del Plata	6	O	O	X	O	O	O	X	X	X	O
Ezeiza	5	O	O	O	X	X	X	O	X	O	X
Rosario	5	O	O	X	X	O	O	O	X	O	X
Jujuy	5	O	O	X	O	X	X	O	O	X	X
Bahía Blanca	5	O	O	O	X	X	X	O	X	X	O
Sauce Viejo	4	O	O	X	X	O	O	X	X	X	X
Ushuaia	4	O	O	O	X	X	X	X	O	X	X
Comodoro Rivadavia	4	O	O	O	O	X	X	X	X	X	X
Santiago del Estero	3	O	O	X	X	X	X	O	X	X	X
Termas de Río Hondo	3	O	O	X	O	X	X	X	X	X	X
Calafate	3	O	O	O	X	X	X	X	X	X	X
Río Gallegos	3	O	O	O	X	X	X	X	X	X	X
Trelew	3	O	O	X	X	X	X	O	X	X	X

<b>Río Grande</b>	3	O	O	X	X	O	X	X	X	X	X	X
<b>San Juan</b>	3	O	O	O	X	X	X	X	X	X	X	X
<b>Posadas</b>	3	O	O	X	X	X	X	O	X	X	X	X
<b>Corrientes</b>	3	O	O	X	X	X	X	O	X	X	X	X
<b>Chapelco</b>	3	O	O	X	X	X	X	X	X	X	X	O
<b>El Palomar</b>	2	X	X	X	X	X	X	O	X	O	X	X
<b>Paraná</b>	2	O	O	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<b>La Rioja</b>	2	O	O	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<b>Catamarca</b>	2	O	O	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<b>Esquel</b>	2	O	O	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<b>San Luís</b>	2	O	O	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<b>San Rafael</b>	2	O	O	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<b>Resistencia</b>	2	O	O	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<b>Formosa</b>	2	O	O	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<b>Santa Rosa</b>	2	X	O	X	X	X	X	X	X	X	X	O
<b>Río Cuarto</b>	1	X	O	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<b>Puerto Madryn</b>	1	X	X	X	O	X	X	X	X	X	X	X
<b>Reconquista</b>	1	X	X	X	X	X	O	X	X	X	X	X
<b>Malargüe</b>	1	O	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

\*Nota 1: Se consideraron vuelos regulares de las aerolíneas con un tráfico total de al menos 5 mil pasajeros. No se consideró a LADE. No se consideraron desvíos.

\*Nota 2: “O”: denota una aerolínea que operó en esta terminal aérea; “X”: denota que la aerolínea no operó en esta terminal aérea.

A lo largo de los años en estudio, las terminales aéreas analizadas concentraron entre uno y ocho operadores, de manera que:

- Cuatro terminales aéreas (10%) registraron tráfico de ocho operadores;
- Tres terminales aéreas (7%) registraron tráfico de siete operadores;
- Dos terminales aéreas (5%) registraron tráfico de seis operadores;
- Cuatro terminales aéreas (10%) registraron tráfico de cinco operadores;
- Tres terminales aéreas (7%) registraron tráfico de cuatro operadores;
- Diez terminales aéreas (24%) registraron tráfico de tres operadores;
- Diez terminales aéreas (24%) registraron tráfico de dos operadores;
- Cuatro terminales aéreas (10%) registraron tráfico de un operador.

Otro aspecto que se desprende de la tabla anterior es que de los cuarenta y un aeropuertos, dieciocho de ellos (el 44%) no acogieron a ningún nuevo operador aéreo doméstico mientras que las veintitrés terminales aéreas restantes (56%) recibieron a al menos un nuevo operador aéreo de los cuatro (Avian Líneas Aéreas S.A, FB Líneas Aéreas S.A., Norwegian Air Argentina S.A., Grupo LASA S.R.L. y Jet SMART Airlines Argentina S.A.) que ingresaron al mercado regular fruto de las Audiencias Públicas N° 218, 219 y 221. Asimismo, ningún aeropuerto recibió a más de cuatro operadores aéreos de los cuatro, de manera que:

- En los aeropuertos de Bariloche y Chapelco recibió en distintos tiempos a cuatro operadores: FB Líneas Aéreas S.A., Norwegian Air Argentina S.A., Grupo LASA S.R.L. y Jet SMART Airlines Argentina S.A.
- Considerando aquellos aeropuertos que recibieron a tres nuevos transportistas aéreos, nos encontramos con que tal condición la cumplieron cuatro terminales aéreas (10% del total); a saber: Córdoba, Mendoza, Puerto Iguazú y Salta.
- Considerando a aquellos aeropuertos que recibieron a dos nuevos transportistas nos encontramos con que tal condición la cumplieron siete terminales aéreas (17% del total); a saber: Aeroparque, Ezeiza, Tucumán, El Palomar, Mar del Plata, Bahía Blanca y Jujuy.
- Por último, nueve terminales aéreas (22% del total), recibieron a un nuevo transportista aéreo. Estas terminales fueron Ushuaia, Comodoro Rivadavia, Bahía Blanca, Trelew, Posadas, Corrientes, Santiago del Estero, Sauce Viejo y Reconquista.

Contemplando únicamente a FB Líneas Aéreas S.A., Norwegian Air Argentina S.A. y Jet SMART Airlines Argentina S.A., resultó que las mismas operaron en dieciocho aeropuertos en forma regular.

- En dieciocho terminales aéreas (44% del total) operó al menos uno de los tres transportistas económicos
- Los tres transportistas económicos coincidieron al desembarcar en seis aeropuertos de los ocho con mayor tráfico del mercado doméstico. Los

aeropuertos a los que hacemos referencia son Córdoba, Mendoza, Bariloche, Puerto Iguazú, Salta y Neuquén.

- En cinco terminales aéreas (12% del total) coincidieron en operar dos transportistas económicos. FB Líneas Aéreas S.A. y Jet SMART Airlines Argentina coincidieron al operar en Ezeiza, Tucumán, El Palomar y Rosario mientras que FB Líneas Aéreas S.A. y Norwegian Air Argentina S.A coincidieron al operaren la terminal aérea de Jujuy.
- En siete terminales aéreas (17%) sólo operó uno de los tres transportistas económicos. Norwegian Air Argentina S.A. lo hizo en Aeroparque y Ushuaia mientras que FB Líneas Aéreas S.A. lo hizo en Santiago del Estero, Trelew, Posadas y Corrientes.

En doce aeropuertos de los cuarenta y uno analizados (29%) sólo operaron Aerolíneas Argentinas S.A y/o Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A. Sumado a ello, en un solo caso (aeropuerto de Resistencia) la terminal aérea en cuestión superó el millón de pasajeros embarcados y desembarcados entre los años 2010 a 2020 mientras que las terminales aéreas restantes presentaron un tráfico menor al millón de pasajeros. Por otra parte, el Grupo Aerolíneas Argentinas operó en treinta y ocho de las cuarenta y una terminales aéreas estudiadas (93% del total).

LATAM Airlines Argentina S.A. operó en forma regular en quince (37% del total) terminales aéreas de las cuarenta y una analizadas. Sus destinos fueron, según la cantidad de tráfico registrado Aeroparque, Córdoba, Bariloche, Mendoza, Cataratas del Iguazú, Salta, Neuquén, Tucumán, Ushuaia, Calafate, Comodoro Rivadavia, Bahía Blanca, Ezeiza, Río Gallegos y San Juan. Todos ellos a excepción de San Juan se encuentran entre los quince aeropuertos con mayor tráfico de pasajeros del mercado.

Andes Líneas Aéreas S.A. operó en forma regular en doce (29% del total) aeropuertos de los cuarenta y uno analizados. Según el criterio descendente de pasajeros transportados a cada destino, nos encontramos a Aeroparque, Salta, Córdoba, Puerto Madryn, Bariloche, Puerto Iguazú, Mendoza, Comodoro Rivadavia, Jujuy, Tucumán, Mar del Plata y Termas de Río Hondo. Todas ellas a excepción de Puerto Madryn y

Termas de Río Hondo se encontraron entre las quince terminales aéreas con mayor tráfico del mercado.

Sol/Flyest Líneas Aéreas S.A. operó de forma regular en ocho (20% del total) aeropuertos de los cuarenta y uno analizados. Sus destinos fueron Aeroparque, Rosario, Comodoro Rivadavia, Sauce Viejo, Mar del Plata, Córdoba, Neuquén, Mendoza y Río Grande. Todos ellos a excepción de Rosario, Sauce Viejo y Río Grande se encuentran entre las quince terminales aéreas con mayor tráfico del mercado.

AVIAN Líneas Aéreas S.A. operó a cinco (12% del total) destinos de los cuarenta y uno analizados. Estos cinco destinos fueron Aeroparque, Mar del Plata, Rosario, Sauce Viejo y Reconquista. Sólo dos de sus tres destinos se encuentran entre los que registraron mayor tráfico de pasajeros.

Grupo LASA S.R.L. en sus tres meses de operación estuvo presente en seis (15% del total) de los cuarenta y un aeropuertos analizados. Estos aeropuertos fueron Neuquén, Mar del Plata, Bariloche, Santa Rosa, San Martín de los Andes y Bahía Blanca. La mitad de sus destinos se encuentran entre los quince con mayor tráfico de pasajeros del mercado.

## DESCONCENTRACIÓN DE LA OFERTA Y LA DEMANDA EN EL AMBA

Uno de los aspectos que pretendió modificar la Revolución de los Aviones fue la concentración de la demanda en los aeropuertos del AMBA. Veamos mediante la siguiente tabla cómo fue el desempeño de estas terminales aéreas en el mercado:

**Tabla 192. Participación en el mercado de los aeropuertos del AMBA**

AEROPUERTOS	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>AEROPARQUE</b>	44,4%	45,7%	44,5%	44,5%	44,0%	43,5%	42,4%	42,0%	38,8%	36,1%	31,5%
<b>EZEIZA</b>	3,9%	2,2%	3,3%	2,9%	3,1%	3,3%	4,0%	3,4%	3,2%	3,6%	6,2%
<b>EL PALOMAR</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	2,3%	4,6%	5,1%
<b>TOTAL</b>	48,3%	47,9%	47,8%	47,4%	47,1%	46,8%	46,3%	45,4%	44,4%	44,3%	42,8%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla nos permite ver la participación de estas tres terminales del AMBA. Sin aplicar el criterio de redondeo, vemos que efectivamente hubo una desconcentración de la demanda, la cual en realidad se logró a lo largo de todos los años en estudio, ya que año a año el tráfico de los tres aeropuertos (dos hasta el año 2017) se fue reduciendo paulatinamente (décimas porcentuales), aunque en forma más evidente entre los años 2016-2018. Un aspecto no menor, es que a partir de este último año, se produjo la desregionalización del aeropuerto metropolitano y además, entraron en escena los transportistas económicos (dos de ellos desde El Palomar) cuya mayor parte de las rutas domésticas tienen como aeropuerto de origen a El Palomar o bien el Aeroparque metropolitano. Estos hechos, explican en parte que entre 2018 y 2019 la participación de los aeropuertos del AMBA en el mercado se haya mantenido estable entre dichos años. De esta manera, la participación en el mercado de los aeropuertos del AMBA pasó de 48,3% en 2010 al 44,3% en 2019. Discriminando la participación del AMBA conforme al primer y segundo período, en el primer período la participación decreció un 1,5% pasando del 48,3% en 2010 al 46,8% en 2015, mientras que en el segundo período, decreció un 2,5% pasando del 46,8% del 2015 al 44,3% en 2019.

#### INCORPORACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS ECONÓMICOS EN RUTAS HACIA DESTINOS TRADICIONALMENTE TURÍSTICOS

Uno de los aspectos interesantes es hacia qué destinos los transportistas económicos priorizaron el inicio de operaciones en las rutas concesionadas y en cuáles de ellos coincidieron y en cuáles no. En la siguiente tabla podemos ver este aspecto:

**Tabla 193. Operación en los aeropuertos domésticos de los transportistas económicos**

<b>Destinos</b>	<b>Flybondi</b>	<b>Norwegian</b>	<b>Jet SMART</b>
<b>El Palomar</b>	950.602	-	233.696
<b>Córdoba</b>	303.379	192.151	80.815
<b>Mendoza</b>	163.782	210.685	88.857

<b>Bariloche</b>	261.885	76.358	77.235
<b>Puerto Iguazú</b>	188.645	100.482	54.302
<b>Salta</b>	122.179	47.815	91.292
<b>Neuquén</b>	76.768	46.334	65.529
<b>Ushuaia</b>	-	7.630	721
<b>Tucumán</b>	75.678	-	23.949
<b>Aeroparque</b>	1.681*	685.460	-
<b>Ezeiza</b>	20.847*	331*	12.711*
<b>Jujuy</b>	78.753	5.229	-
<b>Trelew</b>	22.801	-	-
<b>Bahía Blanca</b>	16.915	-	-
<b>Rosario</b>	32.660	543*	13.986
<b>Posadas</b>	88.065	-	-
<b>Corrientes</b>	102.107	-	-
<b>Santiago del Estero</b>	34.660	-	-
<b>Otras terminales</b>	1.083	0	276
<b>Totales</b>	2.542.490	1.373.018	743.370

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

\*Nota: Las cifras de pasajeros corresponden a desvíos.

La tabla anterior nos presenta datos interesantes de coincidencias y diferencias. El primero de ellos es que los tres transportistas económicos coincidieron en operar en seis de las diez terminales aéreas con mayor tráfico doméstico de la República Argentina. El segundo aspecto es que considerando el tráfico total de los tres transportistas económicos, la demanda hacia estos seis destinos representó el 48% del total. Por otra parte, en sólo cuatro destinos dos de los tres transportistas económicos coincidieron, lo cuales son El palomar, Ushuaia, Tucumán y Jujuy. El cuarto y último aspecto es que sólo un transportista económico (Flybondi) se sumó a la oferta de vuelos hacia los aeropuertos de Trelew, Bahía Blanca, Posadas, Corrientes y Santiago del Estero, probablemente porque fue la primera empresa de las tres que inició operaciones.

## DESARROLLO DESIGUAL DE LOS 41 AEROPUERTOS ANALIZADOS

Resultó muy evidente que la totalidad de las aerolíneas comerciales regulares de pasajeros han desarrollado la explotación del mercado en torno a aeropuertos “Hub” o centros de conexiones que son escalas obligadas para los usuarios que pretenden viajar entre dos puntos del interior de la Argentina. Si bien tanto las aerolíneas preexistentes como los nuevos transportistas aéreos han abierto nuevas conexiones interprovinciales, estas en su mayoría son entre destinos turísticos tradicionales con un alto nivel de tráfico y aeropuertos con un tráfico menor de pasajeros. No obstante, hubieron algunos casos de vuelos interprovinciales entre aeropuertos de bajo nivel de tráfico y cercanía geográfica que han mostrado un incremento de tráfico de pasajeros en dichas terminales aéreas.

#### DISTINTO NIVEL DE SENSIBILIDAD DE LAS AEROLÍNEAS AL CONTEXTO ECONÓMICO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

Uno de los datos particulares del mercado doméstico aéreo fue que los factores económicos a partir del año 2018 afectaron de manera distinta a cada empresa aérea. Al recordar que más de  $\frac{3}{4}$  partes de los costos de las aerolíneas se cancelan en dólares fue evidente que la devaluación del peso en un 100% en cuestión de un mes resultó muy negativa para todas las empresas, tanto de manera directa e indirecta ya sea por la depresión de la demanda de tickets aéreos domésticos como por problemas económicos y financieros propios de las empresas que amenazaban la continuidad de la operaciones.

#### PARTICIPACIÓN DE LA EMPRESA AEROLÍNEAS ARGENTINAS, LATAM Y ANDES EN EL MERCADO DOMÉSTICO ANTES Y DESPUÉS DE LA REVOLUCIÓN DE LOS AVIONES

**Tabla 194. Participación de las empresas aéreas que operaron en todos los años en estudio**

Año	Aerolíneas Argentinas	LATAM	Andes
-----	-----------------------	-------	-------



<b>2010</b>	69%	29%	2%
<b>2011</b>	67%	31%	2%
<b>2012</b>	66%	32%	1%
<b>2013</b>	70%	29%	1%
<b>2014</b>	72%	26%	1%
<b>2015</b>	73%	24%	1%
<b>2016</b>	74%	24%	2%
<b>2017</b>	75%	21%	4%
<b>2018</b>	68%	17%	6%
<b>2019</b>	63%	16%	2%
<b>2020</b>	64%	15%	1%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estadísticos de la ANAC.

La tabla que precede nos muestra que probablemente haya ocurrido una absorción de la demanda de Aerolíneas Argentinas S.A. para con LATAM Airlines Argentina S.A. (ya que la primera coincidía en todos los destinos de la segunda) dado que presentaron cifras de participación en el mercado antagónicas, de forma que mientras la primera creció la segunda decreció y viceversa. De esta manera, entre 2010 a 2012, LATAM Airlines Argentina S.A., creció en participación en el mercado mientras que Aerolíneas Argentinas S.A. decreció en participación en el mismo período. Seguidamente, desde el año 2013 invirtió tal condición Aerolíneas Argentinas S.A. creciendo permanentemente hasta llegar a su máximo de participación en 2017 a la vez que LATAM Airlines Argentina S.A., decrecía en participación en el mismo período. Este hecho probablemente se deba a la renovación de la flota de las empresas del Grupo Aerolíneas Argentinas al incorporar los E190, B737-700 y -800 entre 2009 y 2018 y los Airbus A330 y A340 que ocasionalmente eran utilizados en vuelos domésticos.

Andes Líneas Aéreas S.A., por su parte tuvo su mejor devenir en el trienio 2016-2018 ampliando su red de destinos e incrementando su flota para satisfacer la demanda, aunque por motivo de la crisis de 2018 volvió a las bajas cifras de los años previos en 2019.

Ello nos muestra que desde 2018 hubo un quiebre tanto para Andes Líneas aéreas S.A. y Aerolíneas Argentinas S.A. Tal suceso coincidió con el tiempo en que iniciaron operaciones los tres transportistas económicos y, como se mencionó, la crisis en materia económica, lo cual puede explicar en parte tales cifras si damos por hecho que parte de la demanda, por motivo del empeoramiento de la crisis, optó por una opción más económica que significaron los transportistas económicos.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Administración Nacional de Aviación Civil. (01 de febrero de 2019). *Anuario estadístico 2016*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Ministerio de Transporte.

Administración Nacional de Aviación Civil. (01 de febrero de 2019). *Anuario estadístico 2017*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Ministerio de Transporte.

Administración Nacional de Aviación Civil. (11 de junio de 2019). *Anuario estadístico 2018*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Ministerio de Transporte.

Administración Nacional de Aviación Civil. (14 de febrero de 2020). *Anuario estadístico 2019*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Ministerio de Transporte.

Administración Nacional de Aviación Civil. (s.f.). *Dictámenes JATA de la Audiencia Pública N° 218*. <https://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/1/1546/noticias-y-novedades/dictamenes-jata-de-la-audiencia-publica-n218>

Administración Nacional de Aviación Civil. (s.f.). *Dictámenes JATA de la Audiencia Pública N° 219*. <https://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/1/1660/noticias-y-novedades/dictamenes-jata-de-la-audiencia-publica-n219>

Administración Nacional de Aviación Civil. (s.f.). *Dictámenes de la JATA de la Audiencia Pública N° 221*. <http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/1/1880/noticias-y-novedades/dictamenes-jata-de-la-audiencia-publica-n221>

Administración Nacional de Aviación Civil. (s.f.). *Información Aeronáutica*. <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Administración Nacional de Aviación Civil. (s.f.). *Estadísticas*. <https://datos.anac.gob.ar/estadisticas/>

Aerolíneas Argentinas (s.f). *Comunicados de prensa*. Aerolíneas.  
<https://www.aerolineas.com.ar/>

Airfleet.es (s.f). <https://www.airfleets.es/home/>

American Jet (s.f). <https://americanjet.com.ar>

Andes Líneas Aéreas (s.f). <https://www.andesonline.com>

*Avianca Argentina presentó su concurso de acreedores ante la Justicia*. (19 de julio de 2019). Recuperado de: <https://www.infobae.com/noticias/2019/07/19/avianca-argentina-presento-su-concurso-de-acreedores-ante-lajusticia/>

Banco de la Nación Argentina (s.f). <https://www.bna.com.ar>

Buenos Aires Ciudad (s.f). *¿Qué es el AMBA?* Unidad de Proyectos Especiales para el Área Metropolitana de Buenos Aires.  
<https://www.buenosaires.gob.ar/gobierno/unidades%20de%20proyectos%20especiales%20y%20puerto/que-es-amba>

Casa Rosada (s.f) [online] *Carta del Ministerio de Transporte – La Revolución de los Aviones*. República Argentina.

Comisión de Trabajo por la Reconstrucción de nuestra Identidad. (s.f). *Historia de Organismos Nacionales*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Ministerio de Obras Públicas.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2017). *Transporte aéreo como motor del desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe: retos y propuestas de política*. Recuperado de: [https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/43411/S1800006\\_es.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/43411/S1800006_es.pdf)

Dirección general de estadística y censos del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (17 de mayo de 2017). *Análisis del nivel de concentración económica en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en base a información fiscal. Año 2015*. (Archivo PDF) Buenos Aires Ciudad. [https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/wp-content/uploads/2017/05/ir\\_2017\\_1139.pdf](https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/wp-content/uploads/2017/05/ir_2017_1139.pdf)

Díaz, P. (21 de junio de 2020). [Opinión]: Las penas son de nosotros, las filiales son ajenas. *Aviacionline*. <https://www.aviacionline.com/2020/06/opinion-latam-argentina-las-penas-son-de-nosotros-las-filiales-son-ajenas/>

FB Líneas Aéreas (s.f). <https://flybondi.com>

*Flybondi prepara aterrizaje en Rosario*. (07 de marzo de 2019). Recuperado de: <https://airgways.com/2019/03/07/flybondi-prepara-aterrizaje-en-rosario/>

Gasalla, J (18 de septiembre de 2020). El BCRA sigue vendiendo dólares y las reservas llegaron al nivel más bajo de desde enero de 2017. *Infobae*. <https://www.infobae.com/economia/2020/09/18/el-bcra-sigue-vendiendo-dolares-y-las-reservas-llegaron-al-nivelmas-bajo-desde-enero-de-2017>

Giménez Mazó, E. (24 de octubre de 2018). Andes como la víctima de la misma apertura aerocomercial que la dejó crecer. *Aviacionline*. <https://www.aviacionline.com/2018/10/andes-como-victima-de-la-misma-apertura-aerocomercial-que-la-dejo-crecer/>

Giménez Mazó, E. (08 de octubre de 2019). Andes Líneas Aéreas atraviesa una nueva hora crítica. *Aviacionline*. <https://www.aviacionline.com/2019/10/andes-atraviesa-una-nueva-hora-critica/>

Giménez Mazó, E. (05 de noviembre de 2020). Flyest presenta pedido de quiebra y de suspensión de su certificado de operador aéreo. *Aviacionline*. <https://www.aviacionline.com/2020/11/flyest-presento-pedido-de-quiebra-y-de-suspension-de-su-certificado-de-operador-aereo/>

Gogorza, G. (2016). “*Causas del bajo nivel de desarrollo en el mercado aerocomercial doméstico en la Argentina*” (tesis de Maestría) Universidad Torcuato Di Tella, Departamento de Economía. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

Gómez, H (2017). “*Desafíos del modelo low cost para Sudamérica*”. Recuperado de <https://cedaeonline.com.ar/2017/11/13/desafios-del-modelo-low-cost-para-sudamerica/>

Guillo Dietrich (08 de febrero de 2019). *Un año del primer aeropuerto low cost de América Latina: El Palomar*.

*Jet SMART adquiere Norwegian Argentina.* (04 de diciembre de 2019). Recuperado de: [https://static.jetsmart.com/blob/documents/es-AR/20191204%20-%20JetSMARTacquiresNorwegian\(ESP\).pdf](https://static.jetsmart.com/blob/documents/es-AR/20191204%20-%20JetSMARTacquiresNorwegian(ESP).pdf)

Jet SMART Argentina (s.f). <https://www.jetsmart.com/ar/es/>

Klauss, N (2019). El Transporte Aéreo y el Turismo: socios estratégicos para el desarrollo argentino. Jornada de presentación del Observatorio de Transporte Aéreo y turismo. Buenos Aires, Argentina: Universidad Provincial de Ezeiza.

*LATAM Airlines Argentina informa el cese de sus operaciones por tiempo indeterminado.* (17 de junio de 2020). Recuperado de: <https://www.latamairlines.com/ar/es/prensa/comunicados/LATAM-Airlines-Argentina-informa-cese-de-operaciones-por-tiempo-indeterminado>

*La crisis y el avión les quitan más pasajeros a los ómnibus.* (20 de junio de 2019). Recuperado de: <https://www.rionegro.com.ar/la-crisis-y-el-avion-les-quitan-mas-pasajeros-a-los-omnibus-1015199/>

*La compañía aérea SOL Líneas Aéreas cesa definitivamente sus operaciones.* (15 de enero de 2016). Recuperado de: [https://www.hosteltur.com/114594\\_compania-sol-lineas-aereas-cesa-definitivamente-sus-operaciones.html](https://www.hosteltur.com/114594_compania-sol-lineas-aereas-cesa-definitivamente-sus-operaciones.html)

*La SEPI adjudica Aerolíneas Argentinas al grupo Marsans.* (03 de octubre de 2001). Recuperado de: [https://www.hosteltur.com/04981\\_sepi-adjudica-aerolineas-argentinas-al-grupo-marsans.html](https://www.hosteltur.com/04981_sepi-adjudica-aerolineas-argentinas-al-grupo-marsans.html)

*La Sociedad Estatal de Participaciones Industriales de España designará al comprador de Aerolíneas Argentinas antes del próximo viernes día 17.* . (13 de agosto de 2001). Recuperado de: [https://www.hosteltur.com/04004\\_sociedad-estatal-participaciones-industriales-espana-designara-al-comprador-aerolineas-argentinas-antes-proximo-viernes-dia-17.html](https://www.hosteltur.com/04004_sociedad-estatal-participaciones-industriales-espana-designara-al-comprador-aerolineas-argentinas-antes-proximo-viernes-dia-17.html)

Ministerio de Economía (s.f). *Informes Provinciales.* [argentina.gob.ar](http://argentina.gob.ar)  
<https://www.argentina.gob.ar/economia/politicaeconomica/informes-provinciales>

Ministerio de Transporte (14 de diciembre de 2020). *Situación del aeropuerto El Palomar*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

Ministerio de Transporte (s.f). *RAAC Vigentes*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

*Norwegian pide una prórroga a sus acreedores* (03 de septiembre de 2019). <https://www.reportur.com/argentina/2019/09/03/norwegian-pide-creedores-postergar-vencimiento-deuda/>

Organización Internacional de Aviación Civil. (2004). *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional*. Recuperado de [https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626\\_es.pdf](https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf)

Organización Mundial de la Salud. (05 de enero de 2020). *Cepa variante del SARS-CoV-2 asociada a visones – Dinamarca - China*. Recuperado de: <https://www.who.int/es/emergencias/disease-outbreak-news/item/2020-DON229>

Organización Panamericana de Salud. (30 de enero de 2020). *La OMS declara que el nuevo brote de coronavirus es una emergencia de salud pública de importancia internacional*. Recuperado de: <https://www.paho.org/es/noticias/30-1-2020-oms-declara-que-nuevo-brote-coronavirus-es-emergencia-salud-publica-importancia>

Organización Panamericana de Salud. (11 de marzo de 2020). *La OMS caracteriza a COVID-19 como una pandemia*. Recuperado de: <https://www.paho.org/es/noticias/11-3-2020-oms-caracteriza-covid-19-como-pandemia>

Secretaría de Política Económica (febrero 2018). *Informes de cadenas de valor. Turismo*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Ministerio de Hacienda.

Torres Cabrerros, D. (04 de febrero de 2020). Los trucos para comprar pasajes al extranjero sin el 30%. *La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/economia/impuesto-pais-los-trucos-comprar-pasajes-al-nid2330418>

Velázquez, J (19 de octubre de 2018). Andes Líneas Aéreas: “Con el ingreso de las low cost se ha fomentado una competencia ficticia”.

*Ámbito*.<https://www.ambito.com/edicion-impres/andes-lineas-aereas-con-el-ingreso-las-low-cost-se-ha-fomentado-una-competencia-ficticia-n4036924>



## OTRAS FUENTES CONSULTADAS

Código Aeronáutico [CA]. Ley 17285 de 1967. 17 de mayo de 1967 (Argentina).

Comunicación “A” 6770 [Banco Central de la República Argentina]. Exterior y cambios. Adecuaciones. 01 de septiembre de 2019.

Comunicación “A” 6815 [Banco Central de la República Argentina]. Exterior y cambios. Adecuaciones. 28 de octubre de 2019.

Decreto 26099 de 1950 [Poder Ejecutivo Nacional]. Crea la Empresa del Estado, Aerolíneas Argentinas. 20 de diciembre de 1950.

Decreto 1591 de 1989 [Poder Ejecutivo Nacional]. SOCIEDADES DEL ESTADO. Dispóngase la privatización parcial, con participación no estatal mayoritaria de Aerolíneas Argentinas. 03 de enero de 1990.

Decreto 1024 de 1990 [Poder Ejecutivo Nacional]. Sociedades del Estado. 01 de junio de 1990.

Decreto 2186 de 1992 [Poder Ejecutivo Nacional]. Transporte Aéreo – Aprobación de texto ordenado. 02 de diciembre de 1992.

Decreto 1654 de 2002 [Poder Ejecutivo Nacional]. Transporte Aero comercial, Declárese el Estado de Emergencia del Transporte Aero comercial que se desarrolla en todo el territorio de la Nación Argentina por operadores nacionales sujetos a la competencia de la Autoridad Nacional por el plazo de vigencia de la Ley N° 25.561. 06 de setiembre de 2002.

Decreto 1172 de 2003 [Poder Ejecutivo Nacional]. Acceso a la información pública. Reglamentos Generales – Su aprobación. 04 de diciembre de 2003.

Decreto 1012 de 2006 [Poder Ejecutivo Nacional]. Estado de Emergencia – Declárese continuidad. 08 de agosto de 2006.

Decreto 1770 de 2007 [Poder Ejecutivo Nacional]. Programa general de transferencia – Estructura organizativa. 03 de diciembre de 2013.

Decreto 13 de 2015 [Poder Ejecutivo Nacional]. Ley de Ministerios – Modificación. 11 de diciembre de 2015.

Decreto 294 de 2016 [Poder Ejecutivo Nacional]. Determinación de Tarifas Máximas – Suprímase. 03 de febrero de 2016.

Decreto 1092 de 2017. [Poder Ejecutivo Nacional]. Decreto 375/1997 – Modificación. 26 de diciembre de 2017.

Decreto 1107 de 2017 [Poder Ejecutivo Nacional]. Sobre la incorporación del Aeropuerto El Palomar al SNA. 28 de diciembre de 2017.

Decreto 7 de 2019 [Poder Ejecutivo Nacional]. Modificación Ley de Ministerios. 11 de diciembre de 2019.

Decreto 260 de 2020 [Poder Ejecutivo Nacional]. Emergencia Sanitaria. Coronavirus (COVID-19). Disposiciones. 13 de marzo de 2020.

Decreto 297 de 2020 [Poder Ejecutivo Nacional]. Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio. Coronavirus (COVID-19) – Disposiciones.

Decreto-Ley 12507 de 1956 [con fuerza de ley]. Política Nacional en Materia Aeronáutica. 12 de julio de 1956. D.O. No. 18193.

Decreto-Ley 1256 de 1957 [con fuerza de ley]. Empresas de Transporte Aéreo. 07 de febrero de 1957. D.O. No. 18333.

Decreto Reglamentario N° 99 de 2019 [Poder Ejecutivo Nacional]. Ley 27541 – Reglamentación. 20 de marzo de 2020.

Ley 19030 de 1971. Sobre las normas de aplicación para la prestación de servicios aerocomerciales. 27 de mayo de 1971. D.O. No. 22183.

Ley 23969 de 1989. Reforma del Estado, Emergencia Administrativa. 23 de agosto de 1989. D.O. No. 26702.

Ley 25561 de 2002. Emergencia Pública y Reforma del Régimen Cambiario. 07 de enero de 2002. D.O. No. 29810.

Ley 26466 de 2008. Sobre la declaración de utilidad pública y expropiación de las Acciones de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. y de sus empresas controladas. 24 de diciembre de 2008. D.O. No. 31559.

Ley 27541 de 2019. Ley de Solidaridad Social y Reactivación Productiva. 23 de diciembre de 2019. D.O. No. 34268.

Resolución 275 de 1987 [Secretaría de Transporte]. Tarifas, Explotadores de servicios regulares de transporte aéreo - Autorización. 28 de junio de 1988.

Resolución 1532 de 1998 [Ministerio de Economía Obras y Servicios públicos]. Por la cual se aprueban las condiciones generales del transporte aéreo. 10 de diciembre de 1998.

Resolución 47 de 2001 [Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte]. Transporte Aéreo, Tarifas de Referencia - Aprobación. 19 de enero de 2001.

Resolución 35 de 2002 [Ministerio de la Producción]. Tarifas, Servicios Aéreos Regulares Internos. 06 de noviembre de 2002.

Resolución 341 de 2005 [Secretaría de Transporte]. Sobre AERO 2000 S.A., Concesión para explotar servicios aéreos internos e internacionales. 01 de junio de 2005.

Resolución 804 de 2006 [Secretaría de Transporte]. Sobre LAN ARGENTINA S.A., Concesión para explotar servicios aéreos internos e internacionales. 28 de septiembre de 2006.

Resolución 257 de 2008 [Secretaría de Transporte]. Sobre la actualización de las tarifas clase económica de los servicios aerocomerciales regulares domésticos de pasajeros. 14 de abril de 2008.

Resolución 315 de 2008 [Secretaría de Transporte]. Sobre la actualización de las tarifas clase económica de los servicios aerocomerciales regulares domésticos de pasajeros. 20 de mayo de 2008.

Resolución 227 de 2009 [Secretaría de Transporte]. Sobre la actualización de las tarifas clase económica de los servicios aerocomerciales regulares domésticos de pasajeros. 17 de noviembre de 2009.

Resolución 118 de 2010 [Secretaría de Transporte]. Sobre la actualización de las tarifas clase económica de los servicios aerocomerciales regulares domésticos de pasajeros. 09 de junio de 2010.

Resolución 210 de 2010. [Secretaría de Transporte]. Sobre la actualización de las tarifas clase económica de los servicios aerocomerciales regulares domésticos de pasajeros. 14 de octubre de 2010.

Resolución 64 de 2011 [Secretaría de Transporte]. Sobre la actualización de las tarifas clase económica de los servicios aerocomerciales regulares domésticos de pasajeros. 30 de marzo de 2010.

Resolución 112 de 2011 [Secretaría de Transporte]. Sobre la actualización de las tarifas clase económica de los servicios aerocomerciales regulares domésticos de pasajeros. 27 de mayo de 2011.

Resolución 137 de 2011 [Secretaría de Transporte]. Sobre la prórroga de concesión de ciertas rutas a Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. 06 de julio de 2011.

Resolución 138 de 2011 [Secretaría de Transporte]. Sobre la prórroga de concesión de ciertas rutas a Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. 12 de julio de 2011.

Resolución 139 de 2011 [Secretaría de Transporte]. Sobre la prórroga de concesión de ciertas rutas a Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. 12 de julio de 2011.

Resolución 140 de 2011 [Secretaría de Transporte]. Sobre la prórroga de concesión de ciertas rutas a Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. 06 de julio de 2011.

Resolución 142 de 2011 [Secretaría de Transporte]. Sobre la prórroga de concesión de ciertas rutas a Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. 20 de julio de 2011.

Resolución 23 de 2012 [Secretaría de Transporte]. Sobre cambios y actualización de las tarifas clase económica de los servicios aerocomerciales regulares domésticos de pasajeros. 10 de febrero de 2012.

Resolución 49 de 2012 [Secretaría de Transporte]. Sobre la actualización de las tarifas clase económica de los servicios aerocomerciales regulares domésticos de pasajeros. 04 de junio de 2012.

Resolución 778 de 2012 [Secretaría de Transporte] Sobre la actualización de las tarifas clase económica de los servicios aerocomerciales regulares domésticos de pasajeros. 21 de noviembre de 2012.

Resolución 783 de 2012 [Secretaría de Transporte]. Sobre la prórroga de concesión de ciertas rutas a Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. 03 de diciembre de 2012.

Resolución 211 de 2013 [Administración Nacional de Aviación Civil]. Sobre el acuerdo de código compartido entre Aerolíneas Argentinas S.A., Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. y SOL Líneas Aéreas S.A. 16 de abril de 2013

Resolución 265 de 2013 [Secretaría de Transporte]. Sobre la actualización de las tarifas clase económica de los servicios aerocomerciales regulares domésticos de pasajeros. 08 de mayo de 2013.

Resolución 1595 de 2013 [Secretaría de Transporte]. Sobre la actualización de las tarifas clase económica de los servicios aerocomerciales regulares domésticos de pasajeros. 27 de diciembre de 2013.

Resolución 358 de 2014 [Secretaría de Transporte]. Sobre la actualización de las tarifas clase económica de los servicios aerocomerciales regulares domésticos de pasajeros. 30 de abril de 2014.

Resolución 457 de 2014 [Secretaría de Transporte]. Sobre la prórroga de concesión de ciertas rutas a Aerolíneas Argentinas S.A. 05 de junio de 2014.

Resolución 834 de 2014 [Secretaría de Transporte]. Sobre la actualización de las tarifas clase económica de los servicios aerocomerciales regulares domésticos de pasajeros. 15 de agosto de 2014.

Resolución 1654 de 2014. [Secretaría de Transporte]. Sobre la actualización de las tarifas clase económica de los servicios aerocomerciales regulares domésticos de pasajeros. 22 de diciembre de 2014.

Resolución E 485 de 2016 [Ministerio de Transporte]. Sobre el Régimen de Audiencia Pública en el transporte aéreo. 01 de diciembre de 2016.

Resolución E 136 de 2017 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se otorga la concesión de determinadas rutas aéreas a la empresa American Jet Sociedad Anónima. 17 de marzo de 2017.

Resolución E 137 de 2017 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se otorga la concesión de determinadas rutas aéreas a la empresa Alas del Sur Líneas Aéreas Sociedad Anónima. 17 de marzo de 2017.

Resolución E 138 de 2017 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se otorga la concesión de determinadas rutas aéreas a la empresa Andes Líneas Aéreas Sociedad Anónima. 17 de marzo de 2017.

Resolución E 280 de 2017 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se otorga la concesión de determinadas rutas aéreas a la empresa Avian Líneas Aéreas Sociedad Anónima. 11 de mayo de 2017.

Resolución E 408 de 2017 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se otorga la concesión de determinadas rutas aéreas a la empresa FB Líneas Aéreas Sociedad Anónima. 29 de junio de 2017.

Resolución E 476 de 2017 [Ministerio de Transporte]. Servicios Aéreos Regulares Regionales desde o hacia el Aeroparque “Jorge Newbery”. 10 de julio de 2017.

Resolución E 1288 de 2017 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se otorga la concesión de determinadas rutas aéreas a la empresa Norwegian Air Argentina Sociedad Anónima. 11 de diciembre de 2017.

Resolución E 1302 de 2017 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se define el plazo máximo para obtener el Certificado de Explotados de Servicios Aerocomerciales. 14 de diciembre de 2017.

Resolución 244 de 2018 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se otorga la concesión de determinadas rutas aéreas a la empresa Grupo LASA S.R.L. 21 de marzo de 2018.

Resolución 373 de 2018 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se otorga la concesión de determinadas rutas aéreas a la empresa Avian Líneas Aéreas Sociedad Anónima. 03 de mayo de 2018.

Resolución 656 de 2018 [Ministerio de Transporte]. Explotadores de Servicios Regulares de Transporte Aéreo Interno – Autorización. 31 de julio de 2018.

Resolución 864 de 2018 [Administración Nacional de Aviación Civil]. Por el cual se habilita el Aeropuerto El Palomar como aeropuerto internacional. 13 de noviembre de 2018.

Resolución 1083 de 2018 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se otorga la concesión de determinadas rutas aéreas a la empresa Avian Líneas Aéreas Sociedad Anónima. 12 de diciembre de 2018.

Resolución 1087 de 2018 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se otorga la concesión de determinadas rutas aéreas a la empresa FB Líneas Aéreas Sociedad Anónima. 13 de diciembre de 2018.

Resolución 1102 de 2018 [Secretaría de Transporte]. Sobre la prórroga de concesión de ciertas rutas a Aerolíneas Argentinas S.A. 19 de diciembre de 2018.

Resolución 1110 de 2018 [Secretaría de Transporte]. Sobre la prórroga de concesión de ciertas rutas a Aerolíneas Argentinas S.A. 20 de diciembre de 2018.

Resolución 5 de 2019 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se otorga la concesión de determinadas rutas aéreas a la empresa Jet SMART Airlines Sociedad Anónima. 07 de enero de 2019.

Resolución 11 de 2019 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se otorga la concesión de determinadas rutas aéreas a la empresa Andes Líneas Aéreas Sociedad Anónima. 09 de enero de 2019.

Resolución 330 de 2019 [Secretaría de Transporte]. Sobre la prórroga de concesión de ciertas rutas a Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. 20 de diciembre de 2018.

Resolución 586 de 2019 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se prorroga la concesión de determinadas rutas a la empresa LAN Argentina Sociedad Anónima. 26 de septiembre de 2019.

Resolución 727 de 2019 [Administración Nacional de Aviación Civil]. Por el cual se modifica la Resolución 1532 de 1998. 14 de noviembre de 2019.

Resolución 64 de 2020 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se establece la suspensión temporal de los servicios de transporte aéreo comercial regular y aviación general entre otros. 18 de marzo de 2020.

Resolución 71 de 2020 [Ministerio de Transporte]. Esquemas para prestación de servicios. 20 de marzo de 2020.

Resolución 73 de 2020 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se modifica la Resolución 71/2020.

Resolución 100 de 2020 [Administración Nacional de Aviación Civil]. Dispensa restricción impuesta por el Decreto N° 260/2020. 17 de marzo de 2020.

Resolución 143 de 2020 [Administración Nacional de Aviación Civil]. Sobre la limitación de comercialización de vuelos a aquellos debidamente autorizados. 27 de abril de 2020.

Resolución 144 de 2020 [Administración Nacional de Aviación Civil]. Sobre la reprogramación de operaciones aerocomerciales. 27 de abril de 2020.

Resolución 221 de 2020 [Ministerio de Transporte]. Resolución N° 64/2020 – Modificación. 15 de octubre de 2020.

Resolución 465 de 2020 [Ministerio de Turismo y Deportes]. Régimen de incentivos a la preventa de servicios turísticos nacionales. 14 de octubre de 2020.



Resolución General 3210 de 2011 [Administración Federal de Ingresos Públicos]. Sobre la creación del programa de Consulta de Operaciones Cambiarias. 31 de octubre de 2011.

Resolución General 3819 de 2015 [Administración Federal de Ingresos Públicos]. Impuestos a las Ganancias y sobre los bienes personales. Régimen de percepción y adelanto de impuesto. Su implementación. 17 de diciembre de 2015.

Resolución General 4815 de 2020 [Administración Federal de Ingresos Públicos]. Impuesto a las Ganancias. Impuesto sobre los Bienes Personales. Régimen de percepción. Su implementación. 16 de septiembre de 2020.

## ANEXO 1: Entrevista a Gustavo Cebreiro

A continuación, se adjunta la entrevista realizada en el mes de abril del año 2021 al Señor Gustavo Cebreiro, quien fue Director de Proyectos (2005-2006), Director Financiero (2006-2011), Director de Mantenimiento y Financiero (2011 y 2014), y Gerente General (2014-2017) de la aerolínea SOL Líneas Aéreas S.A., Director Ejecutivo (2017-2018), Gerente Comercial (2018-2020) y Gerente de Servicios y Coordinador de Áreas (2018-2020) de la aerolínea Flyest Líneas Aéreas S.A. La entrevista, consistió en la confección de un cuestionario de once preguntas y, a posterior, el envío del mismo al entrevistado en un documento de Microsoft Office Word a los fines de que pueda responderlo a su tiempo.

En las siguientes líneas, se presentan las preguntas con sus respectivas respuestas:

**1- La primera pregunta que quiero hacerle es: ¿Cómo se encuentra compuesta la estructura de costos de una aerolínea? (pregunta subsidiaria ¿Qué valor porcentual del total de los costos le corresponde a cada componente?)**

La composición de los costos de una compañía aérea depende del modelo elegido (Propio, tercerizado, regional, doméstico, internacional, bajo costo, etc.), del plan de rutas, de la base de operaciones, cantidad / tipo de aeronaves, y otras definiciones que la empresa define al momento de la explotación.

Cada empresa determina su estructura de costos, definida en costos directos, indirectos, fijos y variables. Para una rápida interpretación de la estructura de costos aplicada al modelo que la empresa elija la estructura de costos elegida sería una agrupación entre costos fijos y variables, siendo los costos fijos los que la empresa tiene vuela o no y los variables los costos que la empresa tiene si vuela.

Los centros presupuestarios más importantes directos e indirectos de los costos fijos son: Leasing, seguros, alquileres, capacitación (simuladores, cursos recurrentes, etc.), licencias, suscripciones de manuales, uniformes, equipamientos, bienes y útiles, impuestos, gastos generales, etc.

Los costos variables los podemos agrupar en: costos variables por ciclo, por block Hour/ flighthour, por pasajero, por kilómetro.

En base a lo definido anteriormente, a modo de ejemplo, una empresa regional con base en aeroparque, con operaciones propias, con rutas mixtas regionales y domésticas, con 4 aeronaves ATR operativas y una quinta aeronave de Back Up, con un Load Factor del 80% un ejemplo sería:

Operation Days	Días	30
Aircraft	ud	4
Back Up	ud	1
Block Hour - Regular Flights	hrs	1042
Block Hour - Charters	hrs	64
Kilometers	km	364.894
Fuel Oil	ltr	620.815
Cycles	ud	530
Load Factor	%	1
Average Fare	usd	149
Seats	ud	37.100
Passengers	ud	29.680

Variable Cost - Cycle	usd	33,6%	53,8%
Variable Cost - Kilometer	usd	5,0%	
Variable Cost - Passenger	usd	5,8%	
Variable Cost - Block Hour	usd	30,2%	
Variable Cost - Fuel Oil	usd	25,4%	
<b>Total - Cost Variable</b>	<b>usd</b>	<b>100,0%</b>	

Monthly Salary	usd	23%	46,2%
Fixed Cost without Salary	usd	77%	
<b>Total - Fixed Cost</b>	<b>usd</b>	<b>100,0%</b>	

Salary	Quantity %	Salary %
Directory	1,9%	2,6%
Administration	0,9%	1,6%
Human Resources	0,9%	1,6%
Comercial	0,9%	2,1%
Safety Operational	1,4%	2,5%
Airport	13,6%	10,2%
Maintenance	8,9%	13,6%
Operation	69,5%	62,4%
IT - Systems	1,9%	3,3%

<b>100%</b>	<b>100%</b>
-------------	-------------



**2- Partiendo de la premisa de que la industria del transporte aéreo se encuentra dolarizada ¿Cuál es el porcentaje de costos en moneda extranjera (dólares) y costos en moneda nacional?**

Una respuesta resumida y dependiendo del modelo de negocio elegido por la empresa el 80% de los costos se encuentran dolarizados directamente, y el 20% que es en pesos se encuentra alcanzado por las variaciones de la inflación o los tarifarios de los proveedores están ajustados al valor del dólar.

Para definir estas variaciones desde Agosto del 2013 a Junio del 2019 en base a los datos del BCRA y el Ministerio de Trabajo, la variación del dólar fue del 63,6%, la inflación (IPC) del 53,5%, mientras que el incremento salarial fue del 48,3%. De esta manera la variación absoluta máxima entre los costos dolarizados y pesificados es solo del 12% aproximadamente.



El gráfico también es claro con respecto a las expectativas de inflación: se enfría el dólar para que no suban los precios, luego se devalúa porque la moneda estadounidense quedó atrasada y se vuelve a disparar el IPC.

**3- En esta pregunta lo invito a hablar en términos porcentuales, nominales o ambos: ¿A lo largo de los años que operó Sol/Flyest dentro de la década 2010 cuáles fueron los costos que más aumentaron y a qué factor se debieron?**

SOL Líneas Aéreas, comenzó a operar el año 2005, en el año 2016 dejó de operar y en el año 2017 reinició las operaciones como FLYEST Líneas Aéreas. Esta aclaración se realiza dado que las variables consultadas fueron variando de acuerdo con las circunstancias económicas y políticas del país, además de circunstancias por eventuales (Ejemplo, ingesta de motores, incidentes, etc.), y que el modelo de negocio no llegó a consolidarse para lograr una estabilidad sostenida.

En el periodo 2005 – 2010, las variables económicas estaban amesetadas lo que le permitió a la empresa incrementar su flota, incorporando más destinos y frecuencias, lo que hizo mejorar la distribución de los costos fijos y la ecuación del costo por hora de vuelo, con la incorporación de aeronaves a su flota (3 SAAB340 A, 3 SAAB340 B, y 2 aeronaves SAAB340 B que no lograron importarse).

En el periodo 2011 – 2015, la variable salarios es la que posee una variación mayor con respecto a las otras variables de inflación y tipo de cambio. No solo fue la variable salarios la que afectó la economía de los costos. En este periodo no existió un acompañamiento en el incremento tarifario que era regulado por el Estado, con lo cual

si bien el mercado podía absorber el incremento el Estado no lo permitía. Adicionalmente la empresa tuvo una variación en la participación de los costos fijos y variables al tener que desprogramar 2 aeronaves siniestradas. Sumado a una pérdida de participación de mercado a manos de Aerolíneas Argentinas que incorporar a su flota los E190 incrementando frecuencias y operando las mismas rutas de SOL Líneas Aéreas.

En el año 2015, con la firma del “Acuerdo de cooperación” firmado con Aerolíneas Argentinas, el cual obligaba un cambio de flota de SAAB340 a CRJ200, hizo que las variaciones de tipo de costos se vean afectada por la desafectación de las aeronaves SAAB340 y la incorporación de la flota CRJ200.

El cambio de política por el cambio de gobierno y la cancelación del convenio con ARSA, encontró a SOL SA líneas Aéreas en medio del cambio de flota, con una inversión realizada, costos fijos que no se podían distribuir para la actividad acordada con ARSA lo que provoco el cese de operaciones en Enero del 2016.

Durante el año 2016, la empresa trabajo en una reestructuración, y una recertificación, luego de la cual es vendida y su razón social cambia de FLYEST Líneas Aéreas, iniciando las operaciones a principio del 2017 con un modelo de vuelos no regulares (charters) donde la distribución de costos era muy diferente a la de una operación regular donde el costo fijo es muy bajo y el costo variable era muy alto al tercerizarse casi todos los costos.

A partir del 2018 se incorpora una nueva aeronave, se mejora la ecuación económica y se incorpora a Santa Fe como una operación regular. La pandemia lo encuentra a FLYEST en medio del desarrollo de su nuevo modelo de negocio, lo que sus nuevos dueños deciden presentarse en quiebra.

**4- Entendiendo que la respuesta a la siguiente pregunta varía por cada modelo de aeronave como así también con el modelo de negocio de aerolínea ¿a partir de qué porcentaje de ocupación de un vuelo puede afirmarse que se cubren los costos?**

Está claro que el punto de break-even depende del modelo de negocio, cantidad de aeronaves, rutas, tarifas aplicadas, etc. El promedio de la industria estimado para el break-even es del 65%.

El porcentaje de break even siempre depende del modelo, del mercado y de las condiciones estructurales de cada empresa. Lo más importante es tener una actividad que permita distribuir los costos fijos para poder llegar a un equilibrio. El incremento de la actividad se logra con la incorporación adecuada de aeronaves, en un plan de negocios que asegure un aporte a los costos fijos luego de cubrir los costos variables.

**5- La siguiente pregunta conlleva dos preguntas relacionadas. Aquí hago un paréntesis y le aclaro que podemos hablar de costos por día, por semana por mes o año. La primera pregunta es ¿Cuáles son los costos de tener una aeronave parada sin poder volar? Y la segunda es ¿cuáles son los costos de volver a esa aeronave operativa?**

Es una pregunta muy amplia, ya que depende de las condiciones contractuales y de las negociaciones que el operador aéreo pueda realizar con el lessor. Hay contratos que pueden tener una participación del leasing variable muy alta y otros no tanto. Las condiciones generales de un contrato tipo de leasing, los costos más importantes de mantener una aeronave sin volar son, el leasing, el alquiler de hangares, los costos de mantenimiento de preservación, y el seguro de hangares.

El costo de volver a la aeronave en servicio es mínimo si la aeronave se encuentra preservada en el periodo de inactividad, a cuyo costo hay que adicionarle las inspecciones por tiempo, ADs que le corresponda y que no se hayan realizado en periodo de inactividad. En definitiva va a depender del estado técnico de la aeronave.

**6- Respecto a la integración de una nueva aeronave a la flota ya sea para ampliarla o modernizarla ¿Podría describirnos el proceso de adquisición de una aeronave/flota mediante leasing?**

El proceso se inicia con la evaluación del tipo de avión ideal para el modelo de negocio a desarrollar, donde las variables a analizar se reducen determinar el costo por asiento comparativo entre las distintas aeronaves y la efectividad técnica.

Una vez tomada la decisión del tipo de aeronave, comienza la búsqueda de la aeronave más adecuada técnicamente y que cumpla con los requerimientos normados en la Argentina para su matriculación y aeronavegabilidad. En el análisis técnico es importante tener en cuenta la vida útil de todos los componentes de la aeronave, plan de

mantenimiento, cantidad de horas disponibles de los componentes más importantes de la aeronave (motores, hélices, tren de aterrizajes) y el cumplimiento de las ADs.

La próxima etapa es la negociación del contrato de leasing el cual debe cumplir con lo normado por el Art42 del Código Aeronáutico, donde las reservas de mantenimiento es la sección más importante a tener en cuenta después del valor mensual del leasing. Es importante que el contrato defina claramente cada pago, dado que la afectación impositiva es alta y diferente según su objetivo. La renta del leasing tiene la carga impositiva alta, de la misma manera los intereses que el contrato incluya. Es importante definir las reservas de mantenimiento como un adelanto para el servicio de mantenimiento de la aeronave, para reducir el impacto impositivo, y no como parte de la renta. Es importante poder firmar el contrato en un país donde exista un acuerdo de no doble imposición, que reduciría como mínimo un 17% de la carga impositiva en los pagos afectados.

La carga impositiva y el seguro de la aeronave se ve afectada por el tipo de contrato que se requiere para el cumplimiento del Art42 del Código Aeronáutico antes mencionado ya no solo se incluye las cuotas de leasing, reservas de mantenimiento, interés, sino que también el valor de la opción de compra que por lo general es el valor de mercado de la aeronave, duplicando los valores para el cálculo de los impuestos.

Otro punto a tener en cuenta es la contratación de los seguros que por lo general el lessor exige en el contrato del leasing y en muchos casos superan las exigencias normativas para la afectación de la aeronave al servicio público. La cobertura del seguro se ve afectada por la necesidad que la Ley en la Argentina obliga a la intervención de una compañía de seguros local que opera como fronting de los reaseguradores extranjeros.

En un cálculo rápido el costo del seguro se cálculo en base al 3,9% del valor de la aeronave mas la carga impositiva local (Ej. IVA, IIBB, etc.).

**7- Como en toda aerolínea deben realizarse los pagos del combustible, los lubricantes, los repuestos, los servicios de rampa, las tasas, los impuestos y demás costos. Quisiera conocer si puede prorrogarse el pago de alguno o algunos de los costos y de ser afirmativa la respuesta ¿Cuánto tiempo pueden prorrogarse?**



No existe un diferimiento de pagos que no derive en una situación legal incomoda donde se considere una retención indebida de fondos públicos en el caso de impuestos/tasas. El caso de proveedores del estado o privados, un diferimiento de pago más prolongado que una cuenta corriente (Ej. 30 días) esta recargada con intereses por mora, o perdidas de bonificaciones y la pérdida de confianza del proveedor.

Como definición, en la industria aerocomercial en la Argentina no existe la posibilidad de prorrogarse los pagos sin tener un costo de recargo o una dificultad legal, principalmente por las variaciones en la cotización del dólar e inflación.

**8- A lo largo de la década de 2010, ¿la aerolínea Sol o Flyest firmaron acuerdos (como puede ser los acuerdos de código compartido) con otras aerolíneas, con alguna entidad pública o con actores privados? (en caso de ser afirmativa la respuesta ¿Cuán importante resultan esos acuerdos a la hora de costear los costos?)**

SOL líneas Aéreas firmo un acuerdo de código compartido, interlineal y de prorrateo con Aerolíneas Argentinas/Austral. Para la firma del acuerdo SOL Líneas Aéreas, tuvo que certificar como una compañía IOSA. La certificación IOSA implico que SOL debió adecuar su estructura y procesos de una gran empresa lo que afecto sus costos fijos, además de obligarse a un pago de usd60.000 cada dos años, periodo que dura la certificación IOSA.

Otros temas que SOL tuvo que tener en cuenta fue la adecuación de sus canales de comercialización y que los canales sean compatibles. Este proceso implicaba una diferencia por costo de distribución de USD 4,5 por pasajero transportado cuando la venta de ticket se realizaba a través del acuerdo de code-share. Otro costo que se debía tener en cuenta es el costo del 15% de comisión que ARSA cobraba por la venta de pasajes a través de su canal.

**9- Respecto a la estructura tarifaria aplicable a los vuelos de cabotaje, sabemos que la misma es regulada por el Estado Nacional. ¿Cómo fue por un lado, el desarrollo o crecimiento de la aerolínea en los años donde se encontraban vigentes las Tarifas de Referencia y Máximas y por otro cómo fue tras la eliminación primero de la Tarifa Máxima y luego de la eliminación parcial de la Tarifa de Referencia?**

El Estado fijaba una tarifa de referencia en base a la distancia y el área del destino. En base a la tarifa de referencia se fijaba la tarifa mínima y máxima. Lamentablemente la actualización de la tarifa siempre era posterior al incremento de los costos que nunca se tenían en cuenta para la determinación de la tarifa de referencia. Tampoco se tenía en cuenta que el costo por asiento en las distancias cortas es mucho más alto que las rutas de distancias mayores. En definitiva, el revenue aplicado siempre era sobre la franja superior entre la tarifa de referencia y la tarifa máxima. Al ser las tarifas no remunerativas, en muchas ocasiones las empresas debían soportar las pérdidas que implicaba la demora en la actualización de las tarifas de referencia.

Con la desregulación tarifaria, se produjo otro efecto no deseado, que se origina por la falta de control del Estado del cumplimiento de la aplicación de una tarifa no remunerativa y predatorias por parte de nuevos operadores aéreos que se incorporaron al mercado a partir del año 2019 con el objetivo de comprar mercado y desplazar a otros operadores aéreos a fuerza de tarifas que no cubrían los costos.

A mi entender debe haber una intervención de todos los organismos del Estado para no repetir los mismos errores y lograr una distribución en la explotación comercial adecuada y un control de la políticas tarifarias que permita el desarrollo sustentable de la industria, para que el usuario se ve beneficiado con las ofertas un servicio variado y protegido de políticas monopólicas.

**10- ¿Qué balance puede hacer del mercado comercial en los años que operó Sol/Flyest?**

El mercado operado por SOL/Flyest, salvo por un periodo de 45 días al año de temporada de verano (Enero/Febrero) y de invierno (Julio/Agosto), el tráfico corporativo (Agropecuario, Minero y Petrolero) era siempre estable.

La participación en el mercado de SOL fue variando a medida que ARSA decidía operar la misma ruta. Lamentablemente la participación de ARSA en los mercados que SOL operaba no implicó un incremento de demanda.

Parte del balance fue expresado en la pregunta anterior.

**11- Por último, ¿Le gustaría sumar algo más o desarrollar algo que le resulte importante respecto a los costos de la industria?**

Si bien los impuestos contablemente no se consideran como costos, la imposibilidad de poder utilizar los saldos técnicos de IVA y los saldos de libre disponibilidad hace que su aplicación termine siendo un valor irrecuperable pudiéndose considerar los mismos como un valor que afecta el cash Flow.

Es evidente que lo más importante en la Argentina es desarrollar un plan de negocios que sea flexible teniendo en cuenta la gran variación de los costos que se ven influenciados por muchas variables no controladas por el operador aéreo. Determinar el tipo de aeronave más adecuado al modelo de negocio a desarrollar, para no equivocarse y operar una aeronave que no sea eficiente en el plan de rutas explotadas.

A mi entender el modelo de negocio debe incluir un mix de ingresos en rutas internacionales y domésticas que le permita mitigar las variaciones que puedan existir por el tipo de cambio/inflación. El plan de rutas debe ser complementario y debe aportar un valor agregado a otros modelos de negocios existentes o desarrollarse donde exista una demanda insatisfecha.

## ANEXO 2: DICTÁMENES DE LA JATA DE LA AUDIENCIA PÚBLICA 218

### PEDIDO V: ALAS DEL SUR

1. Córdoba - Buenos Aires - Rosario y viceversa.
2. Córdoba - Buenos Aires – Trelew - Puerto Madryn - San Carlos de Bariloche – Neuquén – Calafate - Ushuaia y viceversa.
3. Córdoba – Buenos Aires – Villa Gesell – Mar del Plata – Bahía Blanca – Trelew – Comodoro Rivadavia – Río Gallegos – Río Grande – Ushuaia y viceversa.
4. Córdoba – Buenos Aires – Neuquén – San Martín de los Andes – Esquel y viceversa.
5. Córdoba – Buenos Aires – Río Cuarto – San Luís – Mendoza - San Miguel de Tucumán – Salta – San Salvador de Jujuy y viceversa.
6. Córdoba – Mendoza – Neuquén – Trelew – Comodoro Rivadavia – Río Gallegos – Río Grande y viceversa.
7. Córdoba – Buenos Aires – Mendoza – San Rafael – san Juan – La Rioja - San Fernando del Valle de Catamarca – Santiago del Estero y viceversa.
8. Córdoba – Buenos Aires – Bahía Blanca – Santa Rosa – Viedma y viceversa.
9. Córdoba – Buenos Aires – Santa Fe – Posadas –Puerto Iguazú y viceversa.
10. Salta – Puerto Iguazú – El Calafate – San Carlos de Bariloche – Córdoba y viceversa.
11. Córdoba – Buenos Aires – Corrientes – Resistencia – Formosa y viceversa.
12. Salta – san Salvador de Jujuy – San Fernando del Valle de Catamarca – San Juan – Mendoza – Córdoba – Neuquén - Perito Moreno y viceversa.
13. Córdoba – Salta – Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
14. Córdoba – Buenos Aires – Rosario – Porto Alegre (República Federativa del Brasil) – San Pablo (República Federativa del Brasil) – Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
15. Córdoba – Buenos Aires – Rosario Lima (República del Perú) – Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.

16. Córdoba – Buenos Aires – Rosario – Asunción (República del Paraguay) – Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
17. Córdoba – Buenos Aires – Rosario – Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
18. Córdoba – Buenos Aires – Rosario – Santiago de Chile (República de Chile) – Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
19. Córdoba – Buenos Aires – Rosario – Montevideo (República Oriental del Uruguay) – Punta del Este (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
20. Córdoba – Buenos Aires – Los Ángeles (Estados Unidos de América) – Shangai (República Popular China) y viceversa.
21. Córdoba – Buenos Aires – Barcelona (Reino de España) – Roma (República Italiana) y viceversa.

#### PEDIDO IV: AMERICAN JET S.A.

1. Neuquén – Comodoro Rivadavia – Río Gallegos – El Calafate – Río Grande – Ushuaia y viceversa.
2. Neuquén – Comodoro Rivadavia – Islas Malvinas y viceversa.
3. Neuquén – Temuco (República de Chile) – Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
4. Neuquén – Comodoro Rivadavia – Río Gallegos – Punta Arenas (República de Chile) y viceversa.
5. Neuquén – Malargüe – Mendoza – San Miguel de Tucumán – Salta – Tarija (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
6. Neuquén – Córdoba – San Miguel de Tucumán – Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
7. Neuquén – Córdoba – Resistencia – Asunción (República del Paraguay)
8. Neuquén – Rosario – Puerto Iguazú y viceversa.
9. Neuquén – Rosario – Buenos Aires – Punta del Este (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
10. Neuquén – Bahía Blanca – Mar del Plata – Buenos Aires y viceversa.
11. Neuquén – Córdoba – Rosario – Porto Alegre (República Federativa del Brasil) y viceversa.

12. Neuquén – Santa Rosa – Buenos Aires y viceversa.
13. Neuquén – San Carlos de Bariloche – El Calafate – Ushuaia y viceversa.

PEDIDO V: ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A.

1. Buenos Aires – Rosario – Resistencia – Posadas – Puerto Iguazú y viceversa.
2. Buenos Aires – San Miguel de Tucumán – Santiago del Estero – Salta – San Salvador de Jujuy y viceversa.
3. Buenos Aires – Córdoba – Mendoza – Neuquén – San Carlos de Bariloche y viceversa.
4. Buenos Aires – Puerto Madryn – Comodoro Rivadavia – El Calafate – Ushuaia y viceversa.
5. Buenos Aires – Córdoba – Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
6. Buenos Aires – Córdoba – Lima (República del Perú) y viceversa.
7. Buenos Aires – Córdoba – San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa.

PEDIDO VI: AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.

1. Buenos Aires – Santa Fe – Buenos Aires.
2. Buenos Aires – Rosario – Buenos Aires.
3. Buenos Aires – Puerto Madryn – Buenos Aires.
4. Buenos Aires – Viedma – Puerto Madryn – Buenos Aires.
5. Buenos Aires – Mar del Plata – Buenos Aires.
6. Buenos Aires – Puerto Madryn – Comodoro Rivadavia – Puerto Madryn – Buenos Aires.
7. Buenos Aires – Montevideo (República Oriental del Uruguay) – Buenos Aires.
8. Buenos Aires – San Luís – Río Cuarto – Buenos Aires.
9. Buenos Aires – Santa Rosa – Buenos Aires.
10. Buenos Aires – Bahía Blanca – Buenos Aires.
11. Buenos Aires – Concordia – Paso de los Libres – Buenos Aires.
12. Buenos Aires – Concordia – Paraná – Buenos Aires.

13. Buenos Aires – Porto Alegre (República Federativa del Brasil) – Buenos Aires.
14. Buenos Aires – Sunchales – Reconquista – Sunchales – Buenos Aires.
15. Buenos Aires – Tandil - Buenos Aires.
16. Buenos Aires – Sunchales – Villa María – Buenos Aires.

PEDIDO VII: FB LÍNEAS AÉREAS S.A.

1. Buenos Aires - Puerto Iguazú y viceversa.
2. Buenos Aires - Córdoba (Provincia De Córdoba) y viceversa.
3. Buenos Aires - San Carlos de Bariloche y viceversa.
4. Buenos Aires - Mendoza y viceversa.
5. Buenos Aires - Salta y viceversa.
6. Buenos Aires - Neuquén y viceversa.
7. Buenos Aires - San Miguel de Tucumán y viceversa.
8. Buenos Aires - Ushuaia y viceversa.
9. Buenos Aires - El Calafate y viceversa.
10. Buenos Aires - Comodoro Rivadavia y viceversa.
11. Buenos Aires - Resistencia y viceversa.
12. Buenos Aires - Río Gallegos y viceversa.
13. Buenos Aires - San Juan y viceversa.
14. Buenos Aires - Posadas y viceversa.
15. Buenos Aires - San Salvador de Jujuy y viceversa.
16. Buenos Aires - Mar del Plata y viceversa.
17. Buenos Aires - Santa Fe y viceversa.
18. Buenos Aires - Formosa y viceversa.
19. Buenos Aires - San Martín de los Andes y viceversa.
20. Buenos Aires - Santiago del Estero y viceversa.
21. Buenos Aires - La Rioja y viceversa.
22. Buenos Aires - Esquel y viceversa.
23. Buenos Aires - Trelew y viceversa.
24. Buenos Aires - San Fernando del Valle de Catamarca y viceversa.
25. Buenos Aires - Bahía Blanca y viceversa.
26. Buenos Aires - Paraná y viceversa.

27. Buenos Aires - San Luis y viceversa.
28. Buenos Aires - San Rafael y viceversa.
29. Buenos Aires - Corrientes y viceversa.
30. Buenos Aires - Malargüe y viceversa.
31. Buenos Aires - Viedma y viceversa.
32. Buenos Aires - Santa Rosa y viceversa.
33. Córdoba - Mendoza y viceversa.
34. Córdoba - San Carlos de Bariloche y viceversa.
35. Córdoba - El Calafate y viceversa.
36. Córdoba - Comodoro Rivadavia y viceversa.
37. Córdoba - Puerto Iguazú y viceversa.
38. Rosario - Comodoro Rivadavia y viceversa.
39. Rosario - Neuquén y viceversa.;
40. Salta - San Carlos de Bariloche y viceversa.
41. Mendoza - Puerto Iguazú y viceversa.
42. Mendoza - San Carlos de Bariloche y viceversa.
43. Mendoza - Comodoro Rivadavia y viceversa.
44. Buenos Aires (República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa.
45. Buenos Aires (República Argentina) - Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
46. Buenos Aires (República Argentina) - Salvador de Bahía (República Federativa del Brasil) y viceversa.
47. Buenos Aires (República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa.
48. Buenos Aires (República Argentina) - Porto Alegre (República Federativa del Brasil) y viceversa.
49. Buenos Aires (República Argentina) - Recife (República Federativa del Brasil) y viceversa.
50. Buenos Aires (República Argentina) - Curitiba (República Federativa del Brasil) y viceversa.
51. Buenos Aires (República Argentina) - Fortaleza (República Federativa del Brasil) y viceversa.



52. Buenos Aires (República Argentina) - Natal (República Federativa del Brasil) y viceversa.
53. Buenos Aires (República Argentina) - Porto Seguro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
54. Buenos Aires (República Argentina) - Brasilia (República Federativa del Brasil) y viceversa.
55. Buenos Aires (República Argentina) - Belo Horizonte (República Federativa del Brasil) y viceversa.
56. Buenos Aires (República Argentina) - Maceió (República Federativa del Brasil) y viceversa.
57. Buenos Aires (República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
58. Buenos Aires (República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) y viceversa.
59. Buenos Aires (República Argentina) - Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
60. Buenos Aires (República Argentina) - Bogotá (República de Colombia) y viceversa.
61. Buenos Aires (República Argentina) - Cartagena de Indias (República de Colombia) y viceversa.
62. Buenos Aires (República Argentina) - Quito (República del Ecuador) y viceversa.
63. Buenos Aires (República Argentina) - Guayaquil (República del Ecuador) y viceversa.
64. Buenos Aires (República Argentina) - Cuzco (República del Perú) y viceversa.
65. Buenos Aires (República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
66. Buenos Aires (República Argentina) - Punta del Este (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
67. Buenos Aires (República Argentina) - Caracas (República Bolivariana de Venezuela) y viceversa.
68. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.

69. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
70. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa.
71. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Salvador de Bahía (República Federativa del Brasil) y viceversa.
72. San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa.
73. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
74. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa.
75. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
76. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa.
77. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
78. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
79. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
80. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa.
81. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa.
82. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Curitiba (República Federativa del Brasil) y viceversa.
83. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
84. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Porto Alegre (República Federativa del Brasil) y viceversa.
85. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.

No se aprobaron las siguientes rutas:

1. Buenos Aires – Río Grande y viceversa.
2. Buenos Aires – Puerto Madryn y viceversa.
3. Buenos Aires – Rosario y viceversa.
4. Córdoba – Rosario y viceversa.
5. Córdoba – Salta y viceversa.
6. Córdoba – Neuquén y viceversa.
7. Rosario – Mendoza y viceversa.
8. Rosario - Salta y viceversa.
9. Rosario – San Carlos de Bariloche y viceversa.
10. Rosario - El Calafate y viceversa.
11. Rosario – Puerto Iguazú y viceversa.
12. Salta - Mendoza y viceversa.
13. Salta – Puerto Iguazú y viceversa.
14. Buenos Aires - Lima y viceversa.

Las rutas 1, 2 y 3 no se otorgaron por motivo de encontrarse en aquel entonces con un coeficiente de ocupación inferior al 55%.

La ruta número 4 no se otorgó por motivo de ya haberse concesionado dicha ruta a otro operador.

La ruta número 5 no se otorgó por considerarse satisfecha la demanda en dicha ruta con los servicios regulares de aquel entonces.

La ruta número 6 no se otorgó por encontrarse la ruta en desarrollo.

Las rutas número 7, 8, 9, 10 y 11 no se otorgaron por motivo de encontrarse los mercados en consolidación en aquel entonces.

Las rutas número 12 y 13 no se otorgaron por motivo de concurrencia de operadores.

La ruta número 14 no se otorgó por encontrarse explotada por cinco operadores.

## **ANEXO 3: DICTÁMENES JATA DE LA AUDIENCIA PÚBLICA 219**

### **PEDIDO IX: NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A.**

1. Buenos Aires – Bahía Blanca y viceversa.
2. Buenos Aires – San Carlos de Bariloche y viceversa.
3. Buenos Aires – Catamarca y viceversa.
4. Buenos Aires – Comodoro Rivadavia y viceversa.
5. Buenos Aires – Córdoba y viceversa.
6. Buenos Aires – Corrientes y viceversa.
7. Buenos Aires – El Calafate y viceversa.
8. Buenos Aires – Esquel y viceversa.
9. Buenos Aires – Formosa y viceversa.
10. Buenos Aires – San Salvador de Jujuy y viceversa.
11. Buenos Aires – La Rioja y viceversa.
12. Buenos Aires – Mar del Plata y viceversa.
13. Buenos Aires – Mendoza y viceversa.
14. Buenos Aires – Neuquén y viceversa.
15. Buenos Aires – Paraná y viceversa.
16. Buenos Aires – Posadas y viceversa.
17. Buenos Aires – Puerto Iguazú y viceversa.
18. Buenos Aires – Puerto Madryn y viceversa.
19. Buenos Aires – Resistencia y viceversa.
20. Buenos Aires – Río Cuarto y viceversa.
21. Buenos Aires – Río Gallegos y viceversa.
22. Buenos Aires – Río Grande y viceversa.
23. Buenos Aires – Salta y viceversa.
24. Buenos Aires – San Juan y viceversa.
25. Buenos Aires – San Luis y viceversa.
26. Buenos Aires – San Martín de los Andes y viceversa.
27. Buenos Aires – San Rafael y viceversa.

28. Buenos Aires – Santa Fe y viceversa.
29. Buenos Aires – Santa Rosa y viceversa.
30. Buenos Aires – Santiago del Estero y viceversa.
31. Buenos Aires – Trelew y viceversa.
32. Buenos Aires – San Miguel de Tucumán y viceversa.
33. Buenos Aires – Ushuaia y viceversa.
34. Buenos Aires – Viedma y viceversa.
35. Córdoba – Comodoro Rivadavia y viceversa.
36. Córdoba – San Salvador de Jujuy y viceversa.
37. Córdoba – Mar del Plata y viceversa.
38. Córdoba – Mendoza y viceversa.
39. Córdoba – Neuquén y viceversa.
40. Córdoba – Posadas y viceversa
41. Córdoba – Puerto Iguazú y viceversa.
42. Córdoba – Resistencia y viceversa.
43. Córdoba – Salta y viceversa.
44. Córdoba – San Juan y viceversa.
45. Córdoba – San Luis y viceversa.
46. Córdoba – Santa Fe y viceversa.
47. Córdoba – San Miguel de Tucumán y viceversa.
48. Córdoba – Ushuaia y viceversa;
49. Mendoza – Comodoro Rivadavia y viceversa.
50. Mendoza – San Salvador de Jujuy y viceversa;
51. Mendoza – Neuquén y viceversa.
52. Mendoza – Rosario y viceversa.
53. Mendoza – Salta y viceversa.
54. Mendoza – San Miguel de Tucumán y viceversa.
55. Rosario – El Calafate y viceversa.
56. Rosario – Puerto Iguazú y viceversa.
57. Rosario – San Rafael y viceversa.
58. Salta – Comodoro Rivadavia y viceversa.
59. Salta – Puerto Iguazú y viceversa.
60. Salta – Rosario y viceversa.
61. Salta – San Juan y viceversa.

62. Salta – San Miguel de Tucumán y viceversa.
63. San Carlos de Bariloche – El Calafate y viceversa.
64. San Carlos de Bariloche – Neuquén y viceversa.
65. San Carlos de Bariloche – Rosario y viceversa.
66. Comodoro Rivadavia – Neuquén y viceversa
67. El Calafate – Puerto Iguazú y viceversa.
68. El Calafate – Ushuaia y viceversa.
69. Mar del Plata – Tucumán y viceversa.
70. San Rafael – Santa Rosa y viceversa.
71. Santa Rosa – Viedma y viceversa.
72. Trelew – Ushuaia y viceversa.
73. Buenos Aires – Asunción (República del Paraguay) y viceversa.
74. Buenos Aires (República Argentina) – Barcelona (Reino de España) y viceversa.
75. Buenos Aires (República Argentina) – Belo Horizonte (República Federativa del Brasil) y viceversa.
76. Buenos Aires (República Argentina) – Bogotá (República de Colombia) y viceversa.
77. Buenos Aires (República Argentina) – Brasilia (República Federativa del Brasil) y viceversa.
78. Buenos Aires (República Argentina) – Cancún (Estados Unidos Mexicanos) y viceversa.
79. Buenos Aires (República Argentina) – Ciudad del Cabo (República de Sudáfrica) y viceversa.
80. Buenos Aires (República Argentina) – Caracas (República Bolivariana de Venezuela) y viceversa.
81. Buenos Aires (República Argentina) – Cartagena de Indias (República de Colombia) y viceversa.
82. Buenos Aires (República Argentina) – Chicago (Estados Unidos de América) y viceversa.
83. Buenos Aires (República Argentina) – Cochabamba (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
84. Buenos Aires (República Argentina) – Copenhague (Reino de Dinamarca) y viceversa.

85. Buenos Aires (República Argentina) – Curitiba (República Federativa del Brasil) y viceversa.
86. Buenos Aires (República Argentina) – Dallas (Estados Unidos de América) y viceversa.
87. Buenos Aires (República Argentina) – Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa.
88. Buenos Aires (República Argentina) – Fort De France (República Francesa) y viceversa.
89. Buenos Aires (República Argentina) – Fortaleza (República Federativa del Brasil) y viceversa.
90. Buenos Aires (República Argentina) – Guayaquil (República del Ecuador) y viceversa.
91. Buenos Aires (República Argentina) – La Habana (República de Cuba) y viceversa.
92. Buenos Aires (República Argentina) – Honolulu (Estados Unidos de América) y viceversa.
93. Buenos Aires (República Argentina) – Estambul (República de Turquía) y viceversa.
94. Buenos Aires (República Argentina) – Johannesburgo (República de Sudáfrica) y viceversa.
95. Buenos Aires (República Argentina) – Kiev (Ucrania) y viceversa.
96. Buenos Aires (República Argentina) – La Paz (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
97. Buenos Aires (República Argentina) – Lima (República del Perú) y viceversa.
98. Buenos Aires (República Argentina) – Londres (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) y viceversa.
99. Buenos Aires (República Argentina) – Los Ángeles (Estados Unidos de América) y viceversa.
100. Buenos Aires (República Argentina) – Maceió (República Federativa del Brasil) y viceversa.
101. Buenos Aires (República Argentina) – Madrid (Reino de España) y viceversa.
102. Buenos Aires (República Argentina) – Málaga (Reino de España) y viceversa.
103. Buenos Aires (República Argentina) – Maldonado (República Oriental del Uruguay) y viceversa.

104. Buenos Aires (República Argentina) – México (Estados Unidos Mexicanos) y viceversa.
105. Buenos Aires (República Argentina) – Miami/Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
106. Buenos Aires (República Argentina) – Milán (República Italiana) y viceversa.
107. Buenos Aires (República Argentina) – Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
108. Buenos Aires (República Argentina) – Moscú (Federación de Rusia) y viceversa.
109. Buenos Aires (República Argentina) – Natal (República Federativa del Brasil) y viceversa.
110. Buenos Aires (República Argentina) – Nueva York (Estados Unidos de América) y viceversa.
111. Buenos Aires (República Argentina) – Orlando (Estados Unidos de América) y viceversa.
112. Buenos Aires (República Argentina) – Oslo (Reino de Noruega) y viceversa.
113. Buenos Aires (República Argentina) – Papeete (Tahití – República Francesa) y viceversa.
114. Buenos Aires (República Argentina) – París (República Francesa) y viceversa.
115. Buenos Aires (República Argentina) – Perth (Australia) y viceversa.
116. Buenos Aires (República Argentina) – Pointe À Pitre (República Francesa) y viceversa.
117. Buenos Aires (República Argentina) – Porto Alegre (República Federativa del Brasil) y viceversa.
118. Buenos Aires (República Argentina) – Porto Seguro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
119. Buenos Aires (República Argentina) – Praga (República Checa) y viceversa;
120. Buenos Aires (República Argentina) – Punta Cana (República Dominicana) y viceversa.
121. Buenos Aires (República Argentina) – Quito (República del Ecuador) y viceversa.
122. Buenos Aires (República Argentina) – Recife (República Federativa del Brasil) y viceversa.
123. Buenos Aires (República Argentina) – Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa.



124. Buenos Aires (República Argentina) – Roma (República Italiana) y viceversa.
125. Buenos Aires (República Argentina) – Salvador (República Federativa del Brasil) y viceversa.
126. Buenos Aires (República Argentina) – San Francisco (Estados Unidos de América) y viceversa.
127. Buenos Aires (República Argentina) – San José de Costa Rica (República de Costa Rica) y viceversa.
128. Buenos Aires (República Argentina) – Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
129. Buenos Aires (República Argentina) – Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
130. Buenos Aires (República Argentina) – San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa.
131. Buenos Aires (República Argentina) – Estocolmo (Reino de Suecia) y viceversa.
132. Buenos Aires (República Argentina) – Sydney (Australia) y viceversa.
133. Buenos Aires (República Argentina) – Tel Aviv (Estado de Israel) y viceversa.
134. Buenos Aires (República Argentina) – Washington (Estados Unidos de América) y viceversa.
135. Buenos Aires (República Argentina) – Zúrich (Confederación Suiza) y viceversa.
136. Córdoba (Provincia de Córdoba – República Argentina) – Barcelona (Reino de España) y viceversa.
137. Córdoba (Provincia de Córdoba – República Argentina) – Cancún (Estados Unidos Mexicanos) y viceversa.
138. Córdoba (Provincia de Córdoba – República Argentina) – Fort de France (República Francesa) y viceversa.
139. Córdoba (Provincia de Córdoba – República Argentina) – La Habana (República de Cuba) y viceversa.
140. Córdoba (Provincia de Córdoba – República Argentina) – Lima (República del Perú) y viceversa.
141. Córdoba (Provincia de Córdoba – República Argentina) – Madrid (Reino de España) y viceversa.
142. Córdoba (Provincia de Córdoba – República Argentina) – Miami/Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.

143. Córdoba (Provincia de Córdoba – República Argentina) – Pointe Á Pitre (República Francesa) y viceversa.
144. Córdoba (Provincia de Córdoba – República Argentina) – Punta Cana (República Dominicana) y viceversa.
145. Córdoba (Provincia de Córdoba – República Argentina) – Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
146. Córdoba (Provincia de Córdoba – República Argentina) – Salvador (República Federativa del Brasil) y viceversa.
147. Córdoba (Provincia de Córdoba – República Argentina) – Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
148. Córdoba (Provincia de Córdoba – República Argentina) – San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa.
149. Mendoza (Provincia de Mendoza – República Argentina) – Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
150. Mendoza (Provincia de Mendoza – República Argentina) – Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
151. Mendoza (Provincia de Mendoza – República Argentina) – San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa.
152. Rosario (Provincia de Santa Fe – República Argentina) – Miami/Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.

Por motivo de tratarse de rutas operadas en aquel entonces con un coeficiente de ocupación inferior al 55%, no se aprobaron las siguientes rutas:

1. Córdoba – San Carlos de Bariloche y viceversa.
2. Córdoba – El Calafate y viceversa.
3. Córdoba – Rosario y viceversa.

#### PEDIDO V: GRUPO LASA S.R.L.

1. Comodoro Rivadavia – Río Gallegos – El Calafate – Río Grande – Ushuaia y viceversa.

2. Comodoro Rivadavia – Esquel – San Carlos De Bariloche – Neuquén – Viedma – Trelew – Comodoro Rivadavia y viceversa.
3. Comodoro Rivadavia – Trelew – Mar Del Plata y viceversa.
4. Neuquén (República Argentina) – Temuco (República De Chile) – Neuquén (República Argentina) – Bahía Blanca (República Argentina) – Mar Del Plata (República Argentina) y viceversa.
5. Neuquén (República Argentina) – San Carlos De Bariloche (República Argentina) – Puerto Montt (República De Chile) – San Carlos De Bariloche (República Argentina) – Neuquén (República Argentina) – Santa Rosa (República Argentina) – Mar Del Plata (República Argentina) y viceversa.

#### PEDIDO II: AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.

1. Buenos Aires – General Pico – Santa Rosa – Buenos Aires.
2. Buenos Aires – Bolívar – Olavarría – Buenos Aires.
3. Buenos Aires – San Luis – Villa Mercedes – Buenos Aires.
4. Buenos Aires – Necochea – Tandil – Buenos Aires.
5. Córdoba – Mendoza – Córdoba.
6. Córdoba – Villa Mercedes – San Luis – Córdoba.
7. Córdoba – Santa Fe – Córdoba.
8. San Miguel de Tucumán – Rosario – San Miguel de Tucumán.
9. Buenos Aires – Puerto Iguazú – Buenos Aires.
10. Buenos Aires – San Miguel de Tucumán – Buenos Aires.
11. Buenos Aires – San Carlos de Bariloche – Buenos Aires.
12. Buenos Aires – Comodoro Rivadavia – Buenos Aires.
13. Córdoba – San Miguel de Tucumán – Córdoba.
14. Córdoba – Salta – Córdoba.
15. Córdoba – Termas de Río Hondo – Santiago del Estero – Córdoba.
16. Córdoba – Mendoza – San Juan – Córdoba.
17. Córdoba – Corrientes – Formosa – Córdoba.
18. Córdoba – Posadas – Puerto Iguazú– Córdoba.
19. Buenos Aires – Presidencia Roque Sáenz Peña – Reconquista – Buenos Aires.
20. Buenos Aires – Concordia – Puerto Iguazú – Concordia – Buenos Aires.

21. Buenos Aires – Tandil – Tres Arroyos – Buenos Aires.
22. Buenos Aires – Marcos Juárez – Villa De María Del Río Seco – Buenos Aires.
23. Buenos Aires – Perito Moreno – Buenos Aires.
24. Buenos Aires – Puerto San Julián – Buenos Aires.
25. San Miguel de Tucumán (República Argentina) – Resistencia (República Argentina) – Puerto Iguazú (República Argentina) – Florianópolis (República Federativa del Brasil) – Puerto Iguazú (República Argentina) – Resistencia (República Argentina) – San Miguel de Tucumán (República Argentina).
26. San Miguel de Tucumán (República Argentina) – Salta (República Argentina) – Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) – Salta (República Argentina) – San Miguel de Tucumán (República Argentina).
27. Buenos Aires (República Argentina) – Florianópolis (República Federativa del Brasil) – Buenos Aires (República Argentina).
28. Buenos Aires (República Argentina) – San Pablo (República Federativa del Brasil) – Buenos Aires (República Argentina).
29. Buenos Aires (República Argentina) – Lima (República del Perú) – Buenos Aires (República Argentina);
30. Buenos Aires (República Argentina) – Santiago de Chile – (República de Chile) – Buenos Aires (República Argentina).
31. Buenos Aires (República Argentina) – Cuzco (República del Perú) – Buenos Aires (República Argentina).
32. Buenos Aires (República Argentina) – Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) – Buenos Aires (República Argentina).
33. San Miguel de Tucumán (República Argentina) – Lima (República del Perú) – San Miguel de Tucumán (República Argentina).
34. San Miguel de Tucumán (República Argentina) – Iquique (República de Chile) – Lima (República del Perú) – Iquique (República de Chile) – San Miguel de Tucumán (República Argentina).
35. Buenos Aires (República Argentina) – Bogotá (República de Colombia) – Buenos Aires (República Argentina);
36. Córdoba (República Argentina) – Bogotá (República de Colombia) – Córdoba (República Argentina)
37. Córdoba (República Argentina) – Lima (República del Perú) – Córdoba (República Argentina).

No se aprobó la ruta Córdoba – Rosario y viceversa por motivo de encontrarse operada con un coeficiente de ocupación inferior al 55% en aquel entonces.

## **ANEXO 4: DICTÁMENES DE LA JATA DE LA AUDIENCIA PÚBLICA 221**

PEDIDO I: ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A.

- 1) Buenos Aires - Termas de Río Hondo y viceversa.
- 2) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 3) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 4) Buenos Aires (República Argentina) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 5) Buenos Aires (República Argentina) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 6) Córdoba (República Argentina) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 7) Córdoba (República Argentina) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 8) San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 9) San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 10) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) y viceversa.
- 11) Buenos Aires (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) y viceversa.
- 12) Córdoba (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) y viceversa.
- 13) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 14) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 15) Buenos Aires (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.

- 16) Buenos Aires (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 17) Córdoba (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 18) Córdoba (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 19) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 20) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 21) Buenos Aires (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 22) Buenos Aires (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 23) Córdoba (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 24) Córdoba (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 25) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - La Romana (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 26) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - La Romana (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 27) Buenos Aires (República Argentina) - La Romana (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 28) Buenos Aires (República Argentina) - La Romana (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 29) Córdoba (República Argentina) - La Romana (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 30) Córdoba (República Argentina) - La Romana (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 31) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - Cancún (Estados Unidos Mexicanos) y viceversa.
- 32) Buenos Aires (República Argentina) - Cancún (Estados Unidos Mexicanos) y viceversa.

- 33) Córdoba (República Argentina) - Cancún (Estados Unidos Mexicanos) y viceversa.
- 34) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - Aruba (Reino de los Países Bajos) y viceversa.
- 35) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - Cartagena de Indias (República de Colombia) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 36) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - Cartagena de Indias (República de Colombia) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 37) Buenos Aires (República Argentina) - Cartagena de Indias (República de Colombia) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 38) Buenos Aires (República Argentina) - Cartagena de Indias (República de Colombia) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 39) Córdoba (República Argentina) - Cartagena de Indias (República de Colombia) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 40) Córdoba (República Argentina) - Cartagena de Indias (República de Colombia) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 41) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 42) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 43) Buenos Aires (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 44) Buenos Aires (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 45) Córdoba (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Fort Lauderdale (Estados Unidos De América) y viceversa.
- 46) Córdoba (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 47) Mendoza (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 48) Mendoza (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.



- 49) San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Manaos (República Federativa del Brasil) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 50) San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Manaos (República Federativa del Brasil) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 51) Mendoza (República Argentina) - San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) y viceversa.
- 52) Mendoza (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) y viceversa.
- 53) San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) y viceversa.
- 54) Mendoza (República Argentina) - San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 55) Mendoza (República Argentina) - San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 56) Mendoza (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 57) Mendoza (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 58) San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.;
- 59) San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 60) Mendoza (República Argentina) - San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 61) Mendoza (República Argentina) - San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 62) Mendoza (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 63) Mendoza (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 64) San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.

- 65) San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 66) Mendoza (República Argentina) - San Miguel de Tucumán (República Argentina) - La Romana (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 67) Mendoza (República Argentina) - San Miguel de Tucumán (República Argentina) - La Romana (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 68) Mendoza (República Argentina) - La Romana (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 69) Mendoza (República Argentina) - La Romana (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 70) San Miguel de Tucumán (República Argentina) - La Romana (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 71) San Miguel de Tucumán (República Argentina) - La Romana (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 72) Mendoza (República Argentina) - San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Cancún (Estados Unidos Mexicanos) y viceversa.
- 73) Mendoza (República Argentina) - San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Aruba (Reino de los Países Bajos) y viceversa.
- 74) Mendoza (República Argentina) - San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Cartagena de Indias (República de Colombia) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 75) Mendoza (República Argentina) - San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Cartagena de Indias (República de Colombia) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 76) Mendoza (República Argentina) - San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 77) Mendoza (República Argentina) - San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 78) Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.

- 79) Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 80) Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 81) Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.;
- 82) Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) y viceversa.;
- 83) Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 84) Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 85) Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 86) Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 87) Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - La Romana (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 88) Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - La Romana (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 89) Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (Provincia de Jujuy - República Argentina) - Cozumel (Estados Unidos Mexicanos) y viceversa.
- 90) Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Aruba (Reino de los Países Bajos) y viceversa.
- 91) Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Cartagena de Indias (República de Colombia) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 92) Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Cartagena de Indias (República de Colombia) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.

- 93) Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 94) Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 95) Rosario (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 96) Rosario (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 97) Rosario (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) y viceversa.
- 98) Rosario (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 99) Rosario (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 100) Rosario (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 101) Rosario (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 102) Rosario (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - La Romana (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 103) Rosario (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - La Romana (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 104) Rosario (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Cancún (Estados Unidos Mexicanos) y viceversa.
- 105) Rosario (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Aruba (Reino de los Países Bajos) y viceversa.
- 106) Rosario (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Cartagena de Indias (República de Colombia) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 107) Rosario (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Cartagena de Indias (República de Colombia) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.

- 108) Rosario (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 109) Rosario (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 110) Santa Fe (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 111) Santa Fe (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 112) Santa Fe (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) y viceversa.
- 113) Santa Fe (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 114) Santa Fe (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 115) Santa Fe (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 116) Santa Fe (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 117) Santa Fe (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - La Romana (República Dominicana) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 118) Santa Fe (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - La Romana (República Dominicana) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 119) Santa Fe (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Cancún (Estados Unidos Mexicanos) y viceversa.
- 120) Santa Fe (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Aruba (Reino de los Países Bajos) y viceversa.
- 121) Santa Fe (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Cartagena de Indias (República de Colombia) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 122) Santa Fe (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Cartagena de Indias (República de Colombia) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.

- 123) Santa Fe (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 124) Santa Fe (República Argentina) - Resistencia (República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 125) Buenos Aires (República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) y viceversa.
- 126) Buenos Aires (República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 127) Buenos Aires (República Argentina) - Punta del Este (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 128) Buenos Aires (República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 129) Buenos Aires (República Argentina) - Rio de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 130) Buenos Aires (República Argentina) - Salvador de Bahía (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 131) Buenos Aires (República Argentina) - Porto Seguro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 132) Buenos Aires (República Argentina) - Maceió (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 133) Buenos Aires (República Argentina) - Natal (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 134) Buenos Aires (República Argentina) - Recife (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 135) Buenos Aires (República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 136) Buenos Aires (República Argentina) - Cabo Frío (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 137) Buenos Aires (República Argentina) - Fortaleza (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 138) Córdoba (República Argentina) - Salvador De Bahía (República Federativa del Brasil) y viceversa.

- 139) Córdoba (República Argentina) - Porto Seguro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 140) Córdoba (República Argentina) - Maceió (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 141) Córdoba (República Argentina) - Natal (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 142) Córdoba (República Argentina) - Recife (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 143) Córdoba (República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 144) Córdoba (República Argentina) - Cabo Frío (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 145) Córdoba (República Argentina) - Fortaleza (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 146) Córdoba (República Argentina) - Foz do Iguazú (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 147) Mendoza (República Argentina) - Salvador de Bahía (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 148) Mendoza (República Argentina) - Porto Seguro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 149) Mendoza (República Argentina) - Maceió (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 150) Mendoza (República Argentina) - Natal (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 151) Mendoza (República Argentina) - Recife (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 152) Mendoza (República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 153) Mendoza (República Argentina) - Cabo Frío (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 154) Mendoza (República Argentina) - Fortaleza (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 155) Mendoza (República Argentina) - Foz do Iguazú (República Federativa del Brasil) y viceversa.

- 156) San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Salvador de Bahía (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 157) San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Porto Seguro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 158) San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Maceió (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 159) San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Natal (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 160) San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Recife (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 161) San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 162) San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Cabo Frío (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 163) San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Fortaleza (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 164) San Miguel de Tucumán (República Argentina) - Foz Do Iguazú (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 165) Rosario (República Argentina) - Salvador de Bahía (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 166) Rosario (República Argentina) - Porto Seguro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 167) Rosario (República Argentina) - Maceió (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 168) Rosario (República Argentina) - Natal (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 169) Rosario (República Argentina) - Recife (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 170) Rosario (República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 171) Rosario (República Argentina) - Cabo Frío (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 172) Rosario (República Argentina) - Fortaleza (República Federativa del Brasil) y viceversa.



- 173) Rosario (República Argentina) - Foz do Iguazú (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 174) Resistencia (República Argentina) - Salvador de Bahía (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 175) Resistencia (República Argentina) - Porto Seguro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 176) Resistencia (República Argentina) - Maceió (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 177) Resistencia (República Argentina) - Natal (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 178) Resistencia (República Argentina) - Recife (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 179) Resistencia (República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 180) Resistencia (República Argentina) - Cabo Frío (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 181) Resistencia (República Argentina) - Fortaleza (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 182) Resistencia (República Argentina) - Foz do Iguazú (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 183) San Carlos de Bariloche (República Argentina) - Foz do Iguazú (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 184) San Carlos de Bariloche (República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 185) San Carlos de Bariloche (República Argentina) - Rio de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 186) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 187) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - Miami (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 188) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - Orlando (Estados Unidos de América) y viceversa.
- 189) Córdoba (República Argentina) - Orlando (Estados Unidos de América) y viceversa.

190) Buenos Aires (República Argentina) - Orlando (Estados Unidos de América) y viceversa.

191) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Samaná (República Dominicana) y viceversa.

192) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) y viceversa.

193) Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Punta Cana (República Dominicana) y viceversa.

194) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - La Habana (República de Cuba) y viceversa.

195) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Varadero (República de Cuba) y viceversa.

196) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Porlamar (República Bolivariana de Venezuela) y viceversa.

197) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Cartagena de Indias (República de Colombia) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.

198) Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Aruba (Reino de los Países Bajos) - Fort Lauderdale (Estados Unidos de América) y viceversa.

199) Buenos Aires (República Argentina) - Lima (República del Perú) y viceversa.

## PEDIDO II: AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.

1. Bahía Blanca (República Argentina) - Mar Del Plata (República Argentina) - Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) - Neuquén (República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) - San Carlos de Bariloche (República Argentina) - Comodoro Rivadavia (República Argentina) - El Calafate (República Argentina) - Río Gallegos

(República Argentina) - Río Grande (República Argentina) - Ushuaia (República Argentina) y viceversa.

2. Mar del Plata (República Argentina) – Buenos Aires (República Argentina) - Rosario (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) - Punta del Este (República Oriental del Uruguay) - Foz Do Iguazú (República Federativa del Brasil) - Porto Alegre (República Federativa del Brasil) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) - San Pablo (República Federativa del Brasil) - Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) - Brasilia (República Federativa del Brasil) - Salvador de Bahía (República Federativa del Brasil) y viceversa.

3. Buenos Aires (República Argentina) - Rosario (República Argentina) - Reconquista (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) – San Miguel de Tucumán (República Argentina) – Salta (República Argentina) - San Salvador de Jujuy (República Argentina) - Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) - Foz Do Iguazú (República Federativa del Brasil) - San Pablo (República Federativa del Brasil) - Lima (República del Perú) - Bogotá (República de Colombia) - Miami (Estados Unidos de América) - Nueva York (Estados Unidos de América) y viceversa.

4. Buenos Aires (República Argentina) - Neuquén (República Argentina) - Mendoza (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - Corrientes (República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) - San Pablo (República Federativa del Brasil) - Lima (República del Perú) - Bogotá (República de Colombia) - Miami (Estados Unidos de América) - Nueva York (Estados Unidos de América) y viceversa.

5. Neuquén (República Argentina) - Buenos Aires (República Argentina) - Rosario (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) – San Juan (República Argentina) - Mendoza (República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) - San Pablo (República Federativa del Brasil) - Lima (República del Perú) - Bogotá (República de Colombia) - Miami (Estados Unidos de América) - Nueva York (Estados Unidos de América) y viceversa.

6. Buenos Aires (República Argentina) - Córdoba (República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) – Mendoza (República Argentina) - La Rioja (República Argentina) - Catamarca (República Argentina) - Salta (República Argentina) – Resistencia (República Argentina) - Puerto Iguazú (República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa.

PEDIDO VI: FB LÍNEAS AÉREAS S.A.

- 1) Bahía Blanca – Córdoba y viceversa.
- 2) Bahía Blanca - Rosario y viceversa.
- 3) Bahía Blanca – San Carlos de Bariloche y viceversa.
- 4) San Carlos de Bariloche - Corrientes y viceversa.
- 5) San Carlos de Bariloche – San Salvador de Jujuy y viceversa.
- 6) San Carlos de Bariloche – Mar del Plata y viceversa.
- 7) San Carlos de Bariloche – Neuquén y viceversa.
- 8) Corrientes - Córdoba y viceversa.
- 9) Córdoba - Esquel y viceversa.
- 10) Córdoba - Formosa y viceversa.
- 11) Córdoba - San Salvador de Jujuy y viceversa.
- 12) Córdoba - La Plata y viceversa.
- 13) Córdoba – Mar del Plata y viceversa.
- 14) Córdoba - Neuquén y viceversa.
- 15) Córdoba - Posadas y viceversa.
- 16) Córdoba - Resistencia y viceversa.
- 17) Córdoba - Rosario y viceversa.
- 18) Córdoba – Salta y viceversa.
- 19) Córdoba – San Luís y viceversa.
- 20) Córdoba – Trelew y viceversa.
- 21) San Martín de los Andes -Rosario y viceversa.
- 22) Buenos Aires -Reconquista y viceversa.
- 23) Buenos Aires – Río Cuarto y viceversa.
- 24) Buenos Aires – Río Grande y viceversa.
- 25) Buenos Aires –Termas de Río Hondo y viceversa.
- 26) El Calafate -Mendoza y viceversa.
- 27) Puerto Iguazú - Neuquén y viceversa.
- 28) Puerto Iguazú - Resistencia y viceversa.
- 29) Puerto Iguazú - Salta y viceversa.
- 30) San Salvador de Jujuy - Mendoza y viceversa.

- 31) San Salvador de Jujuy - Neuquén y viceversa.
- 32) San Salvador de Jujuy – San Miguel de Tucumán y viceversa.
- 33) San Luís - Rosario y viceversa.
- 34) Mar del Plata - Rosario y viceversa.
- 35) Mendoza - Neuquén y viceversa.
- 36) Mendoza - Rosario y viceversa.
- 37) Mendoza - Trelew y viceversa.
- 38) Neuquén - Ushuaia y viceversa.
- 39) Bahía Blanca – Puerto Iguazú y viceversa.
- 40) Bahía Blanca – El Calafate y viceversa.
- 41) Bahía Blanca - Mendoza y viceversa.
- 42) Bahía Blanca - Neuquén y viceversa.
- 43) Bahía Blanca - Río Grande y viceversa.
- 44) Bahía Blanca - Salta y viceversa.
- 45) Bahía Blanca - San Miguel de Tucumán y viceversa.
- 46) Bahía Blanca - Ushuaia y viceversa.
- 47) San Carlos de Bariloche - Puerto Iguazú y viceversa.
- 48) San Carlos de Bariloche - Comodoro Rivadavia y viceversa.
- 49) San Carlos de Bariloche - El Calafate y viceversa.
- 50) San Carlos de Bariloche - Paraná y viceversa.
- 51) San Carlos de Bariloche - Posadas y viceversa.
- 52) San Carlos de Bariloche - Rosario y viceversa.
- 53) San Carlos de Bariloche - Santa Fe y viceversa.
- 54) San Carlos de Bariloche - San Miguel de Tucumán y viceversa.
- 55) San Carlos de Bariloche - Ushuaia y viceversa.
- 56) San Carlos de Bariloche - Viedma y viceversa.
- 57) Corrientes - Puerto Iguazú y viceversa.
- 58) Corrientes - San Salvador de Jujuy y viceversa.
- 59) Corrientes - Mar del Plata y viceversa.
- 60) Corrientes - Mendoza y viceversa.
- 61) Corrientes - Neuquén y viceversa.
- 62) Corrientes - Rosario y viceversa.
- 63) Corrientes - Salta y viceversa.
- 64) Corrientes - Ushuaia y viceversa.

- 65) Córdoba - Puerto Madryn y viceversa.
- 66) Córdoba - Río Gallegos y viceversa.
- 67) Córdoba - Termas de Río Hondo y viceversa.
- 68) Córdoba - San Juan y viceversa.
- 69) Córdoba - San Martín de los Andes y viceversa.
- 70) Córdoba - Santa Rosa y viceversa.
- 71) Córdoba - Santiago del Estero y viceversa.
- 72) Córdoba - San Miguel de Tucumán y viceversa.
- 73) Córdoba - Ushuaia y viceversa.
- 74) Comodoro Rivadavia - Puerto Iguazú y viceversa.
- 75) Comodoro Rivadavia - Formosa y viceversa.
- 76) Comodoro Rivadavia - Mar del Plata y viceversa.
- 77) Comodoro Rivadavia - Neuquén y viceversa.
- 78) Comodoro Rivadavia - Posadas y viceversa.
- 79) Comodoro Rivadavia - Río Gallegos y viceversa.
- 80) Comodoro Rivadavia - Termas de Río Hondo y viceversa.
- 81) Comodoro Rivadavia - Salta y viceversa.
- 82) Comodoro Rivadavia - San Juan y viceversa.
- 83) Comodoro Rivadavia - Ushuaia y viceversa.
- 84) Buenos Aires - Concordia y viceversa.
- 85) Buenos Aires - General Pico y viceversa.
- 86) Buenos Aires - Puerto Madryn y viceversa.
- 87) Buenos Aires - Rosario y viceversa.
- 88) Esquel - Rosario y viceversa.
- 89) Formosa - Neuquén y viceversa.
- 90) Formosa - San Miguel de Tucumán y viceversa.
- 91) El Calafate - Puerto Iguazú y viceversa.
- 92) El Calafate - Mar del Plata y viceversa.
- 93) El Calafate - Puerto Madryn y viceversa.
- 94) El Calafate - Rosario y viceversa.
- 95) El Calafate - Salta y viceversa.
- 96) El Calafate - San Miguel de Tucumán y viceversa.
- 97) El Calafate - Ushuaia y viceversa.
- 98) Puerto Iguazú - San Salvador de Jujuy y viceversa.

- 99) Puerto Iguazú - Mar del Plata y viceversa.
- 100) Puerto Iguazú - Paraná y viceversa.
- 101) Puerto Iguazú - Rosario y viceversa.
- 102) Puerto Iguazú - San Juan y viceversa.
- 103) Puerto Iguazú - Trelew y viceversa.
- 104) Puerto Iguazú - San Miguel de Tucumán y viceversa.
- 105) San Salvador de Jujuy - Mar del Plata y viceversa.
- 106) San Salvador de Jujuy – Rosario y viceversa.
- 107) San Salvador de Jujuy - Salta y viceversa.
- 108) San Salvador de Jujuy - Santa Fe y viceversa.
- 109) Mar del Plata - Mendoza y viceversa.
- 110) Mar del Plata - Neuquén y viceversa.
- 111) Mar del Plata - Posadas y viceversa.
- 112) Mar del Plata - Salta y viceversa.
- 113) Mar del Plata - Santa Fe y viceversa.
- 114) Mar del Plata - San Miguel de Tucumán y viceversa.
- 115) Mar del Plata - Ushuaia y viceversa.
- 116) Mendoza - Posadas y viceversa.
- 117) Mendoza - Río Gallegos y viceversa.
- 118) Mendoza - Salta y viceversa.
- 119) Mendoza - Santa Fe y viceversa.
- 120) Mendoza - Santiago del Estero y viceversa.
- 121) Mendoza - San Miguel de Tucumán y viceversa.
- 122) Mendoza – Ushuaia y viceversa.
- 123) Neuquén – Posadas y viceversa.
- 124) Neuquén - Río Gallegos y viceversa.
- 125) Neuquén - Salta y viceversa.
- 126) Neuquén - San Miguel de Tucumán y viceversa.
- 127) Puerto Madryn - Salta y viceversa.
- 128) Posadas - Rosario y viceversa.
- 129) Posadas - Salta y viceversa.
- 130) Trelew - San Miguel de Tucumán y viceversa.
- 131) Río Gallegos - Ushuaia y viceversa.
- 132) Rosario - Salta y viceversa.

- 133) Rosario - San Juan y viceversa.
- 134) Rosario - Santa Rosa y viceversa.
- 135) Rosario - Santiago del Estero y viceversa.
- 136) Rosario - San Miguel de Tucumán y viceversa.
- 137) Rosario - Ushuaia y viceversa.
- 138) Santa Fe - Salta y viceversa.
- 139) Salta - San Juan y viceversa.
- 140) San Miguel de Tucumán - Ushuaia y viceversa.
- 141) San Juan - Ushuaia y viceversa.
- 142) Buenos Aires - Islas Malvinas (Provincia de Tierra del Fuego, Antártida E Islas del Atlántico Sur) y viceversa.
- 143) San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) – Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 144) San Carlos de Bariloche (Provincia De Río Negro - República Argentina) - Concepción (República De Chile) Y Viceversa.
- 145) San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) y viceversa.
- 146) San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 147) Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 148) Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Porto Seguro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 149) Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 150) Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Porto Alegre (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 151) Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Curitiba (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 152) Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) y viceversa.
- 154) Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Punta del Este (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 155) Buenos Aires (República Argentina) - Lima (República del Perú) y viceversa.



- 156) El Calafate (Provincia de Santa Cruz - República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 157) Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 158) Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Brasilia (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 159) Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) y viceversa.
- 160) Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Lima (República del Perú) y viceversa.
- 161) Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Punta del Este (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 162) San Salvador de Jujuy (Provincia de Jujuy - República Argentina) - Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 163) San Salvador de Jujuy (Provincia de Jujuy - República Argentina) – Río de Janeiro (República Federativa el Brasil) y viceversa.
- 164) San Salvador de Jujuy (Provincia de Jujuy - República Argentina) - Lima (República del Perú) y viceversa.
- 165) Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Concepción (República de Chile) y viceversa.
- 166) Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Asunción del Paraguay (República Del Paraguay) y viceversa.
- 167) Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 168) Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Punta del Este (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 169) Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) y viceversa;
- 170) Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - La Paz (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 171) Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) y viceversa.
- 172) Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Lima (República del Perú) y viceversa.

- 173) Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 174) Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) y viceversa.
- 175) Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 176) San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 177) Ushuaia (Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur - República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 178) Buenos Aires (República Argentina) - Punta Arenas (República de Chile) y viceversa.
- 179) Bahía Blanca (Provincia de Buenos Aires - República Argentina) - Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 180) Bahía Blanca (Provincia de Buenos Aires - República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 181) Bahía Blanca (Provincia de Buenos Aires - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
- 182) San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Cochabamba (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 183) San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - La Paz (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 184) San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 185) San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 186) San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Curitiba (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 187) Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Lima (República del Perú) y viceversa.
- 188) Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Cuzco (República del Perú) y viceversa.
- 189) Comodoro Rivadavia (Provincia del Chubut - República Argentina) - Punta Arenas (República de Chile) y viceversa.

- 190) Comodoro Rivadavia (Provincia del Chubut - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
- 191) Buenos Aires (República Argentina) - Cochabamba (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 192) Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Concepción (República de Chile) y viceversa.
- 193) Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 194) San Salvador de Jujuy (Provincia de Jujuy - República Argentina) - La Paz (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 195) Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Cochabamba (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 196) Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - La Paz (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 197) Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 198) Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 199) Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Iquique (República de Chile) y viceversa.
- 200) Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Puerto Montt (República de Chile) y viceversa.
- 201) Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Cuzco (República del Perú) y viceversa.
- 202) Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 203) Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 204) Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Belo Horizonte (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 205) Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Porto Alegre (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 206) Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Puerto Montt (República de Chile) y viceversa.

- 207) Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Lima (República del Perú) y viceversa.
- 208) Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Cuzco (República del Perú) y viceversa.
- 209) Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Punta del Este (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 210) San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 211) San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 212) San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 213) San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Concepción (República de Chile) y viceversa.
- 214) San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Brasilia (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 215) San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Belo Horizonte (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 216) San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Porto Alegre (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 217) San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Antofagasta (República de Chile) y viceversa.
- 218) San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
- 219) San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Lima (República del Perú) y viceversa.
- 220) San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Punta del Este (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 221) Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Cochabamba (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 222) Buenos Aires (República Argentina) - La Paz (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 223) Buenos Aires (República Argentina) - Cabo Frío (República Federativa del Brasil) y viceversa.

- 224) Buenos Aires (República Argentina) - Jericoacoara (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 225) Buenos Aires (República Argentina) - Joao Pessoa (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 226) Buenos Aires (República Argentina) - Manaos (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 227) El Calafate (Provincia de Santa Cruz - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
- 228) Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Cochabamba (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 229) Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - La Paz (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 230) Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Salvador de Bahía (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 231) Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Antofagasta (República de Chile) y viceversa.
- 232) Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Curitiba (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 233) Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Belo Horizonte (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 234) Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Porto Alegre (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 235) Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Lima (República del Perú) y viceversa.
- 236) Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 237) Río Gallegos (Provincia de Santa Cruz - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
- 238) Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 239) Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Porto Seguro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 240) Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa.

- 241) Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Brasilia (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 242) Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 243) Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Iquique (República de Chile) y viceversa.
- 244) Ushuaia (Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
- 245) Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - La Paz (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 246) Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Brasilia (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 247) Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Belo Horizonte (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 248) Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Fortaleza (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 249) Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Manaus (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 250) Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Concepción (República de Chile) y viceversa.
- 251) Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Antofagasta (República de Chile) y viceversa.
- 252) Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Iquique (República de Chile) y viceversa.
- 253) Buenos Aires (República Argentina) - Concepción (República de Chile) y viceversa.
- 254) Buenos Aires (República Argentina) - Iquique (República de Chile) y viceversa.
- 255) Buenos Aires (República Argentina) - Antofagasta (República de Chile) y viceversa.
- 256) Buenos Aires (República Argentina) - Ciudad del Este (República del Paraguay) y viceversa.
- 257) San Salvador de Jujuy (Provincia de Jujuy - República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa.

- 258) San Salvador de Jujuy (Provincia de Jujuy - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
- 259) San Salvador de Jujuy (Provincia de Jujuy - República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 260) San Salvador de Jujuy (Provincia de Jujuy - República Argentina) - Punta del Este (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 261) Mar del Plata (Provincia de Buenos Aires - República Argentina) - Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 262) Mar del Plata (Provincia de Buenos Aires - República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 263) Mar del Plata (Provincia de Buenos Aires - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
- 264) Mar del Plata (Provincia de Buenos Aires - República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) y viceversa.
- 265) Mar del Plata (Provincia de Buenos Aires - República Argentina) - Lima (República del Perú) y viceversa.
- 266) Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
- 267) Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 268) Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - Punta del Este (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 269) Posadas (Provincia de Misiones - República Argentina) - Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 270) Posadas (Provincia de Misiones - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
- 271) Río Gallegos (Provincia de Santa Cruz - República Argentina) - Punta Arenas (República de Chile) y viceversa.
- 272) Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Antofagasta (República de Chile) y viceversa.
- 273) Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Concepción (República de Chile) y viceversa.
- 274) Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Iquique (República de Chile) y viceversa.

- 275) Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Cuzco (República del Perú) y viceversa.
- 276) Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Punta del Este (República Oriental del Uruguay) y viceversa.
- 277) Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 278) Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - La Paz (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa.
- 279) Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa.
- 280) San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa.
- 281) San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) y viceversa.
- 282) San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Lima (República del Perú) y viceversa.
- 283) San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Cuzco (República del Perú) y viceversa.
- 284) San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Punta del Este (República Oriental del Uruguay) y viceversa.

**PEDIDO VIII: JET SMART AIRLINES S.A.**

1. San Rafael - San Carlos de Bariloche y viceversa; 3 frecuencias semanales.
2. San Rafael - Buenos Aires y viceversa; 9 frecuencias semanales.
3. San Rafael - Puerto Iguazú y viceversa; 2 frecuencias semanales.
4. Bahía Blanca - San Carlos de Bariloche y viceversa; 3 frecuencias semanales.
5. Bahía Blanca - Córdoba y viceversa; 5 frecuencias semanales.
6. Bahía Blanca - Comodoro Rivadavia y viceversa; 3 frecuencias semanales.
7. Bahía Blanca - Buenos Aires y viceversa; 9 frecuencias semanales.
8. Bahía Blanca - El Calafate y viceversa; 2 frecuencias semanales.
9. Bahía Blanca - Puerto Iguazú y viceversa; 3 frecuencias semanales.
10. Bahía Blanca - San Salvador de Jujuy y viceversa; 2 frecuencias semanales.



11. Bahía Blanca - Mendoza y viceversa; 3 frecuencias semanales.
12. Bahía Blanca - Neuquén y viceversa; 3 frecuencias semanales.
13. Bahía Blanca - Salta y viceversa; 3 frecuencias semanales.
14. Bahía Blanca - San Miguel de Tucumán y viceversa; 3 frecuencias semanales.
15. Bahía Blanca - Ushuaia y viceversa; 3 frecuencias semanales.
16. San Carlos de Bariloche - Córdoba y viceversa; 6 frecuencias semanales.
17. San Carlos de Bariloche - Buenos Aires y viceversa; 10 frecuencias semanales.
18. San Carlos de Bariloche - Mar del Plata y viceversa; 3 frecuencias semanales.
19. San Carlos de Bariloche - Mendoza y viceversa; 14 frecuencias semanales.
20. San Carlos de Bariloche - Río Cuarto y viceversa; 3 frecuencias semanales.
21. San Carlos de Bariloche - Rosario y viceversa; 3 frecuencias semanales.
22. San Carlos de Bariloche - Santa Fe y viceversa; frecuencias semanales.
23. Corrientes - Córdoba y viceversa; 4 frecuencias semanales.
24. Corrientes - Buenos Aires y viceversa; 9 frecuencias semanales.
25. Corrientes - Mendoza y viceversa; 3 frecuencias semanales.
26. Córdoba - Buenos Aires y viceversa; 12 frecuencias semanales.
27. Córdoba - Puerto Iguazú y viceversa; 5 frecuencias semanales.
28. San Martín de los Andes - Buenos Aires y viceversa; 9 frecuencias semanales.
29. San Martín de los Andes - Mendoza y viceversa; 3 frecuencias semanales.
30. Comodoro Rivadavia - Buenos Aires y viceversa; 10 frecuencias semanales.
31. Comodoro Rivadavia - Mar del Plata y viceversa; 2 frecuencias semanales.
32. Comodoro Rivadavia - Rosario y viceversa; 2 frecuencias semanales.
33. Buenos Aires - Catamarca y viceversa; 9 frecuencias semanales.
34. Buenos Aires - Esquel y viceversa; 9 frecuencias semanales.
35. Buenos Aires - Formosa y viceversa; 9 frecuencias semanales.
36. Buenos Aires - El Calafate y viceversa; 10 frecuencias semanales.
37. Buenos Aires - Puerto Iguazú y viceversa; 10 frecuencias semanales.
38. Buenos Aires - La Rioja y viceversa; 9 frecuencias semanales.
39. Buenos Aires - San Salvador de Jujuy y viceversa; 9 frecuencias semanales.
40. Buenos Aires - San Luis y viceversa; 9 frecuencias semanales.
41. Buenos Aires - Mendoza y viceversa; 10 frecuencias semanales.
42. Buenos Aires - Neuquén y viceversa; 10 frecuencias semanales.
43. Buenos Aires - Puerto Madryn y viceversa; 9 frecuencias semanales.
44. Buenos Aires - Posadas y viceversa; 9 frecuencias semanales.

45. Buenos Aires - Río Cuarto y viceversa; 9 frecuencias semanales.
46. Buenos Aires - Trelew y viceversa; 9 frecuencias semanales.
47. Buenos Aires - Resistencia y viceversa; 9 frecuencias semanales.
48. Buenos Aires - Río Grande y viceversa; 9 frecuencias semanales.
49. Buenos Aires - Río Gallegos y viceversa; 9 frecuencias semanales.
50. Buenos Aires - Termas de Río Hondo y viceversa; 9 frecuencias semanales.
51. Buenos Aires - Santa Rosa y viceversa; 9 frecuencias semanales.
52. Buenos Aires - Santiago del Estero y viceversa; 9 frecuencias semanales.
53. Buenos Aires - Salta y viceversa; 10 frecuencias semanales.
54. Buenos Aires - San Miguel de Tucumán y viceversa; 10 frecuencias semanales.
55. Buenos Aires - San Juan y viceversa; 9 frecuencias semanales.
56. Buenos Aires - Ushuaia y viceversa; 10 frecuencias semanales.
57. Buenos Aires - Viedma y viceversa; 9 frecuencias semanales.
58. Esquel - Mendoza y viceversa; 3 frecuencias semanales.
59. Formosa - Mendoza y viceversa; 3 frecuencias semanales.
60. El Calafate - Mar del Plata y viceversa; 2 frecuencias semanales.
61. El Calafate - Rosario y viceversa; 2 frecuencias semanales.
62. Puerto Iguazú - Mar del Plata y viceversa; 3 frecuencias semanales.
63. Puerto Iguazú - Mendoza y viceversa; 4 frecuencias semanales.
64. Puerto Iguazú - Río Cuarto y viceversa; 2 frecuencias semanales.
65. Puerto Iguazú - Rosario y viceversa; 3 frecuencias semanales.
66. Puerto Iguazú - Santa Fe y viceversa; 2 frecuencias semanales.
67. Puerto Iguazú - Salta y viceversa; 4 frecuencias semanales.
68. Puerto Iguazú - San Miguel de Tucumán y viceversa; 3 frecuencias semanales.
69. Mar del Plata - Mendoza y viceversa; 3 frecuencias semanales.
70. Mar del Plata - Neuquén y viceversa; 3 frecuencias semanales.
71. Mar del Plata - Trelew y viceversa; 2 frecuencias semanales.
72. Mar del Plata - Salta y viceversa; 3 frecuencias semanales.
73. Mar del Plata - San Miguel de Tucumán y viceversa; 3 frecuencias semanales.
74. Mar del Plata - Ushuaia y viceversa; 2 frecuencias semanales.
75. Mendoza - Puerto Madryn y viceversa; 3 frecuencias semanales.
76. Mendoza - Paraná y viceversa; 3 frecuencias semanales.
77. Mendoza - Posadas y viceversa; 3 frecuencias semanales.
78. Mendoza - Resistencia y viceversa; 3 frecuencias semanales.

79. Mendoza - Termas de Río Hondo y viceversa; 3 frecuencias semanales.
80. Mendoza - Rosario y viceversa; 14 frecuencias semanales.
81. Mendoza - Santa Fe y viceversa; 3 frecuencias semanales.
82. Mendoza - Salta y viceversa; 4 frecuencias semanales.
83. Mendoza - San Miguel de Tucumán y viceversa; 4 frecuencias semanales.
84. Mendoza - Viedma y viceversa; 3 frecuencias semanales.
85. Neuquén - Río Cuarto y viceversa; 2 frecuencias semanales.
86. Neuquén – Rosario y viceversa; 3 frecuencias semanales.
87. Neuquén - Santa Fe y viceversa; 2 frecuencias semanales.
88. Paraná - San Miguel de Tucumán y viceversa; 2 frecuencias semanales.
89. Posadas - Salta y viceversa; 3 frecuencias semanales.
90. Posadas - San Miguel de Tucumán y viceversa; 3 frecuencias semanales.
91. Río Cuarto - Salta y viceversa; 2 frecuencias semanales.
92. Río Cuarto - San Miguel de Tucumán y viceversa; 2 frecuencias semanales.
93. Resistencia - Salta y viceversa; 3 frecuencias semanales.
94. Resistencia - San Miguel de Tucumán y viceversa; 3 frecuencias semanales.
95. Rosario - Salta y viceversa; 2 frecuencias semanales.
96. Rosario - San Miguel de Tucumán y viceversa; 3 frecuencias semanales.
97. Rosario – Ushuaia y viceversa; 2 frecuencias semanales.
98. Santa Fe - Salta y viceversa; 2 frecuencias semanales.
99. Santa Fe - San Miguel de Tucumán y viceversa; 2 frecuencias semanales.
100. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
101. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Cochabamba (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
102. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Cochabamba (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
103. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - La Paz (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
104. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - La Paz (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
105. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa; 1 frecuencia semanal.

106. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Cochabamba (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
107. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
108. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - La Paz (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
109. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
110. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Santa Cruz de la Sierra (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
111. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Cochabamba (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
112. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Cochabamba (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
113. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Cochabamba (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
114. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - La Paz (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
115. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - La Paz (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
116. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - La Paz (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
117. Buenos Aires (República Argentina) - Cochabamba (Estado Plurinacional de Bolivia) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
118. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa; 5/7 frecuencias semanales.
119. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3/5/7 frecuencias semanales.
120. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa; 5/7 frecuencias semanales.
121. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3/5/7 frecuencias semanales.
122. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3/5/7 frecuencias semanales.

123. Buenos Aires (República Argentina) - San Pablo (República Federativa del Brasil) y viceversa; 5/7 frecuencias semanales.
124. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Brasilia (República Federativa del Brasil) y viceversa; 5 frecuencias semanales.
125. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Brasilia (República Federativa del Brasil) y viceversa; 5 frecuencias semanales.
126. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Brasilia (República Federativa del Brasil) y viceversa; 5 frecuencias semanales.
127. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
128. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
129. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Porto Alegre (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
130. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Porto Alegre (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
131. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Curitiba (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
132. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Belo Horizonte (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
133. Buenos Aires (República Argentina) - Río de Janeiro (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
134. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Curitiba (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
135. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Porto Alegre (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
136. San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Porto Alegre (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
137. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Porto Alegre (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
138. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Porto Alegre (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
139. Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - Porto Alegre (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.

140. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Curitiba (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
141. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Curitiba (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
142. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Curitiba (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
143. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Curitiba (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
144. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
145. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
146. Buenos Aires (República Argentina) - Curitiba (República Federativa del Brasil) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
147. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
148. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
149. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
150. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
151. Buenos Aires (República Argentina) - Florianópolis (República Federativa del Brasil) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
152. San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa; 5 frecuencias semanales.
153. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa; 5 frecuencias semanales.
154. Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa; 5 frecuencias semanales.
155. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa; 5 frecuencias semanales.
156. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa; 5 frecuencias semanales.

157. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Santiago de Chile (República de Chile) y viceversa; 5 frecuencias semanales.
158. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - La Serena (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
159. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Antofagasta (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
160. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Calama (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
161. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Antofagasta (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
162. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Puerto Montt (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
163. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Antofagasta (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
164. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Concepción (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
165. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Calama (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
166. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Calama (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
167. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Concepción (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
168. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Iquique (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
169. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - La Serena (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
170. Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - Puerto Montt (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
171. San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Concepción (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
172. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Temuco (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
173. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Temuco (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.

174. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Antofagasta (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
175. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Arica (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
176. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Iquique (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
177. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Calama (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
178. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Iquique (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
179. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Puerto Montt (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
180. Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - Concepción (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
181. San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Antofagasta (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
182. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - La Serena (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
183. San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Calama (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
184. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - La Serena (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
185. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Iquique (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
186. Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - Antofagasta (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
187. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Antofagasta (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
188. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Antofagasta (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
189. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Puerto Montt (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
190. Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - Calama (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.



191. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Puerto Montt (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
192. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Calama (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
193. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Arica (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
194. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Calama (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
195. Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - Temuco (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
196. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Puerto Montt (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
197. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Arica (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
198. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Concepción (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
199. Ushuaia (Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur - República Argentina) - Puerto Montt (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
200. San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Punta Arenas (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
201. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Concepción (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
202. San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - La Serena (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
203. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Concepción (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
204. Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - Iquique (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
205. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Iquique (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
206. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Concepción (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.

207. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Iquique (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
208. Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - Punta Arenas (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
209. Ushuaia (Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur - República Argentina) - Concepción (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
210. Buenos Aires (República Argentina) - Antofagasta (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
211. Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - La Serena (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
212. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Temuco (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
213. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - La Serena (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
214. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Temuco (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
215. Buenos Aires (República Argentina) - Calama (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
216. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - La Serena (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
217. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Arica (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
218. Buenos Aires (República Argentina) - Puerto Montt (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
219. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Temuco (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
220. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Arica (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
221. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Arica (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
222. Ushuaia (Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur - República Argentina) - Temuco (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.

223. Buenos Aires (República Argentina) - Concepción (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
224. Buenos Aires (República Argentina) - Iquique (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
225. Buenos Aires (República Argentina) - La Serena (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
226. Buenos Aires (República Argentina) - Temuco (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
227. Buenos Aires (República Argentina) - Arica (República de Chile) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
228. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
229. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
230. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
231. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
232. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Ciudad del Este (República del Paraguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
233. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
234. San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
235. Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
236. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Ciudad del Este (República del Paraguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
237. Buenos Aires (República Argentina) - Asunción del Paraguay (República del Paraguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
238. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Ciudad del Este (República del Paraguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
239. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Ciudad del Este (República del Paraguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.

240. Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - Ciudad del Este (República del Paraguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
241. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Ciudad del Este (República del Paraguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
242. Buenos Aires (República Argentina) - Ciudad del Este (República del Paraguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
243. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Lima (República del Perú) y viceversa; 5 frecuencias semanales.
244. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Lima (República del Perú) y viceversa; 5 frecuencias semanales.
245. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Cuzco (República del Perú) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
246. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Cuzco (República del Perú) y viceversa; 3 frecuencias semanales.
247. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Cuzco (República del Perú) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
248. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Cuzco (República del Perú) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
249. Córdoba (Provincia de Córdoba - República Argentina) - Arequipa (República del Perú) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
250. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Arequipa (República del Perú) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
251. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Arequipa (República del Perú) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
252. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Arequipa (República del Perú) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
253. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Arequipa (República del Perú) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
254. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Arequipa (República del Perú) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
255. Rosario (Provincia de Santa Fe - República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
256. Mendoza (Provincia de Mendoza - República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.

257. San Carlos de Bariloche (Provincia de Río Negro - República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
258. Salta (Provincia de Salta - República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
259. San Miguel de Tucumán (Provincia de Tucumán - República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
260. Neuquén (Provincia del Neuquén - República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.
261. Puerto Iguazú (Provincia de Misiones - República Argentina) - Montevideo (República Oriental del Uruguay) y viceversa; 1 frecuencia semanal.

No se aprobaron quince rutas. Una de ellas (nacional) por encontrarse repetida (Buenos Aires – Catamarca y viceversa), las restantes catorce (internacionales) por motivo de que en algunos casos se solicitaba la misma ruta con 3, 5 y hasta 7 frecuencias semanales y en otros casos porque se consideraba como punto San Pablo y Río de Janeiro a otros aeropuertos ubicados en dichas ciudades.

## **ANEXO 5: INTERCAMBIO DE CORREOS ELECTRÓNICOS CON LA ANAC**

Buenas noches.

Me presento. Soy Pablo Silva León, estudiante de la Licenciatura en Gestión Aeroportuaria de la Universidad Provincial de Ezeiza. Actualmente me encuentro realizando una investigación descriptiva acerca del mercado aéreo doméstico.

En esta oportunidad quisiera solicitarles, de ser posible, la cantidad de pasajeros transportados por Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas en forma individualizada, ya que en los documentos estadísticos de Excel, se engloba a Austral bajo la marca Aerolíneas Argentinas no pudiendo conocer la cantidad de pasajeros que transportó cada una de ellas.

Sin más que agregar, saludo cordialmente y agradezco de antemano su atención.

(Silva León, P, comunicación personal, 29 de marzo de 2021).

---

Hola Pablo, gracias por contactarte con nosotros y por el interés en la información que nosotros generamos.

En los informes mensuales la información suele estar discriminada la información de cabotaje.

No obstante ello sería conveniente si nos puedes identificar el período sobre el cual necesitas la información y si lo necesitas solo para Aeroparque/Ezeiza o todos los aeropuertos.

En función de eso vemos como podemos generarte algo.

Sds, gracias.

(Catala, M, comunicación personal, 30 de marzo de 2021).

---

Estimados, Buenos Días.

En primera instancia, les comento que adjunto una imagen de la tabla estadística N°15 (a la que hago referencia en el anterior mail) en que se encuentra englobada la cantidad

de pasajeros transportados por Aerolíneas Argentinas y Austral bajo la denominación de la primera.

En particular, el período para el cual necesito la información individualizada de los pasajeros transportados por Aerolíneas Argentinas por un lado y Austral Líneas Aéreas por otro, es desde el año 2010 hasta el año 2020 inclusive. Sería sumamente enriquecedor para la investigación si pudieran facilitarme la cantidad de pasajeros transportados en cada aeropuerto por ambas empresas (en forma separada). En caso de ser posible, también, me resultaría útil si esa misma información de pasajeros transportados por aeropuerto pudiera conocerse de las demás aerolíneas que operaron en el mercado de cabotaje argentino entre 2010 y 2020.

Les agradezco su atención y tiempo dedicado a mi consulta y quedo a la espera.

Felices Pascuas.

Saludos Cordiales.

<Archivo adjunto [JPEG]>

(Silva León, P, Comunicación personal, 31 de marzo de 2021).

---

Pablo, buenos días te paso la apertura de pasajeros solicitada entre el 2010 y 2020.

Dado que Siac no es un sistema estático sino que se va actualizando constantemente siempre pueden haber diferencias entre el momento que se genera el cuadro histórico y una consulta posterior. Pero si te fijas las diferencias nunca superan el 0,5% excepto en el 2020 que es el último año cerrado y están recibiendo ajustes pero es menor al 2%.

Espero que sea de utilidad la información que te preparamos en función a tu solicitud

Sds, gracias.

<Archivo adjunto [Excel]>

(Catala, M, Comunicación personal, 30 de abril de 2021).