

Mayo 2022

***Lineamientos necesarios de una Política de
Estado de Aviación Civil para una Argentina en
crecimiento***

INAGRA
INER
IGER
IRIA
TAR

Dr.Fernando DOZO - Dr. Carlos VAZQUEZ

Mayo 2022

CONTENIDO

PRESENTACIÓN	2
LINEAMIENTOS	3
I.-Cuadro de situación y antecedentes	3
II.-Medidas de URGENTE consideración	10
III.-Medidas relativas a las operaciones de Aerolíneas Argentinas S.A.	12
IV.-Medidas relativas a la restructuración de la gobernanza de la Aviación Civil	13
Síntesis	14
IMPACTO DEL SECTOR AÉREO EN EL PBI	15
TURISMO INTERNACIONAL	17
Turismo Internacional en la Argentina	17
Conclusion	23
PROPENSITY TO FLY	25
Introducción	25
Mercado Aéreo en Argentina	26
Propensity to fly	30
AEROLÍNEAS ARGENTINAS: APORTES Y PERDIDAS	33
Gestiones	34
Datos Estadísticos	35
Asistencia Financiera del Estado	36
Resultados Empresarios	40
Resultados Económicos por Día.	43
Perdidas con / sin Low cost	44
Participación de Mercado de Aerolíneas Argentinas	45
Conclusiones	46
Anexo -1- Tráfico de pasajeros	47
Anexo -2- Trips per Capita	50



PRESENTACIÓN

Basados en nuestras experiencias profesionales de muchos años y en el seguimiento de las cuestiones inherentes a la Aviación Civil en nuestro país y en el mundo, venimos a proponer una serie de ideas y medidas perfectibles con la convicción de que es posible mejorar y superar el estado de postración en el que se encuentra la Aviación Civil Argentina.

El presente trabajo no pretende agotar la totalidad de cuestiones, instituciones y problemáticas de una actividad de la vastedad de la aviación civil y su impacto sobre la sociedad contemporánea, pero si destacar y tratar de encontrar puntos de coincidencia sobre las cuestiones de más urgente tratamiento en la presente coyuntura de nuestro país y del mundo.

La Aviación Civil ha sabido construir organismos de cooperación, coordinación, formación y asistencia a países e instituciones, así como a empresas, publicas y privadas, a través de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) entre muchas otras como las que nuclean a los diferentes trabajadores de la actividad.

La uniformidad y la internacionalidad que consagra el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944) constituyen entre otros principios como el desarrollo seguro y sistemático de la aviación, la igualdad de oportunidades y el funcionamiento eficaz y económico las ideas rectoras sobre las que debe fundarse un nuevo diseño del marco regulatorio de esta actividad esencial en la República Argentina.

Sobre esas bases y con esos criterios formulamos los siguientes lineamientos.

Dr. Fernando Enrique Dozo

Abogado especializado en Derecho
Aeronáutico y Espacial (INDAE)
Ex Director Nacional de Transporte Aéreo Comercial
Ex Gerente de Política Aérea de
Aerolíneas Argentinas SA
Docente

Dr. Carlos Alberto Vazquez

Doctor en Administración. Licenciado en Sistemas.
Ex Director de Planificación y Control de Gestión de
Aerolíneas Argentinas.
Docente



LINEAMIENTOS

I.-Cuadro de situación y antecedentes

La República Argentina ha sido pionera en el desarrollo de la aviación civil desde los orígenes de la actividad ocupando lugares de privilegio mundial en el desarrollo de los servicios aerocomerciales, la infraestructura aeronáutica, la industria de la fabricación de aeronaves y en la formación de personal técnico idóneo para las distintas actividades.

La extensión territorial y la distribución poblacional constituyeron y constituyen factores esenciales para el fortalecimiento de la aviación civil y la integración territorial, social y económica que el país requiere internamente, así como en su vinculación internacional.

Sin embargo, la inestabilidad económica, la inseguridad jurídica, las políticas erráticas, los privilegios corporativos y una generalizada falta de criterios modernos y competitivos, así como de una necesaria idoneidad de los gestores públicos y privados, explican los mediocres resultados que presenta la actividad cuando se la compara con el resto de los países latinoamericanos.

Un marco normativo, compuesto por un Código Aeronáutico de antigua data (Ley N°17285 y modificatorias de 1967), aunque conceptualmente abierto a la competencia y a la participación privada en algunas actividades, así como a la participación del capital extranjero en los servicios aerocomerciales, rápidamente entró en contradicción con una Ley de Política Área dictada en 1970 (Ley N°19030 y sus modificatorias) de claros sesgos anticompetitivos y estatistas.

Cabe recordar que el temprano ingreso de la Argentina al mundo aeronáutico fue gracias a la iniciativa privada a la que luego se sumó el Estado Nacional en un sano ambiente de colaboración público-privada y competencia, generándose compañías aéreas, infraestructura, fábrica de aviones, y excelente formación de personal técnico idóneo. Ese primer ciclo se cerró con las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial y la estatización de los servicios públicos dispuesta por la Constitución de 1949. Producto de ese marco jurídico fue la estatización de compañías aéreas privadas y la formación de Aerolíneas Argentinas como empresa estatal.

Años más tarde, la contradicción entre el marco legal del código y las disposiciones regulatorias de la Ley nro. 19030 se resolvieron cercenándose la participación privada en los servicios aerocomerciales argentinos (estatización de Austral SA) y una política muy restrictiva en el marco internacional. Mientras el Estado Argentino pudo invertir en activos aeronáuticos, el país fue servido interna e internacionalmente por Aerolíneas Argentinas, empresa estatal adoptada como"



instrumento elegido”, o sea la famosa “línea de bandera” en desmedro de cualquier otra participación privada en la actividad o afluencia de compañías extranjeras.

Esta política incluyó fuertes subsidios a través de “tarifas económicamente retributivas”, subvenciones y aportes directos para el cumplimiento de los servicios, independientemente de todo análisis económico- financiero de costos de oportunidad o retorno de inversiones en equipos o mercados.

La Ley de Reforma del Estado N°23696 y el Decreto N°2186/1992 de Desregulación Económica, conjuntamente con el Decreto N°2438/1990 que aprobó la transferencia de la unidad productiva y derechos y concesiones de Aerolíneas Argentinas SE a Aerolíneas Argentinas S.A., si bien modificó las disposiciones más anticompetitivas de la Ley N°19030 sólo las “suspendió” en virtud de la delegación legislativa marco.

Esta cuasi reforma, sin embargo, dejó subsistente gran parte del articulado y de hecho, permitió el desarrollo de otras empresas aéreas privadas como LAPA, Southern Winds, Dinar, Sol, entre otras. Expansión que también encontró sustento económico en la Ley de Convertibilidad que facilitó la importación de aeronaves, repuestos y sistemas. Todo ello en un marco de discrecionalidad y precariedad normativa.

Con la privatización de Aerolíneas Argentinas, el Estado Nacional debió asumir una deuda preexistente de 1.600 millones de dólares estadounidenses generados por los quebrantos de la empresa estatal.

Como es sabido, la gestión de Iberia, hasta su retiro por disposición de las autoridades europeas, la de la SEPI, la de American Airlines y, finalmente, la de Marsans, no fueron exitosas. La salida abrupta de la convertibilidad, la crisis del 11 de septiembre, los permanentes conflictos sindicales y, la rebaja de la Categoría I a la II en materia de seguridad, determinaron la declaración de Emergencia del Transporte Aéreo en consonancia con la quiebra de las empresas que se habían constituido durante el período anterior. Como alternativa a la conflictiva relación sindical con las empresas del sector, tanto Aerolíneas Argentinas como las que entraron en crisis a la salida de la convertibilidad, el Estado Nacional propició el establecimiento de una subsidiaria del entonces grupo LAN, hoy LATAM, con el nombre de LAN ARGENTINA para servicios regulares internos e internacionales a Chile, Brasil, y Estados Unidos de América. Decisión cuestionada por los gremios aeronáuticos.

Finalmente, en 2008, el Estado Nacional resolvió “rescatar” a la empresa “de bandera” y tomó el control de la compañía lo que ha generado un reclamo ante el CIADI, aun sin resolverse, dado que la Argentina ha planteado la nulidad de la condena ya dispuesta por unos 400 millones de dólares por la expropiación o confiscación de la empresa planteada por los sucesores de sus antiguos propietarios. Dicha decisión contó con el beneplácito de los gremios aeronáuticos



que lograron una mayor injerencia en la gestión empresarial y beneficios y prerrogativas en sus convenios paritarios.

Entre 2005 y 2015 no hubo llamado a audiencia pública para el otorgamiento de nuevas concesiones a empresas que se constituyeran, por lo que el mercado argentino, al igual que el mercado de cambios, estuvo sujeto a un “cepo aeronáutico”.

Distinta evolución, aunque no sin problemas, siguió la privatización del sistema nacional de aeropuertos a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 consistente en la entrega de la casi totalidad de los aeropuertos comerciales a esa empresa, con algunas excepciones, que se mantiene hasta el día de hoy con una creciente participación estatal en cambio de cánones no pagados y con una original creación de un fondo fiduciario para la inversión en la infraestructura del sistema.

Obviamente, el costo de los servicios para operadores aéreos, así como para pasajeros y cargadores se incrementaron en forma significativa y, en términos comparativos, son de los más onerosos de la región.

Desde el punto de vista de la organización de la gestión de la aviación civil, con la creación de la Administración Nacional de Aviación Civil en 2007, la Fuerza Aérea Argentina transfirió sus competencias en materia de tránsito aéreo, habilitaciones, fiscalización técnica y seguridad operacional al nuevo organismo dentro de la jurisdicción de Transporte. No obstante ello, el Organismo Regulador del Sistema Nacional Aeroportuario se mantuvo fuera del organismo creado y, posteriormente, se ha creado la Empresa Nacional de Navegación Aérea como sociedad del estado.

En todos estos organismos, permea tanto la falta de una coordinación efectiva como la influencia corporativa, principalmente de los sindicatos del sector y de grupos políticos afines al actual gobierno en desmedro de los cuadros técnicos y profesionales idóneos existentes en el país. Sin embargo, la presión sindical condiciona, restringe y subordina las respectivas gestiones.

El período 2015-2019 significó un cambio político significativo en las autorizaciones a nuevas empresas y rutas tanto nacionales como internacionales, la llegada de inversiones extranjeras con el objetivo de desarrollar en la Argentina el modelo “low cost” de servicios aéreos dentro de las posibilidades del país y la habilitación del Aeropuerto de El Palomar para la realización de estos servicios.

La respuesta favorable y la aceptación masiva por parte de la población permitió incorporar a un millón de pasajeros nuevos al mercado aéreo que, con una política de desregulación tarifaria, hizo posible el acceso al medio aéreo de sectores sociales para los que las tarifas normales resultaban fuera de sus posibilidades económicas.

No obstante ello, no fue posible modificar ni el marco legal ni mejorar significativamente los resultados económicos financieros de Aerolíneas Argentinas,



manteniéndose el cuadro de alta conflictividad gremial tanto con la empresa estatal como la resistencia a las nuevas empresas y a la preexistente LAN Argentina por parte de los sindicatos.

La torpe e ineficaz gestión de la ANAC durante la cuarentena establecida a trancas y barrancas como consecuencia del COVID 19, compartida por autoridades migratorias y sanitarias, determinaron el cese de la actividad aérea interna e internacional en el país. Abruptamente se abandonó a nacionales a su suerte en el exterior impidiéndose su repatriación por parte de las compañías aéreas. Muchas se retiraron del país y otras cesaron su actividad como LAN Argentina, Norwegian o Andes, mientras que las internacionales extranjeras se vieron impedidas de completar traslados y repatriaciones y debieron interrumpir sus servicios, aislándose al país.



Tanto desacierto y falta de criterio e idoneidad fue agravado con la restauración en “cuotas” arbitrariamente dispuestas y sin respetar los tiempos que la logística propia de los servicios requiere, todo esto fue señalado, criticado y denunciado internacionalmente por la IATA, causándose a la Aviación Civil Argentina un inmerecido agravio por la falta de idoneidad de los máximos responsables de la falta de una gestión profesional e idónea del sector en medio de una crisis que otros afrontaron con inteligencia y sentido común, aquí ausentes.

Todo este desatino, fielmente reflejado por las estadísticas de transporte nacionales e internacionales que evidencian los errores cometidos, culmina con el burdo intento de pretender restablecer un impracticable monopolio de los servicios aerocomerciales así como de los reglamentos de servicios del personal de pilotos perpetrado a través del dictado de los Decretos N° 876/2021 que aprueba el Reglamento de Tiempo Máximo de Servicios, Vuelo y Mínimo de Descanso del Personal que cumple Funciones Técnicas Esenciales en la Conducción de una Aeronave o de Seguridad a bordo, y el N°879/2021 que aprueba el Régimen de Asignación de Capacidad y/o Frecuencias para los Servicios Aéreos Regulares Internacionales.

Asimismo, hay que considerar que, con la complicidad del Ministerio de Trabajo, se ha conminado a todos los empleadores del sector aerocomercial responsables de la contratación de pilotos comerciales (empresas aéreas regulares de gran y pequeño porte, no regulares, direcciones aeronáuticas, entes oficiales, empresas de trabajo aéreo, etc.) a unificar personería a los efectos de concretar los acuerdos paritarios con el sindicato de pilotos APLA, único reconocido oficialmente a tal efecto.

A este cuadro de situación debe agregarse que desde el “rescate” de Aerolíneas Argentinas, el Estado Nacional ha financiado las operaciones de la línea aérea “de bandera” con una suma cercana a los 8.000 millones de dólares estadounidenses, suma con la que se podrían haber costeados dos sondas y media a Marte, como se ha hecho público, o comprar la totalidad de una empresa como Latam.

El Régimen de Asignación de Capacidad y/o Frecuencias para los Servicios Aéreos Internacionales, además, restablece el régimen de tarifas de referencia máximas y mínimas, regula los servicios de atención en tierra a las aeronaves y, en definitiva, persigue una regresión a épocas pretéritas anteriores al proceso de desregulación de los servicios aerocomerciales en el mundo.

De su farragosa redacción se advierte un desconocimiento superlativo del funcionamiento empresario de las líneas aéreas, de sus estructuras de costos y comercialización de servicios y de las ventajas que la aparición y desarrollo de las empresas de low cost han significado para el acceso de nuevos usuarios al mercado aerocomercial, como ha quedado demostrado con la evolución del tráfico entre 2016 y 2019 en el cabotaje argentino. Y así se verifica en el mundo.

El problema de los déficits recurrentes de Aerolíneas Argentinas no se genera a partir de la competencia de las empresas de low cost, sino por la combinación de su exceso de estructura, baja productividad en la utilización de aeronaves, facilidades de mantenimiento y del personal, en su mayor estructura de costos resultante y en las pérdidas generadas por su red internacional y sus bajos ingresos medios.

Obviamente, esa problemática no se soluciona elevando artificialmente las tarifas de cabotaje, que son las únicas pasibles de manipular por la burocracia estatal, toda vez que es imposible a estas alturas intentarlo-siquiera- con las internacionales, hace más de 20 años desreguladas.

Tampoco es cierto que la competencia tarifaria comprometa a la seguridad toda vez que, contrariamente a lo que parece impulsar el yerro gubernamental, el éxito de las empresas low cost, precisamente en la disminución de sus costos, se basa en la utilización de aeronaves de última generación que requieren mantenimientos menores y menos repuestos en regímenes de alta productividad en la utilización de equipos y en la productividad del personal al mantenerse los necesarios en materia de seguridad sin incurrir en sobredotaciones excesivas. No existe alguna estadística que muestre que las líneas aéreas Low Cost son menos seguras que las restantes, que es solo un latiguillo de los sindicatos.

Por lo tanto, las argumentaciones para justificar un régimen tarifario regresivo carecen de fundamentación tanto técnica como económica y no pasan de ser menos subterfugios para justificar el alza de precios que se intenta imponer en contra del público usuario.

En cuanto al régimen de asistencia de aeronaves en tierra, lo que se persigue es la consagración de otro ineficaz e ineficiente monopolio estatal controlado gremialmente que es la prestadora de dichos servicios INTERCARGO que carece de razón de ser, no se justifica que no compita con otros prestadores y es una rémora que debe eliminarse habida cuenta de que se trata de servicios internacionalmente establecidos y prestados por distintas compañías especializadas. Sabido es que Intercargo solo ha servido para entorpecer los



servicios de otras compañías aéreas, ya sea retrasando los servicios de transporte de pasajeros y carga en plataforma u obstaculizando el uso de pasarelas telescópicas o demorando las prestaciones necesarias sin justificación y sin sanción ni control alguno.

Finalmente, en lo que respecta al régimen de asignación de capacidades y/o frecuencias, de lo que se trata es de impedir la competencia internacional a la línea de “bandera” ya sea limitando capacidades y frecuencias u obstaculizando la ampliación de servicios existentes, pasando por alto que en el mercado internacional son los pasajeros o los cargadores los que eligen cómo viajar o cómo despachar sus mercaderías más allá del burócrata de turno y sus pretendidas e ilusorias imposiciones.

En definitiva, la finalidad perseguida es una “reciprocidad negativa”, en la que el más ineficiente es el que determina las posibilidades de acceso y atención de los mercados en desmedro de empresas, pasajeros y cargadores, afectando la vinculación internacional del país, aislándolo comercialmente e impidiendo el turismo receptivo.

Sólo como consecuencia del retiro de LAN Argentina y de la disminución de servicios o de la cancelación de empresas extranjeras a la Argentina, ha podido Aerolíneas Argentinas llegar a una participación del 30% en el tráfico de pasajeros internacionales hacia y desde Argentina, lo que evidencia la insignificancia de su presencia en dicho mercado, por otra parte altamente competitivo.

En los últimos años la participación de Aerolíneas Argentinas se ha ubicado entre el 22 y el 25% del mercado internacional y sabido es que el origen de sus ventas es alrededor del 75% generado en el mercado argentino, es decir, que su venta se dirige -principalmente- al mercado emisor.

Esta es una cuestión de particular relevancia toda vez que significa que el potencial de la empresa estatal como generadora de turismo receptivo en la Argentina es de escaso impacto en el aporte turístico receptivo al país y la consecuente generación de divisas.

Esta cuestión en lo que respecta al incentivo al turismo receptivo también se ve afectada por la “morosidad”, por llamarla de alguna manera con la que las autoridades han administrado la reapertura de aeropuertos del interior como Córdoba, Salta, Rosario, Mendoza, entre otros, a las operaciones de compañías extranjeras. Esta “morosidad” conspira contra la accesibilidad, conectividad y capilaridad de importantes centros turísticos y comerciales del país a los servicios internacionales, con lo que se vuelve al antiguo esquema de que la entrada al país sea solamente Ezeiza.

Por último, la asignación de basamento y amarre de las aeronaves, o la asignación de slots de despegue y aterrizaje no puede ser una materia arbitraria sujeta a la voluntad omnímoda del burócrata de turno si no que debe recurrirse a los



procedimientos y reglamentaciones internacionalmente aceptados producidos por la IATA en base a la experiencia internacional, el principio de equidad y competencia que asegure la participación de los operadores aéreos en igualdad de condiciones y sujetos a reglas transparentes y obligatorias para todos los prestadores que posibiliten su accesibilidad a las facilidades aeroportuarias de basamento y amarre incluyendo hangares.

Una de las actividades más afectadas en forma directa e inmediata por la crisis de la pandemia del virus SARS-CoV2 ha sido la industria aérea y, con repercusión inmediata, el turismo como impacto directo. No repuestos de semejante contingencia y a pesar de la resiliencia demostrada, la invasión de Ucrania por la Federación Rusa vuelve a poner en crisis a ambos sectores.

El incremento del costo del combustible y los seguros aeronáuticos son lo suficientemente graves como para complicarlos aún más con arbitrariedades como las señaladas.

No es tiempo, entonces para que oscuros burócratas y corporaciones sindicales ahítas de privilegios y ventajas continúen impidiendo el desarrollo de la aviación civil argentina gracias a la ineptitud e inoperancia de gestores gubernamentales incompetentes.



II.-Medidas de URGENTE consideración

- a) Derogación de la Ley N°19030 y de los decretos N°877 y N°879 del 2021, restituyéndose la vigencia de las normas derogadas por ambos decretos.
- b) Modificación parcial del artículo N°42 del Código Aeronáutico, autorizando la celebración de contratos de compraventa en el país o en el extranjero, sometido a condición, o a crédito u otros contratos existentes en el extranjero aun para aeronaves de menos de seis toneladas de peso máximo autorizado (hoy está limitado sólo a aeronaves destinadas a los servicios regulares).
- c) Derogación del artículo N°79 del Código Aeronáutico que establece que toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla. Ya en 1944 el Convenio de Chicago, aprobado por la Ley N°13891 en su artículo N°8 preveía que las aeronaves podían ser tripuladas o no. Por lo tanto, la disposición del Código Aeronáutico colisiona con dicha norma y ha generado que la República Argentina sostenga que los “drones” no pueden ser considerados aeronaves, lo que es un absurdo.
- d) Derogación del artículo N°99 del Código Aeronáutico que establece los requisitos para la constitución de sociedades dedicadas a la explotación de servicios de transporte aéreo interno. De esta manera se posibilitará la constitución de empresas de capital extranjero sólo sujetas a la reciprocidad del país de origen. Dichas empresas se registrarán por la Ley de Inversiones Extranjeras tal como lo dispone el Decreto N°52 del 18 de enero de 1994.
- e) Derogación parcial del artículo N°102 del Código Aeronáutico que establece la necesidad de celebrar una audiencia pública para considerar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios de gran porte. Los de pequeño porte están excluidos y la exigencia de la audiencia sólo ha servido para limitar el acceso de nuevos oferentes al mercado, con el solo arbitrio de no convocar la pertinente audiencia pública.
- f) Derogación parcial del artículo N°109 del Código Aeronáutico en cuanto establece la aprobación previa de las tarifas del transporte aéreo regular.
- g) Declaración de los servicios regulares de transporte aéreo, de los servicios de asistencia a la navegación aérea, de los aeroportuarios, de los de rampa y todas las actividades conexas (transporte de tripulaciones, servicios de seguridad) como servicios esenciales estableciéndose porcentajes de mantenimiento de los servicios mínimos en casos de conflictos laborales.
- h) Establecer que el Banco Central de la República Argentina debe facilitar el acceso al mercado cambiario de divisas para el pago de seguros, repuestos, pago de alquileres y consumos imprescindibles de los servicios de transporte aéreo regular y no regular. Igualmente, autorizar a las empresas extranjeras a remitir al exterior las divisas excedentes luego del pago de sus consumos y servicios en el país de las ventas que realicen en el mercado argentino.
- i) Rehabilitación del Aeropuerto de El Palomar para los servicios regulares y no regulares de transporte aéreo comercial.



- j) Adopción definitiva y puesta en vigencia de las Normas LAR que compatibilicen las regulaciones con el resto de los países sudamericanos.



III.-Medidas relativas a las operaciones de Aerolíneas Argentinas S.A.

- a) Renegociación y cancelación de los contratos de las aeronaves de largo radio (flota AIRBUS 330)
- b) Renegociación y cancelación del 50% de la flota de las aeronaves de corto y mediano radio (flota BOEING 737) y recuperación de la flota Embraer propia.
- c) Reestructuración de la estructura operativa de la empresa a servicios domésticos y regionales y mantenimiento de destinos internacionales en la medida de que puedan ser efectuados con la flota remanente.
- d) Adecuación de las plantas de personal técnico y habilitado a las necesidades de la estructura empresarial redefinida.
- e) Adecuación de los convenios colectivos a la estructura y servicios empresarios redefinidos llevándolos a los estándares y limitaciones internacionales (FAA / EASA).
- f) Formulación de un Plan de Retiros Anticipados con mantenimiento de los servicios asistenciales.
- g) Formulación de un Plan Estratégico que posibilite definir la viabilidad empresarial.
- h) Designación de gestores profesionales idóneos y establecimiento de un Acuerdo-Programa entre el Estado, la empresa y los sindicatos que posibiliten acuerdos y paz social.



IV.-Medidas relativas a la reestructuración de la gobernanza de la Aviación Civil

- a) Reordenamiento funcional de los organismos relativos a la Aviación Civil (ANAC, ORSNA, EANA, etc.) y su coordinación con los otros modos de transporte en políticas y planeamiento.
- b) Convocatoria de concursos abiertos para las designaciones de la totalidad de los cargos de conducción y supervisión de los distintos organismos.
- c) Funcionamiento sistemático y permanente de la Comisión Interministerial de Facilitación.
- d) Auditoría externa internacional del Contrato de Concesión de Aeropuertos Argentina 2000, evaluación, reformulación de un Plan Estratégico y formulación de un Acuerdo-Programa entre el Estado, la empresa y los sindicatos que asegure la viabilidad y desarrollo empresario y la paz social.
- e) Reforma integral del Código Aeronáutico y la eventual adopción de un Código Latinoamericano.



Síntesis

De lo que se trata es de recuperar la Aviación Civil como actividad dinamizadora de la integración territorial, social y económica del país, y de la vinculación internacional a través de servicios de interés público, accesibles, confiables, eficaces y seguros. Promover la conectividad y capilaridad de los servicios que faciliten el turismo y las actividades económicas y sociales. Impulsar empresas seguras, tecnológicamente actualizadas y competitivas y servicios de gobernanza idóneos y eficaces atentos a las necesidades de usuarios de los servicios y prestaciones.

El calentamiento global, las emisiones de CO2, la contaminación sonora, los cambios hacia combustibles verdes, son los grandes temas actuales en los que deberemos poner atención, superando el estado actual de irrelevancia de nuestro país.

Aerolíneas Argentinas cuenta con los recursos y las posibilidades de integrarse positivamente en el nuevo escenario con las adecuaciones y reorientaciones necesarias e imprescindibles de manera que sea una empresa autosuficiente, eficiente y eficaz.

Todo el personal técnico-profesional de las distintas actividades constituye el elemento humano central e imprescindible de las actividades requeridas para el desarrollo de la aviación civil tanto en la esfera pública como privada. El país cuenta con las capacidades de formación necesarias. Solo se requiere la predisposición y la voluntad de recuperar lo perdido, mejorar lo existente y proyectar el futuro que puede ser promisorio.

“Tanto mercado como sea posible, tanta planificación como sea necesaria”



IMPACTO DEL SECTOR AÉREO EN EL PBI

También es normal escuchar sobre el impacto que genera la actividad aerocomercial sobre el Producto Bruto Interno,

En el informe del Air Transport Action Group de 2019 se afirma: “...El impacto económico global de la aviación (directo, indirecto, inducido y catalizador del turismo) se estima en \$ 2,7 billones, equivalente al 3,6% del producto interno bruto (PIB) mundial...”

En el informe de IATA (International Air Transport Association) / Oxford Economics¹ sobre “La importancia del Transporte Aéreo para Argentina” (2019):

*“...La industria del transporte aéreo, incluidas las aerolíneas y sus cadenas de abastecimiento, aportan 7,5 mil millones de dólares en términos de valor agregado bruto al PBI de Argentina. Los gastos efectuados por los turistas extranjeros aportan otros 4,2 mil millones de dólares al PBI del país, sumando unos 12 mil millones de dólares. En total, **2,1 por ciento del PBI** es sustentado por los aportes del sector y por los turistas extranjeros que llegan por vía aérea....”*

Queda claro que esto no es consecuencia de una línea aérea sino el conjunto de líneas aéreas (locales y extranjeras) que operan el país. En dicho periodo ARSA/AU han tenido una participación de aproximadamente 22% en internacional y un 68% en doméstico.

A su vez, en el mismo año, IATA realizó el mismo informe para la República vecina de Chile y allí informo:

*“...En total, el **2,8 por ciento del PIB** del país está sustentado por el transporte aéreo y por los turistas extranjeros que llegan por vía aérea”*

Como puede deducirse, la aviación en Chile impacta más sobre el PBI que Argentina. Con la salvedad que **no** existen allí líneas aéreas estatales o con participación mayoritaria del estado.

En conclusión, ser una aerolínea con control de un estado no se correlaciona con un mayor desarrollo del mercado aéreo o mayor importe de ingresos para el fisco.

En un estudio encargado por Aerolíneas Argentinas a Oxford Economics ², se afirma :

“...El impacto de la aerolínea se extiende a través de la economía argentina y genera empleos en muchos sectores. La empresa emplea a más de 11.000 trabajadores en el país, pero en 2014 las operaciones de

¹ Oxford Economics was founded in 1981 as a commercial venture with Oxford University's business college to provide economic forecasting and modelling to UK companies and financial institutions expanding abroad.

² THE ECONOMIC IMPACT OF AEROLÍNEAS ARGENTINAS - NOVEMBER 2015

Aerolíneas contribuyeron en total a la economía argentina con US\$ 1.700 millones y mantuvieron 41.100 puestos de trabajo. Su impacto es generalizado en la economía argentina.

Por cada dólar de gasto operativo directo realizado por la empresa, se generaron cerca de US\$3 de beneficio de valor agregado adicional.

Por cada trabajador de Aerolíneas empleado directamente, 2,7 trabajadores adicionales están empleados en otras partes de la economía argentina...”

En el estudio de IATA / Oxford Economics ³ sobre la industria del año 2015 , se afirma:



“...Las aerolíneas, los operadores de aeropuertos, las empresas en el aeropuerto (restaurantes y tiendas minoristas), los fabricantes de aeronaves y los proveedores de servicios de navegación aérea emplearon a 72 000 personas en

Argentina en 2014. Además, con la compra de bienes y servicios a proveedores locales, el sector apoyó otros 60.000 puestos de trabajo. Además de esto, se estima que el sector ha respaldado otros 37.000 puestos de trabajo mediante el pago de salarios a sus empleados, parte o la totalidad de los cuales se gastan posteriormente en bienes y servicios de consumo. Se estima que los turistas extranjeros que llegan por vía aérea a Argentina, que gastan su dinero en la economía local, generaron 130.000 empleos adicionales en 2014.

Se estima que la industria del transporte aéreo apoyó una contribución de valor agregado bruto de \$ 5.4 mil millones al PIB en Argentina en 2014. El gasto de los turistas extranjeros apoyó una contribución de valor agregado bruto adicional de \$ 4.1 mil millones al PIB del país. Esto significa que el 1,7 por ciento del PIB del país se sustenta en el sector del transporte aéreo y los turistas extranjeros que llegan por vía aérea.
....”

De lo anterior se podría inferir, que a pesar de tener en dicho año un market share del 70% en doméstico y 26% en internacional (según el informe), Aerolíneas Argentinas contribuyó con 1.700 millones de dólares de los 5.400 millones de dólares que contribuyó todas las demás aerolíneas, o sea un 31,48%.

³ THE IMPORTANCE OF AIR TRANSPORT TO ARGENTINA - December 2016 Oxford Economics prepared this report with IATA's support.

TURISMO INTERNACIONAL

Turismo Internacional en la Argentina

El mercado internacional de turismo en Argentina lo podemos clasificar en:

- Emisivo : residentes en el país que viajan al exterior
- Receptivo : residentes en el exterior que viajan al país

En tal sentido (en base a las estadísticas de Ministerio de Turismo) se observa desde el año 2016 las siguientes cifras:



TURISMO INTERNACIONAL							
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (Ene-Feb)
TURISMO RECEPTIVO	6.668.289	6.711.328	6.941.828	7.399.050	2.117.185	351.237	326.518
TURISMO EMISIVO	10.416.930	12.213.018	11.130.183	9.113.563	2.830.803	834.639	930.342
TURISMO TOTAL	17.085.219	18.924.346	18.072.011	16.512.613	4.947.988	1.185.876	1.256.860
VARIACION		10,8%	-4,5%	-8,6%	-70,0%	-76,0%	6,0%
PARTICIPACION							
EMISIVO	61,0%	64,5%	61,6%	55,2%	57,2%	70,4%	74,0%
RECEPTIVO	39,0%	35,5%	38,4%	44,8%	42,8%	29,6%	26,0%

Fuente: Dirección Nacional de Mercados y Estadística, Ministerio de Turismo y Deportes

Como se aprecia la pandemia de Covid 19 ha causado un fuerte impacto en el turismo.



Si disgregamos dicho trafico en funcion del medio de transporte utilizado podremos apreciar :

TURISMO RECEPTIVO INTERNACIONAL POR MEDIO DE TRANSPORTE

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (En-Fe)
MEDIO AEREO	2.390.003	2.567.039	2.760.024	3.065.224	681.518	162.764	207.068
MEDIO FLUVIAL / MARIT.	1.018.908	1.032.497	1.036.789	1.094.703	363.613	39.576	20.218
MEDIO TERRESTRE	3.259.378	3.111.792	3.145.015	3.239.123	1.072.054	148.897	99.232
TOTAL	6.668.289	6.711.328	6.941.828	7.399.050	2.117.185	351.237	326.518
VARIACION	-3,8%	-4,5%	1,1%	3,0%	-66,9%	-86,1%	-33,4%
PARTICIPACION							
AEREO	35,8%	38,2%	39,8%	41,4%	32,2%	46,3%	63,4%
FLUVIAL / MARIT.	15,3%	15,4%	14,9%	14,8%	17,2%	11,3%	6,2%
TERRESTRE	48,9%	46,4%	45,3%	43,8%	50,6%	42,4%	30,4%

INFORME
ANUAL
2022

TURISMO EMISIVO INTERNACIONAL POR MEDIO DE TRANSPORTE

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (En-Fe)
MEDIO AEREO	3.835.655	4.516.069	4.485.288	3.950.313	829.789	396.116	318.299
MEDIO FLUVIAL / MARIT.	974.165	1.182.159	1.070.566	853.285	341.164	110.630	105.278
MEDIO TERRESTRE	5.607.111	6.514.789	5.574.329	4.309.965	1.659.851	327.893	506.765
TOTAL	10.416.930	12.213.018	11.130.183	9.113.563	2.830.803	834.639	930.342
VARIACION	#¡ DIV/0!	16,2%	-14,4%	-22,7%	-61,5%	-80,2%	54,6%
PARTICIPACION							
AEREO	36,8%	37,0%	40,3%	43,3%	29,3%	47,5%	34,2%
FLUVIAL / MARIT.	9,4%	9,7%	9,6%	9,4%	12,1%	13,3%	11,3%
TERRESTRE	53,8%	53,3%	50,1%	47,3%	58,6%	39,3%	54,5%

TURISMO TOTAL INTERNACIONAL POR MEDIO DE TRANSPORTE

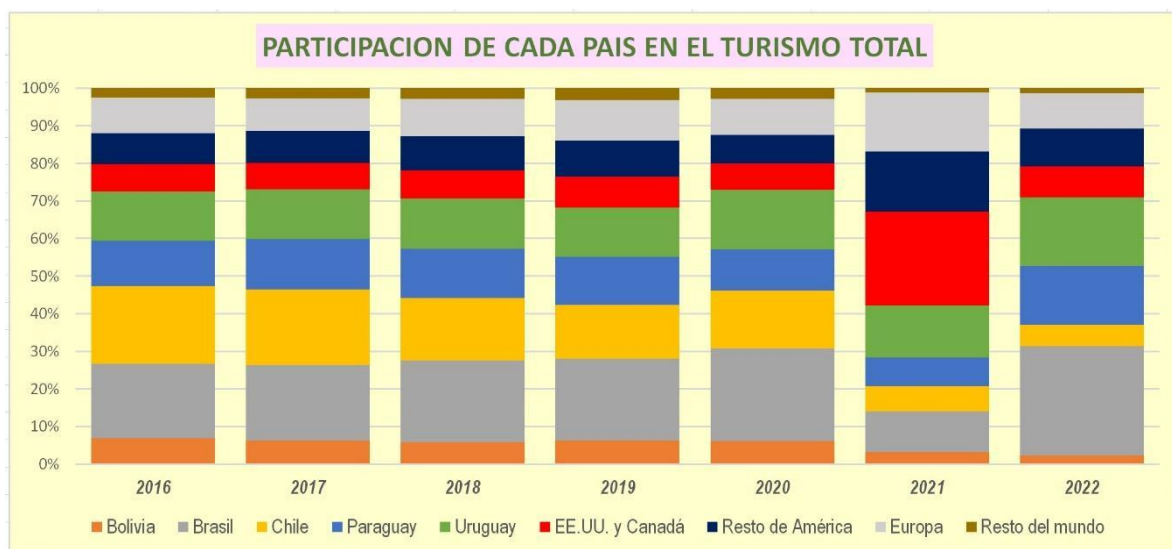
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (En-Fe)
TRAFICO TOTAL	17.085.219	18.924.346	18.072.011	16.512.613	4.947.988	1.185.876	1.256.860
MEDIO TRANSPORTE							
AEREO	6.225.658	7.083.108	7.245.312	7.015.537	1.511.307	558.880	525.367
FLUVIAL / MARIT.	1.993.072	2.214.657	2.107.355	1.947.988	704.777	150.206	125.496
TERRESTRE	8.866.489	9.626.582	8.719.343	7.549.088	2.731.904	476.790	605.997
PART.MED. TRANSP.							
AEREO	36,4%	37,4%	40,1%	42,5%	30,5%	47,1%	41,8%
FLUVIAL / MARIT.	11,7%	11,7%	11,7%	11,8%	14,2%	12,7%	10,0%
TERRESTRE	51,9%	50,9%	48,2%	45,7%	55,2%	40,2%	48,2%

Si analizamos el turismo por paises observamos:.

TURISMO TOTAL		TOTAL	PAÍS DE RESIDENCIA								
			Bolivia	Brasil	Chile	Paraguay	Uruguay	EE.UU. y Canadá	Resto de América	Europa	Resto del mundo
2016	Total Pais	17.085.220	1.171.354	3.372.979	3.545.882	2.057.121	2.227.211	1.260.215	1.389.605	1.620.677	440.176
	Total Receptivo	6.668.289	592.666	1.084.331	1.147.334	901.154	718.635	438.254	564.404	931.749	289.763
	Total Emisivo	10.416.931	578.688	2.288.648	2.398.548	1.155.968	1.508.576	821.961	825.201	688.927	150.413
2017	Total Pais	18.924.346	1.176.998	3.815.257	3.810.572	2.516.638	2.511.716	1.330.984	1.606.070	1.650.484	505.626
	Total Receptivo	6.711.328	552.178	1.241.378	1.029.735	943.234	710.312	444.883	590.811	908.854	289.943
	Total Emisivo	12.213.018	624.820	2.573.878	2.780.837	1.573.404	1.801.404	886.101	1.015.259	741.630	215.684
2018	Total Pais	18.072.011	1.038.871	3.956.449	2.990.907	2.347.563	2.438.489	1.345.677	1.662.059	1.765.387	526.609
	Total Receptivo	6.941.828	548.066	1.318.148	1.087.246	899.365	719.134	480.338	639.830	939.038	310.663
	Total Emisivo	11.130.183	490.805	2.638.301	1.903.661	1.448.197	1.719.355	865.340	1.022.229	826.349	215.946
2019	Total Pais	16.512.614	1.028.578	3.607.672	2.362.858	2.108.009	2.162.299	1.342.203	1.585.490	1.792.700	522.806
	Total Receptivo	7.399.050	550.110	1.474.567	1.141.094	851.385	799.510	533.236	693.918	1.032.145	323.086
	Total Emisivo	9.113.564	478.468	2.133.105	1.221.764	1.256.625	1.362.788	808.967	891.572	760.555	199.720
2020	Total Pais	4.930.671	300.447	1.219.448	757.986	537.166	778.503	351.578	373.545	471.867	140.131
	Total Receptivo	2.089.549	176.692	356.875	389.644	205.917	162.409	193.031	175.363	329.444	100.173
	Total Emisivo	2.841.123	123.755	862.573	368.342	331.249	616.094	158.547	198.182	142.423	39.957
2021	Total Pais	1.130.217	35.798	123.424	75.089	85.553	157.168	282.566	179.914	176.743	13.963
	Total Receptivo	297.478	9.696	45.113	28.858	21.032	32.617	45.481	35.276	73.178	6.229
	Total Emisivo	832.739	26.102	78.311	46.231	64.521	124.551	237.085	144.638	103.565	7.734
2022	Total Pais	1.256.860	28.355	366.028	71.486	197.109	228.619	103.713	125.825	119.720	16.008
	Total Receptivo	326.518	9.883	58.451	35.947	30.601	21.887	49.207	33.508	78.347	8.689
	Total Emisivo	930.342	18.472	307.577	35.539	166.508	206.732	54.506	92.317	41.373	7.319



TURISMO TOTAL		TOTAL	PAÍS DE RESIDENCIA								
			Bolivia	Brasil	Chile	Paraguay	Uruguay	EE.UU. y Canadá	Resto de América	Europa	Resto del mundo
2016	Total Pais	10.416.931	6,86%	19,74%	20,75%	12,04%	13,04%	7,38%	8,13%	9,49%	2,58%
	Total Receptivo	39,0%	8,9%	16,3%	17,2%	13,5%	10,8%	6,6%	8,5%	14,0%	4,3%
	Total Emisivo	61,0%	5,6%	22,0%	23,0%	11,1%	14,5%	7,9%	7,9%	6,6%	1,4%
2017	Total Pais	12.213.018	6,22%	20,16%	20,14%	13,30%	13,27%	7,03%	8,49%	8,72%	2,67%
	Total Receptivo	35,5%	8,2%	18,5%	15,3%	14,1%	10,6%	6,6%	8,8%	13,5%	4,3%
	Total Emisivo	64,5%	5,1%	21,1%	22,8%	12,9%	14,7%	7,3%	8,3%	6,1%	1,8%
2018	Total Pais	11.130.183	5,75%	21,89%	16,55%	12,99%	13,49%	7,45%	9,20%	9,77%	2,91%
	Total Receptivo	38,4%	7,9%	19,0%	15,7%	13,0%	10,4%	6,9%	9,2%	13,5%	4,5%
	Total Emisivo	61,6%	4,4%	23,7%	17,1%	13,0%	15,4%	7,8%	9,2%	7,4%	1,9%
2019	Total Pais	9.113.564	6,23%	21,85%	14,31%	12,77%	13,09%	8,13%	9,60%	10,86%	3,17%
	Total Receptivo	44,8%	7,4%	19,9%	15,4%	11,5%	10,8%	7,2%	9,4%	13,9%	4,4%
	Total Emisivo	55,2%	5,3%	23,4%	13,4%	13,8%	15,0%	8,9%	9,8%	8,3%	2,2%
2020	Total Pais	2.841.123	6,09%	24,73%	15,37%	10,89%	15,79%	7,13%	7,58%	9,57%	2,84%
	Total Receptivo	42,4%	8,5%	17,1%	18,6%	9,9%	7,8%	9,2%	8,4%	15,8%	4,8%
	Total Emisivo	57,6%	4,4%	30,4%	13,0%	11,7%	21,7%	5,6%	7,0%	5,0%	1,4%
2021	Total Pais	832.739	3,17%	10,92%	6,64%	7,57%	13,91%	25,00%	15,92%	15,64%	1,24%
	Total Receptivo	26,3%	3,3%	15,2%	9,7%	7,1%	11,0%	15,3%	11,9%	24,6%	2,1%
	Total Emisivo	73,7%	3,1%	9,4%	5,6%	7,7%	15,0%	28,5%	17,4%	12,4%	0,9%
2022	Total Pais	930.342	2,26%	29,12%	5,69%	15,68%	18,19%	8,25%	10,01%	9,53%	1,27%
	Total Receptivo	26,0%	3,0%	17,9%	11,0%	9,4%	6,7%	15,1%	10,3%	24,0%	2,7%
	Total Emisivo	74,0%	2,0%	33,1%	3,8%	17,9%	22,2%	5,9%	9,9%	4,4%	0,8%



PAISE
UT
INER
GERO
PARA
TOS

TURISMO RECEPTIVO		TOTAL	PAÍS DE RESIDENCIA								
			Bolivia	Brasil	Chile	Paraguay	Uruguay	EE.UU. y Canadá	Resto de América	Europa	Resto del mundo
2016	Total Pais	6.668.289	592.666	1.084.331	1.147.334	901.154	718.635	438.254	564.404	931.749	289.763
	Total Via Aerea	2.390.003	69.820	569.449	244.256	60.579	57.738	301.087	366.343	546.516	174.216
	Total Via Fluvial / Maritima	1.018.908	98.027	175.921	16.716	85.778	342.233	85.467	58.859	124.270	31.637
	Total Via Terrestre	3.259.378	424.819	338.960	886.362	754.797	318.664	51.700	139.202	260.964	83.910
2017	Total Pais	6.711.328	552.178	1.241.378	1.029.735	943.234	710.312	444.883	590.811	908.854	289.943
	Total Via Aerea	2.567.039	70.182	671.731	273.338	68.881	58.513	310.147	397.606	540.731	175.910
	Total Via Fluvial / Maritima	1.032.497	59.432	187.722	16.180	109.654	349.858	89.319	63.696	121.943	34.693
	Total Via Terrestre	3.111.792	422.565	381.925	740.217	764.699	301.940	45.418	129.509	246.180	79.339
2018	Total Pais	6.941.828	548.066	1.318.148	1.087.246	899.365	719.134	480.338	639.830	939.038	310.663
	Total Via Aerea	2.760.024	66.943	727.647	310.558	71.171	54.188	339.002	431.466	564.056	194.993
	Total Via Fluvial / Maritima	1.036.789	74.987	201.589	15.365	99.301	343.537	87.817	67.885	113.783	32.525
	Total Via Terrestre	3.145.015	406.136	388.912	761.323	728.893	321.409	53.519	140.479	261.199	83.145
2019	Total Pais	7.399.050	550.110	1.474.567	1.141.094	851.385	799.510	533.236	693.918	1.032.145	323.086
	Total Via Aerea	3.065.224	69.342	850.530	364.323	89.021	70.294	355.807	473.846	602.853	189.208
	Total Via Fluvial / Maritima	1.094.702	99.804	202.634	14.838	85.527	347.818	110.069	68.584	125.335	40.093
	Total Via Terrestre	3.239.124	380.963	421.403	761.932	676.837	381.398	67.360	151.488	303.957	93.785
2020	Total Pais	2.089.549	176.692	356.875	389.644	205.917	162.409	193.031	175.363	329.444	100.173
	Total Via Aerea	694.317	20.215	148.840	68.279	16.437	9.922	101.468	112.221	172.012	44.922
	Total Via Fluvial / Maritima	358.046	19.378	89.876	6.570	23.194	58.943	64.793	18.194	60.246	16.851
	Total Via Terrestre	1.037.186	137.098	118.159	314.795	166.285	93.544	26.770	44.947	97.187	38.400
2021	Total Pais	297.478	9.696	45.113	28.858	21.032	32.617	45.481	35.276	73.178	6.229
	Total Via Aerea	211.141	6.132	24.114	23.447	4.314	2.959	42.969	32.637	69.369	5.202
	Total Via Fluvial / Maritima	28.345	164	2.007	303	151	19.983	2.046	1.276	2.150	265
	Total Via Terrestre	57.992	3.400	18.992	5.109	16.567	9.675	466	1.363	1.659	762
2022	Total Pais	326.518	9.883	58.451	35.947	30.601	21.887	49.207	33.508	78.347	8.689
	Total Via Aerea	207.068	5.233	25.831	21.838	2.717	1.032	46.187	29.191	69.999	5.041
	Total Via Fluvial / Maritima	20.218	183	3.082	431	298	10.311	1.396	1.672	2.387	458
	Total Via Terrestre	99.232	4.467	29.538	13.678	27.586	10.544	1.625	2.645	5.960	3.190



TURISMO RECEPTIVO: Turistas no residentes en la Argentina por mes según medio de transporte y país de residencia.

TURISMO RECEPTIVO		TOTAL	PAÍS DE RESIDENCIA								
			Bolivia	Brasil	Chile	Paraguay	Uruguay	EE.UU. y Canadá	Resto de América	Europa	Resto del mundo
2016	Total Pais	6.668.289	8,89%	16,26%	17,21%	13,51%	10,78%	6,57%	8,46%	13,97%	4,35%
	Total Via Aerea	35,8%	2,9%	23,8%	10,2%	2,5%	2,4%	12,6%	15,3%	22,9%	7,3%
	Total Via Fluvial / Maritima	15,3%	9,6%	17,3%	1,6%	8,4%	33,6%	8,4%	5,8%	12,2%	3,1%
	Total Via Terrestre	48,9%	13,0%	10,4%	27,2%	23,2%	9,8%	1,6%	4,3%	8,0%	2,6%
2017	Total Pais	6.711.328	8,23%	18,50%	15,34%	14,05%	10,58%	6,63%	8,80%	13,54%	4,32%
	Total Via Aerea	38,2%	2,7%	26,2%	10,6%	2,7%	2,3%	12,1%	15,5%	21,1%	6,9%
	Total Via Fluvial / Maritima	15,4%	5,8%	18,2%	1,6%	10,6%	33,9%	8,7%	6,2%	11,8%	3,4%
	Total Via Terrestre	46,4%	13,6%	12,3%	23,8%	24,6%	9,7%	1,5%	4,2%	7,9%	2,5%
2018	Total Pais	6.941.828	7,90%	18,99%	15,66%	12,96%	10,36%	6,92%	9,22%	13,53%	4,48%
	Total Via Aerea	39,8%	2,4%	26,4%	11,3%	2,6%	2,0%	12,3%	15,6%	20,4%	7,1%
	Total Via Fluvial / Maritima	14,9%	7,2%	19,4%	1,5%	9,6%	33,1%	8,5%	6,5%	11,0%	3,1%
	Total Via Terrestre	45,3%	12,9%	12,4%	24,2%	23,2%	10,2%	1,7%	4,5%	8,3%	2,6%
2019	Total Pais	7.399.050	7,43%	19,93%	15,42%	11,51%	10,81%	7,21%	9,38%	13,95%	4,37%
	Total Via Aerea	41,4%	2,3%	27,7%	11,9%	2,9%	2,3%	11,6%	15,5%	19,7%	6,2%
	Total Via Fluvial / Maritima	14,8%	9,1%	18,5%	1,4%	7,8%	31,8%	10,1%	6,3%	11,4%	3,7%
	Total Via Terrestre	43,8%	11,8%	13,0%	23,5%	20,9%	11,8%	2,1%	4,7%	9,4%	2,9%
2020	Total Pais	2.089.549	8,46%	17,08%	18,65%	9,85%	7,77%	9,24%	8,39%	15,77%	4,79%
	Total Via Aerea	33,2%	2,9%	21,4%	9,8%	2,4%	1,4%	14,6%	16,2%	24,8%	6,5%
	Total Via Fluvial / Maritima	17,1%	5,4%	25,1%	1,8%	6,5%	16,5%	18,1%	5,1%	16,8%	4,7%
	Total Via Terrestre	49,6%	13,2%	11,4%	30,4%	16,0%	9,0%	2,6%	4,3%	9,4%	3,7%
2021	Total Pais	297.478	3,26%	15,17%	9,70%	7,07%	10,96%	15,29%	11,86%	24,60%	2,09%
	Total Via Aerea	71,0%	2,9%	11,4%	11,1%	2,0%	1,4%	20,4%	15,5%	32,9%	2,5%
	Total Via Fluvial / Maritima	9,5%	0,6%	7,1%	1,1%	0,5%	70,5%	7,2%	4,5%	7,6%	0,9%
	Total Via Terrestre	19,5%	5,9%	32,7%	8,8%	28,6%	16,7%	0,8%	2,4%	2,9%	1,3%
2022	Total Pais	326.518	3,03%	17,90%	11,01%	9,37%	6,70%	15,07%	10,26%	23,99%	2,66%
	Total Via Aerea	63,4%	2,5%	12,5%	10,5%	1,3%	0,5%	22,3%	14,1%	33,8%	2,4%
	Total Via Fluvial / Maritima	6,2%	0,9%	15,2%	2,1%	1,5%	51,0%	6,9%	8,3%	11,8%	2,3%
	Total Via Terrestre	30,4%	4,5%	29,8%	13,8%	27,8%	10,6%	1,6%	2,7%	6,0%	3,2%

TURISMO RECEPTIVO: Turistas no residentes en la Argentina por mes según medio de transporte y país de residencia.

TURISMO EMISIVO		TOTAL	PAÍS DE RESIDENCIA								
			Bolivia	Brasil	Chile	Paraguay	Uruguay	EE.UU. y Canadá	Resto de América	Europa	Resto del mundo
2016	Total Pais	10.416.931	578.688	2.288.648	2.398.548	1.155.968	1.508.576	821.961	825.201	688.927	150.413
	Total Via Aerea	3.835.655	43.101	811.708	407.429	39.252	92.428	814.837	796.740	681.624	148.535
	Total Via Fluvial / Maritima	974.165	85.307	128.073	38.868	116.629	588.697	5.049	6.815	4.232	496
	Total Via Terrestre	5.607.111	450.280	1.348.867	1.952.251	1.000.087	827.451	2.075	21.647	3.071	1.381
2017	Total Pais	12.213.018	624.820	2.573.878	2.780.837	1.573.404	1.801.404	886.101	1.015.259	741.630	215.684
	Total Via Aerea	4.516.069	48.659	980.932	548.356	50.863	95.092	878.796	968.626	731.810	212.934
	Total Via Fluvial / Maritima	1.182.159	115.506	128.535	42.333	162.722	700.453	4.847	20.558	6.121	1.086
	Total Via Terrestre	6.514.789	460.655	1.464.412	2.190.147	1.359.819	1.005.859	2.458	26.075	3.699	1.664
2018	Total Pais	11.130.183	490.805	2.638.301	1.903.661	1.448.197	1.719.355	865.340	1.022.229	826.349	215.946
	Total Via Aerea	4.485.288	42.156	1.031.406	397.623	54.074	101.767	857.129	970.172	817.145	213.815
	Total Via Fluvial / Maritima	1.070.566	68.595	126.978	33.389	143.594	648.380	6.473	35.275	6.823	1.060
	Total Via Terrestre	5.574.329	380.054	1.479.916	1.472.649	1.250.529	969.208	1.738	16.782	2.381	1.071
2019	Total Pais	9.113.564	478.468	2.133.105	1.221.764	1.256.625	1.362.788	808.967	891.572	760.555	199.720
	Total Via Aerea	3.950.313	33.057	886.148	255.801	60.065	79.163	805.207	874.937	757.494	198.441
	Total Via Fluvial / Maritima	853.285	76.256	90.086	4.146	113.015	557.518	1.995	8.104	1.833	332
	Total Via Terrestre	4.309.966	369.155	1.156.871	961.817	1.083.545	726.108	1.765	8.531	1.228	947
2020	Total Pais	2.841.123	123.755	862.573	368.342	331.249	616.094	158.547	198.182	142.423	39.957
	Total Via Aerea	905.515	13.735	260.811	51.454	16.474	28.765	157.779	195.133	141.472	39.893
	Total Via Fluvial / Maritima	331.232	17.460	33.870	3.093	31.268	243.407	417	1.267	450	1
	Total Via Terrestre	1.604.376	92.560	567.892	313.796	283.508	343.922	351	1.781	502	63
2021	Total Pais	832.739	26.102	78.311	46.231	64.521	124.551	237.085	144.638	103.565	7.734
	Total Via Aerea	638.413	17.764	54.182	36.679	24.616	12.150	237.085	144.638	103.564	7.734
	Total Via Fluvial / Maritima	89.373	0	15	42	76	89.239	0	0	1	0
	Total Via Terrestre	104.953	8.338	24.114	9.510	39.829	23.162	0	0	0	0
2022	Total Pais	930.342	18.472	307.577	35.539	166.508	206.732	54.506	92.317	41.373	7.319
	Total Via Aerea	318.299	6.727	77.786	18.027	4.776	15.469	54.506	92.317	41.373	7.319
	Total Via Fluvial / Maritima	105.278	0	4.601	6	937	99.734	0	0	0	0
	Total Via Terrestre	506.765	11.745	225.190	17.506	160.795	91.529	0	0	0	0

TURISMO EMISIVO: Turistas residentes que viajaron al exterior por mes según medio de transporte y destino principal. Serie histórica.

TURISMO EMISIVO		TOTAL	PAÍS DE RESIDENCIA								
			Bolivia	Brasil	Chile	Paraguay	Uruguay	EE.UU. y Canadá	Resto de América	Europa	Resto del mundo
2016	Total Pais	10.416.931	5,56%	21,97%	23,03%	11,10%	14,48%	7,89%	7,92%	6,61%	1,44%
	Total Via Aerea	36,8%	1,1%	21,2%	10,6%	1,0%	2,4%	21,2%	20,8%	17,8%	3,9%
	Total Via Fluvial / Maritima	9,4%	8,8%	13,1%	4,0%	12,0%	60,4%	0,5%	0,7%	0,4%	0,1%
	Total Via Terrestre	53,8%	8,0%	24,1%	34,8%	17,8%	14,8%	0,0%	0,4%	0,1%	0,0%
2017	Total Pais	12.213.018	5,12%	21,07%	22,77%	12,88%	14,75%	7,26%	8,31%	6,07%	1,77%
	Total Via Aerea	37,0%	1,1%	21,7%	12,1%	1,1%	2,1%	19,5%	21,4%	16,2%	4,7%
	Total Via Fluvial / Maritima	9,7%	9,8%	10,9%	3,6%	13,8%	59,3%	0,4%	1,7%	0,5%	0,1%
	Total Via Terrestre	53,3%	7,1%	22,5%	33,6%	20,9%	15,4%	0,0%	0,4%	0,1%	0,0%
2018	Total Pais	11.130.183	4,41%	23,70%	17,10%	13,01%	15,45%	7,77%	9,18%	7,42%	1,94%
	Total Via Aerea	40,3%	0,9%	23,0%	8,9%	1,2%	2,3%	19,1%	21,6%	18,2%	4,8%
	Total Via Fluvial / Maritima	9,6%	6,4%	11,9%	3,1%	13,4%	60,6%	0,6%	3,3%	0,6%	0,1%
	Total Via Terrestre	50,1%	6,8%	26,5%	26,4%	22,4%	17,4%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%
2019	Total Pais	9.113.564	5,25%	23,41%	13,41%	13,79%	14,95%	8,88%	9,78%	8,35%	2,19%
	Total Via Aerea	43,3%	0,8%	22,4%	6,5%	1,5%	2,0%	20,4%	22,1%	19,2%	5,0%
	Total Via Fluvial / Maritima	9,4%	8,9%	10,6%	0,5%	13,2%	65,3%	0,2%	0,9%	0,2%	0,0%
	Total Via Terrestre	47,3%	8,6%	26,8%	22,3%	25,1%	16,8%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%
2020	Total Pais	2.841.123	4,36%	30,36%	12,96%	11,66%	21,68%	5,58%	6,98%	5,01%	1,41%
	Total Via Aerea	31,9%	1,5%	28,8%	5,7%	1,8%	3,2%	17,4%	21,5%	15,6%	4,4%
	Total Via Fluvial / Maritima	11,7%	5,3%	10,2%	0,9%	9,4%	73,5%	0,1%	0,4%	0,1%	0,0%
	Total Via Terrestre	56,5%	5,8%	35,4%	19,6%	17,7%	21,4%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
2021	Total Pais	832.739	3,13%	9,40%	5,55%	7,75%	14,96%	28,47%	17,37%	12,44%	0,93%
	Total Via Aerea	76,7%	2,8%	8,5%	5,7%	3,9%	1,9%	37,1%	22,7%	16,2%	1,2%
	Total Via Fluvial / Maritima	10,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	99,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Total Via Terrestre	12,6%	7,9%	23,0%	9,1%	37,9%	22,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2022	Total Pais	930.342	1,99%	33,06%	3,82%	17,90%	22,22%	5,86%	9,92%	4,45%	0,79%
	Total Via Aerea	34,2%	2,1%	24,4%	5,7%	1,5%	4,9%	17,1%	29,0%	13,0%	2,3%
	Total Via Fluvial / Maritima	11,3%	0,0%	4,4%	0,0%	0,9%	94,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Total Via Terrestre	54,5%	2,3%	44,4%	3,5%	31,7%	18,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

TURISMO EMISIVO: Turistas residentes que viajaron al exterior por mes según medio de transporte y destino principal. Serie histórica.

Conclusion

De la estadística provista por la Dirección Nacional de Mercados y Estadística, Ministerio de Turismo y Deportes se pudo determinar tres conclusiones:

- A) Argentina es un país mayoritariamente “emisor de turismo” y de continuar lo histórico , siempre se tendrá una balanza turística desfavorable para el país.***
- B) El medio aéreo es casi tan relevante o importante como el medio terrestre.***
- C) El principal mercado de turismo es el mercado regional (países limítrofes)***



PAGE
1
INER
GEPD
PVAL
T42

PROPENSITY TO FLY

Introducción

El mercado aerocomercial en Argentina pasa un momento crítico, pero siempre ha sido así.

La causa de dicho problema es la Política Aerocomercial de la nación. No es la responsabilidad de un gobierno en particular, ni de un solo partido político, tampoco de los gobiernos de facto cuando condujeron el país, es la responsabilidad, o la irresponsabilidad -mejor dicho- de todos ellos.

Funcionarios no idóneos, sindicalistas codiciosos, políticos ignorantes, pero sobre todo una legislación sobre la materia que data del año 1970 y que está basada en un convenio internacional del año 1944. A esto debe agregársele una cultura que privilegia lo estatal y desconfía de la actividad privada.

Una sociedad a la que cuesta asumir los problemas encuentra siempre un culpable externo, como si Argentina fuera el único país del mundo donde todos los codiciosos y malvados quieran estar.

En lugar de ver “como hacen los que hacen y que son exitosos” nos dedicamos a criticar los que quieren hacer.

La industria aerocomercial no es un lugar para improvisados, en esta industria parpadear implica la pérdida de millones dólares, y sin embargo estamos acostumbrados a aceptar a militantes sin experiencia en la industria a cargo de la principal línea aérea, o en su defecto a ejecutivos sin conocimiento de la industria. Así nos va.

Pero los errores se verifican en pérdidas millonarias (que deben ser cubiertas con aportes estatales) y en el retroceso o estancamiento del mercado aéreo.

Pero nadie es responsable, menos, en un país donde el “capital” aún se discute, cuando nadie en el mundo lo hace.

Por supuesto que las medidas que toman los gestores son en contra de la competencia y a favor de los “anacrónicos” dirigentes que buscan de tan manera tapar sus malas gestiones, usando los fondos de los contribuyentes que carecen de los servicios esenciales que le debería dar el estado.



Mercado Aéreo en Argentina

El mercado aéreo de cabotaje se encuentra deprimido, lo cual es quizás la mayor ventaja, porque desarrollarlo no implica mucho esfuerzo.

Si se analizan los últimos 50 años, vemos una tendencia creciente, aunque sin una pendiente de crecimiento significativa y sin sustentabilidad.



FUENTE : BANCO MUNDIAL.

Para el estudio, eliminaremos el año 2020, debido a que fue un año atípico debido a la pandemia de COVID.

Si dividimos el periodo en décadas observaremos los siguientes crecimientos:

DÉCADA	VARIACIÓN
1980 / 1970	139,6%
1990 / 1980	-3,9%
2000 / 1990	66,1%
2010 / 2000	1,2%
2019 / 2010	115,6%

Se observa un crecimiento significativo entre los años 2010 y 2019. Más allá de la década de los años 70' donde el crecimiento se debió -básicamente- al desarrollo de la red de Aerolíneas Argentinas (por entonces una empresa estatal).

El siguiente aumento importante del tráfico sucedió en la última década, y estuvo asociado a una mejora de la línea aérea de mayoría estatal y al incremento de la competencia.

Sin embargo, si dicho crecimiento lo comparamos con el resto de los países de Latinoamérica veremos que la tasa de crecimiento argentina (1970-2019) está entre los peores.

Country Name	Country Code	1980 / 1970	1990 / 1980	2000 / 1990	2010 / 2000	2019 / 2010	2019 / 1970
Argentina	ARG	139,64%	-3,93%	66,05%	1,23%	115,64%	734,54%
Bolivia	BOL	450,00%	-7,78%	41,94%	1,41%	128,31%	1566,79%
Brazil	BRA	289,49%	47,21%	63,39%	138,52%	37,91%	2981,55%
Chile	CHL	16,37%	103,89%	279,50%	79,12%	128,69%	3588,49%
Colombia	COL	59,73%	9,54%	62,70%	97,61%	118,70%	1130,21%
Ecuador	ECU	67,10%	8,77%	72,92%	265,43%	0,20%	1050,89%
Peru	PER	407,07%	-8,28%	-12,16%	345,44%	164,85%	4719,61%
Paraguay	PRY	60,05%	111,63%	-2,60%	168,93%	-11,56%	684,60%
Suriname	SUR	S / D	-7,99%	75,58%	-7,73%	10,22%	S / D
Uruguay	URY	117,78%	-33,35%	101,70%	S / D	S / D	*S / D*
Venezuela, RB	VEN	309,58%	33,38%	-37,27%	49,67%	-76,40%	21,03%
Guyana	GUY	54,49%	429,82%	-49,72%	272,88%	-89,49%	61,22%
Caribbean small states	CSS	228,76%	104,09%	53,42%	-26,19%	S / D	*S / D*
Latin America & Caribbean (excluding high income)	LAC	189,21%	20,85%	52,98%	93,46%	75,16%	1711,87%
Latin America & Caribbean	LCN	192,50%	25,75%	48,10%	84,88%	70,98%	1621,81%
North America	NAC	83,02%	52,68%	45,74%	10,84%	30,15%	487,51%
Latin America & the Caribbean (IDA & IBRD countries)	TLA	201,33%	24,00%	48,78%	87,82%	72,14%	1697,36%
World	WLD	106,76%	59,69%	63,33%	57,00%	73,41%	1368,11%

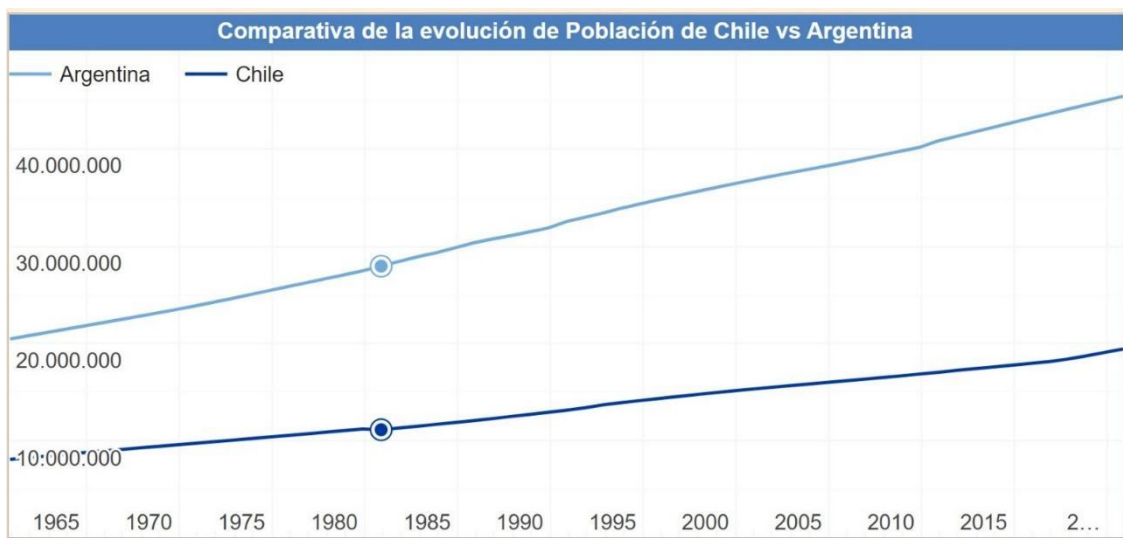
Indudablemente existió en el país una política aerocomercial equivocada, que en lugar de incentivar a los ciudadanos a viajar por el país de manera de desarrollar el medio aéreo, logro un crecimiento pobre en el tiempo.



El país que por su estructura de transporte y demografía más se asemeja con Argentina, es Chile sin duda. Un país con un hub marcado y bien definido (Santiago de Chile), en el centro del país, y con destinos con distancias semejantes a las argentinas.

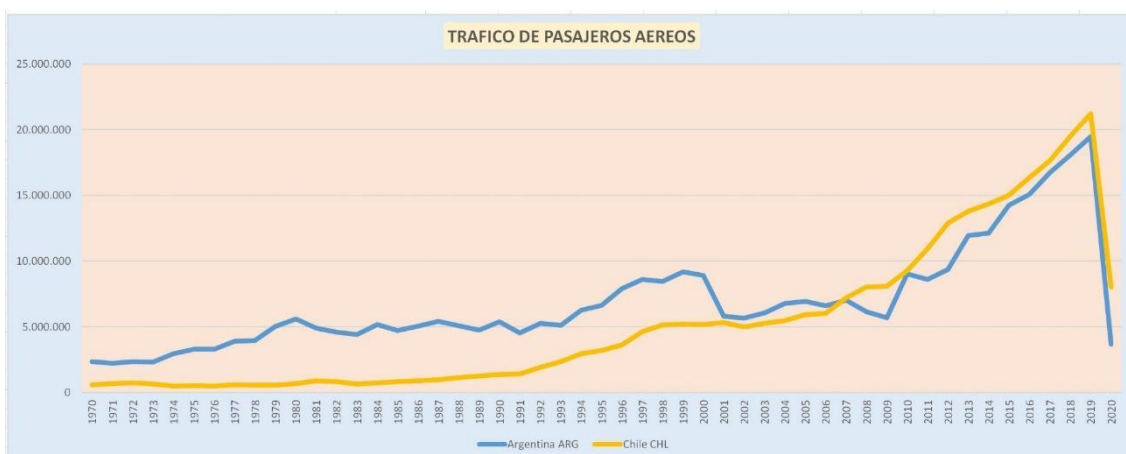
Las poblaciones estimadas en el 2020 son:

- a) Argentina: 45.132.000 habitantes
- b) Chile: 17.971.000 habitantes



FUENTE : datosmacro.com

Si comparamos el comportamiento del tráfico aéreo de ambos países observamos:



Como puede observarse, el mercado aéreo de pasajeros de Chile, paso de ser la cuarta parte del tráfico de Argentina en el año 1990 a ser un 10% más en el año 2019, superando en sus valores nominales a los de nuestro país en el año 2007.

Este comparativo lo podríamos realizar con otros países con actividad
aero comercial local y podríamos ver los mismo.

PAGE
1
INER
GENO
PVAL
T42

Propensity to fly

La propensión a volar es un indicador del nivel de tráfico aéreo en un país. Nos refleja la importancia de los viajes aéreos en un país determinado y da una idea del potencial de crecimiento.

Un número bajo nos indica un mercado no desarrollado, con potencial para crecer, pero obviamente con causales para su estado que deben ser analizados.

Es uno de los indicadores de madurez que utiliza el Banco Mundial u otras organizaciones similares y también los inversores de líneas aéreas.

La propensión a volar se define como el número de viajes en avión por habitante de la población, o “viajes per cápita” por año.

Para calcularlo, se utiliza el número total de pasajeros que llegan y salen, sin hacer distinción entre viajes nacionales e internacionales. De esta forma, la cifra captura toda la actividad del tráfico aéreo en el país.

Dicha propensión a volar está influenciada por diversos factores. La cuestión es conocer qué factores influyen en la demanda del transporte aéreo de pasajeros. En tal sentido podemos identificar a:

- 1) Factores económicos (Producto Bruto Interno (PIB), ingresos, mercado laboral, comercio),
- 2) facilidad para viajar (regulaciones del mercado, modelos de negocios emergentes de aerolíneas, como los de bajo costo), medios de transporte competitivos y sustitutivos, cambios en los impedimentos estructurales de viaje (como restricciones de visado) y
- 3) condiciones del mercado local (crecimiento del mercado nacional de las aerolíneas).

Los ingresos de las personas y los cambios en las tarifas aéreas afectan la elasticidad de la demanda de los pasajeros que viajan por aire.

En tal sentido un aumento de los ingresos aumentará la demanda de transporte aéreo, mientras que un aumento de las tarifas aéreas conducirá a una disminución de esta.

Factores de crisis, como ser atentados, guerras, pandemias o el aumento del precio del combustible para aviones (lo que genera que aumente la tarifa aérea) y el PBI conduce a una caída del tráfico aéreo.

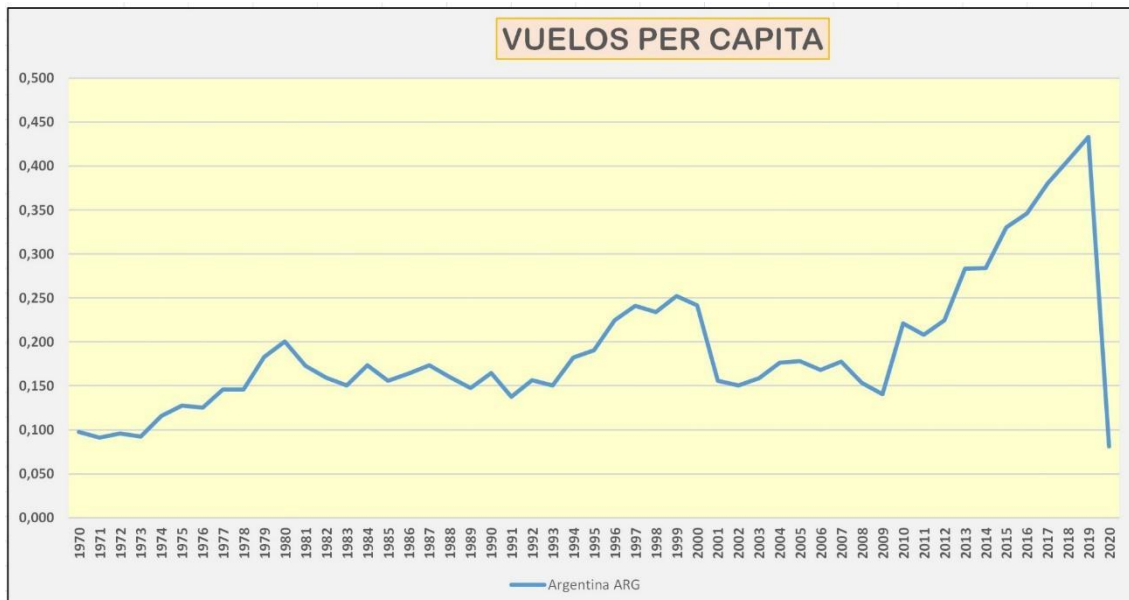
También la distancia de la ruta actúa como un factor determinante.

Una baja en las tarifas aéreas y el libre acceso a comprar son considerados desde hace mucho como el factor que permite a las clases inferiores acceder al servicio aéreo. En tal sentido el desarrollo de las low cost, ha significado el mayor potenciador del mercado aéreo.



Obviamente que un aumento en la población general conducirá a un aumento en los viajes aéreos a medida que crezca el mercado de clientes potenciales, esto es un efecto vegetativo.

En tal sentido, el mercado argentino ha tenido un comportamiento muy poco satisfactorio.



Se observa, que la pendiente de crecimiento tiene su mayor ángulo de crecimiento positivo en el periodo 2016-2019.

Si lo analizamos por décadas observamos:

DÉCADA	VARIACIÓN
1980 / 1970	105,15%
1990 / 1980	-17,83%
2000 / 1990	46,90%
2010 / 2000	-8,50%
2019 / 2010	95,72%

Si analizamos el contexto de los países sudamericanos, observaremos que en el año 2019 se estaba por debajo de la mayoría de los países de la región, inclusive por debajo de la media de la región, a pesar de que décadas atrás éramos líderes.

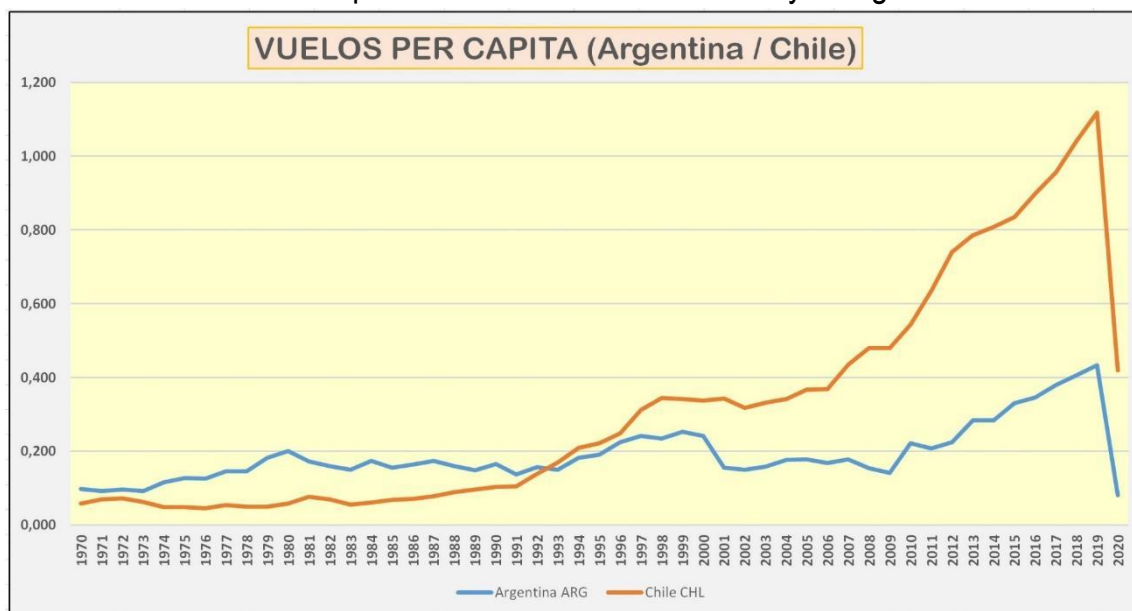
Country Name	Country Code	1970	1980	1990	2000	2010	2019	2020
Argentina	ARG	0,098	0,200	0,165	0,242	0,221	0,433	0,081
Bolivia	BOL	0,054	0,241	0,180	0,209	0,177	0,353	0,225
Brasil	BRA	0,035	0,108	0,129	0,179	0,381	0,488	0,214
Chile	CHL	0,059	0,059	0,103	0,337	0,543	1,118	0,420
Colombia	COL	0,140	0,179	0,159	0,216	0,374	0,736	0,241
Ecuador	ECU	0,069	0,088	0,075	0,104	0,321	0,278	0,065
Perú	PER	0,029	0,113	0,082	0,060	0,245	0,579	0,173
Paraguay	PRY	0,033	0,041	0,065	0,050	0,114	0,090	0,018
Suriname	SUR	S / D	0,401	0,327	0,494	0,406	0,407	0,152
Uruguay	URY	0,078	0,164	0,102	0,193	S / D	S / D	S / D
Venezuela	VEN	0,110	0,338	0,349	0,178	0,226	0,053	0,010
Guyana	GUY	0,025	0,035	0,196	0,098	0,364	0,037	0,023
América Latina y el Caribe	LCN	0,062	0,144	0,147	0,185	0,302	0,472	0,186
América del Norte	NAC	0,767	1,262	1,749	2,260	2,282	2,787	1,080
Mundo	WLD	0,084	0,145	0,194	0,274	0,380	0,593	0,233



El potencial de crecimiento y las oportunidades de la industria aerocomercial en Argentina son enormes como lo demuestra el bajo índice de “trips per capita”.

Sin embargo las altas barreras de acceso al mercado aeronáutico y a pesar de los atractivos turísticos de nuestro país, no han permitido el ingreso de líneas aéreas con nuevos modelos de negocio (a excepción de Flybondi y Jetsmart) que impacten positivamente en este crecimiento.

Una vez más sirve la comparación entre el mercado chileno y el argentino.



Puede observarse el retroceso en el mercado argentino.

Una vez más podríamos recordar que en Chile no hay empresas del estado. Lo mismo podríamos observar en Colombia (por ejemplo).

PAGE
1
INER
GEPD
PVAL
T42

AEROLÍNEAS ARGENTINAS: APORTES Y PERDIDAS

“...El caso particular del Grupo Aerolíneas

En este caso, los reparos a la aplicación de las normas de control propias del sector público se sustentan centralmente en el art. 17 de la Ley N° 27.198 (Presupuesto General para el año 2016), cuyo texto dice:

Autorízase al Poder Ejecutivo nacional a través de la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación, a instrumentar los mecanismos correspondientes, a los fines de cubrir las necesidades financieras de las empresas comprendidas en el artículo 17 de la ley 27.008 hasta el 31 de diciembre de 2016.

El monto de las asistencias a realizarse deberá considerarse, como transferencias corrientes y de capital según corresponda, con obligación de rendir cuentas de su aplicación a la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación. La Auditoría General de la Nación efectuará las certificaciones sobre las rendiciones de cuentas de los fondos transferidos. Las empresas comprendidas en el presente artículo se rigen por las normas y principios de derecho privado, y en particular en cuanto a su naturaleza, por los términos del capítulo II, sección V, de la ley 19.550, no siéndoles aplicables legislación o normativa administrativa alguna que reglamente la administración, gestión y/o control de las empresas o entidades en las que el Estado nacional o los Estados provinciales tengan participación.”

Dictamen Procuración del Tesoro de la Nación 24.04.2017



Gestiones

<i>GESTION ESTATAL 2020/2022</i>	
Julio Alak	2008 - 2009
Mariano Recalde	2009 - 2015
Isela Costantini	2016
Mario Dell'acqua	2016 - 2017
Luis Malvido	2017 - 2019
Pablo Ceriani	2020 - Actual



Datos Estadísticos

MERCADO DOMESTICO				
PASAJEROS	2019	2020	2021	Ene-Mar 2022
AEROLINEAS + AUSTRAL	10.042.643	2.261.340	4.320.248	2.076.968
MERCADO DOMESTICO	16.038.036	3.653.057	6.098.807	2.883.435
PARTICIPACION DE AEROLINEAS + AUSTRAL	62,6%	61,9%	70,8%	72,0%
VUELOS	2019	2020	2021	Ene-Mar 2022
AEROLINEAS + AUSTRAL	95.456	22.315	39.464	16.594
MERCADO DOMESTICO	113.810	40.357	65.243	24.885
PARTICIPACION DE AEROLINEAS + AUSTRAL	83,9%	55,3%	60,5%	66,7%



MERCADO INTERNACIONAL				
PASAJEROS	2019	2020	2021	Ene-Mar 2022
AEROLINEAS + AUSTRAL	3.289.513	841.978	485.459	420.033
MERCADO INTERNACIONAL	14.347.356	3.430.506	1.973.010	1.323.089
PARTICIPACION DE AEROLINEAS + AUSTRAL	22,9%	24,5%	24,6%	31,7%
VUELOS	2019	2020	2021	Ene-Mar 2022
AEROLINEAS + AUSTRAL	25.774	7.040	3.755	3.061
MERCADO INTERNACIONAL	92.777	25.409	17.964	10.291
PARTICIPACION DE AEROLINEAS + AUSTRAL	27,8%	27,7%	20,9%	29,7%

La fuente de la información es la estadística de la Administración Nacional de Aviación Civil de la Argentina.

Los datos del 2022 corresponden son de los meses de Enero, Febrero y Marzo.

En contexto de la pandemia por COVID y con las consecuentes medidas sanitarias, la industria aérea en el mundo ha sufrido una gran depresión, en tal sentido Argentina no ha sido ajena y se reflejan en los números del mercado argentino.

Asistencia Financiera del Estado

APORTES DEL ESTADO					
	AEROLINEAS	AUSTRAL	TOTAL	CAMBIO	TOTAL
	\$	\$	\$	\$ / USD	USD
2008	\$ 824.572.305	\$ 238.262.445	\$ 1.062.834.750	\$ 3,16	USD 336.095.484
2009	\$ 1.835.134.006	\$ 426.611.261	\$ 2.261.745.267	\$ 3,73	USD 606.479.840
2010	\$ 1.906.000.593	\$ 919.709.932	\$ 2.825.710.525	\$ 3,91	USD 722.244.792
2011	\$ 2.444.395.768	\$ 646.674.858	\$ 3.091.070.626	\$ 4,13	USD 748.497.621
2012	\$ 3.187.328.253	\$ 878.632.767	\$ 4.065.961.020	\$ 4,55	USD 893.460.715
2013	\$ 2.649.822.954	\$ 1.113.225.670	\$ 3.763.048.624	\$ 5,48	USD 687.214.402
2014	\$ 4.342.404.999	\$ 793.489.536	\$ 5.135.894.535	\$ 8,12	USD 632.148.998
2015	\$ 4.033.549.547	\$ 1.156.165.794	\$ 5.189.715.341	\$ 9,28	USD 559.441.535
2016	\$ 3.199.997.754	\$ 1.299.469.355	\$ 4.499.467.109	\$ 14,78	USD 304.483.002
2017	\$ 2.471.841.215	\$ 528.155.784	\$ 2.999.996.999	\$ 16,56	USD 181.195.347
2018	\$ 6.463.800.000	\$ 1.816.091.077	\$ 8.279.891.077	\$ 28,11	USD 294.528.076
2019	\$ 21.022.902.865	\$ 2.662.097.135	\$ 23.685.000.000	\$ 48,25	USD 490.831.427
2020	\$ 43.675.497.537	\$ 1.062.339.000	\$ 44.737.836.537	\$ 70,63	USD 633.368.443
2021	\$ 63.551.000.000		\$ 63.551.000.000	\$ 95,09	USD 668.301.859
2022 Ene-Mar	\$ 19.464.600.000		\$ 19.464.600.000	\$ 106,58	USD 182.623.179
TOTAL DE APORTES	\$ 181.072.847.796	\$ 13.540.924.614	\$ 194.613.772.410		USD 7.940.914.720



Los datos surgen de lo informado en los Balances Societarios de ambas empresas para el periodo 2008-2020.

Los datos informados para el 2021 y 2022 son los que surgen de los informado por el estado y que se obtienen de la web <https://www.presupuestoabierto.gob.ar/sici/destacado-en-que-se-gasta#>.

Los datos del corriente año es lo informado al 17/03/22. y corresponde al trimestre Ene-Mar 2022

Los valores de la paridad cambiaria utilizado, surgen del promedio de los valores diarios informados por el Banco Central de la República Argentina (Tipo de Cambio de Referencia Comunicación "A" 3500 (Mayorista) y Tipo de Cambio Nominal Promedio Mensual (TCNPM)). Se utiliza el promedio anual, pues no se tiene la exacta fecha de transferencia desde el erario nacional a cada compañía. Y al ser durante el año la secuencia de desembolso corresponde usar el promedio anual y NO el del final del ejercicio.

Los valores de aportes, prorrateados, por día son:

GESTION ESTATAL 2008/2015	
FECHA INICIO DE APORTES DE APORTES	10/7/2008
FECHA CORTE DE APORTES	31/12/2015
CANTIDAD DE DIAS	2.731
MONTO TRANSFERIDO (USD)	5.185.583.387
PROMEDIO DIARIO EN DOLARES	1.898.786

GESTION ESTATAL 2016/2019	
FECHA INICIO DE APORTES DE APORTES	1/1/2016
FECHA CORTE DE APORTES	31/12/2019
CANTIDAD DE DIAS	1.461
MONTO TRANSFERIDO (USD)	1.271.037.851
PROMEDIO DIARIO EN DOLARES	869.978

GESTION ESTATAL 2020/2022	
FECHA INICIO DE APORTES DE APORTES	1/1/2020
FECHA CORTE DE APORTES	31/3/2022
CANTIDAD DE DIAS	821
MONTO TRANSFERIDO (USD)	1.484.293.482
PROMEDIO DIARIO EN DOLARES	1.807.909

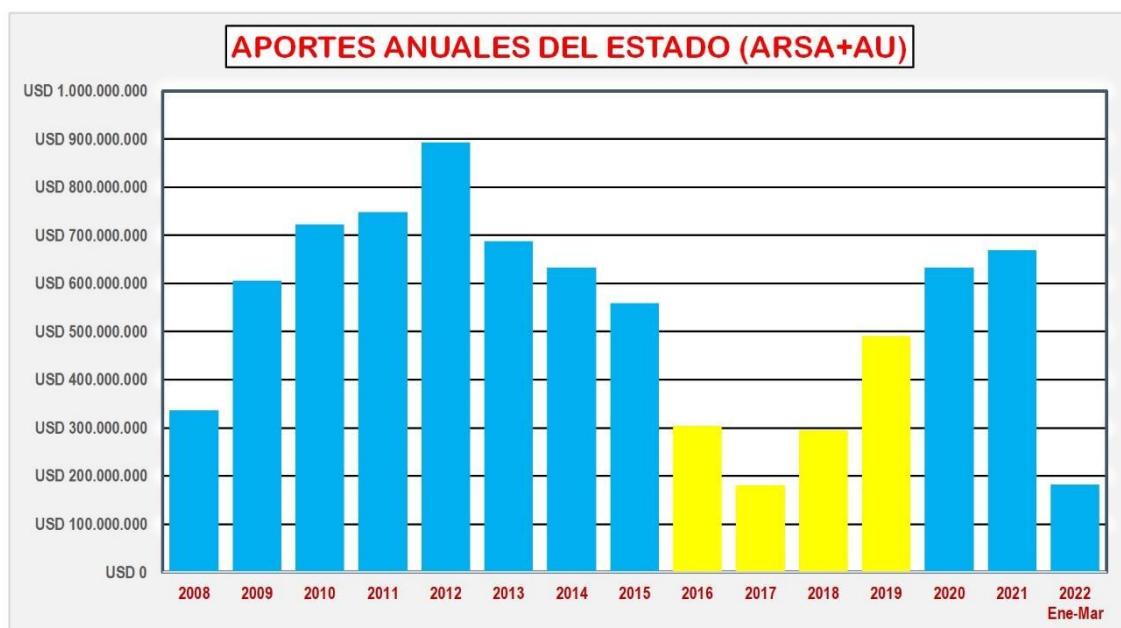
GESTION ESTATAL 2008/2022	
FECHA INICIO DE APORTES DE APORTES	10/7/2008
FECHA CORTE DE APORTES	31/3/2022
CANTIDAD DE DIAS	5.013
MONTO TRANSFERIDO (USD)	7.940.914.720
PROMEDIO DIARIO EN DOLARES	1.584.064



La empresa informa:

*“Ingresos Públicos (AFIP) la Resolución 102/19, en la cual se concluye ”
.... pongo en su conocimiento que en atención a que el Artículo 17 de la Ley N.º 27198 estatuye que las asistencias financieras que la empresa hubiera recibido o reciba en el futuro del Estado Nacional deben consignarse como aportes de capital con destino a capitalización, independientemente de su fecha de concreción. las mismas no constituirán rentas gravadas por el Impuesto a las Ganancias.*

No obstante, si dichas transferencias devenidas en aportes de capital compensaran quebrantos contables acumulados, las mismas representarían para la sociedad un enriquecimiento a título gratuito alcanzado por el gravamen -ya sea generando un resultado positivo o disminuyendo quebrantos impositivos-, ello de acuerdo al apartado 2 del artículo 2º de la ley de Impuesto a las Ganancias ”



La primera aerolínea Low Cost, comenzó a operar en noviembre del 2017. Datos de 2022 son parciales.

Respecto a la información obtenida de la página del gobierno se observa algunas discrepancias sobre lo que informa para un mismo periodo por las empresas en sus balances.

Veamos algún ejemplo.

	2019	2020
presupuestoabierto.gob.ar		
Aerolíneas Argentinas	\$ 23.126.500.000	\$ 42.622.700.000
Austral	\$ 549.000.000	\$ 1.062.300.000
TOTAL	\$ 23.675.500.000	\$ 43.685.000.000
Balances Societarios		
Aerolíneas Argentinas	\$ 21.022.902.865	\$ 43.685.000.000
Austral	\$ 2.662.097.135	\$ 1.062.339.000
TOTAL	\$ 23.685.000.000	\$ 44.747.339.000
DIFERENCIA	-\$ 9.500.000	-\$ 1.062.339.000



APORTES POR PASAJERO															
PASAJEROS TRANSPORTADOS	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Ene-Mar 2022
[ARSA + AU] INTERNACIONAL	1.513.666	1.335.488	1.872.690	2.018.324	2.116.688	2.661.837	2.820.971	3.013.590	3.373.958	3.621.139	3.351.737	3.289.513	841.978	485.459	420.033
TOTAL MERCADO INTERNACIONAL	9.230.831	8.732.904	10.402.579	11.376.958	11.534.529	11.360.284	11.398.858	11.719.895	12.819.072	14.655.711	15.007.522	14.347.356	3.430.506	1.973.010	1.323.089
PARTICIPACION	16,4%	15,3%	18,0%	17,7%	18,4%	23,4%	24,7%	25,7%	26,3%	24,7%	22,3%	22,9%	24,5%	24,6%	31,7%
[ARSA + AU] CABOTAJE	3.856.008	4.080.407	4.504.350	4.110.667	4.783.880	5.691.767	6.517.702	7.511.576	7.957.671	9.335.911	9.614.661	10.042.643	2.261.340	4.320.248	2.076.968
TOTAL MERCADO CABOTAJE	5.758.811	6.443.408	6.864.557	6.405.217	7.482.291	8.303.892	9.100.200	10.277.973	10.875.673	12.599.501	14.206.647	16.038.036	3.653.057	6.098.807	2.883.435
PARTICIPACION	67,0%	63,3%	65,6%	64,2%	63,9%	68,5%	71,6%	73,1%	73,2%	74,1%	67,7%	62,6%	61,9%	70,8%	72,0%
[ARSA + AU] CAB. + INTER.	5.369.674	5.415.895	6.377.040	6.128.991	6.900.568	8.353.604	9.338.673	10.525.166	11.331.629	12.957.050	12.966.388	13.332.156	3.103.318	4.805.707	2.497.001
TOTAL MERCADO	14.989.642	15.176.312	17.267.136	17.782.175	19.016.820	19.664.176	20.499.058	21.997.868	23.694.745	27.255.212	29.214.169	30.385.392	7.083.563	8.071.817	4.206.524
PARTICIPACION	35,8%	35,7%	36,9%	34,5%	36,3%	42,5%	45,6%	47,8%	47,8%	47,5%	44,4%	43,9%	43,8%	59,5%	59,4%
APORTES DEL ESTADO (USD)	336.095.484	606.479.840	722.244.792	748.497.621	893.460.715	687.214.402	632.148.998	559.441.535	304.483.002	181.195.347	294.528.076	490.831.427	633.368.443	668.301.859	182.623.179
APORTES POR PASAJERO TRANSPORTADOS (USD/PAX)	63	112	113	122	129	82	68	53	27	14	23	37	204	139	73
Variac.		78,9%	1,1%	7,8%	6,0%	-36,5%	-17,7%	-21,5%	-49,4%	-48,0%	62,4%	62,1%	454,4%	-31,9%	-47,4%

La fuente de la información (pasajeros) es la estadística de la Administración Nacional de Aviación Civil de la Argentina.

Los datos del 2022 (pasajeros) corresponden solo al bimestre de Enero-Febrero.

Los datos de los aportes surgen de lo informado en los Balances Societarios de ambas empresas para el periodo 2008-2020.

Los datos informados para el 2021 y 2022 son los que surgen de los informado por el estado y que se obtienen de la web <https://www.presupuestoabierto.gob.ar/sici/destacado-en-que-se-gasta#> .

Los datos del corriente año es lo informado al 17/03/22.

Para tener una idea de a magnitud de estos subsidios, se puede dar el valor (*Market Capitalization*⁴) al día 26 de mayo del corriente año:

CAPITALIZACION DE MERCADO			
LINEA AEREA		CAPITALIZACION 08-03-2022	
<i>American Airlines</i>	AAL	8.335	MU\$D
<i>Delta</i>	DAL	19.268	MU\$D
<i>Southwest</i>	LUV	22.029	MU\$D
<i>United</i>	UAL	10.128	MU\$D
<i>Alaska</i>	ALK	5.501	MU\$D
<i>Jet Blue</i>	JBLU	3.674	MU\$D
<i>IAG Group (IB+BR)</i>	IAG.L	8.343	MU\$D
<i>Easy Jet</i>	EZJ.L	5.024	MU\$D
<i>KLM-AF</i>	AF.PA	2.298	MU\$D
<i>Ryanair</i>	RYAAY	16.818	MU\$D
<i>Lufthansa</i>	LHA.DE	7.264	MU\$D
<i>Singapore</i>	C6L.SI	10.740	MU\$D
<i>Qantas</i>	QAN.AX	6.322	MU\$D
<i>Azul</i>	AZUL	1.211	MU\$D
<i>Latam Group</i>	LTM	221	MU\$D
<i>Norwegian</i>	NWARF	1.015	MU\$D
<i>Copa</i>	CPA	2.760	MU\$D
<i>Gol</i>	GOL	952	MU\$D



⁴ Market capitalization refers to the total dollar market value of a company's outstanding [shares](#). Commonly referred to as "market cap," it is calculated by multiplying a company's shares outstanding by the current market price of one share. The investment community uses this figure to determine a company's size, as opposed to using sales or total asset figures.

Resultados Empresarios

PERDIDAS DE AEROLINEAS ARGENTINAS Y AUSTRAL					
	AEROLINEAS	AUSTRAL	TOTAL	CAMBIO	TOTAL USD
	\$	\$	\$	\$ / USD	USD
2008	-\$ 1.814.518.196	-\$ 271.509.985	-\$ 2.086.028.181	\$ 3,16	-USD 659.655.371
2009	-\$ 1.574.803.082	-\$ 435.853.907	-\$ 2.010.656.989	\$ 3,73	-USD 539.151.312
2010	-\$ 1.611.603.589	-\$ 632.989.994	-\$ 2.244.593.583	\$ 3,91	-USD 573.712.704
2011	-\$ 2.160.245.256	-\$ 1.048.398.457	-\$ 3.208.643.713	\$ 4,13	-USD 776.967.749
2012	-\$ 2.407.120.549	-\$ 1.168.267.860	-\$ 3.575.388.409	\$ 4,55	-USD 785.661.512
2013	-\$ 1.306.205.172	-\$ 1.475.478.128	-\$ 2.781.683.300	\$ 5,48	-USD 507.995.781
2014	-\$ 3.213.357.634	-\$ 2.273.564.181	-\$ 5.486.921.815	\$ 8,12	-USD 675.355.014
2015	-\$ 6.487.161.453	-\$ 2.822.006.192	-\$ 9.309.167.645	\$ 9,28	-USD 1.003.510.731
2016	-\$ 4.421.514.288	-\$ 2.685.910.798	-\$ 7.107.425.086	\$ 14,78	-USD 480.965.873
2017	-\$ 3.831.324.269	-\$ 2.744.267.872	-\$ 6.575.592.141	\$ 16,56	-USD 397.155.964
2018	-\$ 14.698.120.083	-\$ 7.123.711.843	-\$ 21.821.831.926	\$ 37,80	-USD 577.297.141
2019	-\$ 36.123.140.985	-\$ 5.059.156.611	-\$ 41.182.297.596	\$ 59,90	-USD 687.574.883
2020	-\$ 50.429.477.055	-\$ 8.668.125.520	-\$ 59.097.602.575	\$ 84,15	-USD 702.330.532
2021			\$ 0		
2022			\$ 0		
TOTAL DE PERDIDAS	-\$ 130.078.591.611	-\$ 36.409.241.348	-\$ 166.487.832.959		-USD 8.367.334.567



La fuente de la información son los balances de cada ejercicio (2008 – 2020) de las compañías Aerolíneas Argentinas y Austral.

Los valores de la paridad cambiaria utilizado, surgen del promedio de los valores diarios informados por el Banco Central de la República Argentina (Tipo de Cambio de Referencia Comunicación "A" 3500 (Mayorista) y Tipo de Cambio Nominal Promedio Mensual (TCNPM)) .

Los balances representan el estado societario al 31 de diciembre de cada ejercicio.

Los balances 2008 al 2017 reflejaban “pesos corrientes” por lo cual la paridad dólar/peso fue el promedio el ejercicio,

A partir del balance societario del año 2018 se realizó ajuste por inflación, llevando todos los valores a fines del ejercicio, por lo cual se utilizó la paridad dólar/peso correspondiente al último día hábil del ejercicio.

“...La RG N° 10/2018 de la IGJ, con vigencia a partir del 28 de diciembre de 2018, requiere que los estados contables correspondientes a ejercicios económicos completos a ser presentados ante ese organismo con posterioridad a dicha fecha estén expresados en moneda homogénea (constante), conforme a las normas emitidas por la FACPCE y adoptadas por el CPCECABA.

Los presentes Estados contables han sido preparados en moneda constante conforme lo dispuesto por la Resolución N° 107/2018 del Consejo Directivo (CD) del CPCECABA que estableció la necesidad de reexpresar a moneda constante los estados contables correspondientes a ejercicios cerrados a partir del 1° de julio de 2018 inclusive, en concordancia con la Resolución N° 539/2018 de la Junta de Gobierno (JG) de la FACPCE del 29 de septiembre de 2018....”



Al mismo tiempo que Aerolíneas Argentinas / Austral mostraba estos resultados IATA informaba sobre la totalidad de las líneas aéreas sus resultados financieros:

System-wide global commercial airlines	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019F
REVENUES, \$ billion	720	767	721	709	755	812	865
% change	2.1	6.5	-6.1	-1.6	6.5	7.6	6.5
Passenger, \$ billion	537	538	509	498	534	561	589
Cargo, \$ billion	92.1	92.9	83.8	80.8	95.9	111.3	111.3
Traffic volumes							
Passenger growth, rpk, %	5.7	6.0	7.4	7.4	8.1	7.4	5.0
Sched passenger numbers, millions	3,145	3,328	3,569	3,817	4,095	4,378	4,579
Cargo growth, ftk+mtk, %	1.8	5.8	2.3	3.6	9.7	3.4	0.0
Freight tonnes, millions	51.7	54.0	54.8	57.0	61.5	63.3	63.1
World economic growth, %	2.5	2.7	2.7	2.5	3.2	3.1	2.7
Passenger yield, %	-3.9	-5.4	-11.9	-8.8	-0.8	-2.1	0.0
Cargo yield %	-4.8	-4.7	-11.9	-6.9	8.1	12.3	0.0
EXPENSES, \$ billion	695	731	659	649	698	765	822
% change	1.1	5.3	-10.0	-1.5	7.6	9.6	7.4
Fuel, \$ billion	230	224	175	135	149	180	206
% of expenses	33.2	30.6	26.5	20.9	21.4	23.5	25.0
Crude oil price, Brent, \$/b	108.8	99.9	53.9	44.6	54.9	71.6	70.0
Jet kerosene price, \$/b	124.5	114.8	66.7	52.1	66.7	86.1	87.5
Fuel consumption, billion gallons	74	77	81	85	90	95	97
CO2 emissions, million tonnes	710	733	774	812	860	905	927
Non-fuel, \$ billion	464	507	484	513	549	585	616
cents per atk (non-fuel unit cost)	41.7	43.3	38.8	38.7	39.0	39.2	39.5
% change	-3.3	3.7	-10.3	-0.3	0.8	0.4	0.9
Capacity growth, atk, %	4.5	5.3	6.3	6.4	6.1	6.1	4.3
Flights, million	32.0	33.0	34.0	35.2	36.4	38.1	39.4
Break-even weight load factor, %	65.7	65.3	62.4	62.5	64.6	65.9	66.0
Weight load factor achieved, %	68.1	68.5	68.3	68.3	69.8	69.9	69.5
Passenger load factor achieved, %	79.8	80.0	80.5	80.4	81.5	81.9	82.1
OPERATING PROFIT, \$ billion	25.3	35.5	62.0	60.1	56.6	47.0	43.6
% margin	3.5	4.6	8.6	8.5	7.5	5.8	5.0
NET PROFIT, \$ billion	10.7	13.8	36.0	34.2	37.6	30.0	28.0
% margin	1.5	1.8	5.0	4.8	5.0	3.7	3.2
per departing passenger, \$	3.4	4.1	10.1	9.0	9.2	6.9	6.1
RETURN ON INVESTED CAPITAL, %	4.8	5.9	9.7	9.7	9.2	7.9	7.4

Sources: ICAO, IATA, The Airline Analyst, Datastream, Platts.

Note: Bankruptcy reorganization and large non-cash costs are excluded. Includes all commercial airlines.

INFORMACIÓN
ECONÓMICA
Y FINANCIERA
DE LAS
EMPRESAS

Los valores de aportes (antes informados) prorrateados, por día son:

GESTION ESTATAL 2008/2015		GESTION ESTATAL 2016/2019	
(1) FECHA INICIO DE LAS PERDIDAS	10/7/2008	FECHA INICIO DE LAS PERDIDAS	1/1/2016
FECHA CORTE DE LAS PERDIDAS	31/12/2015	FECHA CORTE DE LAS PERDIDAS	31/12/2019
CANTIDAD DE DIAS	2.731	CANTIDAD DE DIAS	1.461
MONTO PERDIDO (USD)	-5.522.010.175	MONTO PERDIDO (USD)	-2.142.993.860
PROMEDIO DIARIO EN DOLARES	-2.021.974	PROMEDIO DIARIO EN DOLARES	-1.466.799

GESTION ESTATAL 2020/2020		GESTION ESTATAL 2008/2020	
FECHA INICIO DE LAS PERDIDAS	1/1/2020	FECHA INICIO DE LAS PERDIDAS	10/7/2008
FECHA CORTE DE LAS PERDIDAS	31/12/2020	FECHA CORTE DE LAS PERDIDAS	31/12/2020
CANTIDAD DE DIAS	366	CANTIDAD DE DIAS	4.558
MONTO PERDIDO (USD)	-702.330.532	MONTO PERDIDO (USD)	-8.367.334.567
PROMEDIO DIARIO EN DOLARES	-1.918.936	PROMEDIO DIARIO EN DOLARES	-1.835.747



(1) El estado tomo el control de las empresas en Julio del 2008, por lo cual el resultado de dicho ejercicio es compartido con la Gestión Marsans

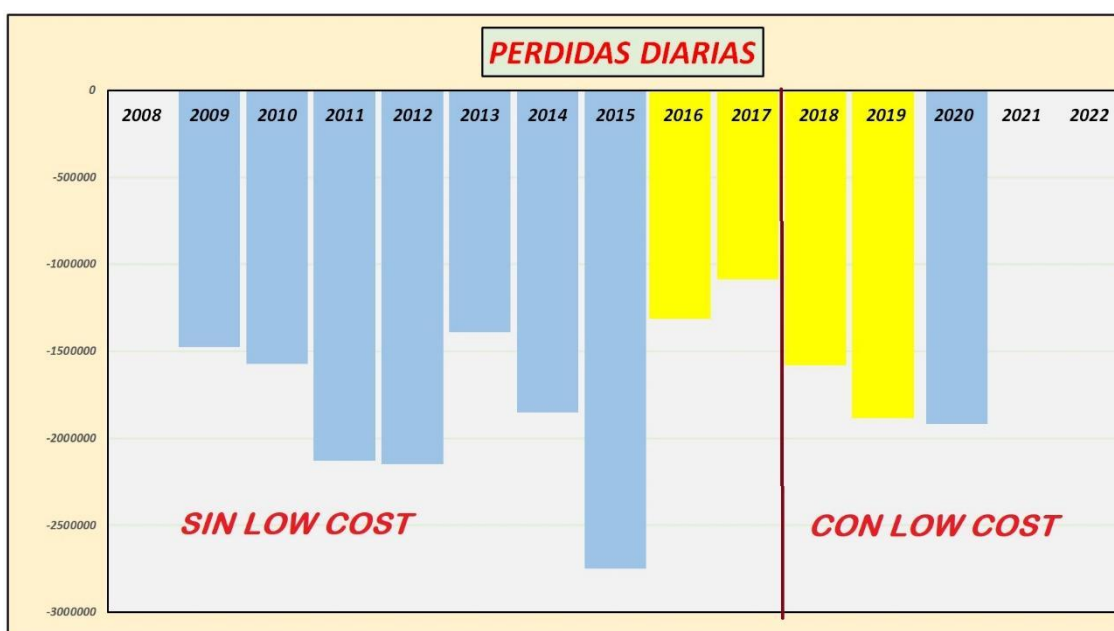


Resultados Económicos por Día.

En el año 2008, se consideró el total de la pérdida, a pesar de que el estado tomo el control de las empresas a mediados de Julio de dicho año.

RESULTADO DE ECONOMICO POR DIA			
	TOTAL (ARSA+AU)	DIAS	TOTAL (ARSA+AU)
	DOLARES		DOLARES
RESULTADO 2008	-\$ 659.655.371	175	-\$ 3.769.459
RESULTADO 2009	-\$ 539.151.312	365	-\$ 1.477.127
RESULTADO 2010	-\$ 573.712.704	365	-\$ 1.571.816
RESULTADO 2011	-\$ 776.967.749	365	-\$ 2.128.679
RESULTADO 2012	-\$ 785.661.512	366	-\$ 2.146.616
RESULTADO 2013	-\$ 507.995.781	365	-\$ 1.391.769
RESULTADO 2014	-\$ 675.355.014	365	-\$ 1.850.288
RESULTADO 2015	-\$ 1.003.510.731	365	-\$ 2.749.344
RESULTADO 2016	-\$ 480.965.873	366	-\$ 1.314.114
RESULTADO 2017	-\$ 397.155.964	365	-\$ 1.088.099
RESULTADO 2018	-\$ 577.297.141	365	-\$ 1.581.636
RESULTADO 2019	-\$ 687.574.883	365	-\$ 1.883.767
RESULTADO 2020	-\$ 702.330.532	366	-\$ 1.918.936
RESULTADO 2021		365	
RESULTADO 2022		59	

INFORME
ANUAL
2022



Perdidas con / sin Low cost

GESTION ESTATAL - SIN LOW COST	
FECHA INICIO DE LAS PERDIDAS	10/7/2008
FECHA CORTE DE LAS PERDIDAS	31/12/2017
CANTIDAD DE DIAS	3.462
MONTO PERDIDO (USD)	-6.400.132.012
PROMEDIO DIARIO EN DOLARES	-1.848.681

GESTION ESTATAL - CON LOW COST	
FECHA INICIO DE LAS PERDIDAS	1/1/2018
FECHA CORTE DE LAS PERDIDAS	31/12/2020
CANTIDAD DE DIAS	1.096
MONTO PERDIDO (USD)	-1.967.202.555
PROMEDIO DIARIO EN DOLARES	-1.794.893

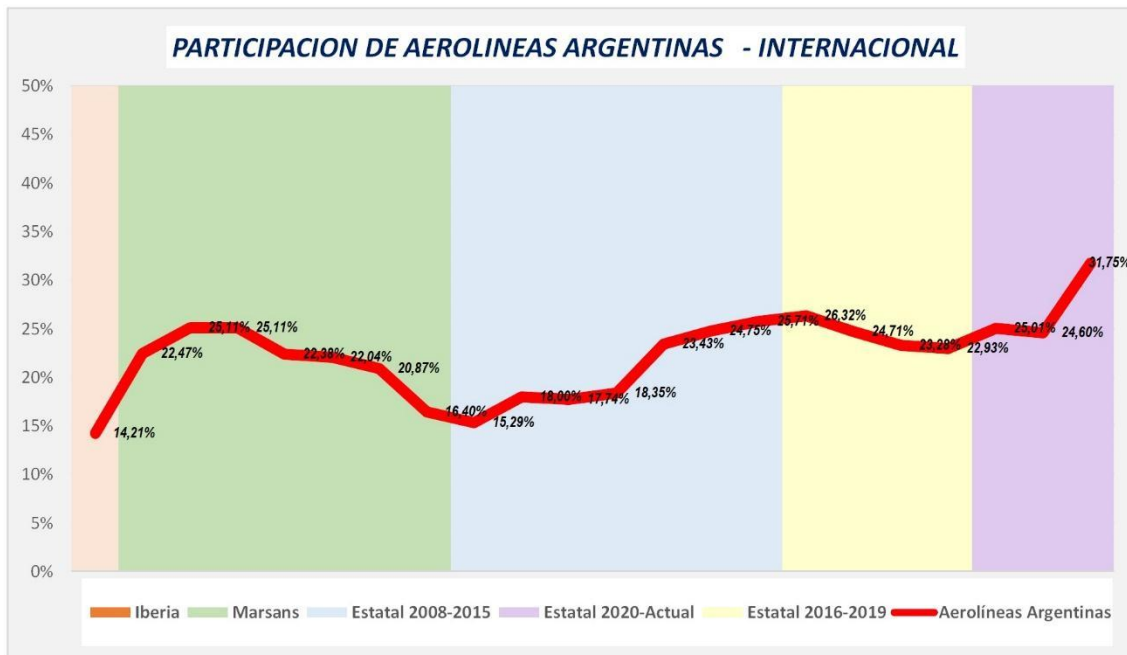
PAUSE
ENTER
SEPA
TAS

Participación de Mercado de Aerolíneas Argentinas

MERCADO DOMESTICO				
PASAJEROS	2019	2020	2021	Ene-Mar 2022
AEROLINEAS + AUSTRAL	10.042.643	2.261.340	4.320.248	2.076.968
MERCADO DOMESTICO	16.038.036	3.653.057	6.098.807	2.883.435
PARTICIPACION DE AEROLINEAS + AUSTRAL	62,6%	61,9%	70,8%	72,0%
VUELOS	2019	2020	2021	Ene-Mar 2022
AEROLINEAS + AUSTRAL	95.456	22.315	39.464	16.594
MERCADO DOMESTICO	113.810	40.357	65.243	24.885
PARTICIPACION DE AEROLINEAS + AUSTRAL	83,9%	55,3%	60,5%	66,7%


 FUERZA
 AEREA
 ARGENTINA

MERCADO INTERNACIONAL				
PASAJEROS	2019	2020	2021	Ene-Mar 2022
AEROLINEAS + AUSTRAL	3.289.513	841.978	485.459	420.033
MERCADO INTERNACIONAL	14.347.356	3.430.506	1.973.010	1.323.089
PARTICIPACION DE AEROLINEAS + AUSTRAL	22,9%	24,5%	24,6%	31,7%
VUELOS	2019	2020	2021	Ene-Mar 2022
AEROLINEAS + AUSTRAL	25.774	7.040	3.755	3.061
MERCADO INTERNACIONAL	92.777	25.409	17.964	10.291
PARTICIPACION DE AEROLINEAS + AUSTRAL	27,8%	27,7%	20,9%	29,7%



Fuente : ANAC

Los datos del año 2022 corresponden al primer trimestre.

Conclusiones

La aparición de las aerolíneas de bajo costo en el mercado aéreo de Argentina no ha significado un agravamiento en los resultados negativos de la principal aerolínea de Argentina, pudiéndose comprobar que las pérdidas diarias inclusive han sufrido una merma de 3%.



Anexo -1- Tráfico de pasajeros

Country Name	Country Code	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Argentina	ARG	2 332 000	2 218 600	2 356 500	2 312 700	2 943 500	3 299 200	3 293 600	3 884 100	3 946 700	5 023 500	5 688 500	4 890 100	4 595 900	4 399 600	5 163 600	4 713 200	5 034 700	5 405 800	6 086 800	4 748 400
Bolivia	BOL	244 000	331 100	379 000	375 700	475 000	652 500	744 700	862 300	1 015 500	1 225 500	1 342 000	1 220 300	1 150 100	1 299 000	1 359 500	1 343 300	1 300 700	1 232 600	1 266 700	1 272 500
Brazil	BRA	3 336 800	3 911 000	4 671 400	5 842 400	6 855 500	7 772 900	8 799 000	9 514 400	10 621 300	11 856 900	13 008 100	12 584 600	13 188 300	12 605 900	12 548 400	13 402 900	17 194 700	17 068 800	17 010 900	19 410 800
Chile	CHL	574 700	690 800	730 000	636 200	605 200	509 700	489 900	589 400	552 700	558 900	668 800	685 700	822 400	651 900	739 800	825 200	875 200	992 400	1 144 100	1 263 800
Colombia	COL	3 010 200	2 959 700	2 953 600	3 147 300	3 116 000	3 375 100	3 730 000	4 117 300	4 747 100	5 052 400	4 806 200	4 570 100	6 701 500	6 583 900	5 737 400	5 737 300	5 731 300	5 698 500	5 460 000	5 565 100
Ecuador	ECU	419 500	457 500	437 800	380 200	362 200	448 100	463 300	528 600	593 300	632 900	701 000	691 700	676 300	618 000	634 000	664 200	697 200	692 000	683 700	741 800
Peru	PER	390 500	263 700	325 300	590 000	1 116 900	1 335 200	1 439 200	1 425 000	1 449 000	1 696 100	1 980 100	1 777 100	1 739 700	1 696 200	1 616 800	1 563 900	2 152 900	3 009 000	2 737 100	1 854 300
Paraguay	PRY	80 600	84 300	53 700	59 600	61 000	64 500	66 500	104 600	111 700	118 500	125 000	127 000	167 000	163 500	179 000	212 000	184 200	205 000	248 600	272 300
Suriname	SUR							50 000	53 000	120 000	146 400	144 000	144 000	107 000	106 000	117 000	108 000	89 200	110 400	135 000	132 500
Uruguay	URY	219 300	221 300	136 000	137 700	346 200	333 600	326 900	292 900	259 700	456 100	477 600	412 600	356 500	310 400	338 100	329 500	340 800	351 300	385 600	313 100
Venezuela, RB	VEN	1 253 300	1 301 600	1 511 000	1 765 000	1 981 500	2 355 200	2 708 400	3 500 600	4 042 700	4 771 700	5 133 300	5 147 000	5 657 200	5 000 200	4 670 800	4 955 500	5 790 900	6 454 100	8 283 800	10 096 000
Guyana	GUY	17 800	18 700	19 000	20 000	22 000	24 000	26 000	27 000	27 000	27 500	27 500	81 500	93 000		100 000	104 000	122 500	128 500	135 200	143 000
Bermuda	BMU																				
Canada	CAN	10 180 300	10 247 300	11 828 500	14 626 800	16 387 500	18 712 900	18 833 100	17 466 400	18 472 000	20 846 400	22 453 000	22 097 100	19 853 800	18 107 900	19 282 600	19 888 400	20 378 500	19 946 500	22 379 400	21 273 800
United States	USA	163 448 992	174 143 104	191 325 408	202 309 200	207 612 400	204 900 400	223 017 296	240 144 992	273 025 504	313 824 000	295 329 088	281 086 400	290 992 608	315 600 096	340 191 488	372 059 104	414 554 496	441 832 704	454 202 912	453 161 504
Panama	PAN	307 400	337 200	316 200	217 500	275 700	357 100	374 100	347 400	385 700	381 300	366 200	389 200	332 200	323 400	371 800	390 300	364 200	370 800	382 000	372 500
El Salvador	SLV	138 200	148 000	140 000	147 000	155 000	180 000	170 000	210 600	225 300	257 800	264 600	241 800	254 800	265 500	360 200	395 000	467 600	444 100	448 500	617 800
Belize	BLZ																				
Costa Rica	CRI	255 900	280 400	307 300	314 400	374 300	371 800	390 500	326 800	321 300	366 000	431 200	427 600	458 600	379 600	322 500	310 000	334 700	347 600	400 600	440 800
Guatemala	GTM	112 500	101 100	96 000	43 000	88 800	113 500	119 000	137 800	136 300	156 300	118 900	124 600	114 600	99 500	124 000	108 400	100 100	114 800	89 900	110 200
Honduras	HND	295 600	269 900	240 500	280 400	315 800	298 600	288 700	324 400	359 800	414 200	507 800	410 600	377 000	435 900	439 500	451 000	319 600	425 900	482 300	573 900
Mexico	MEX	2 965 600	3 197 300	3 962 000	4 595 600	5 501 500	6 522 900	7 675 700	8 236 200	9 387 700	11 391 500	12 889 800	13 853 300	12 777 300	13 923 500	14 440 200	15 364 400	13 824 500	13 504 800	11 412 300	12 589 000
Nicaragua	NIC	107 100	137 500	144 000	77 500	81 000	85 000	89 000	110 000	110 000	145 000	115 000	97 000	100 000	95 000	85 000	90 000	80 900	85 000	86 500	109 500
Puerto Rico	PRI																				
Sint Maarten (Dutch part)	SKM																				
Turks and Caicos Islands	TCA																				
Trinidad and Tobago	TTO	361 100	352 400	319 900	324 700	335 700	595 000	683 800	591 100	428 100	650 200	877 200	1 301 500	1 380 700	1 344 700	1 398 000	1 299 500	1 342 400	1 312 300	1 296 100	1 310 400
St. Vincent and the Grenadines	VCT																				
British Virgin Islands	VGB																				
Virgin Islands (U.S.)	VIR																				
Aruba	ABW																				
Antigua and Barbuda	ATG												389 000	376 800	385 000	420 000	500 000	600 000	582 000	700 000	740 000
Bahamas, The	BHS						232 000	245 000	252 000	268 000	314 000	345 000	740 000	724 000	699 000	705 900	880 500	958 200	985 000	1 088 000	1 150 000
Barbados	BRB		11 500	19 700	23 700	25 600	32 600	33 700	42 300	50 200	53 900	45 500	60 800	43 800	34 500	55 000	32 400	52 400	17 000	0	0
Cuba	CUB	873 500	979 200	988 300	806 500	689 200	711 100	716 600	634 800	725 500	819 400	675 600	650 700	135 000	838 400	839 100	894 400	913 200	888 000	963 900	999 800
Curacao	CUW																				
Cayman Islands	CYM																				
Dominica	DMA																				
Dominican Republic	DOM	128 800	182 700	191 500	150 000	160 000	302 100	359 300	424 800	429 600	454 600	466 300	440 300	413 900	446 700	605 000	733 600	614 500	298 700	355 500	479 500
Grenada	GRD																				
Haiti	HTI	10 400	10 600	11 000	11 500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jamaica	JAM	278 700	425 400	554 900	568 500	743 300	696 800	706 500	601 800	705 900	795 300	722 700	727 800	729 600	716 300	826 000	887 600	1 058 600	1 257 500	1 188 700	1 210 800
St. Kitts and Nevis	KNA																				
St. Lucia	LCA																				
St. Martin (French part)	MAF																				
Caribbean small states	CSS	657 800	818 000	913 500	936 800	1 126 800	1 580 400	1 745 000	1 567 200	1 599 200	1 996 300	2 161 800	3 444 800	3 454 900	3 378 500	3 621 900	3 792 000	4 223 300	4 402 700	4 521 000	4 886 700
Latin America & Caribbean (excluding high income)	LAC	15 306 100	16 221 900	18 362 100	19 932 800	23 338 700	28 591 400	29 501 700	31 872 900	35 398 800	40 941 100	44 275 500	43 379 100	44 101 800	45 091 900	46 268 800	47 473 500	50 588 300	51 188 300	48 660 200	51 734 600
Latin America & Caribbean	LCN	17 717 500	18 809 300	21 078 700	22 821 000	26 532 900	30 549 500	33 989 400	37 141 200	41 000 200	47 354 900	51 822 900	52 315 700	53 473 200	53 517 600	54 487 400	56 286 100	60 548 200	61 892 400	61 535 800	66 510 700
North America	NAC	173 628 282	184 390 404	202 953 908	216 936 000	223 978 900	221 913 300	239 850 386	257 611 392	291 497 504	334 470 400	317 782 088	303 183 500	310 845 408	333 707 866	356 574 088	391 747 504	434 932 886	461 778 204	478 582 312	474 435 354
Latin America & the Caribbean (IDA & IBRD countries)	TLA	16 844 000	17 816 600	20 070 700	21 991 800	25 818 100	29 873 800	32 994 100	36 212 100	39 956 500	48 567 600	50 756 800	50 864 200	52 570 400	51 944 700	52 887 400	54 498 800	58 624 400	58 991 400	58 505 900	64 470 900
World	WLD	310 441 392	331 604 904		401 571 800	421 145 200	432 275 500	471 773 396	513 269 292	576 090 004	648 400 600	641 872 888	640 619 400	654 482 108	695 101 596	732 410 288	783 195 104	842 594 296	904 838 104	953 896 012	993 206 800

Country Name	Country Code	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Argentina	ARG	9 025 030	9 590 840	9 375 670	11 951 277	12 121 913	14 245 183	15 076 354	16 749 271	18 384 353	19 481 377	3 660 874
Bolivia	BOL	1 791 340	2 125 913	2 206 070	2 027 888	3 563 044	4 115 271	3 678 738	4 053 427	4 122 113	4 066 959	2 627 202
Brazil	BRA	74 627 064	87 868 363	94 752 568	95 591 641	100 403 628	102 039 359	94 142 377	96 395 709	102 109 977	102 917 546	45 406 756
Chile	CHL	9 259 006	10 948 863	12 892 856	13 806 283	14 347 893	15 006 782	16 362 437	17 064 974	18 517 185	21 167 759	8 019 753
Colombia	COL	16 932 435	18 768 535	22 012 459	25 929 238	28 675 159	30 909 723	32 262 658	32 504 898	33 794 037	37 031 843	12 273 940
Ecuador	ECU	4 818 305	4 714 115	4 758 408	5 157 521	5 675 088	5 677 816	5 069 726	5 121 235	5 365 261	4 827 978	1 146 368
Peru	PER	7 106 025	8 609 820	10 074 806	12 255 038	12 281 677	13 877 662	15 081 755	16 091 150	17 758 527	18 820 572	5 705 071
Paraguay	PRY	715 072	845 396	794 176	711 548	608 844	452 034	467 713	454 276	710 407	632 389	131 713
Suriname	SUR	214 567	204 397	210 525	255 204	269 148	259 682	280 090	281 935	272 317	236 601	80 027
Uruguay	URY											
Venezuela, RB	VEN	5 428 163	7 728 281	7 738 510	5 865 781	7 888 722	7 086 072	6 025 475	4 209 158	2 217 807	1 518 839	283 524
Guyana	GUY	273 160	340 268	247 780	0	0				26 069	28 687	17 950
Bermuda	BMU											
Canada	CAN	63 277 409	66 078 912	70 467 401	71 526 726	75 529 607	80 228 332	85 406 425	91 404 001	91 504 000	93 352 003	27 620 000
United States	USA	720 497 000	730 796 000	736 699 000	743 171 000	762 710 000	798 222 000	824 039 000	849 403 000	889 324 000	926 737 000	369 501 000
Panama	PAN	5 524 157	6 380 380	7 617 581	11 656 416	11 812 713	12 193 261	13 285 058	11 975 372	12 631 703	12 467 758	3 074 172
El Salvador	SLV	1 818 391	2 151 274	2 523 296	2 509 003	2 819 524	2 587 649	2 603 129	2 570 560	2 545 105	2 608 917	806 272
Belize	BLZ	143 908	179 471	448 016	513 176	877 760	935 034	960 489	1 285 642	1 297 533	1 278 188	971 476
Costa Rica	CRI	1 637 894	1 829 515	1 770 111	1 496 996	1 427 414	1 525 922	1 572 608	1 822 880	1 950 049	2 033 148	456 831
Guatemala	GTM	313 892	326 146	288 014	78 264	69 798	93 129	111 830	155 024	145 795	107 350	25 217
Honduras	HND	531 520	423 655	422 017	372 972	239 124	276 689	275 587	248 964	411 589	321 243	91 973
Mexico	MEX	31 299 061	29 538 937	32 509 409	35 986 502	39 573 522	46 968 763	53 313 307	58 537 832	64 569 640	69 937 838	34 133 108
Nicaragua	NIC											
Puerto Rico	PRI											
Sint Maarten (Dutch part)	SKM											
Turks and Caicos Islands	TCA											
Trinidad and Tobago	TTO	1 842 253	2 625 056	2 625 056	2 865 852	2 732 100	2 617 843	2 568 521	2 582 961	2 458 183	2 583 595	677 670
St. Vincent and the Grenadines	VCT											
British Virgin Islands	VGB											
Virgin Islands (U.S.)	VIR											
Aruba	ABW								223 502	274 280		
Antigua and Barbuda	ATG	1 554 309	1 424 420	1 310 276	1 218 000	1 215 152	1 039 810	1 042 929	590 517	580 174	526 334	270 008
Bahamas, The	BHS	997 914	1 056 130	1 048 391	576 996	991 493	900 028	907 476	921 470	1 830 395	1 856 548	1 272 759
Barbados	BRB											
Cuba	CUB	1 578 012	1 478 596	1 313 503	1 395 072	1 135 200	1 294 458	1 333 678	942 785	583 540	457 130	96 838
Curacao	CUW											
Cayman Islands	CYM											
Dominica	DMA											
Dominican Republic	DOM	19 167	28 232	28 442	20 004	18 128	14 483	11 583			113 752	31 381
Grenada	GRD											
Haiti	HTI											23 119
Jamaica	JAM	0	0	0	45 272	75 244	82 836	136 744	151 326	180 351		
St. Kitts and Nevis	KNA											
St. Lucia	LCA											
St. Martin (French part)	MAF											
Caribbean small states	CSS	4 996 231	5 829 441	5 820 045	5 475 500	6 162 872	5 845 833	5 986 259	5 816 851	6 645 853		
Latin America & Caribbean (excluding high income)	LAC	158 357 126	174 395 353	191 682 899	208 956 931	221 642 902	237 567 474	230 723 192	249 448 786	266 449 597	277 380 284	110 786 252
Latin America & Caribbean	LCN	178 418 791	198 178 802	217 297 988	234 290 843	248 819 233	264 217 889	266 650 630	275 541 368	293 327 221	305 061 357	121 313 047
North America	NAC	783 774 409	766 874 912	807 166 401	811 697 726	838 239 607	878 450 332	909 445 425	940 807 001	980 528 000	1 020 089 003	397 121 000
Latin America & the Caribbean (IDA & IBRD countries)	TLA	175 872 865	195 644 077	214 536 064	232 316 775	248 692 570	262 023 503	264 419 476	273 553 611	290 859 006	302 747 681	119 940 410
World	WLD	2 628 251 258	2 786 953 830	2 804 064 972	3 348 105 073	3 227 291 396	3 466 478 485	3 705 101 897	3 973 790 463	4 242 547 521	4 567 605 838	1 800 388 968

INDICATOR_CODE : IS.AIR.PSGR

INDICATOR_NAME : Air transport, passengers carried

SOURCE_NOTE : Air passengers carried include both domestic and international aircraft passengers of air carriers registered in the country.

SOURCE_ORGANIZATION : International Civil Aviation Organization, Civil Aviation Statistics of the World and ICAO staff estimates

Anexo -2- Trips per Capita

Country Name	Country Code	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Argentina	ARG	0.098	0.091	0.096	0.092	0.116	0.128	0.125	0.146	0.146	0.183	0.200	0.173	0.160	0.150	0.174	0.156	0.164	0.173	0.160	0.148
Bolivia	BOL	0.054	0.072	0.081	0.079	0.097	0.130	0.146	0.165	0.190	0.224	0.241	0.214	0.200	0.219	0.225	0.217	0.206	0.191	0.192	0.189
Brasil	BRA	0.035	0.040	0.047	0.057	0.065	0.072	0.080	0.085	0.092	0.101	0.108	0.102	0.104	0.097	0.098	0.099	0.125	0.121	0.118	0.133
Chile	CHL	0.059	0.069	0.072	0.062	0.048	0.048	0.046	0.054	0.050	0.050	0.059	0.076	0.070	0.065	0.061	0.067	0.070	0.078	0.089	0.097
Colombia	COL	0.140	0.135	0.132	0.137	0.132	0.140	0.152	0.164	0.184	0.192	0.179	0.166	0.238	0.229	0.196	0.192	0.187	0.179	0.172	0.171
Ecuador	ECU	0.069	0.073	0.068	0.057	0.053	0.064	0.064	0.072	0.078	0.081	0.088	0.084	0.080	0.072	0.072	0.073	0.075	0.073	0.070	0.074
Perú	PER	0.029	0.019	0.037	0.040	0.074	0.087	0.091	0.088	0.087	0.099	0.113	0.099	0.094	0.090	0.084	0.079	0.106	0.145	0.129	0.086
Paraguay	PRY	0.033	0.033	0.021	0.022	0.022	0.023	0.023	0.036	0.037	0.038	0.041	0.039	0.050	0.047	0.050	0.058	0.049	0.053	0.062	0.066
Suriname	SUR						0.140	0.148	0.335	0.408	0.401	0.400	0.296	0.293	0.321	0.293	0.238	0.290	0.347	0.334	
Uruguay	URY	0.078	0.079	0.048	0.049	0.123	0.118	0.115	0.103	0.090	0.158	0.164	0.141	0.121	0.104	0.113	0.109	0.112	0.115	0.126	0.101
Venezuela	VEN	0.110	0.111	0.125	0.142	0.155	0.179	0.200	0.251	0.281	0.323	0.338	0.330	0.354	0.304	0.271	0.287	0.326	0.354	0.448	0.527
Guyana	GUY	0.025	0.026	0.026	0.027	0.030	0.032	0.034	0.035	0.035	0.035	0.035	0.104	0.119	0.119	0.129	0.135	0.160	0.170	0.180	0.192
Bermudas	BMU																				
Canadá	CAN	0.477	0.467	0.523	0.650	0.718	0.722	0.718	0.736	0.771	0.861	0.916	0.890	0.782	0.714	0.757	0.762	0.781	0.754	0.835	0.780
Estados Unidos	USA	0.797	0.839	0.912	0.955	0.971	0.949	1.023	1.090	1.227	1.394	1.300	1.225	1.256	1.350	1.443	1.564	1.726	1.824	1.858	1.836
Panamá	PAN	0.202	0.216	0.197	0.132	0.162	0.205	0.209	0.189	0.194	0.197	0.180	0.153	0.160	0.152	0.171	0.176	0.161	0.160	0.161	0.154
El Salvador	SLV	0.038	0.039	0.036	0.037	0.038	0.039	0.040	0.049	0.051	0.057	0.058	0.052	0.054	0.055	0.074	0.080	0.093	0.088	0.087	0.119
Belice	BLZ																				
Costa Rica	CRI	0.139	0.148	0.158	0.158	0.183	0.178	0.182	0.148	0.142	0.157	0.180	0.174	0.182	0.146	0.121	0.113	0.119	0.120	0.135	0.145
Guatemala	GTM	0.021	0.018	0.017	0.007	0.015	0.019	0.019	0.021	0.021	0.023	0.017	0.018	0.016	0.013	0.016	0.014	0.013	0.014	0.012	0.013
Honduras	HND	0.109	0.096	0.083	0.094	0.103	0.095	0.089	0.097	0.104	0.116	0.138	0.108	0.096	0.108	0.106	0.105	0.072	0.094	0.103	0.119
México	MEX	0.058	0.059	0.072	0.081	0.095	0.109	0.125	0.131	0.146	0.172	0.190	0.200	0.180	0.191	0.194	0.202	0.178	0.171	0.141	0.154
Nicaragua	NIC	0.045	0.055	0.056	0.029	0.030	0.030	0.031	0.037	0.036	0.046	0.035	0.029	0.029	0.027	0.023	0.024	0.021	0.022	0.022	0.027
Puerto Rico	PR																				
Sint Maarten (Dutch part)	SXM																				
Islas Turcas y Caicos	TCA																				
Trinidad y Tobago	TTO	0.382	0.379	0.330	0.331	0.337	0.589	0.667	0.569	0.406	0.617	0.809	1.181	1.233	1.182	1.210	1.110	1.134	1.099	1.076	1.080
San Vicente y las Granadinas	VCT																				
Islas Vírgenes Británicas	VGB																				
Islas Vírgenes (EE.UU.)	VIR																				
Aruba	ABW																				
Antigua y Barbuda	ATG												6.296	6.099	6.232	6.798	8.093	9.716	9.431	11.335	11.534
Bahamas	BHS						1.228	1.270	1.279	1.330	1.524	1.638	3.437	3.288	3.105	3.070	3.668	4.009	4.090	4.308	4.568
Barbados	BRB		0.048	0.082	0.088	0.105	0.132	0.136	0.170	0.201	0.214	0.180	0.240	0.172	0.135	0.215	0.126	0.204	0.066		
Cuba	CUB	0.100	0.110	0.110	0.088	0.074	0.075	0.075	0.066	0.075	0.084	0.069	0.066	0.014	0.084	0.084	0.089	0.090	0.086	0.093	0.094
Curacao	CUW																				
Islas Caimán	CYM																				
Dominica	DMA																				
República Dominicana	DOM	0.029	0.039	0.040	0.031	0.032	0.059	0.068	0.079	0.078	0.080	0.080	0.074	0.068	0.072	0.096	0.113	0.093	0.044	0.051	0.069
Granada	GRD																				
Haití	HTI	0.002	0.002	0.002	0.002																
Jamaica	JAM	0.149	0.223	0.287	0.289	0.372	0.344	0.344	0.289	0.335	0.373	0.334	0.331	0.327	0.315	0.358	0.380	0.449	0.529	0.497	0.504
Saint Kitts y Nevis	KNA																				
Santa Lucía	LCA																				
Isla de San Martín (parte francesa)	MAF																				
Estados pequeños del Caribe	CSS	0.134	0.165	0.182	0.185	0.220	0.305	0.333	0.296	0.298	0.368	0.394	0.621	0.615	0.594	0.630	0.653	0.721	0.747	0.762	0.785
América Latina y el Caribe (excluido altos i	LAC	0.059	0.061	0.068	0.072	0.082	0.092	0.099	0.105	0.114	0.129	0.136	0.130	0.130	0.130	0.130	0.131	0.137	0.135	0.126	0.132
América Latina y el Caribe	LCN	0.062	0.064	0.070	0.074	0.084	0.095	0.103	0.110	0.119	0.136	0.144	0.142	0.142	0.139	0.139	0.140	0.148	0.148	0.145	0.154
América del Norte	NAC	0.767	0.803	0.874	0.925	0.946	0.927	0.993	1.056	1.182	1.342	1.262	1.192	1.210	1.287	1.375	1.485	1.633	1.718	1.756	1.731
América Latina y el Caribe (BIRF y la AIF)	TLA	0.062	0.064	0.070	0.075	0.086	0.096	0.104	0.112	0.121	0.138	0.147	0.144	0.145	0.140	0.140	0.141	0.149	0.149	0.145	0.154
Mundo	WLD	0.084	0.088		0.103	0.106	0.106	0.114	0.122	0.135	0.149	0.145	0.142	0.143	0.147	0.154	0.162	0.171	0.181	0.187	0.189

PAGE
14
OVER
GENERAL
TABLE

Country Name	Country Code	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Argentina	ARG	0.165	0.137	0.157	0.150	0.182	0.191	0.225	0.241	0.234	0.252	0.242	0.156	0.150	0.158	0.177	0.178	0.168	0.177	0.153	0.141
Bolivia	BOL	0.180	0.171	0.170	0.153	0.157	0.161	0.229	0.284	0.261	0.227	0.209	0.181	0.173	0.199	0.201	0.206	0.154	0.183	0.177	0.155
Brasil	BRA	0.129	0.126	0.106	0.105	0.112	0.125	0.134	0.145	0.165	0.164	0.179	0.193	0.200	0.178	0.192	0.202	0.218	0.238	0.306	0.350
Chile	CHL	0.103	0.104	0.139	0.169	0.209	0.222	0.248	0.312	0.344	0.342	0.337	0.343	0.318	0.331	0.341	0.367	0.368	0.435	0.480	0.480
Colombia	COL	0.159	0.164	0.181	0.197	0.215	0.216	0.225	0.244	0.242	0.221	0.216	0.239	0.231	0.220	0.210	0.234	0.246	0.266	0.279	0.271
Ecuador	ECU	0.075	0.072	0.138	0.194	0.189	0.146	0.165	0.150	0.157	0.111	0.104	0.099	0.090	0.114	0.134	0.145	0.150	0.184	0.201	0.196
Perú	PER	0.082	0.066	0.053	0.058	0.079	0.103	0.094	0.108	0.108	0.073	0.060	0.084	0.077	0.081	0.117	0.155	0.150	0.186	0.217	0.203
Paraguay	PRY	0.065	0.071	0.071	0.074	0.069	0.022	0.053	0.039	0.044	0.044	0.050	0.052	0.048	0.053	0.065	0.077	0.073	0.076	0.077	0.070
Suriname	SUR	0.327	0.363	0.292	0.224	0.342	0.366	0.434	0.614	0.604	0.661	0.494	0.426	0.396	0.529	0.586	0.632	0.607	0.635	0.638	0.579
Uruguay	URY	0.102	0.102	0.136	0.158	0.156	0.148	0.155	0.166	0.169	0.179	0.193	0.168	0.158	0.140	0.170	0.177	0.171	0.181	0.183	0.168
Venezuela	VEN	0.349	0.338	0.348	0.324	0.245	0.203	0.200	0.176	0.160	0.198	0.178	0.384	0.254	0.152	0.190	0.191	0.195	0.202	0.209	0.183
Guyana	GUY	0.196	0.150	0.154	0.153	0.152	0.159	0.166	0.166	0.166	0.094	0.098	0.064								
Bermudas	BMU																				
Canadá	CAN	0.744	0.592	0.593	0.611	0.624	0.652	0.772	0.802	0.818	0.809	1.361	1.304	0.744	1.134	1.274	1.403	1.435	1.584	1.616	1.564
Estados Unidos	USA	1.861	1.787	1.820	1.808	1.957	2.004	2.120	2.166	2.132	2.273	2.358	2.183	2.081	2.030	2.316	2.438	2.432	2.471	2.308	2.215
Panamá	PAN	0.108	0.136	0.110	0.122	0.194	0.241	0.246	0.271	0.295	0.314	0.369	0.361	0.333	0.441	0.459	0.539	0.598	0.716	0.786	1.774
El Salvador	SLV	0.100	0.108	0.126	0.226	0.291	0.302	0.316	0.296	0.292	0.278	0.333	0.286	0.303	0.364	0.397	0.420	0.424	0.415	0.372	0.324
Belice	BLZ																				
Costa Rica	CRI	0.150	0.159	0.190	0.205	0.224	0.245	0.253	0.267	0.307	0.272	0.222	0.183	0.165	0.180	0.213	0.222	0.217	0.231	0.229	0.206
Guatemala	GTM	0.017	0.018	0.024	0.025	0.025	0.029	0.028	0.047	0.046											
Honduras	HND	0.123	0.088	0.083	0.112																
México	MEX	0.171	0.174	0.178	0.186	0.208	0.163	0.158	0.182	0.184	0.211	0.211	0.201	0.193	0.200	0.203	0.206	0.197	0.192	0.170	0.140
Nicaragua	NIC	0.031	0.030	0.036	0.008	0.010	0.010	0.011	0.011	0.010	0.012	0.012									
Puerto Rico	PRI																				
Sint Maarten (Dutch part)	SXM																				
Islas Turcas y Caicos	TCA																				
Trinidad y Tobago	TTO	1.053	1.095	1.095	1.117	1.314	1.377	0.713	0.641	0.638	0.880	0.990	1.091	0.993	0.845	0.878	0.814	0.786	0.830	0.839	0.768
San Vicente y las Granadinas	VCT																				
Islas Vírgenes Británicas	VGB																				
Islas Vírgenes (EE.UU.)	VIR																				
Aruba	ABW																				
Antigua y Barbuda	ATG	12.074	13.730	14.172	14.519	14.881	15.290	15.646	17.432	17.007	18.364	18.763	17.731	16.436	18.011	8.886	9.554	9.127	9.523	9.521	8.623
Bahamas	BHS	4.254	4.176	3.139	3.180	3.125	3.344	3.442	2.449	2.412	5.847	6.243	5.372	5.016	5.114	2.822	3.140	3.122	3.230	3.168	2.800
Barbados	BRB																				
Cuba	CUB	0.107	0.078	0.068	0.058	0.067	0.076	0.085	0.102	0.103	0.114	0.091	0.079	0.053	0.054	0.066	0.072	0.072	0.076	0.077	0.070
Curacao	CUW																				
Islas Caimán	CYM																				
Dominica	DMA																				
República Dominicana	DOM	0.101	0.036	0.044	0.043	0.039	0.009	0.004	0.004	0.004	0.001										
Granada	GRD																				
Haití	HTI																				
Jamaica	JAM	0.415	0.366	0.400	0.418	0.403	0.445	0.543	0.542	0.557	0.634	0.724	0.728	0.749	0.678	0.737	0.574	0.554	0.585	0.591	0.494
Saint Kitts y Nevis	KNA																				
Santa Lucía	LCA																				
Isla de San Martín (parte francesa)	MAF																				
Estados pequeños del Caribe	CSS	0.734	0.736	0.707	0.722	0.767	0.816	0.739	0.716	0.717	0.966	1.039	1.003	0.955	0.934	0.753	0.703	0.684	0.720	0.724	0.639
América Latina y el Caribe (excluido altos ingresos)	LAC	0.134	0.128	0.126	0.131	0.144	0.140	0.148	0.163	0.170	0.170	0.173	0.171	0.169	0.165	0.175	0.185	0.188	0.201	0.222	0.234
América Latina y el Caribe	LCN	0.147	0.143	0.142	0.146	0.156	0.151	0.158	0.171	0.178	0.182	0.185	0.192	0.183	0.175	0.184	0.193	0.196	0.211	0.232	0.241
América del Norte	NAC	1.749	1.667	1.698	1.689	1.824	1.873	1.986	2.031	2.002	2.129	2.260	2.097	1.949	1.942	2.213	2.336	2.333	2.383	2.239	2.150
América Latina y el Caribe (BIRF y la AIF)	TLA	0.147	0.143	0.143	0.148	0.158	0.152	0.159	0.173	0.180	0.182	0.185	0.193	0.184	0.176	0.186	0.196	0.198	0.213	0.235	0.244
Mundo	WLD	0.194	0.211	0.210	0.206	0.219	0.228	0.240	0.248	0.246	0.259	0.274	0.267	0.259	0.262	0.294	0.302	0.314	0.331	0.327	0.329

Country Name	Country Code	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Argentina	ARG	0.221	0.208	0.225	0.283	0.284	0.330	0.346	0.380	0.406	0.433	0.081
Bolivia	BOL	0.177	0.208	0.213	0.192	0.333	0.379	0.333	0.362	0.363	0.353	0.225
Brasil	BRA	0.381	0.445	0.475	0.475	0.495	0.496	0.457	0.464	0.487	0.488	0.214
Chile	CHL	0.543	0.635	0.741	0.786	0.808	0.835	0.899	0.956	1.042	1.118	0.420
Colombia	COL	0.374	0.411	0.478	0.579	0.611	0.650	0.670	0.665	0.679	0.736	0.241
Ecuador	ECU	0.321	0.309	0.308	0.328	0.356	0.350	0.309	0.305	0.314	0.278	0.065
Perú	PER	0.245	0.294	0.341	0.412	0.408	0.455	0.488	0.512	0.555	0.579	0.173
Paraguay	PRY	0.114	0.133	0.124	0.109	0.092	0.068	0.069	0.066	0.102	0.090	0.018
Suriname	SUR	0.406	0.381	0.444	0.466	0.486	0.464	0.496	0.499	0.473	0.407	0.152
Uruguay	URY											
Venezuela	VEN	0.228	0.268	0.264	0.231	0.263	0.236	0.202	0.143	0.077	0.053	0.010
Guyana	GUY	0.364	0.452	0.328						0.033	0.037	0.023
Bermudas	BMU											
Canadá	CAN	1.861	1.924	2.030	2.039	2.131	2.247	2.365	2.501	2.469	2.483	0.727
Estados Unidos	USA	2.329	2.345	2.347	2.351	2.396	2.489	2.551	2.613	2.720	2.823	1.121
Panamá	PAN	1.517	1.721	1.994	3.039	3.028	3.073	3.291	2.916	3.024	2.943	0.712
El Salvador	SLV	0.294	0.346	0.405	0.400	0.447	0.411	0.410	0.418	0.396	0.404	0.124
Belize	BLZ	0.446	0.543	1.325	1.484	2.484	2.592	2.889	3.421	3.387	3.274	2.443
Costa Rica	CRI	0.371	0.395	0.378	0.316	0.298	0.315	0.321	0.368	0.390	0.403	0.089
Guatemala	GTM	0.022	0.022	0.019	0.005	0.005	0.006	0.007	0.010	0.009	0.006	0.001
Honduras	HND	0.060	0.050	0.049	0.042	0.027	0.030	0.030	0.026	0.043	0.033	0.009
México	MEX	0.274	0.255	0.281	0.303	0.329	0.385	0.432	0.469	0.512	0.548	0.265
Nicaragua	NIC											
Puerto Rico	PRI											
Sint Maarten (Dutch part)	SXM											
Islas Turcas y Caicos	TCA											
Trinidad y Tobago	TTO	1.387	1.965	1.952	2.117	2.005	1.910	1.886	1.866	1.769	1.852	0.484
San Vicente y las Granadinas	VCT											
Islas Vírgenes Británicas	VGB											
Islas Vírgenes (EE.UU.)	VIR											
Aruba	ABW								2.121	2.591		
Antigua y Barbuda	ATG	17.657	16.960	14.493	13.310	13.139	11.113	11.034	6.188	6.026	5.420	2.757
Bahamas	BHS	2.727	2.937	2.884	1.572	2.675	2.405	2.481	2.414	4.746	4.767	3.237
Barbados	BRB											
Cuba	CUB	0.141	0.132	0.117	0.124	0.100	0.114	0.118	0.083	0.050	0.040	0.009
Curacao	CUW											
Islas Caimán	CYM											
Dominica	DMA											
República Dominicana	DOM	0.002	0.003	0.003	0.002	0.002	0.001	0.001			0.011	0.003
Granada	GRD											
Haití	HTI											0.002
Jamaica	JAM				0.016	0.027	0.032	0.047	0.052	0.062		
Saint Kitts y Nevis	KNA											
Santa Lucía	LCA											
Isla de San Martín (parte francesa)	MAF											
Estados pequeños del Caribe	CSS	0.716	0.830	0.837	0.769	0.859	0.809	0.823	0.795	0.903		
América Latina y el Caribe (excluido altos i	LAC	0.296	0.323	0.351	0.378	0.397	0.421	0.420	0.432	0.457	0.471	0.186
América Latina y el Caribe	LCN	0.302	0.332	0.360	0.384	0.404	0.425	0.424	0.434	0.458	0.472	0.186
América del Norte	NAC	2.282	2.303	2.315	2.320	2.369	2.464	2.532	2.601	2.694	2.787	1.080
América Latina y el Caribe (BIRF y la AIF)	TLA	0.307	0.337	0.366	0.391	0.411	0.432	0.432	0.442	0.465	0.480	0.188
Mundo	WLD	0.380	0.398	0.408	0.425	0.444	0.472	0.498	0.528	0.558	0.593	0.233

PAGE
14
OVER
GENERAL
TABLE