

# LOS DESAFÍOS DE LA APERTURA DEL MERCADO AEROCOMERCIAL EN LA ARGENTINA

**Andy Ricover** - Especialista en Transporte Aéreo

20 de abril de 2017

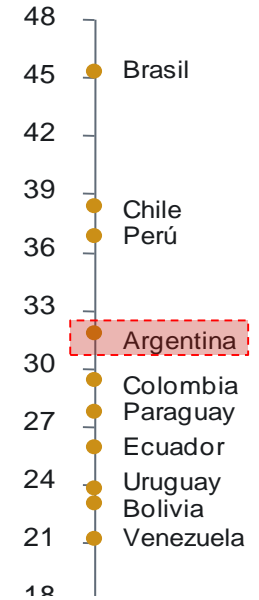


**UNSAM**

UNIVERSIDAD  
NACIONAL DE  
SAN MARTÍN

# Marco institucional del transporte aéreo en Argentina

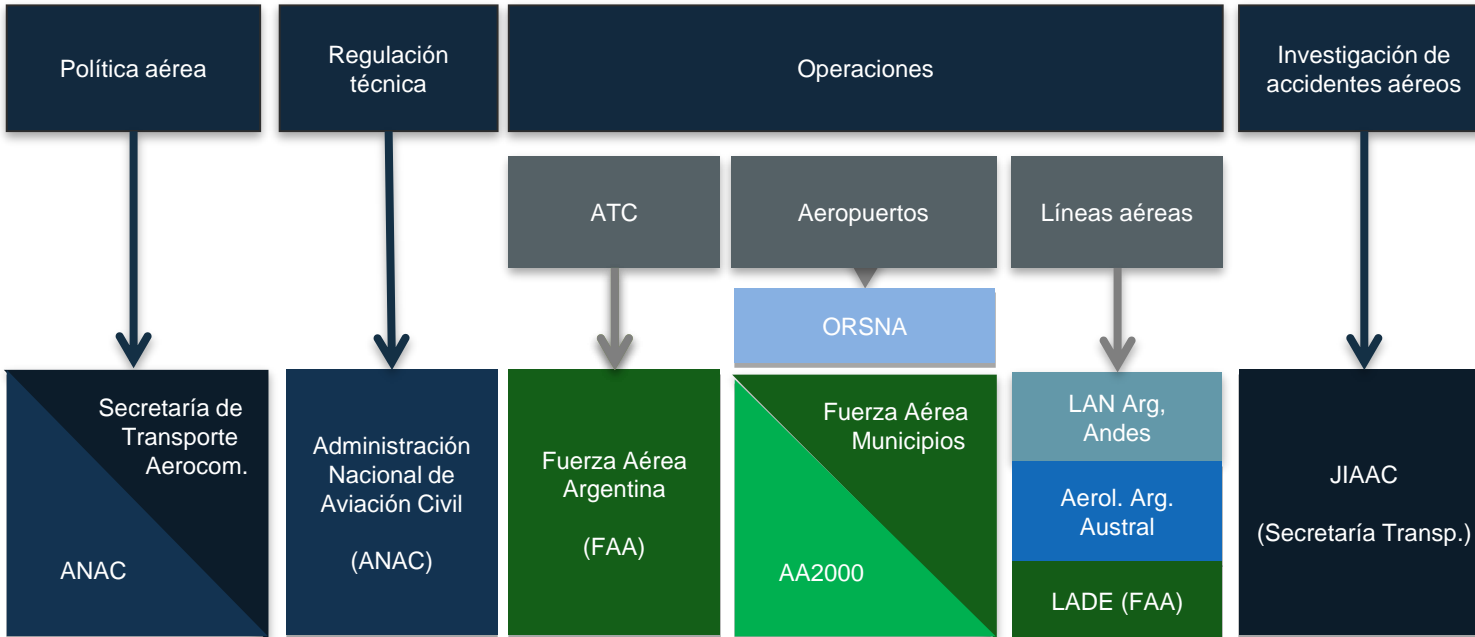
## Política: integración subregional



## Evaluación de seguridad operacional

- Categoría 1 del programa IASA de la FAA
- USOAP: por encima del promedio global en las 8 categorías de análisis

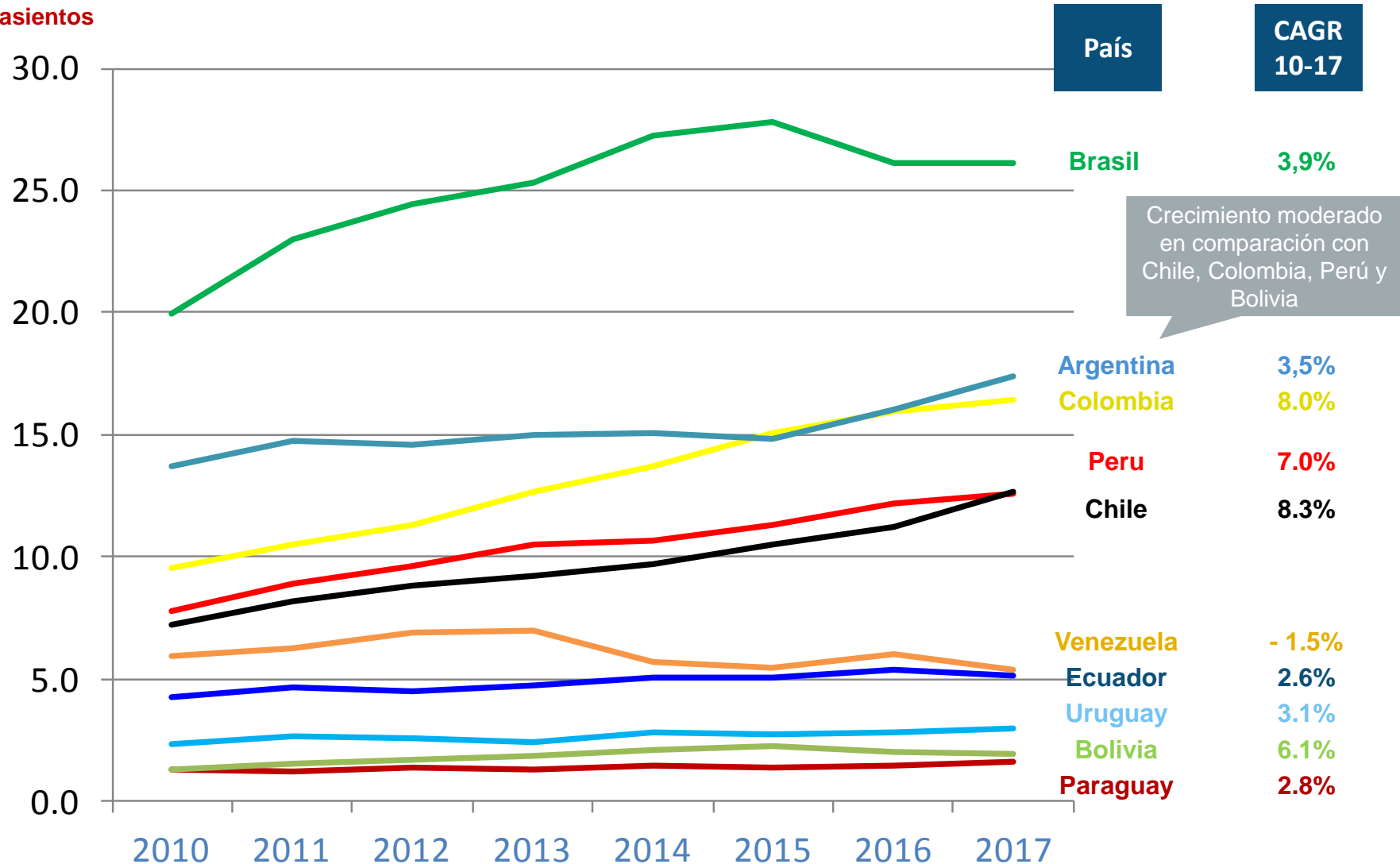
Fuente: Ricover



# Evolución de la capacidad intl. ofrecida en 10 países sudamericanos

Oferta de asientos internacionales desde y hacia países de Sudamérica

M asientos

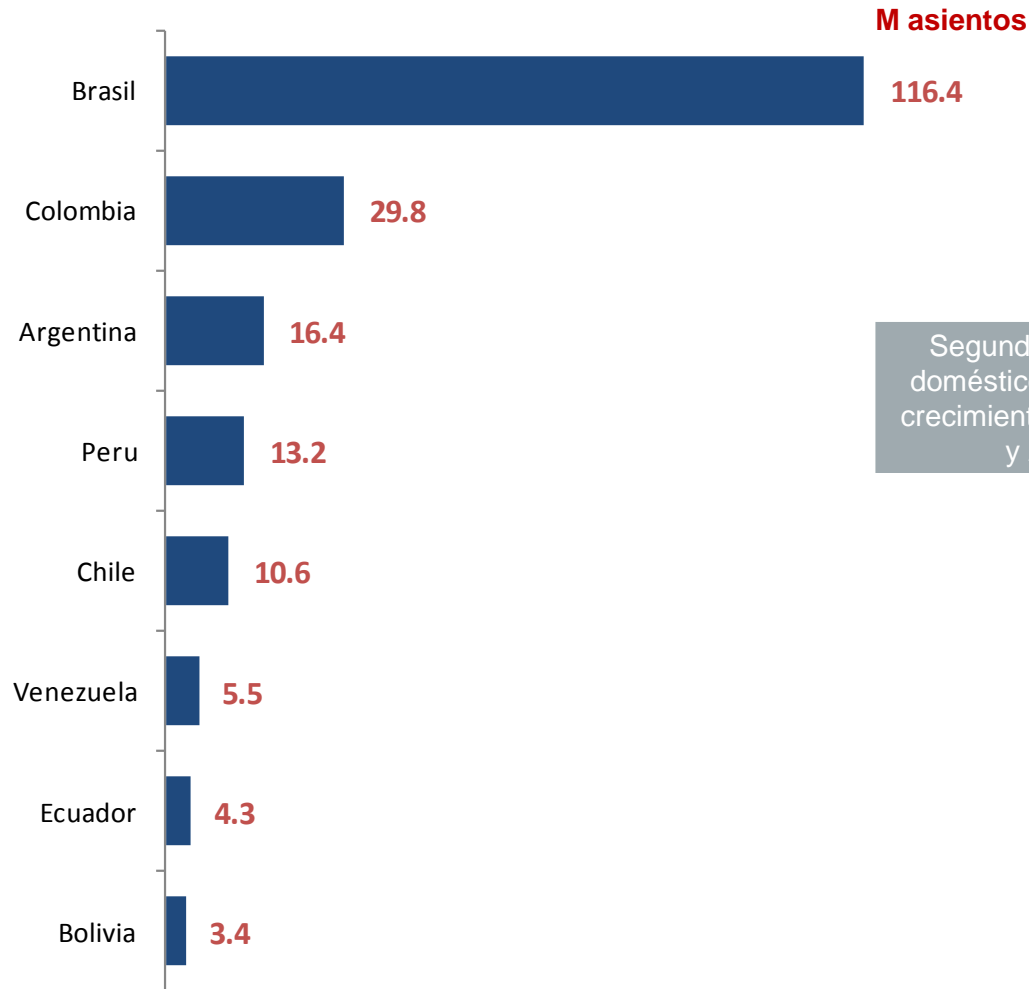


Fuente: Ricover



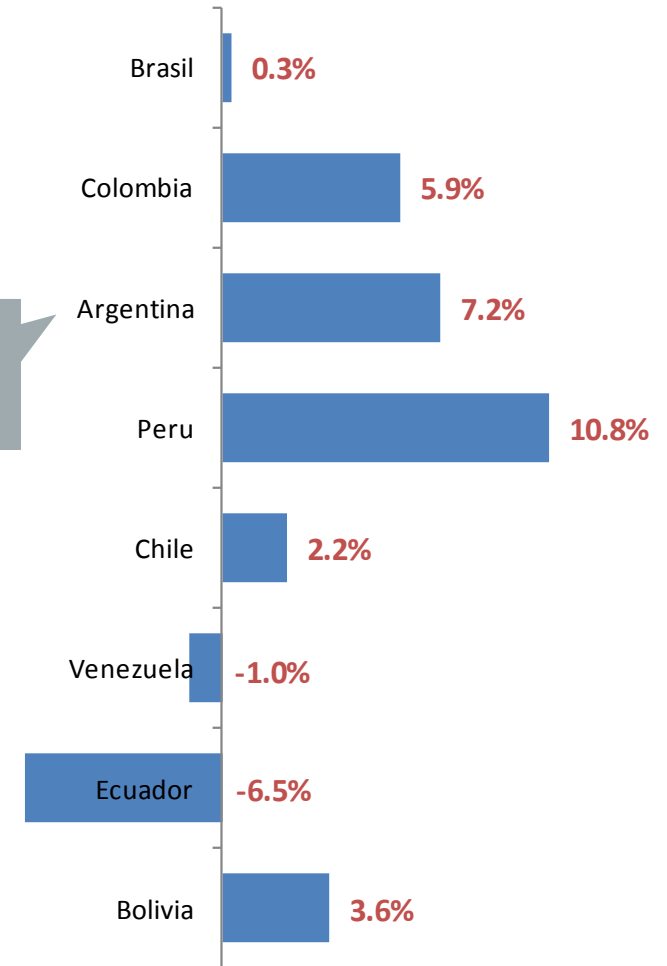
# Evolución de la capacidad doméstica ofrecida en 8 países sudamericanos\*

## Oferta de asientos domésticos en países de Sudamérica 2017



## Crecimiento de la oferta doméstica CAGR 2010 - 2017

Segundo mercado doméstico con mayor crecimiento entre 2010 y 2017



Nota: no se consideran los mercados domésticos de Uruguay ni de Paraguay, al ser de tamaño reducido

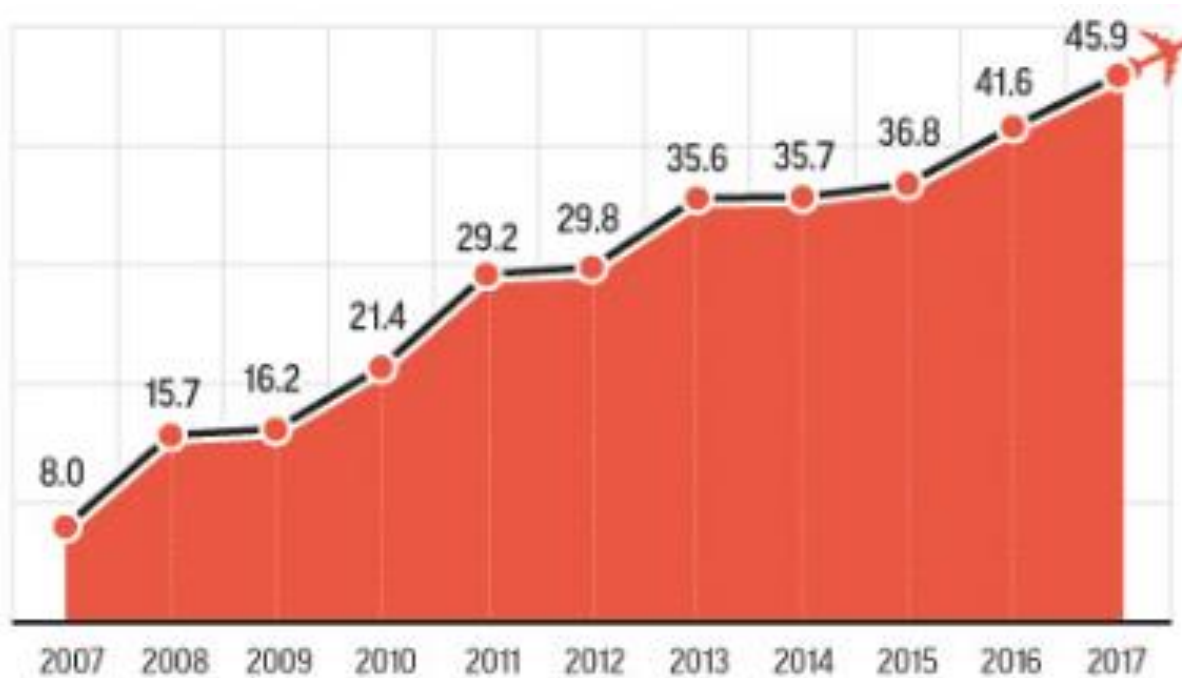
Fuente: Ricover



# Penetración de LCC en México

## Evolución de porcentaje de pasajeros transportados por LCC\* sobre total de pasajeros

\*Volaris y VivaAerobus



## Características de las LCC de México

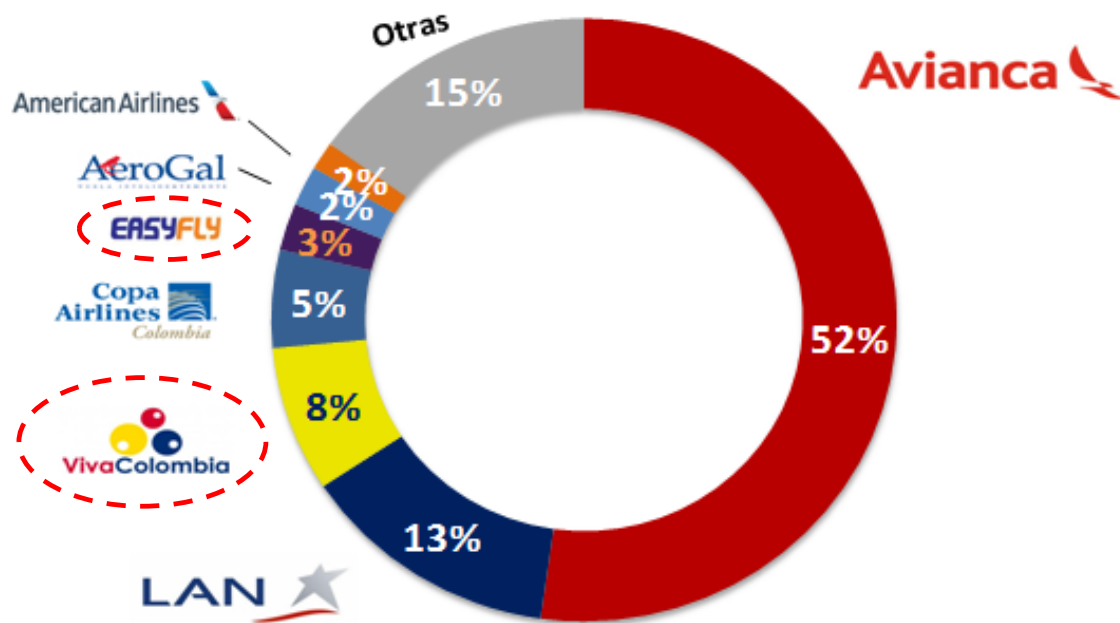
- Volaris:
  - Tráfico 2015: 12.0 Mpax
  - Modelo ultra low-cost punto a punto
  - Estrategia: consolidarse en el mercado mexicano y ser líder del mercado VFR hacia Estados Unidos
- VivaAerobus
  - Tráfico 2015: 4.8 Mpax
  - Aerolínea low-cost que opera con una estrategia punto a punto
  - Estrategia de tarifas bajas para atraer pasajeros que actualmente usan transporte terrestre
- Interjet:
  - Tráfico 2015: 10.5 Mpax
  - Eed doméstica y a USA y AmCentr
  - Modelo híbrido

Fuente: Ricover

# Penetración de LCC en Colombia

## Distribución de tráfico por línea aérea en Colombia

% de pasajeros totales - año 2015



## Características de las LCC de Colombia

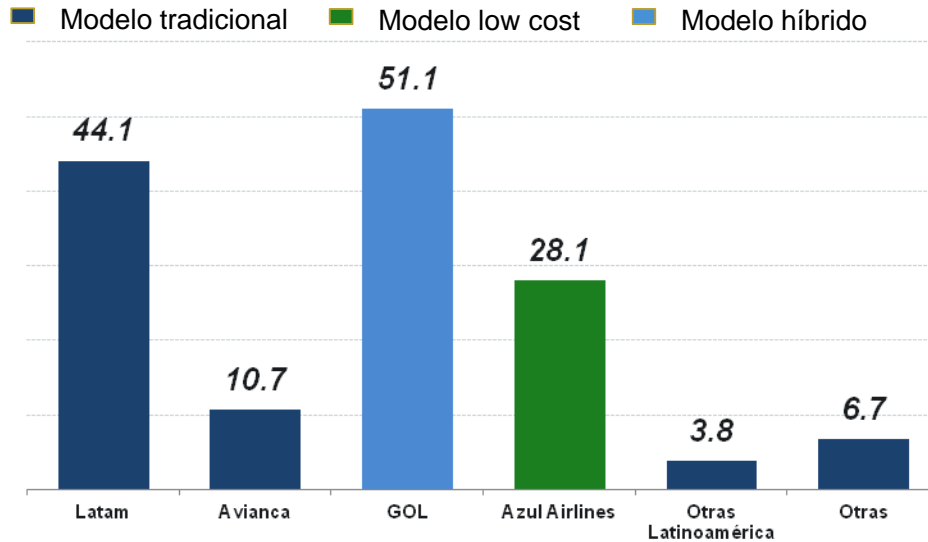
- VivaColombia y Easyfly: concentran el 11% del tráfico total, 14% del mercado doméstico
- VivaColombia
  - Segunda línea aérea del GrupoViva en consolidarse en LatAm, aprovechando el boom del mercado colombiano
  - Tráfico 2015: 2.9 Mpax, 15 aeropuertos servidos
  - En agosto de 2014 empezaron a operar a destinos internacionales (PTY, LIM, UIO, MIA)
  - Estrategia: Aumentar el share de tráfico de bajo costo en Colombia densificando su red, y seguir abriendo nuevas rutas a Estados Unidos y Venezuela
  - 9 aeronaves A320
- Easyfly
  - Tráfico 2016: 1.0 Mpax
  - 11 aeronaves BAe Jetstream 41 y 5 aeronaves ATR 42-500
  - 26 rutas domésticas

Fuente: Ricover

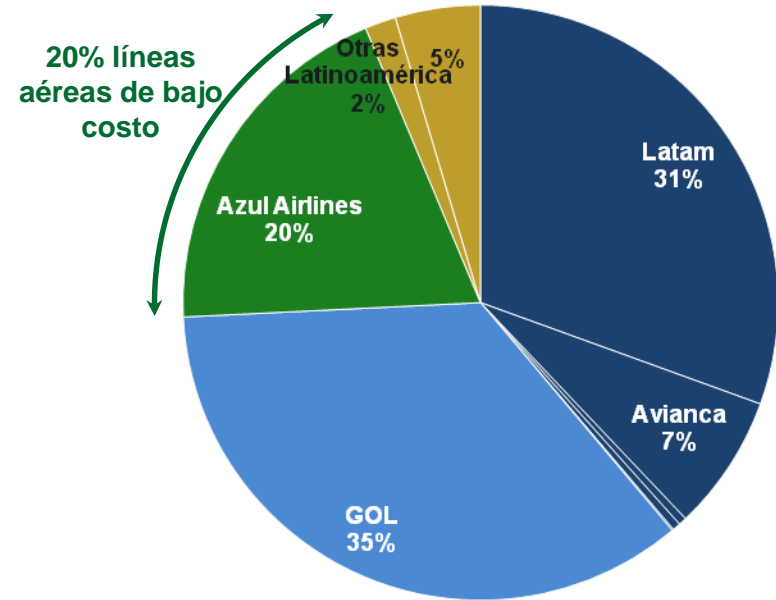
# Oferta de asientos en Brasil

## Distribución de asientos por línea aérea en Brasil

Millones de asientos anuales one-way



## Distribución de asientos por línea aérea en Brasil



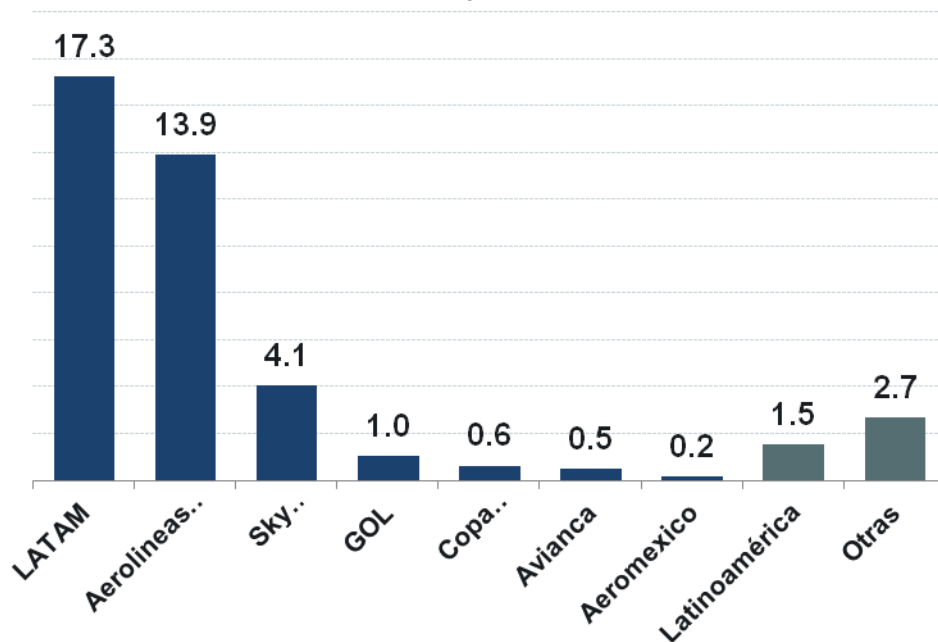
- TAM (Latam), Gol, Azul y Avianca consolidan el 93% del mercado aéreo total en Brasil
- Desde 2006 con su primera aparición, el modelo LCC en Brasil ya representa una industria establecida y madura
  - En los últimos años, GOL se ha apartado del modelo LCC (programas de pasajero frecuente, conexiones, códigos compartidos, etc.)
  - El crecimiento de la participación de las LCCs en Brasil se intensificó con la aparición de Azul en 2008: rutas punto a punto, modelo tradicional LCC

Fuente: Ricover

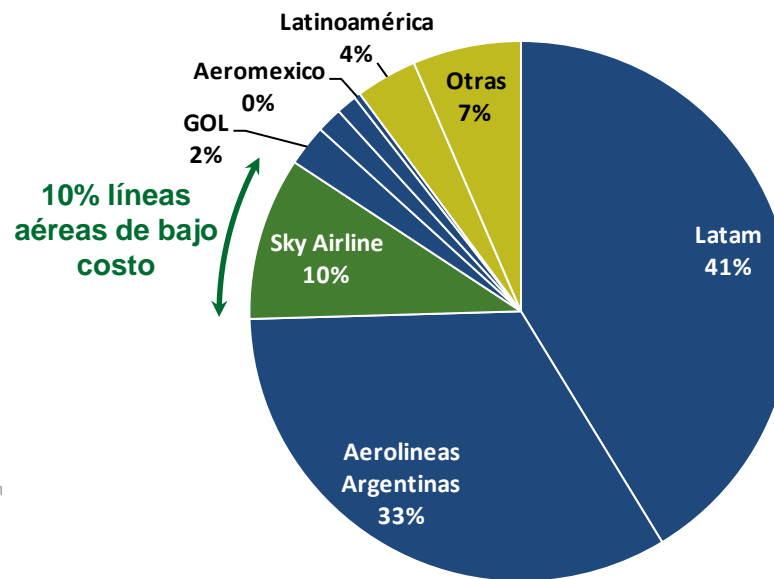
# Oferta de asientos por línea aérea en el Cono Sur (ex-Brasil)

## Distribución de asientos en el Cono Sur

Millones de asientos anuales one-way



## Distribución de asientos en el Cono Sur



- El grupo LATAM concentra un 41% del tráfico: importancia de rutas domésticas e internacionales de LAN Chile, más modesta red domestica e internacional de LAN Argentina + la operación internacional de TAM Paraguay y de TAM Brasil que unen Chile y Argentina con Brasil
- Aerolíneas Argentinas tiene una reducida red internacional pero una significativa capacidad doméstica
- Anteriormente operando con un modelo tradicional, en marzo de 2017 Sky Airline se reconfiguró por completo hacia un modelo low cost

Fuente: Ricover

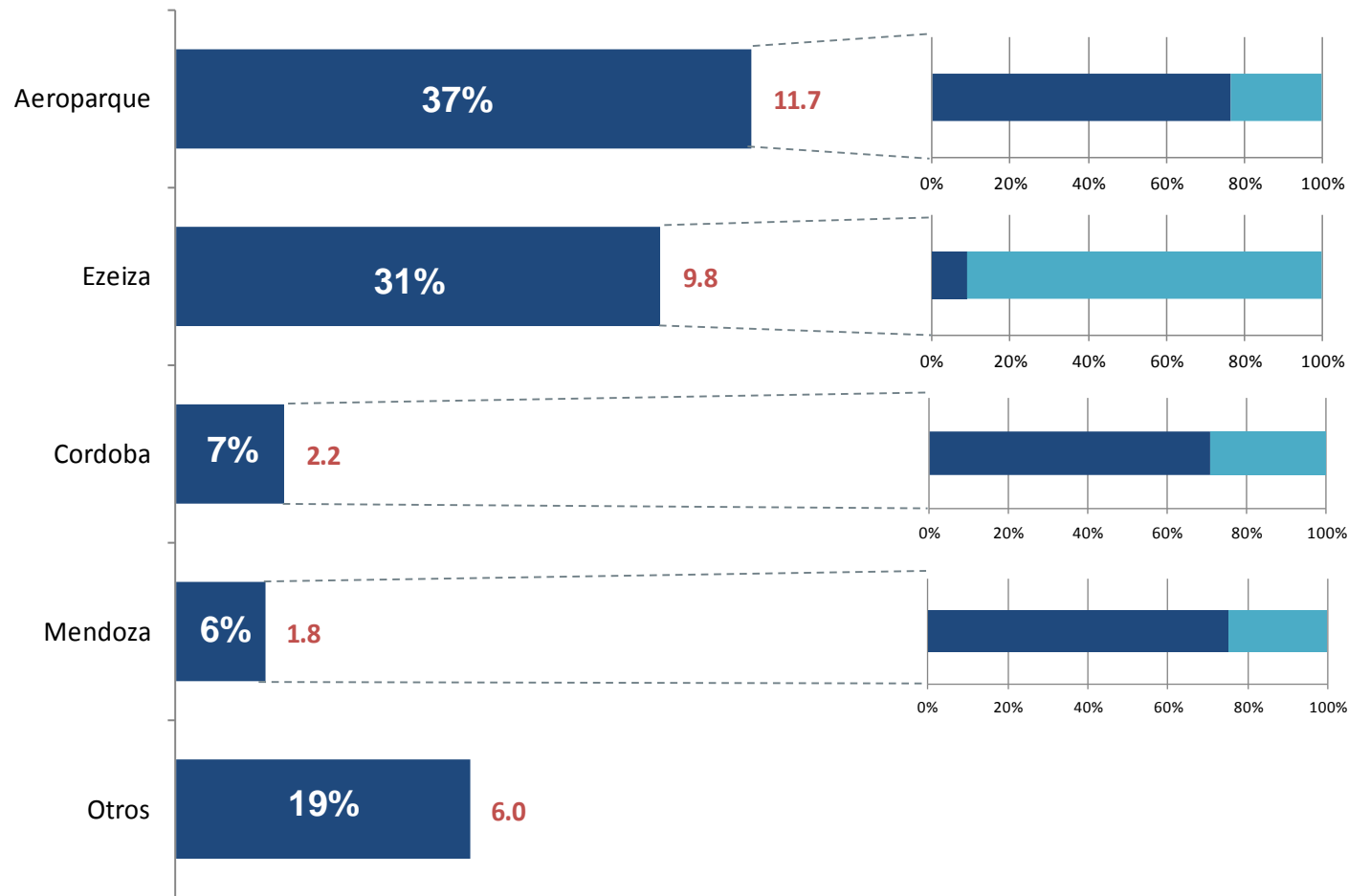
Protagonismo limitado de LCCs en la región: altas eficiencias operacionales de las legacy como LATAM y altos costos estructurales como barreras de entrada



# Distribución del tráfico de pasajeros - Argentina

## Tráfico de pasajeros 2016

M PAX



## Distribución de la oferta 2016

■ Doméstico ■ Internacional

## CAGR de la oferta 2011 - 2016

5.7%

3.4%

8.5%

1.7%\*

Fuente: Ricover

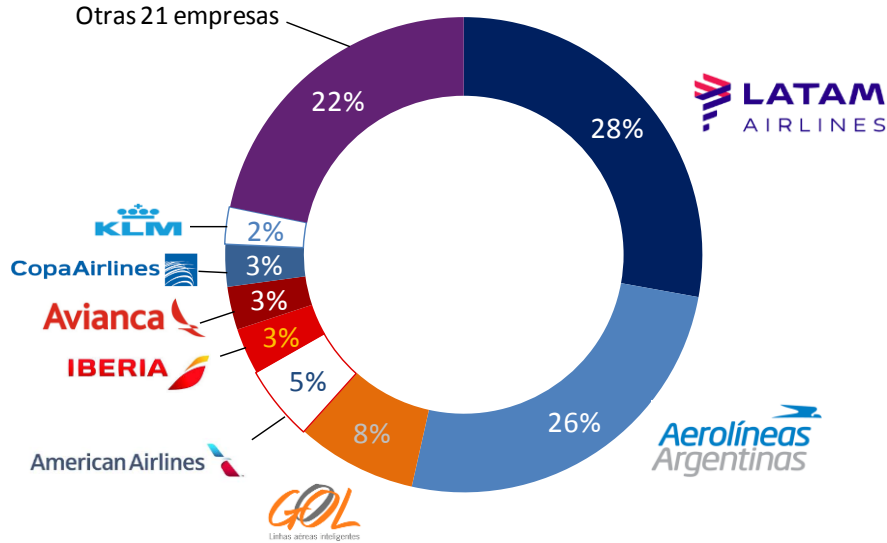
Nota: el tráfico del Aeropuerto Internacional El Plumerillo de Mendoza redujo su tráfico en un 24% entre 2015 y 2016, debido al cierre de la terminal aérea entre el 7/9 y el 6/12 por la renovación total de la pista de aterrizaje.



# Competencia en el mercado argentino

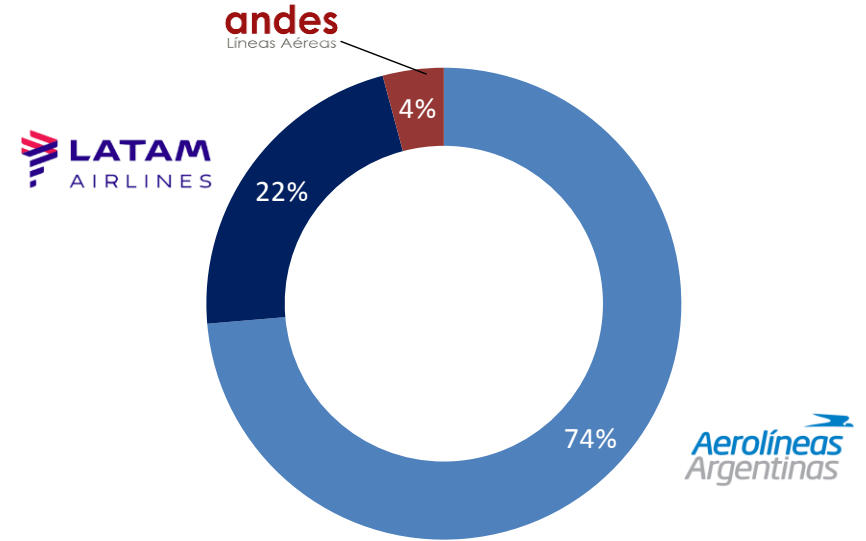
## Capacidad ofrecida por línea aérea - 2017

Mercado internacional (17.4 M asientos)



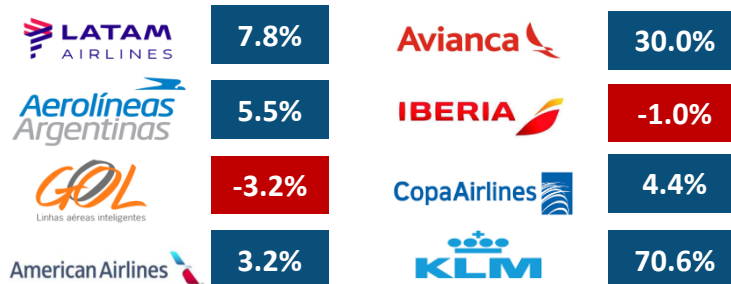
## Capacidad ofrecida por línea aérea - 2017

Mercado doméstico (16.4 M asientos)



## Crecimiento por línea aérea - CAGR 2011 a 2017

Mercado internacional



## Crecimiento por línea aérea - CAGR 2011 a 2017

Mercado doméstico

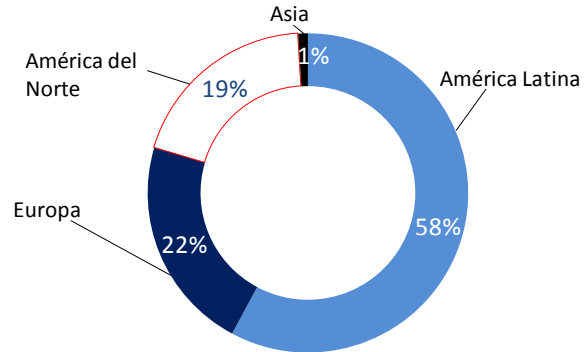


Fuente: Ricover

# Destinos internacionales operados desde Ezeiza por % de asientos

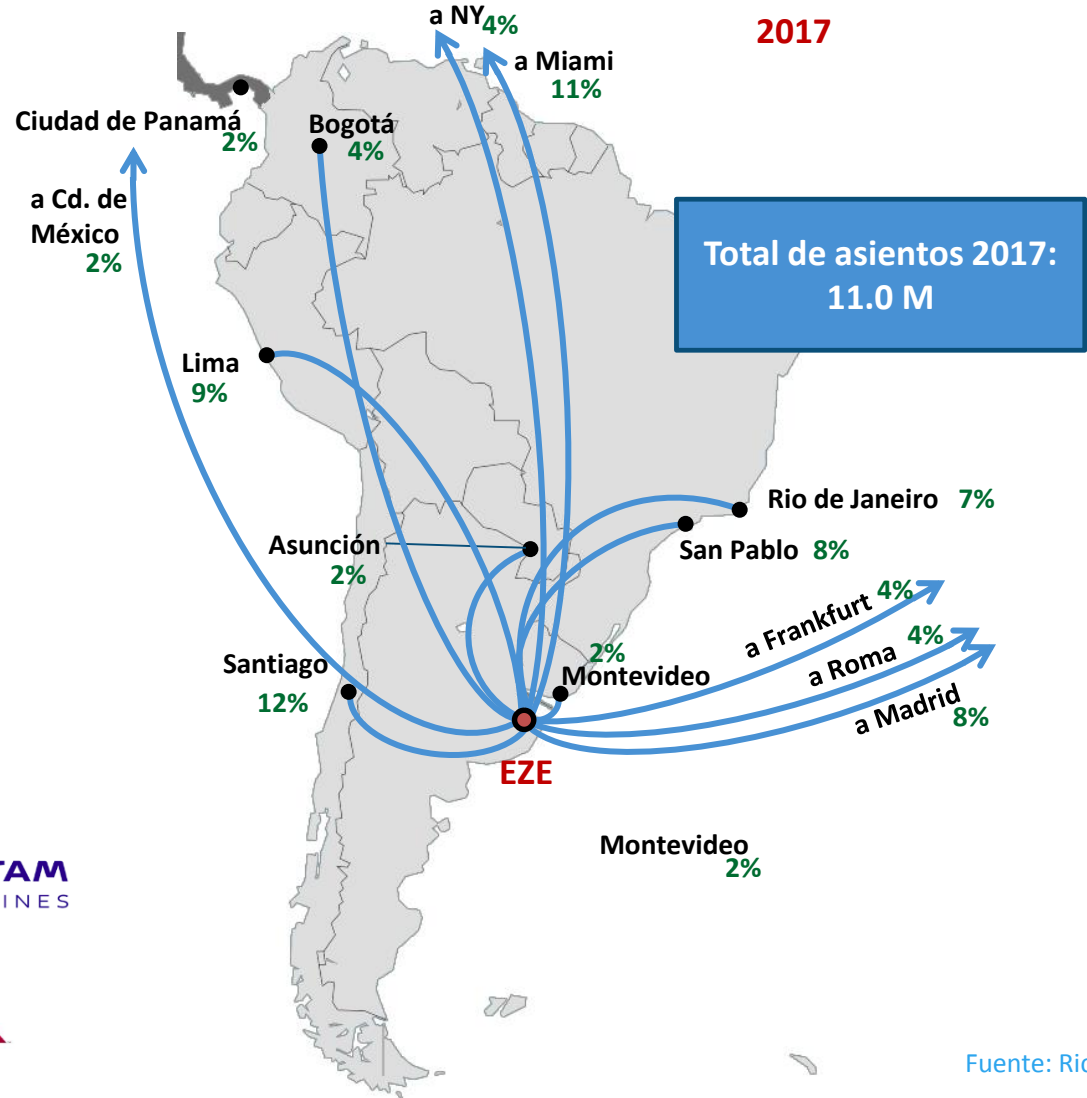
## Capacidad ofrecida por región - 2017

EZE - Mercado internacional



## Capacidad ofrecida por línea aérea - 2017

EZE - Mercado internacional



Fuente: Ricover

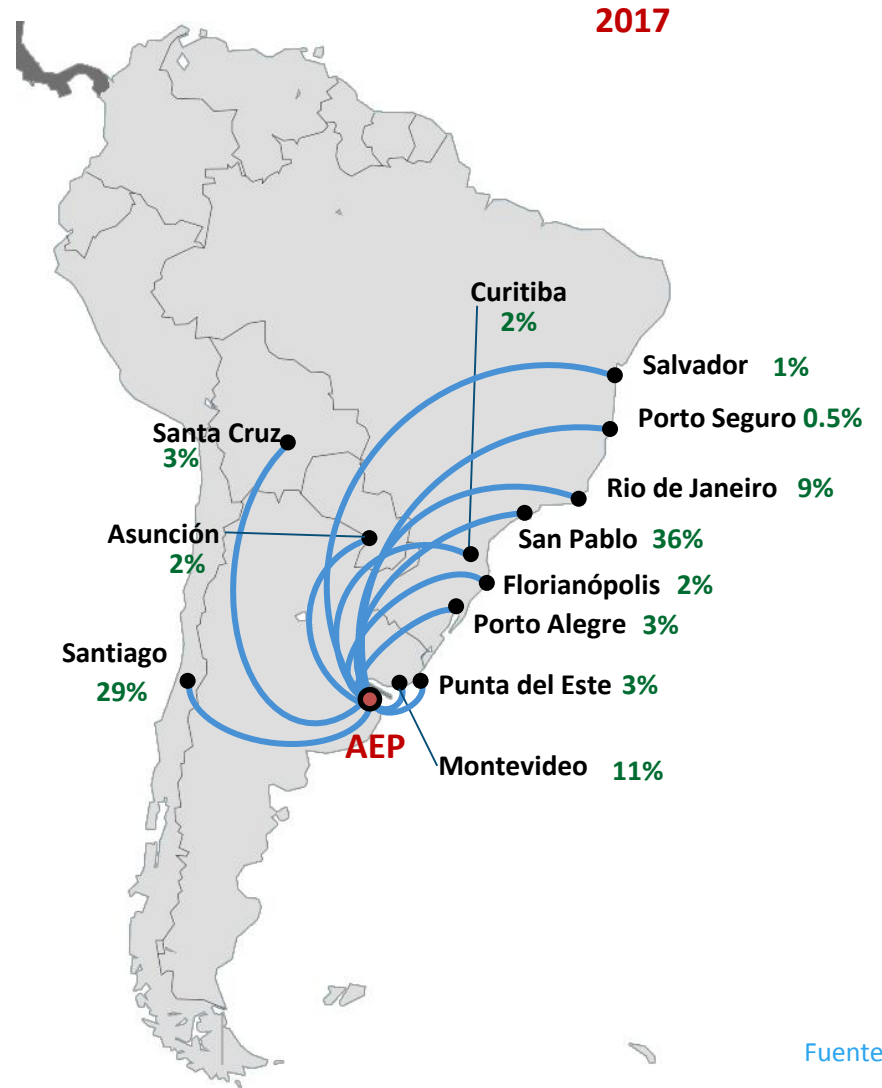
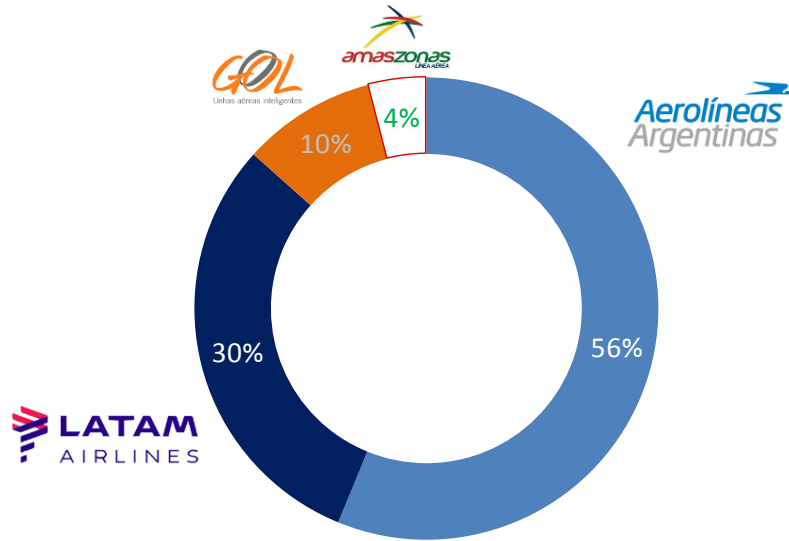
EZE: único aeropuerto del país con vuelos transatlánticos; 14 destinos acaparan 80% de los asientos internacionales, mientras que otros 23 mercados dan cuenta del 20% restante

# Destinos internacionales operados desde Aeroparque por % de asientos

Total de asientos 2017:  
4.1 M

## Capacidad ofrecida por línea aérea - 2017

AEP - Mercado internacional



Fuente: Ricover

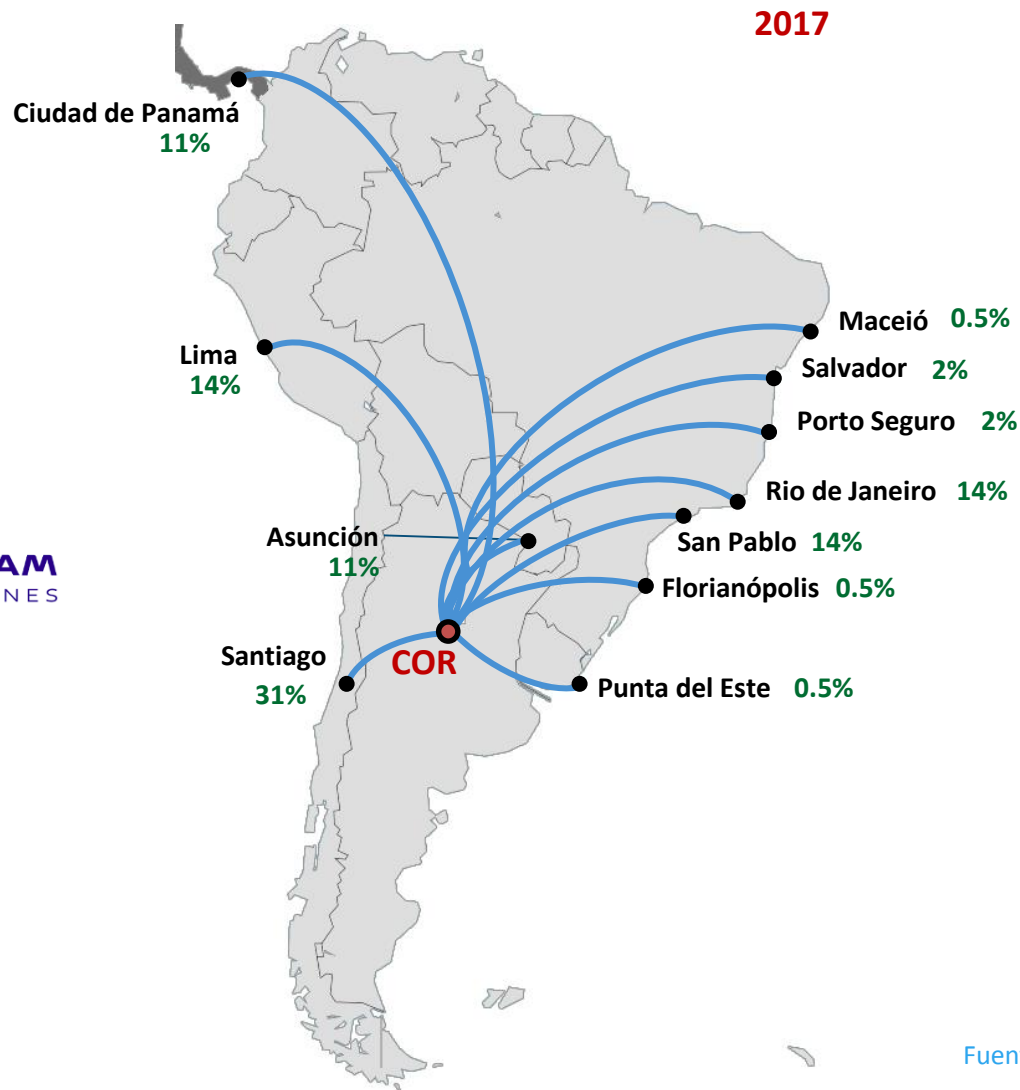
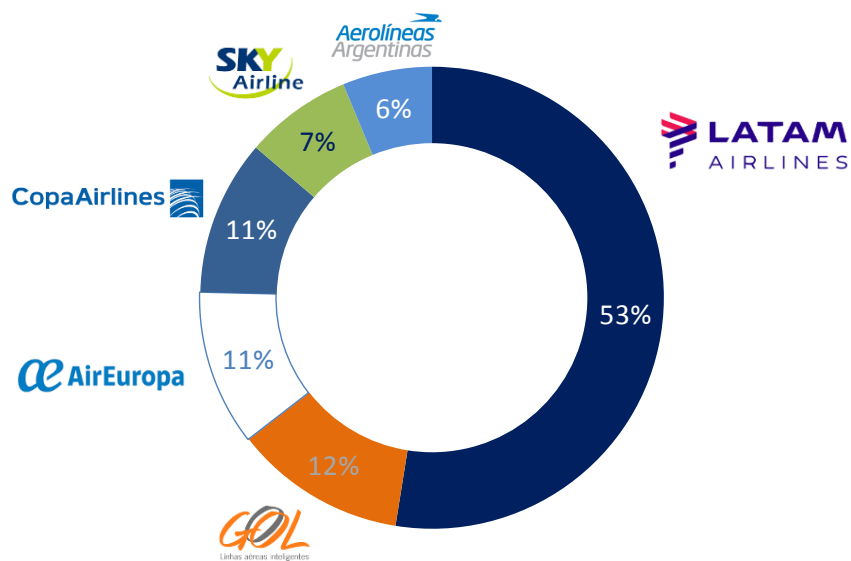
Santiago y San Pablo concentran 2 de cada 3 asientos internacionales desde AEP; otros 10 destinos concentran el 33% de los asientos restantes

# Destinos internacionales operados desde Córdoba por % de asientos

Total de asientos 2017:  
1.0 M

## Capacidad ofrecida por línea aérea - 2017

COR - Mercado internacional



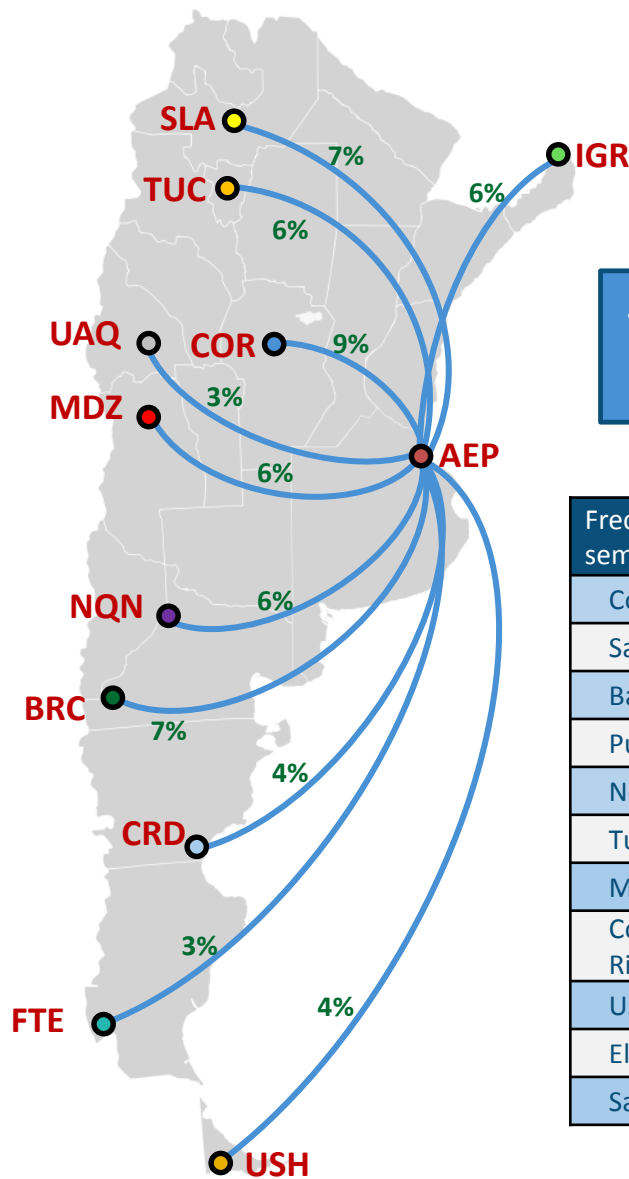
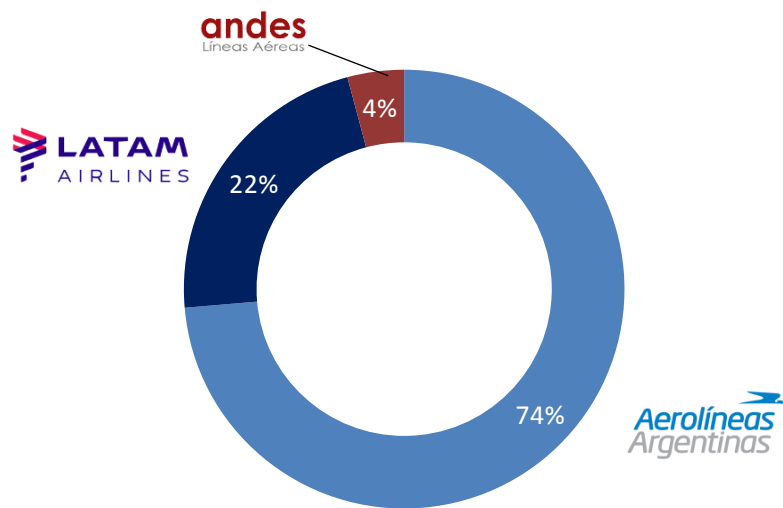
Fuente: Ricover

Santiago, Lima, Rio de Janeiro y San Pablo concentran 3 de cada 4 asientos internacionales desde COR; otros 7 destinos concentran el 27% de los asientos restantes

# Conectividad de la red doméstica

## Capacidad ofrecida por línea aérea - 2017

Red doméstica



Total de asientos 2017:  
16.3 M

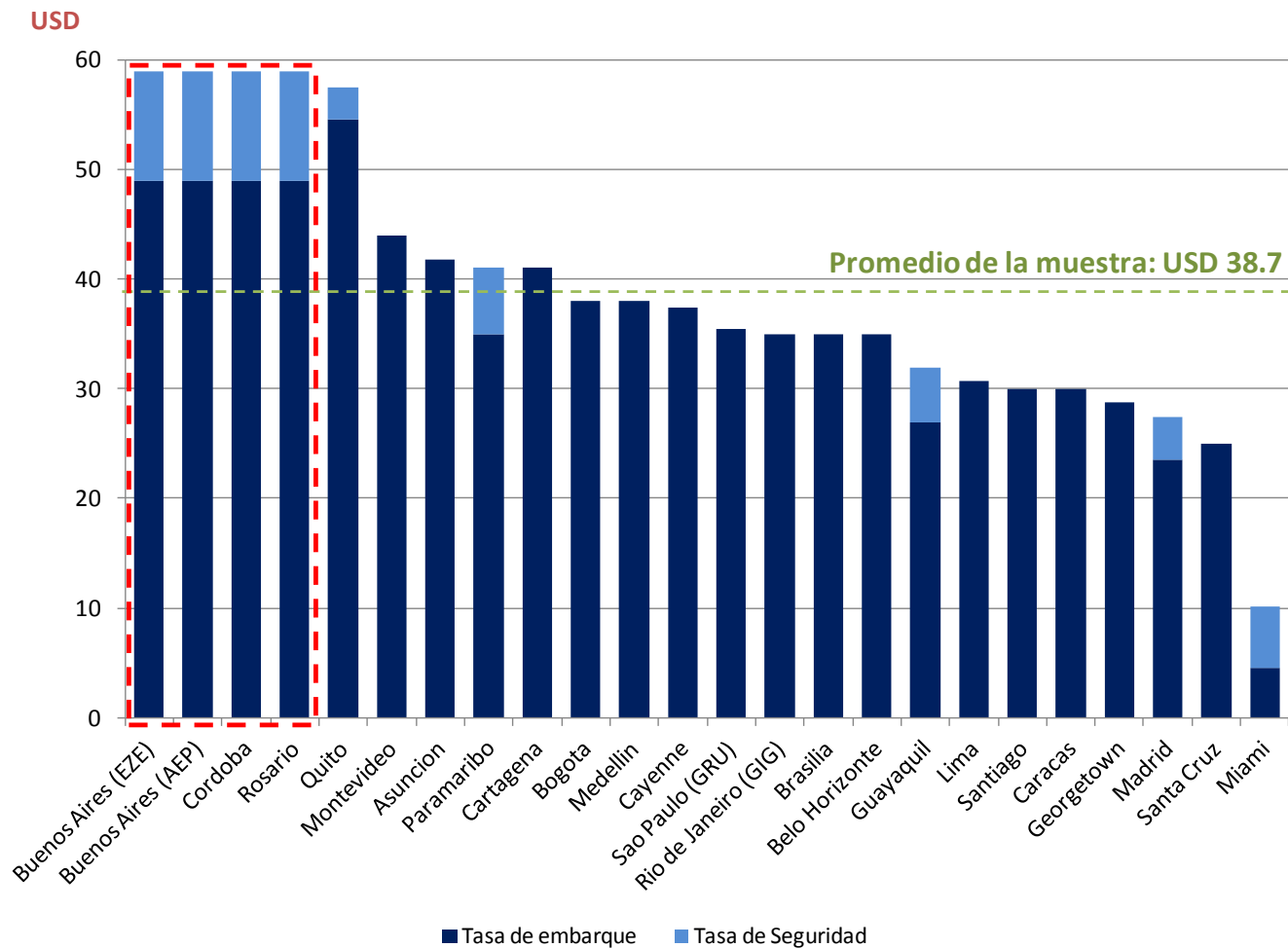
Frecuencias round trip por semana desde AEP	
Córdoba	88
Salta	65
Bariloche	65
Puerto Iguazú	60
Neuquén	57
Tucumán	54
Mendoza	54
Comodoro Rivadavia	41
Ushuaia	33
El Calafate	26
San Juan	25

La conectividad de la red doméstica se centra en AEP, del cual salen o llegan el 81% de los asientos; 11 rutas desde AEP abarcan el 60% de los asientos domésticos, mientras que otras 99 rutas concentran el 40% restante

# Benchmarking de cargos y tasas aeroportuarias

## Tasa de embarque y Tasa de Seguridad - vuelos internacionales

Aeropuertos seleccionados de Sudamérica



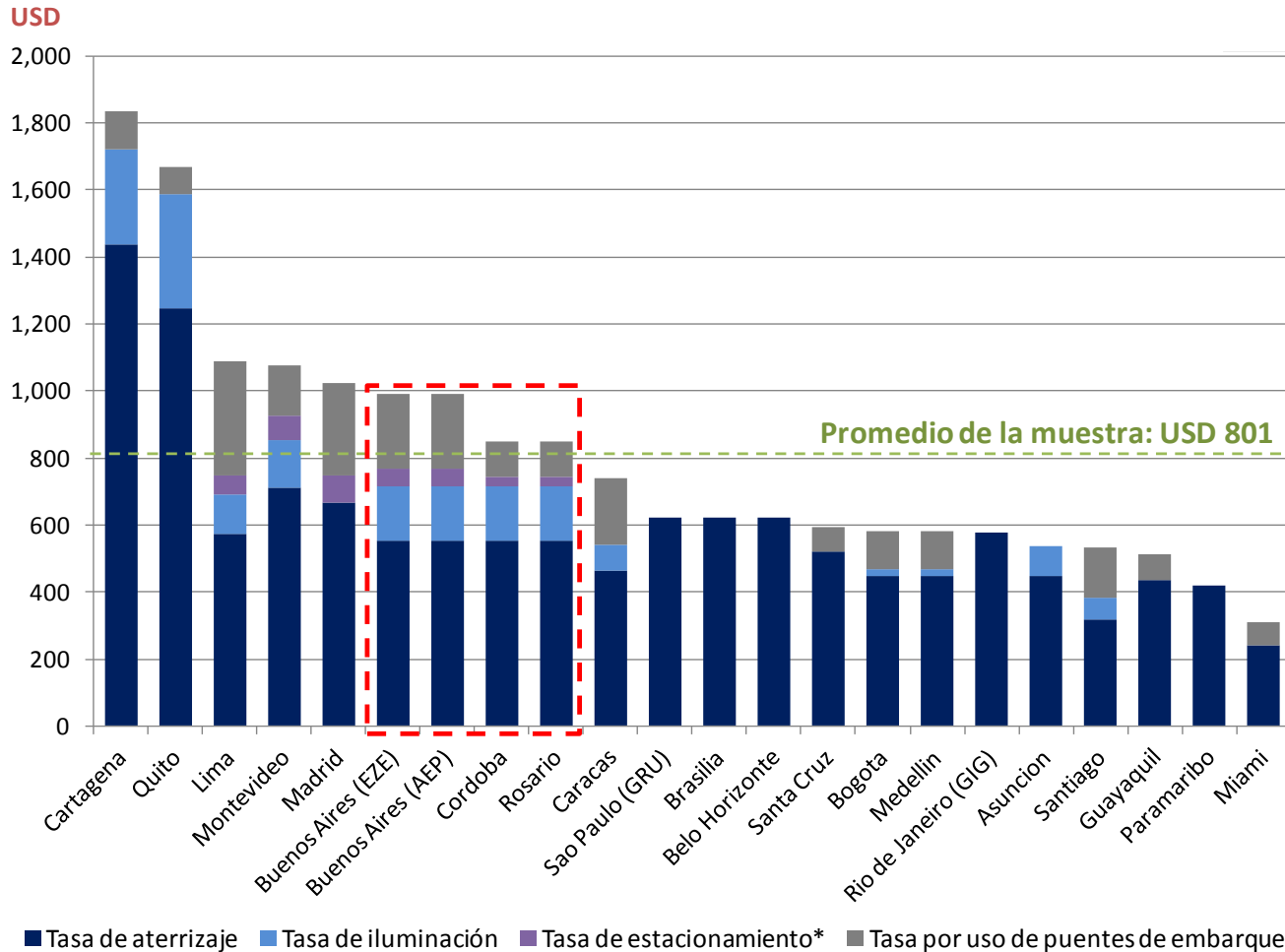
Los 4 aeropuertos argentinos de la muestra tienen los cargos a los pasajeros más altos de la región

Fuente: Ricover

# Benchmarking de cargos y tasas aeroportuarias

## Cargos a las líneas aéreas - vuelos internacionales - Aeronave A320\*

Aeropuertos seleccionados de Sudamérica



Los 4 aeropuertos argentinos tienen cargos a las líneas aéreas superiores al promedio de la muestra

Nota\*: se asume un estacionamiento de 2 horas y una conexión de puente de embarque por igual período de tiempo.

Fuente: Ricover

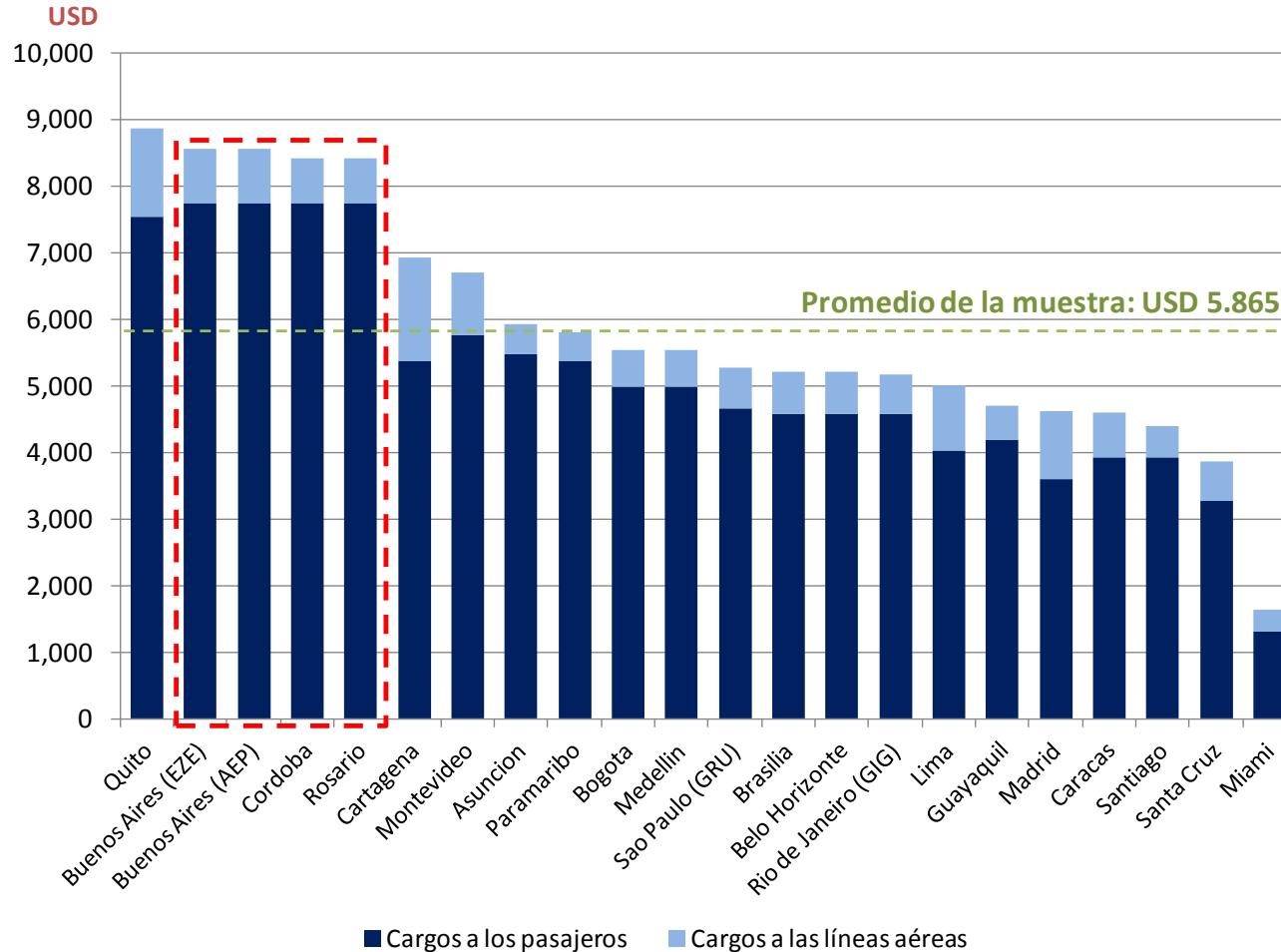




# Benchmarking de cargos y tasas aeroportuarias

## Turnaround\* - vuelos internacionales - Aeronave A320\*

### Aeropuertos seleccionados de Sudamérica



Considerando los cargos aeroportuarios más relevantes, los 4 aeropuertos argentinos se encuentran entre los más costosos de la región

Nota\*: los cargos a los pasajeros incluyen tasa de embarque y tasa de seguridad; los cargos a las líneas aéreas incluyen tasa de aterrizaje, tasa de estacionamiento y cargos por uso de puentes de embarque (se asume estacionamiento de 2 horas y una conexión de puente de igual duración).

Nota\*\*: se asume un load factor de 80%, y una configuración de 2 clases de 164 asientos.

Fuente: Ricover



# Aeropuerto El Palomar - características principales

## Vista aérea del aeropuerto



## Perfil del aeropuerto

- Sin vuelos regulares en el presente
- Antiguamente operado por LADE para vuelos hacia Bahía Blanca, Santa Rosa y Comodoro Rivadavia
- Flybondi solicitó a la Junta Asesora del Transporte Aéreo operar 35 rutas domésticas desde este aeropuerto
  - La Junta recomendó aprobar la operación de 26 de estas rutas
- Flybondi también solicitó operar 42 rutas internacionales desde El Palomar, 36 fueron recomendadas para ser aprobadas

Inexistencia de estudios de demanda y de un Plan Maestro para el desarrollo del aeropuerto (necesidades de lado tierra y de lado aire)

## Infraestructura aérea

- Pista 16/34, 2.110 x 50 metros asfaltada con concreto (sin calle de rodaje paralela), apta para operar vuelos con A320s y B737s
- ILS CAT I, con ayudas de radio VOR/DME, sin ayudas visuales PAPI

Fuente: Ricover

# Lo que viene y cómo afrontarlo

- Las LCC son la tendencia inexorable en las rutas de corta distancia
  - En rutas punto a punto
  - Con algunas limitaciones en las rutas de media distancia
  - El modelo a larga distancia todavía no está probado
  - Integración con las Legacy Carriers
- Desafíos para las LCC en América Latina
  - Altos costos de infraestructura
  - Tasas e impuestos
  - Altos costos regulatorios / laborales
  - Regulaciones tarifarias (mercados domesticos)
- Aeropuertos dedicados / alternativos, para LCCs
  - Limitaciones por concesiones existentes
  - Desarrollo de integración vertical? (competencia)
  - Necesidad de planes maestros que definan un desarrollo competitivo