

Conectividad Aérea

Dirección Nacional de Mercados y Estadística
SUBSECRETARÍA DE DESARROLLO ESTRATÉGICO



Ministerio de
Turismo y Deportes
Argentina

Conectividad Aérea

Documento de Trabajo N°11

Fecha de publicación: mayo de 2023

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7963351>

Dirección Nacional de Mercados y Estadística

Subsecretaría de Desarrollo Estratégico

Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación

estadistica@turismo.gob.ar

www.turismo.gob.ar

SINTA

Sistema de Información
Turística de la Argentina

<https://www.yvera.tur.ar/sinta/>

Signos convencionales

* Dato provisorio

... Dato no disponible a la fecha de presentación de los resultados

/// Dato que no corresponde presentar debido a la naturaleza de las cosas

S/D Sin registro de datos

- Dato igual a cero

e Dato estimado



Serie *Documentos de Trabajo*

La Dirección Nacional de Mercados y Estadística (DNMyE) publica regularmente diversos documentos que procuran analizar aspectos específicos del sector turístico de Argentina. Los trabajos se sirven de la información estadística elaborada por la Dirección, así como otras fuentes del Ministerio y de organismos externos.

Los *Documentos de Trabajo* pueden consultarse en la [biblioteca del SINTA](#)

Publicaciones:

Documento de Trabajo N°1: Turismo de Naturaleza

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7915707>

Documento de Trabajo N°2: Turismo de Cultura

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7948447>

Documento de Trabajo N°3: Agencias de Viajes

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7948467>

Documento de Trabajo N°4: Directrices de Gestión Ambiental

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7948474>

Documento de Trabajo N°5: Informe de Cadena de Valor del Turismo

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7948480>

Documento de Trabajo N°6: Estacionalidad en el turismo

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7948489>

Documento de Trabajo N°7: Encuesta a Prestadores Turísticos

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7948498>

Documento de Trabajo N°8: Clasificación de Localidades según Nivel de Desarrollo Turístico

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7948505>

Documento de Trabajo N°9: Crucerismo Marítimo en la Argentina

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7948507>

Documento de Trabajo N°10: Oferta de Alojamientos Colectivos en Argentina

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7948515>

Índice

Introducción	3
Consideraciones metodológicas	4
1 Mercado aéreo de cabotaje	5
1.1 Vuelos	5
1.2 Asientos y pasajeros	12
1.3 Factor de ocupación	20
1.4 Rutas Aéreas	21
2 Mercado aéreo internacional	25
2.1 Vuelos	25
2.2 Asientos y Pasajeros	33
2.3 Factor de ocupación	42
2.4 Rutas Aéreas	43

Introducción

La pandemia de covid-19 significó un quiebre para la actividad económica mundial. La misma supuso un parate para varias industrias, entre ellas, el turismo. Durante el período 2020-2022, este sector fue uno de los más afectados por la crisis económica, las regulaciones sanitarias y las limitaciones a la movilidad que se erigieron, las cuales llevaron a que el flujo de turistas, bienes y divisas se derrumbase hasta niveles mínimos para la actividad.

En este marco, las limitaciones y desafíos que trajo la coyuntura tuvieron un gran impacto, directa e indirectamente, sobre un mercado aerocomercial nacional, tanto a nivel de cabotaje como internacional, el cual ya mostraba ciertos signos de estancamiento debido a la crisis económica y a la sostenida reducción y el posterior cese de operaciones en el mercado de cabotaje de uno de sus principales actores, LATAM¹.

En la actualidad, con el paso del tiempo y la mejora de las condiciones sanitarias, la recuperación económica nacional e internacional y el levantamiento de las restricciones a la movilidad, el mercado comercial ha recuperado con vigor parte del terreno perdido durante los últimos años. Sin embargo, la situación no es pareja. Si bien el mercado de cabotaje ha alcanzado y superado los niveles prepandémicos, el mercado internacional todavía mantiene valores inferiores a los de 2019, en línea con lo que sucede en varios países de la región y, particularmente, del Cono Sur².

Con el fin de lograr un mejor entendimiento de la situación actual, el presente documento realiza un análisis descriptivo de información estadística relacionada con el mercado aerocomercial y el flujo de pasajeros por vía aérea que viajan hacia dentro y fuera del país, así como por su interior. La misma puede encontrarse disponible en el [tablero de conectividad aérea](#) del [Sistema de Información Turística de Argentina \(SINTA\)](#).

Consideraciones metodológicas

El actual informe se construye sobre los datos provenientes del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC), gestionado por la [Administración Nacional de Aviación Civil \(ANAC\)](#), dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación. El período bajo análisis se extiende desde las 03 hs. UTC del 01/01/17 al mismo horario del 01/05/23. Debido a la forma en que se carga la información al SIAC, se estima que los datos de los últimos 3 meses son de carácter provisorio, y con ello, los valores provistos para el mencionado lapso temporal.

Para el desarrollo de este trabajo, no se contabilizan todos los movimientos aéreos (despegues y aterrizajes) realizados en el país, sino que solo se cuentan aquellos registros relevantes para la actividad turística. Es por eso que, del total de movimientos registrados por el SIAC, sólo se presenta la información correspondiente a vuelos regulares y no regulares³ realizados por líneas aéreas comerciales, excluyendo así los registros de vuelos chárter, trabajo aéreo, instrucción, vuelos oficiales y vuelos privados.

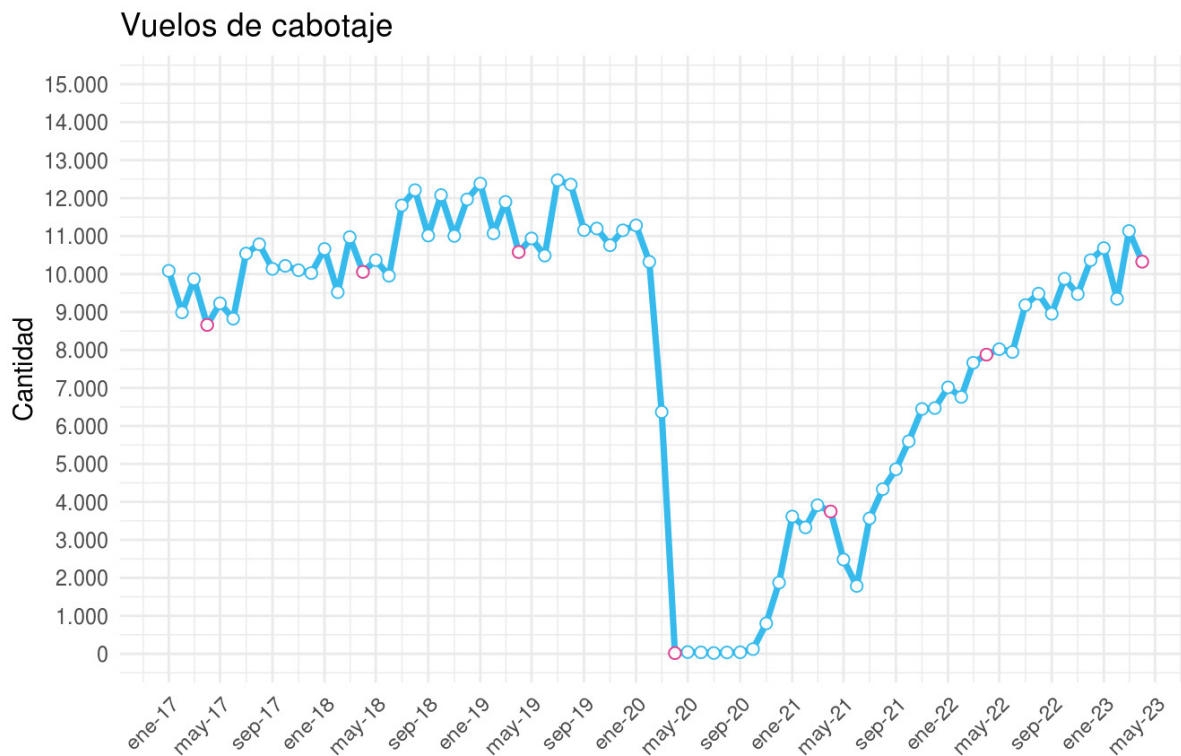
En lo que refiere al número de pasajeros contabilizados, el mismo corresponde con el número de individuos embarcados y desembarcados en cada vuelo. Para con el caso particular de los vuelos internacionales, al informarse solo los destinos hasta el primer tramo, el número de pasajeros embarcados por vuelo no necesariamente corresponde con el número de pasajeros desembarcados en el destino final. Ello se debe a cómo se define un tramo o ruta aérea, donde se consideran únicamente los orígenes y destinos inmediatos. En otras palabras, en aquellos casos de vuelos con escala, se toma la misma como origen o destino del vuelo según corresponda.

Por último, sobre la forma en que se definen las aerolíneas comerciales, en todo el período bajo análisis, Aerolíneas Argentinas y Austral son consideradas como la misma empresa. Por ello, la información correspondiente a la segunda se encuentra incluida en la primera.

1 Mercado aéreo de cabotaje

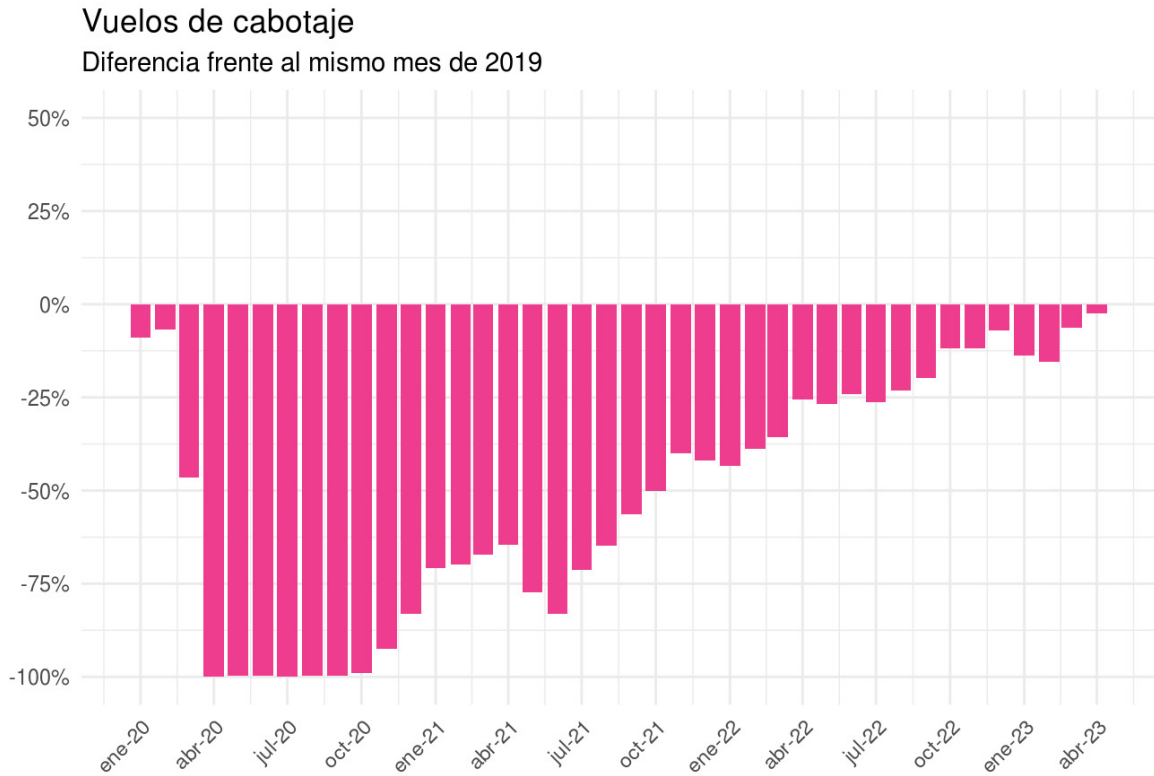
1.1 Vuelos

Cuando se habla del mercado aerocomercial de cabotaje en el país, se hace referencia a todos los vuelos que unen puntos nacionales operados por aerolíneas comerciales habilitadas para operar al interior del país. Desde el año 2017, se observa que el número de frecuencias aéreas ha ido creciendo paulatinamente, hasta la crisis que supuso la pandemia, donde tocó valores mínimos. Luego, a partir de la reapertura y la posterior reducción de restricciones para viajar, el número de vuelos al interior del país ha recuperado su camino alcista hasta aproximarse hoy a valores pre pandémicos.



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC
Nota: En rojo, los meses de abril.

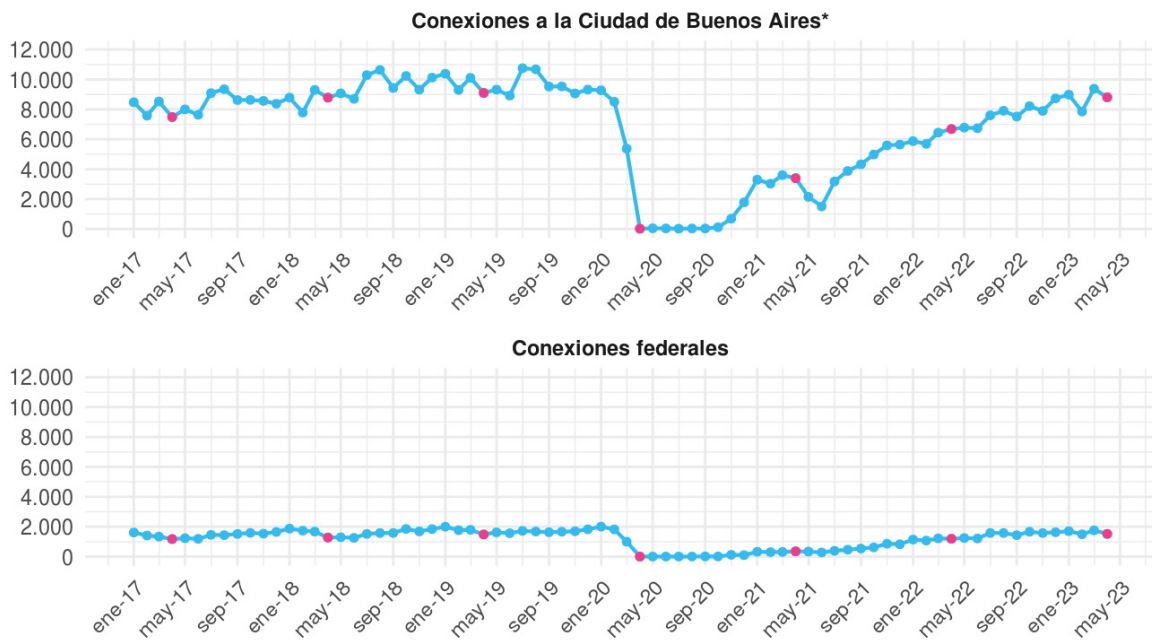
En abril de 2023, se registraron 10.326 vuelos de cabotaje, un 2.5% menos que en el mismo mes de 2019 (10.580). Si bien, el número de vuelos se encuentra en valores por debajo de los obtenidos en 2019, la reducción de la brecha ha sido considerable, hasta llegar a valores casi equivalentes en la actualidad.



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

Al dividir el número de vuelos entre las rutas que conectan al área metropolitana de Buenos Aires (AMBA) con otros destinos del país y las rutas que unen otras localidades al interior de la Argentina, se identifica el peso superior de las primeras con respecto a las últimas. En este sentido, las rutas hacia o desde el AMBA tienen un volumen casi 5 veces mayor que las rutas federales (8.808 vs 1.518).

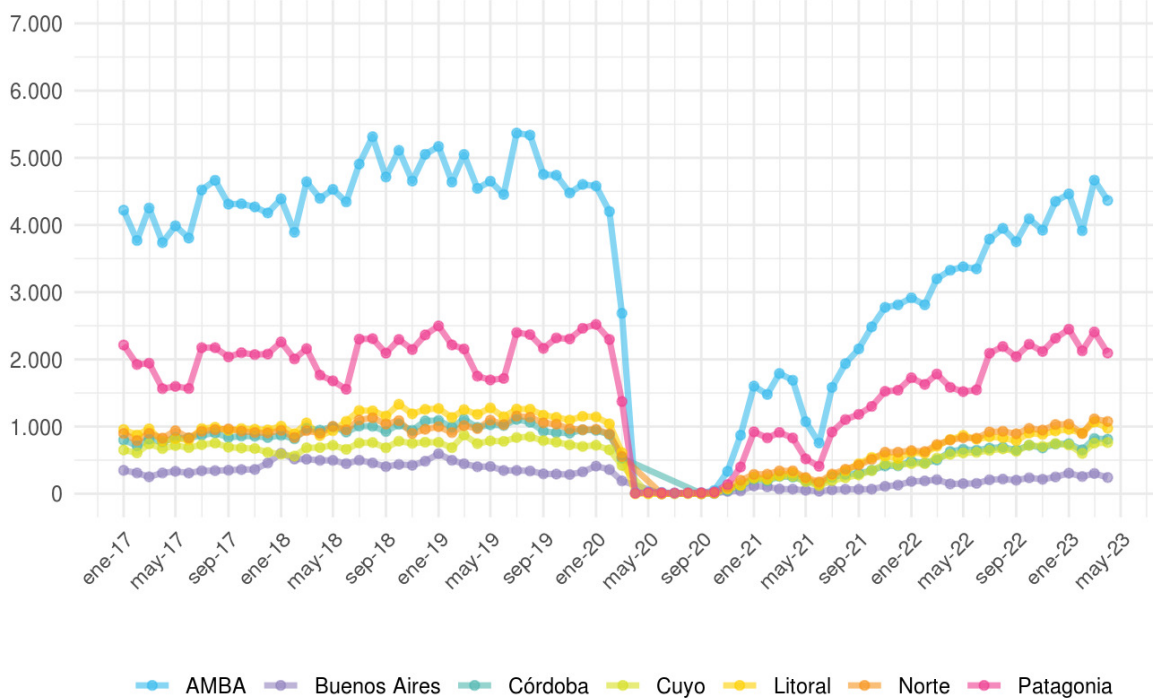
Vuelos de cabotaje Por tipo de ruta



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.
*Incluye rutas aéreas a los aeropuertos de Ezeiza, El Palomar y la CABA.
Nota: En rojo, los meses de abril.

En línea con lo anterior, cuando desagregamos por región de destino, observamos que, a abril de 2023, aquellas frecuencias con destino al área metropolitana de Buenos Aires son las más numerosas (4.366), seguidas por aquellas con dirección a la Patagonia (2.094), aunque en una magnitud cercana a la mitad. No obstante, es menester destacar la gran recuperación del flujo de turistas hacia esta última en el período analizado. Tal es así que, la región patagónica ha sido una de las de mayor dinamismo en términos de actividad turística en los tiempos recientes.

Vuelos de cabotaje Por región de destino



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

Sin embargo, cuando observamos el número de vuelos de cabotaje por provincia de destino, vemos la pérdida relativa de importancia de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y su Aeroparque Metropolitano, pese a la sostenida primacía de la misma. En contrapartida, y de forma suplementaria, vemos el aumento de relevancia de la Provincia de Buenos Aires.

Por fuera de la Ciudad y la Provincia de Buenos Aires, se destacan el aumento relativo de los vuelos a Río Negro y Tucumán. En líneas generales, podemos ver una paulatina federalización del peso relativo de los destinos, expresada a través de la reducción del índice de Herfindahl⁴.

VUELOS DE CABOTAJE POR PROVINCIA DE DESTINO

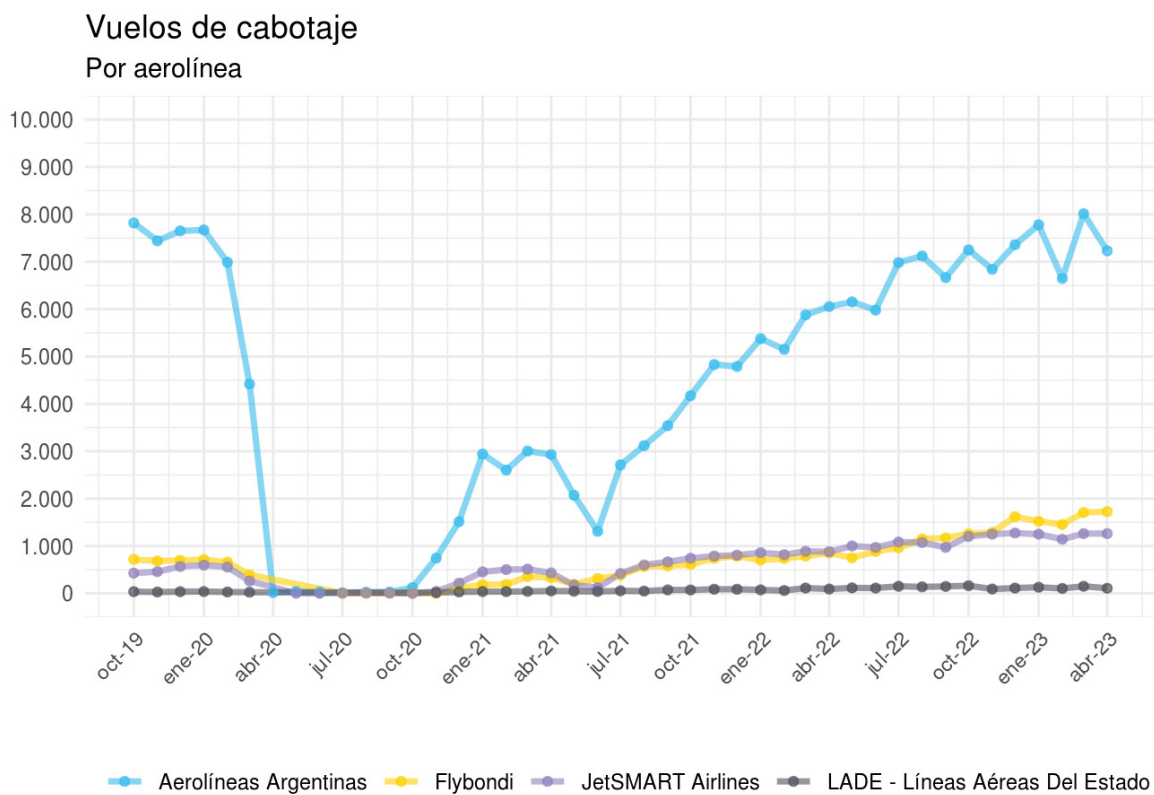
Porcentaje sobre el total

Provincia	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	38,4%	36,9%	34,9%	29,7%	33,2%	36,2%	34,2%
Córdoba	8,4%	8,8%	8,9%	8,2%	6,5%	7,4%	7,3%
Buenos Aires	7,7%	10,0%	10,8%	15,1%	12,8%	7,9%	10,5%
Mendoza	5,5%	5,2%	6,0%	5,6%	5,2%	5,9%	5,7%
Río Negro	4,7%	4,8%	4,9%	5,4%	8,0%	6,5%	6,0%
Chubut	4,7%	4,7%	4,2%	4,4%	3,8%	4,1%	4,0%
Misiones	4,3%	4,6%	5,5%	5,4%	4,4%	4,7%	5,3%
Salta	3,8%	3,1%	3,8%	4,0%	3,8%	4,2%	4,0%
Neuquén	3,6%	3,7%	3,8%	3,6%	4,0%	4,0%	3,8%
Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur	3,5%	3,0%	3,3%	4,6%	4,0%	3,7%	3,9%
Santa Cruz	3,2%	2,5%	2,6%	3,8%	3,8%	3,6%	4,0%
Santa Fe	2,2%	2,8%	2,5%	2,4%	1,9%	2,1%	1,8%
Tucumán	2,0%	3,0%	2,7%	2,6%	2,4%	2,6%	2,7%
Chaco	1,3%	1,3%	1,1%	0,9%	0,7%	1,1%	0,6%
Jujuy	1,2%	1,5%	1,4%	1,2%	1,5%	1,7%	1,8%
Santiago del Estero	1,2%	0,6%	0,6%	0,5%	0,8%	0,8%	0,8%
San Juan	1,0%	0,7%	0,5%	0,6%	0,8%	0,9%	0,8%
Formosa	0,5%	0,4%	0,4%	0,3%	0,1%	0,4%	0,4%
San Luis	0,5%	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%	0,4%	0,3%
Entre Ríos	0,5%	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%
La Rioja	0,5%	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	0,3%	0,4%
Corrientes	0,5%	0,6%	0,6%	0,5%	0,9%	0,8%	1,1%
Catamarca	0,5%	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%	0,4%	0,4%
La Pampa	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%
Índice de Herfindahl	14,1%	13,3%	12,2%	9,9%	11,4%	12,6%	11,5%

Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

*Valores al primer cuatrimestre de 2023.

Al momento de realizar este documento, en Argentina se encuentran habilitadas 4 aerolíneas comerciales para realizar vuelos de cabotaje en el país. Ellas son Aerolíneas Argentinas, Flybondi, JetSMART y Líneas Aéreas del Estado (LADE). Al analizar el número de vuelos que realiza cada empresa, podemos observar, por un lado, la predominancia de Aerolíneas Argentinas en el mercado aerocomercial nacional y, por el otro, la relativa paridad entre JetSMART y Flybondi, en un escalafón menor. Con respecto a LADE, la misma muestra un peso relativamente pequeño. Ello tiene que ver, principalmente, con las rutas que opera (destinos mayoritariamente de la Patagonia) y su actividad de fomento.



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

En la misma línea a lo descrito en el párrafo anterior, en el cuadro siguiente se puede ver el peso relativo de Aerolíneas Argentinas en comparación al resto de los operadores de vuelos de cabotaje. Sin embargo, la tendencia en los últimos años parece ser hacia una menor concentración del mercado aerocomercial, con la mayor relevancia de aerolíneas secundarias, pese al sostenido achicamiento y posterior salida de LATAM y las fugaces operaciones de diversas aerolíneas lowcost durante el bienio 2017-2019.

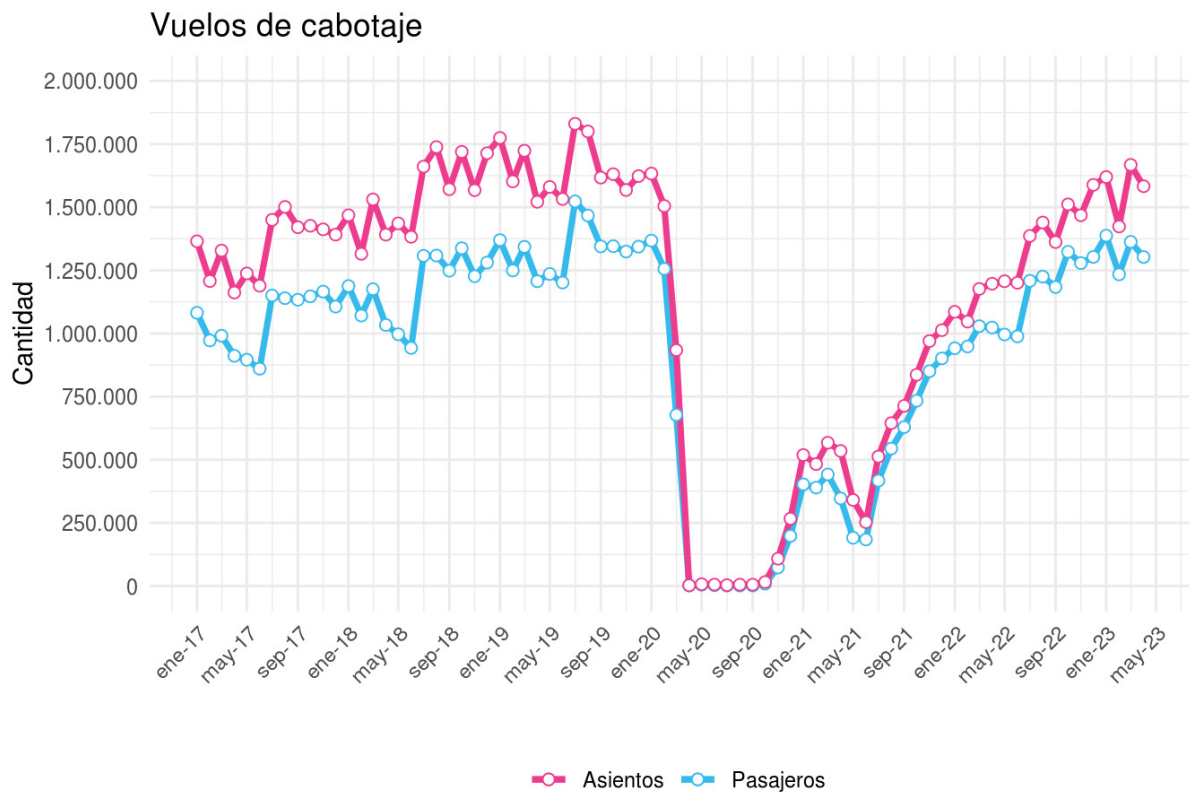
CUOTA DE MERCADO DE CABOTAJE POR AEROLÍNEA							
Sobre el total de vuelos							
Ciudad	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*
Aerolíneas Argentinas	78,5%	72,1%	69,0%	70,0%	75,8%	74,9%	71,5%
Andes Líneas Aéreas	4,1%	5,3%	2,2%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Avianca	0,5%	3,3%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Flybondi	0,0%	5,2%	6,9%	6,1%	10,4%	11,8%	15,4%
JetSMART Airlines	0,0%	0,0%	2,8%	5,5%	12,4%	12,0%	11,9%
LADE - Líneas Aéreas Del Estado	0,7%	0,2%	0,4%	0,4%	1,3%	1,3%	1,2%
LATAM	16,2%	13,1%	12,1%	12,3%	0,0%	0,0%	0,0%
Norwegian Air Shuttle	0,0%	0,7%	5,8%	4,9%	0,0%	0,0%	0,0%
Índice de Herfindahl	59,4%	47,9%	42,9%	44,5%	54,4%	53,0%	48,5%

Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

*Valores al primer cuatrimestre de 2023.

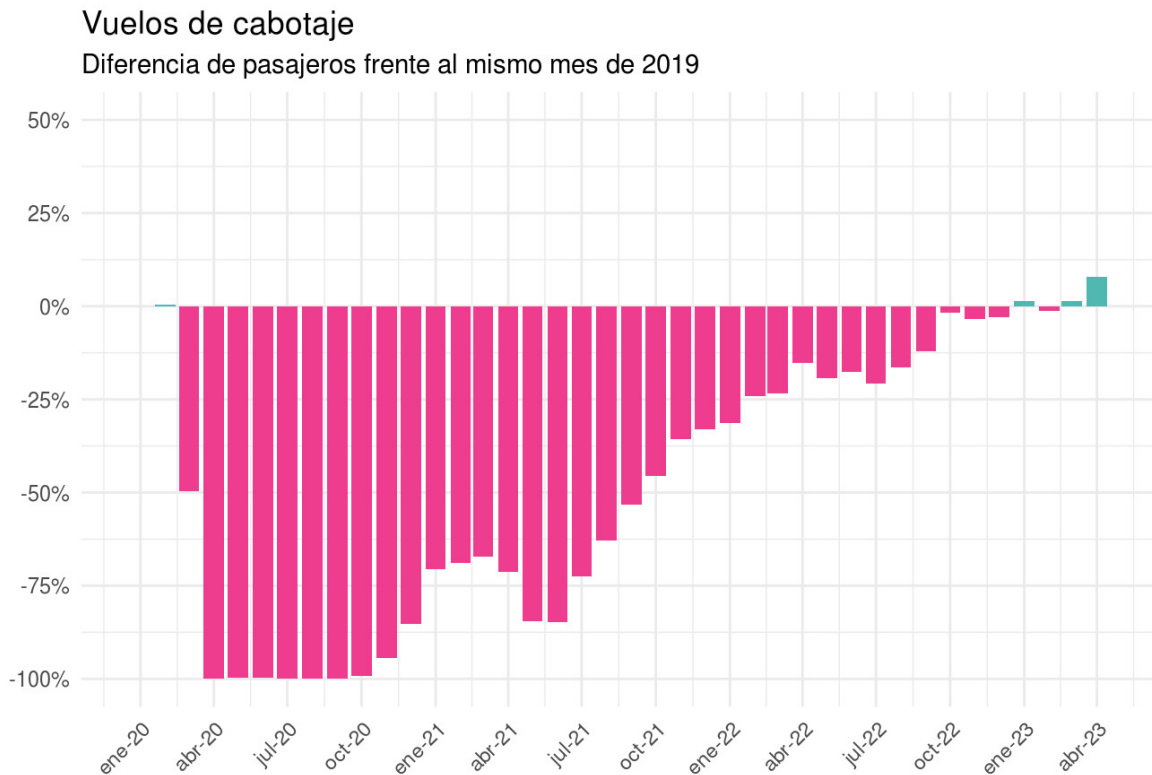
1.2 Asientos y pasajeros

Ligado el número de vuelos, la cantidad de asientos y pasajeros en vuelos de cabotaje muestra un comportamiento similar al descrito anteriormente. Luego del quiebre que supuso la pandemia y el levantamiento de restricciones a la movilidad, el flujo aerocomercial recuperó su dinámica de crecimiento hasta alcanzar niveles similares a los anteriores a la crisis sanitaria. En abril de 2023, fueron transportados 1.302.799 pasajeros en 1.583.034 asientos, en comparación a los 1.206.809 pasajeros en 1.521.401 plazas disponibles del mismo mes de 2019.



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

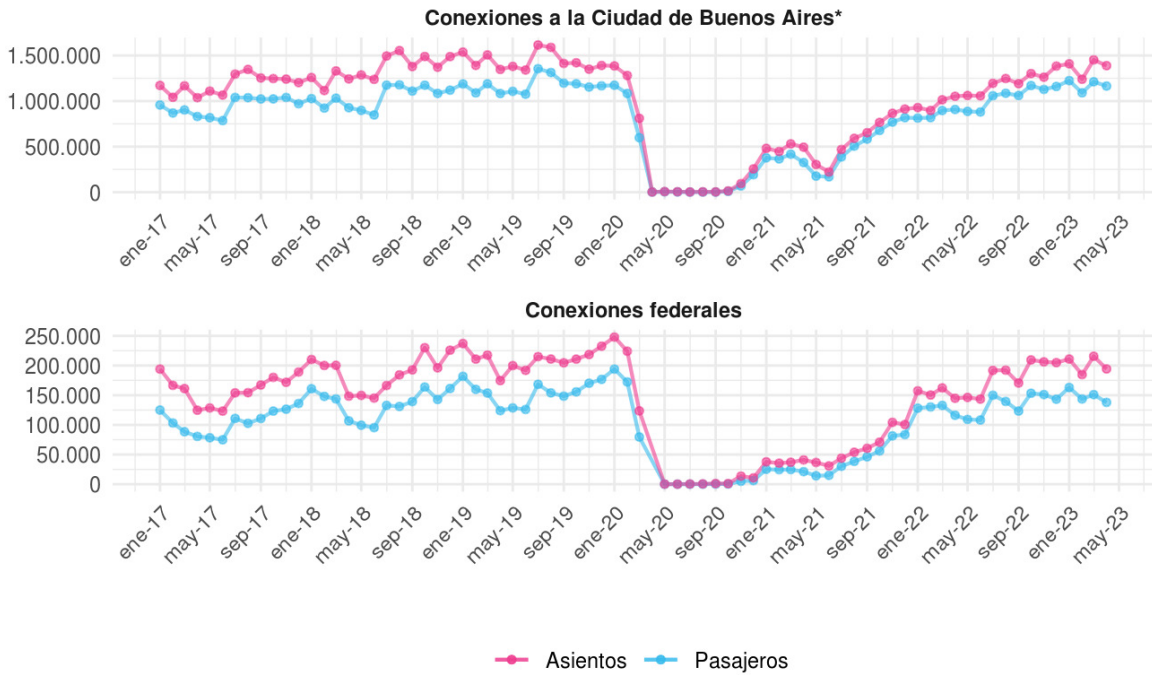
El principio de 2023 marcó el primer cuatrimestre positivo con respecto al mismo período de 2019 desde el inicio de la pandemia. En términos regionales, de acuerdo con datos de la [Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo \(ALTA\)](#), Argentina es uno de los pocos países de Latinoamérica a la fecha que recuperó y sobrepasó los niveles de pasajeros transportados antes de la pandemia, junto a Colombia y México, superando así a naciones como Brasil, Chile y Perú⁵.



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

Al separar por ruta aérea, a abril de 2023, las conexiones con origen/destino en alguno de los aeropuertos comerciales del área metropolitana de Buenos Aires son aquellas que concentran un mayor volumen de asientos (1.388.727) y pasajeros (1.164.945), en comparación con aquellas que conectan otras ciudades del país (194.308 y 137.854).

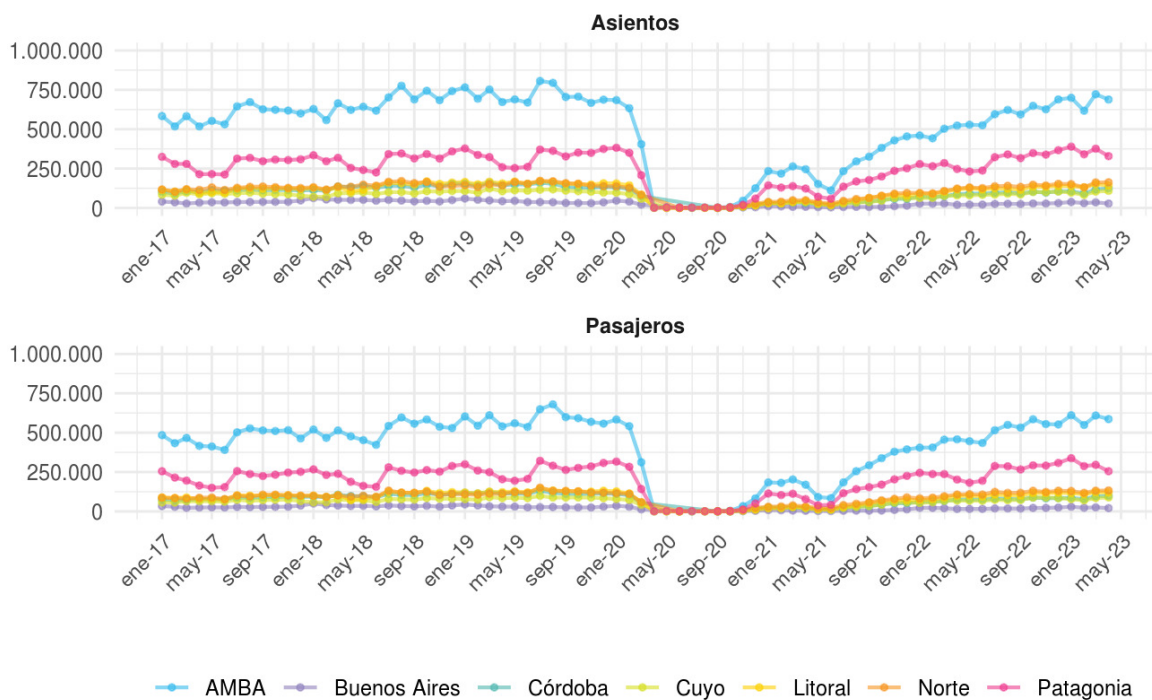
Vuelos de cabotaje
 Asientos y pasajeros por tipo de ruta



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.
 *Incluye rutas aéreas a los aeropuertos de Ezeiza, El Palomar y la CABA

Por otro lado, al igual que cuando desagregamos el número de vuelos por región de destino, el número de pasajeros transportados en abril de 2023 (aunque también a lo largo del período bajo análisis) es mayor hacia el área metropolitana de Buenos Aires (586.288 pasajeros), seguida por la Patagonia, aunque en una magnitud bastante menor (254.985 pasajeros).

Vuelos de cabotaje Asientos y pasajeros por región de destino



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

No obstante, al ahondar sobre la provincia destino, observamos un comportamiento similar al observado anteriormente para con los vuelos. Por un lado, se advierte la pérdida de importancia relativa de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, pese a su indiscutible supremacía, y el aumento de las provincias de Buenos Aires, Río Negro y Jujuy. A la vez, se percibe una disminución generalizada de la importancia relativa de los principales nodos y el crecimiento de destinos intermedios a lo largo del tiempo.

CUOTA DE PASAJEROS

POR PROVINCIA DE DESTINO

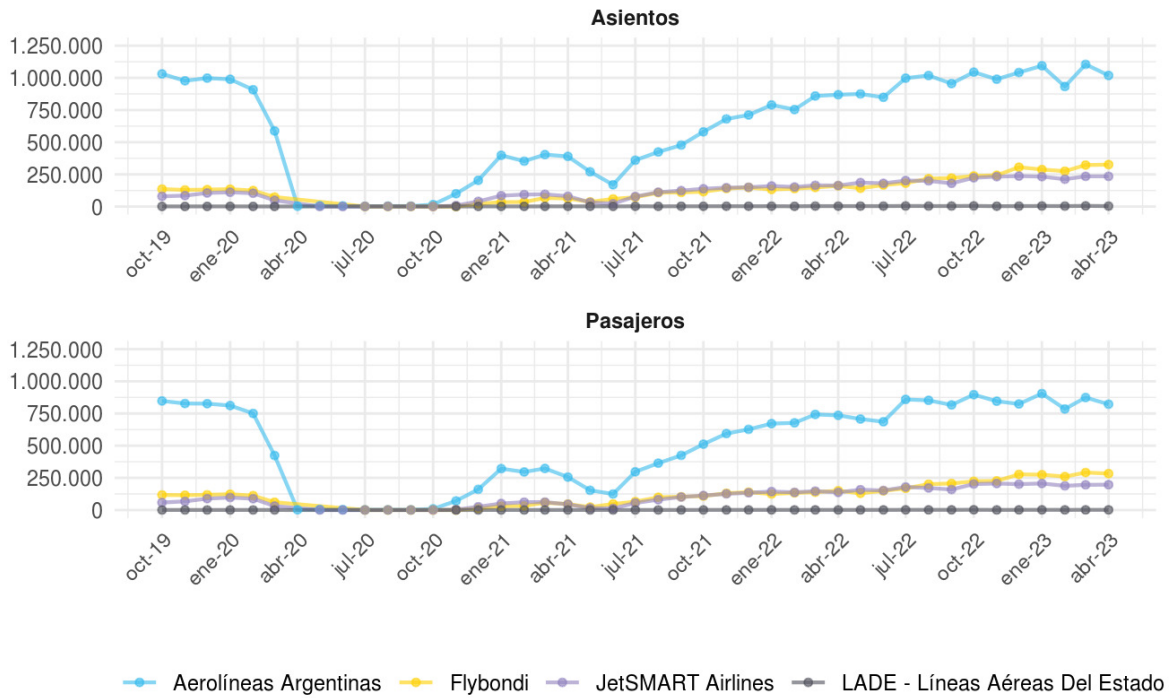
Provincia	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	41,4%	38,7%	35,9%	31,2%	34,6%	37,7%	35,7%
Córdoba	7,9%	8,7%	8,7%	8,0%	5,8%	6,7%	6,8%
Buenos Aires	6,2%	8,3%	10,5%	14,6%	12,3%	7,8%	10,7%
Río Negro	5,2%	5,5%	5,7%	6,5%	9,3%	7,4%	6,6%
Mendoza	5,1%	5,1%	5,8%	5,3%	5,3%	5,4%	5,3%
Misiones	4,9%	5,1%	5,9%	5,7%	4,6%	5,2%	5,8%
Chubut	4,2%	4,1%	3,5%	3,4%	3,2%	3,5%	3,2%
Salta	4,1%	3,6%	4,2%	4,4%	4,2%	4,4%	4,1%
Neuquén	3,9%	4,0%	4,1%	3,8%	4,1%	4,0%	3,8%
Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur	3,7%	3,3%	3,3%	4,8%	4,6%	4,0%	4,5%
Santa Cruz	3,4%	2,9%	2,9%	4,0%	3,6%	3,6%	4,0%
Tucumán	2,2%	3,1%	2,8%	2,6%	2,6%	2,7%	2,6%
Santa Fe	1,4%	1,6%	1,5%	1,4%	1,0%	1,4%	1,2%
Chaco	1,3%	1,1%	1,0%	0,8%	0,6%	0,9%	0,4%
Santiago del Estero	1,0%	0,5%	0,5%	0,4%	0,7%	0,7%	0,8%
Jujuy	1,0%	1,4%	1,2%	1,1%	1,5%	1,7%	1,8%
San Juan	0,9%	0,7%	0,5%	0,5%	0,6%	0,7%	0,6%
Formosa	0,4%	0,4%	0,3%	0,2%	0,1%	0,3%	0,3%
Entre Ríos	0,4%	0,3%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Corrientes	0,4%	0,6%	0,6%	0,5%	0,9%	0,8%	1,0%
San Luis	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%
La Rioja	0,3%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%
Catamarca	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%
La Pampa	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%
Índice de Herfindahl	16,3%	14,5%	12,9%	10,8%	12,4%	13,7%	12,7%

Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

*Valores al primer cuatrimestre de 2023.

Al hacer foco en el número de pasajeros transportados y asientos por aerolínea, advertimos el predominio de Aerolíneas Argentinas frente a sus competidoras.

Vuelos de cabotaje
Asientos y pasajeros por aerolínea



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

Sin embargo, al mismo tiempo, se destaca la pérdida de importancia relativa de Aerolíneas Argentinas, debido al crecimiento en el volumen de pasajeros transportados por Flybondi y JetSMART. Con el correr de estos últimos años, ambas empresas lograron captar la cuota de mercado que LATAM dejó vacante luego de su paulatino achique y posterior cese de operaciones en el país.

En esta línea, podemos ver que el mercado aerocomercial ha avanzado lentamente hacia la desconcentración, en la medida que la participación de competidores a Aerolíneas Argentinas ha crecido con el tiempo. Lo mismo ocurre al observar asientos ofrecidos por vuelo.

CUOTA DE MERCADO DE CABOTAJE POR AEROLÍNEA

Sobre el total de pasajeros

Aerolínea	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*
Aerolíneas Argentinas	74,3%	68,1%	62,8%	62,3%	71,2%	69,3%	64,0%
Andes Líneas Aéreas	4,8%	6,8%	2,2%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Avianca	0,1%	1,5%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Flybondi	0,0%	5,8%	9,0%	8,6%	14,6%	15,8%	21,0%
JetSMART Airlines	0,0%	0,0%	3,2%	6,8%	14,1%	14,8%	14,9%
LADE - Líneas Aéreas Del Estado	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%
LATAM	20,6%	17,0%	15,8%	15,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Norwegian Air Shuttle	0,0%	0,7%	6,5%	6,4%	0,0%	0,0%	0,0%
Índice de Herfindahl	54,0%	43,0%	35,3%	34,5%	48,3%	45,9%	40,1%

Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

*Valores al primer cuatrimestre de 2023.

CUOTA DE MERCADO DE CABOTAJE POR AEROLÍNEA

Sobre el total de asientos

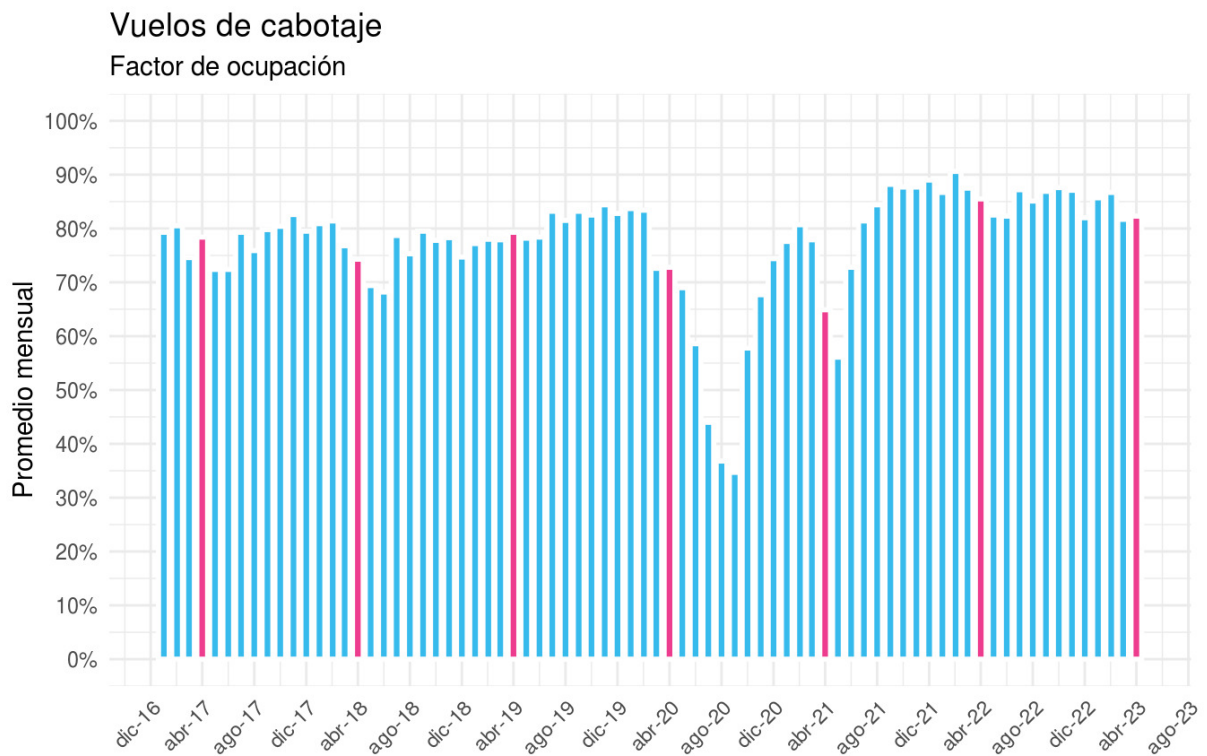
Aerolínea	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*
Aerolíneas Argentinas	74,6%	68,0%	62,6%	63,0%	70,6%	70,5%	65,9%
Andes Líneas Aéreas	5,1%	6,6%	2,5%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Avianca	0,2%	1,7%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Flybondi	0,0%	6,9%	9,0%	8,0%	13,4%	14,7%	19,2%
JetSMART Airlines	0,0%	0,0%	3,5%	7,0%	15,6%	14,6%	14,5%
LADE - Líneas Aéreas Del Estado	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,3%	0,3%	0,3%
LATAM	19,9%	15,8%	14,4%	14,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Norwegian Air Shuttle	0,0%	0,9%	7,5%	6,4%	0,0%	0,0%	0,0%
Índice de Herfindahl	54,2%	42,5%	34,6%	35,3%	47,6%	47,4%	42,1%

Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

*Valores al primer cuatrimestre de 2023.

1.3 Factor de ocupación

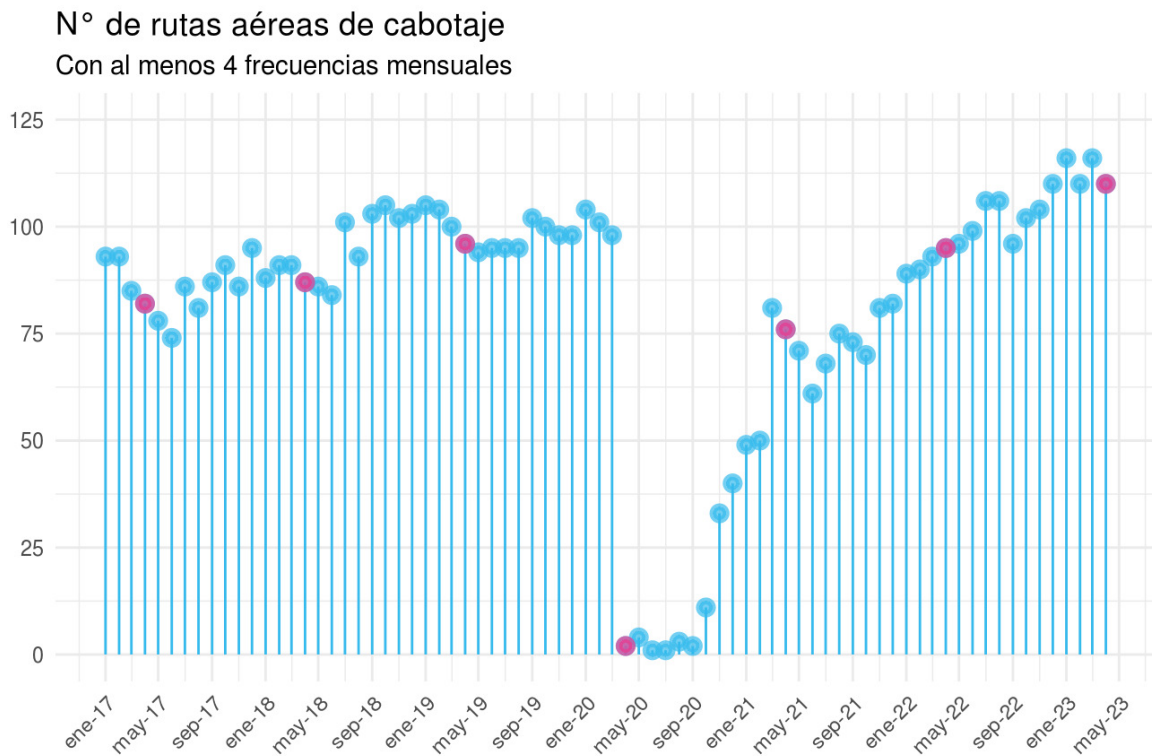
Otro signo de la recuperación del mercado aerocomercial de cabotaje es el nivel de ocupación que presentan en promedio los vuelos (el cociente entre el número de pasajeros y el número de asientos). Al observar los datos actuales, se identifica que los valores del último trimestre alcanzan un 85%, un valor superior al nivel prepandémico, que rondaba cercano al 78% en el mismo período de 2019.



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.
Nota: En rojo, los meses de abril.

1.4 Rutas Aéreas

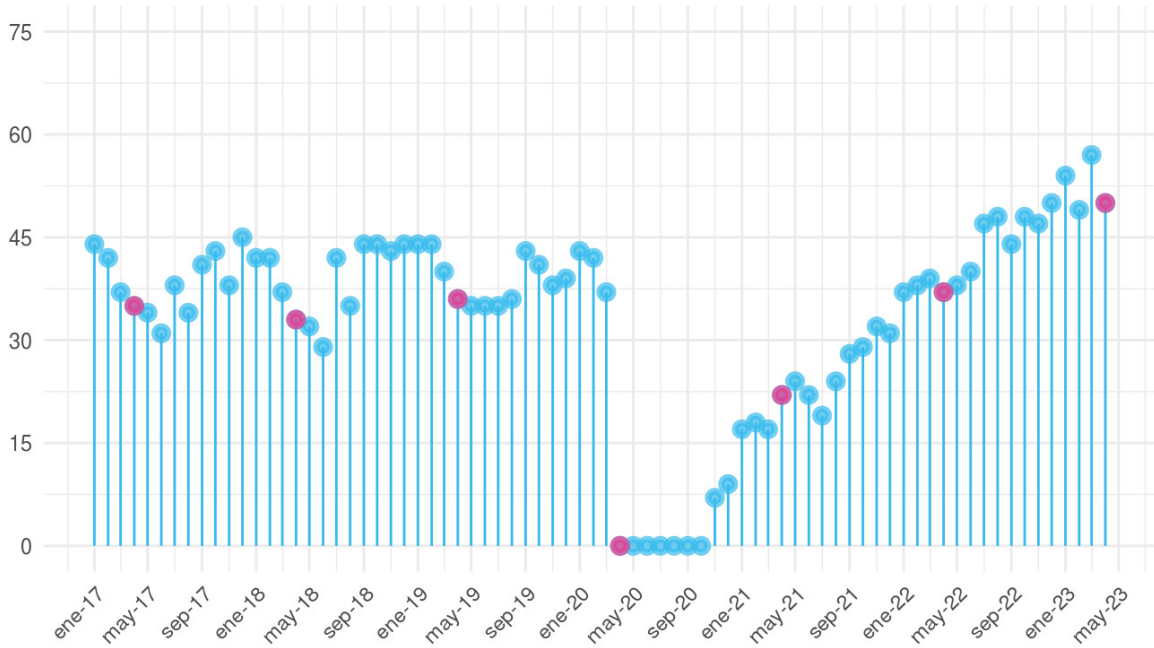
En lo que respecta al número de rutas aéreas nacionales, actualmente se alcanzó el máximo valor en el período analizado. A enero de 2023, existían 116 rutas aéreas con más de 4 frecuencias mensuales que unían todo el país. Ello significa 12 rutas más con respecto al mismo mes de 2020, antes del inicio de la pandemia. A su vez, con respecto a las rutas descontinuadas desde 2020, la mayoría refiere a rutas que unían el aeropuerto de El Palomar con capitales provinciales. En la actualidad, las mismas fueron absorbidas por los restantes aeródromos del AMBA (Aeroparque y Aeropuerto de Ezeiza).



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.
Nota: En rojo, los meses de abril.

El nivel máximo actual de rutas aéreas también se traduce en una mayor conectividad federal. A abril de 2023, existían 50 rutas aéreas con más de 4 frecuencias mensuales que unían distintas ciudades del país sin pasar por el nodo de la Ciudad de Buenos Aires. Ello supone 14 rutas federales más con respecto al mismo mes de 2019 antes de la irrupción de la emergencia sanitaria.

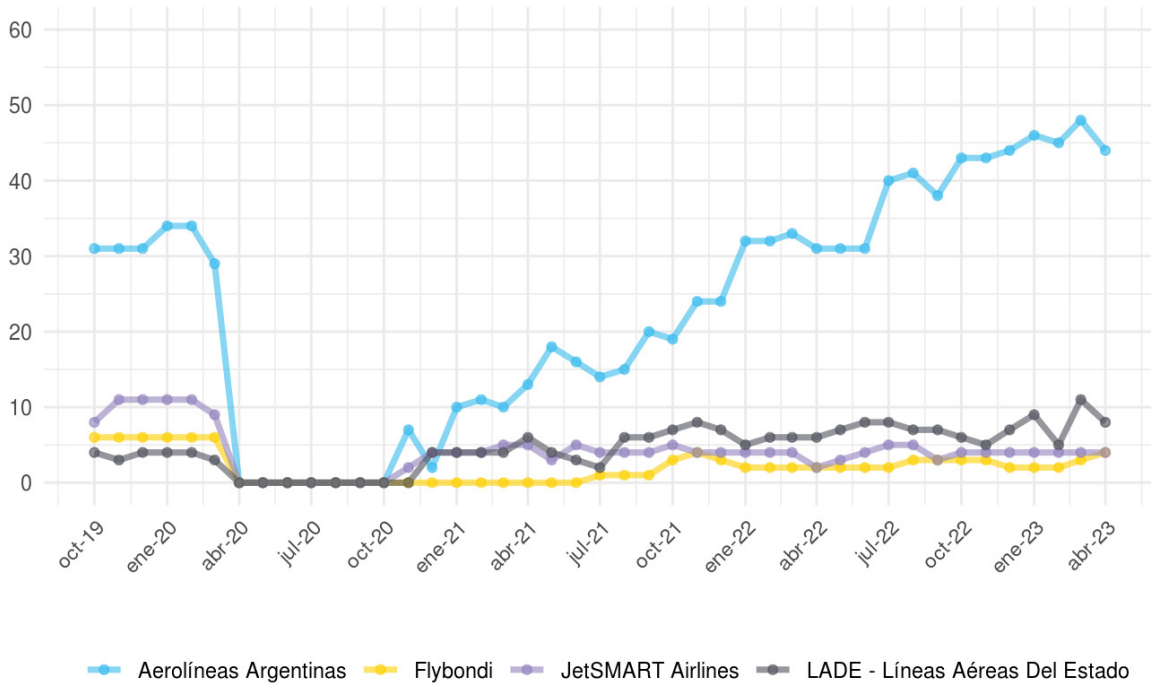
N° de rutas aéreas federales
 Con al menos 4 frecuencias mensuales



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.
 Comprende rutas aéreas que no conenctan con el AMBA.
 Nota: En rojo, los meses de abril,

A su vez, al poner mayor foco en las rutas aéreas federales, se puede identificar que Aerolíneas Argentinas es el principal operador de las mismas. La compañía aérea de bandera opera 44 de las 50 rutas federales de abril de 2023, mientras que sus competidoras más importantes, Flybondi y JetSMART, 4 cada una.

N° de rutas aéreas federales
Por aerolínea

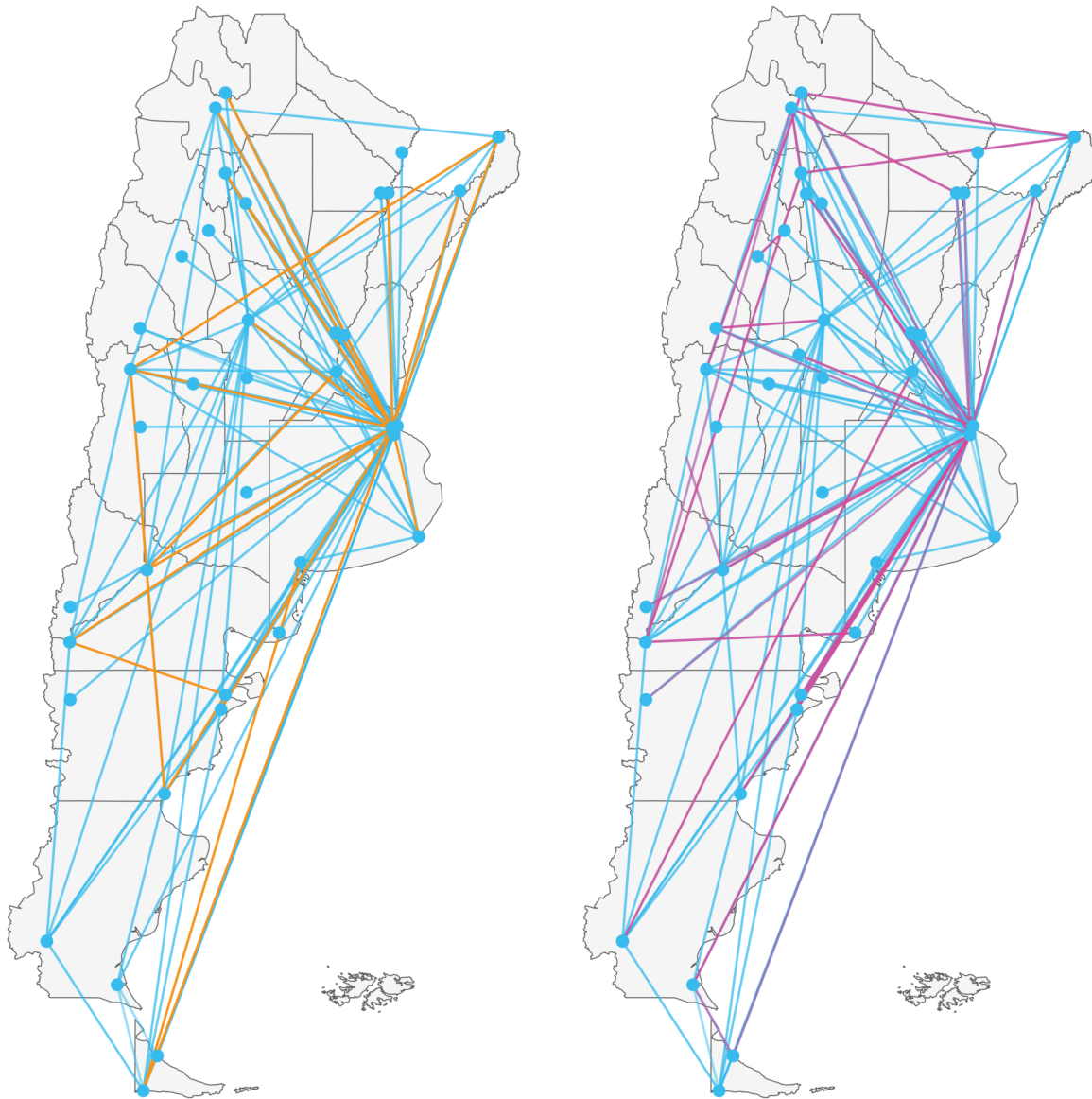


Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.
Comprende rutas aéreas que no conectan con el AMBA.

Rutas Aéreas Comparativa enero

2020

2023

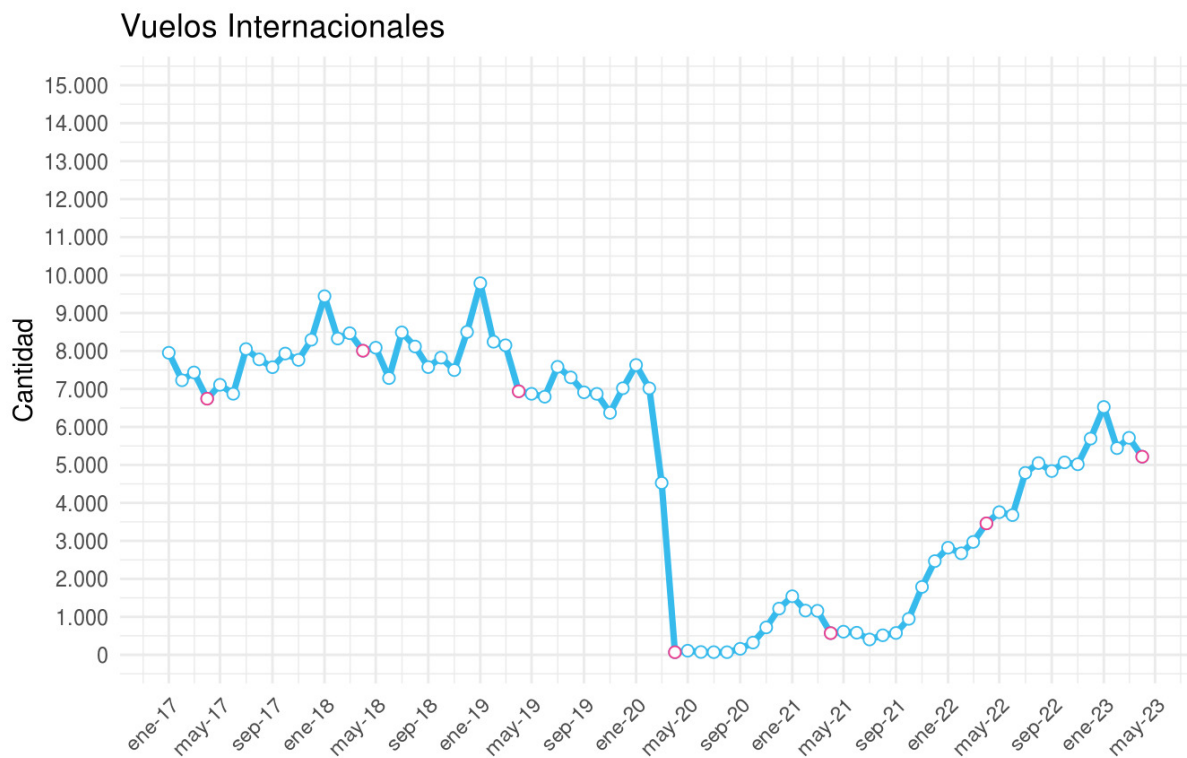


— Rutas discontinuadas — Nuevas rutas

2 Mercado aéreo internacional

2.1 Vuelos

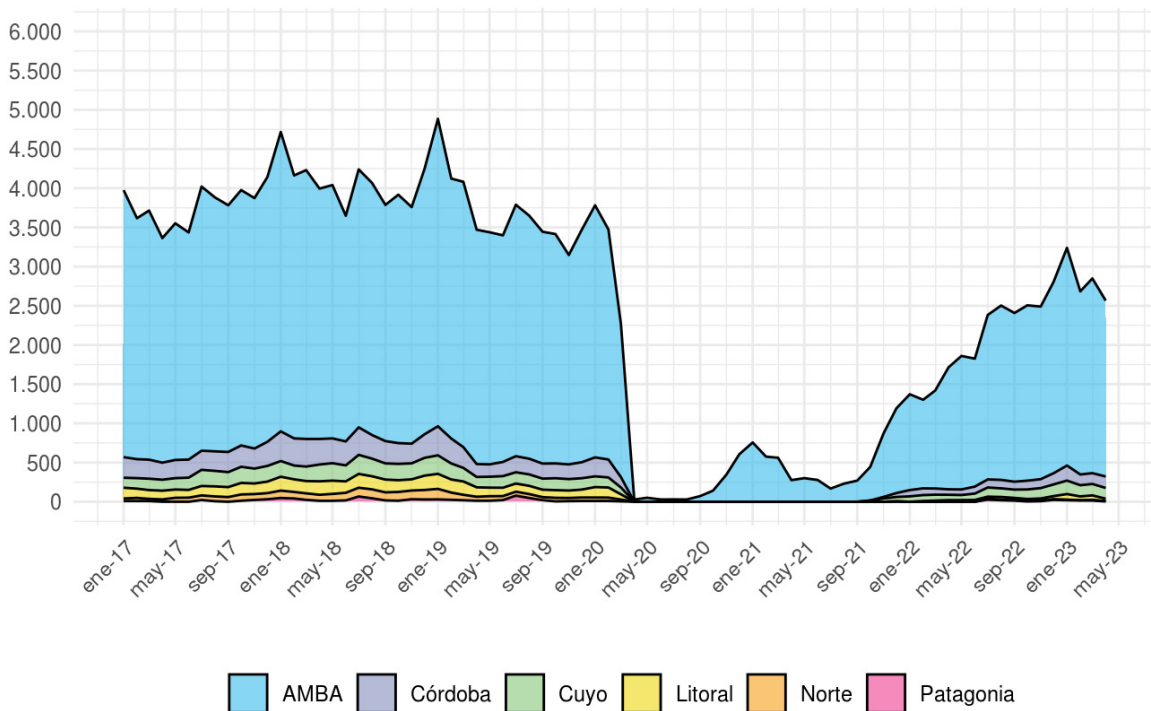
En el plano internacional, la recuperación del mercado aéreo fue mucho más lenta que en el de cabotaje. De acuerdo con los gráficos, luego de la pandemia, el flujo de vuelos internacionales no pudo volver a alcanzar su nivel prepandémico pese al sostenido crecimiento de los últimos dos años. Para abril de 2023, la cifra de vuelos internacionales alcanzaba las 5.217 frecuencias mensuales, contra las 6.939 del mismo mes de 2019, lo que significa un 25% menos de frecuencias para el período.



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.
Nota: En rojo, los meses de abril.

Al hacer foco sobre las regiones receptoras de vuelos internacionales, vemos la posición dominante del área metropolitana de Buenos Aires sobre el resto. Ello se explica también por la presencia de los dos aeropuertos internacionales más importantes del país: El aeropuerto internacional Ministro Pistarini (Buenos Aires) y el Aeroparque Jorge Newbery (CABA). En abril de 2023, la región recibió 2.244 vuelos, frente a los 146 de Córdoba, la siguiente región en importancia.

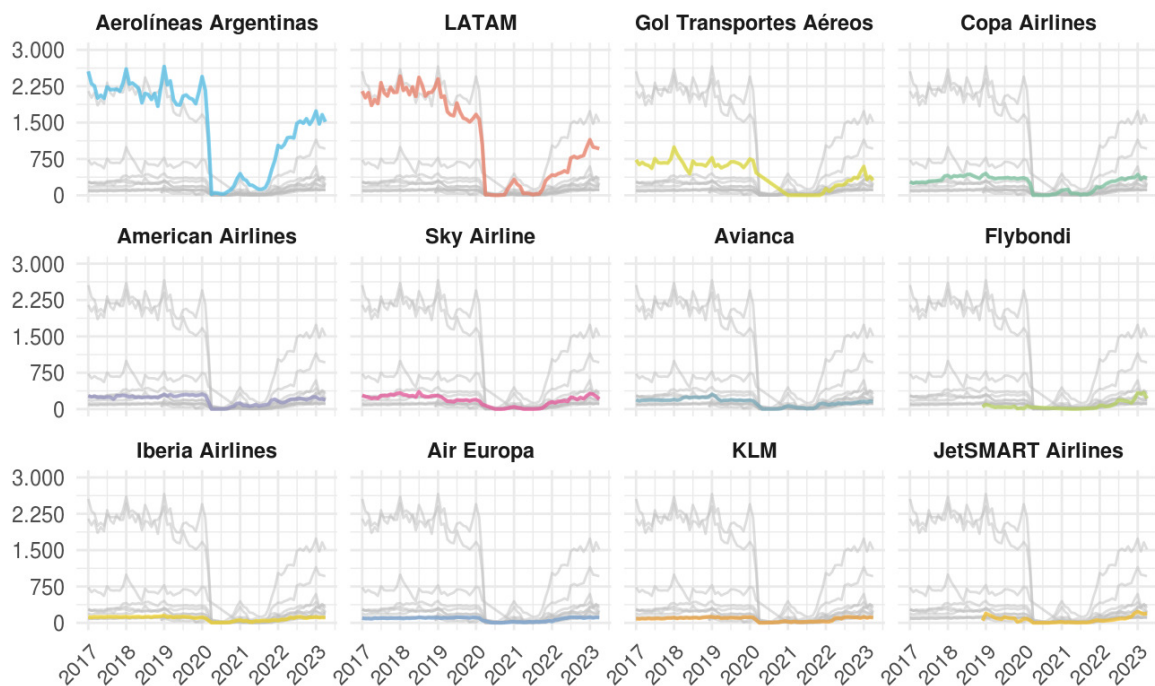
Vuelos internacionales
Por región de destino



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

En lo respectivo a las aerolíneas, cuando ponemos el ojo sobre las 12 empresas con más frecuencias aéreas del último lustro, observamos que Aerolíneas Argentinas y LATAM son los principales actores del período. Sin embargo, ninguna de las dos compañías pudo alcanzar el nivel de frecuencias pre pandémico, sobre todo LATAM, cuya recuperación fue menor a la de Aerolíneas Argentinas.

Vuelos internacionales Principales aerolíneas



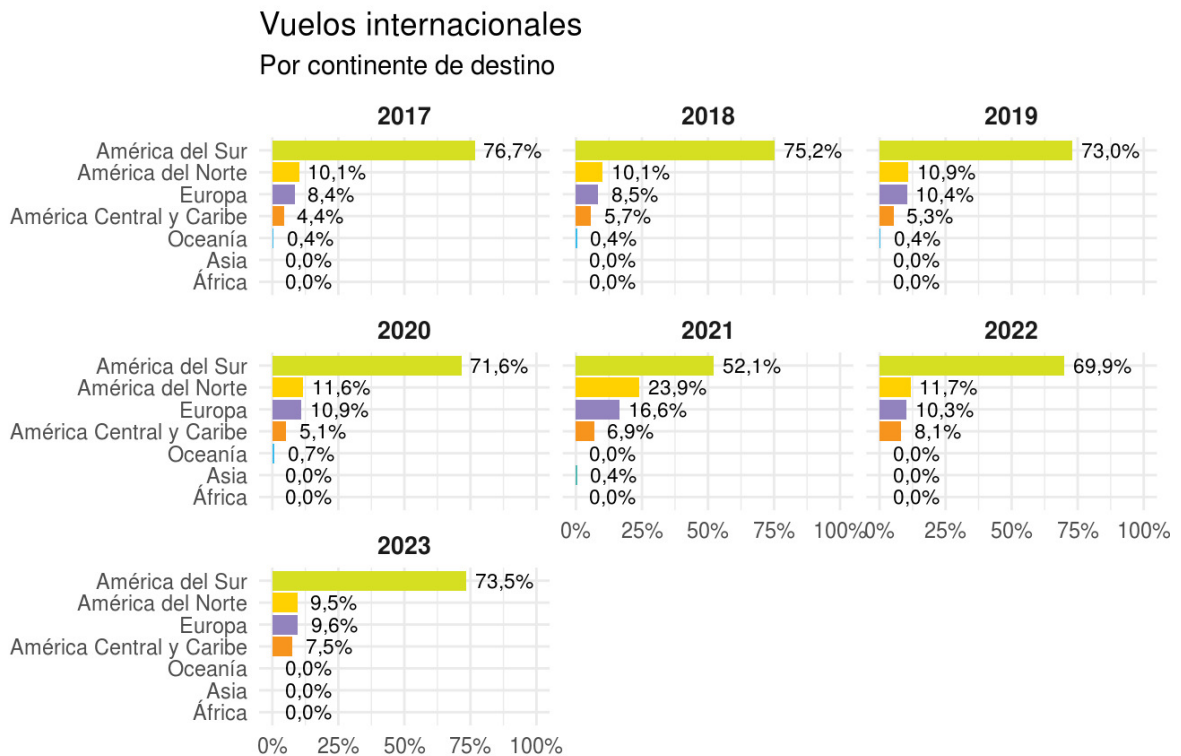
Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

El ranking de aerolíneas con más frecuencias internacionales en el país lo completan GOL, Copa Airlines, American Airlines, Sky Airline, Avianca, Flybondi, Iberia, Air Europa, KLM y JetSMART, en dicho orden.



Fuente: MINTUR en base a información de ANAC.

Para con el destino de los vuelos internacionales, vemos que la principal región es Sudamérica, concentrando entre el 70% y 75% de las frecuencias que parten de la Argentina. Luego, el podio lo completan América del Norte, Europa y América Central, en ese orden. Es importante recordar que en el presente trabajo solo se contabilizan los destinos inmediatos, lo que quiere decir que el vuelo puede tener un destino final por fuera de la región primera de destino que se indica.



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.
 Nota: Datos al primer cuatrimestre de 2023.

Al aumentar la profundidad del análisis y observar los principales países, se identifica que Brasil es el primer destino de los vuelos que parten de Argentina, seguido por Chile. El tercer puesto lo ocupa Estados Unidos, principal destino de América del Norte. Por su parte, España se ubica como principal punto en Europa, y Panamá, en Centroamérica y Caribe.

VUELOS INTERNACIONALES POR PAÍS DE DESTINO

Porcentaje sobre el total

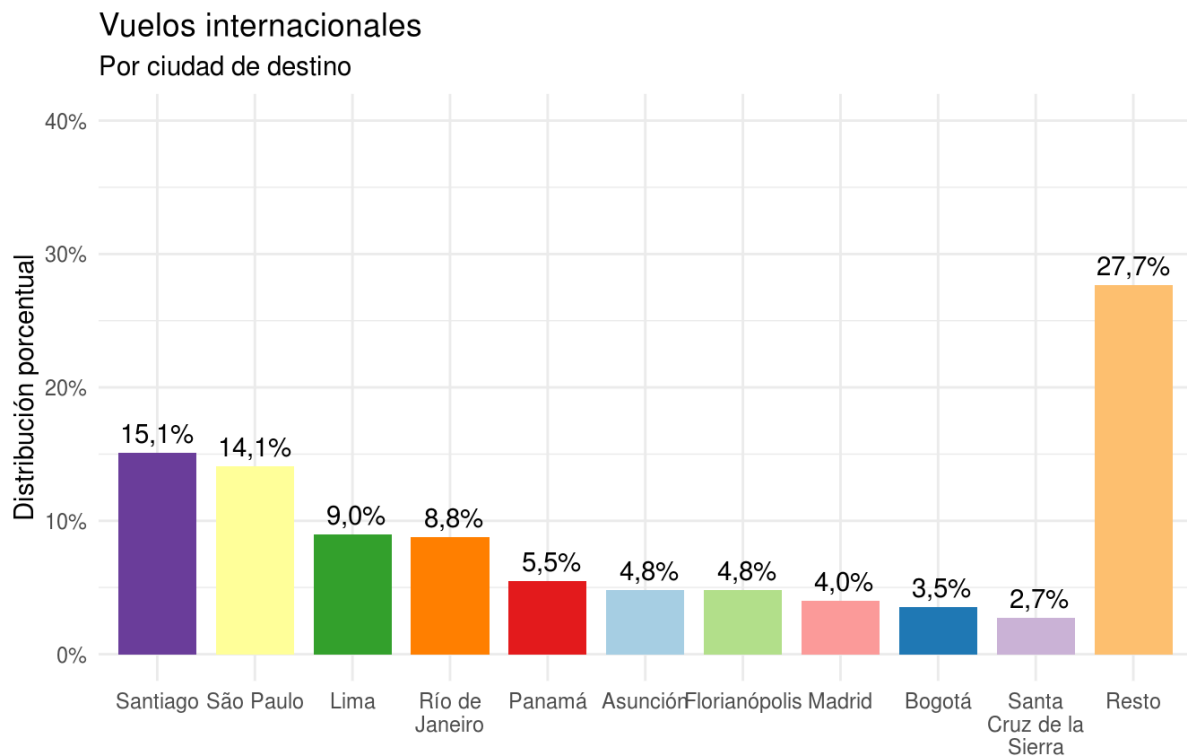
País	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*
Brasil	30,8%	31,9%	31,4%	34,0%	13,5%	29,7%	33,4%
Chile	21,1%	19,5%	17,5%	15,5%	13,2%	16,5%	17,2%
Estados Unidos	8,6%	8,4%	9,2%	9,4%	20,7%	9,7%	7,8%
Uruguay	8,1%	7,0%	6,4%	5,6%	2,1%	4,4%	4,4%
Perú	8,0%	8,8%	8,5%	7,2%	6,2%	6,2%	7,4%
Paraguay	4,3%	4,4%	4,8%	3,9%	6,9%	4,8%	3,9%
España	4,0%	3,8%	4,7%	5,0%	10,0%	5,7%	4,8%
Panamá	3,8%	4,9%	4,9%	4,8%	6,3%	7,1%	6,6%
Bolivia	2,3%	2,1%	2,0%	2,6%	4,6%	3,2%	2,6%
Colombia	1,9%	1,4%	2,2%	2,6%	5,4%	4,9%	4,1%
Italia	1,5%	1,5%	1,6%	1,2%	0,1%	1,1%	1,4%
México	1,4%	1,5%	1,6%	2,2%	3,2%	2,1%	1,6%
Francia	0,8%	0,7%	0,8%	1,2%	1,8%	1,0%	0,9%
Alemania	0,8%	0,7%	0,8%	1,0%	2,0%	1,1%	0,9%
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	0,8%	1,1%	1,6%	1,3%	0,2%	0,1%	0,5%
Países Bajos	0,6%	0,7%	0,7%	1,1%	2,3%	1,1%	1,0%
República Dominicana	0,5%	0,7%	0,3%	0,2%	0,5%	1,0%	0,9%
Venezuela	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Ecuador	0,0%	0,0%	-	0,0%	0,1%	0,1%	0,6%
Índice de Herfindahl	12,5%	13,0%	11,8%	13,4%	7,3%	10,5%	12,2%

Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

*Valores al primer cuatrimestre de 2023.

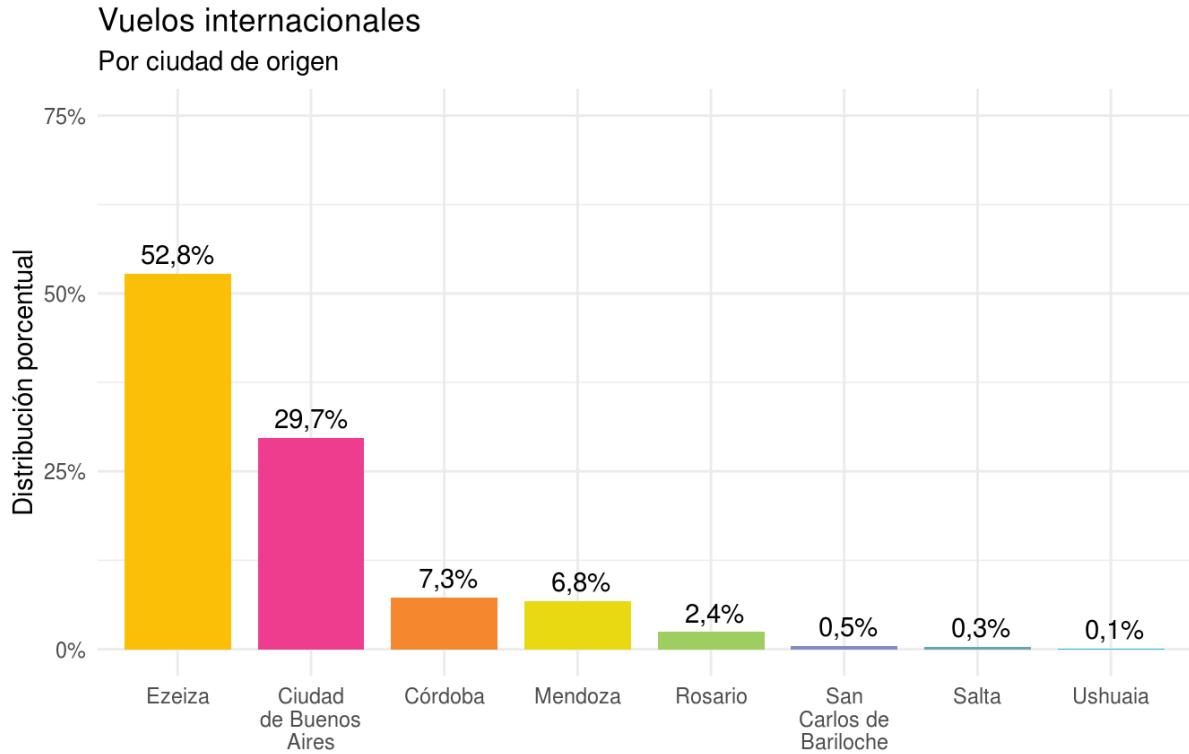
En línea con lo anterior, de los 10 destinos más usuales del primer cuatrimestre de 2023, 8 se encuentran en América del Sur. El top 5 lo integran Santiago (Chile), San Pablo (Brasil), Lima (Perú), Río de Janeiro (Brasil) y Ciudad de Panamá (Panamá), la única ciudad que no corresponde a la región. Por otro lado, Madrid es el principal destino europeo, y Miami, el norteamericano.

En total, los 10 primeros destinos concentran aproximadamente el 70% de las frecuencias. No obstante, como se mencionó anteriormente, el número aquí presente recoge solo los vuelos hacia destinos inmediatos. Ello quiere decir que los vuelos pueden estar sobrerrepresentando escalas aéreas hacia otros destinos finales. Por ejemplo, los aeropuertos de San Pablo (Brasil) y Lima (Perú) usualmente son utilizados como puntos intermedios de otras rutas más largas o corredores oceánicos.



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.
Nota: Datos al primer cuatrimestre de 2023.

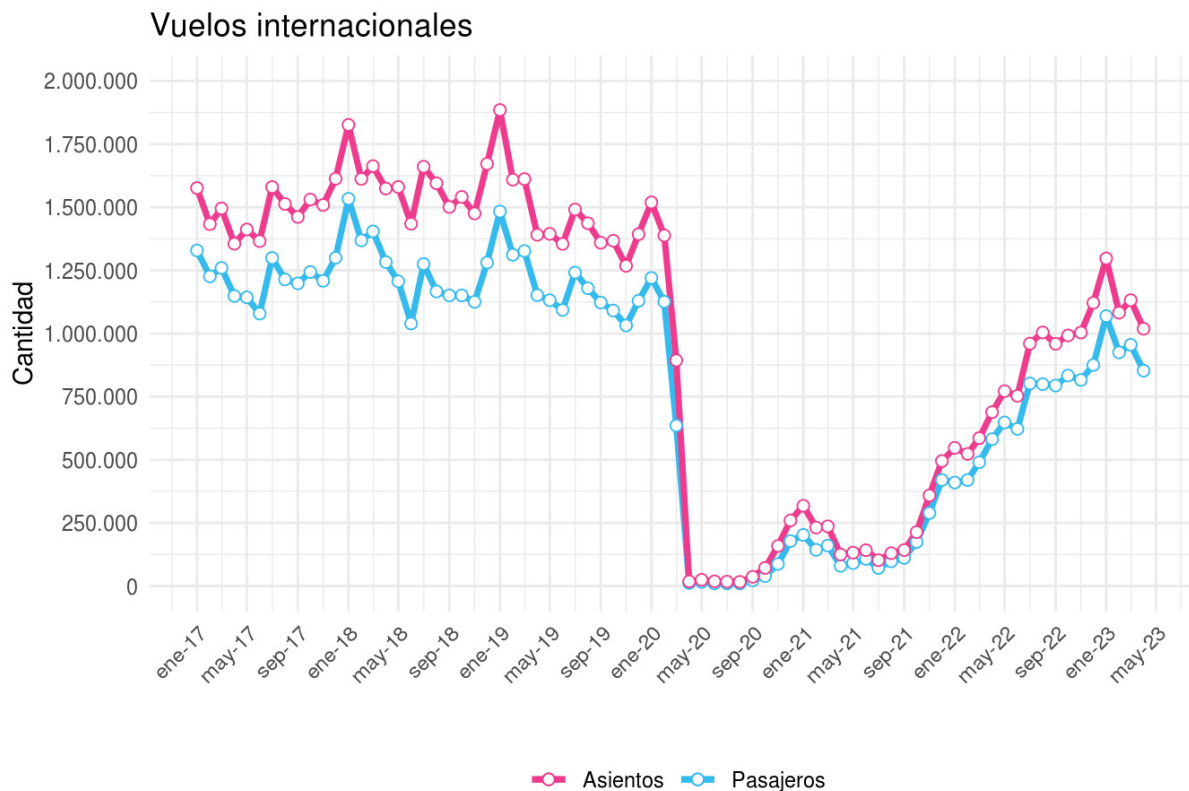
En lo respectivo a las ciudades de origen de los vuelos en el primer cuatrimestre de 2023, observamos que Ezeiza, municipio en el que se encuentra el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, es el principal punto emisor del país, seguido por la CABA. Juntos, ambos distritos explican más del 80% de las frecuencias con destino internacional. El resto de las ciudades que comprenden el 20% faltante son Córdoba, Mendoza, Rosario, San Carlos de Bariloche, Salta y Ushuaia.



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.
Nota: Datos al primer cuatrimestre de 2023.

2.2 Asientos y Pasajeros

En lo que respecta a asientos y pasajeros totales en vuelos internacionales, los mismos han tenido un comportamiento similar y esperable al del número de vuelos. La pandemia supuso un quiebre rotundo con respecto a las tendencias observadas en los años previos y, si bien el proceso de recuperación de la oferta y demanda aérea se ha mantenido constante, todavía los valores se encuentran lejos de los máximos históricos, al igual que sucede en varios países de la región, tales como Brasil, Chile y Perú⁶. En abril de 2023, fueron transportados 852.776 pasajeros en un total de 1.018.795 asientos, frente a los 1.151.612 viajeros en 1.390.729 plazas del mismo mes del 2019.



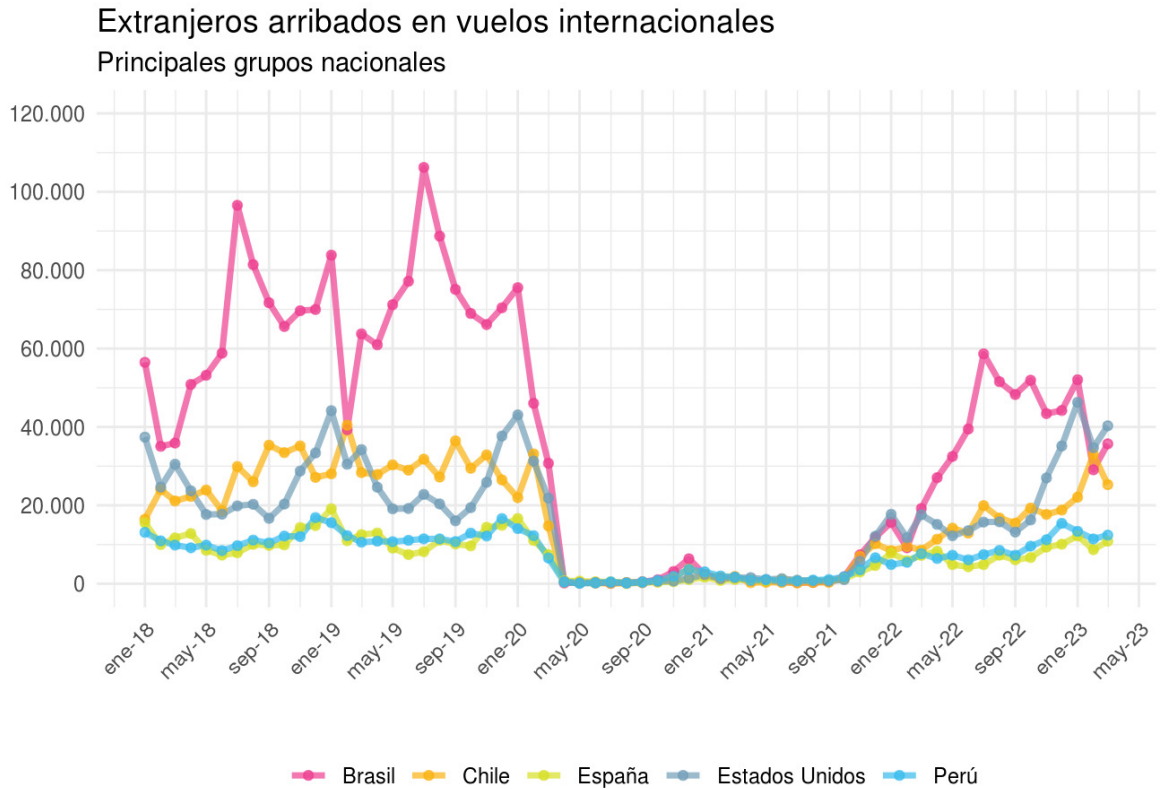
Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

Al cruzar el origen de los pasajeros registrado en la Dirección Nacional de Migraciones con el número de tripulantes en cada vuelo arribado al país, observamos, por un lado, la predominancia del contingente de argentinos por sobre el de extranjeros a lo largo del período, salvo puntuales excepciones en el tiempo, y, por el otro, la evolución similar de ambos grupos en el lapso temporal en cuestión.



Fuente: MINTURDEP en base a información de Migraciones.

Al poner el foco con mayor profundidad sobre el contingente de los extranjeros, las cinco principales nacionalidades de los turistas que arriban a la Argentina por vía aérea son la brasileña, la estadounidense, la chilena, la peruana y la española.

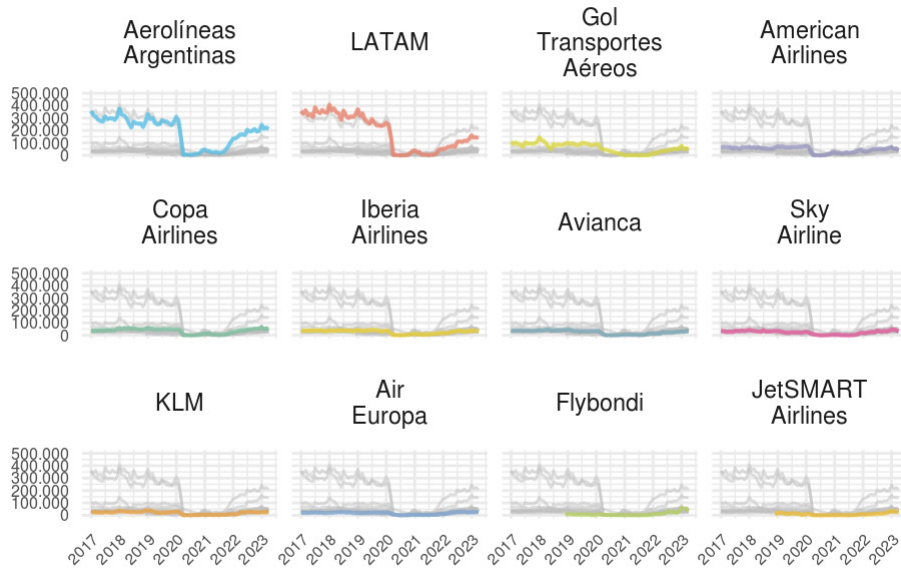


Fuente: MINTURDEP en base a información de Migraciones.

Como se describe anteriormente en este trabajo, Aerolíneas Argentinas y LATAM son las empresas más importantes del mercado de vuelos internacionales desde y hacia Argentina. Esta posición también se expresa en la cantidad de asientos disponibles y pasajeros que transportan.

Principales aerolíneas internacionales

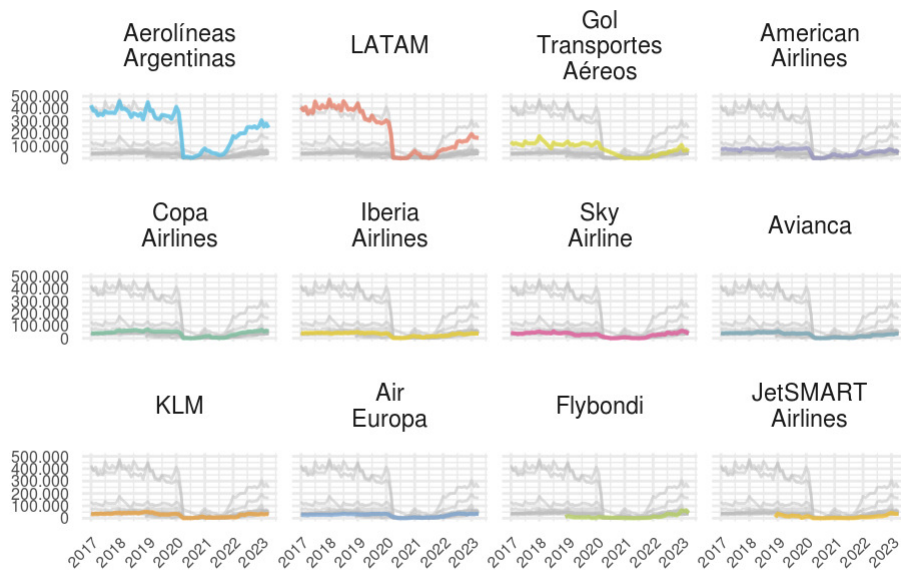
Pasajeros totales



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

Principales aerolíneas internacionales

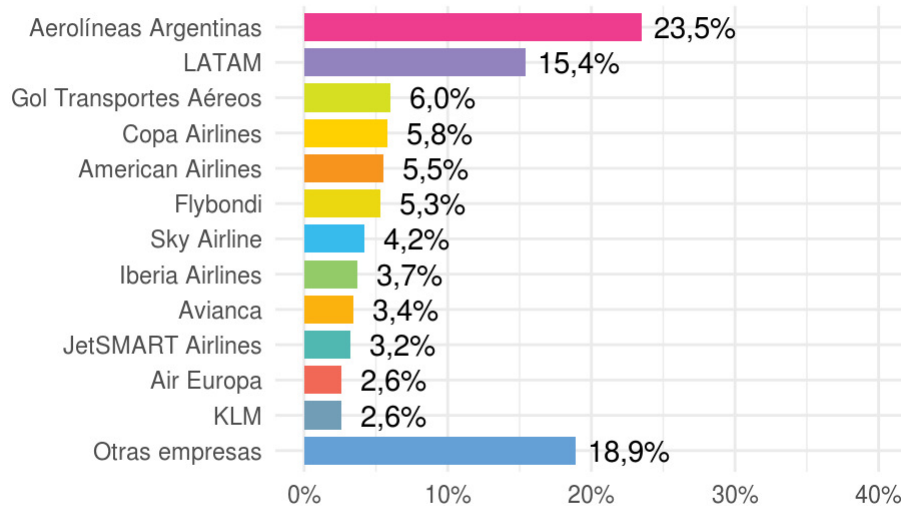
Asientos totales



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

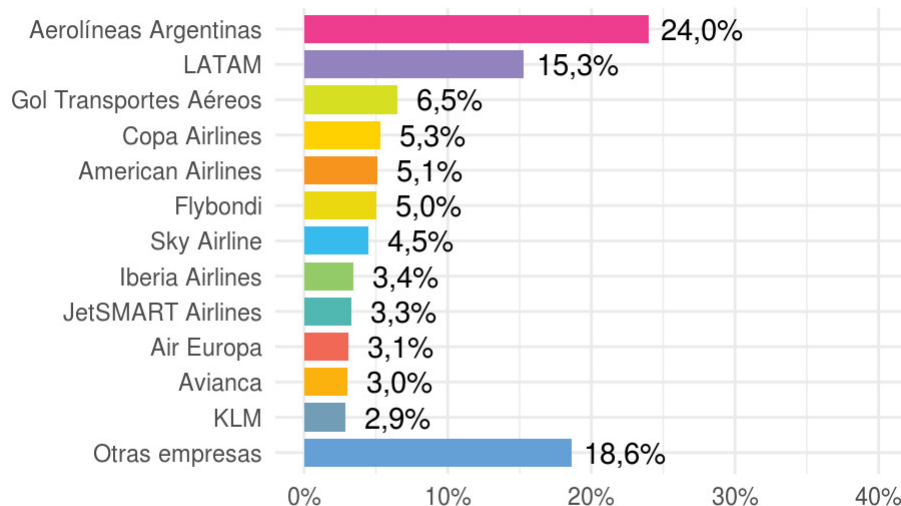
En el primer trimestre de 2023, Aerolíneas Argentinas y LATAM transportaron casi el 40% de los pasajeros que realizaron vuelos desde y hacia el extranjero. En total, entre las 12 compañías más relevantes del mercado aerocomercial antes mencionadas, explican más del 80% de los pasajeros que ingresaron y egresaron del país en vuelos comerciales.

Pasajeros por aerolínea Primer trimestre 2023



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.
Nota: Datos al primer cuatrimestre de 2023.

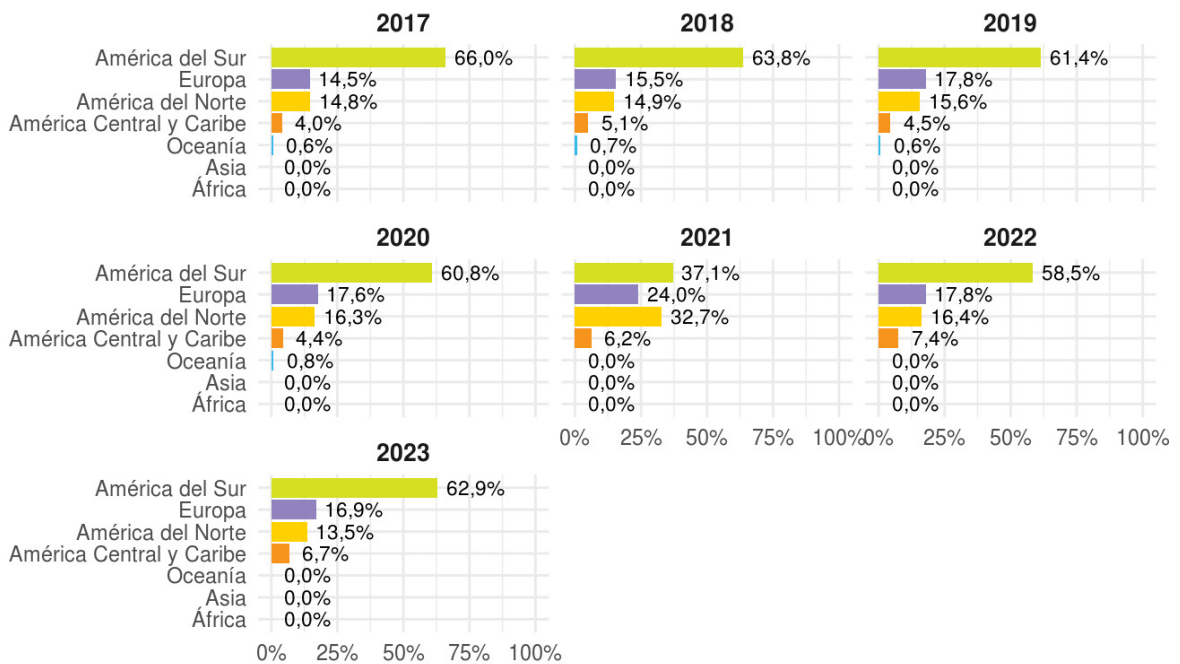
Asientos por aerolínea Primer trimestre 2023



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.
Nota: Datos al primer cuatrimestre de 2023.

Referido al destino próximo de los vuelos, aproximadamente un 60% de todos los pasajeros totales suele viajar hacia un país de América del Sur. No obstante, la relevancia de Sudamérica como destino disminuye comparativamente a lo largo de los años y aumenta la de Europa y América del Norte con un 15% cada una del flujo de pasajeros.

Pasajeros de vuelos internacionales Por continente de destino



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.
 Nota: Datos al primer cuatrimestre de 2023.

Al hacer mayor énfasis en el destino, Brasil resulta nuevamente el polo de mayor flujo de pasajeros, rondando el 30%. Al mismo, le siguen Chile y Estados Unidos, con un 15% cada uno. En este marco, resulta interesante destacar el crecimiento de España (primer destino europeo) y Panamá (primer destino centroamericano) en relevancia en el período analizado. Juntos, los cinco países antes mencionados explican aproximadamente el 75% del flujo de pasajeros desde Argentina.

PASAJEROS TRANSPORTADOS POR PAÍS DE DESTINO

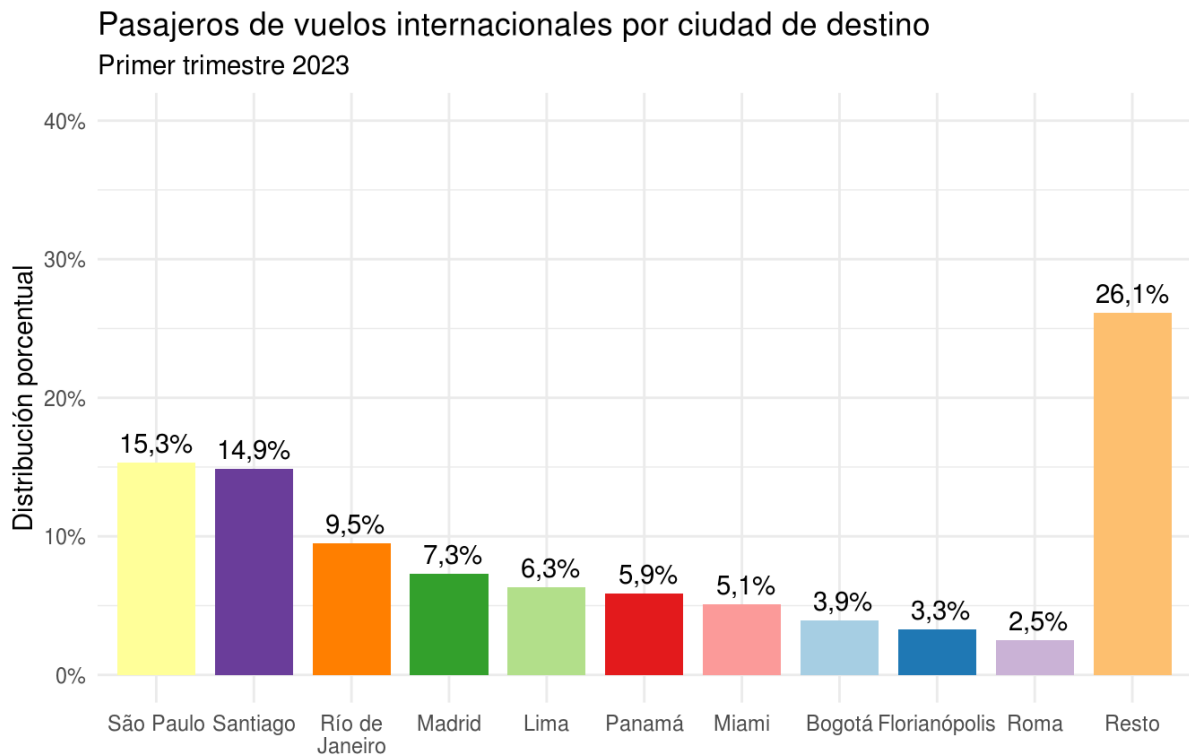
Porcentaje sobre el total

País	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*
Brasil	28,5%	29,2%	28,5%	29,3%	10,2%	26,7%	30,3%
Chile	19,5%	17,3%	15,8%	14,8%	10,0%	14,3%	14,9%
Estados Unidos	12,7%	12,4%	13,2%	13,2%	28,7%	13,6%	11,2%
Perú	8,3%	8,5%	8,0%	7,1%	5,0%	5,4%	6,3%
España	6,9%	6,9%	8,1%	8,3%	15,0%	10,0%	8,7%
Panamá	3,3%	4,2%	4,1%	4,1%	5,6%	6,3%	5,9%
Uruguay	3,1%	2,8%	2,7%	2,6%	1,2%	2,4%	2,6%
Colombia	2,4%	1,9%	2,1%	2,5%	4,8%	4,5%	4,2%
Italia	2,2%	2,3%	2,5%	1,9%	0,1%	1,9%	2,5%
Paraguay	2,2%	2,4%	2,6%	2,1%	2,4%	2,6%	2,1%
México	2,1%	2,2%	2,3%	3,1%	4,0%	2,8%	2,3%
Bolivia	1,7%	1,6%	1,5%	2,3%	3,5%	2,5%	2,1%
Alemania	1,6%	1,5%	1,6%	1,8%	3,1%	2,3%	1,9%
Francia	1,3%	1,3%	1,4%	1,7%	2,7%	1,6%	1,7%
Países Bajos	1,3%	1,5%	1,4%	1,6%	2,7%	1,8%	1,5%
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	1,2%	1,9%	2,5%	2,0%	0,3%	0,1%	0,7%
República Dominicana	0,6%	0,8%	0,3%	0,1%	0,5%	1,0%	0,8%
Venezuela	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%
Ecuador	0,0%	0,0%	-	0,0%	0,0%	0,1%	0,5%
Etiopía	-	-	-	-	-	-	0,0%
Índice de Herfindahl	11,0%	11,2%	10,2%	11,0%	10,5%	9,2%	10,2%

Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

*Valores al primer cuatrimestre de 2023.

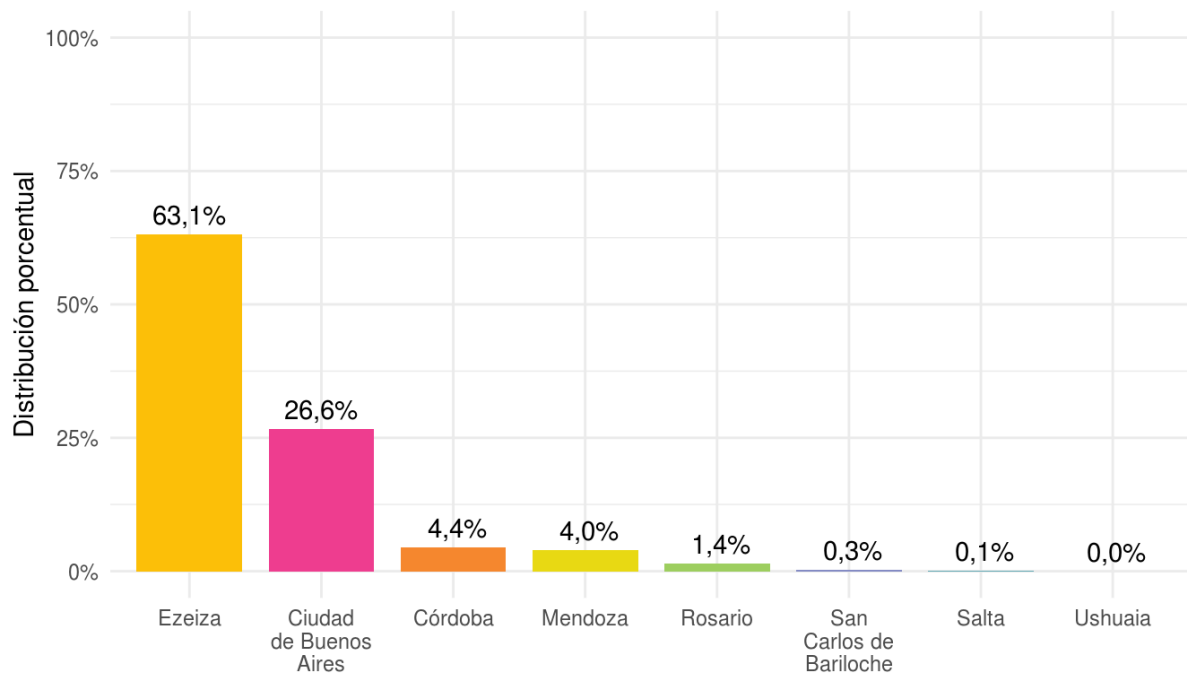
Con lo que respecta a los principales destinos del primer cuatrimestre de 2023, 6 de las 10 ciudades que integran el top son sudamericanas: San Pablo, Santiago (ambas los principales nodos), Río de Janeiro, Lima, Florianópolis y Bogotá. Luego, el top se completa por una ciudad de América del Norte (Miami en 7° lugar), una de América Central y el Caribe (Panamá en 6° lugar) y dos europeas (Madrid en 4° lugar y Roma en 10° posición). Estas 10 localidades representan aproximadamente el 75% de los pasajeros que viajan desde Argentina.



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.
Nota: Datos al primer cuatrimestre de 2023.

Para con la ciudad de origen, Ezeiza y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires concentran casi el 90% del flujo de pasajeros que viajan desde Argentina. Sin embargo, la relevancia del Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, como principal punto de partida, es indiscutible. El aeródromo fue la puerta de salida de más del 60% de los viajeros en el primer cuatrimestre de 2023.

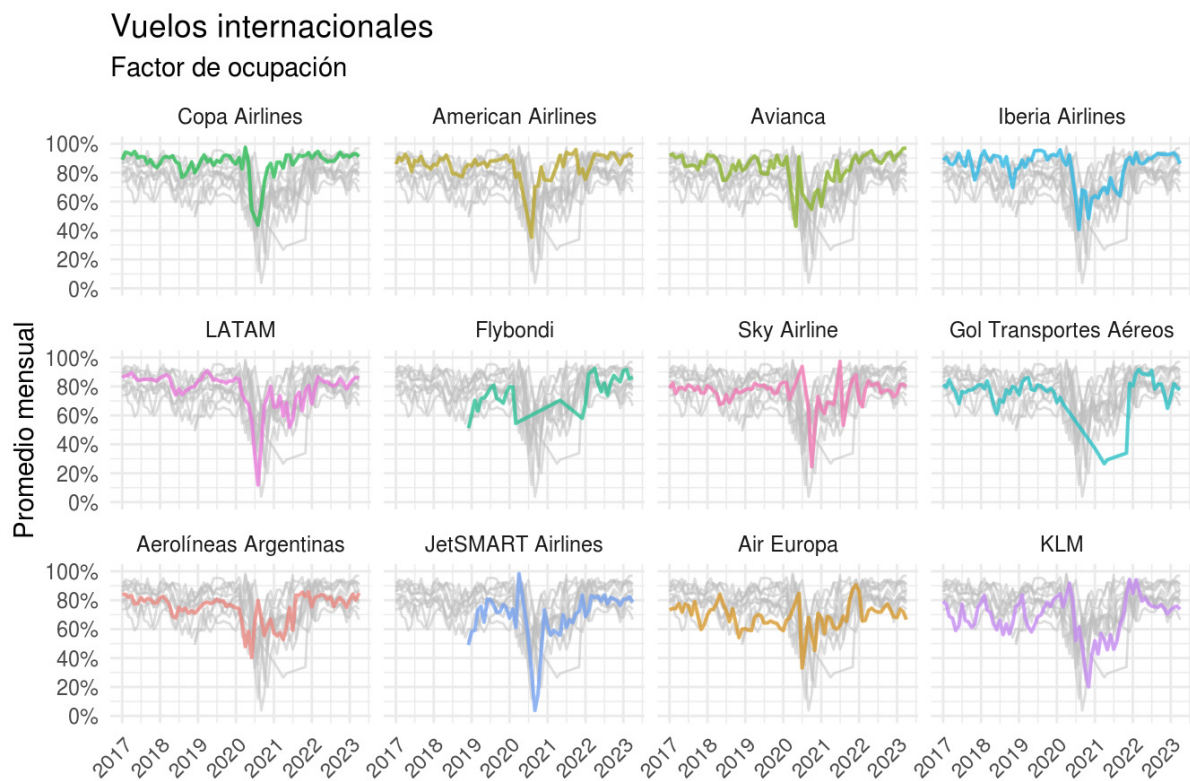
Pasajeros de vuelos internacionales por ciudad de origen
Primer trimestre 2023



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.
Nota: Datos al primer cuatrimestre de 2023.

2.3 Factor de ocupación

En lo respectivo al factor de ocupación de los vuelos internacionales, Copa Airlines, American Airlines, Iberia y Avianca muestran los valores más altos del mercado en el período analizado.

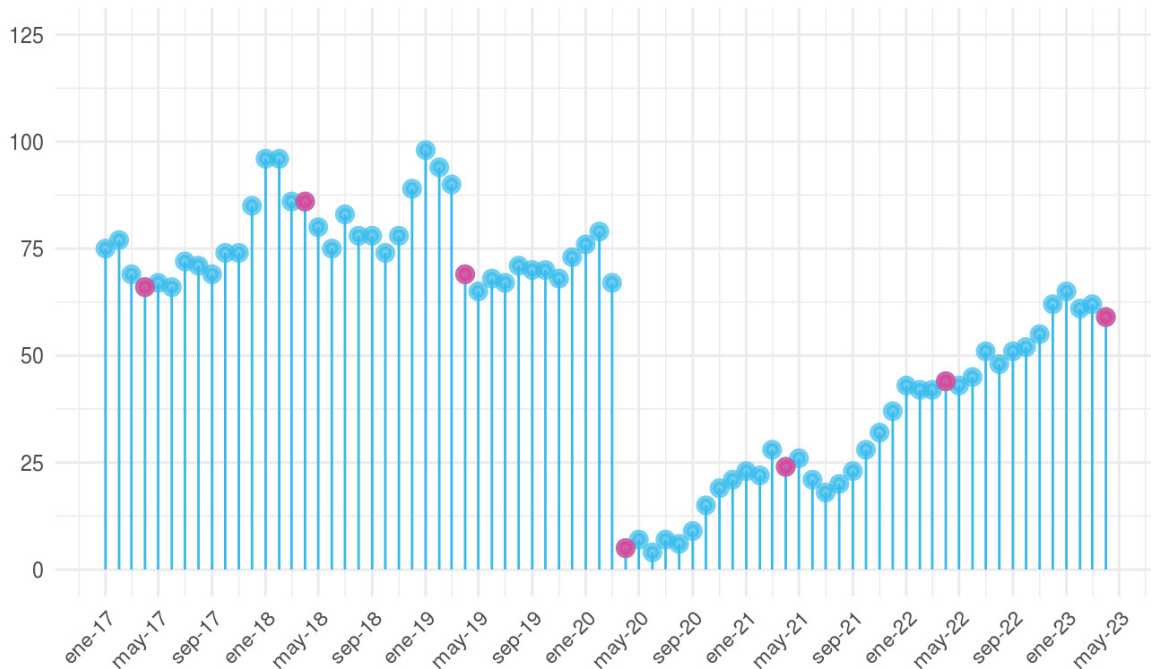


Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.

2.4 Rutas Aéreas

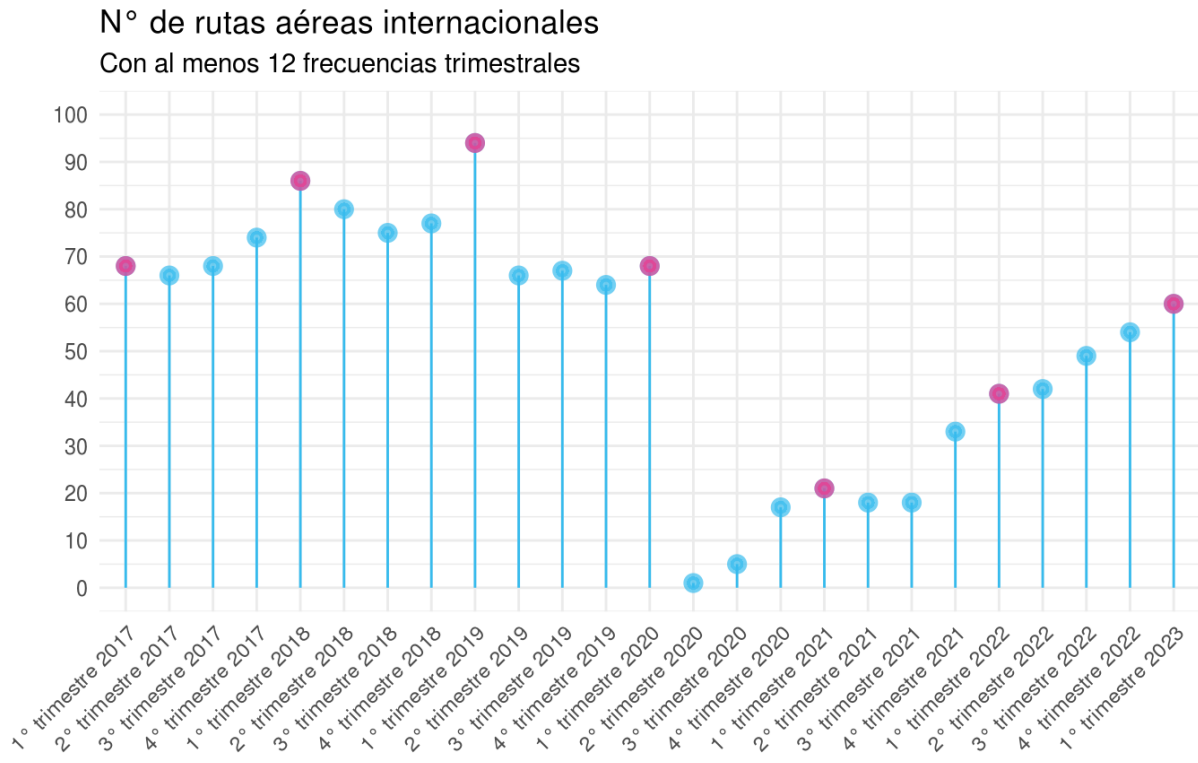
A abril de 2023, el país cuenta con 59 rutas aéreas internacionales. Dicho número evidencia la recuperación del mercado aerocomercial luego de la crisis profunda que significó la pandemia y la disminución abrupta del flujo internacional de pasajeros, que llevó al mundo a un nivel de desconexión equivalente al de la Segunda Guerra Mundial⁷. En total, a la fecha, se han recuperado aproximadamente un 85% de las rutas existentes en el período previo.

N° de rutas aéreas internacionales
 Con al menos 4 frecuencias mensuales



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.
 Nota: En rojo, los meses de abril.

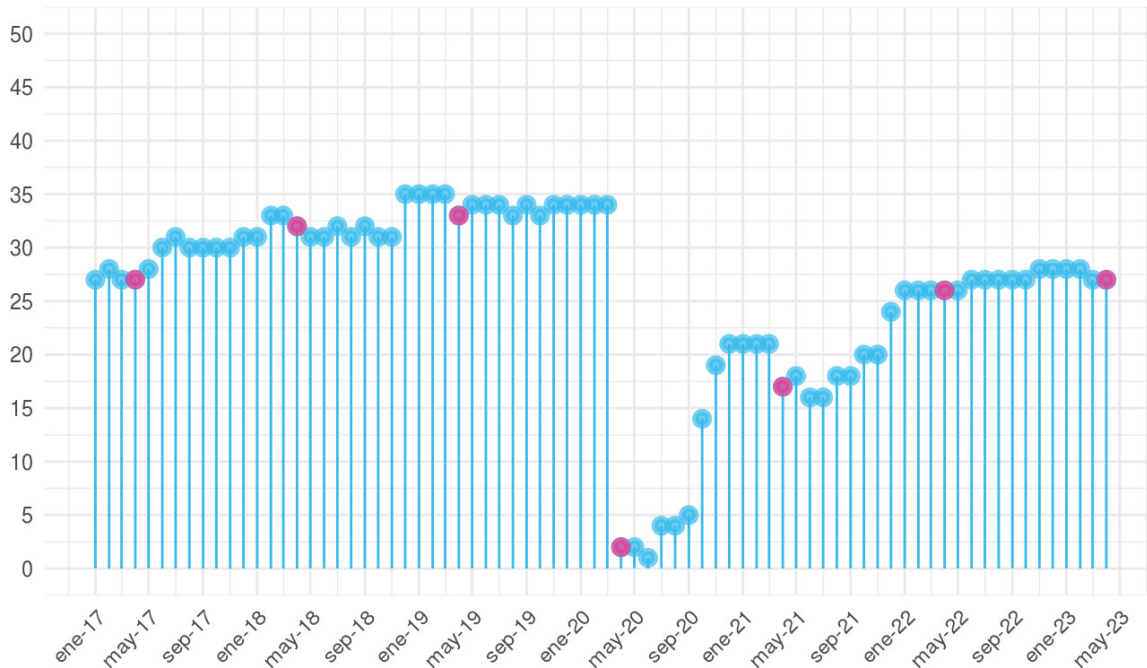
Sin embargo, la comparación mensual de rutas aéreas absolutas esconde ciertos matices. Generalmente, los primeros meses del año suelen contar un mayor número de frecuencias debido a la alta demanda y el carácter estacional de ciertas rutas. Por ello, cuando se eligen lapsos temporales más extensos y se analiza el número de rutas aéreas con al menos 12 vuelos trimestrales (1 por semana), se observa que las diferencias entre períodos no son tan pronunciadas.



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.
Nota: En rojo, los primeros trimestres de cada año.

A abril de 2023, 27 aerolíneas comerciales operaban las rutas aéreas que conectan Argentina con el mundo. Ello supone un 18% menos que el valor obtenido el mismo mes de 2019. Sin embargo, a nivel mundial como regional, el mercado aerocomercial internacional todavía no se ha recuperado de la crisis sanitaria. Según datos de IATA, el flujo internacional de pasajeros se mantiene en niveles todavía inferiores (un 20% menos) a los existentes previos a la coyuntura crítica⁸.

Aerolíneas que realizan vuelos internacionales
Cantidad



Fuente: MINTURDEP en base a información de ANAC.
Nota: En rojo, los meses de abril.

Pese a que el número de rutas aéreas y aerolíneas internacionales todavía se encuentra en niveles menores a los previos a la pandemia, se espera que en los próximos meses del 2023 se reactiven viejos corredores aéreos detenidos durante la crisis mundial (Buenos Aires-Doha⁹, Buenos Aires-Florianópolis por GOL¹⁰, Buenos Aires-La Habana¹¹, Salta-Lima¹², y Salta-Panamá¹³), aumenten su frecuencia servicios existentes (Buenos Aires-Barcelona por LEVEL¹⁴, Buenos Aires-Estambul por Turkish Airlines¹⁵, Buenos Aires-Lima por Sky Airlines¹⁶, Buenos Aires-Madrid/Roma por Aerolíneas Argentinas¹⁷, Buenos Aires-Miami/Nueva York por American Airlines¹⁸, Córdoba-Panamá por Copa Airlines¹⁹, Córdoba-San Pablo por GOL²⁰, y LATAM²¹) y se sumen nuevas conexiones (Buenos Aires-Cancún-La Habana²², Buenos Aires-Miami/Nueva York desde Aeroparque²³, Buenos Aires-Nueva York por Delta Airlines²⁴ y Merlo-Santiago²⁵) y compañías al mercado (Arajet²⁶, Egypt Air²⁷, Iberojet, Neos Air y Plus Ultra²⁸).

1. Más adelante en el trabajo, los datos muestran que la reducción de actividades de la compañía se inicia a partir de 2017 por diversos factores, entre los que se destaca una prolongada situación presupuestaria deficitaria. Luego, con el estallido de la pandemia, el quiebre del mercado aerocomercial al nivel mundial y la necesidad de reconvertir sus operaciones en consecuencia, la empresa decide terminar sus operaciones de cabotaje en el país y repartir sus rutas internacionales entre algunas de sus filiales.↵
2. <https://cdn-alta-content.s3.sa-east-1.amazonaws.com/traffic-report/TR-ESP-marzo-2023.pdf>↵
3. Se considera como transporte aéreo regular a aquel que se realiza con sujeción a un itinerario y horario prefijados, en contraposición con el transporte aéreo no regular, el cual se realiza sin sujeción a los mismos.↵
4. Este índice se obtiene sumando las cuotas de mercado de cada actor elevadas al cuadrado y permite ver la concentración económica del mercado. Se considera que toma valores altos cuando es mayor de 18%.↵
5. <https://cdn-alta-content.s3.sa-east-1.amazonaws.com/traffic-report/TR-ESP-marzo-2023.pdf>↵
6. <https://cdn-alta-content.s3.sa-east-1.amazonaws.com/traffic-report/TR-ESP-marzo-2023.pdf>↵
7. <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2020.pdf>↵
8. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis-march-2023/>↵
9. https://www.clarin.com/viajes/despues-anos-qatar-airways-vuelve-pais-retoma-vuelos-argentina-suma-nuevos-destinos_0_GenSsZHb9h.html↵
10. <https://www.aviacionline.com/2023/04/gol-tendra-vuelos-entre-florianopolis-y-buenos-aires-ezeiza/>↵
11. <https://www.ambito.com/negocios/cubana-aviacion-reanudara-mayo-la-ruta-la-habana-buenos-aires-n5667954>↵
12. <https://www.lagaceta.com.ar/nota/989055/sociedad/a-partir-diciembre-latam-retomara-sus-vuelos-entre-salta-lima.html>↵
13. <https://www.salta.gob.ar/prensa/noticias/el-gobierno-gestiona-el-regreso-de-la-conexion-aerea-salta-panama-87368>↵

- <https://www.infobae.com/economia/2023/03/22/la-aerolinea-espanola-level-anuncio-nuevos-vuelos-semanales-entre-buenos-aires-y-barcelona/>↵
15. <https://www.aviacionline.com/2023/04/turkish-airlines-incrementa-vuelos-buenos-aires/>↵
 16. <https://www.aviacionline.com/2023/03/sky-airline-peru-solicita-mas-vuelos-a-argentina-y-una-ruta-a-aruba/>↵
 17. https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/prensa/comunicadoprensainterno/5566_aerolineas-argentinas-suma-5-nuevas-frecuencias-a-madrid-y-2-a-roma↵
 18. https://weekend.perfil.com/noticias/turismo/las-aerolineas-suman-frecuencias-en-la-argentina.phtml?_ga=2.116645830.1915373642.1683901016-1722088101.1652469250↵
 19. <https://www.aviacionline.com/2023/04/gol-programa-aumentar-sus-vuelos-entre-san-pablo-y-cordoba-en-julio/>↵
 20. <https://www.aviacionline.com/2023/05/copa-airlines-inicio-su-segunda-frecuencia-de-vuelos-entre-ciudad-de-panama-y-cordoba/>↵
 21. <https://www.aviacionline.com/2023/03/latam-airlines-refuerza-sus-vuelos-internacionales-en-argentina/>↵
 22. <https://www.aviacionline.com/2023/04/aerolineas-argentinas-operara-vuelos-entre-buenos-aires-cancun-y-la-habana/>↵
 23. <https://www.infobae.com/economia/2023/05/11/aerolineas-argentinas-se-prepara-para-operar-vuelos-a-estados-unidos-que-saldran-desde-aeroparque/>↵
 24. <https://www.aviacionline.com/2023/02/delta-empezo-a-comercializar-sus-nuevos-vuelos-entre-nueva-york-y-buenos-aires/>↵
 25. <https://www.aviacionline.com/2023/04/san-luis-cierra-un-inedito-vuelo-de-sky-entre-merlo-y-santiago-de-chile/>↵
 26. <https://www.aviacionline.com/2023/03/arajet-versus-aerolineas-argentinas-la-low-cost-pide-vuelos-entre-republica-dominicana-y-buenos-aires/>↵
 27. <https://www.infobae.com/economia/2023/03/23/una-aerolinea-de-africa-busca-atterrizar-en-el-mercado-argentino-con-vuelos-regulares/>↵
 28. <https://www.iprofesional.com/negocios/378494-aerolineas-renuevan-apuesta-las-empresas-que-vuelven-a-argentina>↵