

Balance del 2022: En la senda de la recuperación, pero con mucho por recorrer

Por Alejo Marcigliano

Abril 2023



Anchorena 1266, CABA – 011-4822-0687 / 3535-0432
info@icapa.org.ar – www.icapa.org.ar - Fb: www.facebook.com/icaparg/

Todos los derechos reservados. Se permite la cita total o parcial del presente material con el debido reconocimiento de la autoría.

El Instituto de Capacitación de la Asociación del Personal Aeronáutico (ICAPA), no se responsabiliza por las opiniones aquí vertidas, que son responsabilidad absoluta de sus autores. Las ideas desplegadas pueden o no ser, total o parcialmente, compartidas por la Institución.

Este material ha sido publicado para el ICAPA y forma parte de su acervo intelectual y de contenido.

ICAPA

Nómina de autoridades:

Comisión Directiva:

Presidente: Hugo Ricardo Perosa

Secretario: Edgardo Aníbal Llano

Tesorero: Carlos Milá

Vocal: Rafael Alfredo Mella

Órgano de fiscalización:

Revisor de cuentas titular: Pablo Martín Dolagaratz

Revisor de cuentas suplente: Rodrigo Borrás.

Dirección del ICAPA:

Director General: Lic. Hugo Perosa

Director de Estudios: Lic. Carlos Milá

Balance del 2022: En la senda de la recuperación, pero con mucho por recorrer

Argentina cerró un 2022 positivo en cuando al tráfico de cabotaje. El internacional se ha recuperado, pero sigue por debajo de 2019. Sin embargo, el contexto regional muestra que esta evolución está acorde con la de nuestros países vecinos. De hecho, habida cuenta que una buena parte de los turistas de la Argentina provienen de Chile y Brasil, esto explica en parte el volumen del flujo de visitantes. También lo hacen las restricciones de acceso a los dólares, que mengua el flujo de argentinos hacia el Exterior, contabilizado también entre los viajeros internacionales.

.

Alejo Marcigliano

Periodista, egresado de TEA (Taller Escuela Agencia), lleva 28 años escribiendo sobre turismo y transporte aéreo, áreas en las que se especializó. Trabajó en diferentes medios periodísticos del sector turístico. Desde 2006, trabaja en el semanario La Agencia de Viajes (LADEVI). También ha colaborado con medios especializados como las revistas "Viajando", "Mercado" y "Alas". Dirigió el Fondo Editorial de la Fundación Proturismo, desde donde coordinó y dirigió la publicación de alrededor de 40 libros especializados en turismo y transporte aéreo. En ese contexto ha escrito y publicado, además, dos libros: "Cielos baratos. Historia y presente de las low cost" (2014) y "Encrucijada verde. El transporte aéreo después del petróleo" (2017).

Dictó un curso sobre Comunicaciones Turísticas, en el Museo de Arte Hispanoamericano Isaac Fernández Blanco y también brindó varias conferencias.

Desde 2018, dicta la materia Política Aero comercial y desde 2020, también Marketing y Comercialización de Líneas Aéreas en el marco de la Tecnicatura Superior en Gestión de la Aviación Comercial y Civil del ICAPA.

Balance del 2022:

En la senda de la recuperación, pero con mucho por recorrer

En una primera lectura general, los datos contundentes de 2022 son los siguientes:

- Número de pasajeros movilizados en cabotaje: 13,5 millones.
- Número de vuelos realizados en el cabotaje: 118.616 vuelos.
- Número de pasajeros movilizados en internacional: 8 millones.
- Número de vuelos realizados en el cabotaje: 57.897 vuelos.

Esto supone, en la comparación con 2019:

- Diferencia en el número de pasajeros movilizados en cabotaje (2022 vs. 2019): -15,6%.
- Diferencia en el número de vuelos realizados en el cabotaje (2022 vs. 2019): -20,15%.
- Diferencia en el número de pasajeros movilizados en internacional (2022 vs. 2019): -44%.
- Diferencia en el número de vuelos realizados en el cabotaje (2022 vs. 2019): -37,60%.

Esto nos muestra a priori, en una lectura rápida, que aunque 2022 muestra una vigorosa recuperación con relación a 2021, no cerró la brecha en la comparación con 2019, el último año “normal” antes de la pandemia de Covid-19 (desatada en marzo de 2020) que, con sus cierres de frontera y restricciones sanitarias de viaje, distorsionó todo el mercado.

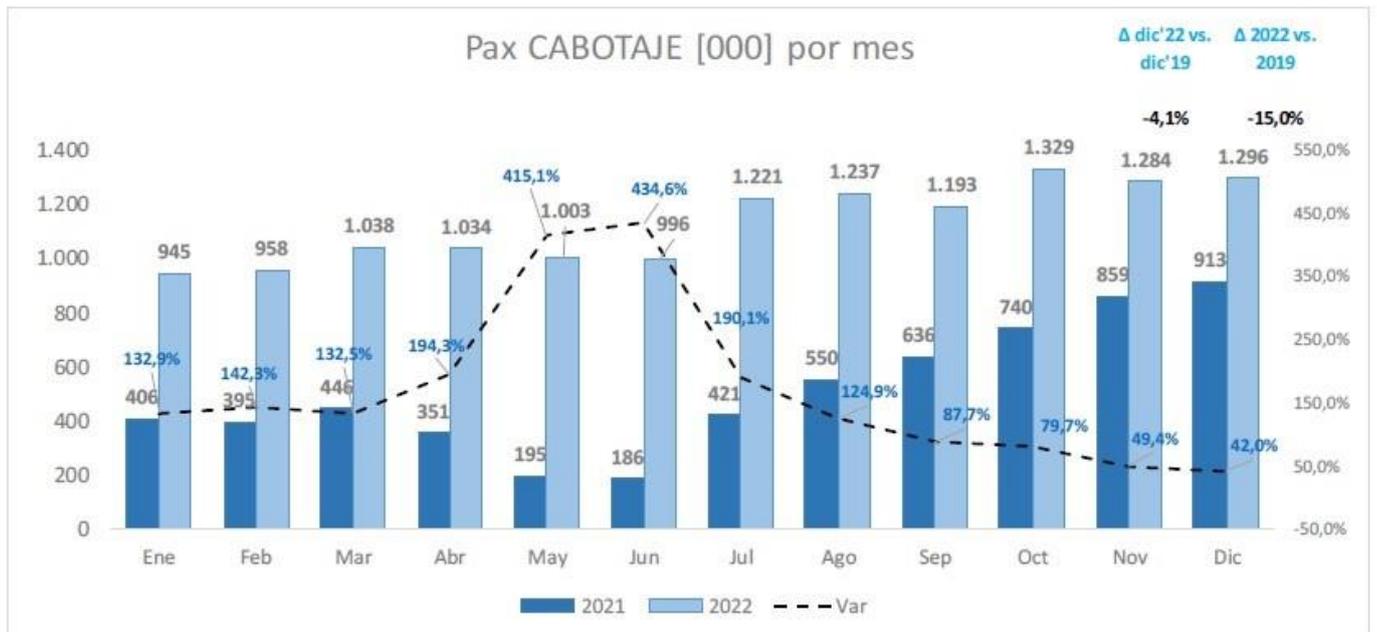
Trataremos a continuación tanto de profundizar la lectura de las cifras, como de buscarle explicaciones.

¿Qué sucedió con el cabotaje?

Lo primero que podemos afirmar de la performance de la cantidad de viajeros de cabotaje de 2022, es que marca notorias recuperaciones con relación a 2021. Recién a partir de julio de 2021, el número se viene recuperando sostenidamente, y esa tendencia se va a mantener hasta marzo de 2022. Se creció desde los 186 mil pasajeros movilizados en junio de 2021, hasta 1.038.000 de marzo de 2022. En

abril, se produce una leve caída, cuando se pasa a 1.034.000 que rompe la tendencia.

Pax Cabotaje [000] por mes



Pax CABOTAJE [000]	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	Δ dic'22 vs. dic'21	Δ Acum'22 vs. Acum'21
2021	406	395	446	351	195	186	421	550	636	740	859	913	6.098		
2022	945	958	1.038	1.034	1.003	996	1.221	1.237	1.193	1.329	1.284	1.296	13.534	42,0%	121,9%
Δ Mes	132,9%	142,3%	132,5%	194,3%	415,1%	434,6%	190,1%	124,9%	87,7%	79,7%	49,4%	42,0%			

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

Ministerio de Transporte Argentina

Si se analiza específicamente el 2022, de enero a diciembre, el comportamiento del flujo de viajeros nacionales fue dispar. Como decíamos creció en el primer trimestre (enero/marzo), decayó en el segundo trimestre (abril/junio). El tercer trimestre marcó una recuperación con un salto, de 996 mil pasajeros en junio de 2022 a 1,2 millones en julio de 2022. Pero, sin embargo, el trimestre terminó con declive a 1,3 millones. Y finalmente volvió a subir en el último trimestre del año (octubre/diciembre) y mantuvo un nivel más parejo. En ese segmento se encuentra el “mejor mes del año”: octubre, cuando viajaron 1,3 millones de viajeros y el dato se ubicó apenas un 1,6% por debajo de las cifras de 2019. Vale aclarar en este punto, que la pandemia de 2020 fue una gran distorsión. Esto supone que la comparación con 2021 es inevitablemente positiva y que el parámetro a analizar, la medida, es 2019: el último año completo y “normal” antes de la pandemia. De modo que, en el acumulado, el número de pasajeros nacionales se ubicó un 15% por debajo de 2019. Es decir, no se logró en 2022 una recuperación total y plena.

Cabe recordar que la performance con una diferencia notoria del primer semestre de 2022 con relación al de 2021, tiene que ver con el agravamiento de la pandemia que supuso la aparición de la Variante Ómicron.

La performance del número de vuelos de cabotaje es parecida al número de pasajeros. Muestra una secuencia de recuperación positiva desde junio de 2021, con una marca de 2.774 vuelos que se extiende hasta mayo de 2022, cuando la cifra llegó a 9.399 vuelos.

Vuelos [#] Cabotaje por mes



Vuelos CABOTAJE	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	Δ dic'22 vs. dic'21	Δ Acum'22 vs. Acum'21
2021	4.673	4.431	5.005	4.844	3.457	2.774	4.861	5.493	6.062	6.858	7.814	8.100	64.370		
2022	8.127	7.967	9.093	9.365	9.399	9.159	10.592	10.919	10.158	11.218	10.875	11.747	118.616	45,0%	84,3%
Δ Mes	73,9%	79,8%	81,7%	93,4%	171,9%	230,2%	117,9%	98,8%	67,6%	63,6%	39,2%	45,0%			

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA



Curiosamente, en cuanto al número de vuelos, el mejor mes fue diciembre, con 11.747. En octubre, que recordemos fue el mes en el que más pasajeros volaron, se concretaron 11.218 vuelos. Esta correlación entre pasajeros transportados y números de vuelos, en octubre y en diciembre de 2022, termina produciendo que mientras en octubre la ocupación (Passenger Load Factor, PLF) llegó al 86%, en diciembre y ante la mayor cantidad de vuelos, la ocupación cayó 6 puntos porcentuales (p.p.), hasta el 80%.

Otro tema importante tiene que ver con la distribución comercial del mercado. Aerolíneas Argentinas concluyó el 2022 como la mayor compañía aérea del país, con un market share del 69%. Le siguen, en ese orden, Flybondi con 16%; y JetSmart con 15%. Si uno contrasta estas cifras con las de 2019, se puede ver que el reparto, respectivamente, era de 63%, 9% y 3%. Los puntos porcentuales que faltan en la comparación, unos 25, explican el crecimiento del market share de las empresas y equivalen al “espacio” en el mercado que ocupaba Latam Argentina.

Cabe recordar que Latam Argentina cerró sus operaciones en junio de 2020, tras acumular pérdidas por US\$ 336 millones (registró números rojos en sus balances de 2016, 2017, 2018 y 2019).

Recuperación de la mano del PreViaje

No es objetivo de este trabajo plantear un debate respecto de la idoneidad o el concepto político que respalda al PreViaje, como medida gubernamental de incentivo al turismo. Pero al hablar de las estadísticas aéreas de 2022, es inevitable rastrear el impacto del PreViaje en la recuperación del cabotaje.

De hecho, no es casual que el mejor mes del transporte aéreo de cabotaje de 2022 fuera octubre. También en ese mes se registró un récord de 4,2 millones de pernoctaciones en los alojamientos locales, un 48% más con relación al mismo mes de 2021. Pero no solo se presentó una mejora, la Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH), mostró los mejores valores para octubre desde que se realiza el relevamiento en 2007.

Y ese mismo impacto positivo lo reveló el INDEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos), que estimó que en octubre se registraron 1,5 millones de viajeros residentes, hospedados en diversos alojamientos.

“Gracias al impacto de PreViaje, estamos terminando un año histórico para el turismo, donde no tuvimos ‘temporada baja’ en nuestros destinos”, aseguró el ministro de Turismo y Deportes de la Nación, Matías Lammens.

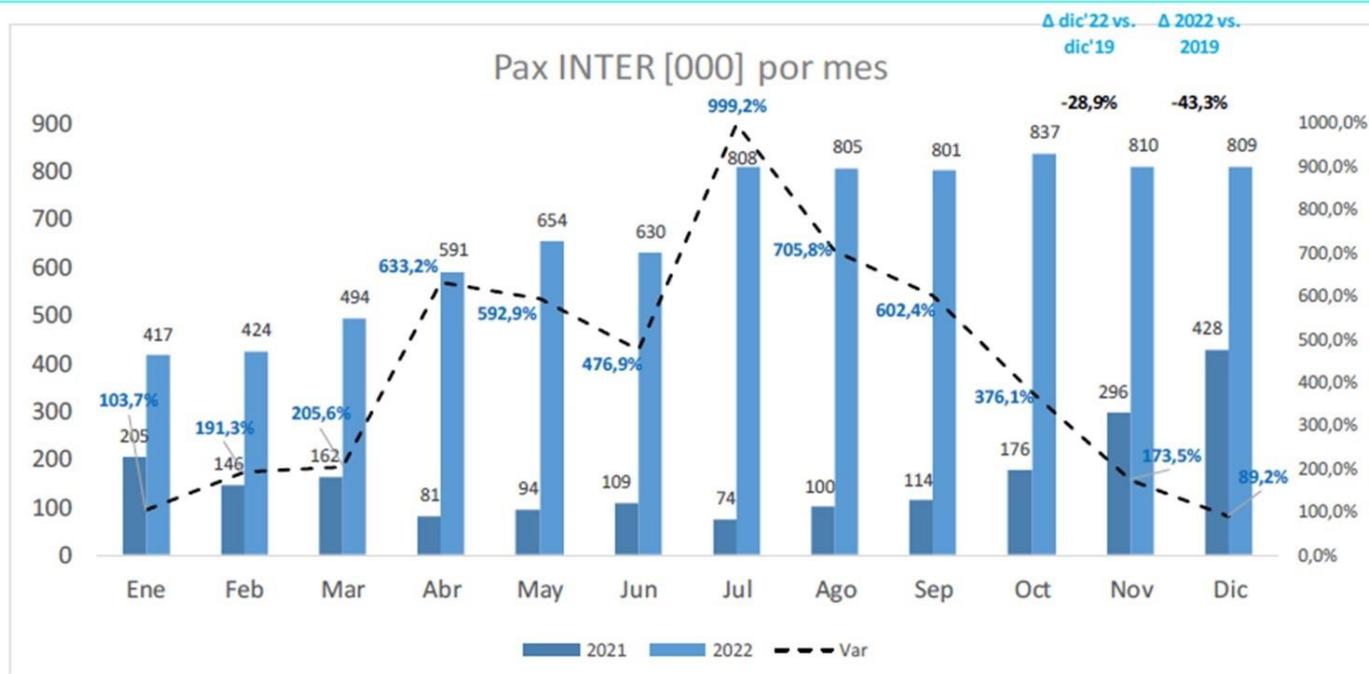
De acuerdo con la información oficial, más de un millón de turistas disfrutaron una escapada con PreViaje y accedieron a la devolución del 50% de los gastos durante el último trimestre del año 2022.

El tráfico internacional mantuvo la grieta

El tráfico internacional sostuvo una distancia mayor o una menor recuperación respecto de 2019, en comparación con el cabotaje. Por lo demás, y aunque a mayor distancia, las curvas de progresión son similares. El número de viajeros en vuelos internacionales creció sostenidamente desde julio de 2021, cuando llegó a 74 mil pasajeros; hasta mayo de 2022, cuando alcanzó los 654 mil. Tras una caída en junio, mantuvo niveles similares desde julio a diciembre de 2022. El mejor mes fue, nuevamente, octubre de 2022, con 837 mil pasajeros.

Es curioso que en julio se movilizó prácticamente la misma cantidad de viajeros que en diciembre de 2022: 808 mil vs. 809 mil. Lo que habla de cierto estancamiento, a valores más altos que en la primera mitad del año, de modo tal que en el primer semestre de 2022 viajaron 3,2 millones de usuarios y en la restante mitad, 4,8 millones. Eso se relaciona claramente con el hecho de que las restricciones sanitarias al arribo de los viajeros internacionales (vinculadas con la pandemia de Covid-19) se eliminaron con la Decisión Administrativa (DA) N°837/2022, promulgada recién en agosto de 2022.

Pax Internacional [000] por mes



Pax INTER [000]	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	Δ dic'22 vs. dic'21	Δ Acum'22 vs. Acum'21
2021	205	146	162	81	94	109	74	100	114	176	296	428	1.983		
2022	417	424	494	591	654	630	808	805	801	837	810	809	8.079	89,2%	307,4%
Δ Mes	103,7%	191,3%	205,6%	633,2%	592,9%	476,9%	999,2%	705,8%	602,4%	376,1%	173,5%	89,2%			

El número de vuelos internacionales mostró un comportamiento dispar, con picos de crecimiento y caídas sutiles. En enero de 2022, registró 3.611 vuelos, cayó para febrero a 3.350 y creció luego sostenidamente hasta mayo cuando llegó a 4.470. Cayó en junio a 4.213 y trepó hasta agosto cuando llegó a 5.762. Cayó en septiembre, subió en octubre, cayó nuevamente en noviembre y finalmente cerró en diciembre en 6.231 vuelos. En definitiva, más allá de los altibajos, si se toma la secuencia anual, de enero a diciembre, se creció un 72,55%, en 2022.

Cabe recordar que la ANAC contabiliza pasajeros, en este caso internacionales, y no discrimina entre nacionales (argentinos que viajan al Exterior), internacionales (extranjeros), o internacionales residentes (extranjeros que viven en la Argentina) y argentinos no residentes.

En este caso fue el Ministerio de Turismo y Deportes el que aseguró que 2022 concluyó con un total de 7,4 millones de visitantes extranjeros (aunque por todas las vías) y de esa cifra 3,9 millones fueron expresamente turistas porque pernoctaron al menos una noche en nuestro país. En tal sentido, el MinTur habla de que el 44% ingresó por vía aérea, es decir 3,2 millones de pasajeros. En la comparación, esto supone haber superado las cifras de arribo de turistas generales de 2019 (7.4 millones de 2022 vs. 7.3 millones de 2019), aunque las cifras de hace cuatro años no tienen la discriminación de cuántos de esos viajeros representan excursionistas (visitantes que ingresaron al país pero no pernoctaron en él) y cuántos turistas (que efectivamente durmieron en al menos una noche). “Terminamos el 2022 con muy buenos niveles de recuperación del turismo internacional. Para esta temporada de verano apostamos a recibir a más de un millón y medio de turistas del extranjero, lo que generará un gran movimiento económico a lo largo y ancho del país”, aseguró el ministro de Turismo y Deportes de la Nación, Matías Lammens.

Vuelos [#] Internacionales por mes (excluye cargueros exclusivos)



Vuelos INTER [000]	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	Δ dic'22 vs. dic'21	Δ Acum'22 vs. Acum'21
2021	1.834	1.497	1.430	954	1.081	1.000	1.295	1.252	1.045	1.517	2.544	3.563	19.012		
2022	3.611	3.350	3.735	4.271	4.470	4.213	5.373	5.762	5.476	5.792	5.613	6.231	57.897	74,9%	204,5%
Δ Mes	96,9%	123,8%	161,2%	347,7%	313,5%	321,3%	314,9%	360,2%	424,0%	281,8%	120,6%	74,9%			

Por último, vale destacar que cierto temor a la pandemia continúa gravitando, incluso inconscientemente. Argentina no es un destino “de paso”, es un destino claramente terminal. La secuencia de la recuperación de turismo comenzó por los tráficos nacionales o de cabotaje, el turismo regional se apuntó en segundo término y, por último, los destinos de lejanía. Aunque la recuperación por mercado fue dispar, la OMT afirmó que el número de arribos internacionales llegó a 900 millones

al cabo de 2022. Esto supone el doble que 2021, pero aún un 63% por debajo de las de 2019. Si se toma como referencia esa recuperación promedio, los números de Argentina no son los mejores, pero están por encima del promedio global. Ahora bien, cómo se explica entonces, que el arribo de turistas de 2022 haya superado al de 2019, pero que el tráfico internacional de pasajeros se encuentre por debajo. En principio la aclaración: el Ministerio de Turismo y el Indec contabilizan turistas ingresados por todas las vías, también los pasos fronterizos, las fronteras viales y las acuáticas. Pero, además, la ANAC contabiliza viajeros internacionales, es decir, turistas internacionales que ingresan, pero también argentinos que viajan al Exterior, como ya lo aclaramos.

De modo que el pretendido aislamiento de la Argentina no es tal, lo que evidentemente se ha desplomado es la salida de viajeros argentinos al Exterior y esto se explica tanto por la inflación, como por el alto costo de los tickets aéreos y las restricciones para acceder a los dólares que imponen los impuestos extras que gravitan a la hora de comprar pasajes.

Pero, además, la demografía del turismo ha comenzado a cambiar. ¿A qué me refiero? Según el Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires, en 2019 visitaron la metrópolis un total de 2,9 millones de turistas internacionales. En 2022, según la misma dependencia, esa cifra se desplomó casi a la mitad: 1,5 millones. Como contraste, la Secretaría de Turismo de Bariloche nos cuenta que en 2019 recibió 730 mil turistas de los cuales el 18% eran extranjeros (131.400 viajeros). En 2022, el número de pasajeros internacionales recibidos llegó a 1.6 millones, de los cuales el 10% eran extranjeros (160.000) viajeros. De modo que, aunque el volumen de viajeros extranjeros, respecto de la proporción total se redujo, el número en términos plenos, creció. En tal sentido vale recordar que uno de los grandes cambios respecto de 2019, es por ejemplo la gran oferta de vuelos hacia/desde Brasil, de Aerolíneas Argentinas, directamente a los destinos del Interior (Bariloche, Córdoba, Mendoza, Salta, etcétera). Esto ha supuesto y explica porqué, la Ciudad de Buenos Aires tiene menos viajeros internacionales y el Interior más. También empieza a aclarar la cuestión: como puerta de entrada única, la Ciudad de Buenos Aires recibía la mayoría de los turistas que luego viajaban desde allí al Interior. Las conexiones directas, suponen que el viajero pueda embarcar en su hogar directamente hacia el destino de vacaciones.

Aerolíneas Argentinas y la bandera

En la foto de la participación de la bandera argentina en los vuelos regionales, Aerolíneas Argentinas lidera con un 32%, que más el 9% de Flybondi, supone que acapara el 41%. El segundo lugar es para Latam Airlines con un 22%.

En cuanto a vuelos de largo recorrido, la mayor participación le pertenece a Copa Airlines, con un 19% del total del segmento. American Airlines ocupa el segundo

puesto con un 17% y el podio se completa con AR que ocupa el tercer puesto con un 15%. Claramente, el market share se define también en función de la cantidad de oferta de vuelos, en cada caso. Tanto Copa como American son de las aerolíneas internacionales que más vuelos ofrecen en Argentina. Singularmente la panameña, además, llegando directamente al Interior con vuelos a Mendoza y Córdoba, entre otros, además de Buenos Aires.

Por otro lado, el Top 6 de rutas que vinculan Buenos Aires con diversas ciudades de la región como Santiago, San Pablo y Río; y el Top 5 de cantidad de pasajeros por rutas internacionales, también muestran lo mismo. Con lo cual resulta evidente la fuerte vinculación de la Argentina con sus países vecinos y la región.

Completando el Top Ten, aparecen otros destinos, más lejanos, pero igualmente demandados como Madrid o Miami.

Considerando además la Regionalización del Aeroparque, algunas de las rutas, de los primeros puestos del Top de Rutas Internacionales, por cantidad de vuelos y cantidad de pasajeros movilizados, se posiciona como la punta del par, justamente la aeroestación porteña.

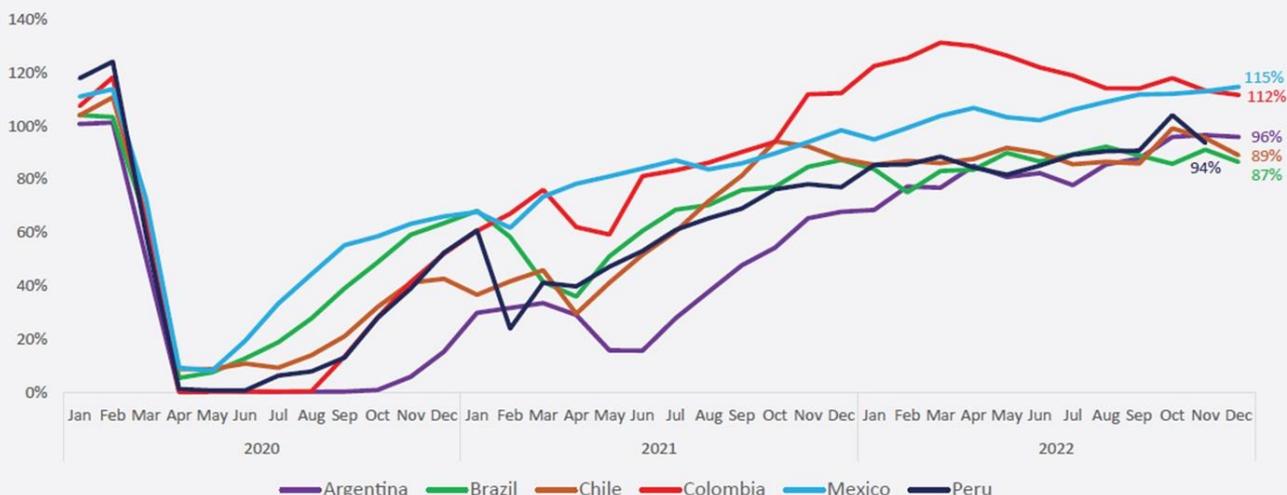
Otros datos económicos

Resulta ya evidente, que no se puede esperar una recuperación del mercado y la demanda, en un contexto económico adverso. Dicho en términos sencillos, ningún mercado aerocomercial puede ser exitoso, de modo aislado, si el comportamiento general de la Economía no es también positivo.

En tal sentido, la obvia nota negativa de 2022 tiene que ver con una inflación que llegó al 95% y que tuvo también su correlato inevitable en el incremento del precio promedio de los tickets aéreos.

Por otro lado, el PBI (Producto Bruto Interno) se expandió un 4%. La deuda pública que llegó a ser el 102,9% del PBI en 2020, se redujo al 76% en 2022. Y del mismo modo, la desocupación que llegó al 11,5% en 2020, cayó al 6,9%.

Estos buenos indicativos económicos no pudieron resolver el hecho de que un 36% de la población se mantiene bajo la línea de la pobreza y a su vez el 8,8% es considerado indigente. Es decir, Argentina volvió a demostrar que es un país rico y que genera riqueza, pero evidentemente es tremendamente desigual e injusto.



Chile y Brasil

Los vecinos que más gravitación tienen respecto de nuestro turismo receptivo, presentan panoramas completamente distintos.

“El movimiento de pasajeros en 2022 alcanzó el nivel más alto desde el inicio de la pandemia, consolidando la recuperación del sector”, indicó la ANAC brasileña en un comunicado. En el 2022, se movilizaron dentro de Brasil, 82,2 millones de pasajeros: un 31,4% más respecto al total de 2021, y 86,5% respecto a 2019.

Por otro lado, en vuelos internacionales se registraron 15,6 millones de pasajeros pagados, un salto del 226% con respecto a las cifras de 2021 y del 64,7% respecto a 2019.

La demanda interna en 2022, medida en ingresos por pasajeros-kilómetro transportados (RPK), tuvo una variación positiva de 28,3% respecto a la registrada en 2021. La oferta interna, medida en asiento-kilómetro disponible (ASK), tuvo un incremento de alrededor de 30% respecto al 2021.

Estas cifras de Brasil son singularmente relevantes para la Argentina, habida cuenta que nuestro vecino es el principal mercado emisor de viajeros hacia nuestra geografía. Por eso algunos aspectos puntuales gravitaron en el año aéreo argentino. Por ejemplo, Azul Linhas Aéreas no ha vuelto a volar al país, por decisión propia; y que recién para esta temporada de verano 2022/2023 (diciembre/enero, fundamentalmente), Gol Linhas Aéreas recuperó la totalidad de su oferta de vuelos hacia la Argentina.

De hecho, y según lo muestran los datos de la ETI (Encuesta de Turismo Internacional, del Indec), recién en el último trimestre de 2022, Brasil volvió a posicionarse, nuevamente, como el mayor mercado emisor de turistas hacia la Argentina, un posicionamiento tradicional que había abandonado en el resto del año.

En Chile, en cambio, y según las cifras de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) de Chile, se movilizaron por el país andino un total de 20,3 millones de pasajeros, 7 millones internacionales (+235,6% con relación a 2021) y 13,3 millones en el cabotaje (+46,3% respecto a 2021). La cantidad general supone un 81,6% más con relación a 2021.

Sin embargo, la comparación con 2019 no es positiva. El total de pasajeros de 2022 se mantuvo un 22% por debajo, los viajeros nacionales hicieron lo propio un 11% y los internacionales, 36,9%.

En definitiva, ninguno de los dos grandes vecinos de la Argentina, lograron cerrar la brecha en 2022. Es decir, los dos se quedaron “por debajo” de lo operado en 2019. Lo curioso es que representan dos esquemas diferentes. Desde el primer momento, Brasil no cerró nunca su transporte aéreo en plena pandemia, sino que redujo las operaciones a un esquema de emergencia acordado entre el gobierno y las aerolíneas. En cambio, Chile sí cerró su transporte aéreo e incluso llegó a cerrar férreamente sus fronteras durante más tiempo que sus vecinos, fue de hecho, de los últimos en reabrir sus cielos. Y, sin embargo, el resultado terminó siendo similar, el transporte aéreo de Brasil se mantuvo un 14% por debajo de 2019, mientras que Chile se mantuvo a 18%.

¿Qué se espera para este año?: Una mirada al 2023

Según ALTA, este año plantea una serie de desafíos para las aerolíneas de la región. Sin embargo, muchos de ellos no se diferencian de los que deben enfrentar las empresas del rubro en otras latitudes.

Uno de ellos, por ejemplo, el crecimiento de la inflación que ha incrementado el peso de los alimentos en la canasta de consumo (de hecho, representa ya el 25%), y por consiguiente ha mermado los presupuestos destinados a los viajes entre los consumidores.

“A nivel operativo afectan de manera importante la reducción en las expectativas de crecimiento económico global, altas tasas de inflación, devaluación de las monedas de la región frente al dólar, un altísimo costo del principal insumo para proveer el servicio del transporte aéreo que es el combustible, entre otros aspectos”, destacó José Ricardo Botelho, director Ejecutivo y CEO de ALTA.

Otra variable importante es el incremento del valor del combustible que pasó de acaparar entre un 25%-30% de la matriz general de costos de la industria, a 37% que llegó en 2022.

“El 2023 tiene sus propios retos. La potencial caída en la demanda de los servicios de transporte aéreo originada por una recesión económica, mezclada con los retos económicos para la operación, especialmente inflación, devaluación y altos costos, pueden ser barreras a la recuperación de esta industria que en el 2022 perdió US\$ 2 mil millones en Latinoamérica y el Caribe. 2023 es un año de retos, sí. Pero también de inmensas oportunidades. Tenemos por delante la ocasión oportuna para estrechar el trabajo articulado entre autoridades e industria en pro del pasajero y en pro de una industria que genera desarrollo”, concluyó el director Ejecutivo de ALTA.