

2013

Aeropuerto Internacional de Córdoba



Informe de Impacto Económico-Territorial



Departamento de Análisis
Económico-Territorial y Estadística,
Unidad de Planificación del Sistema
Aeroportuario.

AUTORIDADES

Presidenta de la Nación

Dra. Cristina Fernández de Kirchner

Ministro del Interior y Transporte

Cdr. Aníbal Florencio Randazzo

Secretario de Transporte

Dr. Alejandro Ramos

Presidente del Directorio del ORSNA

Dr. Gustavo Lipovich

Vicepresidenta del Directorio del ORSNA

Dra. Mariana Gagliardi

Equipo Técnico

Presidente del Directorio del ORSNA

Dr. Gustavo Lipovich

Coordinación General

Grisel Azcuy

Gerente de la Unidad de Planificación del Sistema Aeroportuario

Lic. Fernando Arias

Jefa del Departamento de Análisis Económico Territorial y Estadística

Lic. Leticia Dall'Ospedale

Equipo de Elaboración

Ezequiel Ponce, Ma. Pilar Ormsby, Lic. Pablo Manchinu y Mg. Exequiel Franchi

INDICE

1. Presentación	3
2. Información general del Aeropuerto Internacional de Córdoba	4
2.1. Características generales.	5
2.2. Localización y contexto provincial.	13
3. Análisis aerocomercial	16
3.1. Oferta de transporte aéreo.	16
3.2. Demanda de transporte aéreo.	21
4. Impacto económico-territorial	27
4.1. Beneficios económicos para los pasajeros.	29
4.2. Beneficios por el lado de la demanda (impacto directo, indirecto e inducido).	29
4.3. Beneficios por el lado de la oferta (productividad).	32
4.4. Turismo receptivo facilitado por el transporte aéreo.	34
4.5. Turismo emisoro posibilitado por el transporte aéreo.	36
4.6. Balanza del comercio exterior por vía aérea	37
4.7. Generación de empleo.	38

1. PRESENTACIÓN

El Informe de Impacto Económico-Territorial del Aeropuerto Internacional de Córdoba forma parte de una serie de trabajos desarrollados por el Departamento de Análisis Económico-Territorial y Estadística de la Unidad de Planificación del Sistema Aeroportuario del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.

El objetivo del mismo es realizar una caracterización y cuantificación del impacto económico que genera la actividad aeroportuaria y aerocomercial en la sociedad y el territorio en que se localizan. Los primeros informes publicados por este organismo correspondieron a los aeropuertos de Mendoza, Salta y Cataratas del Iguazú.

Estos informes son una herramienta de análisis fundamental tanto para la planificación estratégica aeroportuaria como para la toma de decisiones en materia de políticas de transporte en general y de transporte aéreo en particular, en vistas del desarrollo genuino local, regional y nacional.

2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CÓRDOBA

El Aeropuerto Internacional de Córdoba “Ing. Ambrosio Taravella” es uno de los 54 aeropuertos que integraban el Sistema Nacional de Aeropuertos en el año 2013.

Mapa N°1: Sistema Nacional de Aeropuertos. Año 2013.



Fuente: Elaboración propia ORSNA.

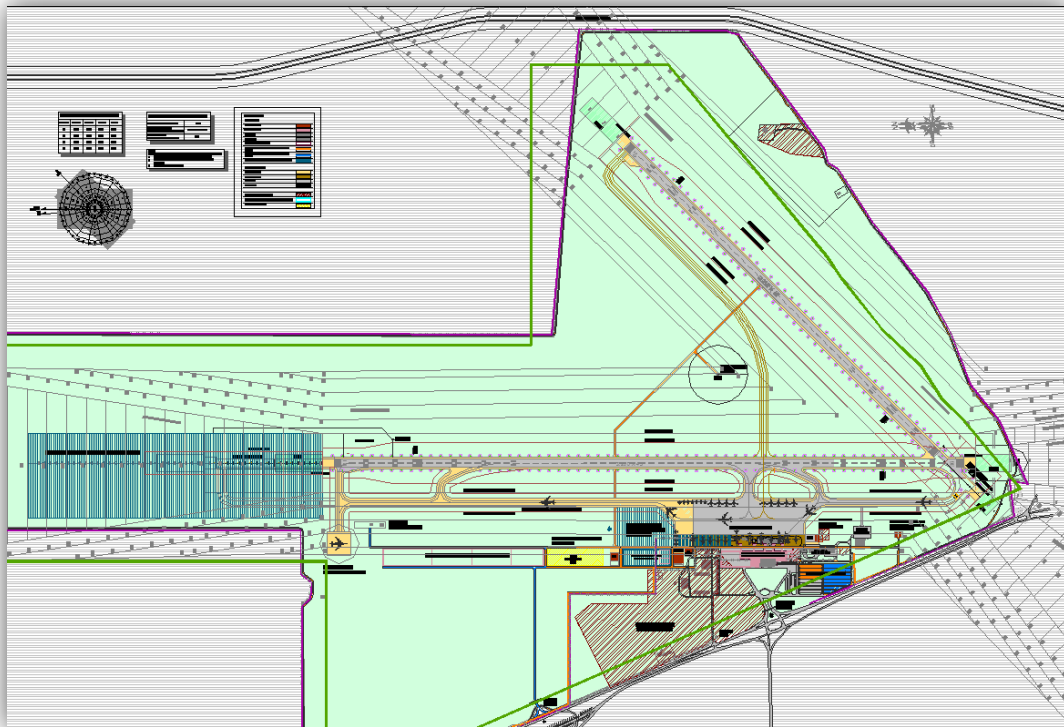
2.1 Características generales

Tabla N°1: Información técnica del Aeropuerto Internacional de Córdoba.

Nombre	Aeropuerto Internacional Ingeniero Ambrosio Taravella
Código OACI	SACO
Código FAA	CBA
Código IATA	COR
Localización	
Ciudad	Córdoba
Provincia	Córdoba
Dirección	Av. La Voz del Interior 8500 (Ruta E-53), Córdoba CP:X5008HMH
Teléfono informes	(0351) 475 - 0874 / 0886 / 0871
Web	www.aa2000.com.ar
Ubicación	Latitud -31.314669° Longitud -64.208361°
Distancia ciudad	9 km
Autoridades	
Coordinadora aeroportuaria	Cristina Salvia (ORSNA) csalvia@orsna.gob.ar
Organismo regulador	Oficina: en el sector de oficinas de planta baja sur. Se accede en forma directa desde el ingreso lateral por pérgola.
Jefe de aeropuerto	Sergio Adrián Ressa (ANAC)
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Administrador	Sr. Fernando Ordoñez (AA2000)
Otras características	
Habilitación	Internacional
Categoría	Primera
Región aérea	RANO (Noroeste)
Superficie total	992,4 hectáreas
Superficie concesionada	952,4 hectáreas
Superficie de aerostación	19.000 m ²
Clave de referencia	4E
Categoría Sanidad	3
Horario	0 a 24hs
Elevación	489 metros
Pistas	18/36 (3200 m x 45 m) Hormigón 05/23 (2200 m x 45 m) Asfalto
Plano de Uso del Suelo	Aprobado en 2010 por el ORSNA
Plan Maestro	Aprobado en 2015 por el ORSNA

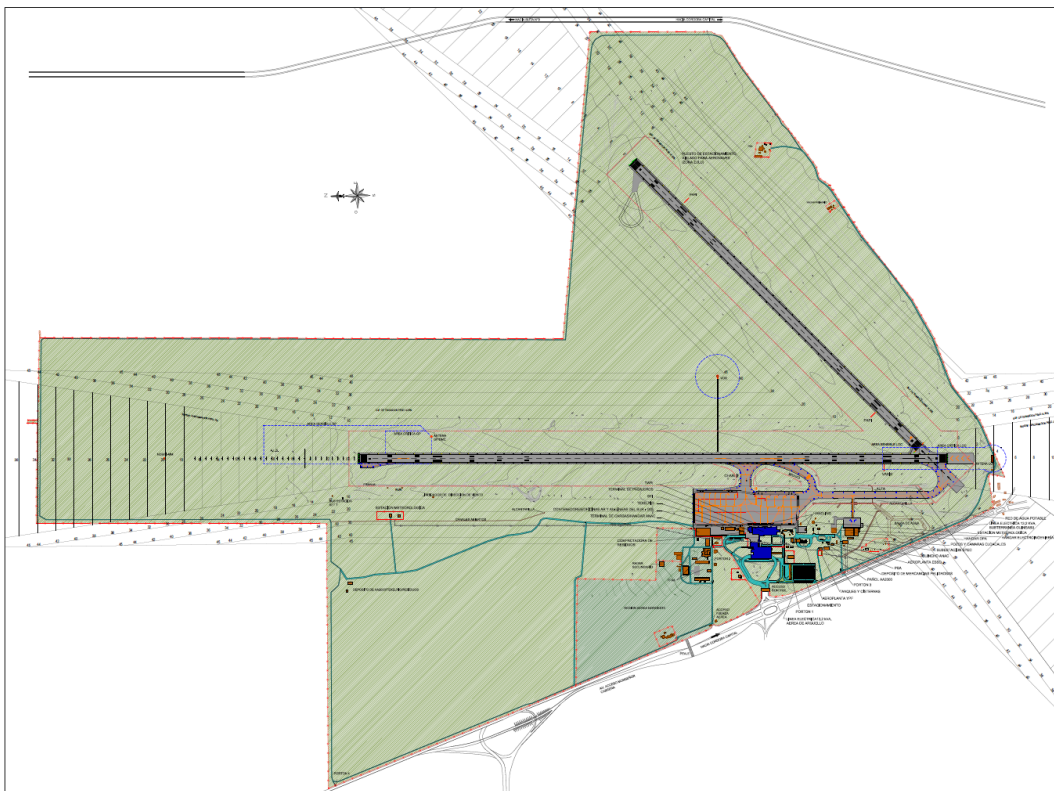
Fuente: Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.

Imagen N°1: Plano de Uso del Suelo del Aeropuerto Internacional de Córdoba aprobado por el ORSNA en 2010.



Fuente: ORSNA

Imagen N°2: Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de Córdoba aprobado por el ORSNA en 2015.



Fuente: ORSNA

El aeropuerto

El predio aeroportuario comprende 992,4 hectáreas de las cuales el 96% se encuentran concesionadas por el Estado Nacional a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. El límite del aeropuerto posee un perímetro de más de 16 kilómetros. Dentro del predio concesionado se encuentran zonas de uso militar que conjuntamente con la zona de la Región Aérea del Noroeste, cubren una superficie de aproximadamente 40 hectáreas del predio aeroportuario.

El Aeropuerto Internacional de Córdoba posee dos pistas, la 18/36 (3200 m x 45 m) y la 05/23 (2200 m x 45 m), cuatro pasarelas telescópicas y dos plataformas, la comercial de pasajeros y la propia de la Dirección General de Aeronáutica de la Provincia. También tiene un sector de cargas administrado por la empresa TCA.

Imagen N° 3: Predio del Aeropuerto Internacional de Córdoba y área concesionada.



Fuente: Elaboración propia en base a Plano de Uso del Suelo del Aeropuerto de Córdoba.

Terminal de pasajeros y carga

En la parte pública del aeropuerto se encuentra la terminal de pasajeros con más de 19.000 m² de superficie organizada en dos niveles. En esta terminal se concentran las operaciones de aviación comercial de cabotaje e internacional. El conjunto de edificios que componen el área terminal son: la terminal de pasajeros, la torre de control, un sector destinado a cargas, un hangar, la plataforma propia de la Dirección General de Aeronáutica de la Provincia de Córdoba.

Imagen N° 4: Sectores del Aeropuerto Internacional de Córdoba.



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Internacional de Córdoba.

Superficie libre de obstáculos

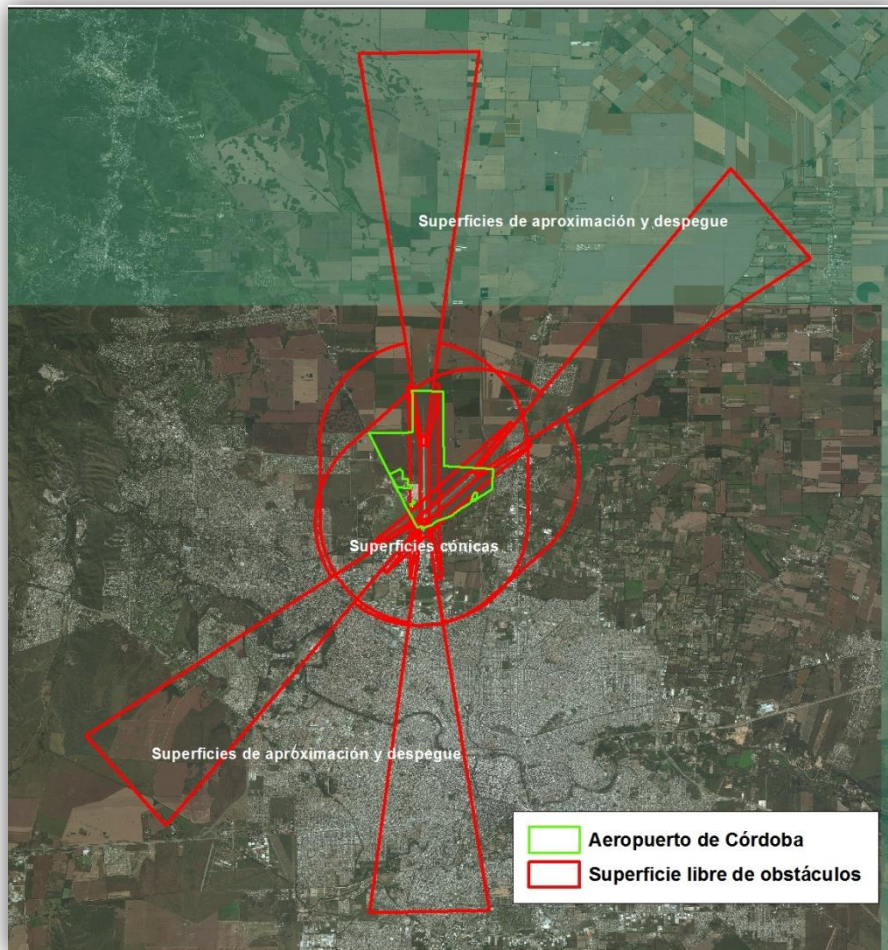
La superficie libre o limitadora de obstáculos se define en el Anexo 14 de la OACI como el espacio aéreo que debe mantenerse libre de obstáculos alrededor de los aeródromos para que puedan llevarse a cabo con seguridad las operaciones de aviones previstas y evitar que los aeródromos queden inutilizados por la multiplicidad de obstáculos en sus alrededores. Esto se logra mediante una serie de superficies limitadoras de obstáculos (denominadas superficie de aproximación, de despegue, superficie cónica, de transición, horizontal interna, etc.) que

marcan los límites hasta donde los objetos pueden proyectarse en el espacio aéreo¹. Su finalidad es reducir al mínimo los peligros que para las aeronaves representan dichos obstáculos, que pueden ser por ejemplo antenas, edificios o torres de alta tensión.

La extensión de estas superficies hace necesario que deban ser consideradas por los planificadores urbanos ya que su desconocimiento podría provocar limitaciones en la operación, limitaciones de capacidad de las infraestructuras aeroportuarias y problemas de seguridad operacional.

En la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)² del Aeropuerto Internacional de Córdoba se consignan obstáculos (antenas y árboles) bajo las superficies definidas como limitadoras de obstáculos para las cabeceras 36, 23 y 18 en la aproximación, así como un árbol en el área de circuito. A su vez, se puede observar la presencia de áreas urbanizadas bajo las superficies limitadoras de obstáculos. La orientación de ambas pistas provoca que la superficie de aproximación de la cabecera 05 y 36 se desarrollen en gran parte sobre la ciudad.

Imagen N° 5: Superficie libre obstáculos del Aeropuerto Internacional de Córdoba.



Fuente: Elaboración propia en base a AIP Córdoba.

¹Manual de Aeródromos de la República Argentina. www.anac.gov.ar

²www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/2/311/informacion-aeronautica/aip

Mancha de ruido

La contaminación acústica es un fenómeno inherente a cualquier área urbana y constituye un factor ambiental de singular impacto sobre la calidad de vida de sus habitantes. De todos los medios de transporte, la aviación es el que genera mayor cantidad de energía acústica, por ello en las localidades situadas en las inmediaciones de los aeropuertos las molestias que se ocasionan son realmente importantes.

La Publicación de Información Aeronáutica (AIP)³ correspondiente al Aeropuerto de Córdoba, en el punto 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS, indica que se aplicarán los procedimientos generales de atenuación de ruido establecidos en la Parte 2 – ENR 1.5. Procedimiento de espera, aproximación y salida.

El análisis de ruido realizado como parte del Plan Maestro de cada aeropuerto toma como referencia la normativa FAR, Parte 150 (AC 150/5020-1). Para su estimación se toma en cuenta una mezcla de tráfico de aeronaves de distinto tipo y se incluyen en el cálculo datos de peso de despegue, tipo de movimiento y pista utilizada, trayectorias de aproximación y despegue (rectas o curvas) así como la configuración de las pistas, el horario de funcionamiento, la temperatura, presión atmosférica y el viento. El análisis se realiza con las variables que producen las condiciones más desfavorables en el día pico del año, es decir el día de más movimientos de aeronaves.

El análisis del ruido realizado en el Plan Maestro del Aeropuerto de Córdoba muestra que las manchas de ruido de ambas pistas se desarrollan parcialmente sobre áreas urbanas, como puede observarse en las imágenes que siguen.

Imagen N° 6: Mancha de ruido pista 05.

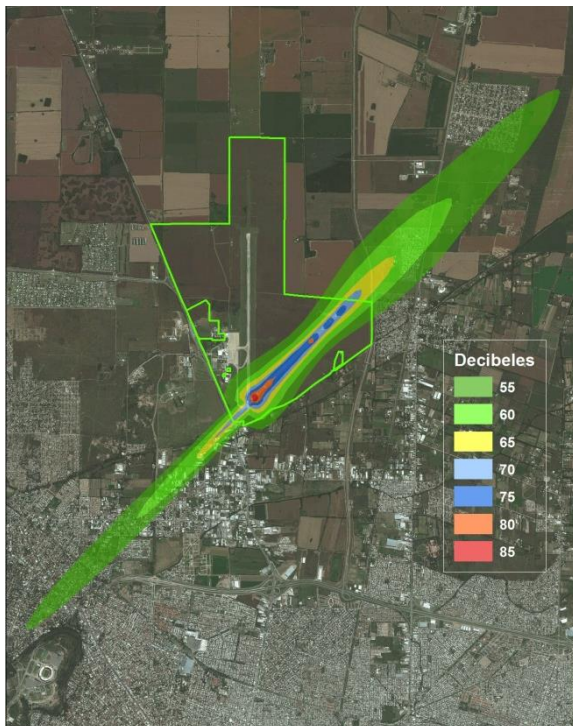


Imagen N° 7: Mancha de ruido pista 23.



Fuente: Análisis de ruido del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de Córdoba.

³ <http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/2/311/informacion-aeronautica/aip>

Imagen N° 8: Mancha de ruido pista 36.

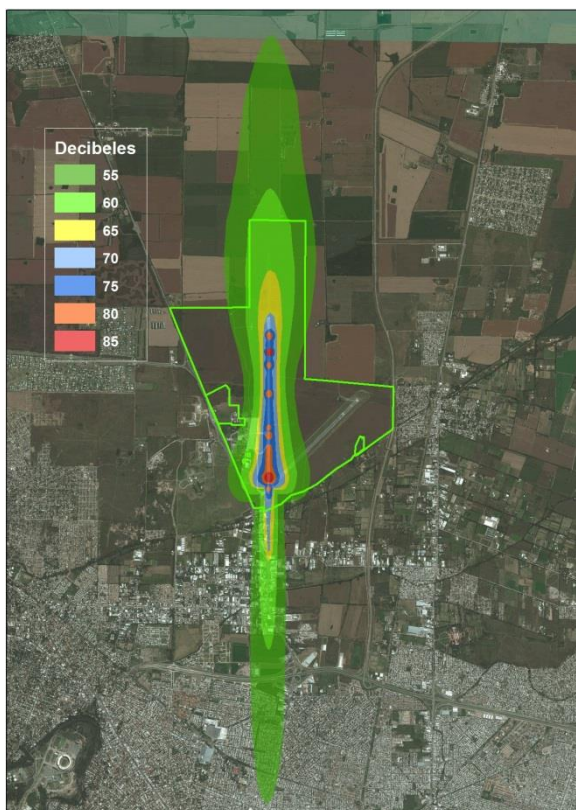
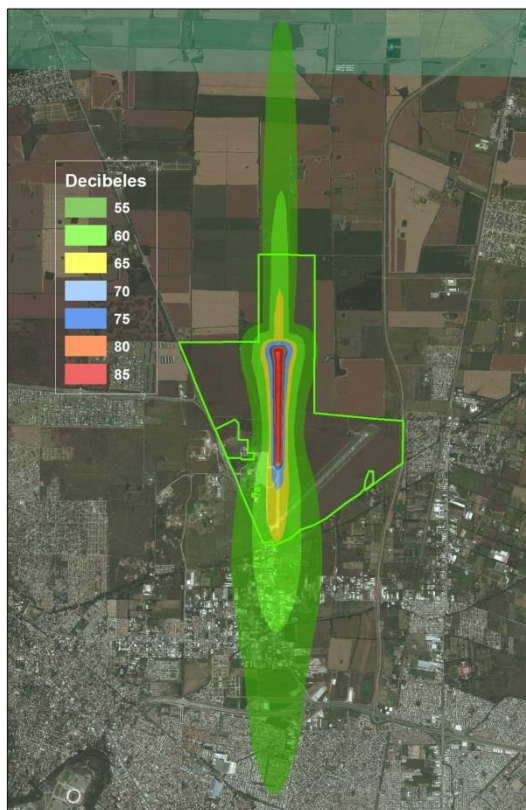


Imagen N° 9: Mancha de ruido pista 18.



Fuente: Análisis de ruido del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de Córdoba.

Imagen N° 10: Embarque de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Córdoba.



Fuente: ORSNA

2.2 Localización y contexto provincial

Abordar la relación entre transporte aéreo y territorio es fundamental para poder dimensionar los beneficios de económicos y sociales que la actividad aerocomercial y aeroportuaria generan en su área de influencia. El transporte aéreo es un factor modelador de las estructuras económicas metropolitanas y regionales, permite el desarrollo de actividades de alto valor agregado, estimula economías de escala e impacta en los patrones de crecimiento de las ciudades. A su vez, las particularidades del territorio en el cual se sitúa el aeropuerto influyen y condicionan la actividad aérea. Por esta razón es fundamental definir el área de influencia del aeropuerto, las características socio-demográficas de la población que allí reside y el perfil económico-productivo de la región.

El Aeropuerto Internacional de Córdoba se localiza al norte de la Ciudad de Córdoba, la cual forma parte de la segunda aglomeración urbana más importante del país⁴ con 1.454.536 habitantes (Censo 2010), representando el 42 % de la población de la Provincia y el 3% de la población nacional. Además de este, existe otro aeropuerto del Sistema Nacional en la Provincia de Córdoba en la ciudad de Río Cuarto.

La Ciudad de Córdoba está unida por rutas nacionales y autopistas con toda la red vial del país. Específicamente, el aeropuerto se encuentra próximo a la Ruta Nacional Nº 9 que lo une con la Ciudad de Rosario y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, junto con Córdoba las ciudades con mayor cantidad de habitantes del país. A su vez, la misma ruta hacia el norte conecta con Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy hasta Bolivia.

En cuanto a la red ferroviaria, la ciudad de Córdoba tiene el servicio de Ferrocarril⁵ Retiro-Córdoba del Ferrocarril Mitre, operado por SOFSE desde 2014.

El **área de influencia** es un espacio geográfico sobre el cual el aeropuerto ejerce un poder de atracción y define el universo de potenciales pasajeros que utilizarán la terminal. Estas áreas de influencia pueden solaparse entre sí y deben ser analizadas de forma relacional.

A nivel provincial y regional, el área de influencia del Aeropuerto Internacional de Córdoba como aeropuerto de **vuelos regulares**⁶ comprende los departamentos: Capital, Sobremonte, Tulumba, Río Seco, Cruz del Eje, Ischilín, San Justo, Totoral, Río Primero, Minas, Punilla, Colón, Pocho, Río Segundo, Santa María, San Alberto, Calamuchita, Tercero Arriba, Unión, General San Martín y Juárez Celman.

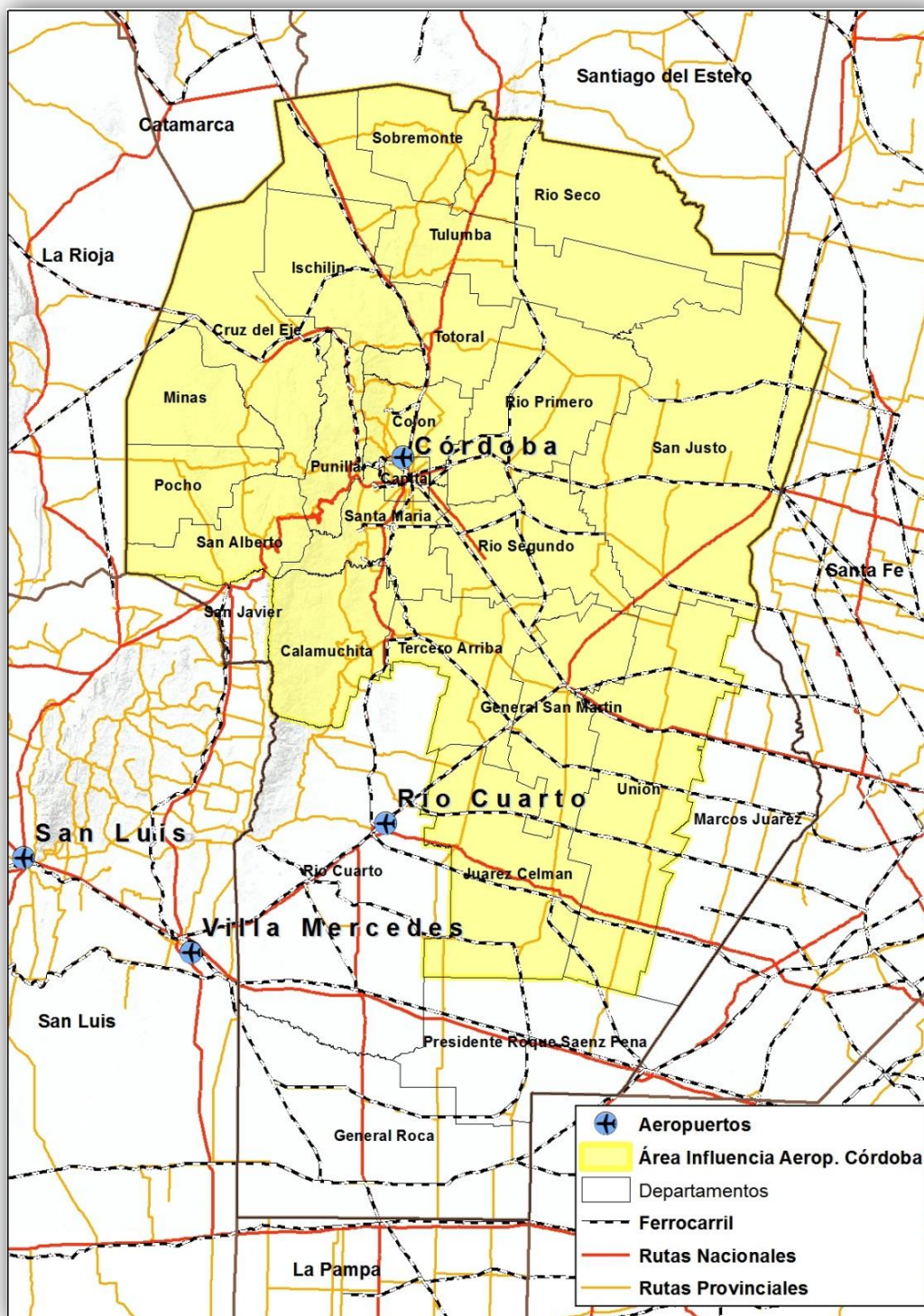
Para describir un aeropuerto no basta sólo con tener información del espacio que ocupa, sus vuelos y usos, también es importante conocer la realidad socio-demográfica de la población de su área de influencia. Según datos del último Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas, la Provincia de Córdoba alcanzó en 2010 una población de 3.308.876 personas. Los departamentos pertenecientes al área de influencia del aeropuerto (ver mapa N°2) concentran algo más del 85,6% de la población total de la provincia de Córdoba, con 2.832.831 habitantes, en un 70% de su territorio.

⁴ El aglomerado se compone del departamento Capital y parte del departamento de Colón.

⁵ El 1/10/14 el Estado Nacional pasó a operar este servicio a través de SOFSE, desplazando a Ferrocarril.

⁶ Comprende las áreas de influencia de los 39 aeropuertos que tuvieron en 2013 vuelos regulares.

Mapa N°2: Localización del Aeropuerto Internacional de Córdoba y su área de influencia en el contexto provincial.

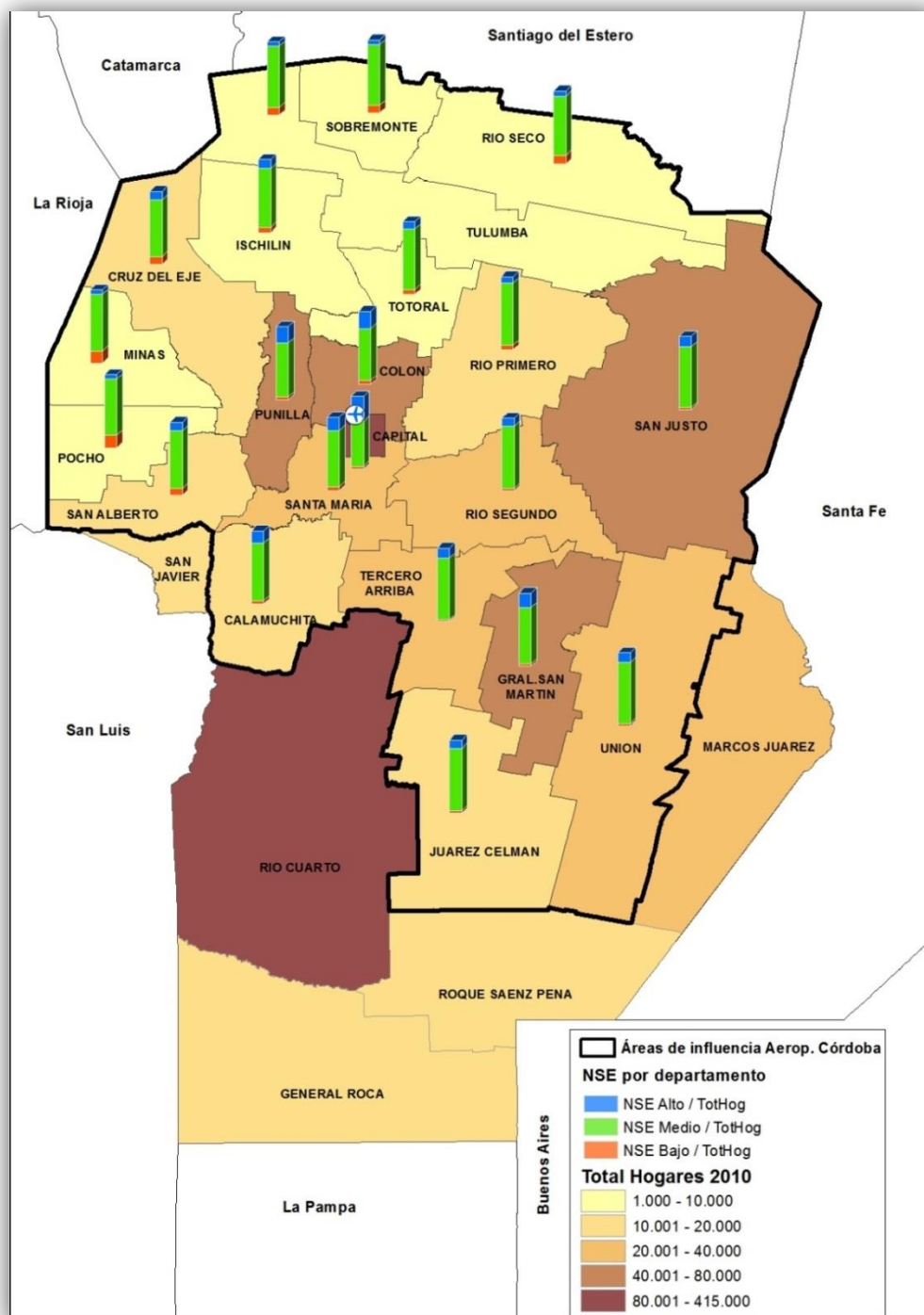


Fuente: Elaboración propia.

Clasificando los hogares de éste área según variables como: nivel socioeconómico, máximo nivel de estudios alcanzado por el jefe de hogar, si lo ha concluido, condición de actividad económica, presencia o no de hacinamiento en el hogar y necesidades básicas insatisfechas (NBI) se determinó que el nivel socioeconómico (NSE) predominante de los

hogares del área de influencia del aeropuerto es el medio en todos los departamentos. El departamento Capital se destaca por ser el de mayor concentración de NSE alto, alcanzando un 66% del total. El NSE medio va entre 62% y 86% en todos los departamentos y el nivel bajo oscila entre un 2% y 17%.

Mapa N°3: Nivel socioeconómico de la población del área de influencia del Aeropuerto Internacional de Córdoba. Año 2010.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo 2010.

Tabla N°2: Nivel socio-económico de los hogares del área de influencia del Aeropuerto Internacional de Córdoba. Año 2010.

Nivel socio-económico	Hogares	Porcentaje
Alto	217.902	25%
Medio	621.826	71%
Bajo	35.105	4%
Total	874.833	100%

Fuente: Elaboración propia en base al Censo 2010.

Imagen N° 11: Terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Córdoba.



Fuente: ORSNA.

3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL

3.1 Oferta de transporte aéreo

La oferta aerocomercial del Aeropuerto Internacional de Córdoba en 2013 conectaba a la ciudad de forma directa en materia de vuelos nacionales, con Buenos Aires (Aeroparque y Ezeiza), Salta-Iguazú, Rosario, San Salvador de Jujuy, Resistencia y Mendoza-Neuquén-Comodoro Rivadavia. En materia de vuelos internacionales estaba conectado con Lima, Panamá, Santiago de Chile y San Pablo. Semanalmente⁷ el aeropuerto contó con un total de 333 frecuencias comerciales (ida y vuelta). De ellas, el 58,55% iban desde y hacia Buenos Aires (el 93,85% con Aeroparque y el 6,15% con Ezeiza) seguido por Santiago de Chile con 8,40 %. En tercer lugar, se encontraba el Aeropuerto de Mendoza con 7,80% de las frecuencias seguido del Aeropuerto de Rosario con el 6,60%. Los destinos que se operaron con 2 frecuencias diarias (ida y vuelta) fueron: San Pablo, Panamá y Lima, todos ellos ocuparon 12,61% del total de frecuencias.

El grupo estatal Aerolíneas Argentinas es el que brindó la mayor cantidad de operaciones llevadas a cabo en el aeropuerto con más de 130 frecuencias semanales (ida y vuelta) a cinco aeropuertos: Aeroparque, Ezeiza, Mendoza, Salta y San Salvador de Jujuy. El enlace hacia la ciudad de Mendoza estaba incorporado dentro del corredor petrolero, operando escalas en las ciudades de Neuquén y Comodoro Rivadavia, la otra ruta que tenía escalas comerciales era la que enlazaba con Salta, cuya continuación era hacia la ciudad de Puerto Iguazú.

Del total de servicios ofrecidos en el aeropuerto, la ruta que enlazó a la ciudad de Córdoba con el Aeroparque Metropolitano fue la de mayor importancia con el 33,03% frecuencias semanales. Por otro lado, Lan Argentina operó el 23,42% de las frecuencias sólo a Buenos Aires (Aeroparque) en ambas direcciones. Mientras que la empresa SOL ofreció vuelos a dos destinos en forma directa (Rosario y Mendoza) concentrando el 10,21% de las frecuencias. Lan Airlines operó el 8,44% a través de sus enlaces hacia y desde Santiago de Chile. Por último, con un mercado menor, se encontraron las aerolíneas que operaban 1 frecuencia diaria (ida y vuelta) o menos: LAN Perú (Lima), GOL (San Pablo), Copa Airlines (Panamá) -todas aerolíneas extranjeras- y AeroChaco con 4 frecuencias hacia y desde la ciudad de Resistencia.

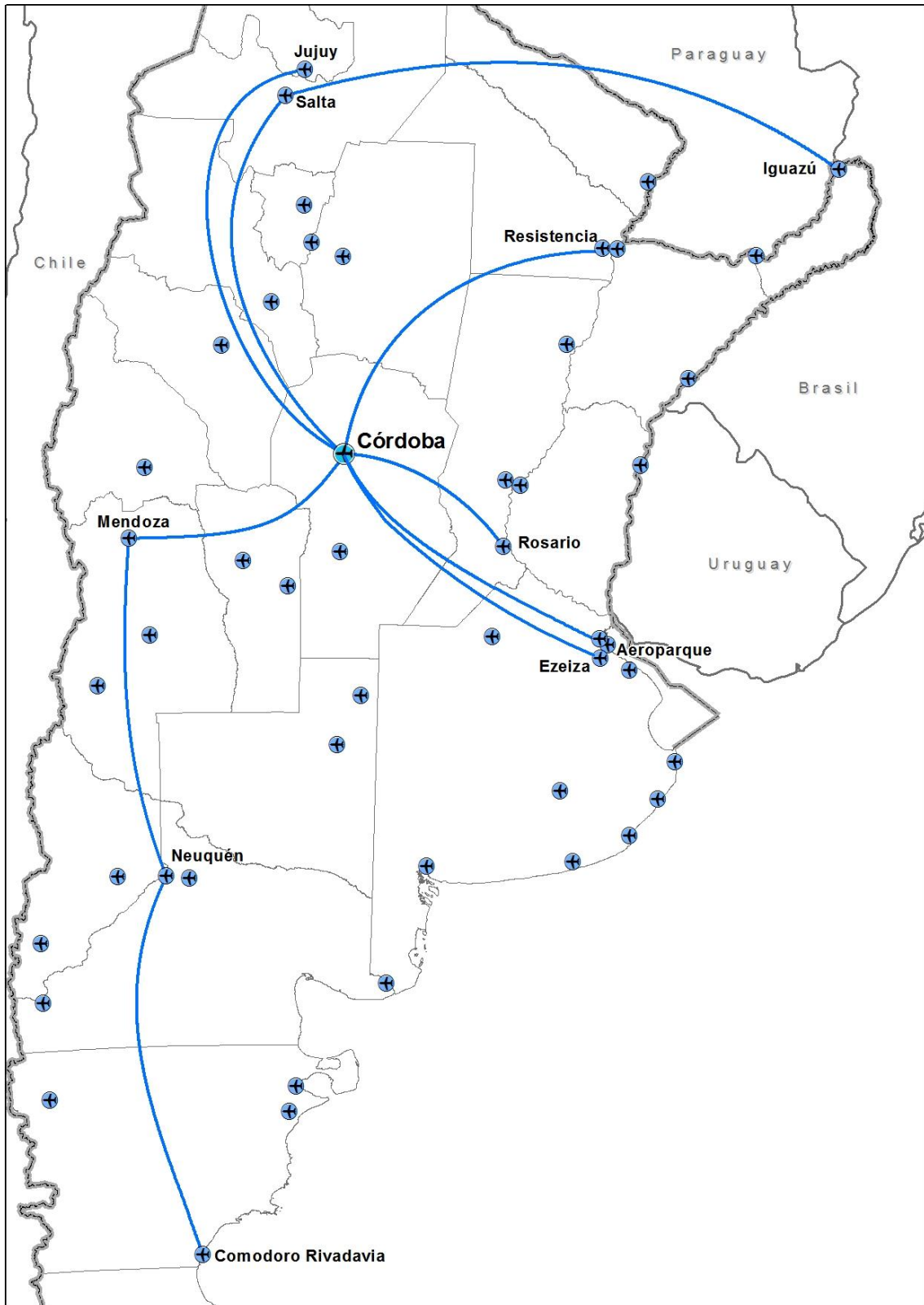
Imagen N° 12: Sector de check-in del Aeropuerto Internacional de Córdoba.



Fuente: ORSNA

⁷ Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2013.

Mapa N°4: Mapa de rutas de cabotaje del Aeropuerto Internacional de Córdoba. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.

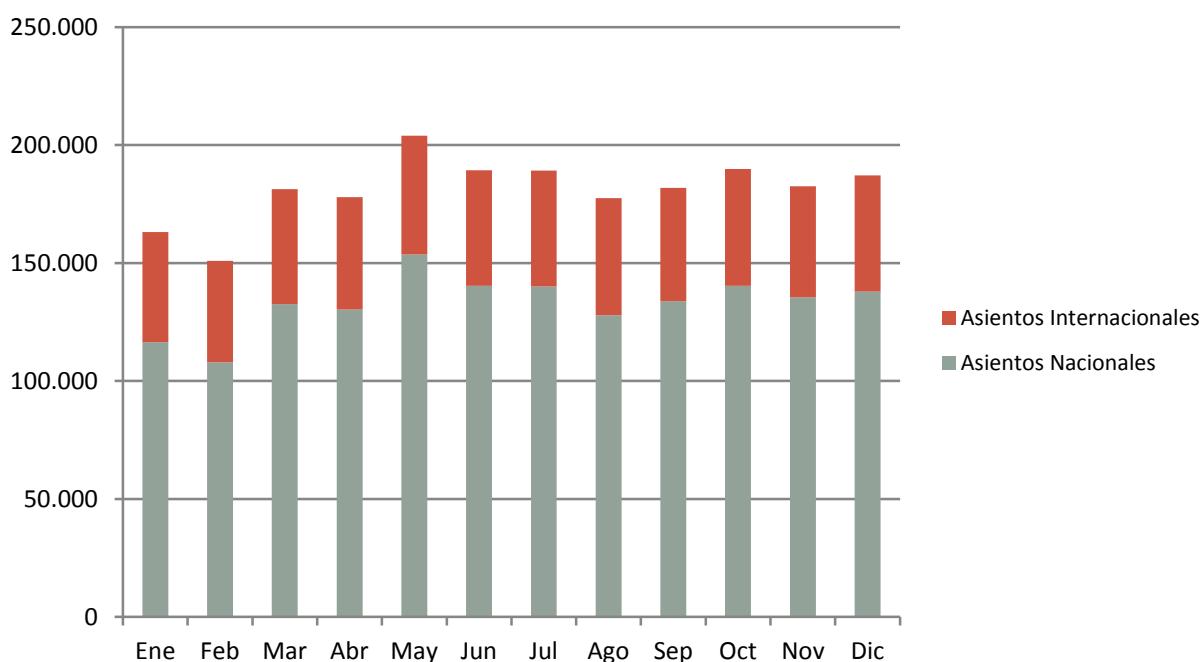
Mapa N°5: Mapa de rutas internacionales del Aeropuerto Internacional de Córdoba. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.

La oferta aerocomercial anual medida en asientos nos indica que en 2013 se llevaron a cabo mayormente operaciones regulares nacionales e internacionales a diferentes destinos del país y América. La oferta se mantuvo en el rango de 150.000 a 200.000 asientos mensuales alcanzando su pico máximo en el mes de mayo, con un promedio de 181.191 asientos mensuales. En materia de asientos nacionales, el promedio mensual fue de 133.023 con un rango que varió entre los 100.000 y los 150.000 asientos, solo superado en el mes de mayo con 153.562 asientos. En relación a la oferta internacional, la misma fue menor con un promedio mensual de 48.168 asientos dentro de un rango entre 40.000 a 50.000 asientos, mostrando una variación menor a la oferta nacional. El mes de mayo fue el de mayor oferta con 50.334 asientos mensuales.

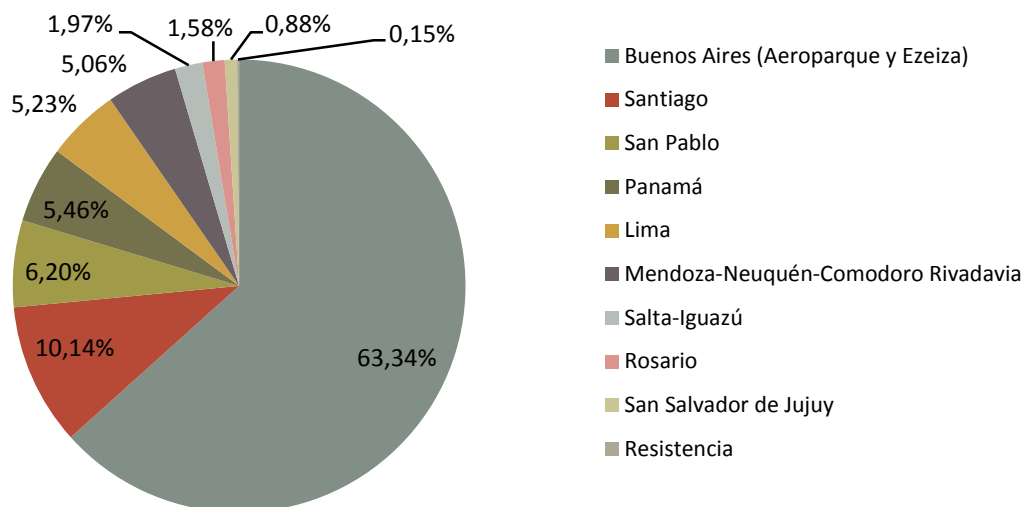
Gráfico N°1: Oferta aerocomercial de asientos del Aeropuerto Internacional de Córdoba por tipo de vuelo. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.

Cuantificando la oferta anual de asientos por destino, la ruta a Buenos Aires (Aeroparque y Ezeiza) aglutina la mayor cantidad de oferta origen/destino del Aeropuerto de Córdoba con el 63,34% del total ofrecido, ambos *hubs* de Aerolíneas Argentinas. Luego se ubicó el enlace hacia Santiago de Chile con el 10,14% de la oferta anual. Los enlaces con un promedio de 1 frecuencia diaria (ida y vuelta) hacia las ciudades de San Pablo, Lima, Panamá todas ellas *hubs* operacionales de diferentes líneas aéreas, rondaron una oferta anual de entre 5% y 6% del total de asientos ofertados cada una.

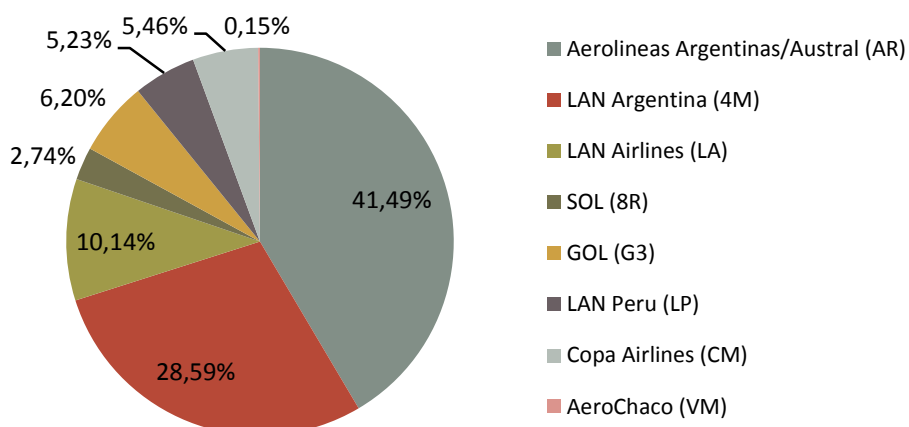
Gráfico N°2: Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.

En relación a la oferta aerocomercial servida por las diferentes aerolíneas, se observa que el grupo Aerolíneas Argentinas fue el principal, seguido por Lan Argentina y LAN Airlines. Estas tres empresas acumularon el 80% de los asientos ofrecidos para el mercado cordobés en vuelos regulares. Sin embargo, Aerolíneas Argentinas presentó una mayor distribución de destinos, conectando a Córdoba con los aeropuertos de Buenos Aires (Aeroparque y Ezeiza), Salta (vuelo con continuación hacia Iguazú), San Salvador de Jujuy y Mendoza (una frecuencia con continuación hacia Neuquén y Comodoro Rivadavia). Mientras que la empresa LAN Argentina concentró totalmente su oferta aerocomercial hacia Buenos Aires (Aeroparque). Las otras aerolíneas que conectaron a Córdoba fueron las extranjeras Lan Airlines, LAN Perú, Copa Airlines y GOL con sus respectivas bases de operaciones, Santiago de Chile, Lima, Panamá y San Pablo. Con una oferta menor se encontraban las líneas aéreas SOL y AeroChaco, ambas acumulaban el 3% de la oferta anual del Aeropuerto Internacional de Córdoba conectando con Mendoza y Rosario la primera, y Resistencia la segunda.

Gráfico N°3: Oferta anual medida en asientos por aerolínea. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.



2013

AEROPUERTO DE CÓRDOBA

1.572.429

Pasajeros

3.094

Toneladas de carga aérea

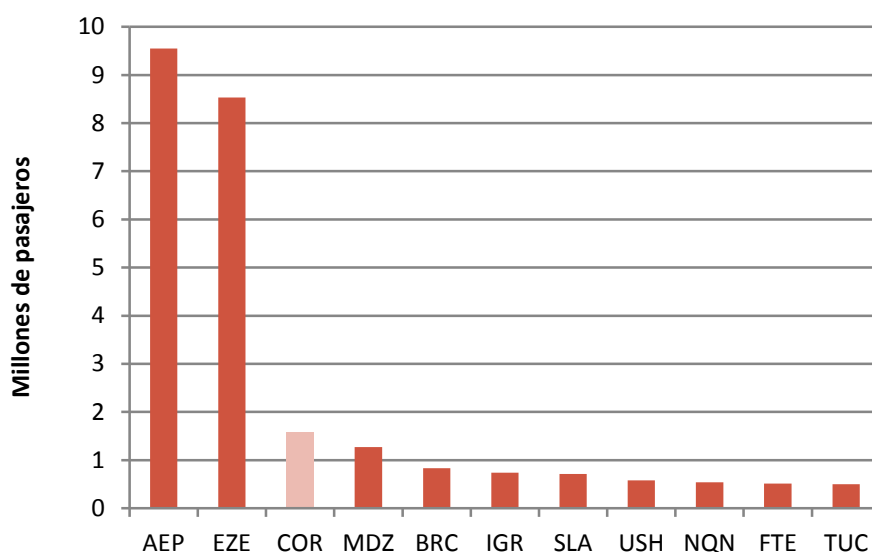
19.642

Movimientos de aeronaves

3.2. Demanda de transporte aéreo

El Aeropuerto Internacional de Córdoba registró en el año 2013 un movimiento total de 1.572.429 pasajeros y se ubicó tercero entre las terminales nacionales aeroportuarias pertenecientes al Sistema Nacional de Aeropuertos con más pasajeros. A su vez, en el mismo año se transportaron un total de 3.094 toneladas de carga y se realizaron 19.642 movimientos de aeronaves.

Gráfico N°4: Aeropuertos del Sistema Nacional con más de 500.000 pasajeros anuales. Año 2013

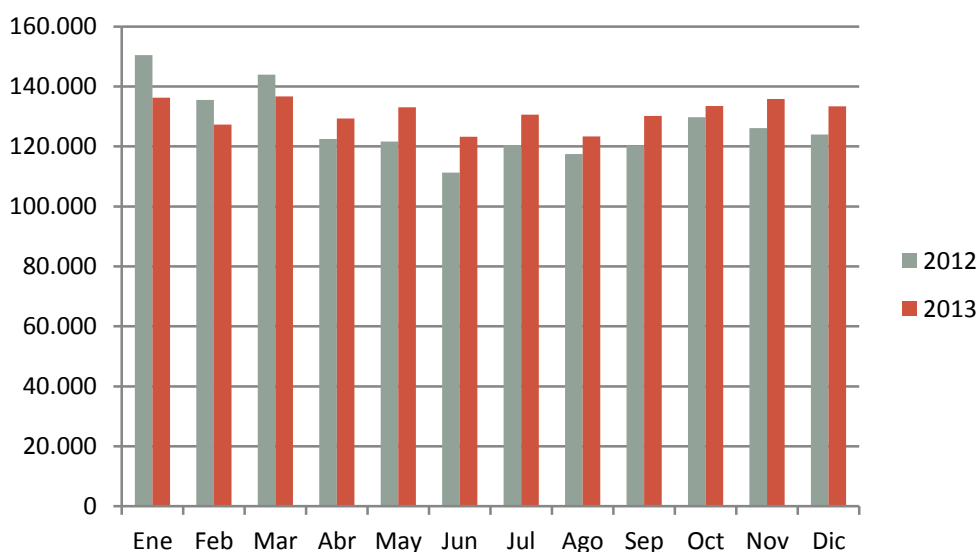


Fuente: Elaboración propia en base a AA2000, London Supply y Aeropuertos de Neuquén S.A.

Tráfico aéreo de pasajeros

Durante 2013, en el Aeropuerto Internacional de Córdoba, se registró un movimiento de 1.059.198 pasajeros de cabotaje, 499.989 internacionales y 13.242 en tránsito entendiendo a éstos como aquellos que hicieron escala en el aeropuerto sin efectuar ningún transbordo-. La variación en relación al año 2012 fue de 7,13% en relación a los pasajeros nacionales y en materia de pasajeros internacionales presencié un decrecimiento de 4,55%. En total la variación correspondió a un aumento del 3,23% entre 2012 y 2013.

Gráfico N°5: Evolución mensual de pasajeros 2012-2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

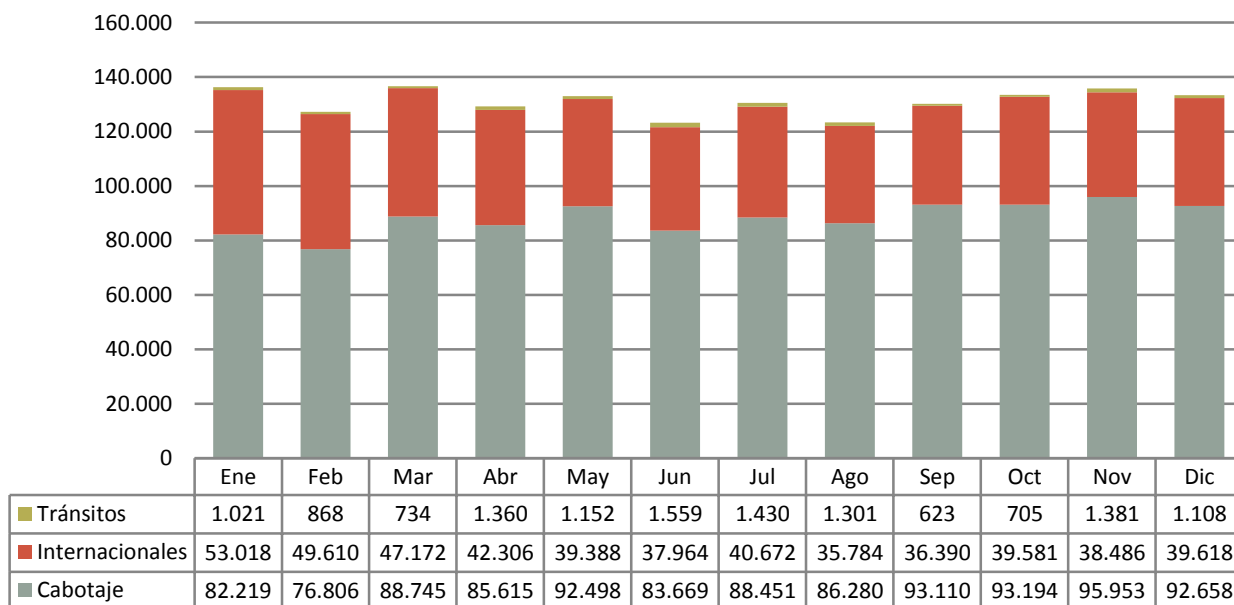
La demanda anual de pasajeros del año 2013 presentó un promedio mensual de 131.036 pasajeros cuyas variaciones se presentaron en un rango que fue desde los 120.000 a los 140.000 pasajeros mensuales. En materia de pasajeros nacionales, los mismos presentaron un promedio mensual de 88.267 pasajeros cuyos valores se movieron en un rango entre 80.000 y 100.000 pasajeros, exceptuando el mes de febrero cuyo movimiento fue de 76.806. En relación al tráfico internacional, se observa que los meses de enero, febrero y marzo presentan un movimiento levemente mayor al resto del año, debido en parte a los vuelos charters que se operan cada año en la época estival desde el Aeropuerto Internacional Córdoba. El resto de los meses el movimiento se mantuvo en el rango de los 35.000 a los 43.000 pasajeros, conformando un promedio mensual de 41.666. Los pasajeros en tránsito contabilizados corresponden a los pasajeros de vuelos que hacen una escala comercial sin transbordo. La mayoría de ellos pertenecen a los denominados "corredores federales" operados por el grupo Aerolíneas Argentinas y a la ruta operada por la compañía SOL uniendo a Córdoba con Rosario, Mendoza, Neuquén y Comodoro Rivadavia.

Imagen N°13: Pasarela telescópica.
Aeropuerto de Córdoba



Fuente: ORSNA

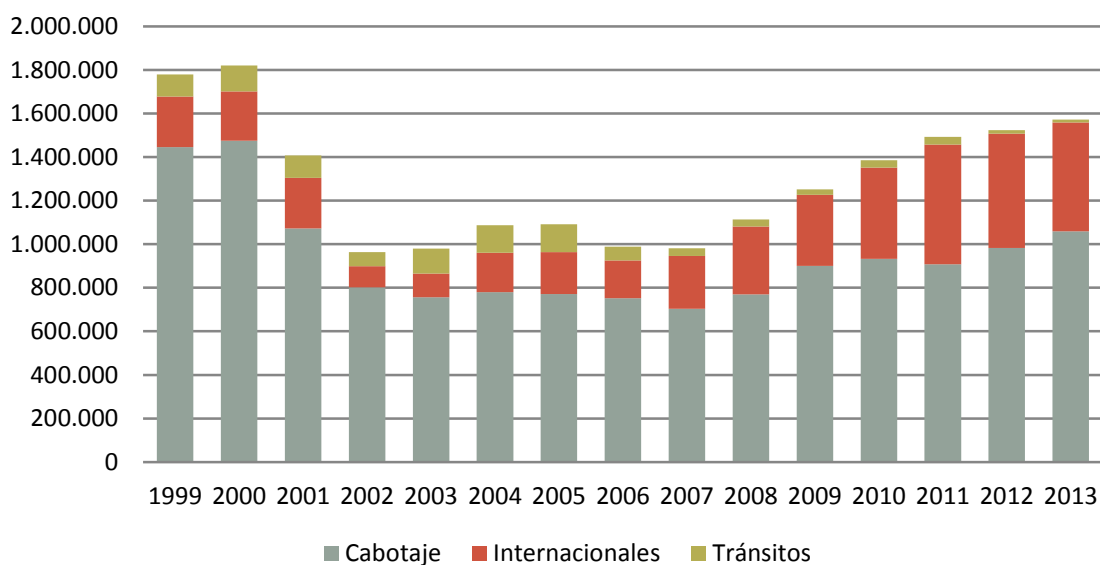
Gráfico N°6: Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000

Según datos del Sistema Integral de Aviación Civil provisto por la ANAC, la ruta de mayor demanda desde y hacia el Aeropuerto de Córdoba correspondió al enlace con Buenos Aires con el 61,47% del total de pasajeros (el 93,82% con origen/destino en Aeroparque y el 6,28% en Ezeiza). Le siguen en importancia las rutas a Santiago de Chile (12,24%), Lima (6,86%), Panamá (6,66%) y San Pablo (5,58%) todas ellas enlaces internacionales, luego se encuentran las rutas nacionales hacia y desde Mendoza (5,13%), Salta (2,3%) y San Salvador de Jujuy (0,95%).

Gráfico N°7: Evolución anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Córdoba 1999-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

La tasa de crecimiento interanual promedio para el período 2003-2013 fue de 5,08%, permitiendo que durante estos 10 años el volumen total de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Córdoba crezca en un 60,51%. Específicamente, la tasa de crecimiento interanual promedio para pasajeros nacionales es de 3,65% con un crecimiento total entre 2003 y 2013 de un 40,15%, y para pasajeros internacionales 18,61% correspondió al crecimiento promedio y 459% fue el crecimiento para el período 2003-2013.

Imagen N°14: Aeropuerto de Córdoba



Fuente: ORSNA

Se observan grandes cambios en la evolución del movimiento anual de pasajeros del aeropuerto producto de la crisis aerocomercial atravesada desde la aplicación la liberalización experimentada en el mercado aerocomercial durante la década del 90. En esos años, el intenso uso del Aeroparque Metropolitano trajo como consecuencia la instalación de la base de operaciones de la línea aérea Southern Winds en el Aeropuerto Internacional Córdoba donde concentraba para una semana de temporada baja del año 2000 más de 14.000 asientos enlazando a la misma con 12 destinos nacionales (GATA 2000). Sin embargo, cuando el modelo de liberalización entró en crisis en la década del 2000, decreció el uso del Aeroparque permitiendo la mudanza de la base principal de operaciones de Southern Winds a Buenos Aires. Esta fue, en parte, la causante de la reducción importante del movimiento de pasajeros que evidenció Córdoba durante los primeros años de esa década.

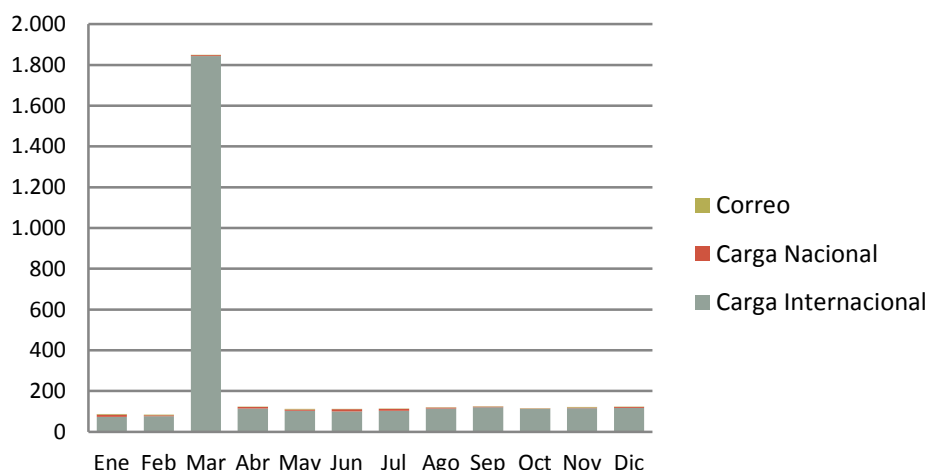
Si se lleva a cabo un análisis desagregado de los diferentes tipos de pasajeros que transitaron por la terminal cordobesa en los últimos 14 años, pueden observarse variaciones en relación a la evolución de cada grupo. Por un lado, se observa claramente una tendencia ascendente para el movimiento total de pasajeros, variación que es correlativa al movimiento de pasajeros nacionales e internacionales. En materia de movimiento anual de pasajeros en tránsito, los mismos presentan una tendencia descendente, esto debido en parte a la quiebra de la aerolínea Southern Winds en el año 2005.

Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Córdoba en 2013 fue 3.094 de toneladas, un 94,1% más que en el año 2012. De este total, el 97% correspondió a la carga internacional y el 3% restante se dividió entre carga nacional y correo.

Se observa claramente que el mes de marzo fue el período con mayor movimiento de carga del año, esto se debió al denominado “operativo semillas”, operado con aviones cargueros puros cuyo destino final fue el Aeropuerto Internacional de Miami.

Gráfico N°8: Evolución mensual del tráfico de cargas (tm³). Año 2013

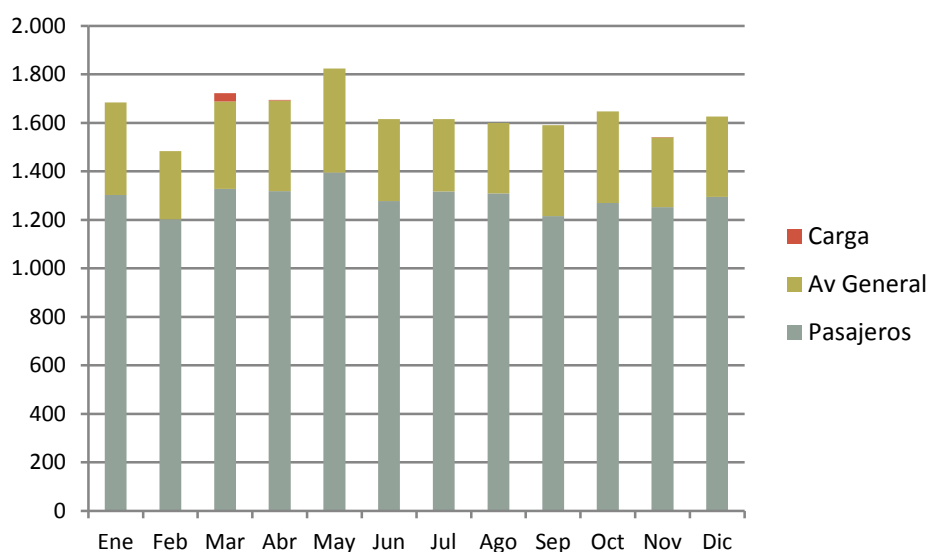


Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000

Movimientos de aeronaves

El año 2013 cerró con un total 19.642 movimientos, entre aterrizajes y despegues, en el Aeropuerto de Córdoba, lo que representó un promedio diario de 54 operaciones diarias. Se observa que las mismas se mantuvieron en un rango que va desde los 1.400 a los 1.800 movimientos mensuales, salvo el mes de mayo que representó el de mayor movimiento con 1.824 operaciones. En promedio los vuelos regulares tuvieron 1.290 movimientos por mes y la aviación general un promedio mensual de movimientos de 344 operaciones, siendo este número relativamente constante variando en un rango de 250 a 450 movimientos para los diferentes meses del año.

Gráfico N°9: Evolución mensual del movimiento de aeronaves. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000

Los aeropuertos son grandes establecimientos urbanos que de acuerdo a su infraestructura operativa, la cualidad de su oferta aerocomercial y la interacción con su área de influencia pueden representar importantes retornos y beneficios económicos que influyen en el rendimiento económico local y regional.

\$4.077 M

IMPACTO ECONÓMICO-TERRITORIAL POSITIVO Aeropuerto Internacional de Córdoba

Impacto económico-territorial del Aeropuerto de Córdoba	Valor (\$ pesos)
Beneficios económicos para los pasajeros (excedente del consumidor)	\$530.010.443
Beneficios por el lado de la demanda para el PBI derivados del transporte aéreo (impacto directo, indirecto e inducido)	\$409.102.193
Beneficios por el lado de la oferta (productividad)	\$1.149.723.602
Beneficios por el lado de la oferta (turismo receptivo)	\$1.764.650.987
Ganancias por exportaciones (carga aérea)	\$224.137.672
IMPACTO ECONÓMICO POSITIVO	\$ 4.077.624.897
Efectos negativos por el lado de la oferta (turismo emisor)	\$1.670.936.943
Efectos negativos de las importaciones (carga aérea)	\$344.529.808
IMPACTO ECONÓMICO NEGATIVO	\$ 2.015.466.751
SALDO DE IMPACTOS	\$ 2.062.158.146

4. IMPACTO ECONÓMICO-TERRITORIAL

El transporte aéreo es un importante componente de la economía e incide en el desarrollo y el bienestar de las poblaciones. La provisión de servicios aerocomerciales y de infraestructura aeroportuaria son elementos esenciales de cohesión territorial que pueden generar oportunidades económico-sociales que afecten positivamente a toda la economía de una determinada región o, inversamente, que puedan ser consideradas como “parásitos urbanos” que intensifiquen las desigualdades socio-económicas existentes entre regiones, según Brian Graham, en función de sus características cualitativas.

Según IATA (2008)⁸ “el transporte aéreo no sólo contribuye directamente al PBI del país al generar salarios, utilidades y pago de impuestos, sino que también brinda apoyo a la creación de puestos de trabajo y de valor agregado en el sentido más amplio de la economía a través de su cadena de suministros”.

La actividad aeroportuaria y aerocomercial no sólo brindan servicios a otras industrias y actividades, sino que generan importantes beneficios económicos para las sociedades y las regiones que conecta.

Existen distintas formas de mensurar este impacto. Organismos internacionales y equipos académicos han homogeneizado una metodología con el fin de comparar distintos casos a nivel mundial. El Airports Council International (ACI), IATA junto a Oxford Economics y ATAG -con mayor o menor detalle- anualmente presentan informes sobre los beneficios económicos de la actividad aerocomercial y aeroportuaria en las distintas regiones del mundo. De manera general estos estudios definen cuatro tipos de impactos: directo, indirecto, inducido y catalítico poniendo en foco los empleos, los ingresos/valor agregado, las ganancias y la recaudación impositiva generados por el transporte aéreo y actividades afines.

Específicamente los estudios de IATA definen diferentes beneficios que involucran tanto la actividad aerocomercial como la aeroportuaria y su cadena de suministros. Por una parte, miden los beneficios para los pasajeros. Por otra parte, miden los beneficios por el lado de la oferta -vinculados a la productividad- y los beneficios por la demanda enlazados directamente con los impactos directos, indirectos e inducidos producidos por la actividad aeroportuaria y aerocomercial. Además, contabiliza las ganancias generadas por exportaciones, los impuestos, el empleo generado y el turismo.

A diferencia de IATA, la ACI-Europe propone agrupar a la actividad turística, al comercio internacional de carga aérea, a los beneficios por el lado de la oferta -productividad- y a las inversiones⁹ en otro impacto denominado como *catalítico*.

En este informe se utilizará la metodología IATA para el análisis del Aeropuerto Internacional Ing. A. Taravella sin perder de vista esta última clasificación.

⁸ IATA (2008) Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina. www.iata/economics

⁹ ACI-Europe (2015) Economic Impact of European Airports. A Critical Catalyst to Economic Growth. InterVISTAS. Disponible online.

4.1 Beneficios económicos para los pasajeros

Según IATA (2008), muchos de los pasajeros valorizan su viaje más por el placer de la visita turística o del valor del negocio logrado a través del viaje que por el costo del pasaje. Dicha valorización es denominada excedente del consumidor, el valor recibido por el pasajero por encima del costo del pasaje. Para cuantificar este valor IATA toma en cuenta la cantidad de pasajeros en función de la tarifa promedio de viaje del año bajo análisis teniendo en cuenta que la elasticidad de la demanda en Argentina es igual a -1, lo que implica que cambios porcentuales en la tarifa promedio de viaje generan un cambio porcentual de igual magnitud en sentido contrario en la cantidad de pasajes vendidos.

El cálculo se realizó teniendo en cuenta la cantidad de pasajeros que tuvieron como origen al Aeropuerto de Córdoba en 2013 y la tarifa promedio para cada caso. Así, el excedente del consumidor registrado para los pasajeros que se movilizaron exclusivamente desde Córdoba hacia todos los destinos alcanzó la suma de \$530.010.443 pesos.

Cabe señalar que si bien el excedente del consumidor es uno de los impactos positivos económicos generados por el transporte aéreo, el mismo tiene efectos solamente sobre los mismos pasajeros. No se relaciona con ninguna fase redistributiva, catalítica o de derrame económico propio de la actividad aérea, ni en el aeropuerto, ni en su área de influencia. Si se tuviera el objetivo de distribuir los beneficios económicos producidos por el transporte aéreo, el excedente del consumidor no sería una variable determinante de análisis.

4.2 Beneficios por el lado de la demanda (impacto directo, indirecto e inducido).

Como ya se señaló, el rol de la aviación en la economía moderna no se reduce solo a la prestación de un servicio hacia otras industrias o al público en general, sino que puede constituir un motor clave en el crecimiento y desarrollo económico y social. El impacto económico de los aeropuertos y la actividad aerocomercial se puede clasificar en cuatro tipos de impactos: directo, indirecto, inducido y catalítico.

Impacto directo, indirecto e inducido (Producto Bruto Aeroportuario)

Los impactos que se generan en los aeropuertos consisten en el volumen total facturado por los servicios aerocomerciales y aeroportuarios prestados dentro del predio. Dicho monto conforma el Producto Bruto Aeroportuario (PBA) total. Este incluye la facturación total de las actividades junto con los salarios y los impuestos.

El impacto directo está relacionado actividades económicas llevadas a cabo en el aeropuerto. El impacto indirecto por aquellas actividades económicas que son proveedoras de bienes y servicios de las actividades directas que se desarrollan en el aeropuerto. El impacto inducido deriva del consumo asociado al proceso de reproducción social de los empleados de las empresas y actividades económicas incluidas en los impactos anteriores. En este informe, se contabilizan todos esos impactos en el volumen de facturación total de los aeropuertos denominando al mismo como *Producto Bruto Aeroportuario (PBA)*.

El PBA puede clasificarse en función de dos tipos de ingresos: aquellos derivados de los *servicios aeronáuticos* y los que corresponden a los *servicios no aeronáuticos*. Los primeros son ingresos directos del transporte aerocomercial generados por el cobro de tasas a pasajeros y líneas aéreas. Los servicios no aeronáuticos pueden separarse en tres grandes rubros: actividades conexas al transporte aerocomercial, explotación comercial del aeropuerto y actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto. Cada rubro posee un subconjunto de actividades específicas.

En el año 2013 el Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto Internacional de Córdoba fue de \$409.102.193 pesos. Bajo esta denominación no se incluye la facturación propia de las líneas aéreas, sino la de todas las actividades desarrolladas dentro del aeropuerto. La facturación por servicios no aeronáuticos durante 2013 alcanzó un valor de \$278.925.750 pesos, lo que representa un 68% del PBA, el restante 32% correspondió a los servicios aeronáuticos con un monto total de \$130.176.443 pesos. Del total de la facturación correspondiente a las actividades no aeronáuticas que se desarrollan en el aeropuerto, la venta de aerocombustibles representó el 58%.

Cuadro Nº1: Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto Internacional de Córdoba. Año 2013

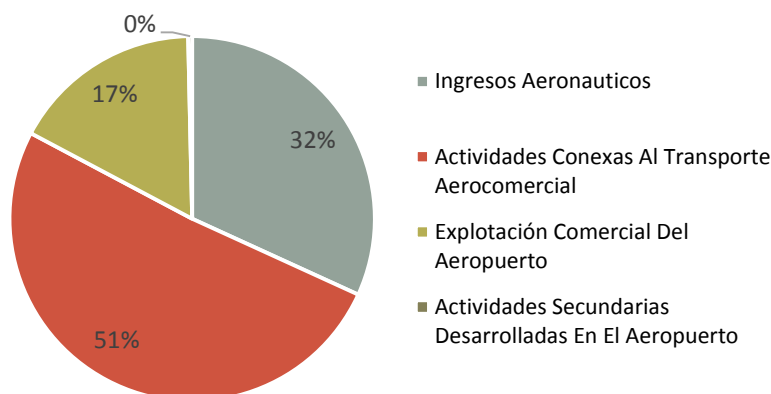


Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Quien administra el aeropuerto percibe en promedio un 7% del total de los ingresos a través de los distintos cánones -fijos y variables- a los prestadores de los servicios de los distintos rubros y actividades. Además, el administrador percibe otros ingresos aeronáuticos por el cobro directo de tasas. El ingreso total del concesionario declarado para el año 2013 fue de \$ 85.324.343 pesos. El 76% (\$64.785.669 pesos) son ingresos aeronáuticos y el 24% (\$20.538.674 pesos) no aeronáuticos. El resto de los ingresos aeronáuticos del aeropuerto lo componen las tasas de seguridad y aduana por un monto de \$65.390.774 pesos.

Los **Ingresos no aeronáuticos** pueden dividirse en tres grandes rubros que agrupan diferentes actividades: actividades conexas al transporte aerocomercial (servicios para líneas aéreas de transporte de cargas y pasajero), explotación del aeropuerto (actividades de empresas que prestan servicios a pasajeros, usuarios de la terminal o al entorno urbano) y actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto (actividades de soporte a las propias empresas que desarrollan su actividad en el aeropuerto y se encuentran en los primeros dos rubros).

Gráfico N°10: Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto Internacional de Córdoba. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

En el Aeropuerto Internacional de Córdoba, la mitad de la facturación total deviene de las actividades conexas al transporte aerocomercial. La explotación comercial del aeropuerto aporta el 17%, siendo las actividades secundarias las que en volumen son menos representativas. El 32% restante es generado en forma directa por los ingresos en tasas de la actividad aerocomercial.

Caracterizando el rendimiento económico de los aeropuertos se calculan los siguientes ratios al fin de exhibir la relación de las facturaciones totales de los aeropuertos con el volumen de pasajeros, el movimiento de aeronaves en un período determinado, los m² de terminal y la superficie del aeropuerto (en función de las hectáreas del predio).

Tabla N°3: Ratios ingresos del Aeropuerto Internacional de Córdoba (\$ pesos). Año 2013.

	Por pasajero	Por movimiento	Por m ² Terminal	Por hectárea
Ingresos Totales	\$260,17	\$20.828	\$21.532	\$429.549
Ingresos Aeronáuticos	\$82,79	\$6.627	\$6.851	\$136.683
Ingresos no Aeronáuticos	\$177,39	\$14.200	\$14.680	\$292.866
Ingresos no Aeronáuticos por rubro				
Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$132,53	\$10.610	\$10.968	\$218.814
Explotación comercial del aeropuerto	\$43,93	\$3.517	\$3.636	\$72.537
Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$0,92	\$73	\$76	\$1.514

Fuente: Elaboración propia en función de datos provistos por AA2000.

4.3 Beneficios por el lado de la oferta (productividad)

Según IATA (2008), los servicios aerocomerciales que brinda la oferta de transporte aéreo a los mercados son vitales para el desarrollo y crecimiento a largo plazo. Posibilitan el comercio internacional, promueven la inversión extranjera directa y el turismo, facilitan la obtención de beneficios menos tangibles como el intercambio de ideas, entre otros. En consecuencia, es clave la introducción o expansión de rutas hacia los principales destinos dentro de la red del transporte aéreo nacional y global.

A partir del **indicador de conectividad** de cada nodo (aeropuerto) se analiza el aumento de la conectividad en relación al Producto Bruto. Este indicador compara el número de asientos disponibles en cada destino servido en un recorte temporal específico¹⁰. El número de plazas ofrecidas para cada destino se pondera por el tamaño del aeropuerto de destino, en términos de número de pasajeros atendidos en cada año (IATA, 2007:17). En consecuencia, se pondera con el número 1 al aeropuerto con mayor cantidad de pasajeros anuales del mundo (Atlanta) y se asigna el valor relativo que le corresponde a cada destino servido desde el aeropuerto analizado, que será un valor entre 0 a 1 con respecto a sus pasajeros. Si existe un 10% de incremento interanual de esa relación se genera un aporte del 0,07% del Producto Bruto a la economía (IATA, 2007:17).

Indicador de conectividad:

$$\Sigma (\text{Frecuencia} \times \text{Asientos disponibles por vuelo} \times \text{Ponderación del aeropuerto de destino}) / 1000$$

En el año 2013, la relación del indicador de conectividad con el PBG tuvo un incremento del 40% con respecto a 2012 para el caso del Aeropuerto Internacional de Córdoba. Este crecimiento implicó un impacto adicional interanual de \$463.080.213 de pesos sobre el producto bruto geográfico del área de influencia. Ahora bien, en términos totales para el año 2013, el impacto del aeropuerto sobre la productividad fue de \$1.149.723.602 pesos, siguiendo la metodología aplicada por la IATA.

Impacto Catalítico

La Airports Council International (ACI) plantea que el impacto catalítico se relaciona con las actividades que utilizan el acceso a los mercados provisto por la actividad aeroportuaria y aerocomercial. Este impacto estimula, retiene y expande la actividad económica de la zona a través del turismo receptivo, el tráfico de cargas y correo, los viajes por negocios, etc. Tiene un rol central en el desarrollo productivo de las regiones.

¹⁰ IATA toma la primera semana de Julio.

HISTORIAS QUE HABLAN...

Acercando creatividad



Avila Nores es una agencia de publicidad cordobesa cuyo objetivo principal es posicionar marcas en el interior del país sin importar donde estén ubicadas. Para ello Gerónimo Avila, su Presidente y fundador, recibe y visita clientes utilizando de manera frecuente el aeropuerto de su ciudad: *“El rol del aeropuerto es clave obviamente porque el contacto personal y la presencia física de uno, sobre todo en reuniones interdisciplinarias donde sos el eslabón de una cadena más grande. Y no sólo eso, es clave ir y volver en el menor tiempo posible para después seguir con tu agenda”.*

Avila Nores es una agencia 360° surgida en 1986 a partir de una incitativa familiar que fue creciendo hasta posicionarse en el mercado creativo, siempre buscando ser la mejor opción para sus clientes. Brindando servicios integrales, su mayor desarrollo se produjo en el sector medios, anexando servicios de comunicación, promoción y marketing.

Gerónimo Ávila, Arquitecto y magister en marketing, sostiene que para una agencia de publicidad el tiempo es la materia prima más importante, por eso contar con un aeropuerto a tan sólo quince minutos de sus empresa es fundamental y se ha naturalizado: *“Uno se acostumbra y lo da por descontado, pero ¿cómo haríamos si no tuviéramos el aeropuerto? tendríamos una renquera muy grande (...) Avila Nores se dedica a los servicios publicitarios buscando aprovechar la oportunidad que da Córdoba por su localización al ser puerta de entrada al resto del país, ya que hay buena conectividad. Es un perfil de agencia que además de las propias empresas de Córdoba le puede prestar servicios a Buenos Aires y a otras provincias”.*

En la misma línea, a pesar que el desarrollo tecnológico y los avances en la comunicación posibilitan tener reuniones por Skype o enviar productos vía internet, el encontrarse cara a cara sigue siendo irremplazable: *“Por supuesto que la evolución de la comunicación al mundo online y los desarrollos cotidianos hacen que uno pueda tener una comunicación inmediata y es una pata vital, pero no es que una reemplazó a la otra, son complementarias, son confluentes, son absolutamente estratégicas las dos”.* Asimismo, Gerónimo reflexiona acerca de la necesidad del transporte aéreo para la sociedad en su conjunto desde el aspecto económico, social, cultural y político: *“Si uno mira un mapa más amplio que el de uno, es indispensable. ¿Cómo podríamos prosperar como sociedad y provincia, colectiva e individualmente, sin comunicación con el aeropuerto?”*

4.4 Turismo receptivo facilitado por el transporte aéreo

El turismo es una de las actividades económicas estratégicas de desarrollo y generadora de crecimiento en la Provincia de Córdoba¹¹. El sector turismo representó en 2013 el 4,6% del PBG cordobés¹².

El transporte, y en particular el transporte aéreo, es un factor determinante del producto turístico nacional e internacional. La actividad turística facilitada por la actividad aerocomercial es tenida en cuenta como uno de los impactos catalíticos fundamentales dentro del análisis de beneficios del transporte aéreo. Según la ACI-Europe (2014) los efectos catalíticos remiten a aquellas actividades y negocios que el aeropuerto facilita, dentro de las cuales se encuentra el turismo.

La Provincia de Córdoba forma parte de la Región Turística Centro. Sus principales atractivos turísticos son: la ciudad de Córdoba y sus alrededores, las Sierras Chicas y el área de Traslasierra, el Valle de Calamuchita, el Valle de Punilla, el circuito del Camino Real (hacia el Norte) y el balneario de la laguna Mar Chiquita.¹³ Además, existe una amplia oferta cultural en cuanto a museos, turismo religioso, encuentros de colectividades y festivales. Asimismo, Córdoba se destaca entre los destinos turísticos más importantes con diez hoteles de 4 y 5 estrellas.¹⁴ Los turistas que viajan en avión suelen preferir estas categorías de alojamiento, lo cual favorece al lugar receptor dado el nivel superior de gastos realizados. A su vez, estos hoteles suelen contar con salones especialmente preparados para conferencias y reuniones de negocios.

Imagen N°15: Sierras de Córdoba. Córdoba. Argentina

Turismo extranjero

Córdoba recibió en el 2013 un total de 73 mil visitantes extranjeros que arribaron a través del Aeropuerto Internacional “Ingeniero Ambrosio Taravella” en vuelos de cabotaje e internacionales.



Fuente: Argentina Travel

Turismo interno

El turismo nacional aportó más de 4,445 millones visitantes a la provincia en 2013¹⁵. En el mismo período arribaron al Aeropuerto Internacional de Córdoba más de 406 mil turistas argentinos en vuelos de cabotaje.

¹¹ En 2005 fue promulgada la nueva Ley Nacional de Turismo -N°25.997- mediante la que se declara de interés nacional al sector como actividad socioeconómica, estratégica y esencial para el desarrollo del país.

¹² Una aproximación a la medición del valor agregado de las ramas características del turismo de la Provincia de Córdoba. Dirección Provincial de Estadísticas Económicas. Período 1993-2013

¹³ www.cordobaturismo.gov.ar

¹⁴ Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH). INDEC. Año 2013

¹⁵ Encuesta de Viajes y Turismo de los Hogares – EvyTH. Año 2013

HISTORIAS QUE HABLAN...

Turismo médico internacional

La Posada del Qenti es el Primer Complejo de Turismo Médico en la provincia de Córdoba y pionero en toda Latinoamérica. La combinación entre la excelencia médica argentina, las montañas cordobesas y una atención de calidad, marcan la diferencia. El Ing. Migue Cané, Gerente General e hijo de su fundador, destaca la importancia de tener un aeropuerto cerca desde que la posada era sólo un plan a futuro: “Por supuesto que para pensar la posada fue muy importante contar con el aeropuerto. Se pensó que esté lo suficientemente lejos de la ciudad para no estar contaminado y lo suficientemente cerca para estar conectados y ahí el punto de referencia fue el aeropuerto”.

Con el objetivo de brindar un servicio personalizado que considere las necesidades particulares de cada huésped, la posada cuenta con sesenta y cinco personas que trabajan de forma directa (más de veinte médicos), más una clínica en la ciudad de Carlos Paz.

Además de la gran cantidad de visitantes nacionales, Migue Cané y su equipo, aprovecharon el crecimiento del Aeropuerto de Córdoba para fomentar el turismo médico internacional: *“Tener un aeropuerto cerca te aproxima a todas las ciudades y a otros países. Ahora trabajamos mucho con Lima y Chile ya que tenemos vuelos directos. Y el hecho que La Posada este a una hora del aeropuerto hace que uno pueda captar más clientes internacionales y de otras provincias. Imaginate que vos llegas cansado y tenés que subir a un remis de cuatro horas, si vas a relajarte lo perdés ahí”.*



Sus planes de salud incluyen programas para dejar de fumar, para bajar de peso, para personas con diabetes y anti stress. A su vez, poseen un Spa médico y un Centro de Longevidad. El primer día llega el huésped y tiene entrevista con un médico clínico, dermatólogo, nutricionista, fisioterapeuta y esteticista, luego se le hace una rutina personalizada. Siendo precursora en su rubro, La Posada sigue en crecimiento: *“Los planes se promocionan en otros países, sobre todo porque es uno de los pocos en América. Vienen de Brasil, México, Chile, entre otros (...) Es una fusión de placer con salud, pensar la salud no relacionada con la enfermedad sino con las ganas de sentirse bien.* En la misma línea, el crecimiento del lugar va de la mano con el aumento de contratación de personal: *“Teniendo un aeropuerto cerca más personas eligen el lugar porque es cómodo y eso hace que nosotros crezcamos y que también contratemos más gente de la zona.”*

Impacto positivo del turismo

Desde el punto de vista económico, el impacto positivo del turismo generado por el movimiento de turistas ingresados por vía aérea en el Aeropuerto Internacional de Córdoba, fue de \$1.764 millones de pesos en el año 2013. De este total, el gasto de los turistas extranjeros arribados fue de \$450 millones de pesos, mientras que los turistas internos gastaron un total de \$1.313 millones de pesos. El beneficio para el área de influencia del aeropuerto producto del gasto que realizaron los turistas involucra a distintos actores del sector: alojamiento, gastronomía, excursiones y paseos, comercio, transporte interno, entre otros gastos, impactando positivamente en toda la economía cordobesa.

4.5. Turismo emisor posibilitado por el transporte aéreo

Así como el transporte aéreo permite la llegada de miles de turistas de diferentes lugares, tanto nacionales como internacionales a una ciudad o región, también facilita la salida de las personas residentes hacia otros destinos. En consecuencia, de la misma forma que se contabilizan aquellos pasajeros que llegan a Córdoba por turismo y generan un impacto económico positivo en el área de influencia del aeropuerto, se pueden identificar los impactos económicos negativos generados por los viajeros cordobeses que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.

En 2013 aproximadamente 302 mil cordobeses viajaron al interior y al exterior del país a través del Aeropuerto Internacional de Córdoba. Unos 116 mil pasajeros eligieron viajar hacia destinos nacionales, mientras que los 186 mil restantes fueron al exterior.

En términos económicos, el gasto total de los turistas cordobeses en destinos de la Argentina fue de \$425 millones de pesos. Además, los que partieron en avión al exterior realizaron gastos por unos \$1.245 millones pesos. En conclusión, el impacto negativo total que se registró en 2013 para el área de influencia del aeropuerto fue de \$ 1.670 millones de pesos.

Tabla N°4: Impacto económico total del turismo facilitado por el transporte aéreo. Año 2013.

TURISMO	Pasajeros	Gasto total en pesos
Turismo Internacional		
Turistas receptivos	73.761	\$ 450.752.507
Turistas emisivos	186.059	\$ 1.245.854.290
Saldo de impactos del turismo internacional	-112.298	\$ -795.101.783
Turismo Interno		
Turismo receptivo	406.909	\$ 1.313.898.480
Turismo emisor	116.595	\$ 425.082.652
Saldo de impactos del turismo interno	290.314	\$ 888.815.828
SALDO DE IMPACTO TURÍSTICO TOTAL	178.016	\$ 93.714.044

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Encuesta de Viajes y Turismo de los Hogares 2013 del Ministerio de Turismo de la Nación y el Sistema Integral de Aviación Civil.

4.6. Balanza del comercio exterior por vía aérea

El impacto catalítico generado por el transporte aéreo comprende, además de la actividad turística, al resultado de la balanza comercial vinculada al tráfico de carga aérea. El comercio por vía aérea aporta ventajas de conectividad para las empresas y promueve cadenas productivas *just-in-time* de alta velocidad. Los productos trasladados por avión se caracterizan por su menor volumen y mayor valor agregado, por ser elementos imprescindibles en líneas de producción o ser altamente perecederos.

Imagen N°16: Embarque de cargas en el Aeropuerto de Córdoba



Fuente: Google

El intercambio de mercancías por este modo puede estimular importantes beneficios económicos para una región al facilitar la exportación de su producción por la velocidad y la operación a escala planetaria que ofrecen los desplazamientos por avión. Aunque también puede producir el efecto contrario de acuerdo a las características propias de los productos importados, la infraestructura del aeropuerto y la cualidad de la oferta aerocomercial, entre otros. En este sentido, puede llegar a acelerar y ampliar ciclos de reproducción y acumulación de capital con resultados territoriales desiguales que impiden un desarrollo económico genuino de una región.

En 2013, por el Aeropuerto Internacional de Córdoba circularon aproximadamente 2.900 toneladas de carga aérea internacional. El monto total generado por las exportaciones fue de \$224 millones de pesos. Mientras que las importaciones implicaron un monto total de \$344 millones de pesos y los productos en tránsito unos \$14 millones de pesos. En consecuencia, el saldo de la balanza comercial como resultado de las diferencias entre los valores de las exportaciones e importaciones hechas por vía aérea, significó para ese año un impacto negativo de \$120 millones de pesos para el área de influencia del aeropuerto cordobés.

Tabla N°5: Impacto económico total del comercio exterior por vía aérea. Año 2013

COMERCIO EXTERIOR POR VÍA AÉREA	Valor (pesos)
Exportaciones por vía aérea	\$224.137.672
Importaciones por vía aérea	\$344.529.808
Tránsitos	\$14.909.403
Saldo de la balanza comercial	-\$120.392.136

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Dirección Nacional de Aduanas.

4.7. Generación de empleo

Un aporte fundamental de la actividad aerocomercial y aeroportuaria es la generación de miles de puestos de trabajo. Contabilizando solamente el número de empleos dentro del predio aeroportuario, el Aeropuerto Internacional de Córdoba registró en 2013 un total de 1.261 empleos directos. Las actividades comerciales y de administración con mayor relevancia fueron: organismos estatales, líneas aéreas, transporte de caudales y transporte de pasajeros que llegan y salen del aeropuerto. Sin embargo, además de los puestos de trabajo en el establecimiento, se generan miles de puestos de trabajo indirectos, inducidos y catalíticos.

GENERACIÓN DE EMPLEO



Imagen N°17: Sector gastronómico. Terminal de pasajeros del Aeropuerto de Córdoba.



Fuente: ORSNA

Cuadro N°2: Empleos directos por rubro en el Aeropuerto Internacional de Córdoba. Año 2013.



Fuente: Policía de Seguridad Aeroportuaria.

Analizando el desempeño del sistema se calcularon una serie de ratios de empleo aeroportuario directo por: pasajero, movimiento de aeronaves, m² de terminal y hectárea del predio aeropuerto. Particularmente, en el Aeropuerto Internacional de Córdoba, se generaron 802 puestos de trabajo directos en el año 2013 por cada millón de pasajeros.

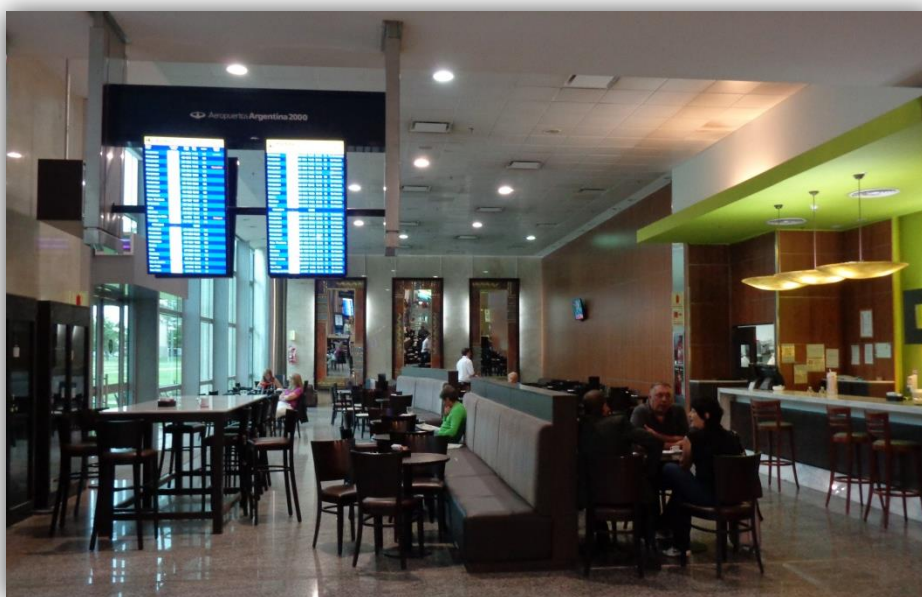
Tabla N°6: Ratios de empleo por unidad de medida. Año 2013.

	C/millón Pasajeros	C/1.000 Movimientos	C/1.000 m ² Terminal	Por Hectárea
Empleo total	7.593	608	628	13
Empleo directo	802	64	66	1
Empleo indirecto	962	77	80	2
Empleo inducido	1.137	91	94	2
Empleo catalítico	4.691	376	388	8

Fuente: Elaboración propia en función de datos de PSA y AA2000.

La actividad aeroportuaria llevó en 2013 a significar la generación de 1.261 puestos de trabajos directos, de 1.513 empleos indirectos, de 1.788 puestos de trabajo dentro de las actividades correspondientes al impacto inducido, y de 7.377 empleos ponderados en las actividades en las cuales el transporte aéreo produce un impacto catalítico. Por lo tanto, se puede decir que las actividades llevadas a cabo en el año 2013 en el Aeropuerto Internacional de Córdoba implicaron la generación de un total de 11.939 empleos.

Imagen N° 18: Sector gastronómico de la terminal de pasajeros del Aeropuerto de Córdoba.



Fuente: ORSNA

