



AUTORIDADES

Presidente del Directorio del ORSNA

Carlos Lugones Aignasse

Vicepresidente del Directorio del ORSNA

Fernando Muriel

Primera vocal del Directorio del ORSNA

Pilar Becerra

Equipo Técnico

Gerente de Regulación Económica y Financiera

Juan Pablo Picasso

Unidad de Desarrollo Socioeconómico y Territorial

Fernando Arias

Tatiana Barrionuevo

Valentina Castro Compañs

Leticia Dall'Ospedale

Nicolás Moser

Ezequiel Ponce

Daniela Villotti

ÍNDICE

1. RESUMEN EJECUTIVO.....	4
2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO.....	7
2.1. DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA	8
2.2. ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL.....	18
3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL.....	26
3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO	26
3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO	32
4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL	38
4.1 PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO.....	42
4.2 TURISMO FACILITADO POR EL TRANSPORTE AÉREO	45
4.3 BENEFICIOS POR LA CONECTIVIDAD AÉREA (PRODUCTIVIDAD).....	50
4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS.....	51
4.5 GENERACIÓN DE EMPLEO.....	53

1. RESUMEN EJECUTIVO

El transporte aerocomercial es un componente esencial de la economía e incide en el desarrollo y el bienestar de las poblaciones y los territorios. La provisión de servicios aerocomerciales y la infraestructura aeroportuaria son elementos básicos de cohesión territorial que permiten generar oportunidades de atracción, retención y expansión de la actividad económica en el área de influencia de cada aeropuerto del país.

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. En el caso de Córdoba incluye los departamentos cordobeses de Calamuchita, Colon, Cruz del Eje, General San Martín, Ischilin, Minas, Capital, Pocho, Punilla, Río Primero, Río Seco, Río Segundo, San Alberto, San Justo, Santa María, Sobremonte, Tercera Arriba, Totoral y Tulumba beneficiando a 3.238.821 habitantes (Censo 2022).

El Informe de Impacto socioeconómico y territorial (ISET) 2021 del Aeropuerto Internacional de Córdoba caracteriza y cuantifica el aporte económico y la cantidad de empleos generados por los servicios aeronáuticos y

aeroportuarios en el área de influencia del aeropuerto. Este documento forma parte de una serie de trabajos desarrollados por la Unidad de Desarrollo Socioeconómico y Territorial de la Gerencia de Regulación Económica y Financiera del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos. Los primeros informes publicados por este organismo fueron realizados en 2015.

Los ISET son un instrumento de análisis 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, definidas en pos de lograr potenciar el desarrollo local, regional y nacional.

Para que el transporte aerocomercial actúe como un instrumento potenciador del desarrollo local, regional y nacional es necesario analizar sus variables intervinientes porque, así como la actividad aerocomercial y aeroportuaria puede generar beneficios socioeconómicos positivos (impactos positivos) también puede intensificar las desigualdades existentes entre regiones, posibilitando efectos adversos (impactos negativos).

Los beneficios socioeconómicos del transporte aéreo están vinculados por un lado con la propia dinámica de las actividades

aerocomerciales y aeroportuarias (facturación, salarios, utilidades, impuestos, etc.) y por la conectividad aérea, elemento vital para el crecimiento y desarrollo de los mercados a largo plazo ya que posibilita el comercio, promueve la inversión y el turismo, entre otras actividades.

En el año 2021, en el Aeropuerto de Córdoba se registraron 701.495 pasajeros (682.629 domésticos y 18.866 internacionales) y 9.737 movimientos de aeronaves, alcanzando los niveles del año anterior. La carga aérea anual transportada alcanzó las 902 toneladas. Es necesario considerar que durante los años 2020 y 2021 el transporte aéreo global se ha visto afectado severamente por la mayor crisis histórica de la actividad aerocomercial y aeroportuaria, motivada por la aparición de la Pandemia de la COVID-19, la cual ha generado un fuerte impacto en los indicadores de transporte aéreo

producto de la disminución de las operaciones aéreas mundiales.

Particularmente, el impacto socioeconómico total positivo del año 2021 generado en el área de influencia del Aeropuerto Internacional de Córdoba fue de \$9.927.488.066 de pesos, creando 20.445 puestos de empleo.

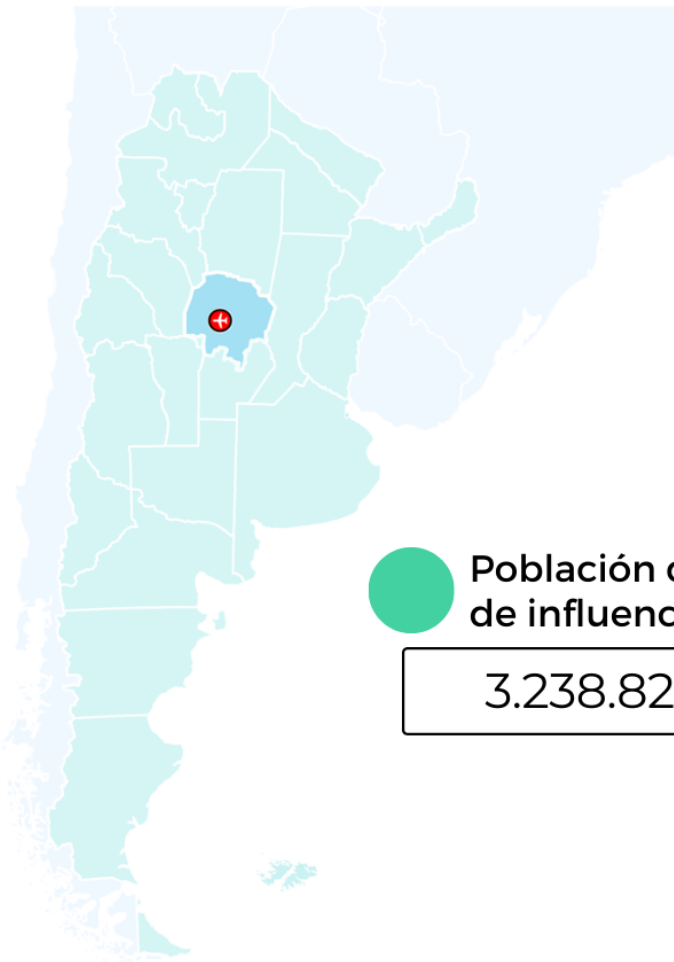
El producto bruto aeroportuario aportó \$1.303.361.637 de pesos, el turismo receptivo e interno \$7.644.553.880 y los beneficios económicos para los pasajeros \$979.572.549. En contraste, el turismo emisor sumó \$8.906.797.261 de pesos de impacto negativo ya que el gasto de los turistas emisivos se realizó en otras regiones del país y del mundo.

La diferencia entre los impactos positivos y negativos del transporte aéreo produjo un saldo de impactos de \$1.020.690.805 de pesos en el área de influencia aeroportuaria.

IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CÓRDOBA - 2021



Impacto socioeconómico y territorial positivo **\$ 9.927.488.066**

Impacto socioeconómico y territorial negativo **\$ 8.906.797.261**

Saldo de impactos (pesos) **\$ 1.020.690.805**

Puestos de empleo generados **20.445**

 Población del área de influencia

3.238.821 hab.

 Pasajeros

701.495

 Cargas

902 tn

 Movimientos

9.737

2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO

El Aeropuerto Internacional de Córdoba Ingeniero Ambrosio Taravella es uno de los 55 aeropuertos que integraban en 2021 el Sistema Nacional. En este capítulo se describirán las características técnicas más relevantes del aeropuerto, su localización geográfica y su área de influencia.

Mapa 1. Sistema Nacional de Aeropuertos. Año 2021




Fuente: ORSNA


2.1. DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA

Aeropuerto Internacional de Córdoba Ingeniero Ambrosio Taravella	
Código OACI	SACO
Código IATA	COR
Ciudad	Córdoba
Provincia	Córdoba
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000
Distancia a la ciudad	9 km


superficies




982 ha
superficie del predio



942 ha
superficie concesionada




20.000 m2
superficie de la aeroestación de pasajeros



2.240
superficie de la terminal de cargas

plataforma comercial



pistas
05/23
2.200 m x 45 m
asfalto
01/19
3.200 m x 45 m
hormigón

20 posiciones comerciales

4 pasarelas telescópica

características del aeropuerto

H24 horario de operación

489 elevación del aeropuerto msnm

4E clave de referencia

Cat I ILS (cabecera 19)

aeroestación

28 mostradores de check in

3 puestos PSA de seguridad

600 plazas de estacionamiento vehicular

2 puestos de aduana

7 puertas de embarque

2 Aerobús L25

10 puestos de migraciones

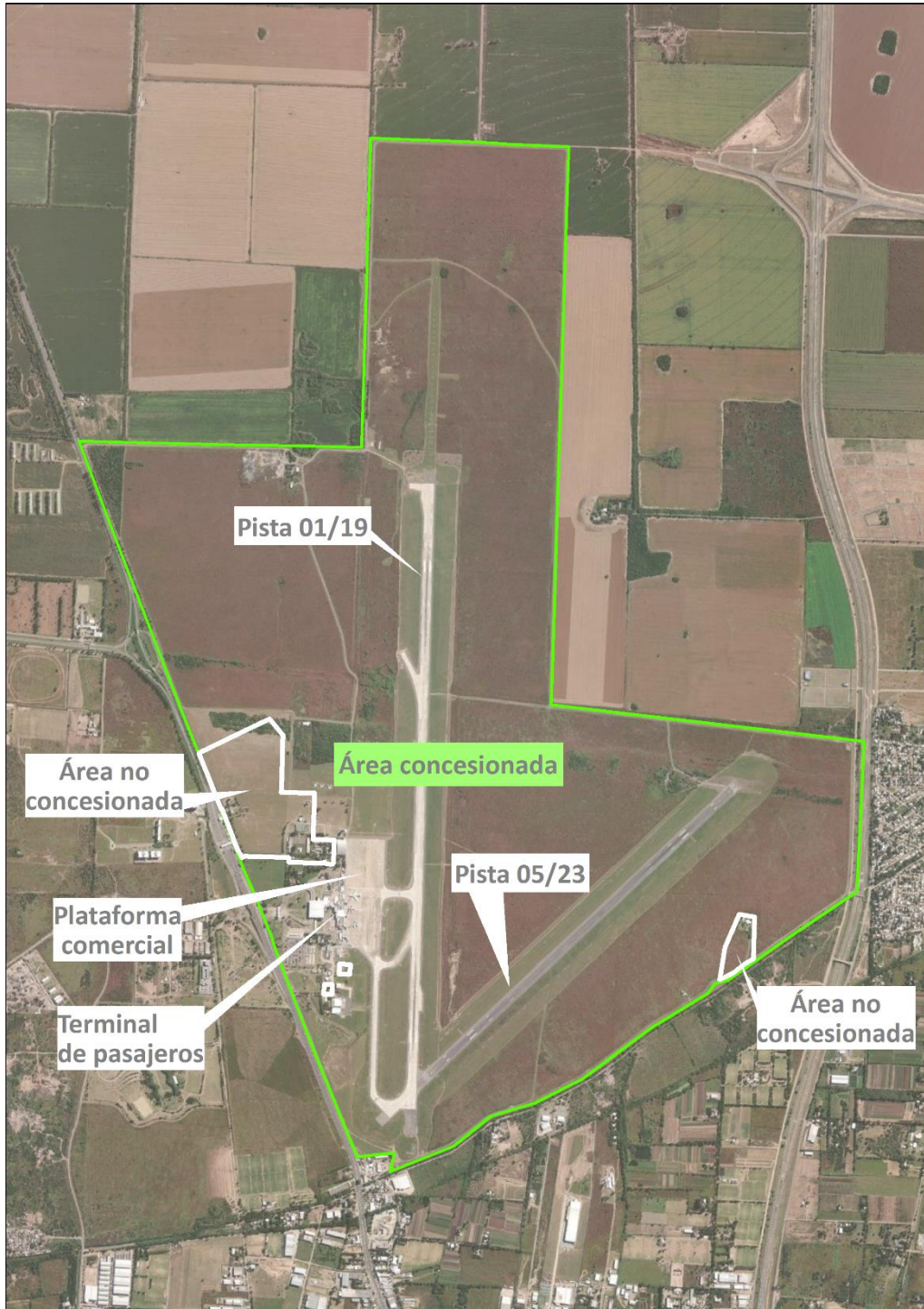
4 cintas de retiro de equipaje

líneas de transporte público

El aeropuerto

El predio aeroportuario es de 982 hectáreas, de las cuales 942 (96%) han sido concesionadas por el Estado Nacional a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. El límite de la concesión posee un perímetro de 16 kilómetros¹.

Imagen 1. Predio y área concesionada del Aeropuerto Internacional de Córdoba



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Internacional de Córdoba.
Resolución ORSNA N° 93/2010

¹ Medidas tomadas sobre el plano del Plan Maestro de Córdoba 2015

El Aeropuerto de Córdoba es de uso civil compartido con la Fuerza Aérea. Tiene una plataforma comercial de pasajeros y una plataforma de la Dirección General de Aeronáutica de la Provincia de Córdoba. Posee dos pistas, la 01/19 (3.200m x 45m) y la 05/23 (2.200m x 45m) y cuatro pasarelas telescópicas. La nueva torre de control se encuentra ubicada 400 metros al norte de la terminal de pasajeros.

Terminal de pasajeros y carga

La terminal de pasajeros, donde se concentran las operaciones de pasajeros de aviación comercial y de aviación general, está conformada por dos edificios que suman 20.000 m² de superficie. El primero de ellos, de más antigüedad corresponde a las zonas estériles y concentra las áreas de salas de embarque internacional y de cabotaje en el nivel superior y en el inferior halles de retiro de equipaje y otras áreas complementarias.

El otro edificio, agregado en el año 2006, es de carácter mayormente público y contiene las áreas de halles de partidas y arribos, también en dos niveles. A su vez las operaciones dentro de los edificios se encuentran divididas en dos niveles, en el nivel superior las partidas y en el nivel inferior los arribos. Estos edificios se unen por medio de un puente conector de dos niveles.

La terminal de cargas TCA de 2.240 m² se encuentra en el sector norte del aeropuerto en contacto directo con la plataforma. El área de tratamiento de carga se encuentra dividida en tres grandes sectores, un depósito de importación, uno de exportación y una playa de vuelos. El sector de importaciones posee una cámara de frío. En la playa de vuelo se encuentra una zona cercada para cargas peligrosas.

Imagen 2. Sectores del aeropuerto



Fuente: Plan Maestro del Aeropuerto de Córdoba. Resolución ORSNA N° 75/2015

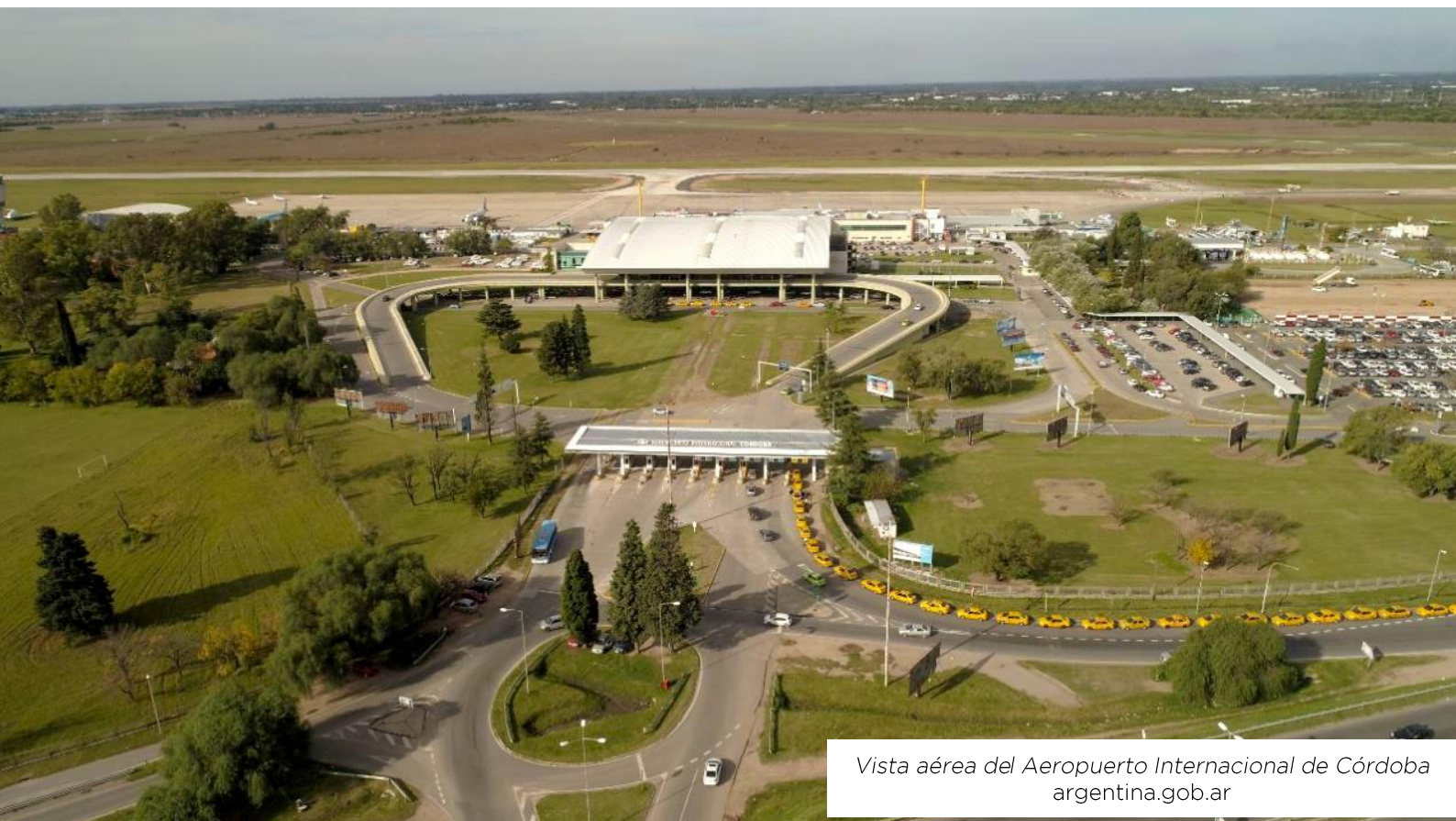
Plano de usos del suelo y Plan Maestro del aeropuerto

El Plano de usos del suelo es la herramienta que define los lineamientos generales de las intervenciones a efectuar en cada aeropuerto en el corto, mediano y largo plazo, acorde a las previsiones de tráfico, en base a la determinación de una aeronave crítica (aquella que representa las mayores exigencias) y de acuerdo a la normativa vigente.

Está basado en cuatro aspectos fundamentales que hacen a la seguridad, eficacia y regularidad de las operaciones aéreas: el entorno aeroportuario, la seguridad operacional (safety), la seguridad de la aviación (security) y la facilitación (medidas para facilitar y acelerar la navegación aérea y evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho).

Por su parte, el Plan Maestro es el instrumento técnico de planificación del aeropuerto que contempla las ampliaciones y crecimientos del mismo definiendo las etapas de ejecución de la infraestructura aeroportuaria, armonizando su desarrollo con la demanda del tráfico aéreo y el entorno aeroportuario, incluyendo información vinculada a aspectos ambientales.

En aquellos aeropuertos que han sido concesionados, el Plan Maestro contiene la evolución prevista para todo el período de la concesión y su desarrollo es responsabilidad de la empresa administradora, sobre las pautas que el Estado le impone a través de sus autoridades y organismos de contralor, considerando la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, así como los niveles de satisfacción de los mismos de acuerdo a las normativas y estándares internacionales y locales.



Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial
Aeropuerto Internacional de Córdoba, Córdoba, Argentina

Imagen 3. Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Córdoba

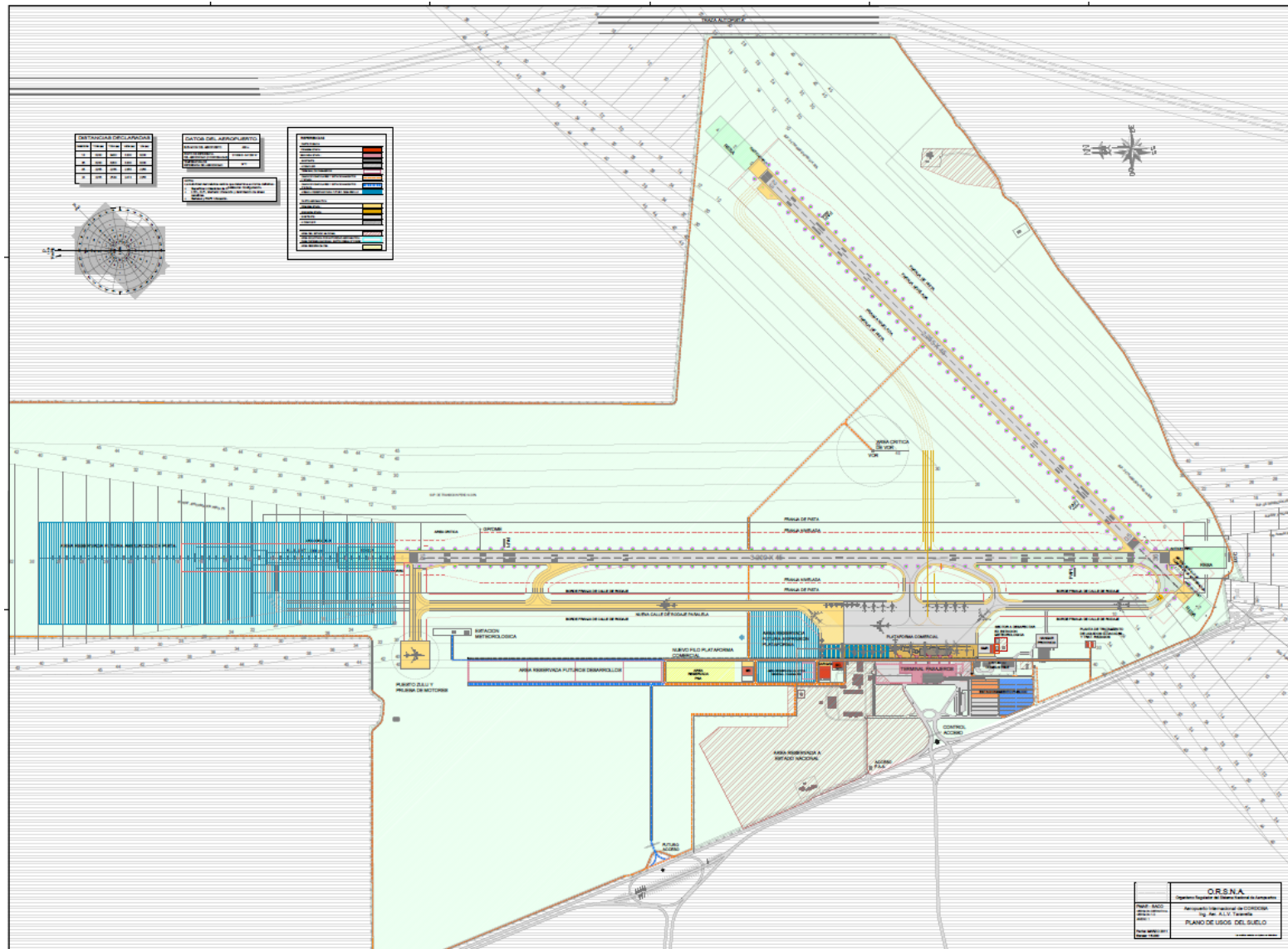
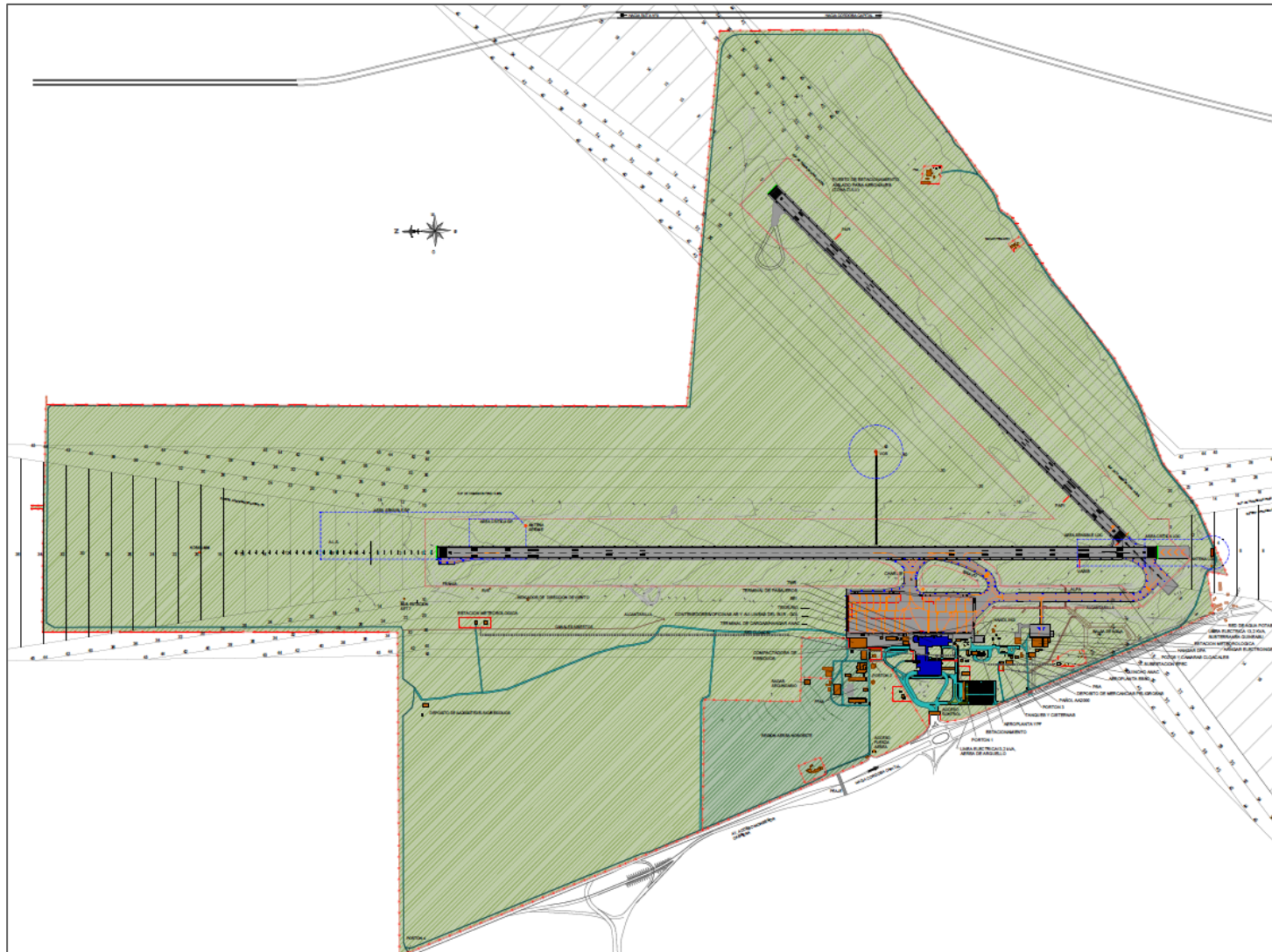


Imagen 4. Plan Maestro del Aeropuerto de Córdoba (situación actual)



Fuente: Resolución ORSNA N° 75/2015

Superficie libre de obstáculos

La superficie o zona 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 mismos queden inutilizados por la multiplicidad de obstáculos en sus alrededores.

Esto se logra mediante la definición de una serie de superficies 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 aéreo². 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.

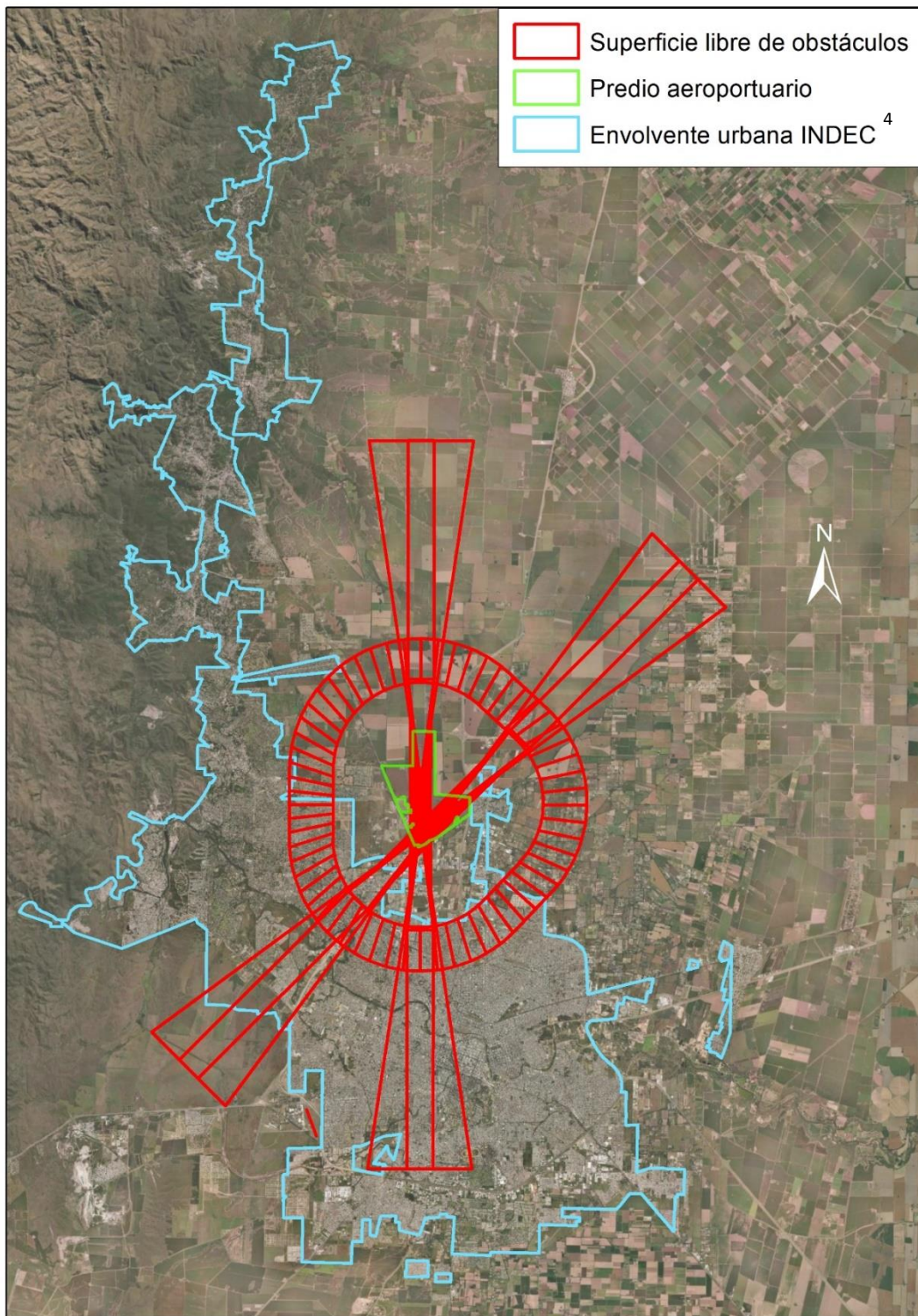
La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) informa mediante la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)³ la existencia o no de elementos presentes bajo la superficie libre de obstáculos.

En el caso del Aeropuerto Internacional de Córdoba, se puede observar la presencia de áreas urbanizadas bajo las superficies definidas como limitadoras de obstáculos. La orientación sur-norte de la pista 01 provoca que la superficie de aproximación sur se desarrolle sobre la ciudad de Córdoba, al igual que la cabecera 05.

² Manual de Aeródromos de la República Argentina. Disponible en: www.anac.gov.ar

³ <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Imagen 5. Superficie libre obstáculos



Fuente: Elaboración propia en base al Plan Maestro de Córdoba (ORSNA).
Resolución ORSNA N° 75/2015

⁴ La envolvente urbana o envolvente de población es una línea que marca el límite hasta donde se extiende la continuidad de viviendas urbanas. Esta línea se mueve con el tiempo y no respeta las delimitaciones administrativas. Fuente: *¿Qué es el Gran Buenos Aires?* INDEC 2003

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)⁵ 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.

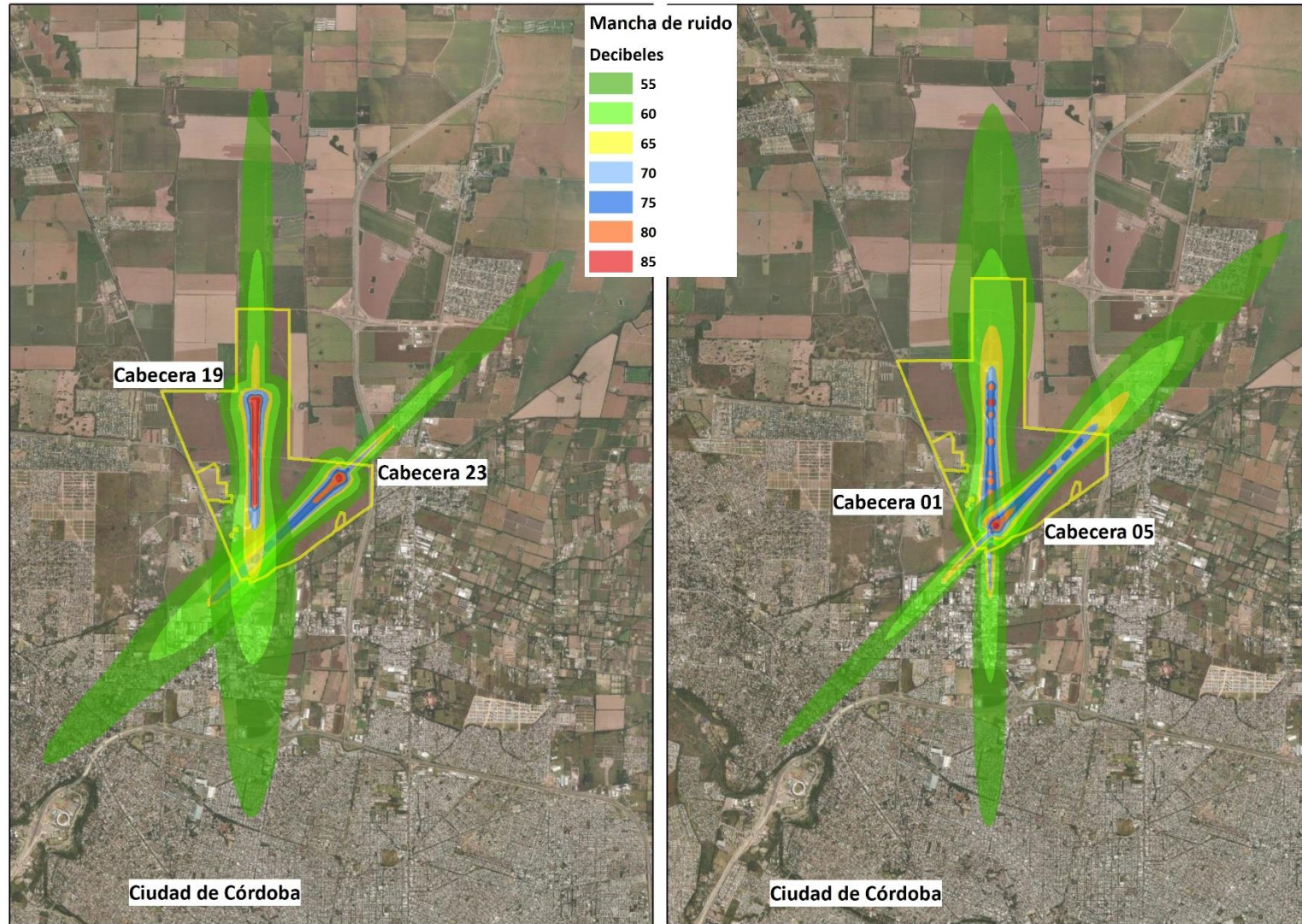
Esta indicación se orienta a evitar el impacto del ruido sobre la población que se ubica principalmente al sur del aeropuerto. En el mismo sentido, el punto AD 2.22 Procedimientos de vuelo, indica que el circuito de tránsito para los procedimientos de despegue y aterrizaje se efectuará por el Este del aeropuerto y sin sobrevolar la ciudad de Córdoba.

Estas previsiones de la AIP concuerdan con los resultados del análisis del ruido realizado en el Plan Maestro del Aeropuerto de Córdoba, realizado teniendo en cuenta todas las operaciones de despegue y aterrizaje en ambas cabeceras de pista utilizando una mezcla de tráfico para el día pico.

Este análisis muestra un mayor impacto del ruido sobre la zona urbana más densamente poblada con la utilización de las cabeceras 19 y 23 en comparación con las cabeceras 01 y 05, aunque casi no se superan los 60 decibeles promedio fuera del predio, como puede observarse en las imágenes que siguen de ambas manchas de ruido.

⁵ <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Imagen 6. Mancha de ruido en día pico cabeceras de pistas 19 y 23 – cabeceras 01 y 05



Fuente: Análisis de ruido del Plan Maestro de Córdoba. Resolución ORSNA N° 75/2015

2.2 ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL

Abordar la relación entre transporte aéreo y territorio es fundamental para dimensionar los beneficios 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, así como el estímulo de 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, y el perfil económico-productivo de la región.

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.

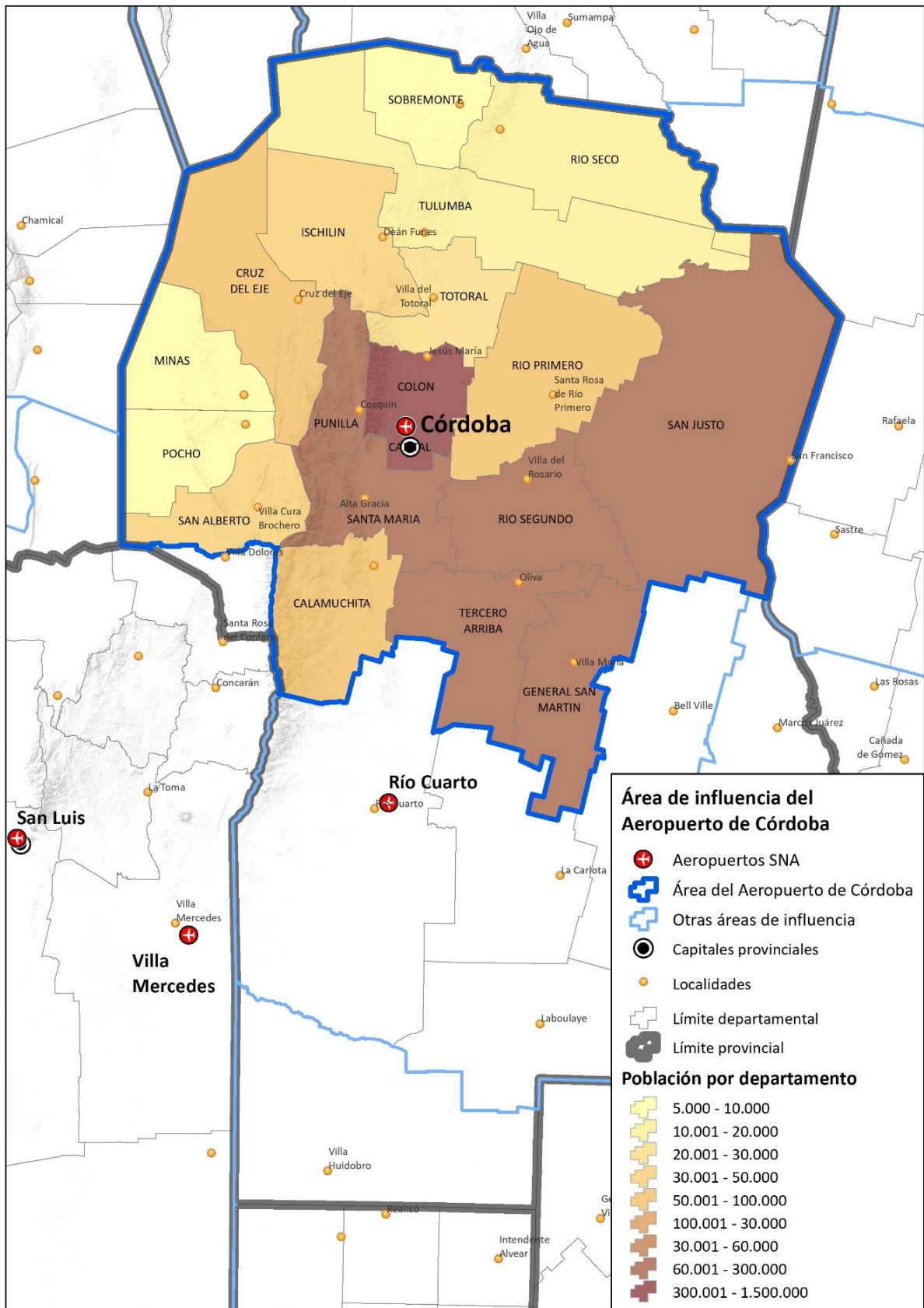
Para la República Argentina se construyeron áreas de influencia según tiempos de viaje sobre la red vial definiendo zonas excluyentes donde cada división departamental del país pertenece a una única área de influencia definida por el aeropuerto más cercano.



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 N° 9 que lo une con Rosario y Buenos Aires, que junto con Córdoba son las aglomeraciones con mayor cantidad de habitantes del país. A su vez, la misma ruta hacia el norte la conecta con las ciudades de Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy, llegando hasta Bolivia.

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial
Aeropuerto Internacional de Córdoba, Córdoba, Argentina

Mapa 2. Área de influencia del Aeropuerto Internacional de Córdoba



Fuente: Elaboración propia en base a datos de IGN, INDEC, Open Street Map

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial
Aeropuerto Internacional de Córdoba. Córdoba. Argentina

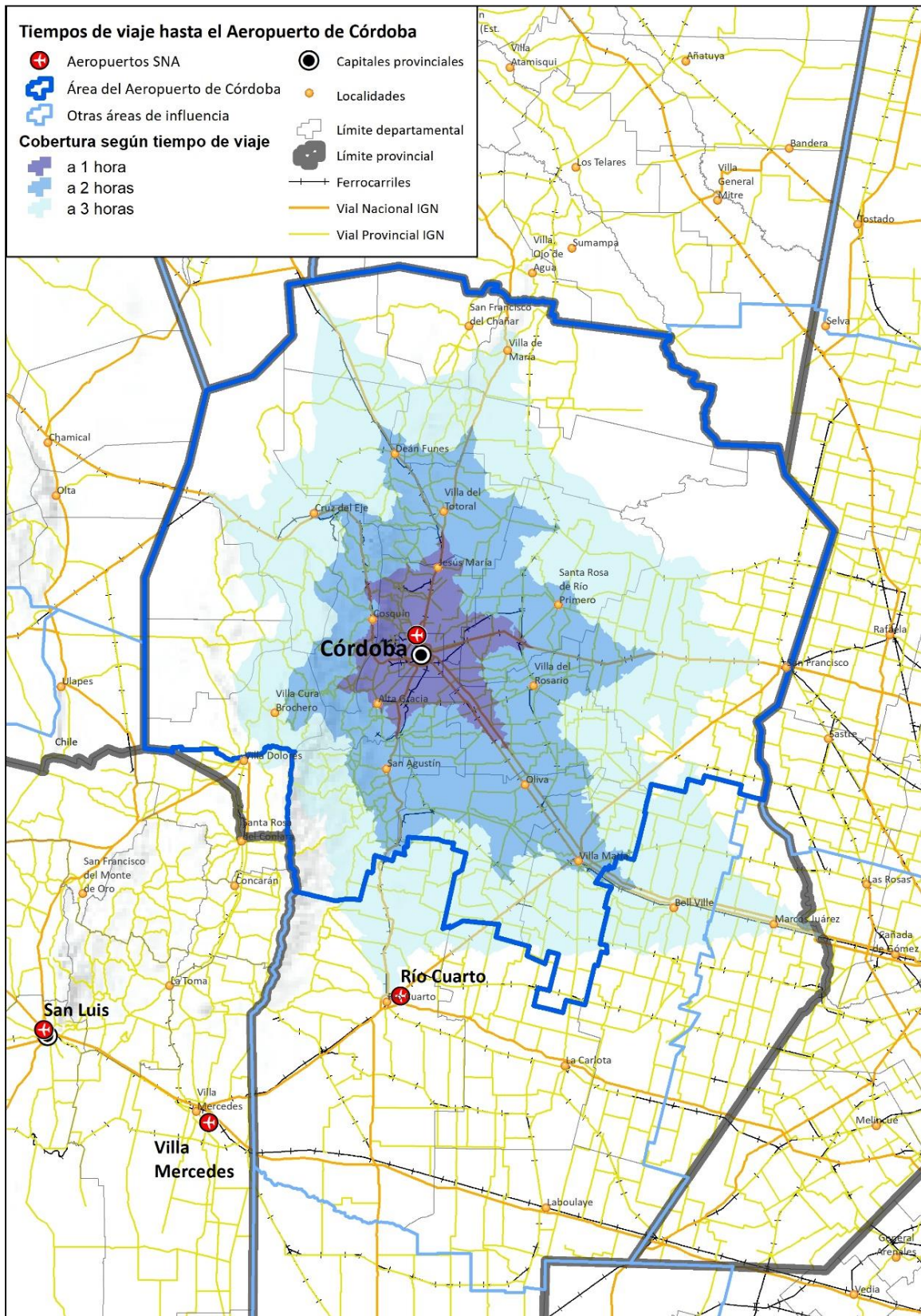
El Aeropuerto de Córdoba se localiza sobre la Av. la Voz del Interior 8500 (Ruta Provincial E-53) y su área de influencia incluye los departamentos cordobeses de: Calamuchita, Colon, Cruz del Eje, General San Martín, Ischilin, Minas, Capital, Pocho, Punilla, Río Primero, Río Seco, Río Segundo, San Alberto, San Justo, Santa María, Sobremonte, Tercera Arriba, Totoral y Tulumba.

Según el Censo Nacional de Población Hogares y Viviendas 2022 (resultados provisionales) del INDEC la población de los departamentos que conforman del área de influencia del aeropuerto alcanzó los 3.238.821 habitantes, de los cuales el 68% se encuentra a una hora de viaje por la red vial desde el aeropuerto.



Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial
Aeropuerto Internacional de Córdoba, Córdoba, Argentina

Mapa 3. Tiempos de viaje hacia el Aeropuerto Internacional de Córdoba



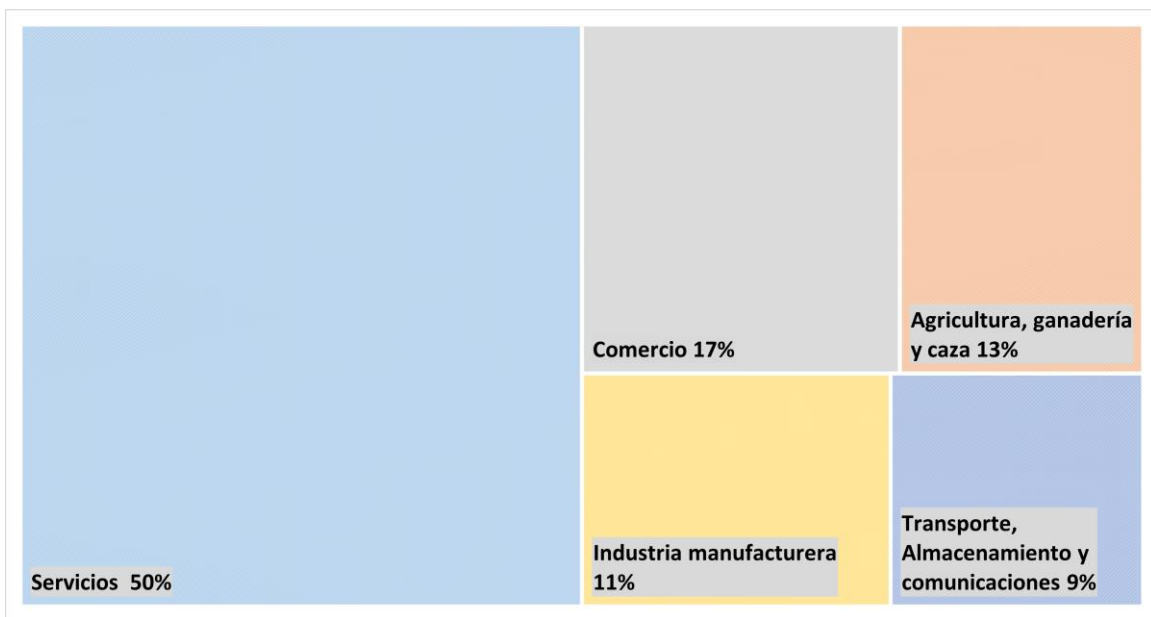
Fuente: Elaboración propia en base a datos de IGN, INDEC, Open Street Map

Estructura productiva provincial

El transporte aéreo es una herramienta capaz de potenciar la matriz productiva de las economías regionales generando mayor valor agregado. Para que esto sea posible es fundamental incorporar la dimensión aeroportuaria y aerocomercial en la agenda gubernamental como elementos impulsores y transformadores de la estructura socio-productiva local y regional.

La provincia de Córdoba cuenta con una estructura productiva que se divide en cinco rubros principales, apoyándose principalmente en el sector de servicios.

Gráfico 1. Estructura económica productiva por grandes rubros en la provincia de Córdoba. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos de INDEC

Los sectores de actividad que más aportan al perfil productivo provincial son: servicios (50%); comercio (17%); agricultura, ganadería, caza y silvicultura (13%); industria manufacturera (11%) y transportes, almacenamiento y comunicaciones (9%)⁶.

⁶ Fuente: Indicador de actividad económica provincial - INDEC

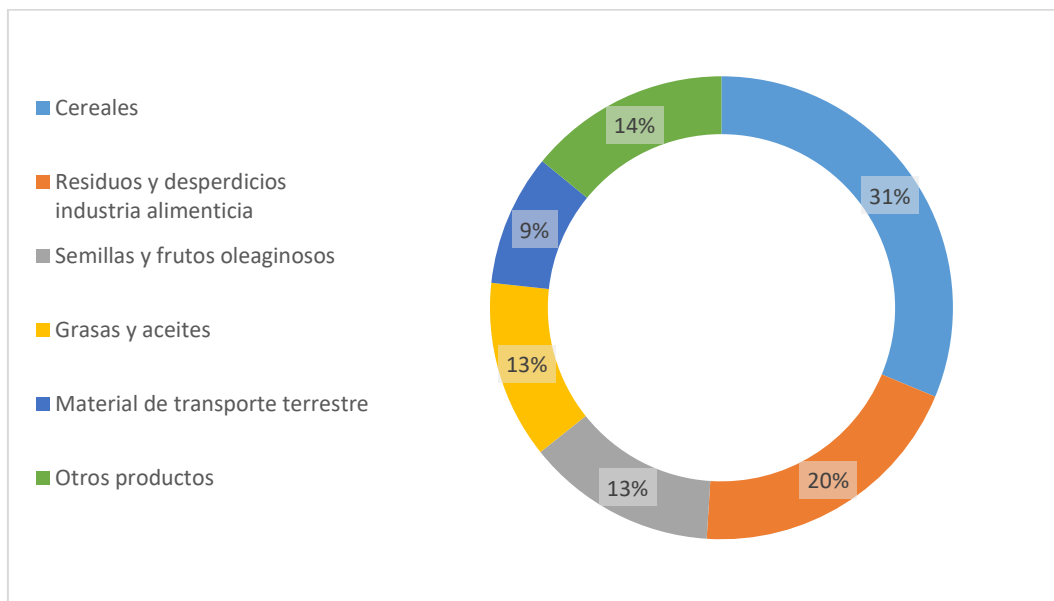
Perfil exportador

Durante el año 2021, las exportaciones de Córdoba totalizaron 11.757 millones de dólares, representando el 15,1% del valor exportado sobre el total nacional y el 19,5% de la región Pampeana.

La provincia participa en los mercados internacionales principalmente con productos asociados al sector cerealero que representa el 31% del valor exportado en 2021. También se comercializaron residuos y desperdicios de la industria alimenticia (20%), semillas y frutos oleaginosos (13%), grasas y aceites (13%), material de transporte terrestre (9%), y otros productos (14%).

El transporte aéreo facilita la actividad económica a lo largo de todo el país, fomentando la inversión nacional y extranjera, el comercio exterior y el desarrollo de las economías regionales.

Gráfico 2. Distribución del valor de las exportaciones de la provincia de Córdoba. Año 2021

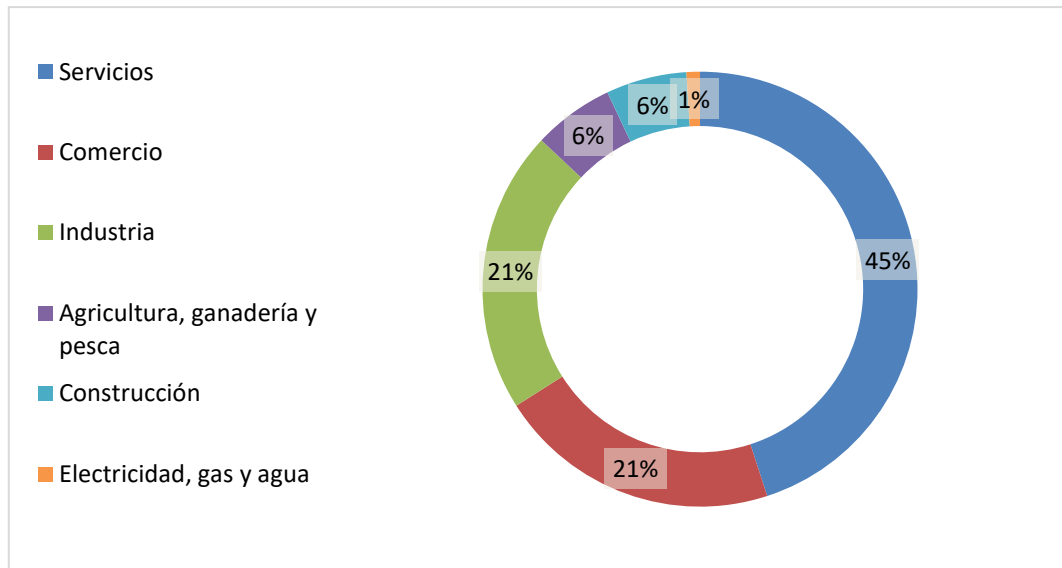


Fuente: Indicador de actividad económica provincial - INDEC

Empleo provincial

Durante el año 2021 se registraron 511.735 puestos de empleo en la provincia de Córdoba. Las actividades vinculadas con servicios representaron el 45% del empleo, mientras que comercio e industria representaron el 21% cada una. El resto se dividió entre agricultura, ganadería y pesca (6%), construcción (6%) y electricidad, gas y agua el (1%).

Gráfico 3. Composición del empleo provincial. Año 2021



Fuente: Ministerio de Trabajo - SIPA



Cerro Uritorco
Córdoba Turismo

3. ANÁLISIS

AEROCOMERCIAL

Las actividades socioeconómicas y productivas del territorio estimulan la demanda del mercado aerocomercial y, al mismo tiempo, la **conectividad aérea** **posibilita el crecimiento** de dichas dinámicas, estableciéndose entre ambas una relación de complementariedad. El análisis aerocomercial del Aeropuerto Internacional de Córdoba resulta de fundamental importancia para obtener una caracterización precisa de este aspecto. Este capítulo presenta en un primer término el análisis de la oferta de transporte medida en cantidad de asientos y frecuencias ofrecidas y, en segundo término, la caracterización de la demanda medida en cantidad de pasajeros y movimientos de aeronaves.

3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO

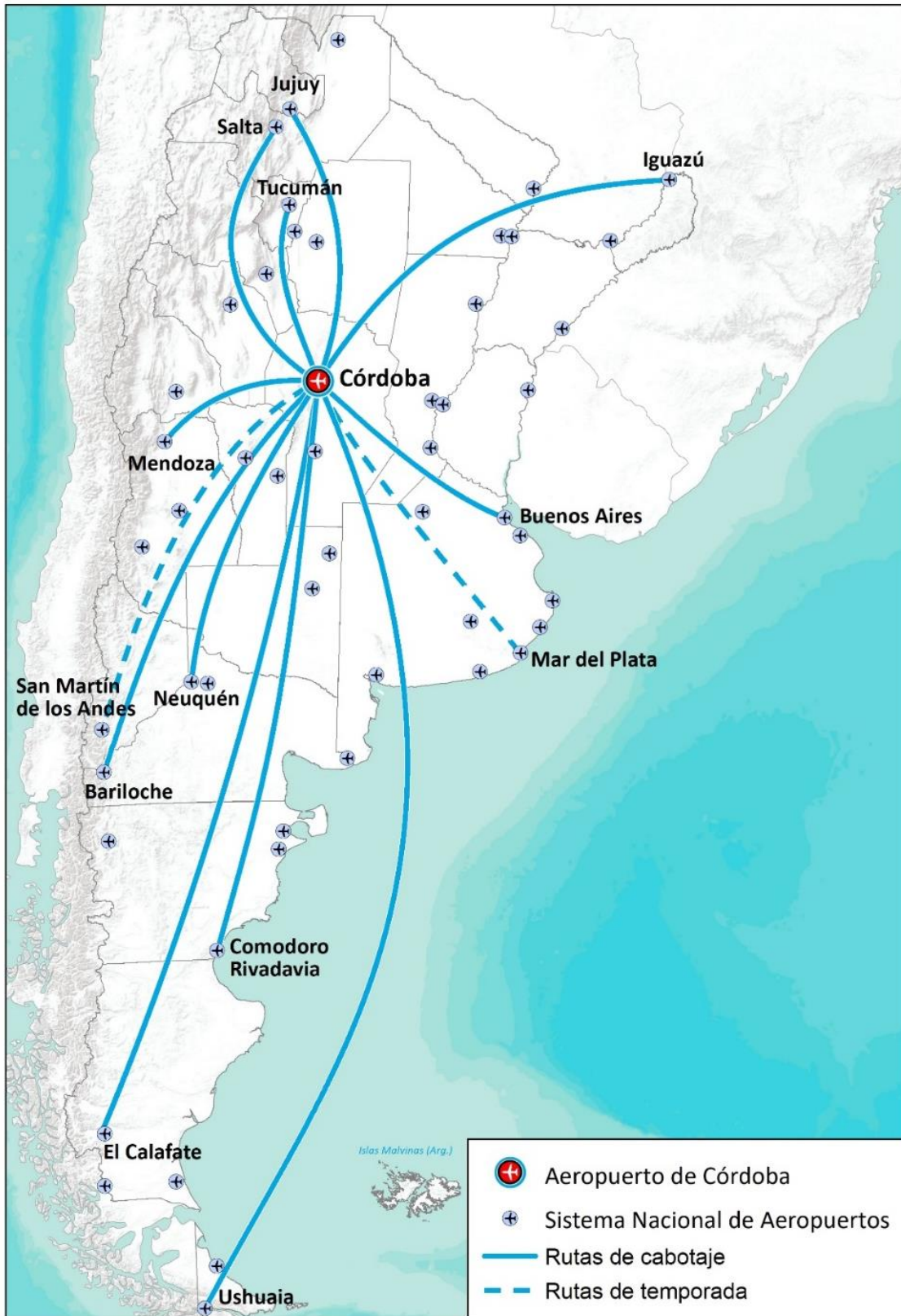
Durante los años 2020 y 2021, el transporte aéreo global se vio afectado severamente por la mayor crisis histórica de la actividad aerocomercial y aeroportuaria, motivada por la aparición de la Pandemia de la Covid-19, la cual generó un fuerte impacto en los indicadores de transporte aéreo producto de la paralización de las actividades y la disminución de las operaciones aéreas mundiales.

En el año 2021, cinco líneas aéreas operaron vuelos comerciales regulares domésticos e internacionales desde el Aeropuerto Internacional de Córdoba. En total, se ofertaron **969.455 asientos** anuales, 946.697 (98%) asientos en el mercado doméstico y 22.758 (2%) en el mercado internacional.

Durante la primera semana de julio⁷, el aeropuerto contó con un total de 106 frecuencias comerciales (ida y vuelta) y 13.522 asientos ofrecidos. De ellos, el 70% iban a Buenos Aires, le seguían Bariloche (11%), Mendoza (4%), Neuquén (3%), Salta (3%), Iguazú (3%), Jujuy (3%) y Tucumán (3%). En esa misma semana, Aerolíneas Argentinas brindó la mayor cantidad de servicios en el aeropuerto con 74 frecuencias semanales (ida y vuelta) que conectaban a Córdoba con Buenos Aires, Mendoza, Neuquén, Bariloche, Salta, Iguazú, Jujuy. Por su parte, Jet Smart contó con 22 frecuencia hacia Buenos Aires, Tucumán y Bariloche. Por último, Flybondi brindó 10 frecuencias con destino a Buenos Aires y Bariloche. Ya en diciembre del mismo año, las frecuencias comerciales aumentaron en un 114%, llegando a 227 frecuencias (ida y vuelta) y 32.052 asientos totales.

⁷ Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2021. Sin embargo, vale aclarar que durante ese mes aún regían restricciones vinculadas a la pandemia covid-19 tanto para el mercado doméstico como para el mercado internacional.

Mapa 4. Rutas de cabotaje del Aeropuerto Internacional de Córdoba. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

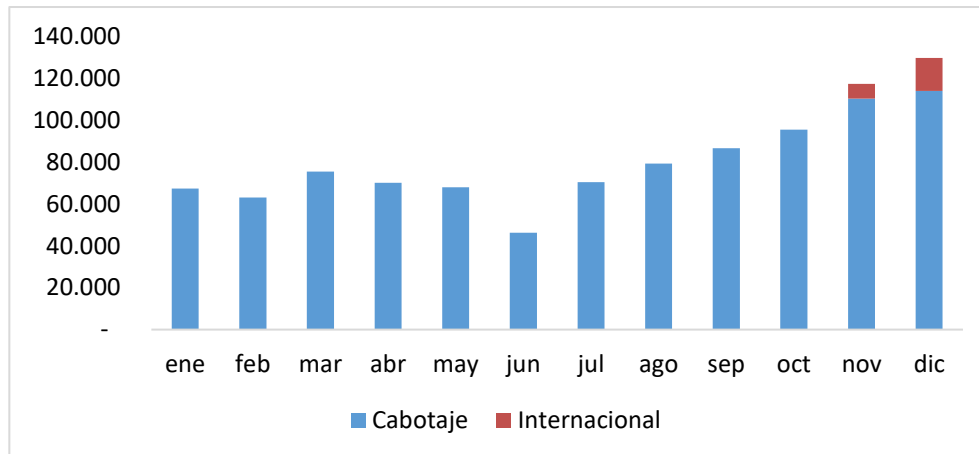
Mapa 5. Rutas internacionales del Aeropuerto Internacional de Córdoba. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

En el mercado nacional, la ciudad de Córdoba estuvo conectada con Buenos Aires, Bariloche, Mendoza, Neuquén, Salta, Iguazú, Jujuy, Tucumán, Ushuaia y El Calafate; en temporada también se ofrecieron servicios a Mar del Plata y San Martín de los Andes. Los servicios aéreos internacionales hacia Santiago de Chile, Lima y Panamá fueron retomados recién en el mes de noviembre.

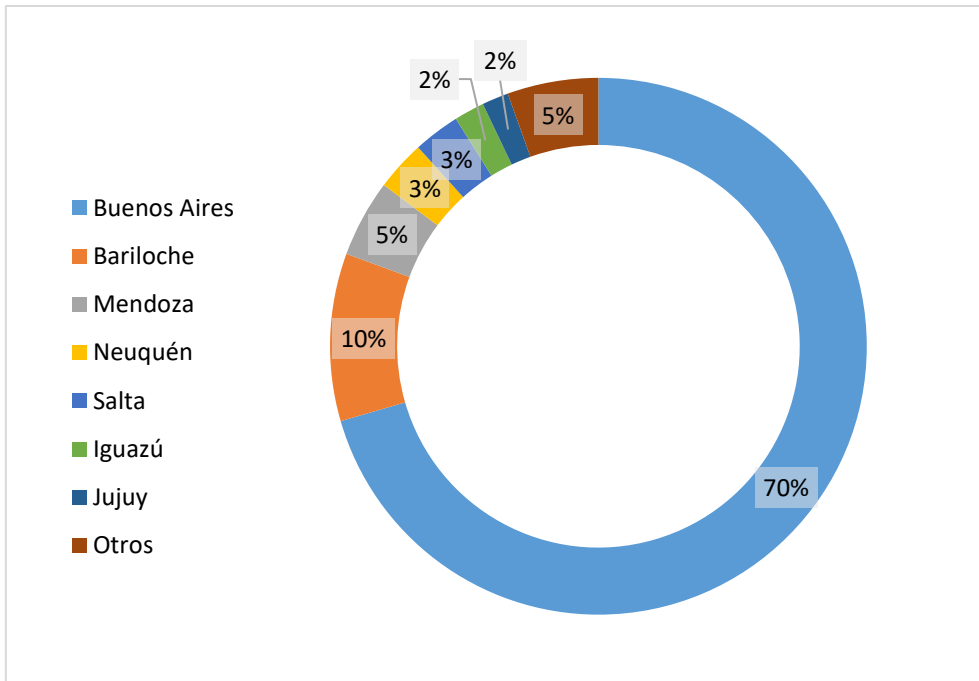
Gráfico 4. Oferta aerocomercial de asientos del Aeropuerto Internacional de Córdoba por tipo de vuelo. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

A lo largo del año, el mes de junio marcó el mínimo de servicios ofrecidos en el aeropuerto cordobés con un total de 46.219 asientos, mientras que diciembre fue el máximo del año con 114.125. Las principales variaciones mensuales estuvieron vinculadas con la recomposición de la oferta a destinos nacionales como Neuquén, Salta, Jujuy e Iguazú en el primer semestre, Tucumán, Ushuaia, El Calafate, Santiago de Chile, Lima y Panamá en el segundo. Asimismo, también impactó el incremento de servicios aéreos entre enero y diciembre hacia Buenos Aires (47%), Bariloche (115%), Mendoza (61%) y la operación en temporada a Mar del Plata (enero-febrero) y San Martín de los Andes (julio-agosto). Aerolíneas Argentinas voló a todos los destinos nacionales anteriormente mencionados a partir de la reactivación del *hub cordoba*. Flybondi y Jetsmart concentraron sus operaciones en Buenos Aires y Bariloche durante el año, y en el tercer trimestre la primera ofreció conexiones a Neuquén y Salta. Los destinos internacionales fueron ofrecidos por LATAM y Copa Airlines.

Gráfico 5. Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2021

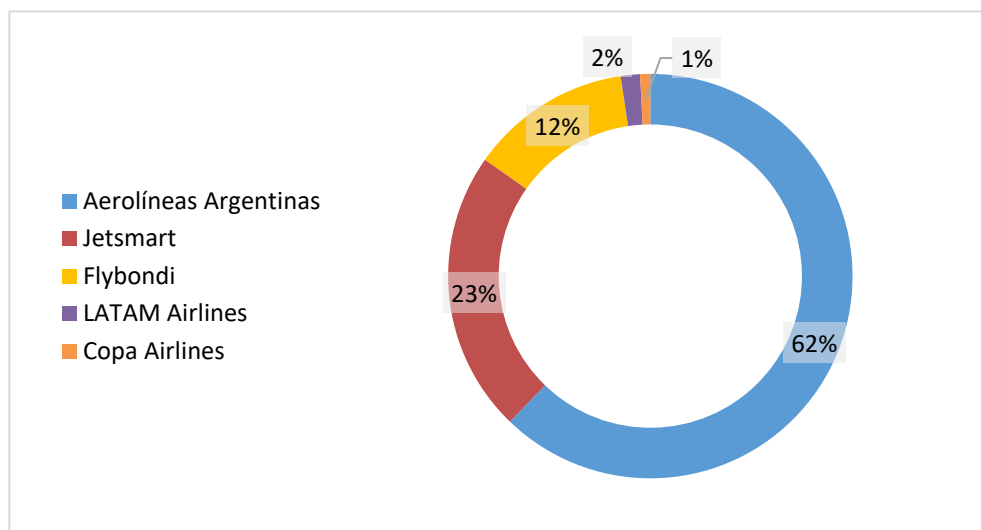


Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Anualmente, la conexión con Buenos Aires acaparó el 70% de los asientos ofrecidos, seguido por Bariloche (10%), Mendoza (5%), Neuquén (3%), Salta (3%), Iguazú (2%), Jujuy (2%), los restantes destinos desde/hacia Córdoba acapararon el 5% restante.

Por último, la participación de mercado de las diferentes aerolíneas mostró que Aerolíneas Argentinas fue el operador con mayor cuota alcanzando el 62%, le siguió Jetsmart (23%), Flybondi (12%), LATAM Airlines (2%), y Copa Airlines (1%).

Gráfico 6. Oferta anual medida en asientos por aerolínea. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG



COR

AEROPUERTO INTERNACIONAL CORDOBA

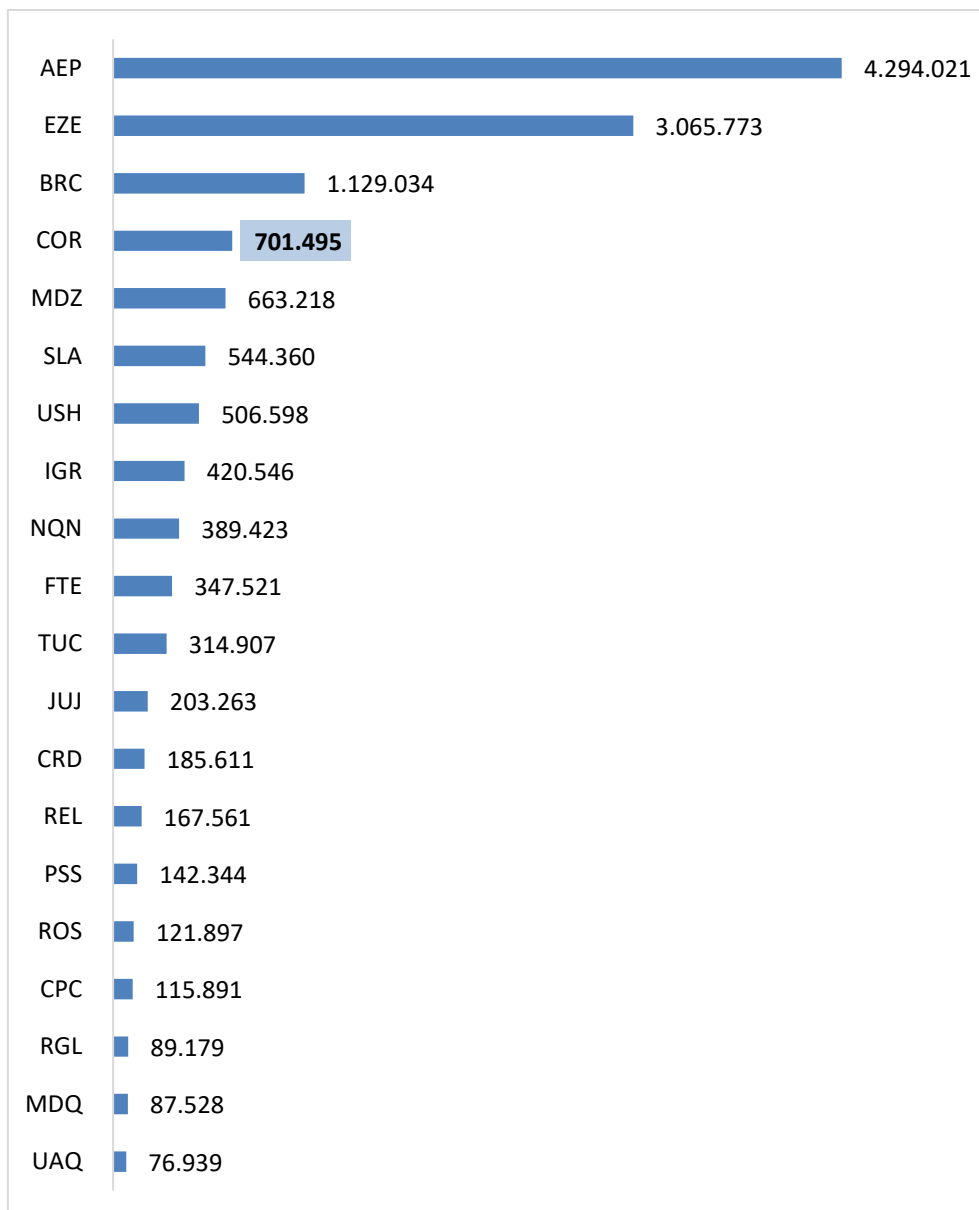
AREA DE CALZAS Y CONCHOS

Aeropuerto Internacional de Córdoba

3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO

Durante el año 2021 el aeropuerto de Córdoba tuvo 701.495 pasajeros comerciales, de los cuales 682.591 fueron de cabotaje y 18.866 internacionales. Con estas cifras Córdoba se ubicó cuarto entre las terminales aeroportuarias con más pasajeros del Sistema Nacional de Aeropuertos por detrás de Aeroparque, Ezeiza y Bariloche. A su vez, en el mismo año, se transportaron un total de 902 toneladas de carga y se realizaron 9.737 movimientos de aeronaves.

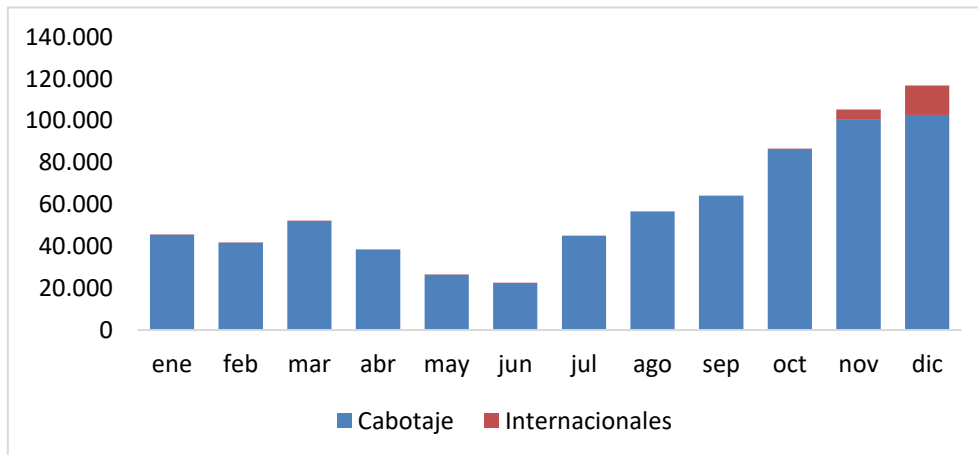
Gráfico 7. Pasajeros en los principales aeropuertos con más tráfico del Sistema Nacional. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

La demanda anual de pasajeros del año 2021 fue sostenida fundamentalmente por los pasajeros domésticos (97%) que volaron durante todos los meses del año registrando entre julio y diciembre un incremento mensual del 35% en promedio. Los servicios internacionales se reestablecieron a partir de noviembre.

Gráfico 8. Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2021



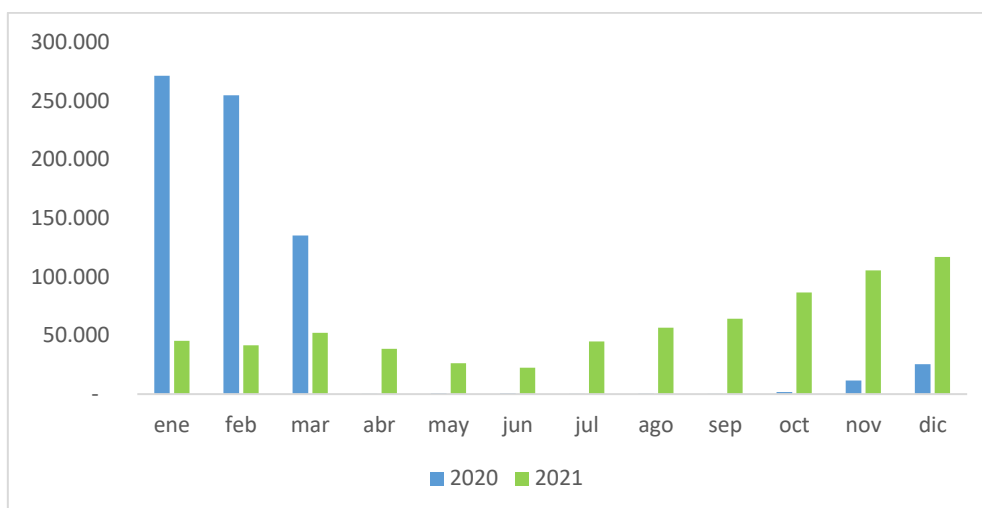
Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En materia de rutas, la **conexión con Buenos Aires** concentró el **70% de la demanda doméstica**. Le siguieron en importancia las rutas a Bariloche (11%), Mendoza (5%), Neuquén (4%), Salta (3%), Iguazú (2%), Jujuy (2%) y Tucumán, Mar del Plata, Ushuaia, El Calafate y Chapelco concentraron el 3% restante.

En el mercado internacional, los pasajeros internacionales que arribaron o partieron desde el Aeropuerto de Córdoba tuvieron como origen o destino en primer lugar a Panamá (39%), en segundo lugar, Santiago de Chile (35%) y por último Lima (26%).

La demanda total mostró un crecimiento continuo durante el segundo semestre del año pasando de 22.417 pasajeros en junio a más 116.000 en diciembre de 2021, logrando en ese mes superar los pasajeros del mismo período de 2020 en un 360%.

Gráfico 9. Evolución mensual de pasajeros. Años 2020-2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Tráfico histórico 1999-2021

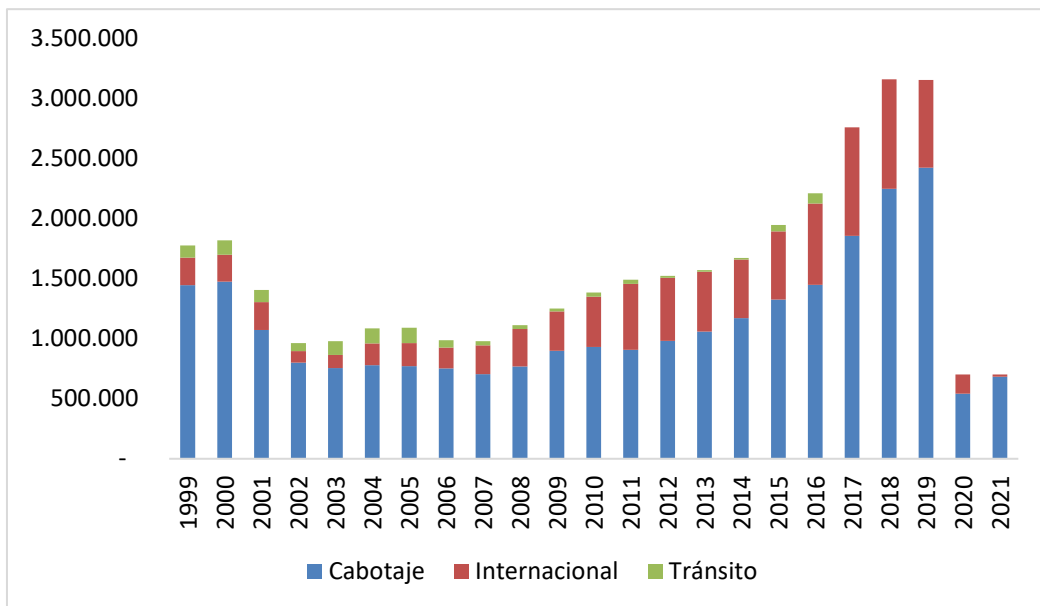
Durante los últimos 23 (veintitrés) años el tráfico aerocomercial del Aeropuerto Internacional de Córdoba experimentó tanto tendencias de crecimiento de la demanda como así también caídas de pasajeros y operaciones. Estas variaciones se debieron tanto a factores exógenos al sector (ambientales y/o sanitarios) así como también a la redefinición de políticas públicas a lo largo del tiempo y a diversas estrategias aerocomerciales de los operadores.

Particularmente, durante 2020 y 2021 se vivió a nivel mundial una de las crisis aerocomerciales más importantes de las últimas décadas como consecuencia de la pandemia COVID-19 lo cual afectó la demanda de viajes aéreos en todo el país y el mundo. Este fenómeno exógeno redujo el tráfico de pasajeros del Aeropuerto de Córdoba a niveles más bajos que los registrados a principios de milenio.

A fines de la década del 90 y comienzo de los 2000 se produjo una caída del tráfico nacional e internacional en el mercado argentino consecuencia tanto de la crisis socio-económico y política vivida en la República Argentina en el 2001, como de liberalización aerocomercial implementada en los años noventa. Esto trajo como resultado no sólo una reducción sin precedentes en la demanda de pasajeros sino también la quiebra y cese de operaciones de varias líneas aéreas nacionales.⁸

⁸ ORSNA (2015) Informe de Impacto Económico-Territorial del Aeropuerto de Córdoba. Disponible: <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/iet-cor-2013.pdf>

Gráfico 10. Evolución anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Córdoba 1999 - 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

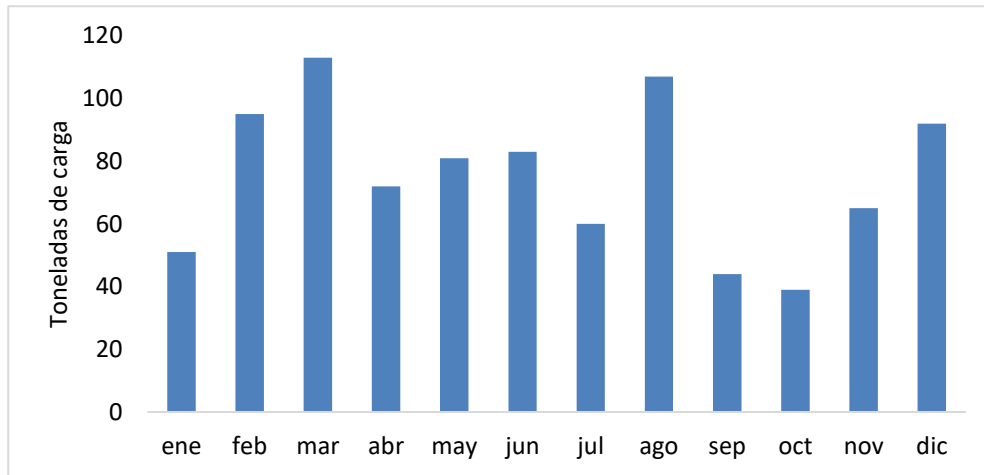
Este proceso afectó el flujo de pasajeros en el aeropuerto cordobés que entre 1999 y 2003 redujo su volumen de tráfico en un 45% pasando de 1.778.821 pasajeros totales en 1999 a 979.590 en 2003. La tendencia de crecimiento comenzó a partir de ese último año y se mantuvo hasta el año 2019.

Entre 2003 y 2019 el aumento del tráfico de cabotaje en promedio fue del 7% con un mínimo de 755.711 pasajeros (2003) y un máximo de 2.425.369 (2019). En paralelo, el tráfico internacional creció 15% promedio interanual con un mínimo de 108.745 pasajeros (2003) y un máximo de 913.866 (2018). La caída en el tráfico total del aeropuerto en 2019 estuvo asociada a una baja en la demanda de los pasajeros internacionales del 20% (2018-2019). Posteriormente, la pandemia COVID-19 marcó una reducción sin precedentes del tráfico del aeropuerto. El 2021 tuvo una recomposición del 26% en el plano nacional, sin embargo, por las restricciones de movilidad el tráfico internacional no comenzó su recuperación hasta fin de ese año.

Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el aeropuerto de Córdoba en 2021 fue 902 toneladas.

Gráfico 11. Evolución mensual del tráfico de cargas (tm3). Año 2021

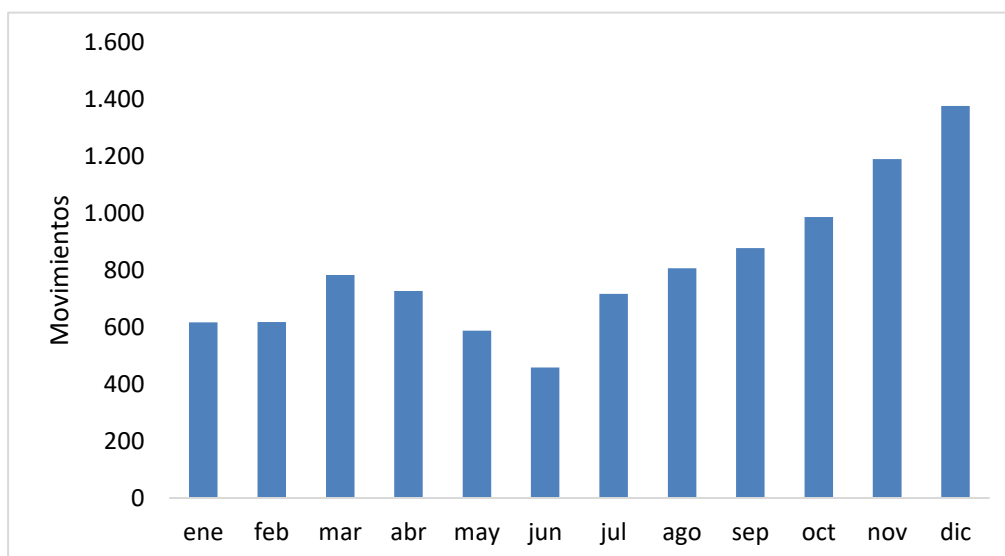


Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Movimientos de aeronaves

El año 2021 finalizó con un total de 9.742 movimientos, entre aterrizajes y despegues. Esto representa un promedio diario de 27 operaciones. Se observa que las mismas estuvieron en un rango que va desde el mínimo de 458 movimientos mensuales en junio, al máximo de 1.376 en diciembre. En ese mes, los movimientos estuvieron un 202% por encima del mismo mes de 2020. En promedio, el aeropuerto contó 812 movimientos mensuales.

Gráfico 12. Evolución mensual del movimiento de aeronaves. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



Mar de Asenuza
Pablo Rodríguez Merkel

4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL

El transporte aéreo es un factor indispensable para el desarrollo de la economía ya que facilita los intercambios a escala global e incide en el desarrollo y el bienestar de las poblaciones. La provisión de servicios aerocomerciales y de infraestructura aeroportuaria son actividades esenciales para la cohesión territorial que pueden generar oportunidades que afecten la economía de una determinada región de forma positiva. Sin embargo, también pueden generar efectos negativos que intensifiquen las desigualdades existentes entre regiones.

Según IATA (2008), “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”⁹.

Distintos organismos internacionales y equipos académicos han desarrollado y homogeneizado una metodología para mensurar los impactos que genera la actividad, con el fin de comparar distintos casos a nivel mundial. El Airports Council International (ACI), IATA junto a Oxford Economics y Air Transport Action Group (ATAG) regularmente presentan informes sobre los beneficios económicos que se generan 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 sus actividades afines.

- El **impacto directo** está relacionado con las 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.
- 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.
- El **impacto catalítico** se vincula con actividades que se benefician del acceso a los mercados provisto por la conectividad aérea. Dentro de este

⁹IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

conjunto podemos encontrar la actividad turística, el comercio nacional e internacional de carga aérea, incluso la promoción de inversiones nacionales y extranjeras, el intercambio de I+D, entre otras.

Con el objetivo de mensurar los impactos socioeconómicos del transporte aéreo en la República Argentina, el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) elaboró una metodología en base a las definiciones mencionadas anteriormente, las herramientas de las diferentes agencias y los insumos disponibles vinculados con la actividad regulatoria del Organismo.



En primer lugar, el cálculo de los impactos directos, indirectos e inducidos se analizó bajo el concepto de Producto Bruto Aeroportuario, el cual representa la facturación total anual de las actividades aerocomerciales y aeroportuarias que se desarrollan en cada uno de los aeropuertos, junto con el total de los salarios y los impuestos abonados. Esta herramienta permite contabilizar de forma unificada los impactos directos, los ingresos generados por la cadena de suministro y el gasto de los empleados. En segundo lugar, el impacto catalítico agrupó tanto los beneficios generados por el turismo como por la productividad (conectividad aérea)¹⁰.

Por fuera de estos impactos tipificados, y en consonancia con lo propuesto por IATA, se cuantificaron los beneficios para los pasajeros, los cuales se definen como el valor recibido por el pasajero por encima del costo del pasaje. A este indicador se lo denomina excedente del consumidor y debe considerarse como

¹⁰ A diferencia de los informes publicados en 2015, esta publicación no incluye los impactos económicos de la carga aérea ya que no se contó con información disponible sobre comercio exterior.

un beneficio que favorece a los pasajeros y no se relaciona con ninguna fase redistributiva, catalítica o de derrame ni en el aeropuerto ni en el área de influencia.

Por último, en base a la información de empleos directos generados por el desarrollo de la actividad aeroportuaria y aerocomercial se estimó el total de empleos. Esto incluye a los empleos generados por las actividades que componen a los impactos indirectos, inducidos y catalíticos.

El impacto socioeconómico total positivo generado en el área de influencia del Aeropuerto de Córdoba por el transporte aéreo durante el año 2021 fue de \$9.927.488.066, generando 20.445 puestos de empleo.

- El producto bruto aeroportuario aportó \$1.303.361.637 de pesos
- El turismo receptivo e interno \$7.644.553.880
- Los beneficios económicos para los pasajeros \$979.572.549
- El impacto negativo generado por el turismo emisor sumó \$8.906.797.261.

La diferencia entre los impactos positivos y el impacto negativo generó un saldo de impactos de \$1.020.690.805



AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CÓRDOBA- 2021

\$ 9.927

MILLONES DE PESOS

Impacto socioeconómico
y territorial positivo

Impacto socioeconómico y territorial positivo **\$ 9.927.488.066**

Beneficios económicos para los pasajeros	\$ 979.572.549
Producto Bruto Aeroportuario	\$ 1.303.361.637
Turismo receptivo	\$ 7.644.553.880
Puestos de empleo generados	20.445

Impacto socioeconómico y territorial negativo **\$ 8.906.797.261**

Turismo emisor	\$ 8.906.797.261
----------------	------------------

Saldo de impactos (pesos) **\$ 1.020.690.805**

4.1 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, el cual incluye los salarios y los impuestos.

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. En el primer caso, el valor de las tasas varía en función del tipo de vuelo, ya sea de cabotaje, regional o internacional (Uso de aerostación, Seguridad, Migración y aduana). En el segundo caso, el monto de las tasas depende del tipo de vuelo y del tamaño de la aeronave (Aterrizaje, Estacionamiento, Protección del vuelo en ruta y Apoyo de aterrizaje).



Los servicios no aeronáuticos pueden separarse en tres grandes rubros que agrupan diferentes actividades. El primer grupo lo integran las **actividades conexas al transporte aerocomercial**, que se definen por ser servicios para líneas aéreas de transporte de cargas y pasajeros: aerocombustibles y aerolubricantes, cargas aéreas, hangares, líneas aéreas, servicios a terceros, servicios de catering y servicios de rampa y mangas, entre otros. El segundo grupo corresponde a las actividades relacionadas con la **explotación comercial del aeropuerto**, las cuales incluyen todas las actividades de empresas que prestan servicios a los pasajeros, usuarios de la terminal o al entorno urbano: servicios bancarios, gastronomía, playa de estacionamiento de vehículos, publicidad y promoción, retail, transporte pre y post aéreo y tiendas libres de impuestos, entre otras. Por último, el tercer grupo está compuesto por las **actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto** a las que se las define como las actividades de soporte a las propias empresas que desarrollan su actividad en el aeropuerto: transporte de caudales, limpieza, mantenimiento edilicio, seguridad privada, tecnologías de la información y servicios médicos, entre otros.

Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de Córdoba

El Aeropuerto de Córdoba generó \$1.303.361.637 pesos en concepto de PBA durante el 2021. Los servicios aeronáuticos generaron \$202.742.600 pesos, lo que representa un 16% del total. El 84% restante equivale a \$1.100.619.037 y fueron generados por las actividades no aeronáuticas.

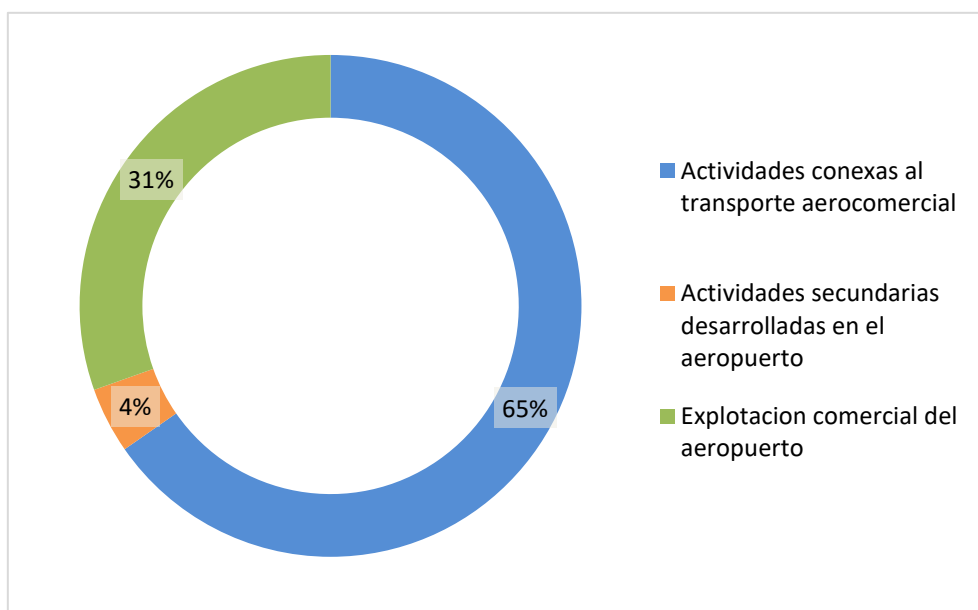
Gráfico 13. Distribución del Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de Córdoba. Año 2021

PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO	\$ 1.303.361.637	
SERVICIOS AERONÁUTICOS	\$ 202.742.600	16%
SERVICIOS NO AERONÁUTICOS	\$ 1.100.619.037	84%

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del aeropuerto de Córdoba, el 65% de los ingresos no aeronáuticos provino de las actividades conexas al transporte aerocomercial. Las actividades vinculadas a la explotación comercial del aeropuerto aportaron un 31% de la facturación total y las actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto aportaron el 4% restante.

Gráfico 14. Distribución de la facturación total generada por los servicios no aeronáuticos del Aeropuerto de Córdoba. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial
Aeropuerto Internacional de Córdoba. Córdoba. Argentina

A fin de caracterizar el rendimiento económico del aeropuerto se calcularon los siguientes indicadores para visualizar la relación entre la facturación total del aeropuerto y el volumen de pasajeros en el año, el movimiento de aeronaves anual, los metros cuadrados de terminal y la superficie del aeropuerto. Estos indicadores muestran cuanto aportaría al PBA el aumento por unidad de cada una de dichas variables.

Gráfico 15. Ratios de facturación del Aeropuerto de Córdoba. Año 2021

	Por pasajero	Por movimientos de aeronaves	Por mt2 de terminal	Por hectárea
\$ Producto Bruto Aeroportuario	\$ 1.858	\$ 133.857	\$ 65.167	\$ 1.383.612
\$ Servicios aeronáuticos	\$ 289	\$ 20.822	\$ 10.137	\$ 215.226
\$ Servicios no aeronáuticos	\$ 1.569	\$ 113.035	\$ 55.030	\$ 1.168.386
\$ Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$ 1.025	\$ 73.835	\$ 35.946	\$ 763.194
\$ Explotación comercial del aeropuerto	\$ 477	\$ 34.399	\$ 16.747	\$ 355.567
\$ Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$ 67	\$ 4.801	\$ 2.337	\$ 49.625

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



4.2 TURISMO FACILITADO POR EL TRANSPORTE AÉREO

El transporte, y en particular el transporte aéreo, es un factor que posibilita el desarrollo del producto turístico nacional e internacional ya que permite conectar distintas regiones en poco tiempo y a bajo costo relativo.

El turismo es una de las principales actividades estratégicas generadoras de crecimiento económico y desarrollo local a nivel nacional. Por ende, la actividad turística es tenida en cuenta como uno de los sectores más importantes dentro del impacto catalítico para el análisis de los beneficios del transporte aéreo.

La provincia de Córdoba es una de las provincias con mayor oferta de localidades turísticas del país. Sus principales circuitos 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 y el balneario de la laguna Mar Chiquita.

Posee una de las plazas hoteleras más importantes del país, junto a una infraestructura de servicios y prestadores expertos que satisfacen las demandas recreativas, de aventura, gastronómicas y de espectáculos de quienes se acercan a disfrutar las distintas opciones que ya son clásicas de esta provincia.

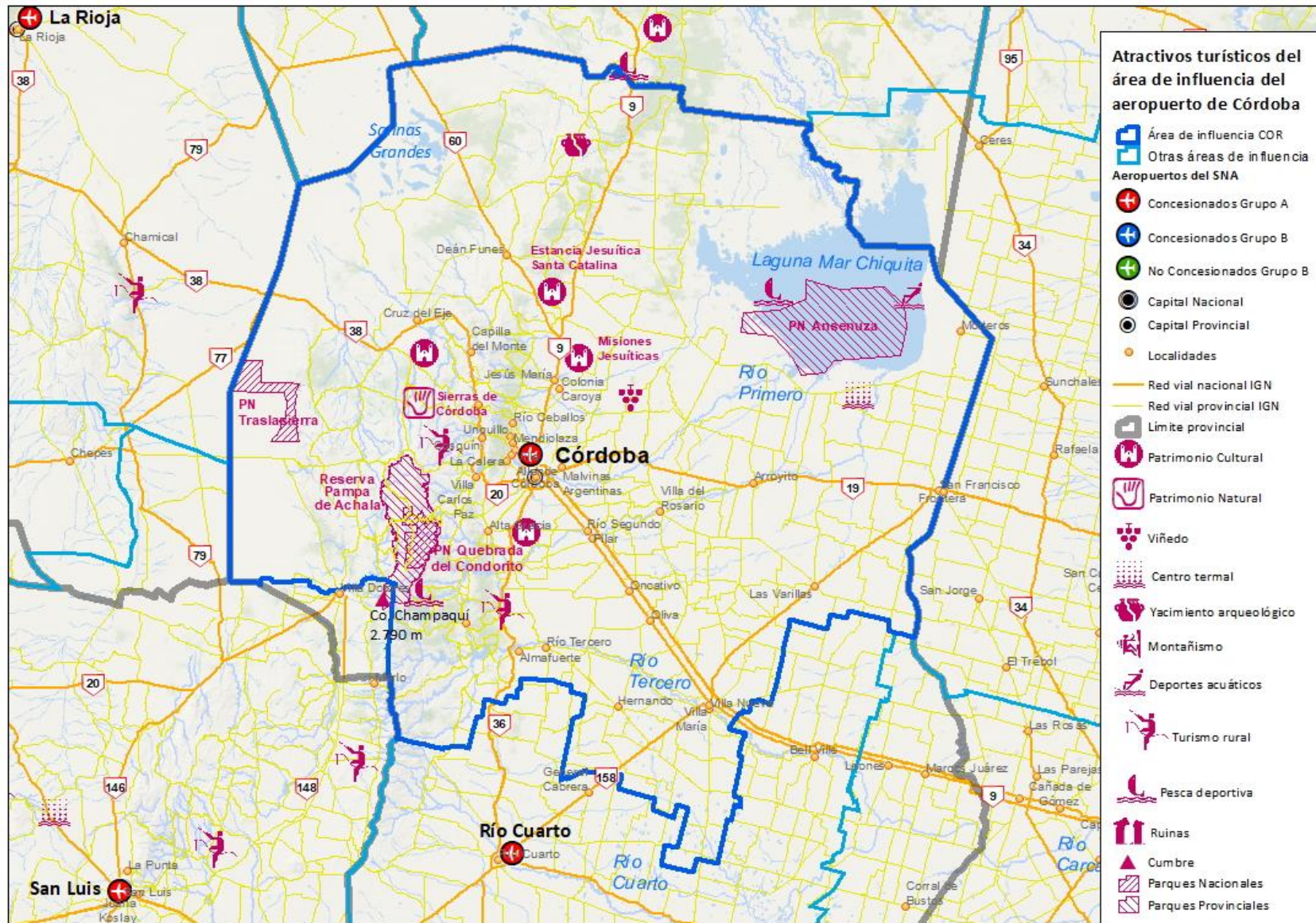
La ciudad de Córdoba es una de las más antiguas del país y guarda un importante patrimonio histórico, cultural y arquitectónico, no sólo en su casco urbano sino también en sus alrededores. La Plaza San Martín tiene un valioso entorno edilicio en el que se destacan las vistas de construcciones coloniales: el Cabildo, la Catedral y la Manzana Jesuítica.

Los valles de Punilla, Traslasierra y Calamuchita ofrecen numerosas localidades como Villa Carlos Paz, La Cumbre, La Falda, San Javier, Villa Gral. Belgrano y Santa Rosa, las cuales poseen un paisaje muy elegido por los visitantes para el descanso y la práctica de actividades recreativas.

En el mes de octubre la mirada de los visitantes se posa en Villa General Belgrano, cuya Fiesta Nacional de la Cerveza atrae a turistas de toda la Argentina y del mundo. En la ciudad de Cosquín se realiza anualmente el festival de música y bailes típicos tradicionales, pero también el más reciente festival Cosquín Rock.

El impacto catalítico estimula, retiene y expande la actividad económica de la zona a través del turismo receptivo, el tráfico de cargas y correo y los viajes por negocios, entre otros. Tiene un rol central en el desarrollo productivo de las regiones.

Mapa 6. Atractivos turísticos del área de influencia del Aeropuerto Internacional de Córdoba



Fuente: elaboración propia en base a datos de Ministerio de Turismo y Administración de Parques Nacionales

4.2.1 Turismo receptivo

Turismo extranjero

En 2021 arribaron al Aeropuerto Internacional de Córdoba un total de 16.182 turistas extranjeros tanto en vuelos internacionales como domésticos. En términos económicos, los viajeros generaron un gasto de \$2.020.572.202 pesos en el área de influencia del aeropuerto cordobés.

Turismo interno

Por otra parte, 165.796 turistas nacionales ingresaron a la provincia a través del Aeropuerto Ing. Ambrosio Taravella generando un impacto de \$5.623.981.678 pesos en el área de influencia de la terminal aeroportuaria.

4.2.2 Turismo emisor

El transporte aéreo permite tanto la llegada de turistas nacionales e internacionales a una ciudad o región, como también la salida de personas residentes hacia otros destinos. En consecuencia, de la misma forma que se contabilizan 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.

Turismo extranjero

En 2021, 15.304 cordobeses viajaron al exterior a través del Aeropuerto de Córdoba generando un gasto de \$2.527.675.995 pesos en el exterior.

Turismo interno

Asimismo, 188.058 turistas residentes en Córdoba recorrieron otras provincias de nuestro país. En términos económicos, gastaron \$6.379.121.267 pesos en el área de influencia de otros aeropuertos del Sistema Nacional.

4.2.3 Saldo de impactos de turismo nacional e internacional

Como resultado del año, el turismo receptivo tanto nacional como internacional vehiculizado por la conectividad aérea se tradujo en un impacto económico positivo de \$7.644.553.880 pesos en el área de influencia del aeropuerto cordobés. En cambio, El turismo emisor local que viajó a otros puntos del país y al exterior cuantificó un total de \$8.906.797.261 pesos de impacto negativo.

El saldo del turismo, entendido como la diferencia entre el turismo receptivo y el emisor, en Córdoba fue equivalente a -\$1.262.243.381 pesos.

Gráfico 16. Impacto económico del turismo facilitado por el transporte aéreo en el Aeropuerto de Córdoba. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Encuesta de Viajes y Turismo de los Hogares 2021 del Ministerio de Turismo y Deportes, OAG y SIAC-ANAC

HISTORIAS QUE HABLAN

Experiencia espiritual y astroturismo en Córdoba

Lorena Zeug es licenciada en turismo, hace más de 20 años que se dedica a este sector, fue Secretaria de Turismo de Capilla del Monte durante 2 años. Es dueña de Punto Uritorco Viajes y Turismo, una agencia de viajes que ofrece paquetes tanto para el turismo emisor como receptivo. Sin embargo, su punto fuerte es el turismo receptivo en esta ciudad

La agencia es una empresa familiar, trabaja junto a su esposo y dos empleados más. Capilla del Monte es una ciudad dentro del departamento de Punilla a 109 km de la capital de la provincia. Esta localidad conocida por su paisaje de montañas y quebradas, ríos, lagos y balnearios, tiene como postal clásica el Cerro Uritorco, conocido por su senderismo ya que vinculan paisajes, mística y astroturismo. *“Capilla del Monte tiene dos perfiles, en temporada alta, temporada de verano, el perfil del turista es más familiar, la demanda se centra en la búsqueda turismo aventura, trekking y senderismo. En la temporada baja o media, el punto fuerte de la agencia, el público cambia, está enfocado en mujeres, más de cincuenta años, que vienen en búsqueda de realizar un trabajo espiritual y/o holístico, es decir, realizan reiki, terapia o retiros, conexión ancestral, constelaciones familiares, círculo de la mujer, la gama de actividades es muy variada. Son grupos holísticos ya que ven a localidad como un destino ideal para realizar retiros. Algunos también llegan de forma individual y el medio de transporte principal es el avión”.*

Con respecto al astroturismo, los cielos limpios despejados de la contaminación urbana que presenta Capilla del Monte lo convierten en un lugar ideal para ver las estrellas en toda su inmensidad. *“los prestadores turísticos habilitados por la Agencia Córdoba Turismo desarrollan distintos tipos de actividades para interactuar con el cielo nocturno ya sea a través de charlas, explicaciones, observación, fotografías que brindan la posibilidad a quien realiza la experiencia de contextualizarse bajo un espectáculo de estrellas. Es una actividad que atrae a toda la familia, como también, a astrónomos y aficionados a la astronomía”.*

A su vez, Lorena valora contar con un aeropuerto cercano y la importancia de su conectividad, *“tener un aeropuerto cercano es fundamental, ya que nosotros trabajamos con grupos y con turistas individuales. Gracias al Camino del Cuadrado (Ruta Provincial E-98) estamos a una hora y media del aeropuerto, lo que facilita la llegada de los mismos. La conectividad es fundamental, después de la pandemia Córdoba perdió mucha conectividad, lo cual fue muy negativo para la empresa. Nosotros trabajamos con turistas internacionales que provienen de Brasil, Uruguay y Chile, mientras que, el turista nacional que más nos visita es de Buenos Aires, Santa Fe, Mendoza y Entre Ríos. Recién en esta temporada 2023 pudimos realizar los emisivos y receptivos como veníamos haciéndolo previo a la pandemia”.*

Por último, nos cuenta: *“En 2022 con el PreViaje pudimos vender paquetes para que la gente local visite otros destinos del país. Ayudarlos, asesorarlos de forma directa estuvo muy bien. Con respecto al receptivo, tuve muchos grupos y pasajeros individuales que compraban las excursiones previas al llegar, cómo también, aquellas personas que venían a vacacionar a la provincia y pagaban las excursiones directamente con la tarjeta PreViaje. Como programa de recuperación turística fue ideal y fortaleció el turismo nacional”.*

4.3 BENEFICIOS POR LA CONECTIVIDAD AÉREA (PRODUCTIVIDAD)

La conectividad aérea de los aeropuertos, y sus respectivas áreas de influencia, a una gran cantidad de destinos nacionales e internacionales facilitan la inversión de ese territorio a los mercados nacionales y globales. Por este motivo, se considera que la oferta aerocomercial es vital para el crecimiento y desarrollo de los mercados 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 (IATA¹¹).

IATA ha desarrollado un indicador de conectividad para medir el grado de integración que un país tiene dentro de la red global de transporte aéreo. Es una medida cualitativa del número y la importancia económica de los destinos servidos desde los principales aeropuertos de un país, la frecuencia del servicio a cada destino y el número de conexiones disponibles hacia los distintos destinos. La conectividad aumenta a medida que aumenta el número de destinos, la frecuencia de los servicios y/o los destinos hacia los aeropuertos con mayor cantidad de tráfico.

Específicamente, el indicador de conectividad de cada aeropuerto 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 específico¹². El número de plazas ofrecidas para cada destino se pondera por el tamaño del aeropuerto de destino, en términos de cantidad de pasajeros anual (IATA, 2007:17). En consecuencia, se pondera con el número 1 al aeropuerto con mayor cantidad de pasajeros del mundo (2021 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

Σ (frecuencia x asientos disponibles por vuelo x ponderación del aeropuerto de destino) / 1.000

En el año 2021, la relación del indicador de conectividad con el Producto Bruto Geográfico (PBG) tuvo una caída del 61% con respecto a 2020 para el caso del Aeropuerto de Córdoba. Este fuerte descenso del indicador es producto de la caída de la oferta aerocomercial por incidencia directa de la reconfiguración del mercado aerocomercial ocurrido a nivel nacional y global como consecuencia de la pandemia de Covid-19 y a las restricciones a la movilidad impuestas producto de ella. Por este motivo, **no se comprueba un diferencial en el aporte a la economía del área de influencia para el año 2021.**

¹¹ IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

¹² IATA toma como referencia los días del 1 al 7 de julio.

4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS

Los pasajeros valorizarán su viaje por el propio placer de la visita turística o del valor del negocio logrado, más que por el costo del mismo (IATA, 2008). A esta valorización se la denomina **excedente del consumidor**. Se 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 (IATA, 2008).

El cálculo se realizó teniendo en cuenta la cantidad de pasajeros que tuvieron como origen el Aeropuerto Internacional de Córdoba y la tarifa promedio de dicho aeropuerto en el año 2021. Así, el excedente del consumidor registrado alcanzó la suma de \$979.572.549.

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 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.



Beneficios económicos para los pasajeros

\$ 979.572.549

Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG y SIAC - ANAC



HISTORIAS QUE HABLAN

Fabricación de piezas de carburo de tungsteno

Mariana Taglioretti es la gerenta comercial de la empresa Tantal en Santa Rosa de Calamuchita provincia de Córdoba. La firma nacida en Castelar provincia de Buenos Aires en 1956, pero radicada en el Valle de Calamuchita desde 1978, se dedica a la fabricación de piezas de carburo de tungsteno. Este es un material extremadamente duro que se utiliza para la industria del petróleo, metalmecánica, minería, maderera, entre otras, como aplicaciones para herramientas de corte o de mecánica, pero principalmente como resistencia al desgaste, la abrasión, para reducir la fricción y aumentar la resistencia a la corrosión de distintos materiales, herramientas o equipos.

En la actualidad la empresa cuenta con 75 empleados directos y 16 más en una filial de Curitiba, Brasil, país que abrió la etapa exportadora. *“Nuestra empresa exporta entre 40 y el 50% de lo que produce desde el año 92. Exportamos todos los años de manera ininterrumpida a Brasil, Colombia, Ecuador, México, Chile, Bolivia, Italia, España y hace poco tiempo también a India. Nuestro producto es de bajo volumen, alto peso y un importante valor agregado por kilo. Por lo tanto, todas las exportaciones son enviadas por avión desde hace 30 años, hemos usado el aeropuerto de Córdoba desde siempre, hacemos aduana en Córdoba y el servicio es muy ágil por lo que para nosotros es clave contar con un aeropuerto cercano”.*

A su vez, agrega *“Nosotros importamos materia prima, insumos, repuestos y diversas cosas para la planta y la mayoría de las cosas también vienen por avión. Estos insumos sirven para agregarle valor a nuestra producción y su origen es diverso: China, Europa, Brasil y usamos también el aeropuerto de Córdoba para traer los mismos”.*

Por último, reflexiona acerca de la recuperación del aeropuerto luego de la pandemia *“pos pandemia fuimos volviendo de a poco a tener la misma regularidad y frecuencia de vuelos que había antes. Actualmente, ingresamos al aeropuerto una carga antes del mediodía y al otro día ya está en San Pablo. Para nosotros es clave contar con una mayor oferta de vuelos directos y mayor frecuencia, ya que produce que el envío sea ágil y demore poco tiempo, esto es clave para el plazo de entrega”.*

4.5 GENERACIÓN DE EMPLEO

Un aporte fundamental de la actividad aerocomercial y aeroportuaria es la generación de puestos de trabajo que, al igual que los impactos económicos de esta actividad, se clasifican en directos, indirectos, inducidos y catalíticos.

Se considera **directo** al empleo generado por las actividades económicas desarrolladas en el aeropuerto. Dentro de esta categoría se incluye, por ejemplo, al personal encargado de la administración aeroportuaria, las líneas aéreas, las empresas de asistencia a aeronaves (handling), las autoridades de control, los agentes de carga, los locales comerciales, los servicios de correo, los servicios de rampa, el catering aerocomercial, el almacenamiento y la distribución de aerocombustibles, la logística y los depósitos.

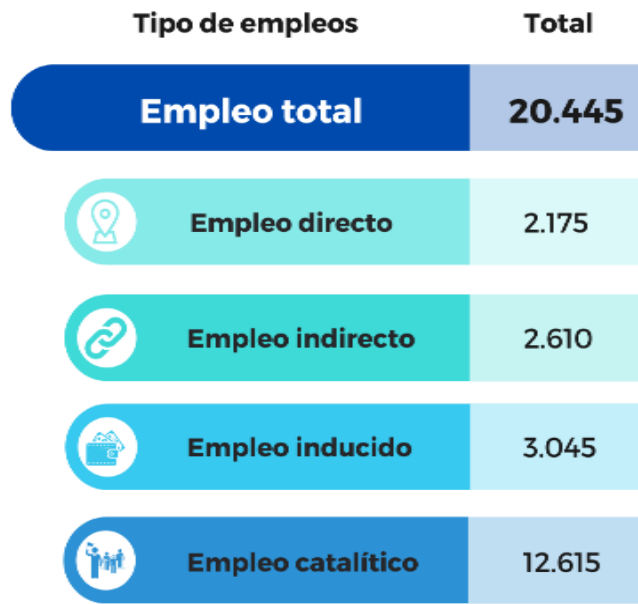
El **indirecto** se conforma por los empleos originados en la economía del área de influencia aeroportuaria, que forman parte de la cadena de proveedores de bienes y servicios a las actividades directas. Esto quiere decir que estos empleos no tendrían lugar sin la infraestructura aeroportuaria y la conectividad ofrecida. Entre estos empleos se encuentran los de las agencias de publicidad, empresas proveedoras de insumos para el aeropuerto, proveedores de mercaderías comercializadas en el aeropuerto, entre otros.

El empleo **inducido** corresponde a los generados por el consumo asociado al proceso de reproducción social de los empleados de las empresas incluidas en el impacto directo e indirecto. Se agrupan dentro de esta categoría todos los empleados de los comercios en los que consumen los empleados del aeropuerto o de empresas proveedoras de otras actividades del mismo.

Por último, se entiende como empleo **catalítico** a los puestos de trabajo generados por la atracción, retención y expansión de la actividad económica del área de influencia, como resultado de la accesibilidad a los mercados provista por el transporte aéreo. Componen esta categoría las inversiones atraídas, turismo receptivo, incremento de productividad, instalación de nuevas empresas, mantenimiento de la localización de empresas actuales, entre otros.

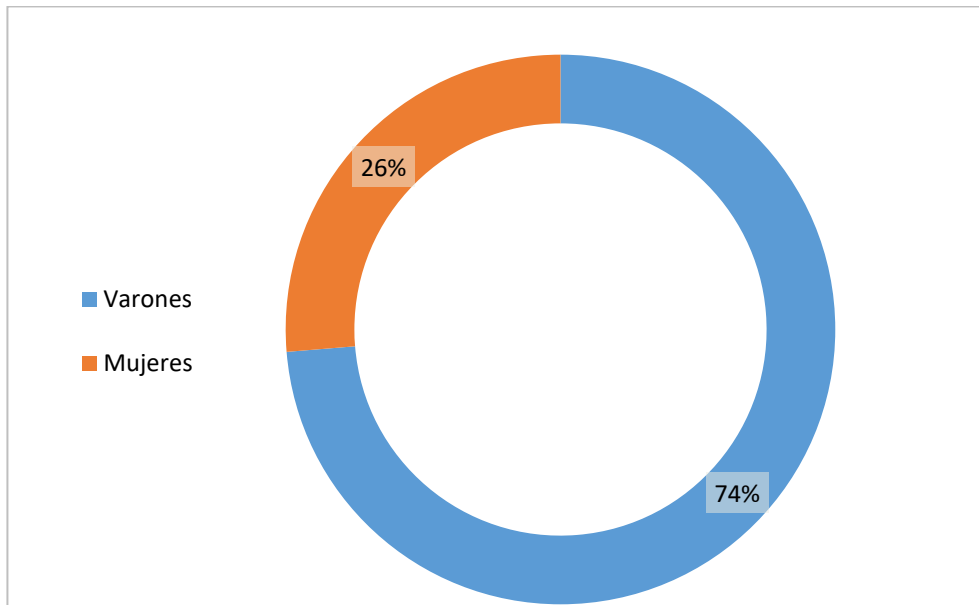
En el área de influencia del Aeropuerto de Córdoba la actividad aerocomercial y aeroportuaria demandó en 2021 un total de 20.445 empleos de los cuales 2.175 fueron empleos directos, 2.610 empleos indirectos, 3.045 empleos inducidos y 12.615 empleos catalíticos. La distribución del empleo directo por género fue de 74% para varones y 26% para mujeres.

Gráfico 17. Empleo aeroportuario Aeropuerto Internacional de Córdoba. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

Gráfico 18. Empleo directo por género. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

Asimismo, se puede hacer una distribución y clasificación por rubro de actividad para conocer la cantidad de empleo demandado por cada una de las tareas específicas que sustentan la actividad aeroportuaria.

Gráfico 19. Empleo aeroportuario directo por rubro Aeropuerto Internacional Córdoba.
Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

A fines de caracterizar la generación de puestos de trabajo se calcularon los siguientes indicadores que permiten visualizar la relación empleo total generado por la actividad aeroportuaria y aeronáutica en el área de influencia del aeropuerto de Córdoba y el volumen de pasajeros en el año, el movimiento de aeronaves anual, los metros cuadrados de terminal y la superficie del aeropuerto. Estos indicadores muestran cuanto aportaría a la generación de empleo el aumento de cada una de dichas variables

Gráfico 20. Ratios de empleo por unidad de medida Aeropuerto Internacional Córdoba.
Año 2021

Tipo de empleos	Cada millón de pasajeros	Cada mil movimientos	Cada 1000 m2 de terminal	Por hectárea
Empleo total	29.146	2.100	1.023	21
Empleo directo	3.101	223	109	2
Empleo indirecto	3.721	268	131	3
Empleo inducido	4.341	313	152	3
Empleo catalítico	17.983	1.296	631	13

Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

ORSNA Autoridad
Aeroportuaria

