

Análisis preliminar de la situación actual y perspectivas.

Rosario, febrero 2012.

Responsables del
trabajo:



Facultad de Ciencias
Económicas y
Estadística

 **Fundación**
Banco Municipal

AEROPUERTO INTERNACIONAL ROSARIO

“ISLAS MALVINAS”

Análisis preliminar de la situación actual y perspectivas

Facultad de Ciencias Económicas y Estadística - UNR

Fundación Banco Municipal

Rosario, Febrero 2012.

Nota: Este documento actualiza una versión anterior (diciembre 2011) al incorporar información definitiva de los movimientos aeroportuarios año 2011.

Equipo de Trabajo:

Facultad de Ciencias Económicas y Estadística.

Mg. María Teresa BLACONÁ

Mg. Isabel María RAPOSO

Lic. Lidia Adelina ROMERO

Marcos PRUNELLO

Fundación Banco Municipal.

Dra. Ana Inés NAVARRO

Lic. Marco BIASONE

Lic. Pablo MAC CLAY

INDICE DE LA PRESENTACIÓN.

Introducción

1- Condiciones del Aeropuerto Internacional “Islas Malvinas”.

1.1 Origen y evolución. Características y organización.

1.2 Situación del Aeropuerto Rosario en el Sistema Nacional de Aeropuertos.

1.3 Inversiones en el Aeropuerto Islas Malvinas.

1.4 Referencias Internacionales del Aeropuerto Rosario.

2- Breve reseña de movimientos aeroportuarios de pasajeros de AIR

2.1 Comparación del movimiento aeroportuario del AIR con otros aeropuertos nacionales.

3- Conectividad de Rosario por vía terrestre.

4- Índices de Conectividad aérea en Rosario.

4.1 La conectividad aérea en relación al número de habitantes.

4.2 La conectividad aérea en relación a la infraestructura hotelera.

4.3 La conectividad aérea en relación al número de visitantes.

4.4 La conectividad aérea en relación al sector de ferias y congresos

5- Operatoria con cargas aeroportuarias.

ASPECTOS RELEVANTES DETECTADOS.

INTRODUCCION

Rosario es el eje de un importante polo productivo, industrial, comercial y de servicios en sectores como la agroindustria, la biotecnología, las tecnologías de la información y la siderurgia entre otros. Por otra parte, la ciudad apunta al desarrollo estratégico de la actividad turística y cultural¹ la cual se consolida año a año. Cabe preguntarse entonces: ¿Tiene Rosario una conectividad aeroportuaria acorde a su importancia como centro de negocios y a su infraestructura y actividad turística y cultural?

Con el objetivo de determinar el nivel de conectividad del Aeropuerto Internacional de Rosario en el contexto nacional, en este documento se analizan y relacionan una serie de variables que tienen que ver con las condiciones y características de la estación aérea a través de: análisis de la evolución institucional e inversiones relacionadas; la conectividad local a partir de un reconocimiento de los movimientos de pasajeros a través del Aeropuerto y otros medios de transporte alternativo; analizar de manera comparativa índices de conectividad de Rosario en relación con otras ciudades de similar perfil (número de visitantes, ferias y congresos, disponibilidad de hoteles; y desplazamiento de cargas aéreas en relación a la producción regional).

De este modo, haciéndose eco de los requerimientos que tuvieron origen desde el conjunto de Instituciones reunidas en el Foro Regional Rosario² ante la posible supresión de vuelos internacionales orientada desde la Administración Nacional de Aviación Civil- ANAC³, se ofrece este breve análisis de situación y perspectivas a los fines de hacer un aporte de carácter académico a la situación y mejorar la información y las perspectivas sobre la situación actual por la atravesada el Aeropuerto local.

¹Como muestra de esto puede referirse al Plan Estratégico Rosario Metropolitana (PERM+10), donde ciertos proyectos muestran una clara visión estratégica hacia el fortalecimiento turístico y cultural de la ciudad. En este sentido pueden mencionarse, simplemente a modo de ejemplo, “Rosario primera en Turismo Urbano” (Trabajo+Economía de Calidad), “Ciudad de Ferias y Congresos” (Trabajo + Economías de Calidad), “Puerto de la Música” (Creación+Innovación), y “Biblioteca del Bicentenario” (Creación + Innovación).

² El Foro Regional Rosario convocó a un conjunto de Instituciones locales, comprometidas e interesadas con el futuro del Aeropuerto local. Se realizaron 4 reuniones, surgiendo la inquietud concreta por parte de los asistentes de contar con información respecto a cuál era la situación actual y las perspectivas del transporte aéreo en la Ciudad.

³La ANAC dispuso la cancelación de los vuelos de la aerolínea LAN PERU, extendiéndose por el momento la autorización que los mantiene en funcionamiento hasta fines de febrero de 2012.

1- Condiciones del Aeropuerto Internacional “Islas Malvinas”.

1.1 Origen y evolución. Características y organización.⁴

- *El Aeropuerto Rosario se habilitó en 1972 y allí se trasladaron los distintos servicios que prestaba el viejo Aero Club Rosario. Por entonces contaba con la Torre de Control y una pista de 1000 mts. En 1978, con motivo de ser designada la Ciudad sede del Mundial de Fútbol, fue equipado con un sistema de aterrizaje por instrumento- Equipo ILS Cat.II- y se amplió la pista a 3000 mts.*
- *Poco después, el Estado Provincial transfirió el Aeropuerto al Estado Nacional a los efectos de incluirlo en el Plan Nacional de Infraestructura y así incrementar la capacidad operativa, alcanzando en 1981 la ampliación de pista, calles de rodajes y plataforma, y la instalación de un equipo de balizamiento de alta intensidad y nuevo instrumental para navegación y medición de distancias: Sistema VOR asociados a DME. Con estas mejoras adquirió la categoría de Aeropuerto Internacional.*
- *El Estado Nacional -Fuerza Aérea Argentina- transfiere en 1984 el total de instalaciones a la Provincia para su administración, reservando para la FA los servicios de protección al vuelo y Policía Aeronáutica Nacional. Posteriormente la Provincia, mediante Ley 10.906/92, estableció la figura de persona pública estatal con autarquía para la explotación, desarrollo y administración del Aeropuerto, a cargo de mantener y mejorar su estructura y los servicios mediante la generación de sus propios recursos. Vetada poco después por el Ejecutivo provincial e instrumentadas las reformas mediante Dec. N° 2327, el AIR pasa a depender del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia, nombrándose un primer Delegado Normalizador a cargo (Dec. N° 0099/96).*
- *En 1997, el Gobierno Nacional llamó a Licitación Pública Nacional e Internacional (Dec. N° 375 y 500) para concesionar la explotación, administración y funcionamiento de los principales Aeropuertos Nacionales. La Provincia decide no incluir a Rosario en el llamado a concesionar a 33 aeropuertos dispuesto en el marco del Sistema Nacional de Aeropuertos (que en su momento fuera entregado en explotación a “Aeropuertos Argentina 2000”). En tanto, Santa Fe conformó un Ente Administrador dependiente del Gobierno provincial (Dec. N° 2840/98) y el 5/11/00 asumió su primer directorio compuesto por un representante del Gobierno de la Provincia, uno de la Municipalidad de Rosario y uno del empresariado local. En el año 2009, se constituyó un Consejo Asesor del Ente Autárquico del Aeropuerto que integran la Municipalidad de Funes, ARAV- Asociación Rosarina de Agentes de Viaje, Fundación de la Ciudad de Rosario, Grupo Trascender y Convention & Visitors Bureau.*

⁴Sintetizado a partir de Página oficial del Aeropuerto Internacional “Islas Malvinas”.

- *En ese mismo año, y a través de Licitación Pública Nacional e Internacional N°011/2000 se otorga el permiso de uso de instalación y explotación del depósito fiscal al Consorcio Fast Air Almacenes de Carga SA. y Láser Cargo SRL- Unión Transitoria de Empresas (operadora de LAN), paso fundamental para concretar la operatoria con cargas aéreas en la Región.*
- *Un año después, se adjudicó la Licitación Pública Nacional N° 015/00 para la construcción de una nueva terminal de pasajeros que triplicaría la superficie existente. (Interrumpidas las obras, se reanudaron recién en 2003 las tareas de remodelación y ampliación del edificio de la nueva estación aérea). El 15/04/2005 se habilitó el 70% de la infraestructura de la Nueva Terminal de Pasajeros, la que permitió contar con un hall central, salas de embarque y arribos cabotaje, escaleras mecánicas y ascensores, corredor y oficinas administrativas y comerciales. Así el AIR pasa a tener Categoría B según las normas internacionales de la OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional).*
- *El 29 de julio de 2005 se inaugura la remodelación de la Torre de Control, que optimiza las condiciones laborales de los controladores y se lanza el paseo comercial denominado “AIR de Compras”, integrado por alrededor de 20 locales. En el 2006 se habilitaron las obras de reacondicionamiento de pavimentos del último tramo de la pista de aterrizaje y un año después la 1ª etapa de las obras de reparación y prolongación del acceso al AIR, adjudicándose poco después un 2º tramo que permite unir el Aeropuerto con la Avenida Fuerza Aérea Argentina.*

A través de este rápido recuento de los hechos que marcaron la evolución del Aeropuerto Rosario, es posible afirmar que habiendo transcurrido casi 40 años de su habilitación como tal, éste registra cambios considerables en sus instalaciones -particularmente en los últimos diez años- producto de una serie de inversiones que se concretaron, resultando determinantes para definir nuevas y mejores condiciones en la prestación de servicios aeroportuarios (tanto en pasajeros como en cargas aéreas).

La decisión de haber permanecido al margen del conjunto de terminales aéreas que integraron el Sistema Nacional de Aeropuertos- SNA (excluida del conjunto de estaciones aéreas concesionadas) le ha permitido al AIR crecer considerablemente en cuanto a instalaciones y equipamientos. Es necesario tomar en cuenta que en el plan de inversiones presentado por “Aeropuertos Argentina 2000” -actual concesionario de los aeropuertos en el país- no estaba previsto realizar inversión alguna en mejoras en el caso de Rosario.

1.2 Situación del Aeropuerto Rosario en el Sistema Nacional de Aeropuertos



Fuente: Tomado de la presentación del ORSNA- Sistema Nacional de Aeropuertos.

1.3 Inversiones en el Aeropuerto Islas Malvinas

Entre las inversiones que han logrado cambiar la realidad del Aeropuerto en estos años están:

- La construcción de un nuevo acceso regional. En el año 2007 se adjudicaron las obras y se inició la 1ª etapa de reparación y prolongación del acceso al AIR por un monto de 30,5 mill. \$; también se licitó el 2º tramo que une el Aeropuerto con la Avenida Fuerza Aérea Argentina. Ambas etapas han sido ya habilitadas en tanto una 3ª etapa final de la conexión – prolongación del enlace hasta la autopista Rosario-Córdoba- está prevista de iniciar en 2012.
- Ampliación de la sala de arribos internacionales. Los trabajos sumarán 100 m² al espacio actual junto a la incorporación de una nueva cinta transportadora de 47 mts. tal como lo requiere la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), en tanto la actual cinta transportadora se reubica en sala de arribos de cabotajes que contaba con despacho manual de equipaje. También se ha puesto en funcionamiento el nuevo grupo electrógeno de 400 kVs-ampers energía alternativa o secundaria a toda la estación, incluyendo el alumbrado público y asegurando el suministro energético alternativo a toda la terminal. Se construyó un hangar para que la empresa Sol mejore su operatoria local y se implementaron mejoras en los servicios de seguridad por incendios y demás instalaciones del aeropuerto.

- El proyecto inicial de la Estación contempla la construcción de una segunda planta superior exclusiva para el área internacional, duplicando la superficie actual. Se dejarán establecidos los cimientos para la instalación de una manga para embarque de pasajeros, quedando en condiciones de recibir aviones de mayor porte. Los fondos a utilizar en la primera etapa de las obras de la nueva planta es el fondo de 5 mill. \$ provenientes del “ahorro que se logró en estos años”; la idea es licitar el “cascarón de superficie externa”, arrancando con las obras en 2012. (Empezó la ampliación del sector de arribos. Revista Punto Biz, 29 /11/11)
- El Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) aprobó los pliegos para la remodelación del Aeropuerto Internacional Islas Malvinas de Rosario, y a través del Ministerio de Planificación se aportarán los fondos necesarios para los trabajos que requiere la actual pista de aterrizaje de la terminal aérea (acondicionamiento y mantenimiento de pavimentos de Hormigón del sector central y cabecera sur). Se trata de una inversión de 33 mill.\$ que incluye ensanche de calzada y banquetas en el área de pista para aterrizaje y despegue para aviones de última generación que pueden trasladar más volumen de carga y pasajeros, como el Boeing 800, que demanda mayor espacio para maniobrar, tratando de adecuar a la normativa internacional para aeropuertos categoría 1. Aprobada la iniciativa, es el ORSNA quien deberá realizar el llamado a licitación. (ImpulsoNegocios.com13/10/2011) www.diaridelaindustria.wordpress.co

La concreción de una serie de obras permitiría al AIR brindar mejores servicios de pasajeros y de cargas, hecho que consolidaría su condición de terminal aérea nacional e internacional. Según fuentes consultadas, entre las inversiones a concretar están:

- Concluir en los próximos 2 años la ampliación de la terminal aérea en la parte de embarque- recepción de pasajeros internacionales (para lo que se requerirán recursos adicionales de la Provincia en su terminación). Complementariamente, equipar la terminal con instalaciones claves como la manga de embarque-desembarque de pasajeros; equipos para incendio como autobomba de achique que permita una respuesta inmediata frente a posibles siniestros, y un sistema moderno de estacionamiento de vehículos para aumentar la capacidad del área. (No existen barreras para evitar el ingreso/egreso de vehículos y los tickets de parking son manuales y no electrónicos como es aconsejable).
- Sustener el plan de inversiones operativas progresivas anunciadas para el Aeropuerto a principios de este año: nuevas butacas para la sala de espera, cubierta para el ingreso a la estación, nuevas oficinas de apoyo a las compañías aéreas, y reordenamiento de circulaciones y equipos de control. A ello no es ajeno el sector industrial o de hangares donde se deben mejorar instalaciones y servicios básicos (electricidad) y resolver un nuevo acceso a la zona de depósito fiscal.

El gran desafío del AIR es sostener, y esencialmente lograr incorporar nuevas líneas aéreas a la operatoria. Para ello, una de las condiciones esenciales es poder responder a las demandas

específicas de las aerolíneas con mejor eficiencia operativa y servicios de calidad a ofrecer. Contar con más y frecuentes líneas aéreas, tanto en vuelos de cabotaje como internacionales (como los que opera Lan -con Hub en Lima-, Gol a Brasil o BQB a Uruguay) brindarían a la Terminal no sólo nuevas opciones de conectividad nacional- internacional sino que le permitirían disponer de importantes ingresos “genuinos” para mantener sus gastos operativos, y fundamentalmente al Directorio del AIR opciones de llevar adelante muchas de las inversiones programadas sin depender de recursos extraordinarios ajenos a su propia administración. (<http://www.aeropuertosarg.com.ar/noticias/22-11-2011>).

1.4 Referencias Internacionales del Aeropuerto Rosario

Código IATA: ROS

Código OACI: SAAR

Clasificación OACI: C

Clasificación prevención de incendios: VII

Referencias: Lat. 32º 54' 13" S - Long. 60º 47' 04" W

Horas de operación: H24

Distancia a la ciudad de Rosario: 13 km.

Superficie del aeropuerto: 534 ha.

Superficie de plataforma: 32.500 mts².

Características de pista: Número de identificación 02/20 - Largo: 3000 mts., Ancho. 45 mts. -

Resistencia de calle de rodaje CPN: 62/R/B/W/U

Anchura calle de rodaje: 23 mts. 62/R/B/W/U

Sistema de iluminación de pista: PAPI Runway 20

Comunicación del tránsito aéreo: Control de aproximación: Ppal. 118.70 MHZ - DUX 119.75 MHZ- Sistema de aterrizaje por instrumento: ILS CAT I (109.9 MHZ), PARA Pista 20, VOR/DME (117.3), NDB/LI (305 KHZ)

2. Breve reseña de movimientos aeroportuarios de pasajeros de AIR

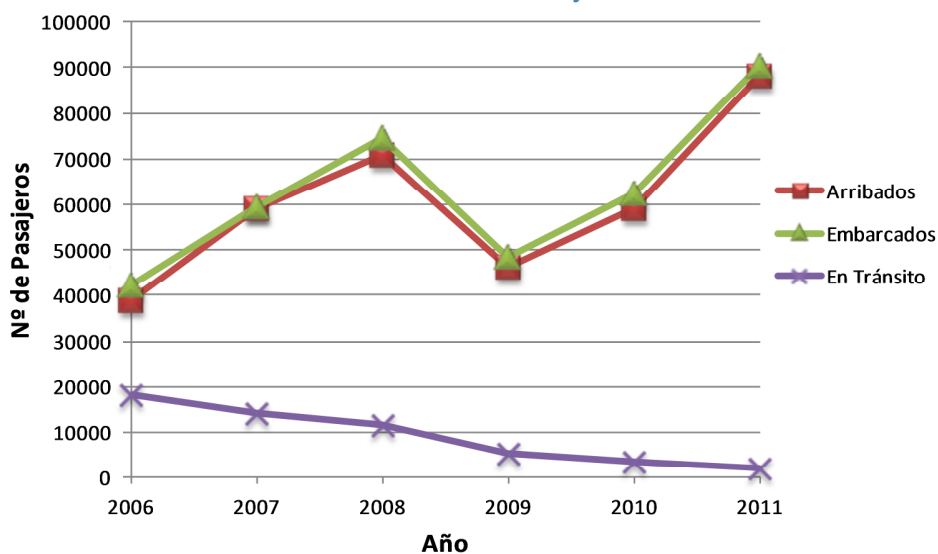
En los últimos cinco años el número de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Rosario (AIR) presenta una tendencia creciente; pasando de 99.012 pasajeros en el año 2006 a 180.687 pasajeros en el año 2011, (Tabla 2.1, Gráfico 2.1).

Tabla 2.1. Movimiento de Pasajeros en el A.I.R.

Año	Arribados	Embarcados	En tránsito	Total
2006	38.972	41.969	18.071	99.012
2007	59.001	59.588	14.130	132.719
2008	70.977	74.340	11.715	157.032
2009	46.205	48.306	5.444	99.955
2010	59.005	62.213	3.563	124.781
2011	88.259	90.276	2.152	180.687

Fuente: AIR.

Gráfico 2.1. Movimiento de Pasajeros en el AIR.

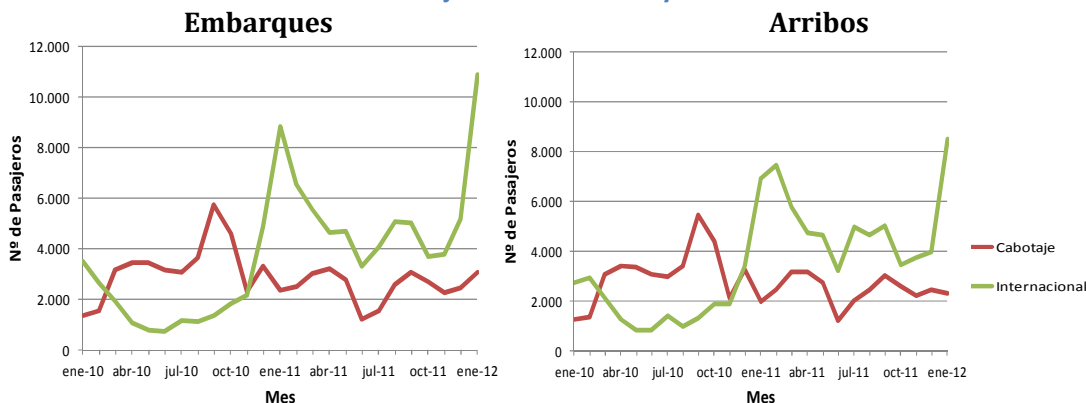


Fuente: AIR.

El año 2009 decae el número de pasajeros por la suspensión de algunos vuelos, pero en 2010 y fundamentalmente en 2011, se recupera el crecimiento al incorporarse los vuelos internacionales a Lima a través de Lan Perú.

En el movimiento mensual de pasajeros, hasta diciembre del año 2010 prevalecen los vuelos de cabotaje, mientras que a partir de ese mes predominan los servicios internacionales (Gráfico 2.2).

Gráfico 2.2. Pasajeros embarcados y arribados en el AIR.



Fuente: AIR.

Las empresas que operaron vuelos internacionales durante el año 2011 son Gol, Lan, Sol y Buquebús.

2.1 Comparación del movimiento aeroportuario del AIR con otros aeropuertos nacionales.

El total de pasajeros de cabotaje embarcados y arribados en otros aeropuertos de distintas provincias de Argentina y el AIR en 2009, ajustado por la población de cada ciudad, hace evidente la desventaja comparativa en la que se encuentra Rosario. Todas las ciudades superan, como mínimo, en seis veces los movimientos del AIR. Si se toma como referencia la ciudad de Córdoba, similar en cuanto a población y desarrollo productivo, su aeropuerto tiene un movimiento de pasajeros aproximadamente once veces mayor que el de Rosario (Tabla 2.2).

Además, si se compara el movimiento de pasajeros internacionales con la misma ciudad, esta supera al AIR en aproximadamente tres veces.

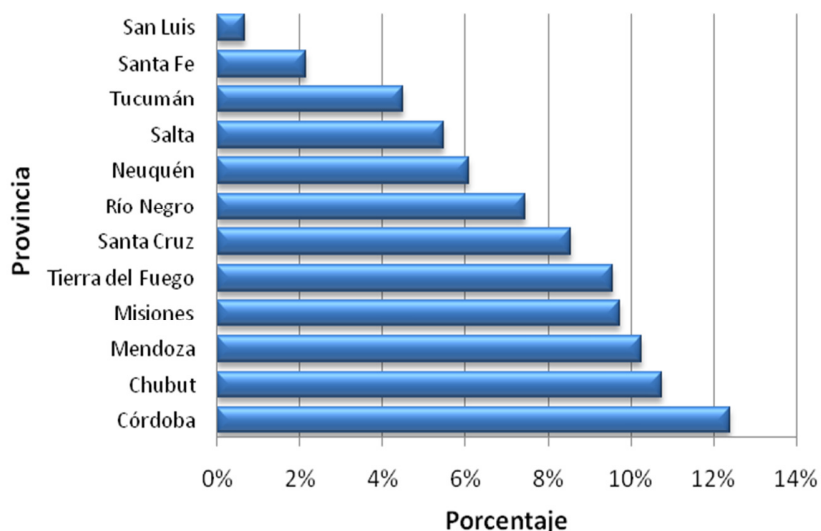
Tabla 2.2. Total embarques y desembarques de pasajeros de cabotaje. Año 2009.

Ciudad	Porcentaje en relación al AIR
Córdoba	997%
Mendoza	821%
Salta	943%
Mar del Plata	523%
Bariloche	8.865%

Fuente: AIR – INDEC.

El principal destino de los vuelos de cabotaje del AIR es la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA); sin embargo, considerando los pasajeros de vuelos de cabotaje con origen en CABA en el año 2009, de las doce principales provincias receptoras, sólo San Luis registró un porcentaje de pasajeros menor que Santa Fe (Gráfico 2.3).

Gráfico 2.3. Porcentaje según destino de los pasajeros de vuelos de cabotaje con origen en CABA - Año 2009



Fuente: INDEC.

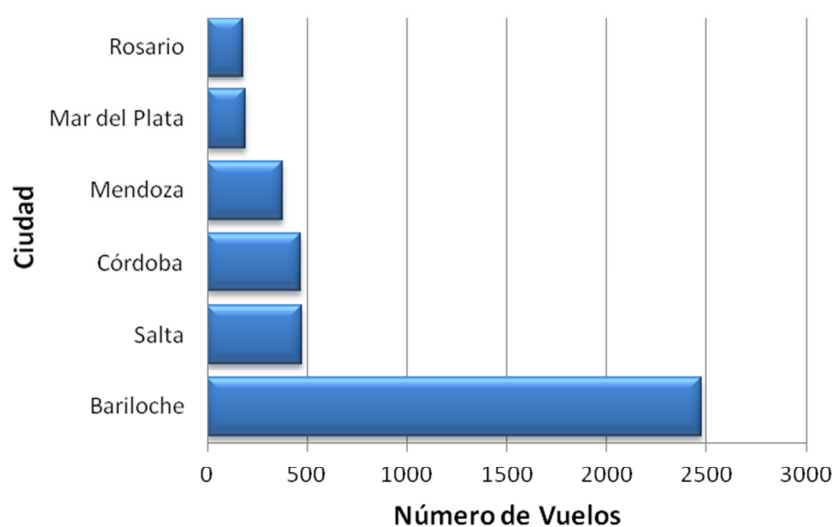
El total de vuelos de cabotaje con origen en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza o en el Aeroparque Jorge Newbery y destino a las principales ciudades del país, durante el año 2010, en relación a la población de cada uno de estos destinos, Rosario es la ciudad con menor cantidad de servicios, superada, por ejemplo, por Salta y Córdoba, las cuales tienen un 2,6 veces más de vuelos que Rosario (Tabla 2.3, Gráfico 2.4).

Tabla 2.3. Vuelos de cabotaje desde CABA. Año 2010.

Localidad	Vuelos desde CABA por 100.000 hab.	Porcentaje en relación con AIR
Bariloche	2.477	1284%
Salta	474	165%
Córdoba	471	163%
Mendoza	375	109%
Mar del Plata	191	7%
Rosario	179	

Fuente: estimado en base a datos del Anuario Estadístico 2010. Ministerio de Turismo.

Gráfico 2.4. Vuelos desde CABA por 100.000 habitantes – Año 2010



Fuente: Anuario Estadístico 2010. Ministerio de Turismo,

Análogas observaciones pueden realizarse al evaluar el total de vuelos internacionales que tuvieron los aeropuertos de Rosario, Córdoba y Mendoza, por ejemplo, Córdoba presenta aproximadamente cinco veces más que AIR, Tabla 2.4.

Tabla 2.4. Vuelos Internacionales – Año 2010.

Localidad	Total Vuelos Internacionales	Vuelos Internacionales por 100.000 hab.	Porcentaje en Relación con AIR
Córdoba	1.976	149	387%
Mendoza	1.300	120	292%
Rosario	364	31	

Fuente: Estimado en base a datos del Anuario Estadístico 2010. Ministerio de Turismo.

3. Conectividad de Rosario por vía terrestre

La ciudad de Rosario tiene buena conectividad por vía terrestre, con autopistas que la unen con Capital Federal, Mar del Plata, Santa Fe y Córdoba. La inauguración en el año 2003 del puente Rosario-Victoria conectó en forma fluida con la provincia de Entre Ríos y de manera más directa con las de Corrientes y Misiones. En relación a las provincias del Noroeste, Cuyo y del sur argentino, se cuenta con rutas que permiten un acceso en forma directa. No obstante, la cantidad de horas que insumen estos trayectos y el riesgo de siniestralidad dado por el gran número de accidentes que acontecen en dichas rutas, hacen que esta alternativa no sea, en muchos casos, el modo más conveniente para viajar.

Entre los medios de transporte terrestres utilizados generalmente, se destacan los vehículos particulares (autos, motos, camiones, etc.) y el transporte de pasajeros en micros, tanto de línea regular como también los “charters” (empresas de turismo).

El movimiento de vehículos particulares es intenso hacia todos los destinos enunciados, sin embargo para este informe no se ha recabado información cuantitativa al respecto, que se podría obtener a través de estaciones de peaje, sin embargo se puede decir que el número de personas que se movilizan por este medio desde y hacia Rosario es un número considerable.

Para describir la dimensión del transporte de pasajeros, se analizan algunos datos de la Terminal de Ómnibus Mariano Moreno de Rosario.

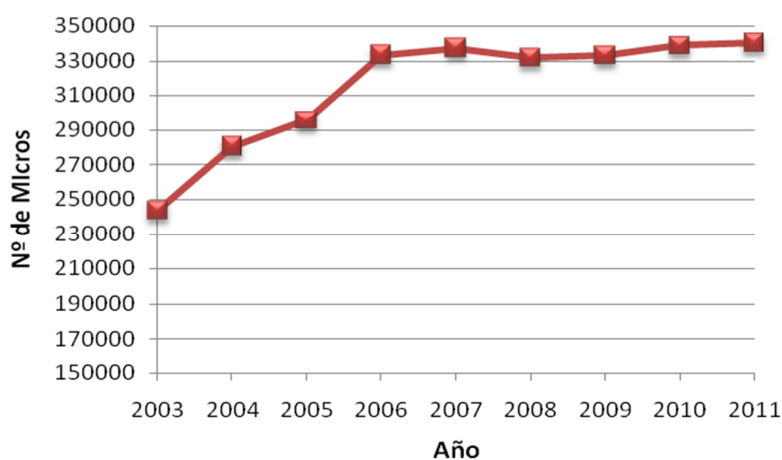
En primer lugar, se consideran los ingresos y egresos anuales de micros desde el año 2003. El incremento producido desde entonces a la actualidad alcanza un 40%, siendo el número de micros para el año 2011 de 340.369, según lo estimado en base a lo registrado hasta octubre (Tabla 3.1, Gráfico 3.1).

Tabla 3.1. Ingresos y Egresos Anuales de Micros.

Año	Micros	Variación Año 2003
2003	243.455	
2004	280.339	15,2%
2005	295.523	21,4%
2006	333.255	36,9%
2007	337.298	38,6%
2008	331.574	36,2%
2009	332.978	36,8%
2010	338.674	39,1%
2011	340.369	39,8%

Fuente: Terminal de Ómnibus Mariano Moreno.

Gráfico 3.1. Ingreso y Egreso Anual de Micros.



Fuente: Terminal de Ómnibus Mariano Moreno.

Se estima que en promedio cada micro transporta 40 pasajeros, por lo que en el año 2011 pasaron por la terminal de Rosario 13.614.768 pasajeros, con un promedio mensual de 1.134.564 y uno diario de 37.301 (Tabla 3.2).

Tabla 3.2. Estimación de Ingresos y Egresos de Pasajeros.

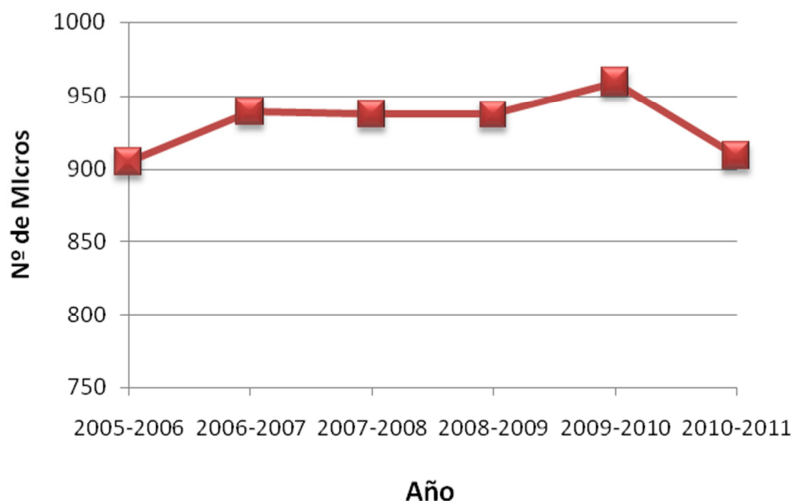
Año	Total Anual de Pasajeros	Promedio Mensual	Promedio Diario
2003	9.738.200	811.517	26.680
2004	11.213.560	934.463	30.638
2005	11.820.920	985.077	32.386
2006	13.330.200	1.110.850	36.521
2007	13.491.920	1.124.327	36.964
2008	13.262.960	1.105.247	36.238
2009	13.319.120	1.109.927	36.491
2010	13.546.960	1.128.913	37.115
2011	13.614.768	1.134.564	37.301

Fuente: Terminal de Ómnibus Mariano Moreno.

Por pequeña que sea la proporción de estos usuarios que replaze su viaje en ómnibus por un viaje en avión si se abrieran las rutas aéreas correspondientes, tal proporción representaría una gran demanda potencial para las aerolíneas. Por ejemplo, si el 10% de estos pasajeros cambiaran el transporte terrestre por el aéreo, representarían 1.361.477 pasajeros por año, 113.446 por mes y 3.730 por día. Aún si sólo se considerara que el 1% viaja por vía aérea, la cantidad de pasajeros por este medio se duplicaría.

La demanda de pasajes se incrementa en la temporada de verano y en los fines de semana largos, traduciéndose en un aumento en la cantidad de ingresos y egresos diarios de micros, que oscila entre 905 y 960, esto es, entre 36.200 y 38.400 pasajeros por día (Gráfico 3.2).

Gráfico 3.2. Promedio diario del ingreso y egreso de micros en verano.



Fuente: Terminal de Ómnibus Mariano Moreno.

Un número importante de micros tienen como origen o destino Retiro (CABA). En el año 2010 se registró un promedio diario de 253. Considerando una media de 40 pasajeros por micro, el promedio diario de pasajeros transportados entre Rosario y Retiro en el 2010 es de 10.115.

Tabla 3.3. Ingreso y Egreso de Micros (Rosario-Retiro)

Año	Promedio Diario
2007	273
2008	266
2009	263
2010	253

Fuente: Terminal de Ómnibus Mariano Moreno.

Teniendo en cuenta que la población del departamento Rosario es de 1.193.605 habitantes según los resultados definitivos del Censo 2010, se tiene la siguiente información:

**Tabla 3.4. Ingreso y Egreso de Micros cada 100.000 habitantes
Año 2010 (Rosario-Retiro)**

Año	Total Anual	Promedio Mensual	Promedio Semanal	Promedio Diario
2010	7732	644	149	21

Fuente: Terminal de Ómnibus Mariano Moreno.

Dado que en el año 2010 hubo 2.136 vuelos entre Rosario y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, resulta que por cada vuelo hubo un movimiento de 43 micros (Fuente: estimado en base a Anuario Estadístico 2010 del Ministerio de Turismo y Censo 2010).

Por otra parte, existen diversas compañías de transporte terrestre y remiserías con viajes diarios entre Rosario y Aeroparque o Ezeiza. Se estima que las mismas arrojan un promedio de 18.000 pasajeros transportados por mes, representando un total anual de 216.000 pasajeros y un promedio diario de 600 pasajeros.

Si se tienen en cuenta otros puntos de origen y destino de los micros de la Terminal de Ómnibus Mariano Moreno, se destacan Santa Fe, Córdoba, Costa Atlántica, Cataratas, Cuyo y el sur argentino (Tabla 3.5, Gráfico 3.3).

Tabla 3.5. Ingresos y egresos entre Rosario y otros puntos geográficos del País – Año 2010.

Punto Geográfico	Total de Micros	Promedio Diario de Micros	Total Pasajeros⁽¹⁾	Promedio Diario de Pasajeros
Santa Fe	52.114	143	2.084.560	5.711
Sierras de Córdoba⁽²⁾	37.404	102	1.496.160	4.099
Costa Atlántica⁽³⁾	11.549	32	461.960	1.266
Cataratas⁽⁴⁾	5.739	16	229.560	629
Mendoza-San Juan-San Rafael	5.325	15	213.000	584
Sur Argentino⁽⁵⁾	3.900	11	156.000	427

⁽¹⁾ Se estima que en promedio se transportan 40 pasajeros por micro.

⁽²⁾ Comprende Córdoba, V. C. Paz, V. G. Belgrano, V. Giardino, Cruz Alta, S. R. de Calamuchita y Cosquín.

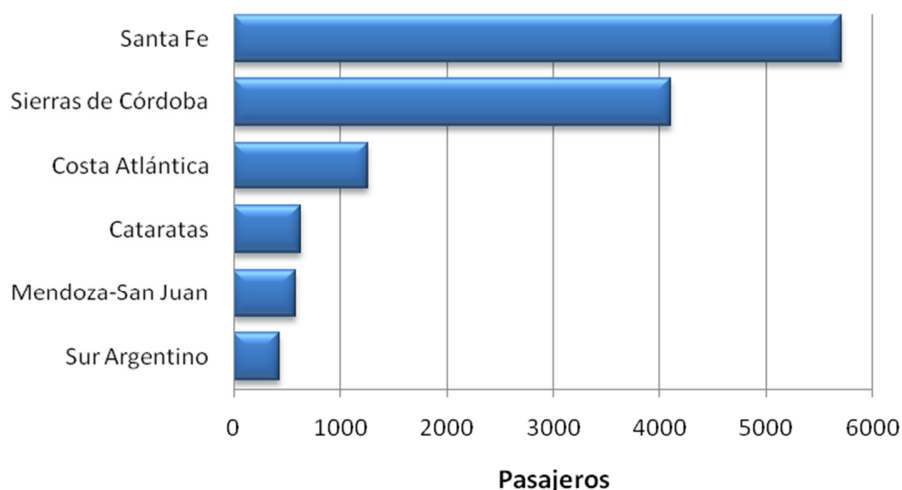
⁽³⁾ Comprende Mar del Plata, Mar del Tuyú, Pinamar, San Bernardo y Villa Gessel.

⁽⁴⁾ Comprende Foz de Iguazú y Puerto Iguazú.

⁽⁵⁾ Comprende S. M. de los Andes, S. C. de Bariloche y Caleta Olivia.

Fuente: Terminal de Ómnibus Mariano Moreno.

Gráfico 3.3. Promedio diario de pasajeros entre la Terminal de Rosario y otros puntos del país –Año 2010



Fuente: Terminal de Ómnibus Mariano Moreno.

La información anterior revela que la cantidad de pasajeros transportados en micro entre Rosario y otros sitios argentinos es demasiado elevada como para sugerir qué vuelos de cabotaje inexistentes hoy con algunos de estos lugares contarían con una importante demanda potencial. Si bien en la provincia de Santa Fe existen destinos muy próximos que no justifican el traslado aéreo, existen localidades importantes como, por ejemplo, Rafaela, Reconquista, Venado Tuerto, que podrían optar por este medio. Por ejemplo, si sólo el 10% de los pasajeros que se mueven en micro entre Rosario y Cataratas lo hicieran por vía aérea si existiera tal medio, se tendrían aproximadamente 440 pasajeros por semana transportándose por avión.

La Terminal de Ómnibus Mariano Moreno también cuenta con viajes internacionales, principalmente a Uruguay y Brasil (Tabla 3.6). El número de micros y pasajeros no es importante, pero se debe tener en cuenta que para ambos destinos existen compañías aéreas que los cubren.

Tabla 3.6. Ingresos y egresos entre Rosario y Uruguay/Brasil. Año 2010.

País	Total de Micros	Promedio Diario de Micros	Total Pasajeros ⁽¹⁾	Promedio Diario de Pasajeros
Uruguay⁽²⁾	877	2,40	35.080	96,11
Brasil⁽³⁾	1.260	3,45	50.400	138,08

⁽¹⁾ Se estima que en promedio se transportan 40 pasajeros por micro.

⁽²⁾ Comprende Montevideo y Punta del Este.

⁽³⁾ Comprende Camboriú, Torres, Florianópolis, Río de Janeiro y Porto Alegre.

Fuente: Terminal de Ómnibus Mariano Moreno.

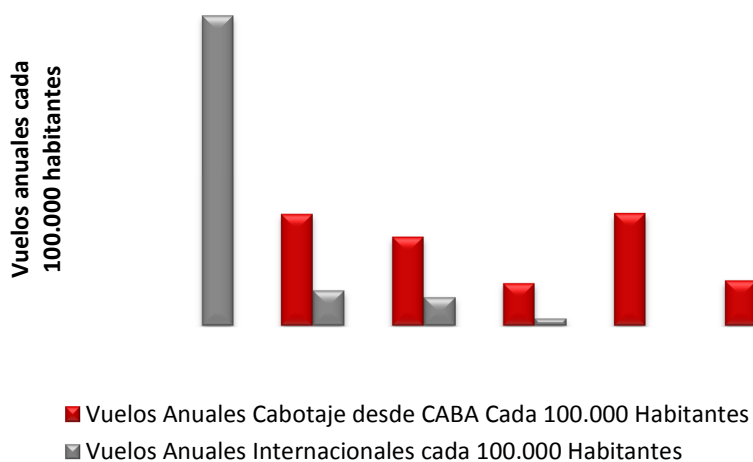
Lo expresado en este punto pone de manifiesto la demanda potencial tanto para vuelos de cabotaje como para viajes internacionales, con origen y destino en el AIR.

4- Índices de Conectividad aérea en Rosario.

4.1 La conectividad aérea en relación al número de habitantes

Un primer indicador muy simple, que muestra de manera clara diferencias con otras ciudades, es el que relaciona los vuelos internacionales y de cabotaje con la población total de la ciudad. Como puede verse en el Gráfico 4.1, y como se señalaba en el punto 2.1, Rosario es la ciudad con menor cantidad de vuelos anuales de cabotaje⁵ cada 100.000 habitantes⁶ para el año 2010, quedando rezagada en relación a ciudades de perfil similar, como pueden ser Córdoba, Mendoza y otras como Salta o Mar del Plata. Más notorio aún es el análisis tomando como referencia los vuelos internacionales⁷: para el año 2010, Rosario tuvo 30 vuelos internacionales cada 100.000 habitantes, cifra que representa 25% de los que tuvo Mendoza, 20% de los de Córdoba y apenas 2% de los de Capital Federal. Si bien es normal que existan ciertas diferencias (por ejemplo, Córdoba fue elegida como un *hub* en la privatización de los aeropuertos de la década del 90', lo que eleva automáticamente su conectividad internacional), los márgenes parecen demasiado amplios en relación a lo esperable dados los perfiles de cada una de las ciudades.

Gráfico 4.1. Vuelos anuales internacionales y desde CABA en relación a los habitantes



Fuente: elaboración propia en base a datos del Ministerio de Turismo de la Nación y Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.

⁵A los fines del presente y en función a la disponibilidad de datos, se toman como vuelos de cabotaje aquellos desde Aeroparque y Ezeiza hacia los destinos seleccionados, a partir de no contar con disponibilidad del dato de vuelos entre aeropuertos del interior. Es por esto que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) no ingresa en la comparación referida a vuelos de cabotaje y sí en las que hacen a vuelos internacionales.

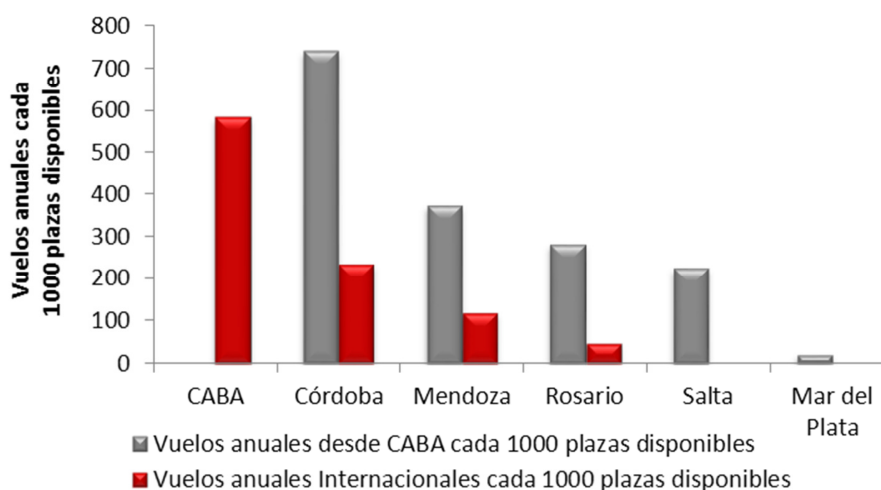
⁶Se toma como referencia la población que surge de los datos definitivos del Censo 2010 para los respectivos departamentos, a excepción del caso de Mendoza, donde el dato incluido es el de Gran Mendoza, dada la lógica particular de funcionamiento urbana que tiene esta ciudad.

⁷Los datos de vuelos internacionales para el año 2010 están disponibles en el anuario estadístico del Ministerio de Turismo de la Nación solamente para Capital Federal, Córdoba, Rosario y Mendoza.

4.2. La conectividad aérea en relación a la infraestructura hotelera

Un segundo indicador importante de la situación relativa de la Ciudad en términos de las necesidades de conectividad para turismo y negocios lo brinda la relación entre el número de vuelos y la infraestructura hotelera. Tomando los vuelos de cabotaje del año 2010 por cada 1.000 plazas hoteleras disponibles, se desprende que Rosario presenta un registro superior al de ciudades como Mar del Plata y Salta, siendo este un resultado esperable dado que ambos son destinos con una oferta hotelera de gran magnitud; pero queda rezagada detrás de Córdoba y Mendoza. Más notable es el análisis comparativo con los vuelos internacionales, donde Rosario mostró en 2010 sólo 48 vuelos internacionales cada 1.000 plazas disponibles, menos de la mitad de los 119 de Mendoza, menos de un cuarto de los 234,2 de Córdoba y apenas 8% de los 583,3 de Capital Federal. Si bien Mendoza ha logrado posicionarse como destino turístico internacional, haciendo comprensible una cierta diferencia a favor de esta ciudad, este no es el caso de Córdoba. Dados los perfiles de esta ciudad y de Rosario, no existirían a priori causas claras que justifiquen diferencias de esta magnitud.

Gráfico 4.2. Vuelos anuales internacionales y desde CABA en relación al total de plazas disponibles



Fuente: elaboración propia en base a datos del Ministerio de Turismo de la Nación y la Encuesta de Ocupación Hotelera (INDEC).

Estos datos son más contundentes cuando se profundiza en la composición de las plazas disponibles. En rasgos generales, el público que utiliza el avión como medio de transporte tiende a alojarse en plazas hoteleras de alta gama. Por ejemplo, de acuerdo a la encuesta de turismo internacional del INDEC para el año 2010⁸, del total del turismo internacional receptivo, el 67% se alojó en hoteles (el resto lo hizo en casas de familia o establecimientos para hoteleros), y de ese total que se alojó en hoteles, el 70% lo hizo en establecimientos de 4 y 5 estrellas.

Adicionalmente, esta categoría hotelera es la más vinculada a la actividad productiva y comercial. La ciudad es el núcleo de una de las regiones del país más productivas e integradas al comercio

⁸ Encuesta de Turismo Internacional. Instituto de Estadísticas y Censos de la Nación (INDEC). Año 2010.

mundial, líder en actividades relacionadas a lo agropecuario, y más recientemente en industrias jóvenes como la biotecnología y la informática. Vale decir que el tipo de viajero vinculado a negocios es más proclive a utilizar el avión como medio de transporte internacional y de cabotaje, reforzando así la relación entre la conectividad aérea y los servicios de hotelería de alta gama. Puede por lo tanto estudiarse en qué grado existe adecuación entre la oferta de plazas hoteleras de alta gama y la conectividad aérea.

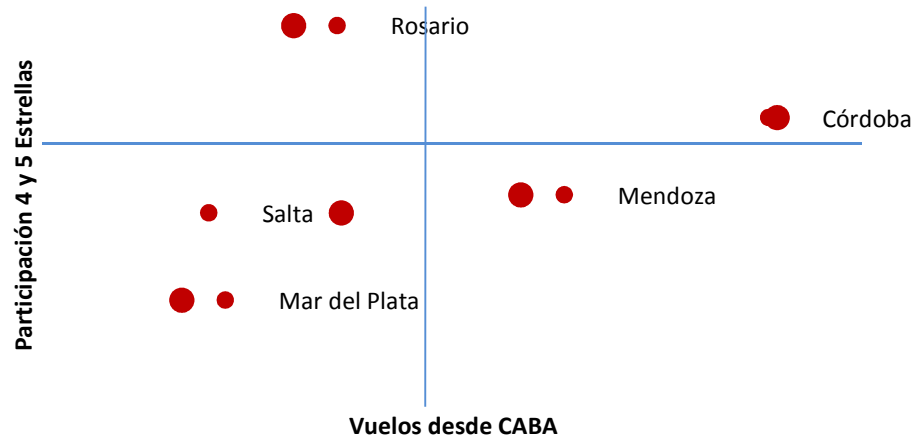
En primer término se relacionan los vuelos de cabotaje e internacionales con la participación de dichas plazas de alta gama en el total de plazas disponibles. Esta participación muestra en qué grado la capacidad hotelera está orientada a recibir pasajeros de elevado poder adquisitivo, y es interesante ver si tal orientación de la oferta se refleja en una conectividad aeroportuaria acorde. De acuerdo a la Encuesta de Ocupación Hotelera publicada por el INDEC, Rosario cuenta con una de las participaciones más elevadas de plazas 4 y 5 estrellas en relación al total disponible (cercana a 38% y muy similar a la de Capital Federal).

Esto se exhibe en los gráficos 4.3 y 4.4⁹. Las líneas de referencia trazadas en azul muestran los valores medios de cada una de las variables para el conjunto de ciudades bajo análisis (media de participación de hoteles 4 y 5 estrellas y media de vuelos). Los cuadrantes superior izquierdo e inferior derecho indican una situación donde la conectividad no es adecuada a las plazas (alta participación de plazas 4 y 5 estrellas para pocos vuelos, o bien muchos vuelos para poca participación), mientras que los cuadrantes inferior izquierdo y superior derecho muestran una relación adecuada entre plazas y conectividad aeroportuaria (ya sea porque hay pocos vuelos para poca participación, o gran número de vuelos para mucha participación).

A simple vista surge del gráfico que, tanto en vuelos internacionales como nacionales, Rosario se encuentra en un área de elevada participación de los hoteles 4 y 5 estrellas y baja cantidad de vuelos anuales (cuadrante superior izquierdo), encontrándose en una situación de frecuencia de vuelos inadecuada a la orientación de la oferta hotelera. El resto de las ciudades, a excepción de Mendoza para los vuelos de cabotaje, se distribuye en los cuadrantes que muestran adecuación entre ambas variables. Este hecho estaría mostrando la existencia de margen para el incremento de las frecuencias aéreas, tomando en consideración que Rosario tiene una infraestructura y una capacidad hotelera que actualmente no se condicen con su conectividad aeroportuaria.

⁹ En los gráficos 4.4.1 y 4.4.2 no se incluyen las ciudades de Mar del Plata y Salta. La primera no cuenta con vuelos internacionales regulares, en tanto que para la segunda no se disponen de los datos para el año 2010.

Gráfico 4.3. Vuelos anuales desde CABA en relación a participación de plazas hoteleras 4 y 5 estrellas en el total de plazas disponibles



Fuente: elaboración propia en base a datos del Ministerio de Turismo de la Nación y la EOH del INDEC

Gráfico 4.4.1. Vuelos anuales internacionales en relación a participación de plazas hoteleras 4 y 5 estrellas en el total de plazas disponibles



Fuente: elaboración propia en base a datos del Ministerio de Turismo de la Nación y la EOH del INDEC

Si analizamos este último gráfico sin la ciudad de Buenos Aires, obtenemos una mejor perspectiva de las diferencias entre las 3 ciudades restantes.

Gráfico 4.4.2. Vuelos anuales internacionales en relación a participación de plazas hoteleras 4 y 5 estrellas en el total de plazas disponibles



Fuente: elaboración propia en base a datos del Ministerio de Turismo de la Nación y la EOH del INDEC

Podría suceder que Rosario, a pesar de su elevada participación de plazas de alta gama, tuviese un número absoluto de plazas muy reducido en relación a otras ciudades, lo que reduciría las necesidades de conectividad aérea, al menos hasta contar con capacidad hotelera acorde. Sin embargo, lejos está de confirmarse esta situación para nuestra ciudad, como se desprende de la tabla 4.1: con 2.876 plazas disponibles de 4 y 5 estrellas, Rosario cuenta con mayor número de plazas de 4 y 5 estrellas que Córdoba (2.423), Mendoza (2.297) y Salta (2.170), y es superado (como era de esperar) sólo por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (24.661 plazas) y Mar del Plata (5.841).

Tabla 4.1. Número de plazas hoteleras disponibles de 4 y 5 estrellas y participación porcentual sobre el total de plazas para ciudades seleccionadas.

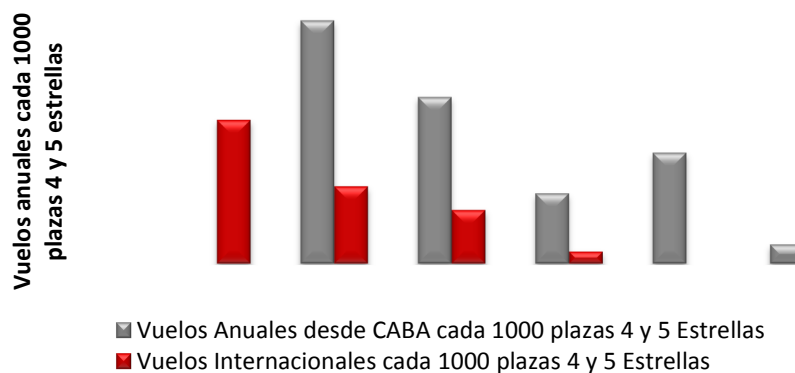
	CABA	Córdoba	Mendoza	Rosario	Salta	Mar del Plata
Número de plazas disponibles 4 y 5 estrellas	24.661	2.423	2.297	2.876	2.170	5.841
Participación porcentual de plazas 4 y 5 estrellas en el total	38,10	28,72	21,02	37,90	19,20	10,50

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Encuesta de Ocupación Hotelera (INDEC)

A través del gráfico 4.5 puede verse que Rosario tiene una relación entre vuelos (internacionales y de cabotaje) y cantidad de plazas disponibles en hoteles de 4 y 5 estrellas relativamente baja, confirmando el atraso en términos de conectividad tanto turística y cultural como de negocios en general.

Rosario mostró en el año 2010 742,9 vuelos de cabotaje cada 1.000 plazas 4 y 5 estrellas, superando apenas a Mar del Plata, y muy por detrás de los 2.582,8 de Córdoba o los 1.773,5 de Mendoza. En lo que a vuelos internacionales se refiere, nuevamente los datos resultan claros al mostrar que Rosario tuvo en 2010 apenas 126,6 vuelos internacionales cada 1.000 plazas 4 y 5 estrellas, quedando muy rezagado en relación a Mendoza (566), Córdoba (815,6) y Capital Federal (1.530,9).

Gráfico 4.5. Vuelos anuales internacionales y desde CABA cada 1000 plazas hoteleras de 4 y 5 estrellas



Fuente: elaboración propia en base a datos del Ministerio de Turismo de la Nación y la Encuesta de Ocupación Hotelera (INDEC)

4.3. La conectividad aérea en relación al número de visitantes

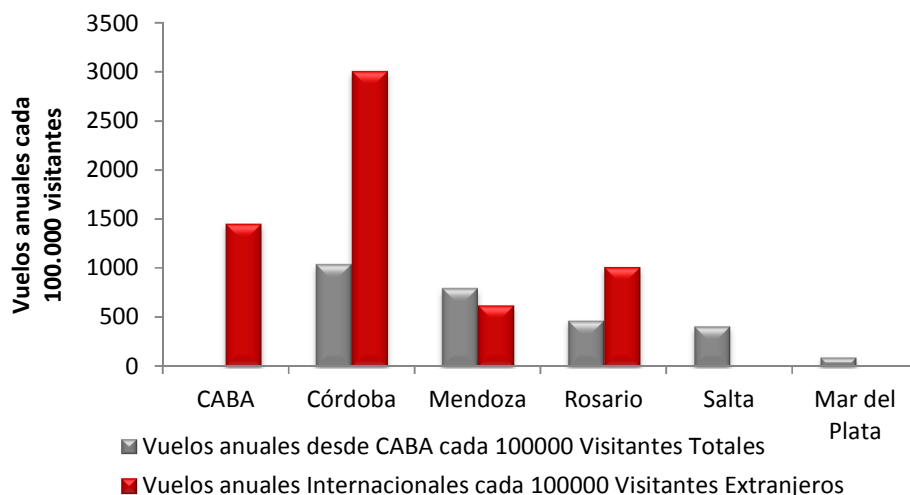
Otro análisis interesante es el que vincula vuelos de cabotaje e internacionales con el número de visitantes totales y extranjeros. Tiene lógica plantear una relación de este tipo en tanto los visitantes extranjeros no sólo llegan al país a través de vuelos internacionales, sino que también son más proclives a movilizarse internamente en vuelos de cabotaje.

En cuanto a vuelos de cabotaje en relación a los visitantes totales, los 466,4 vuelos cada 100.000 visitantes extranjeros de Rosario en 2010 superan solamente a Salta y Mar del Plata, quedando por detrás de Córdoba y Mendoza.

Yendo a la relación entre vuelos internacionales y visitantes extranjeros, los 1.011,6 vuelos cada 100.000 visitantes extranjeros de Rosario en el año 2010 sólo superan los 622,9 de Mendoza, quedando muy por detrás de Córdoba (3.007,9) y Capital Federal (1.450,3), según refiere el gráfico 4.6. Puede decirse entonces que, de acuerdo al volumen de visitantes extranjeros que arriban a Rosario, existe margen para la mejora en la conectividad aeroportuaria, favoreciendo (y

facilitando) la llegada de un mayor número de pasajeros del exterior, tanto para movimientos turísticos y culturales como para actividades comerciales y de negocios.

Gráfico 4.6. Vuelos anuales desde CABA cada 100.000 visitantes totales y vuelos internacionales cada 100.000 visitantes extranjeros



Fuente: elaboración propia en base a datos del Ministerio de Turismo de la Nación y la Encuesta de Ocupación Hotelera del INDEC

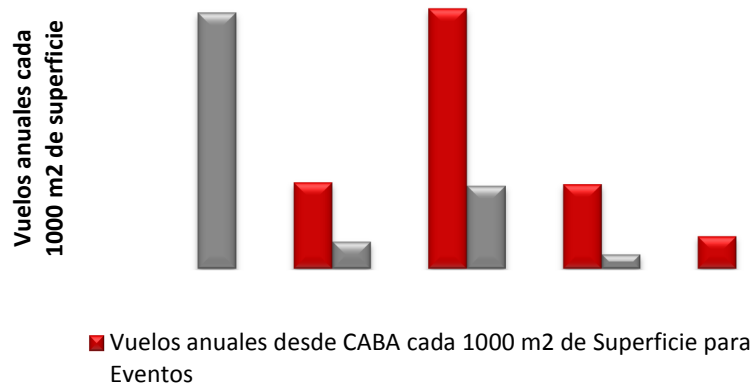
4.4. La conectividad aérea en relación al sector de ferias y congresos

Un tipo de movimiento de pasajeros particular es el que generan los congresos y ferias, que en Rosario ha crecido de manera notoria en la última década. En vistas de la búsqueda de un posicionamiento estratégico de Rosario como sede de ferias y congresos, puede analizarse la relación entre vuelos internacionales y la superficie cubierta disponible (en m²) para ferias y eventos¹⁰, de modo de analizar en qué medida la conectividad aeroportuaria es adecuada al espacio disponible para eventos.

En términos de vuelos de cabotaje, puede verse en el gráfico 4.7 que Rosario, con 111 vuelos cada 1.000 m² de superficie supera solamente a Mar del Plata (42,7), quedando muy por detrás de Córdoba (113,4) y Mendoza (342). En términos de vuelos internacionales, Rosario es la más rezagada de las ciudades bajo análisis, con 18,9 vuelos cada 1.000 m², detrás de Córdoba (35,8), Mendoza (109,2) y Capital Federal (336,5).

¹⁰Calculada en función a datos del Instituto Nacional de Promoción del Turismo (INPROTUR). Incluye superficie cubierta en hoteles, centros de convenciones y salones y complejos.

Gráfico 4.7. Vuelos anuales internacionales y desde CABA en relación a los m2 de superficie para eventos



Fuente: elaboración propia en base a datos del Ministerio de Turismo de la Nación y al Instituto Nacional de Promoción del Turismo (INPROTUR).

A través del análisis de diversos datos referidos al nivel de conectividad aeroportuaria para ciudades de similar perfil, puede concluirse que Rosario presenta margen para el incremento de las frecuencias de vuelos en su aeropuerto internacional, favoreciendo el movimiento de pasajeros tanto para turismo como para negocios. Esto se confirma a partir de su oferta hotelera de elevada gama, de una importante superficie cubierta para eventos y un considerable volumen de visitantes tanto nacionales como extranjeros. La relación de la cantidad de vuelos en el año 2010 con diversos datos relacionados a infraestructura hotelera y de eventos y ferias, muestra un cierto rezago de Rosario en cuanto a conectividad aeroportuaria en relación a otras ciudades.

5- Operatoria con cargas aeroportuarias.

El Aeropuerto Internacional de Rosario otorgó el permiso de uso para la instalación y explotación de un depósito fiscal en dichas instalaciones al Consorcio formado por Fast Air Almacenes de Carga SA. y Láser Cargo SRL. Unión Transitoria de Empresas, en virtud de la Licitación Pública Nacional e Internacional N°011/2000 (operadores de la aerolínea LAN). Tras varios años de explotación, la Operadora se retiró imprevistamente en el año 2008, siguiendo los pasos de la aerolínea LAN que dejó de volar desde Rosario.

A la Administración del Aeropuerto le llevó 2 años volver a tener operable el Depósito fiscal, y lo que fue más grave aún, recomponer el ritmo de continuidad en la operación con cargas; hasta el año 2007 se mantenía una clara y creciente evolución, llegando a mover casi 700 Tn. en ese último año. (Fast Cargo había concentrado su operatoria en su mayor parte a través del traslado de cargas por camión con destino a Ezeiza, llegando a desplazar 150 vehículos). La caída en la operatoria del depósito -posterior en el año 2008, y particularmente en el 2009 - obedece al abandono de la explotación por parte del concesionario, razón por la cual las importaciones/exportaciones resultaron prácticamente inexistentes (Ver gráfico 5.1 tabla 5.1).

Finalmente, tras tener que vencer no pocas dificultades en la gestión de la habilitación a nivel nacional, el Directorio del Aeropuerto por Res. N° 093 del 13/09/10 otorgó la explotación del Depósito Fiscal a la UTE integrada por Murchison SA. y DEFIBA SA. Hoy, cumplido algo más de un año de entrar en funcionamiento se habla de una recuperación de la operatoria, estimándose que se han alcanzado valores de carga similares a los máximos históricos del año 2007. A partir de octubre 2010, con la reapertura del depósito fiscal, comenzó una nueva etapa que da cuenta del potencial de desarrollo que asiste a Rosario en cuanto a carga aérea en la región.

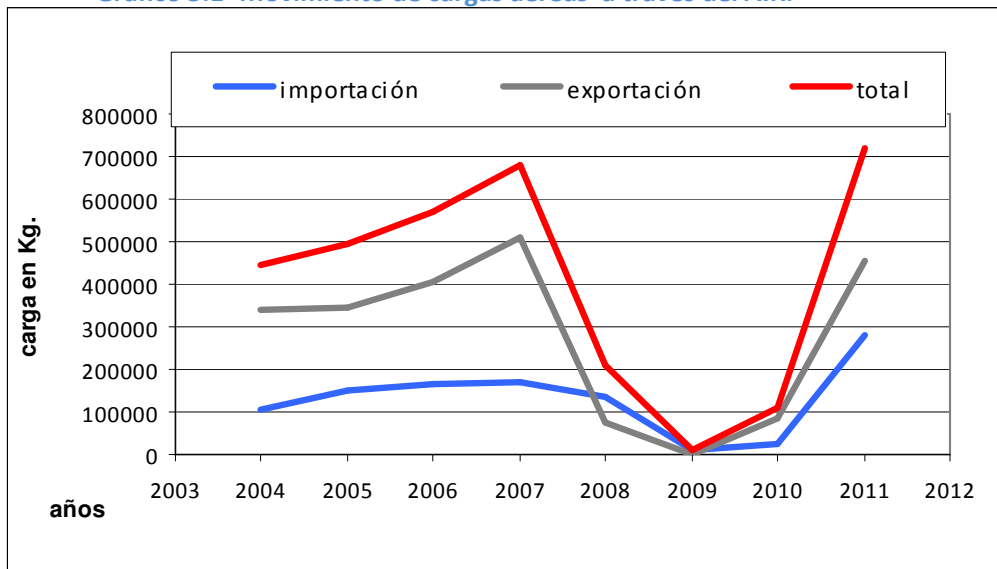
Tabla 5. 1- Movimiento de cargas desde el Aeropuerto Internacional Rosario, durante el período 2002-2009 (En Kilos)

Años	Importación	Exportación	Total
1996	153786	78019	231805
1997	218123	125713	343836
1998	296944	109806	406750
1999	323213	184129	507342
2000	199260	103743	303003
2001	s/d	s/d	s/d
2002	16551	214151	230702
2003	50382	220085	270467
2004	103688	340159	443848
2005	149547	346836	496383
2006	164393	406295	570688
2007	169070	511713	680783
2008	133147	77416	210563
2009	8090	2	8092
2010	25096	83778	108874
2011	279374	456607	721975

Observaciones: Los datos de cargas de Importación /Exportación previos al año 2000 se detallan como cargas que arriban o se despachan desde aeropuerto, sin precisar si son Importaciones o Exportaciones y/o cabotaje.

Fuente: Aeropuerto Internacional de Rosario.

Gráfico 5.1- Movimiento de cargas aéreas a través del AIR.



Fuente: Aeropuerto Internacional Rosario.

En este último tiempo, la reapertura del depósito fiscal da cuenta de cambios sensibles en lo que habitualmente era la operatoria tradicional.

1- En principio se restableció la actividad, poniendo especial interés en trabajar con cargas “aéreas” a embarcar a través del Aeropuerto Rosario, existiendo preocupación además por reactivar los movimientos de importación, los que tradicionalmente siempre fueron menores a los de exportación.

2- No sólo se han logrado reactivar los desplazamientos desde la terminal local, sino que a partir de los vuelos de Lan Perú, hoy se transporta el 80 % aproximadamente de las cargas que corresponden a este operador, en tanto el 20 % restante se desplaza hacia Brasil a través de la Aerolínea Gol. Transcontainer Airlines Division –TCT es el operador que acordó con el área logística de Gol y con destino a los principales centros industriales de Brasil, el desplazamiento de cargas con esa línea aérea. TCT es General Sales Agent (GSA) de varias aerolíneas como Aero México/Mexicana, Qantas, Cargolux, Emirates y Taca, brindando a los exportadores más de 100 destinos en el mundo. (Revista Punto Biz, 20/10/2008). El otro gran operador en el sector es LAN Cargo, que trabaja con LAN Perú.

3- No obstante el poco tiempo transcurrido desde la reapertura como para inferir resultados a través de un diagnóstico sobre la operatoria del Depósito Fiscal, las importaciones de insumos y partes vinculadas a ciertos sectores de la producción local como el automotriz, las autopartes y las partes de equipos, los insumos electrónicos para informática y otros equipos, reafirman la condición de polo industrial de la Ciudad, así como se perfilan numerosos sectores de actividad que pueden tener presencia importante en la demanda de servicios aéreos.

4- Las exportaciones del último año también variaron en su composición. Se han estabilizado los embarques de la producción de algunos laboratorios de la región (en especial reactivos, cremas, etc) en tanto crecieron los relativos a la producción agroindustrial, partes de maquinarias y sector automotriz, balanzas y equipos de frío, entre otros. Algunas producciones tradicionales, particularmente los agroalimentos específicos como espárragos, arándanos o miel, entre otros, desaparecieron de la lista de productos transportados (ello no implica que no existan posibilidades de volver a captar estos productos).

5- Otro dato de interés es que se ha dado la recuperación de buena parte de las empresas que se habían retirado de la zona en 2008. No sólo se recuperaron las cargas, sino que además ha crecido el número de guías de embarque que está en más de 200 al mes (más que duplicado), y un promedio 60 mil Kgs./mes durante el año 2011. El área de captación de cargas aéreas va mucho más allá de la Ciudad, contándose con desplazamientos desde/hacia localidades como Venado Tuerto, Rafaela, Santa Fe, San Carlos Centro, etc. (detalle suministrado por LAN Cargo, Rosario).

El negocio de la carga aérea es un objetivo pendiente para el Aeropuerto Internacional Rosario. Las proyecciones coinciden en que es un negocio que puede llegar a crecer entre el 15 y el 20% anual; si bien están dadas las condiciones de base en la Región, es fundamental mantener operativo el Depósito fiscal y ofrecer tarifas adecuadas así como diversificar la oferta de bodegas en vuelos al exterior para sostener la confianza y la regularidad necesaria en operaciones de Importación/Exportación.

Las cargas aéreas son una alternativa “por explorar”. Se requiere, al decir de un operador, decisión política, compromiso y conocimiento de distintos actores que necesariamente deben intervenir para su desarrollo: operadores de cargas, despachantes de aduana, compañías aéreas, concesionarios del Depósito fiscal, productores regionales y autoridades del Aeropuerto. Esta actividad puede derivar en la necesidad de contar con vuelos exclusivos de carga (líneas especiales) o la promoción de ciertos servicios y sectores de la producción, hoy “casi” inexistentes en el medio productivo de Rosario.



INSTALACIONES Y EQUIPAMIENTOS PARA CARGA

El Depósito fiscal actualmente cuenta con oficinas de administración, 600 m² de almacén, racks para 100 posiciones, 900 m² playa de camiones, autoelevadores de 2,5 ton., balanzas y Sistema Marías (Aduana Nacional) con acceso para despachantes.

Las instalaciones están acorde a un nivel básico para el movimiento de productos. Claro está que el espacio disponible de 1200 m². permitiría en superficie hasta cuadruplicar la capacidad en caso de tener que responder a un aumento de la demanda con mayores equipamientos.

Fuente: Aeropuerto Internacional Rosario.

ASPECTOS RELEVANTES DETECTADOS.

- 1- En los últimos años el Aeropuerto Rosario ha crecido significativamente a partir de las inversiones en obras de infraestructuras y equipamientos, contando hoy con una renovada terminal de pasajeros, un nuevo acceso regional, y con arreglos de pistas y equipamientos de servicios en general. Todas estas mejoras transformaron la realidad del Aeropuerto Internacional Rosario.
- 2- Se han dado cambios institucionales en torno a la administración y operación aeroportuaria local; sin embargo, se requiere trabajar en sostener y fundamentalmente interactuar institucionalmente con miras a profundizar algunas relaciones y, fundamentalmente, lograr radicar nuevas líneas de vuelo.
- 3- En los últimos seis años el número de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Rosario (AIR) presenta una tendencia creciente, pasando de 99.012 pasajeros en el año 2006 a 180.687 pasajeros en el año 2011, llegando prácticamente a duplicar el movimiento.
- 4- En el movimiento mensual de pasajeros, hasta diciembre del año 2010 prevalecen los vuelos de cabotaje, mientras que a partir de ese mes y durante todo el 2011 predominan los servicios internacionales.
- 5- El total de pasajeros de cabotaje embarcados y arribados en otros aeropuertos de distintas provincias de Argentina y el AIR en el 2009, ajustado por la población de cada ciudad, hace evidente la desventaja comparativa en la que se encuentra Rosario. Todas las ciudades superan en seis veces los movimientos del AIR. Si se toma como referencia la ciudad de Córdoba, similar en cuanto a población y desarrollo productivo, su aeropuerto tiene un movimiento de pasajeros aproximadamente once veces mayor que el de Rosario. Si se compara el movimiento de pasajeros internacionales con la misma ciudad, esta supera al AIR en aproximadamente tres veces.
- 6- En los vuelos de cabotaje con origen en el Aeroparque Jorge Newbery en el año 2009, de las doce principales provincias receptoras, sólo San Luis registró un porcentaje de pasajeros menor que Santa Fe.

- 7- Analizando el total de vuelos de cabotajes con origen en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza o en el Aeroparque Jorge Newbery con destino a las principales ciudades del país, durante el año 2010, en relación a la población de cada uno de estos destinos, Rosario es la ciudad con menor cantidad de servicios, superada, por ejemplo, por Salta y Córdoba, las cuales tienen un 2,6 veces más de vuelos que Rosario. Con respecto al total de vuelos internacionales, Córdoba presenta aproximadamente cinco veces más vuelos que AIR.
- 8- Según datos de la Terminal de Ómnibus Mariano Moreno de Rosario, los ingresos y egresos anuales de micros desde el año 2003 hasta el 2011 se incrementaron en un 40%, estimando para el año 2011 la cantidad de 340.369 micros. Se considera que en promedio cada micro transporta 40 pasajeros, por lo que en el año 2011 pasarían por la terminal de Rosario 13.614.768 pasajeros, con un promedio mensual de 1.134.564 y uno diario de 37.301.
- 9- Por ejemplo, si el 10% de estos usuarios remplazasen su viaje en ómnibus por un viaje en avión si se abrieran las rutas aéreas correspondientes, tal proporción representaría una gran demanda potencial para las aerolíneas, si se toman las cifras del año 2011 se estiman 1.361.477 pasajeros por año, 113.446 por mes y 3.730 por día. Aún si sólo se considerara que el 1% viaja por vía aérea, la cantidad de pasajeros por este medio se duplicaría.
- 10- En el año 2010 se registraron 2.136 vuelos entre Rosario y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, si se lo relaciona con el número de micros en el mismo período entre las dos ciudades, resulta que por cada vuelo hubo un movimiento de 43 micros.
- 11- Existen diversas compañías de transporte terrestre y remiserías con viajes diarios entre Rosario y Aeroparque o Ezeiza. Se estima que las mismas arrojan un promedio de 18.000 pasajeros transportados por mes, representando un total anual de 216.000 pasajeros y un promedio diario de 600 pasajeros.
- 12- La cantidad de pasajeros transportados en micro entre Rosario y otros sitios argentinos es considerablemente elevada, sugiriendo que vuelos de cabotaje inexistentes hoy entre algunos de estos lugares contarían con una importante demanda potencial.

- 13- Rosario cuenta con una conectividad aérea que no está al nivel de su oferta hotelera. En el año 2010, Rosario contó con 742,9 vuelos desde Capital Federal cada 1.000 plazas hoteleras 4 y 5 estrellas, posicionándose muy por debajo de Córdoba y Mendoza. La ciudad registró 126,6 vuelos internacionales cada 1.000 plazas hoteleras 4 y 5 estrellas, una relación notablemente inferior a la observada en ciudades como Mendoza, Córdoba y Capital Federal.**
- 14- Con 1.011,6 vuelos internacionales cada 100.000 visitantes extranjeros en 2010, Rosario sólo supera a Mendoza y queda muy por detrás de Córdoba y Capital Federal en este aspecto.**
- 15- La ciudad cuenta con una infraestructura para ferias y congresos que no es acompañada por su nivel conectividad aérea. En 2010, Rosario mostró 111 vuelos de cabotaje cada 1.000 m² de superficie cubierta para eventos, superando solamente a Mar del Plata y quedando muy por detrás de Córdoba y Mendoza. En términos de vuelos internacionales, Rosario es la más rezagada de las ciudades bajo análisis, con apenas 18,9 vuelos cada 1.000 m².**
- 16- El transporte de cargas aéreas en la región da cuenta de un incremento de las operaciones en el último año, alcanzando con sus movimientos un importante incremento que llega -incluso- a superar el máximo de las cargas históricamente desplazadas desde el aeropuerto (721 Tn) así como de una importante diversificación del tipo de producto transportado vía aérea desde la terminal. La nueva adjudicación del Depósito fiscal ha significado un avance fundamental para esta operatoria.**
- 17- Las cargas se desplazan a Lima (Perú), Montevideo (Uruguay) y los principales centros industriales de Brasil. El área de captación y distribución de cargas aéreas va mucho más allá de la ciudad de Rosario, incluyendo en el hinterland Venado Tuerto, Rafaela y Santa Fe, entre otras importantes localidades.**