

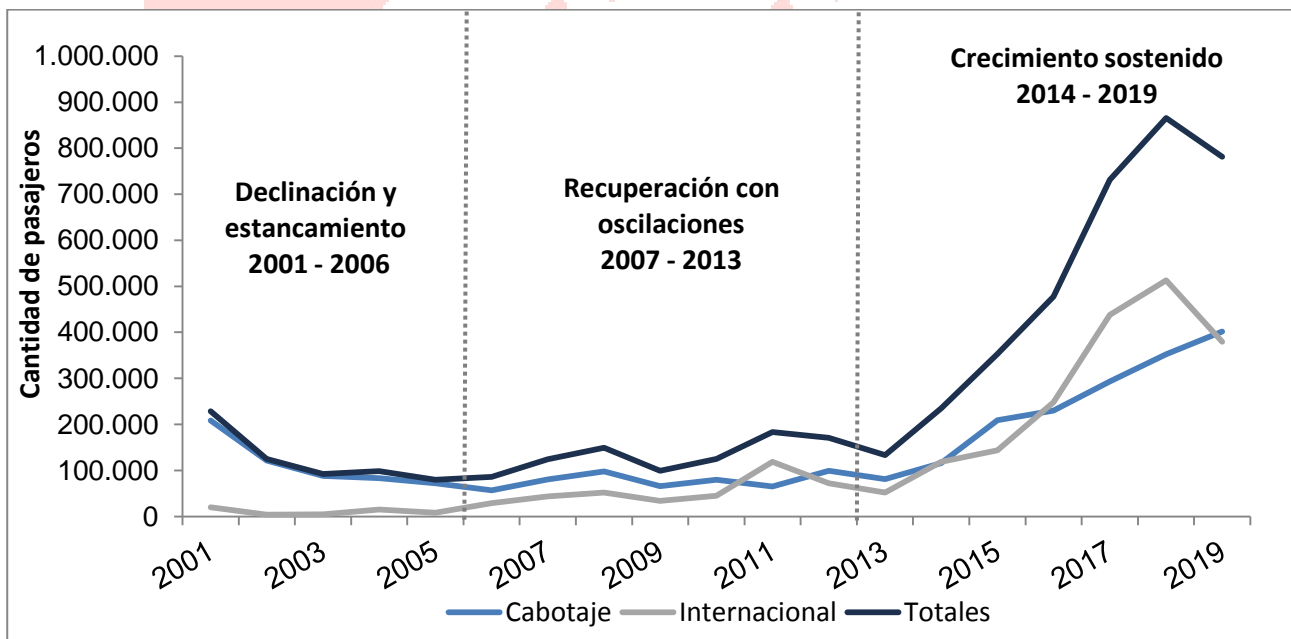
## Demanda de pasajeros del Aeropuerto Internacional Rosario: evolución histórica reciente e incidencia del contexto macroeconómico<sup>1</sup>

### Evolución histórica reciente del AIR en el contexto nacional

El análisis histórico del volumen de pasajeros del AIR entre los años 2001 y 2019 ha permitido distinguir tres etapas bien diferenciadas, comenzando con un período de declinación y estancamiento (2001-2006), seguido de una recuperación con oscilaciones (2007-2013) y, finalmente, una etapa de crecimiento sostenido (2014-2019). Mientras que en las primeras dos etapas el tráfico aéreo permaneció en un nivel bajo -oscilando alrededor de un promedio anual de 130.000 pasajeros-, en la tercera se observa un crecimiento casi ininterrumpido. Tras las importantes disminuciones en el volumen de pasajeros transportados que tuvieron lugar luego de la crisis económica de 2001-2002, los vaivenes de la demanda en los años siguientes, sumados a la volatilidad en la oferta de vuelos, dieron lugar a una débil recuperación; el AIR demoró más de diez años en recuperar el flujo de pasajeros de principios de siglo. Este panorama cambió notablemente a partir de 2014, permitiendo que, en 2019, según proyecciones del propio AIR, el volumen de pasajeros se ubique en 780.000 personas, cifra que representa un crecimiento de 242,0% respecto a 2001 y 487,1% respecto a 2013; en los últimos seis años el flujo de pasajeros sextuplicó.

Esta reciente etapa de marcado crecimiento responde, por una parte, a las inversiones provinciales realizadas que permitieron mejorar la infraestructura de la terminal y sus servicios y, por otra parte, a los cambios en el marco regulatorio nacional ocurridos a partir de 2016. La combinación de estas modificaciones posibilitó el ingreso de cinco nuevas aerolíneas, la incorporación de diez nuevas rutas y el incremento en la cantidad de frecuencias, consolidando una oferta de vuelos mayor, más diversificada y más estable.

**Figura 1. Evolución histórica reciente del movimiento de pasajeros del AIR. Pasajeros totales, de cabotaje e internacionales. 2001–2019.**



**Nota 1:** los datos de los meses de julio y agosto de 2019 son provisorios.

**Nota 2:** los datos de octubre, noviembre y diciembre de 2019 son proyectados por el AIR.

**Nota 3:** se consideran solamente los pasajeros embarcados y desembarcados, excluyéndose los pasajeros en tránsito.

**Fuente:** elaboración propia con base en datos de ANAC y AIR.

<sup>1</sup> Este informe es un resumen del trabajo titulado "Análisis y seguimiento del movimiento del transporte aerocomercial en el AIR", el cual se inscribe en el contexto del Convenio Marco de Cooperación y Asistencia Técnica entre el Aeropuerto Internacional Rosario (AIR) y la Fundación Banco Municipal y tiene como objetivo contribuir, a través de una serie de trabajos de investigación, al desarrollo y la competitividad del aeropuerto. En este segundo estudio, se analiza el flujo de pasajeros del AIR de los últimos años en el contexto de otros aeropuertos del país y se estima el impacto del tipo de cambio, el nivel de actividad provincial y la oferta de asientos sobre el volumen de pasajeros transportados por el aeropuerto.

Una característica sobresaliente del análisis histórico es el nivel de internacionalización que fue adquiriendo el AIR, dado que, de ser un aeropuerto fundamentalmente de cabotaje, se transformó en uno con una composición más equilibrada entre vuelos domésticos e internacionales. Mientras que en 2001 el tráfico de cabotaje representaba 9 de cada 10 pasajeros del AIR, en 2019 su participación será aproximadamente 50%. La disminución y débil recuperación del movimiento de pasajeros de cabotaje posterior a la crisis de 2001-2002 -demoró trece años en recuperarse el volumen de pasajeros de cabotaje existente en 2001- es uno de los factores que contribuyó al equilibrio entre vuelos domésticos e internacionales. Adicionalmente, el incremento de vuelos al exterior produjo una mayor participación de los pasajeros internacionales a partir de 2014, llegando éstos a representar 60% del total de pasajeros en algunos de los años siguientes. Esta composición equilibrada entre pasajeros de cabotaje e internacionales es un rasgo que distingue al AIR de otros aeropuertos de Argentina, los cuales, a excepción de Ezeiza, tienen un flujo de pasajeros concentrado en cabotaje.

Comparativamente, en Argentina el volumen de pasajeros totales se redujo durante la crisis económica de 2001-2002, recuperándose sostenidamente desde 2003, con un marcado comportamiento creciente entre 2016 y 2018, con la llegada de nuevas aerolíneas de bajo costo al país, apertura y renovación de terminales aeroportuarias en distintos puntos del país y cambios en el marco regulatorio favorables a la competencia en la industria aerocomercial. Las aerolíneas de bajo costo (*low cost*), a través de una política agresiva de precios y marketing, lograron instalarse rápidamente tras la eliminación del piso a las tarifas de pasajes aéreos en agosto de 2018. La incorporación de éstas, que ofrecen principalmente vuelos domésticos, también equilibró la composición de vuelos, los que en 2018 se distribuyeron 51% en internacionales y 49% en cabotaje, en contraste con el mayor peso de los pasajeros internacionales observado en los años previos.

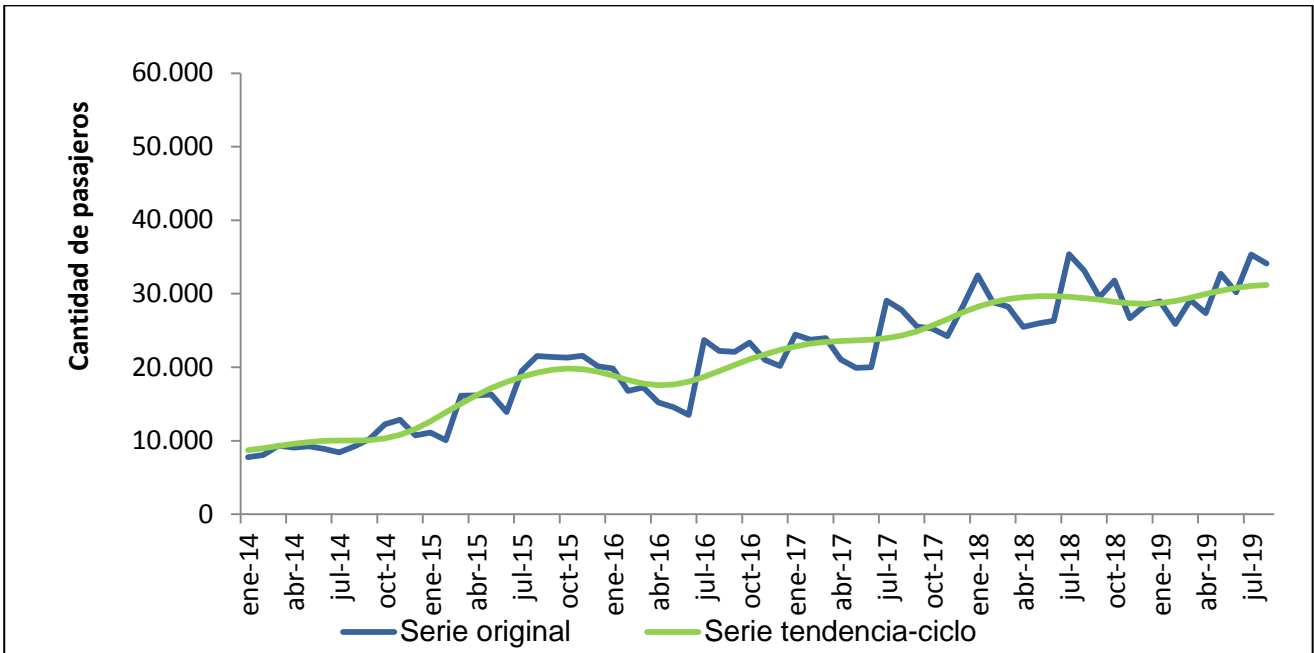
### **Análisis del patrón de movimientos de pasajeros**

Para realizar un análisis más preciso del movimiento de pasajeros en el AIR y mostrar los patrones de comportamiento de largo plazo de la variable a estudiar, se requiere filtrar los datos observados de las alteraciones sistemáticas correspondientes a momentos específicos del año, así como de *shocks* puntuales. Con este fin, se analiza la serie tendencia-ciclo, la cual permite ver el movimiento de pasajeros una vez quitados los efectos estacionales o del calendario y efectos irregulares. Analizando dicha serie para el periodo de crecimiento sostenido (2014-2019)<sup>2</sup> en los segmentos de pasajeros de cabotaje e internacionales se observa una mayor estabilidad del comportamiento de largo plazo del volumen de los primeros (Figura 2), cuya tendencia tiene pendiente positiva en todo el período, mientras que los segundos (Figura 3) registran una aceleración de la tendencia creciente, así como cambios en la dirección de la tendencia (de positiva a negativa). La mayor estabilidad en los vuelos de cabotaje le asegura al AIR un flujo más previsible y constante de viajeros, lo cual es importante para la demanda de servicios conexos, tales como transporte público, negocios dentro del aeropuerto, ocupación del personal fijo del aeropuerto y las aerolíneas, aunque estos vuelos generan menos ingresos por pasajero que los internacionales en concepto de tasas.

---

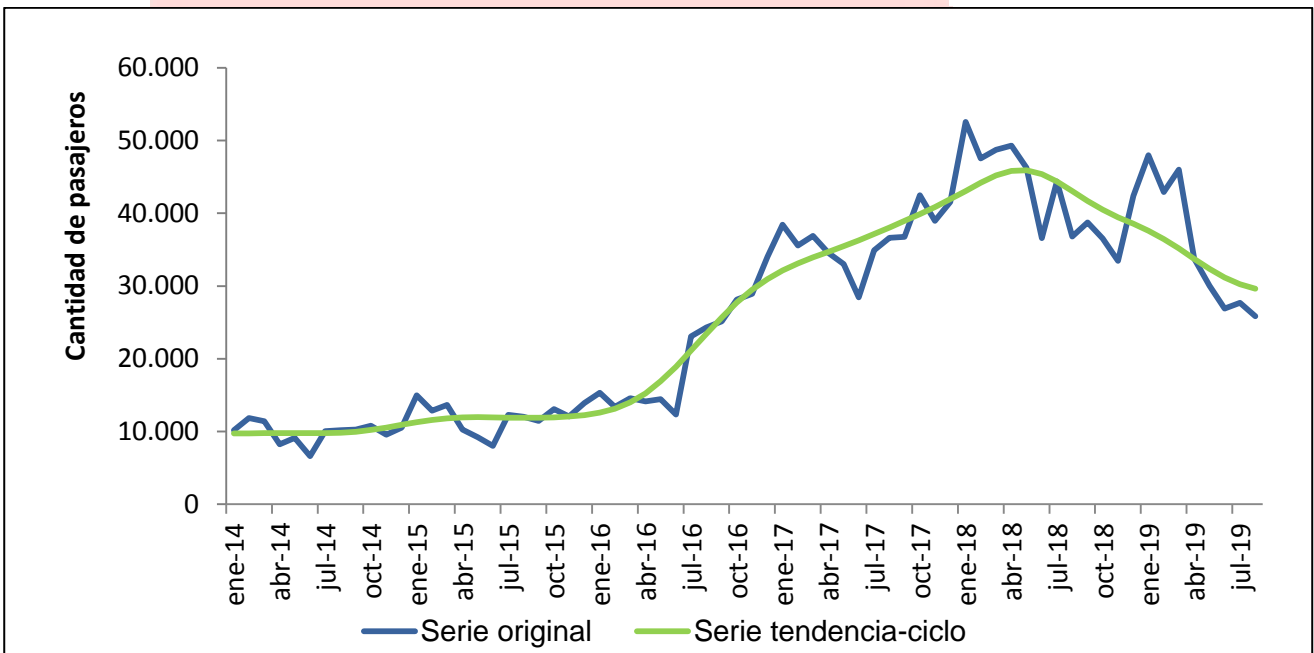
<sup>2</sup> Se focaliza el estudio en este período por ser el más relevante a la hora de estudiar el desempeño actual del AIR.

**Figura 2. Análisis del patrón del movimiento de pasajeros de cabotaje del AIR. Etapa de crecimiento sostenido.**



Fuente: elaboración propia con base en datos de ANAC.

**Figura 3. Análisis del patrón del movimiento de pasajeros internacionales del AIR. Etapa de crecimiento sostenido**

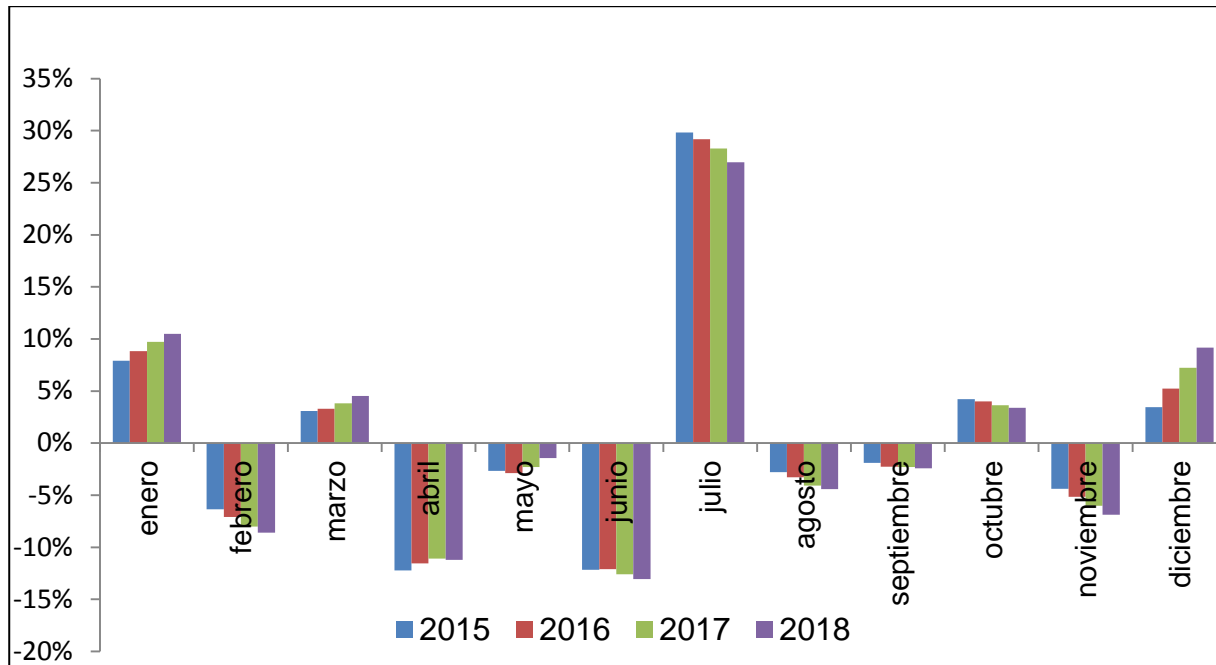


Fuente: elaboración propia con base en datos de ANAC.

Por otra parte, el movimiento de pasajeros muestra visibles variaciones mensuales, por ejemplo en el mes de julio, lo que amerita identificar la contribución del factor estacional sobre las variaciones observadas en el flujo de pasajeros. En primer lugar, se observa una regularidad en cuanto a los meses con mayor presencia de estacionalidad, dado que ésta resulta -en promedio- más importante en julio y enero, lo cual es esperable dada la estrecha relación entre la demanda de servicios aéreos y turismo. En segundo lugar, si bien las contribuciones mensuales positivas y negativas de la estacionalidad parecen compensarse entre sí durante el año, en el segundo trimestre el efecto de la estacionalidad tiende a reducir el número de pasajeros. Así, la demanda en junio es significativamente menor a la de marzo. Este análisis permite identificar con precisión

los meses en los que la demanda es sistemáticamente menor de modo de poder implementar políticas específicas destinadas a incrementar el flujo de pasajeros. Por ejemplo, si bien la fuerte contribución positiva de la estacionalidad en julio ayuda a recuperar la demanda perdida en los tres meses anteriores, se podrían considerar acciones para fortalecer la demanda durante el segundo trimestre de modo de hacer más estable y continua la oferta de servicios aéreos.

**Figura 4. Contribución mensual del componente estacional. 2015-2018**



Fuente: elaboración propia con base en datos de ANAC.

### Análisis comparativo entre aeropuertos

Se seleccionaron los aeropuertos de Aeroparque, Bariloche, Córdoba, Comodoro Rivadavia, Ezeiza, Iguazú, Mar del Plata, Mendoza, Neuquén, Salta y Tucumán. Los motivos para escoger estos aeropuertos son diversos. Respecto a las terminales de Aeroparque y Ezeiza, se incluyeron por ser las más consolidadas del país. En cuanto a Córdoba, Mar del Plata, Mendoza, Neuquén, Salta y Tucumán, los mismos se escogieron debido a la importancia que tienen en sus respectivas regiones, las cuales, además, presentan un número de habitantes considerable. Bariloche e Iguazú se incluyeron para comparar la performance del AIR con la de aeropuertos de una naturaleza diferente al estar estos dos muy ligados al turismo. Finalmente, se incorpora a Comodoro Rivadavia por ser un aeropuerto que maneja un flujo de pasajeros muy similar a la del aeropuerto rosarino, a pesar que en su radio de influencia la cantidad de habitantes es sensiblemente menor.

Entre 2001 y 2018, a nivel nacional se observó un crecimiento punta a punta del volumen de pasajeros transportados de 153%, en tanto que en el AIR la expansión de 279% se ubica por encima del promedio nacional, superando también la performance de otros aeropuertos como Aeroparque (165%), Ezeiza (103%), Córdoba (164%) y Mendoza (229%). En pasajeros internacionales, el crecimiento nacional fue de 134% -pasando de 6 millones a 15 millones de pasajeros anuales- mientras que el AIR mostró un incremento diecinueve veces superior (2.497%) pasando de 20.000 a 513.000 pasajeros anuales internacionales. El crecimiento punta a punta del aeropuerto rosarino sólo es superado por las terminales de Neuquén y Comodoro Rivadavia, aunque es necesario relativizar el incremento de estas últimas, dado el magro volumen de pasajeros internacionales transportados por las mismas. En cuanto al flujo de pasajeros de cabotaje, a nivel país se registró un incremento de 177% entre 2001 y 2018, al pasarse de 5 millones a

14 millones de pasajeros anuales. El AIR, por su parte, mostró un incremento 2,5 veces inferior, al crecer sólo 69% en dicho período, pasando de 209.000 en 2001 a 252.000 pasajeros de cabotaje en 2018.

Un análisis más preciso de la comparación del AIR con otros aeropuertos de Argentina requiere ponderar el flujo de pasajeros de cada aeropuerto con la población aledaña al mismo. Una forma sintética de combinar estos datos consiste en calcular el ratio pasajeros por habitante, indicador del grado de utilización de un aeropuerto por los habitantes de una región. Para el cálculo del mismo se utiliza la cantidad de pasajeros -embarcados y desembarcados- en el período septiembre de 2018 - agosto de 2019 según información de ANAC en los tres segmentos analizados (totales, internacionales y de cabotaje), y la población ubicada en el radio de 100 kilómetros alrededor del aeropuerto para el conjunto de terminales seleccionadas<sup>3</sup>. Si bien dicho indicador resulta práctico y es muy utilizado en la industria para realizar comparaciones entre aeropuertos, debe tenerse presente que la población aledaña define la zona de captura de los aeropuertos cuando éstos son de carácter emisor ya que representa a los usuarios potenciales de los mismos, algo que no ocurre cuando son de carácter receptivo.

Como puede observarse en la Tabla 1, el ratio calculado muestra el rezago del aeropuerto rosarino respecto al total nacional y a sus pares en cuanto a pasajeros totales transportados. Con 370 pasajeros cada 1.000 habitantes, el AIR tendría que incrementar el flujo total de pasajeros en 83% para igualar a su homónimo nacional (680 pasajeros cada 1.000 habitantes). Si bien el aeropuerto rosarino se encuentra lejos de terminales como Salta, Mendoza y Córdoba –que superan el ratio de un (1) pasajero por habitante–, las mayores diferencias se presentan con los aeropuertos principalmente receptivos de las ciudades de Bariloche e Iguazú, que poseen un ratio más alto no solo por la mayor cantidad de pasajeros, sino también por su menor concentración demográfica en el radio delimitado. De esta forma, considerando la densidad demográfica alrededor del AIR, para llegar al ratio de un (1) pasajero por habitante, superando al promedio nacional y equiparándose al movimiento de pasajeros en Chile y quedando algo por debajo de Uruguay, el aeropuerto local tendría que tener un tráfico anual de dos millones de pasajeros totales.

---

<sup>3</sup> Se considera la población proyectada por departamento al 1° de julio de 2019 publicada por INDEC de todos aquellos departamentos cuya cabecera se encuentre dentro del radio de 100 kilómetros de distancia del aeropuerto correspondiente. Se utiliza el radio de 100 kilómetros debido a que la Encuesta a Pasajeros del AIR realizada en el mes de junio de 2019 muestra que el 75% de quienes comienzan un viaje desde la terminal rosarina habitan en dicha zona.

**Tabla 1. Ratio pasajeros por habitante. Septiembre 2018 – Agosto 2019**

Aeropuerto	Ratio pasajeros por habitante		
	Pasajeros Internacionales	Pasajeros de Cabotaje	Pasajeros Totales
AIR	0,20	0,17	0,37
Aeroparque	0,08	0,73	0,80
Bariloche	0,17	9,22	9,39
Comodoro Rivadavia	0,00	2,95	2,95
Córdoba	0,30	1,05	1,35
Ezeiza	0,69	0,07	0,76
Iguazú	0,00	4,64	4,64
Mar del Plata	0,00	0,51	0,51
Mendoza	0,33	1,03	1,37
Neuquén	0,04	1,39	1,43
Salta	0,06	1,03	1,09
Tucumán	0,05	0,51	0,56
<b>Total del País</b>	<b>0,33</b>	<b>0,35</b>	<b>0,68</b>

Nota 1: los datos de los meses de julio y agosto de 2019 son provisorios.

Nota 2: se consideran solamente los pasajeros embarcados y desembarcados, excluyéndose los pasajeros en tránsito.

Fuente: elaboración propia en base a datos de ANAC y proyecciones de población por departamento de INDEC al 1º de julio de 2019.

De la información analizada hasta el momento se desprende que el rezago actual del AIR podría explicarse por el estancamiento prolongado registrado en los primeros años de la serie analizada (2001-2013), que contrasta con lo observado a nivel nacional y en la mayoría de los aeropuertos estudiados. Por otro lado, si bien el crecimiento sostenido de los últimos años ha permitido recuperar terreno, el grado de utilización de los servicios del AIR por parte de población a la que sirve -ratio pasajeros por habitante-, sigue permaneciendo por debajo de los restantes aeropuertos, lo cual sugiere que la terminal local podría continuar creciendo en base a la cantidad de habitantes de su zona de captura, principalmente en el segmento de pasajeros de cabotaje, donde presenta un mayor rezago con respecto al resto de las terminales.

### **Incidencia del contexto macroeconómico sobre el movimiento de pasajeros**

La literatura empírica señala que el nivel de ingresos de los viajeros es una de las variables más importantes a la hora de explicar el volumen de pasajeros de un aeropuerto. Dado el flujo preponderantemente emisor que actualmente caracteriza al AIR y su área de captura de pasajeros concentrada en la provincia de Santa Fe<sup>4</sup>, una aproximación razonable a los ingresos de los viajeros es el nivel de actividad económica provincial. Según las estimaciones realizadas, la elasticidad o sensibilidad<sup>5</sup> de corto plazo de la demanda total de vuelos respecto al ingreso de los viajeros es 0,79, lo cual indica que en promedio el total de pasajeros mensuales se incrementa, contemporáneamente, 0,79% ante un aumento de 1% mensual en el nivel de actividad económica provincial, permaneciendo constante el resto de las variables que afectan la demanda del AIR. Esta elasticidad es marcadamente heterogénea entre tipos de pasajeros. Los viajeros que toman vuelos internacionales muestran una sensibilidad al ingreso de 0,83

<sup>4</sup> Para más detalles, véase el informe de prensa "Potencialidad del Aeropuerto Internacional Rosario en el movimiento de pasajeros".

<sup>5</sup> La elasticidad de una variable  $Y$  respecto a una variable  $X$  mide el grado de sensibilidad de la primera respecto a cambios en la segunda. Así, dicha elasticidad muestra cuánto varía porcentualmente  $Y$  ante un cambio de 1% en  $X$ , permaneciendo constante el resto de las variables que afectan a  $Y$ .

mientras que la demanda de cabotaje responde con menor intensidad a variaciones en el ingreso (0,19). En contraste, en el largo plazo la demanda de todos los tipos de vuelos responde con mayor sensibilidad ante cambios en el nivel de actividad económica provincial, particularmente la de vuelos internacionales, la que ante cambios en su ingreso presenta una elasticidad de 2,47 (en el largo plazo, un aumento de 1% en la actividad económica genera un incremento dos veces y media mayor en el flujo de pasajeros internacionales); en el movimiento de cabotaje esta elasticidad es igual a 1,23 mientras que para el total de pasajeros el valor es de 1,74. Así, conforme el nivel de actividad económica de Santa Fe retome su senda de crecimiento -concomitantemente con el ingreso de la población-, es de esperarse una mayor demanda de todos los tipos de vuelos del AIR.

Otra variable macroeconómica con incidencia importante en el flujo de pasajeros de un aeropuerto es el tipo de cambio real, dada su relación con los costos en dólares de las aerolíneas -cuyos cambios a su vez pueden verse reflejados en las tarifas- y con el poder de compra de los viajeros, particularmente los internacionales. Las estimaciones de los efectos de corto plazo de las variaciones del tipo de cambio real sobre el volumen total de pasajeros mensuales del AIR resultan inferiores a la incidencia de las variaciones en el nivel de ingresos de los mismos. Así, la elasticidad de corto plazo de la demanda total de vuelos del AIR respecto al tipo de cambio real es -0,11, indicando que, en promedio, el volumen mensual de pasajeros se reduce -0,11% contemporáneamente ante una devaluación mensual de 1% de la moneda local en términos reales, permaneciendo constante el resto de las variables. Como era de esperarse, la demanda de vuelos internacionales muestra una mayor sensibilidad ante variaciones en el tipo de cambio real (-0,18), mientras que los pasajeros de cabotaje son prácticamente insensibles, en el corto plazo, a devaluaciones reales del peso (-0,04). Sin embargo, en el largo plazo la demanda de todos los tipos de vuelos reacciona con mayor intensidad ante variaciones en el tipo de cambio real, particularmente la de vuelos internacionales (-0,54), seguida por cabotaje (-0,28) y el total (-0,25). Estos efectos negativos de las devaluaciones reales de la moneda local con incidencia en la salida de residentes locales en vuelos internacionales probablemente se vean atenuados conforme el AIR pueda consolidar un mayor flujo receptivo de pasajeros internacionales.

Por otra parte, resulta de interés estudiar cómo se ajusta la demanda del aeropuerto ante variaciones en la oferta de asientos, debido a que este análisis provee información sobre el comportamiento esperado, en el corto y largo plazo, del factor de ocupación de los vuelos, definido como el ratio entre cantidad de pasajeros transportados y número de asientos ofrecidos. La elasticidad de corto plazo de la demanda total de vuelos del AIR respecto a su oferta de asientos es 0,93, sugiriendo que en promedio el flujo mensual de pasajeros del aeropuerto aumenta, contemporáneamente, 0,93% ante un aumento mensual de 1% en la cantidad total de asientos ofrecidos, lo cual indicaría una leve caída del factor de ocupación. Por otro lado, la demanda de vuelos de cabotaje parece ajustarse contemporáneamente con una menor intensidad (0,82), mientras que el volumen de pasajeros internacionales se ajusta, simultáneamente, prácticamente en la misma proporción que la oferta (elasticidad igual a 0,99), lo que estaría indicando que de cada 100 asientos en vuelos internacionales que se agregan en un mes, se espera que 99 de los mismos sean ocupados en el mismo período, permaneciendo constante el resto de las variables. En cambio, en el largo plazo el volumen de pasajeros de todos los tipos de vuelo se ajusta más que proporcionalmente a los cambios en la oferta, con una elasticidad de 1,26 para el total y viajeros internacionales, y 1,15 para cabotaje. Estas últimas estimaciones sugieren, para el total de vuelos y su desagregación en internacionales y de cabotaje, un factor de ocupación creciente en el largo plazo, comportamiento que se ha observado notoriamente en los últimos años para el AIR; por ejemplo, el factor de ocupación del total de vuelos pasó de 51,5% en 2011 a 77,0% en 2019.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Según información de pasajeros transportados y asientos ofrecidos en los primeros nueve meses de 2019.

**Tabla 2. Impacto de la actividad económica provincial, el tipo de cambio y oferta de asientos sobre el movimiento de pasajeros del AIR. Elasticidades de corto plazo contemporáneas**

VARIABLES	Dependiente (tipo de pasajero)		
	Total	Cabotaje	Internacional
Explicativas			
Índice Sintético de Actividad Económica de Santa Fe	0,79	0,19	0,83
Índice de Tipo de Cambio Real Bilateral (\$/USD)	-0,11	-0,04	-0,18
Cantidad de asientos ofrecidos	0,93	0,82	0,99

Nota 1: las elasticidades fueron estimadas económicamente mediante Modelos Autorregresivos de Rezagos Distribuidos (ARDL, por sus siglas en inglés), utilizando información mensual de las variables para el período enero 2011 – junio de 2019. No se muestran las elasticidades correspondientes a los rezagos de órdenes mayores a cero.

Nota 2: los valores de las series de movimiento de pasajeros y cantidad de asientos ofrecidos correspondientes a los meses septiembre, octubre y noviembre de 2013 fueron ajustados a través de proyecciones, utilizando los softwares TRAMO-SEATS y X-12-ARIMA.

Fuente: elaboración propia en base a datos del AIR, ANAC, BCRA e IPEC.

**Tabla 3. Impacto de la actividad económica provincial, el tipo de cambio y oferta de asientos sobre el movimiento de pasajeros del AIR. Elasticidades de largo plazo**

VARIABLES	Dependiente (tipo de pasajero)		
	Total	Cabotaje	Internacional
Explicativas			
Índice Sintético de Actividad Económica de Santa Fe	1,74	1,23	2,47
Índice de Tipo de Cambio Real Bilateral (\$/USD)	-0,25	-0,28	-0,54
Cantidad de asientos ofrecidos	1,26	1,15	1,26
Velocidad de ajuste del volumen de pasajeros ante desequilibrios de corto plazo	45,49%	15,02%	33,7%

Nota 1: las elasticidades fueron estimadas económicamente mediante Modelos Autorregresivos de Rezagos Distribuidos (ARDL, por sus siglas en inglés), utilizando información mensual de las variables para el período enero 2011 – junio de 2019.

Nota 2: los valores de las series de movimiento de pasajeros y cantidad de asientos ofrecidos correspondientes a los meses septiembre, octubre y noviembre de 2013 fueron ajustados a través de proyecciones, utilizando los softwares TRAMO-SEATS y X-12-ARIMA.

Fuente: elaboración propia en base a datos del AIR, ANAC, BCRA e IPEC.

## Reflexiones finales

El panorama de relativo estancamiento en el volumen de pasajeros del AIR durante el período 2001-2013 ha cambiado notablemente desde 2014, a partir de las inversiones realizadas por el aeropuerto -como la reparación de la pista, la ampliación de la plataforma para aeronaves y la construcción aún en ejecución de una nueva terminal para pasajeros internacionales-, y las modificaciones en el marco regulatorio del sector -reanudación de licitaciones de nuevas rutas y eliminación del precio máximo y mínimo de pasajes aéreos- que posibilitaron la descentralización a nivel nacional de la demanda de vuelos y la descompresión del tráfico aéreo de las terminales de Ezeiza y Aeroparque, mejorando la conectividad nacional e internacional de otros aeropuertos del país, incluido el AIR. La combinación de estos factores permitió al aeropuerto atender con mayor eficiencia las necesidades de la demanda, posibilitando un crecimiento sostenido de la tasa de ocupación de los vuelos. Si las condiciones prevalecientes se mantienen, es de esperarse que esta tasa siga creciendo en el largo plazo, según sugieren las estimaciones realizadas.



Conforme la economía provincial retome su rumbo de crecimiento y el tipo de cambio real se estabilice, al tiempo que se continúen las inversiones en infraestructura y se sostenga un marco regulatorio en línea con los cambios de los últimos tiempos, es de esperarse un nuevo impulso en el volumen de pasajeros transportados, permitiendo al aeropuerto local seguir consolidando el crecimiento observado en años recientes. Asimismo, no debe perderse de vista la posibilidad de que el tipo de cambio real se estabilice en un nivel relativamente alto, escenario sobre el cual el AIR podría captar un mayor flujo receptivo de pasajeros si se ve acompañado de políticas locales que promuevan la atracción turística de Rosario y su región, mediante el desarrollo de eventos deportivos, turismo de convenciones, entre otras actividades similares. Estas perspectivas se ven reforzadas, también, al considerarse el potencial de crecimiento que actualmente tiene el AIR, dada la importante zona de captación a la que sirve.

