

UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

Centro de Estudios Interdisciplinarios

Programa de Infraestructura Regional para la Integración

Carrera de posgrado: “Especialización en Política y Gestión de las Infraestructuras”

TRABAJO FINAL

Título: “Potencialidades y limitantes del mercado aerocomercial rosarino: oferta, demanda y estructura del territorio en el período 2017-2024”

Autora: Paula de Altube

Directora: Alicia Picco

Índice

1.	Introducción.....	2
2.	Siglas utilizadas	4
2.1.	Códigos IATA de aeropuertos:.....	4
2.2.	Códigos de líneas aéreas:.....	4
2.3.	Otras siglas utilizadas:	5
3.	Tema	6
4.	Objetivo general	6
5.	Objetivos específicos.....	6
6.	Hipótesis	6
7.	Estrategia metodológica	7
8.	Bases conceptuales: conectividad, territorio y redes	8
8.1.	Transporte aéreo y territorio	8
8.2.	La planificación de redes de transporte aéreo	11
9.	Conectividad terrestre de la ciudad de Rosario y el área de influencia de ROS	13
10.	Contexto histórico del transporte aéreo en Rosario y la evolución de ROS.....	16
11.	Caracterización del aeropuerto Islas Malvinas y su área de influencia.....	19
12.	Oferta de ROS 2017-2024	23
12.1.	Conectividad aérea y evolución de la oferta en el Aeropuerto de Rosario (ROS) 23	
12.2.	Distribución horaria de la oferta y posibilidades de conexión	26
13.	Demanda de ROS 2017-2024.....	32
14.	Políticas públicas de incentivo/desincentivo a la conectividad aérea que incidieron en el desarrollo de ROS	35
14.1.	Políticas nacionales: “La revolución de los aviones”	38
14.2.	Políticas provinciales: “Programa de incentivos aeronáuticos”	38
15.	Análisis comparativo con aeropuertos de características similares.....	41
16.	Conclusiones.....	44
17.	Recomendaciones de políticas para el sector aerocomercial con foco en Rosario...	48
18.	Referencias bibliográficas	51

1. Introducción

El transporte aéreo constituye un componente esencial en la organización del territorio y en la integración de regiones a las redes económicas globales. En un país de gran extensión como Argentina, la conectividad aérea cumple un rol estratégico para dinamizar actividades productivas, fortalecer el turismo, mejorar la accesibilidad y articular ciudades de manera eficiente. En este contexto, el Aeropuerto Internacional Rosario "Islas Malvinas" (ROS) se presenta como un nodo clave para el sur de Santa Fe y para la zona de influencia que abarca zonas de Córdoba, Entre Ríos y el norte de Buenos Aires.

Entre 2017 y 2024, el aeropuerto atravesó un período de fuertes transformaciones marcado por políticas de apertura aerocomercial, la irrupción de la pandemia de COVID 19, programas provinciales de incentivos y, más recientemente, un nuevo enfoque nacional de liberalización normativa. Estos procesos impactaron en la oferta de rutas, la diversidad de aerolíneas, las frecuencias operadas y el comportamiento de la demanda. A su vez, la proximidad a los aeropuertos de Buenos Aires y la competencia del transporte terrestre condicionan su capacidad de captar de manera sostenida al mercado potencial.

El desempeño aerocomercial de ROS evidencia una brecha persistente entre su potencial (derivado de su peso demográfico y productivo) y su nivel real de conectividad. Mientras su área de influencia es la segunda más poblada del país después de BUE (AEP+EZE), ROS se ubica muy por debajo de aeropuertos comparables en términos de pasajeros domésticos, aunque presenta un posicionamiento más favorable en el segmento internacional. Esta asimetría responde a múltiples factores estructurales: limitaciones en la continuidad de las aerolíneas, vulnerabilidad del turismo emisor ante los ciclos cambiarios, incompatibilidades horarias para conexiones internacionales y la atracción que ejercen AEP y EZE.

Este trabajo analiza la evolución de la oferta y la demanda aerocomercial de ROS entre 2017 y 2024 desde una perspectiva multiescalar, integrando enfoques territoriales, económicos y de política pública. El objetivo es comprender las dinámicas que explican su

desempeño, evaluar el impacto de las políticas nacionales y provinciales, identificar las tensiones que limitan su desarrollo y reconocer las oportunidades estratégicas para consolidar al aeropuerto como un nodo competitivo dentro del sistema aerocomercial argentino. En función de ello, se proponen lineamientos de política orientados a fortalecer su conectividad, diversificar su oferta y potenciar su rol dentro del territorio regional.

2. Siglas utilizadas

2.1.Códigos IATA de aeropuertos:

- BOG: Bogotá
- BRC: Bariloche
- COR: Córdoba
- CPC: Chapelco
- CUN: Cancún
- FCO: Roma
- FLN: Florianópolis
- FTE: El Calafate
- GIG: Río de Janeiro
- GRU: San Pablo
- IGR: Puerto Iguazú
- JFK: Nueva York
- LIM: Lima
- MAD: Madrid
- MDQ: Mar del Plata
- MDZ: Mendoza
- MIA: Miami
- NQN: Neuquén
- PTY: Panamá
- PUJ: Punta Cana
- RCQ: Reconquista
- SCL: Santiago de Chile
- SLA: Salta
- SSA: San Salvador de Bahía
- USH: Ushuaia

2.2.Códigos de líneas aéreas:

- AR – Aerolíneas Argentinas
- WJ – JetSmart
- FO – Flybondi

- G3 – Gol Linhas Aéreas
- CM – Copa Airlines

2.3.Otras siglas utilizadas:

- ANAC – Administración Nacional de Aviación Civil
- INDEC – Instituto Nacional de Estadística y Censos
- IPEC – Instituto Provincial de Estadística y Censos
- MCT – Minimum Connection Time (Tiempo Mínimo de Conexión)
- DDS – Direct Data Solution
- OAG – Official Airline Guide
- IGN – Instituto Geográfico Nacional
- ORSNA – Organismo Regulador del Sistema Nacional Aeroportuario
- SNA – Sistema Nacional Aeroportuario
- EPH – Encuesta Permanente de Hogares
- TUA – Tasa Unificada de Aeropuerto
- LF – Load Factor (factor de ocupación)
- PDEW – Passengers Daily Each Way (Pasajeros diarios por tramo)
- RT – Round Trip (ida y vuelta)

3. Tema

Evolución y caracterización del mercado aerocomercial en el Aeropuerto Internacional Islas Malvinas y su área de influencia. Análisis de la oferta, demanda y de los incentivos durante el período 2017-2024

4. Objetivo general

Estudiar la evolución y características de la demanda aerocomercial en el Aeropuerto Internacional de Rosario (ROS), analizando la oferta (compañías, rutas, horarios, frecuencias y conexiones) y la influencia de políticas públicas de incentivos y/o desincentivos durante el período 2017-2024.

5. Objetivos específicos

- Analizar el perfil y los patrones de viaje de los pasajeros que utilizan el Aeropuerto Internacional de Rosario (ROS), identificando sus principales orígenes/destinos y su evolución durante el período 2017-2024
- Estudiar de forma comparada la oferta y la demanda de ROS con aeropuertos que sirven a áreas de similares características.
- Analizar la conexión aérea y terrestre con los aeropuertos de EZE y AEP (BUE) y su impacto en la oferta y la demanda.
- Indagar sobre los factores que podrían afectar la elección de ROS vs. BUE vs otros medios de transporte (como tarifas, conectividad y horarios).
- Explorar las políticas de incentivo al transporte aéreo tomadas por los diferentes gobiernos del período analizado, que inciden en la oferta y/o demanda de ROS.

6. Hipótesis

La cercanía del aeropuerto de Rosario (ROS) con Buenos Aires (BUE), combinada con la inestabilidad en la programación de vuelos, reduce la previsibilidad y competitividad de su oferta aérea, lo que explica la preferencia de los usuarios por utilizar BUE para vuelos

de media y larga distancia, aun cuando el área de influencia de ROS presenta condiciones socioeconómicas y demográficas similares a otros aeropuertos del país.

7. Estrategia metodológica

La metodología propuesta combina enfoques cuantitativos y cualitativos, con el objetivo de alcanzar una comprensión integral del fenómeno aerocomercial en el Aeropuerto Internacional de Rosario (ROS).

Desde el enfoque cuantitativo, se realizará un análisis estadístico descriptivo y comparativo a partir de la recolección de datos secundarios provenientes de fuentes oficiales. Entre ellas se incluyen: la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), el Instituto Provincial de Estadística y Censos (IPEC), el Ministerio de Transporte de la Nación, y otras fuentes como OAG (Official Airline Guide), DDS (Direct Data Solution) y Yvera (Ministerio de Turismo). Se relevarán variables como cantidad de pasajeros, rutas, frecuencias, destinos, compañías aéreas, tarifas, así como series temporales del período 2017–2024. También se incorporarán datos de aeropuertos regionales comparables.

El enfoque cualitativo se centrará en el análisis documental de políticas públicas e instrumentos normativos vinculados al transporte aéreo nacional y provincial, así como en artículos académicos, informes institucionales, notas periodísticas y otros documentos relevantes para complementar la interpretación de la evolución de la oferta y demanda en ROS.

La elección de fuentes oficiales y bases consolidadas responde a su confiabilidad, periodicidad y cobertura, lo que permite triangulación y contraste entre datos, otorgando robustez metodológica al análisis. Esta estrategia posibilita abordar el fenómeno aerocomercial desde una perspectiva territorial, multiescalar y evolutiva.

8. Bases conceptuales: conectividad, territorio y redes

8.1. Transporte aéreo y territorio

En el presente trabajo se busca retomar diferentes aportes de autores que, desde diferentes disciplinas como la economía, la geografía y la sociología nos brindan herramientas para analizar los procesos territoriales asociados al transporte aéreo y su infraestructura.

En este sentido, el presente trabajo hace hincapié en el transporte aéreo, es decir, en los servicios que permiten la inserción de una localidad y/o región a la economía global a partir de sus posibilidades de formar parte de una red mayor de producción. Lipovich (2016) destaca que estas características de la economía global, potenciadas por innovaciones tecnológicas, han ampliado y acelerado los ciclos de reproducción del capital en el marco de la globalización neoliberal. Ello ha generado una creciente internacionalización del capital y transformado el comercio mundial, incrementando la demanda de viajes de negocios. Esta expansión, en buena parte, se sostiene en el transporte aéreo como medio esencial para la circulación de bienes, personas y servicios en una economía globalizada.

La economía global logra consolidarse como tal gracias a la tecnología de la información y la comunicación que configura redes, de producción y gestión, espacios de flujos que trascienden las fronteras físicas, donde la conectividad se vuelve más relevante que la contigüidad geográfica. Según Castells (2000, citado en Lipovich, 2016), la economía global “es una economía caracterizada principalmente por tener la capacidad institucional, organizacional y tecnológica de trabajar como una unidad en tiempo real a escala planetaria” (p. 126). A diferencia de la economía mundial existente desde el siglo XVI, la economía global implica una intensificación de interdependencias y una reorganización funcional del territorio mediante redes transnacionales. La combinación de redes nucleares de producción y servicios con redes secundarias dispersas, interconectadas mediante telecomunicaciones y transporte aéreo, ha permitido mayor flexibilidad y adaptabilidad en la localización de empresas y actividades económicas. Esto posibilitó, entre otras cosas, la separación geográfica de espacios de producción, de consumo y de reproducción social.

Contrariamente a lo que ocurría hace algunas décadas, hoy la proximidad estrictamente geográfica ya no constituye una condición excluyente para la radicación de establecimientos productivos o de servicios. Sin embargo, las condiciones del territorio donde se asientan sí son determinantes. Las regiones y localidades ofrecen a los habitantes y empresas infraestructura y servicios que permiten la creación de redes de ciudades y/o regiones y hacen posible (o limitan) el desarrollo y crecimiento de determinadas actividades económicas.

La interdependencia de ciudades y regiones por razones de producción y gestión que pueden no estar próximas geográficamente tiene como facilitador de estos flujos las infraestructuras que facilitan, promueven y moldean estas relaciones y jerarquizan territorios. Cabe aclarar que la relación del transporte aéreo con el territorio no es unidireccional, sino que existe una interdependencia, ya que el territorio condiciona al transporte aéreo y es configurado por él. Mientras las características económicas y sociodemográficas del territorio influyen en las condiciones del transporte aéreo, este último genera impactos como catalizador del crecimiento económico.

El transporte aéreo, se ha consolidado como un componente esencial de las redes que articulan los flujos económicos, sociales y culturales a escala global, nacional y regional y como plantea Castells (2000) junto con la tecnología de la información permiten el fácil acceso a proveedores y trabajadores. La combinación entre aglomeración de redes nucleares y su interconexión global con sus redes secundarias dispersas, vía las telecomunicaciones y el transporte aéreo permitieron mayor flexibilidad y adaptabilidad. Además de las funciones históricas de las principales ciudades (vinculadas principalmente al comercio y la banca) Sassen (1991, citado en Castells, 2000) señala que, surgen nuevas funciones facilitadas por el transporte y la tecnología de la información, estas son: centros de mando altamente concentrados en la organización de la economía mundial; lugares clave para las finanzas y las empresas de servicios especializados, núcleos de producción, especialmente de innovación tecnológicas avanzadas y como mercados donde ubicar los productos y las innovaciones producidos.

Sin embargo, el surgimiento y crecimiento de estos centros urbanos que toman relevancia y conforman redes no solo responde a dinámicas de mercado, sino también a decisiones políticas, procesos de centralización o descentralización territorial, a políticas de ordenación del territorio, a patrones de acumulación capitalista que modelan el espacio de manera desigual y a las relaciones entre los diversos actores. Massey (2007) señala que:

cada lugar es un nodo abierto de relaciones –una articulación, una malla- de flujos, influencias, intercambios, etc. La identidad de cada lugar (incluso su identidad política) es por eso, el resultado de la mezcla distinta de todas las relaciones, prácticas, intercambios, etc. que se entrelacen ahí (dentro de ese nodo) y producto también de lo que se desarrolle como resultado de ese entrelazamiento. (p. 8)

En este sentido, el rol de los aeropuertos es clave ya que se transforman en nodos estratégicos dentro de una arquitectura global de conexiones y los servicios e infraestructura disponible moldean las posibilidades de integración de los territorios a redes de la economía global, permitiendo la inserción en circuitos de producción, consumo y circulación. Las decisiones sobre rutas, frecuencias y conectividades, producto de decisiones técnicas y políticas y las interacciones entre los actores moldean los territorios, generando oportunidades, potenciando ciertas actividades y/o perjudicando otras.

Al mismo tiempo, la infraestructura de transporte posibilita la hegemonía de ciertos territorios sobre otros, para Santos (1996, p. 83), “la técnica contribuye a establecer nuevas jerarquías espaciales, concentrando funciones y excluyendo territorios”. El acceso desigual a las redes de transporte genera lo que se denomina una "geografía de la exclusión", donde ciertos espacios quedan subordinados a lógicas exógenas que limitan su autonomía y desarrollo.

Así, el rol de un aeropuerto como el de Rosario, tercera ciudad del país en población y centro urbano más importante de la región con desarrollo de diversas actividades de industria y servicio, pero principalmente vinculadas a las exportaciones agrícolas, debe comprenderse no solo desde su escala local o nacional, sino también desde su potencial para

atraer flujos internacionales, inversiones o actividades logísticas, en competencia (o complementariedad) con otros nodos.

En el caso del Aeropuerto Internacional de Rosario (ROS), su evolución y desempeño no pueden entenderse al margen de estas dinámicas estructurales. Su condición de aeropuerto internacional, su cercanía con el nodo metropolitano de Buenos Aires (que concentra la mayor oferta aerocomercial del país), y las políticas públicas de incentivo o desincentivo aplicadas durante el período 2017-2024, moldean su rol como punto de conexión territorial. En consecuencia, estudiar el transporte aéreo desde una perspectiva multiescalar, que contemple tanto su dimensión infraestructural como sus impactos sociales, económicos y políticos, resulta clave para comprender su función en la estructuración del territorio y en la articulación de Rosario y su región con el resto del país y el mundo.

8.2.La planificación de redes de transporte aéreo

Las redes de transporte aéreo están compuestas por los siguientes elementos: los nodos que son los lugares a los que se accede mediante el transporte, los enlaces (link) que son las infraestructuras físicas que permiten conectar los nodos, el flujo (flow) que es el tráfico que circula entre los nodos, el gateway que cumple una función de transferencia de un modo a otro, los hubs que son nodos que cuentan con mucho tráfico y conectan elementos de la red, los feeders que son nodos de consolidación y distribución y los corredores que son secuencias de nodos y enlaces que se concentran en un eje de comunicación y tienen una orientación lineal. (Rodrigue, 2025). Las redes existentes se encuentran atravesadas por diversas cuestiones que las condicionan y moldean.

Los factores económicos y políticos como la inserción en la economía global de los territorios juegan un rol significativo en el modelado de las redes. Sin embargo, los diferentes nodos de una red se pueden conectar y construir estas redes si cuentan con la infraestructura aeroportuaria adecuada para las aeronaves y los pasajeros, si los aeropuertos cuentan con vías de acceso en condiciones, si las líneas aéreas están dispuestos a operar la ruta y cómo están dispuestas a hacerlos, si hay tráfico de personas entre los diferentes puntos, si las tarifas podrían ser suficientemente atractivas tanto para los operadores como para los pasajeros, entre otras.

Las redes no son estáticas, la necesidad de conectar dos o más puntos del territorio va cambiando en función de los factores mencionados anteriormente como la inserción del territorio en la economía global, el modelo productivo, el tipo de cambio, las tendencias de turismo, etc. Además, pueden ser estacionales, afectadas por la alta demanda de una ruta en determinada época del año, o por la necesidad de la utilización de los recursos de las líneas aéreas en determinados destinos atractivos en detrimento de otros en un momento determinado, etc.

La estructura de una red varía de centrípetas a centrífugas y generalmente no tiene una estructura pura, sino que suele tener más elementos de una o de otra. Las centrípetas son aquellas que tienen un patrón radial con un centro fuerte donde uno o más nodos están conectados, mientras que las centrífugas no tienen un centro específico y los nodos se conectan entre sí. Además, las redes pueden conectar dos nodos de forma directa (point to point) o indirecta. En este sentido, una de las formas de redes más frecuentes son las hub and spoke que son aquellas en donde los nodos secundarios se conectan a un nodo central y de allí se redistribuye el tráfico hacia otros nodos. Esta última forma de red permite conectar puntos con menos tráfico que aquellas que son punto a punto. (Rodrigue, 2025).

Las redes con características más centrípetas suelen ser más eficientes, ya que permiten concentrar tráfico y volar a destinos con menor demanda desde un nodo central. También permiten tener mayor factor de ocupación (LF^1) tener flota, mantenimiento y otros sectores operativos concentrados en menos bases, entre otras ventajas. Sin embargo, tienen como contrapartida la falta de conexiones directas y el consecuente aumento de tiempo de viaje entre el origen y el destino.

En síntesis, los conceptos desarrollados (redes territoriales, jerarquización espacial, estructuras hub-and-spoke, roles de los nodos y dinámicas de conectividad) constituyen el andamiaje interpretativo necesario para analizar la situación de ROS. Estos marcos permiten comprender por qué ROS y su área de influencia, pese a su peso demográfico y económico, enfrenta limitaciones para consolidar una conectividad aérea sostenible. A partir de estas

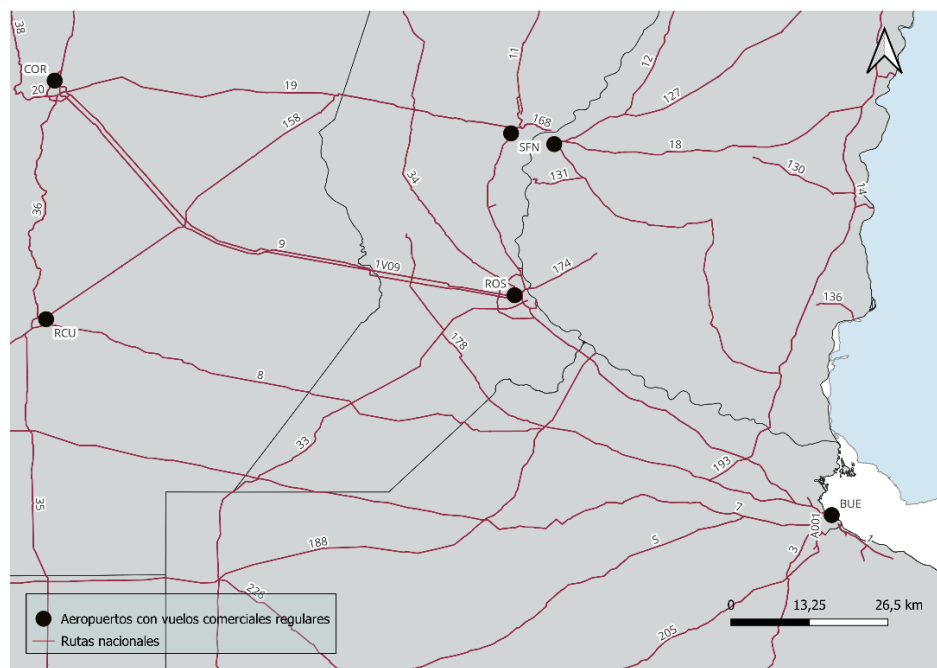
¹ Load factor: el factor de ocupación es la cantidad de pasajeros dividido la cantidad de asientos.

bases teóricas, el capítulo siguiente abordará el análisis empírico del aeropuerto, tomando a ROS como un nodo inserto en una red nacional centripeta, donde las decisiones políticas y los flujos de demanda moldean sus posibilidades de desarrollo.

9. Conectividad terrestre de la ciudad de Rosario y el área de influencia de ROS

La infraestructura vial disponible en Rosario y su área de influencia, junto con su ubicación estratégica como nodo intermedio entre el norte y el centro del país, hace que un volumen significativo de tránsito de vehículos particulares y de transporte interurbano atraviese la región. Las principales rutas nacionales (RN 9, RN 33, RN 34, RN174 y RN 11) vinculan directamente a Rosario con Buenos Aires, Córdoba, Mendoza, el Litoral y el NOA, configurando un sistema multimodal de transporte terrestre que influye sobre la demanda de servicios aéreos en ROS.

Figura 1. Rutas nacionales en la zona de ROS y aeropuertos con vuelos regulares



Fuente: elaboración propia en base a datos del IGN

Considerando que Buenos Aires es la principal ruta aérea desde Rosario, tanto por oferta (frecuencias y asientos) como por conectividad (vuelos en conexión hacia múltiples destinos nacionales e internacionales), el transporte terrestre representa una competencia

directa para los servicios aéreos. Mientras que el tiempo de vuelo promedio ROS-BUE es de una hora, el recorrido terrestre insume aproximadamente 3 horas y media en automóvil y 4 horas y media en ómnibus y los precios actuales para viajar en enero 2026 ida y vuelta comienzan a partir de \$ 36.000, mientras que para la misma fecha el vuelo directo ROS-BUE (RT) comienza con un precio final de \$70.000 (consultas realizadas el 13 de noviembre de 2025 en Despegar.com y Centraldepasajes.com).

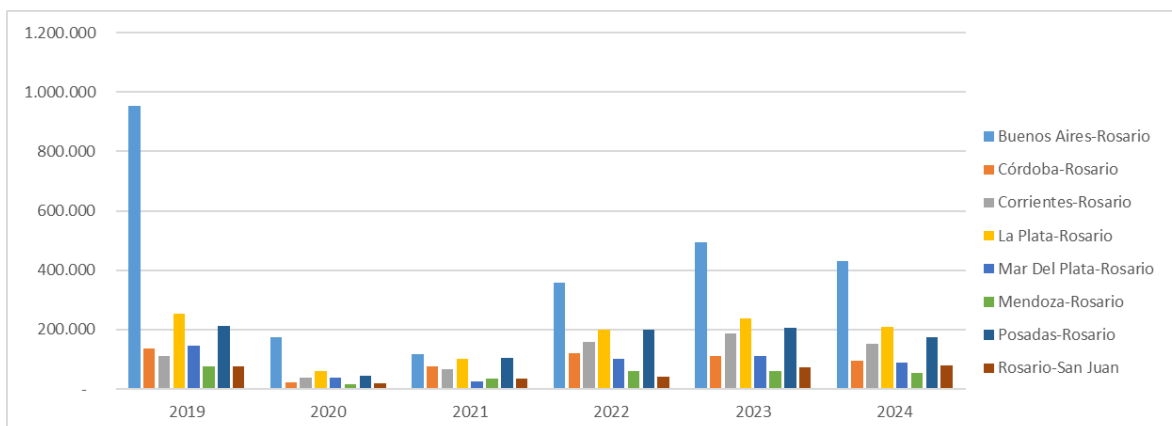
Si se comparan las tarifas de los vuelos entre ROS y BUE con los valores de los pasajes en ómnibus, se observa que el modo terrestre conserva una ventaja económica. No obstante, debe considerarse que, aunque los pasajes más económicos presentan una diferencia cercana al 66% respecto de las tarifas aéreas, las compañías aéreas aplican estrategias de revenue management que generan una amplia variabilidad de precios según el día del viaje, el horario, la anticipación en la compra y otros factores comerciales.

Asimismo, al tiempo de vuelo (que ronda una hora) debe añadirse el tiempo requerido para la presentación anticipada en el aeropuerto (al menos una hora antes de la partida) y los traslados hacia y desde las terminales aéreas, ubicadas a grandes distancias de los centros de las ciudades. En consecuencia, el tiempo total de viaje puede ampliarse significativamente.

Estas condiciones refuerzan la idea de que el transporte aéreo en Rosario enfrenta una competencia relevante por parte del modo terrestre, especialmente en los trayectos de media distancia, donde la diferencia de costos y tiempos totales de desplazamiento se vuelve un factor determinante en la elección modal.

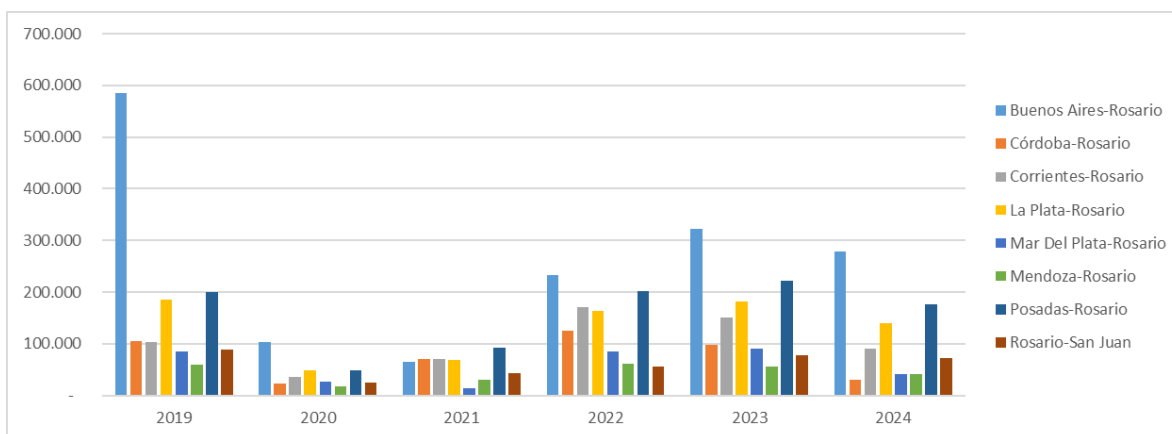
Según los datos del Ministerio de Turismo de la Nación (2025) sobre el transporte interurbano de pasajeros, los pares de ciudades con mayor volumen de pasajeros y asientos ofrecidos entre 2019 y 2024, con origen o destino en Rosario y con una distancia igual o superior a 300 km, son los siguientes: Buenos Aires-Rosario, La Plata-Rosario, Posadas-Rosario, Córdoba-Rosario, Corrientes-Rosario, Mar del Plata-Rosario, Mendoza-Rosario y San Juan-Rosario.

Figura 2: Asientos anuales en ómnibus ofrecidos en los principales pares de ciudades desde/hacia Rosario



Fuente: elaboración propia en base a datos de la CNRT

Figura 3: Pasajeros anuales que viajaron en ómnibus en los principales pares de ciudades desde/hacia Rosario



Fuente: elaboración propia en base a datos de la CNRT

La Figura 3 evidencia que, al igual que en el transporte aéreo, el flujo de pasajeros terrestres disminuyó significativamente en 2020 producto de la pandemia, para luego recuperarse de forma progresiva entre 2021 y 2024. Sin embargo, los valores aún se mantienen por debajo del pico de 2019, especialmente en el caso de los corredores Buenos Aires-Rosario y La Plata-Rosario. Los datos analizados (Ministerio de Turismo de la Nación, 2025) señalan, además, que si las frecuencias se mantuvieran constantes todos los días del

año, en 2019 se registraron en promedio 31 servicios diarios de ida y vuelta (RT), cifra que asciende a 37 RT si se incluyen los servicios con destino a La Plata.

Considerando que cada ómnibus dispone de 56 asientos, esta oferta representa entre 1.736 y 2.072 asientos diarios por sentido. En términos comparativos, dicha capacidad sería equivalente a entre 18 y 22 vuelos diarios simples operados con aeronaves Embraer E190 de 96 asientos, o entre 24 y 30 vuelos diarios simples utilizando aeronaves ATR 72-600, cuya capacidad varía entre 68 y 72 asientos.

Esta equivalencia permite dimensionar la magnitud de la oferta terrestre existente en relación con la capacidad aérea potencial en la ruta BUE-ROS.

Durante la pandemia, la oferta sufrió una caída abrupta y en 2021 comenzó su proceso de recuperación. Para 2022 se registraron en promedio 12 servicios diarios de ida y vuelta (RT) (17 RT si se incluyen los servicios con destino a La Plata), lo que equivale aproximadamente a 10 vuelos diarios simples operados con aeronaves Embraer E190.

En 2023, la oferta aumentó a 16 RT diarios (22 RT considerando La Plata), equivalentes a 13 vuelos diarios simples en E190. Finalmente, en 2024 se contabilizaron 14 RT diarios (19 RT con La Plata), lo que representa una capacidad comparable a unas 11 operaciones diarias simples realizadas con este tipo de aeronave.

10. Contexto histórico del transporte aéreo en Rosario y la evolución de ROS

En 1997, mediante un decreto, el Gobierno nacional establece la creación del Sistema Nacional Aeroportuario (SNA) que estaría regulado por el Organismo Regulador del Sistema Nacional Aeroportuario (ORSNA) creado en el mismo decreto. En este Decreto se establece además la creación de un grupo de aeropuertos (Grupo A) que sería concesionado para la explotación, administración y funcionamiento por el plazo de 30 años prorrogable por diez años.

Si bien ROS, junto con otros 52 aeropuertos (hoy por nuevas incorporaciones 57), fue incorporado como parte del SNA no formó parte del grupo de aeropuertos a concesionar (concesión que fue otorgada a Aeropuertos Argentina 2000 S.A.) por lo que junto con otros

aeropuertos como el Aeropuerto de Neuquén (NQN), el de Sauce Viejo (SFN) o el Aeropuerto de Chapelco (CPC) forman parte del Grupo B. La decisión de no incluir a ROS en el Grupo A hizo que su gestión quedara a cargo de un ente tripartito local, con representación de la Provincia, el Municipio y el empresariado local. Esta particularidad refuerza la capacidad provincial de incidir en las decisiones estratégicas sobre su futuro, pero al mismo tiempo puede ser un obstáculo por la debilidad en la que queda al no ser parte del grupo que contiene a los aeropuertos con más tráfico de pasajeros del país.

De acuerdo con Raposo (2018) en la licitación inicial, AA 2000, que ganó la concesión de los aeropuertos principales de Argentina, no había planeado invertir significativamente en ROS por lo que, de haberse cedido el control del aeropuerto a la Nación en ese momento, es probable que ROS se hubiera quedado atrás en términos de modernización y equipamiento, en comparación con el nivel que alcanzó al mantenerse como un aeropuerto público administrado por la provincia.

En la actualidad ROS cuenta con una terminal de 10.787 m², una pista de 3.000 m de largo y 45 m de ancho, una plataforma de 69.000 m² con capacidad operativa para 8 posiciones para clave de referencia C (aeronaves narrow body como B738, A320, E190, entre otros) y 4 posiciones wide body (como el A330, el B787, entre otros).

El período analizado (2017-2024) no resulta homogéneo, ya que estuvo atravesado por diversos acontecimientos que provocaron fluctuaciones tanto en la oferta como en la demanda. Entre ellos se destacan la política conocida como “revolución de los aviones”, que impulsó la llegada de nuevas aerolíneas a ROS, y la pandemia de COVID-19, que prácticamente paralizó la industria durante varios meses de 2020 y cuya recuperación demandó varios años.

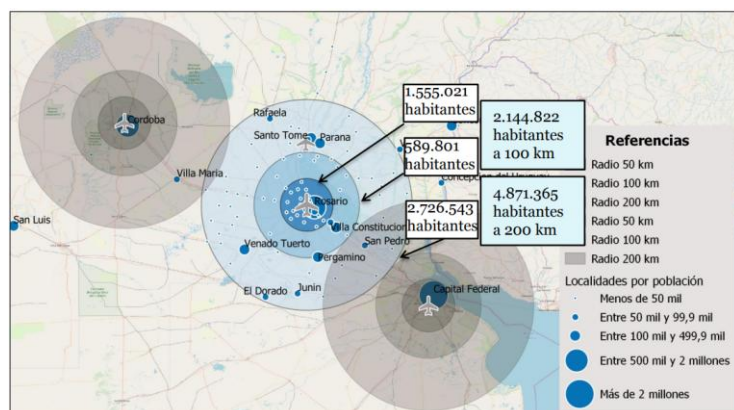
Las medidas tomadas en el marco de lo que denominó la “revolución de los aviones” apuntaron a desregular tarifas, otorgamiento de nuevas rutas aéreas, promoción de líneas aéreas low cost, modernización de la infraestructura aeroportuaria entre otras. Esta dinámica se reflejó en ROS con el ingreso de nuevas aerolíneas y la apertura de rutas. Un informe de 2018 de la Universidad Nacional de Rosario señaló que el aeropuerto experimentaba un

crecimiento sostenido en el movimiento de pasajeros, lo que lo ubicaba entre las principales terminales del país en términos de tasa de crecimiento (Raposo, 2018). El movimiento de pasajeros internacionales, en particular, creció significativamente, llegando a representar cerca del 60% del tráfico aéreo del aeropuerto, con destinos como Santiago de Chile, Lima y Panamá, que permiten conectar a los pasajeros con vuelos intercontinentales (Fundación Banco Municipal de Rosario, 2019b).

El período previo a la pandemia también fue analizado en profundidad por la Fundación Banco Municipal de Rosario (2019), en un estudio sobre la demanda de servicios aéreos de ROS. El informe destaca no solo el crecimiento en el número de pasajeros, sino también la transformación en el perfil de la demanda: un aumento significativo del tráfico internacional, una mayor proporción de viajes vinculados a actividades turísticas y la consolidación de conexiones estratégicas hacia hubs regionales como Santiago de Chile (SCL), Lima (LIM) y Panamá (PTY).

El informe (Fundación Banco Municipal de Rosario, 2019a) caracteriza al pasajero como predominantemente emisor, es decir, viajeros que se originan en la región para ir a otros destinos e identificó que el área de captación del aeropuerto abarca a 4.87 millones de habitantes en un radio de 200 kilómetros, lo que resalta el gran potencial de mercado de ROS. El perfil socioeconómico de estos pasajeros se ubica entre 30 y 64 años, con estudios superiores y trabajo en relación de dependencia.

Figura 4. Zona de captación del AIR y de aeropuertos competidores, y principales localidades.



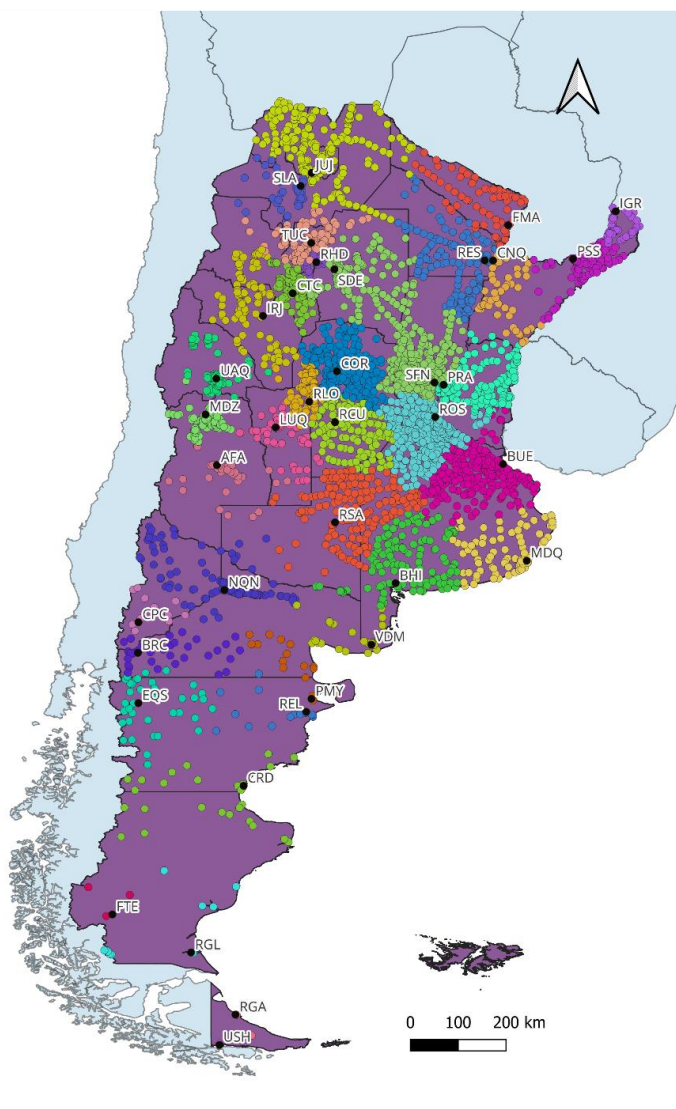
Fuente: Banco Municipal de Rosario (2019a)

Los análisis sobre el área de influencia del Aeropuerto Internacional de Rosario contemplan la distancia radial, el tiempo y el costo del viaje. Los estudios previos concluyen que, aunque las zonas de influencia de Rosario, Ezeiza y Córdoba se superponen, ROS presenta una ventaja considerable en términos de tiempo de acceso para gran parte de su demanda actual, con un ahorro estimado de entre dos y cuatro horas. Asimismo, resulta más conveniente en términos de costo para los residentes del suroeste y noreste del área de influencia (incluyendo ciudades como Santa Fe y Paraná) en comparación con Ezeiza y Córdoba. En consecuencia, se plantea que ROS posee un fuerte potencial de crecimiento a partir de la captación de pasajeros que habitan en su denominada “zona de captación” (Fundación Banco Municipal de Rosario, 2019a).

11. Caracterización del aeropuerto Islas Malvinas y su área de influencia

En este trabajo se busca conocer las características del área de influencia de ROS y si bien se consideran los trabajos precedentes en la materia citados con anterioridad se busca realizar una delimitación propia con el fin de aplicarla a este trabajo en particular. Con este fin, se tomaron aquellas localidades cuyo aeropuerto más cercano en tiempo de viaje en auto sea ROS y lo que podemos observar como resultado es que las localidades que se encuentran dentro del área de influencia de ROS pertenecen a las provincias de Santa Fe, Córdoba, Entre Ríos y Buenos Aires y que las más lejanas se encuentran en Buenos Aires, en los partidos de Lincoln y General Pinto y tienen en promedio un tiempo de viaje en auto de 4:30 hs. Al mismo tiempo, la distancia de ROS a BUE es de 300 km, a COR de 400 km a SFN 157 km y a PRA 180 km.

Figura 5: Áreas de influencia de los aeropuertos argentinos con vuelos regulares



Fuente: elaboración propia en base a datos de INDEC

La población que se encuentra más cerca de ROS que de otro aeropuerto es de 2.576.000 personas, la segunda área de influencia más grande del país (luego de la correspondiente a BUE que abarca los aeropuertos de AEP y EZE) y es seguida por el área de COR.²

² El área de influencia de cada aeropuerto está integrada por todas las localidades para las cuales ese aeropuerto es el más próximo en tiempo de viaje en auto. Los datos de población de cada una de las localidades corresponden a las del Censo 2022, por lo que la población del área es la suma de la población de todas las localidades.

El área de influencia de ROS se caracteriza por un fuerte desarrollo de la actividad agroindustrial destacándose el sector alimenticio y dentro de este los sectores oleaginosos, cereales, y lácteo. Asimismo, otros sectores industriales relevantes de la zona son maquinaria agrícola, siderurgia y automotriz-autopartista (Ministerio de Economía, 2023). En cuanto al mercado de trabajo, la EPH³ del último trimestre de 2024 (INDEC, 2025) nos muestra que la tasa de actividad era 50,1, esto es por encima de la media nacional (48,8) y de la media de la región pampeana (49,1), y que la tasa de desocupación era de 6, también por debajo de la media de los 31 aglomerados (6,4) y de la de la región pampeana (6,9).

En relación con la participación del producto bruto geográfico no podemos distinguir el área de influencia específica de ROS pero si podemos tener una noción general tomando los datos de la Provincia de Santa Fe, que señalan que el peso de la economía santafesina dentro de la economía nacional se ubicó en el 2023 en el 9,6%. El sector provincial que mayor peso tuvo dentro de la economía nacional en el año 2023 fue comercio, que representó el 14,8% del total del sector nacional, por detrás, se encontró el sector de Agricultura, ganadería, caza y silvicultura, con una participación del 14,2%, mientras que la Industria manufacturera representó 12,4% del respectivo sector a nivel nacional. (IPEC, 2024).

Si bien según los datos que se analizaron hasta el momento en el presente informe el sector turismo no se destaca como actividad relevante en el área que venimos analizando, es importante señalar las características de este sector ya que el transporte aéreo no solo transporta pasajeros receptivos, sino que transporte turismo emisor, corporativo y pasajeros que visitan la región y principalmente Rosario con diferentes fines. En este sentido, Rosario contó en el 2024 con 65 establecimientos hoteleros y para-hoteleros, con alrededor de 230.000 plazas disponibles y con una estadía promedio de 1,9 noches. (INDEC, 2025).

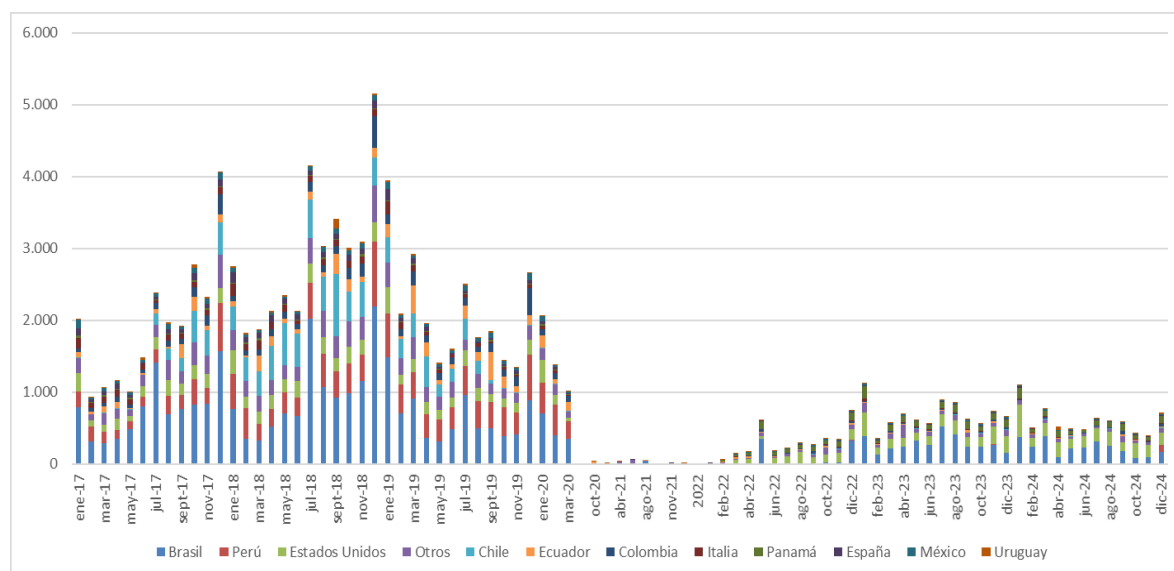
En cuanto a los visitantes nacionales a la ciudad de Rosario, en el informe “Perfiles turísticos nacionales-Rosario 2023” (Observatorio de Deporte y Turismo, Municipalidad de Rosario, 2024) muestra que los visitantes fueron residentes de Buenos Aires (35,4%), CABA

3 La EPH (Ecuesta permanente de hogares) releva datos del mercado de trabajo para 31 aglomerados urbanos. En este caso se tomaron los datos del Aglomerado Gran Rosario para caracterizar la región.

(20,6%), Santa Fe (14,6%) y Córdoba (10,1%) y que el motivo principal (75%) de las visitas fueron por ocio y recreación.

Acerca de los visitantes extranjeros que usaron para entrar ROS, en el período estudiado (2017-2024) se destaca como principal origen de los turistas Brasil, y luego Perú, Estados Unidos y Chile. Además, es posible observar que la cantidad de viajes de residentes brasileños sube en los meses de enero y julio. (Yverá, s.f.).

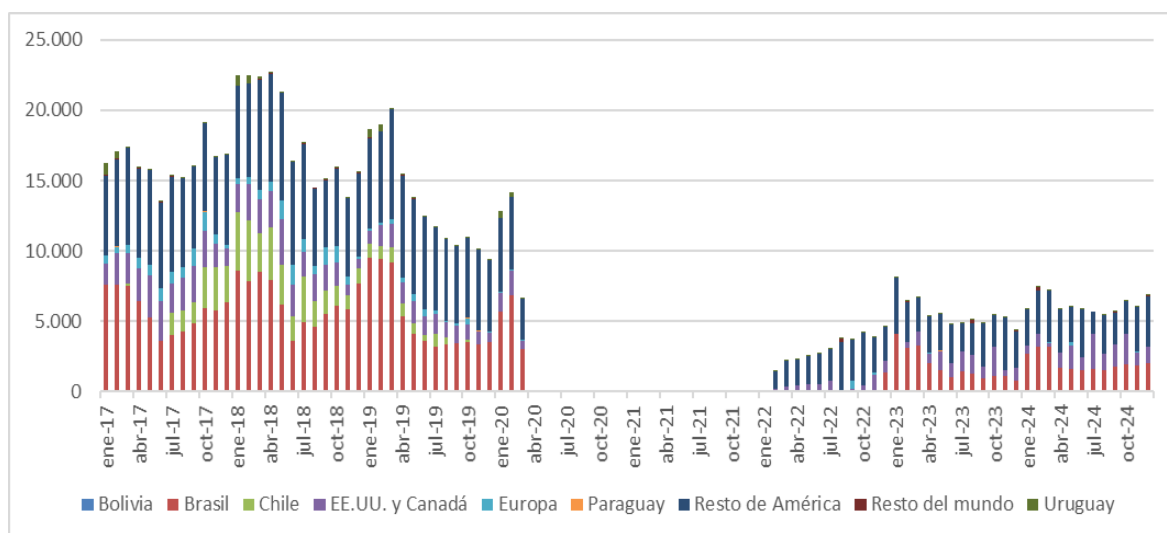
Figura 6: turismo receptivo. Viajes de visitantes no residentes a ROS



Fuente: elaboración propia en base a datos de Yvera

Por otro lado, el turismo emisor desde ROS es mucho mayor que el receptivo y en la Figura 6 se puede observar que el principal destino es Brasil, que los meses de mayor flujo es enero y que, al igual que en el turismo receptivo, la cantidad de turistas aún no volvió a los niveles previos a la pandemia.

Figura 7: turismo emisor. Viajes al exterior desde ROS



Fuente: elaboración propia en base a datos de Yvera

12. Oferta de ROS 2017-2024

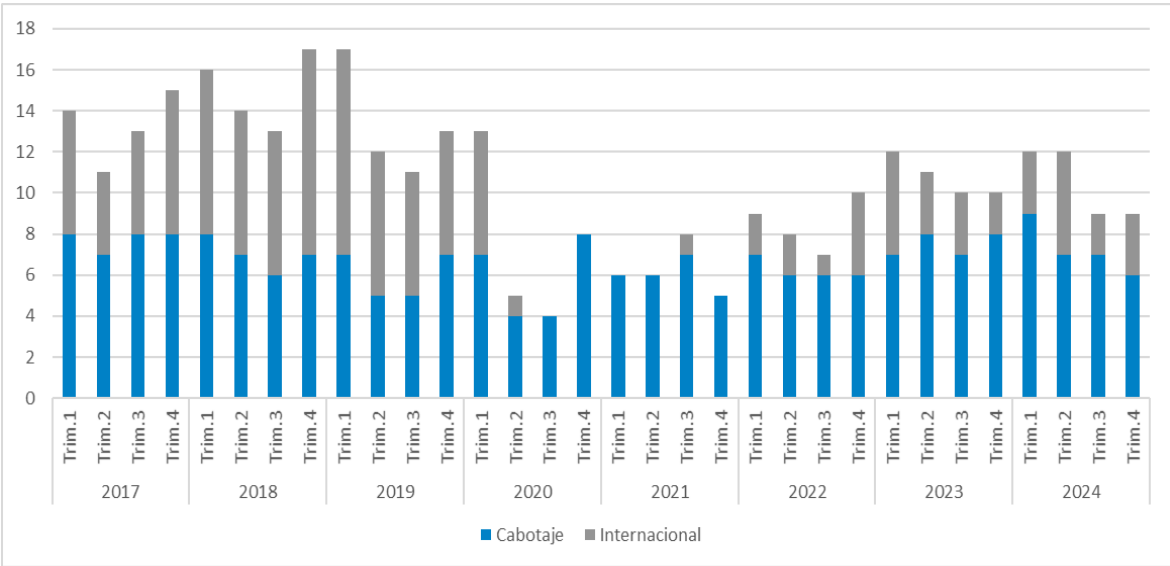
12.1. Conectividad aérea y evolución de la oferta en el Aeropuerto de Rosario (ROS)

La conectividad aérea de ROS no solo refleja la dinámica del sector aerocomercial argentino, sino también el papel que desempeña el aeropuerto en la articulación territorial, al vincular la ciudad de Rosario y su región con destinos nacionales e internacionales. En este sentido, el aeropuerto opera principalmente como un nodo emisor, dado que la mayor parte de sus pasajeros tienen como origen la ciudad y su área de influencia, lo cual condiciona la estructura y volumen de la oferta disponible.

Si se profundiza en las características de dicha oferta, la Figura 8 muestra con claridad que, tras el quiebre que significó la pandemia, las rutas de cabotaje lograron recuperar un nivel de operación similar al observado en los años previos a 2020. Sin embargo, esta recuperación no se replicó en los vuelos internacionales: el pico de conectividad internacional se registró entre el último trimestre de 2018 y el primero de 2019, cuando ROS llegó a operar 17 rutas entre servicios domésticos e internacionales, el mayor valor de toda la serie.

En cuanto a la conectividad específica, las principales rutas operadas por cantidad de frecuencias durante el período analizado incluyen: BUE-ROS, BRC-ROS, PTY-ROS, MDZ-ROS, IGR-ROS, ROS-SLA, GRU-ROS, ROS-SCL, LIM-ROS, NQN-ROS y MDQ-ROS⁴ (estas últimas mayormente estacionales).

Figura 8: Cantidad de rutas operadas desde/hacia ROS

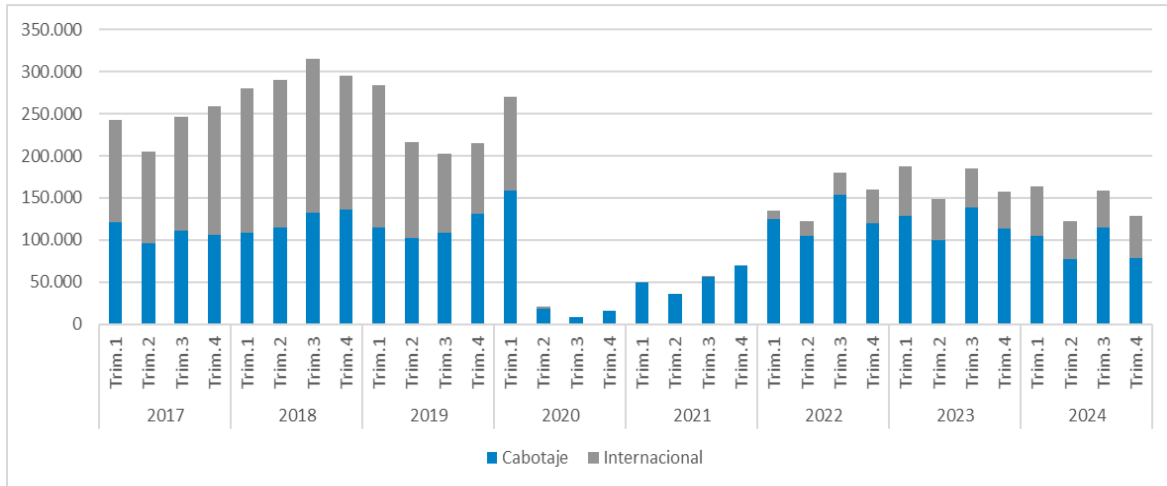


Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

La lectura de las rutas se complementa con el análisis de los asientos ofrecidos, presentado en la Figura 9. Al igual que con la cantidad de rutas, se observa que la oferta total de asientos no recuperó los niveles previos a la pandemia, con un comportamiento particularmente rezagado en los vuelos internacionales. La diferencia de asientos ofrecidos en 2024 respecto de 2017 es de -40%, mientras que respecto de 2018 asciende a -51%. Además, aunque muchas rutas volvieron a operar, lo hicieron con menores frecuencias y/o aeronaves de menor capacidad, lo que evidencia una recuperación más lenta y fragmentada del mercado aerocomercial en ROS.

⁴ Los códigos utilizados para los aeropuertos son los definidos por la International Air Transport Association (IATA) para ver en detalle ver AnexoA.

Figura 9: Asientos ofrecidos desde/hacia ROS



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

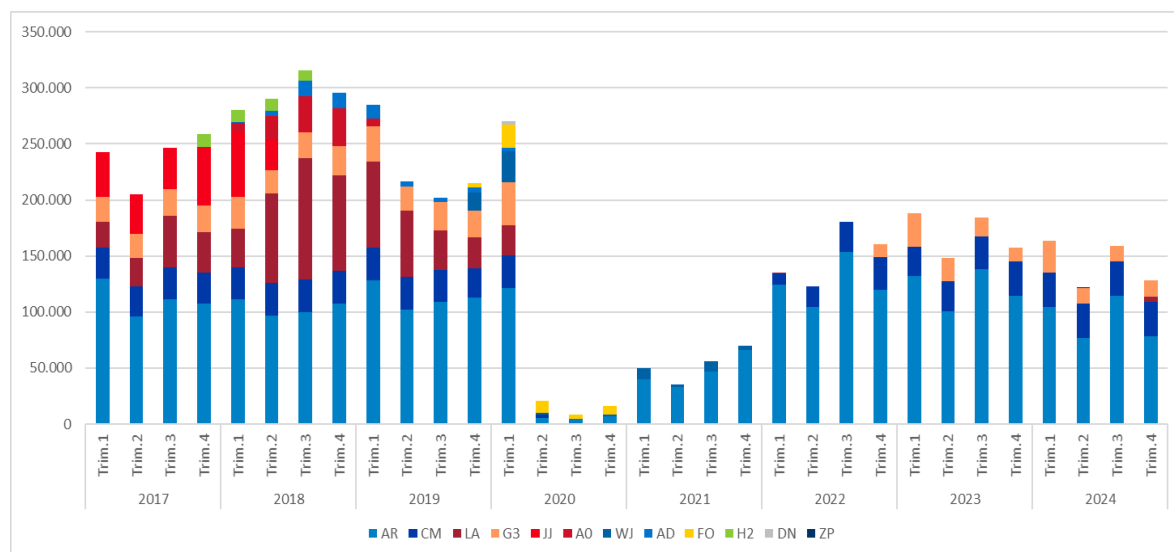
Por otra parte, la Figura 10 permite analizar la evolución según aerolínea. En el segmento doméstico, varias compañías operaron en ROS durante el período:

- JetSmart (WJ), que entre fines de 2019 y comienzos de 2020 operó rutas como ROS-NQN, BRC-ROS, IGR-ROS y MDZ-ROS RT.
- Flybondi (FO), con operaciones entre fines de 2019 y fines de 2020 en las rutas ROS-SLA e IGR-ROS RT.
- Avianca Argentina, que operó RCQ-ROS y BUE-ROS RT entre fines de 2018 y principios de 2019.
- Aerolíneas Argentinas (AR), que sostuvo la oferta doméstica más amplia y estable, operando rutas como BUE-ROS, BRC-ROS, MDZ-ROS, ROS-SLA, IGR-ROS, MDQ-ROS (estacional), CPC-ROS (estacional), FTE-ROS, COR-ROS, RCQ-ROS (estas dos últimas discontinuadas) y sumando NQN-ROS a partir de 2024.

En relación con la operación internacional, y exceptuando los años de mayor cierre por la pandemia (2020/21), Copa Airlines (CM) y Gol Linhas Aéreas (G3) fueron las

compañías que sostuvieron mayor continuidad operativa en ROS. CM ofreció vuelos hacia PTY, que funciona como su principal hub para conectar con el Caribe y Estados Unidos, mientras que G3 mantuvo operaciones hacia Brasil, principalmente a GIG y GRU. La discontinuidad de otras compañías internacionales tras la pandemia también explica en parte la menor recuperación relativa de los asientos internacionales observada en la Figura 9.

Figura 10: Asientos ofrecidos por línea aérea desde/hacia ROS



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Finalmente, un aspecto relevante que se desprende del análisis conjunto de las tres figuras es la asimetría entre recuperación de rutas y recuperación de asientos. Mientras la cantidad de rutas operadas volvió a niveles comparables a los del período pre-pandemia, la cantidad de asientos ofrecidos siguió siendo sensiblemente menor, reflejando estrategias operativas más conservadoras por parte de las aerolíneas, operando menos frecuencias semanales, por períodos estacionales más breves o utilizando aeronaves de menor tamaño.

12.2. Distribución horaria de la oferta y posibilidades de conexión

La oferta de transporte aéreo de ROS no solo debe analizarse a partir de las rutas operadas, los asientos disponibles o las aerolíneas que las ofrecen, sino también a partir de la estructuración horaria de los vuelos, ya que esta dimensión permite comprender aspectos

clave del funcionamiento del aeropuerto dentro del sistema aerocomercial nacional e internacional. En este sentido, resultan particularmente relevantes las Figuras 11, 12 y 13, que muestran la distribución por rangos horarios de los vuelos entre ROS y los aeropuertos de Buenos Aires. Estas representaciones permiten observar cómo se organizan los flujos hacia BUE (considerando en conjunto AEP y EZE), y de manera diferenciada hacia EZE y AEP, que constituyen los principales aeropuertos del país y los nodos más importantes para conectar con la vasta red de destinos domésticos e internacionales.

La importancia estratégica de estos aeropuertos radica en que concentran la mayor parte de la oferta de vuelos internacionales que llegan y salen de Argentina, así como un volumen significativo de vuelos de cabotaje. Por lo tanto, los servicios que conectan ROS con AEP y EZE no solo cumplen la función de trasladar pasajeros entre dos ciudades, sino que actúan como eslabón crítico en la movilidad de pasajeros con origen o destino final más allá de Buenos Aires, tanto a nivel nacional como internacional. En este marco, la regularidad y previsibilidad de los horarios adquiere un rol decisivo, especialmente para el pasajero corporativo y para quienes requieren conexiones eficientes con vuelos que parten de BUE. Asimismo, la puntualidad en estos vuelos es un elemento clave, ya que condiciona la posibilidad de conectar con otros servicios, particularmente los internacionales, cuyos tiempos mínimos de conexión (MCT⁵) suelen ser más estrictos.

Como se mencionó anteriormente, durante la mayor parte del período analizado la ruta ROS–BUE fue operada exclusivamente por Aerolíneas Argentinas, con la excepción del breve intervalo en el que Avianca Argentina también operó la conexión. En consecuencia, la estructura horaria reflejada en las figuras corresponde casi en su totalidad a la programación de Aerolíneas Argentinas, lo cual permite observar de manera clara cómo esta compañía organizó la conectividad de ROS con los aeropuertos porteños.

La Figura 11, que presenta los rangos horarios conjuntos hacia BUE (AEP + EZE), muestra que hasta marzo de 2020 la operación estaba organizada en torno a dos grandes bancos horarios que concentraban la mayor parte de los vuelos: una franja am, entre las 6:00

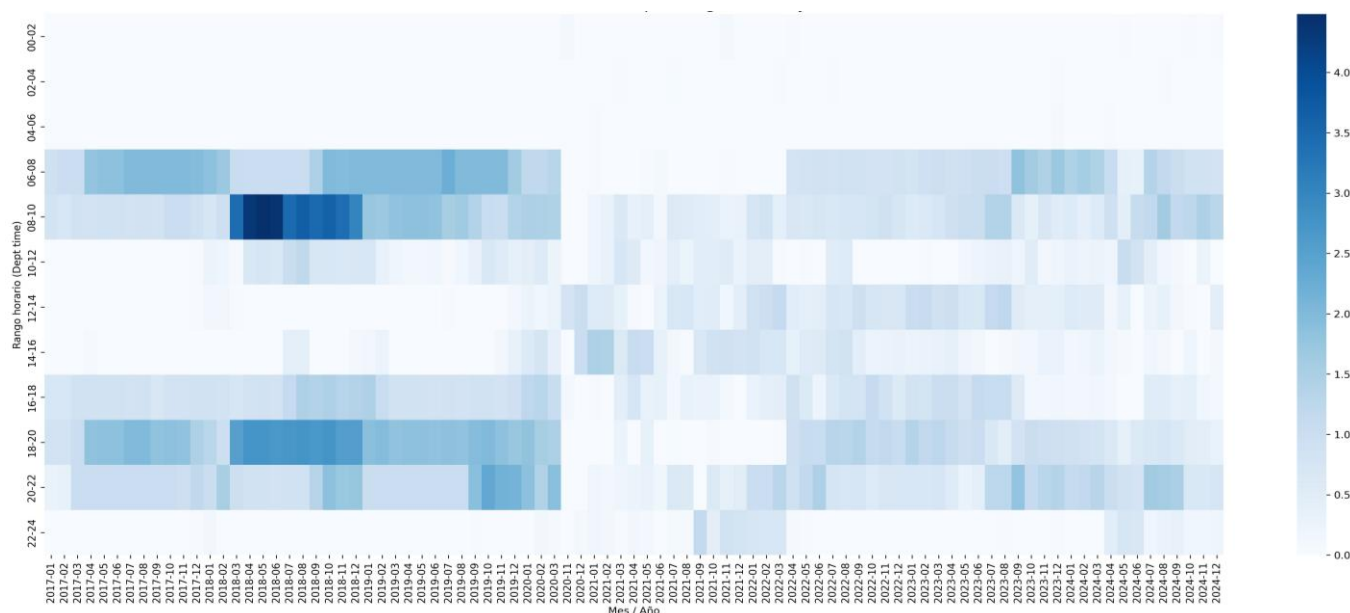
⁵ MCT: Tiempo Mínimo de Conexión (Minimum Connection Time), que es el tiempo mínimo que una aerolínea y los aeropuertos establece para que un pasajero y su equipaje conecten entre vuelos.

y 10:00, y una franja pm, entre las 18:00 y 20:00. Entre ambos intervalos predominaba un espacio de menor actividad, con escasa o nula oferta, salvo excepciones puntuales.

Es importante señalar que durante 2018 se observa un incremento puntual en la oferta hacia BUE, explicado por la operación simultánea de Aerolíneas Argentinas y Avianca Argentina, que introdujo nuevas frecuencias en rangos horarios adicionales, lo que resulta claramente visible en la figura 11.

Sin embargo, a partir de 2020, y principalmente desde la reconfiguración postpandemia, esta estructura se fragmenta y deja de observarse con claridad la organización en bancos am y pm. En su lugar, los vuelos se distribuyen de manera más dispersa a lo largo del día.

Figura 11: Promedio diario de vuelos por rango horario y mes BUEROS

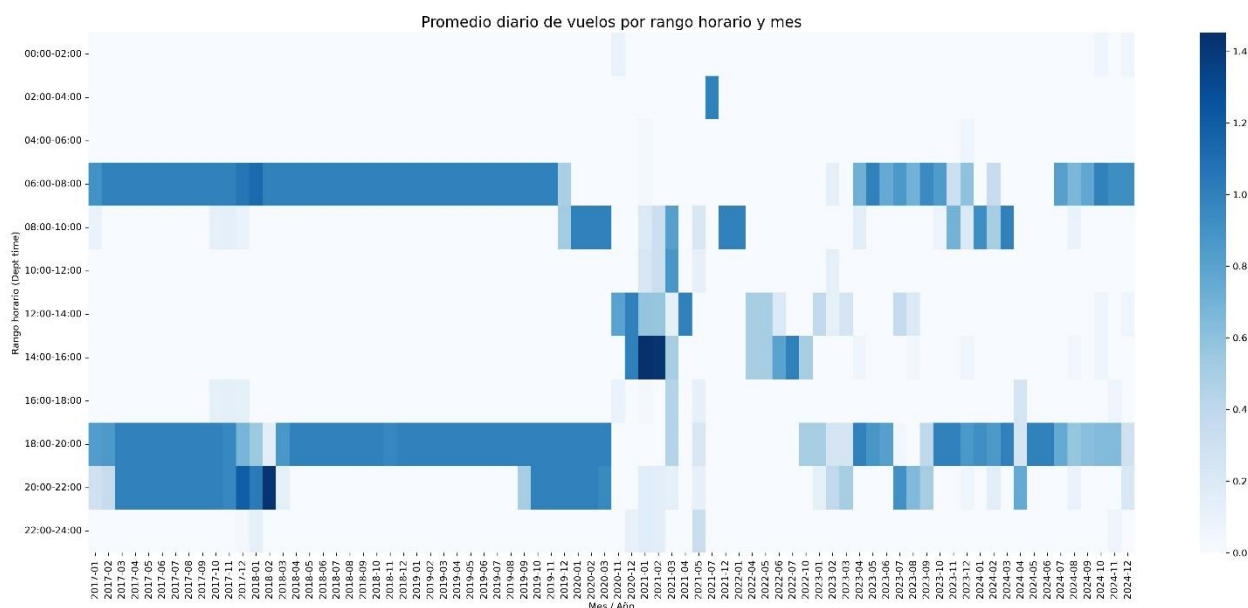


Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

En la Figura 12, que muestra únicamente los vuelos ROS-EZE, es posible observar un patrón similar al de la Figura 11, aunque con una concentración horaria más pronunciada. Esto se explica porque, hasta principios de 2021, todas las conexiones internacionales obligatoriamente debían realizarse desde EZE, dado que AEP no tenía vuelos regionales o internacionales, excepto hacia MVD y PDP. De este modo, la programación hacia EZE debía

ajustarse más estrictamente a los horarios de salida y llegada de vuelos internacionales, lo que exigía concentrar la oferta en rangos compatibles con las ventanas de conexión del aeropuerto.

Figura 12: Promedio diario de vuelos por rango horario y mes e EZEROS

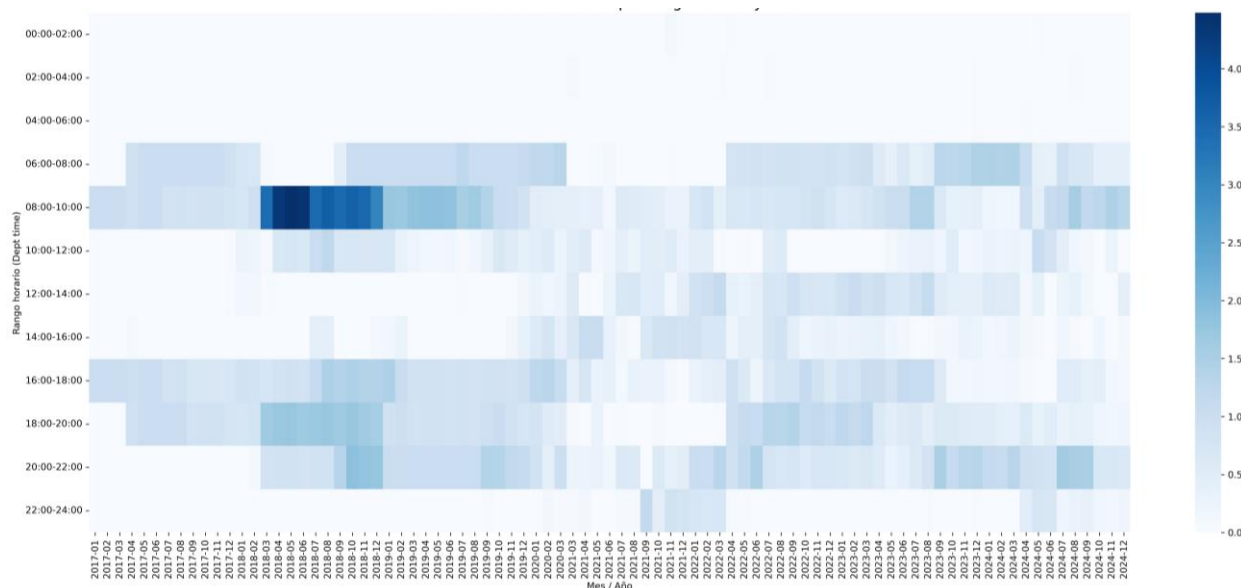


Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

La Figura 13, que presenta exclusivamente los vuelos ROS-AEP, evidencia una estructura menos dependiente de los bancos de conexión internacionales y más asociada a la demanda doméstica. AEP, al ser el aeropuerto más elegido por los pasajeros que viajan a la Ciudad de Buenos Aires por su proximidad a los principales sitios de interés, presenta horarios más diversificados a lo largo del día, lo que se traduce en una menor concentración en comparación con EZE.

No obstante, este patrón también se modifica a partir de 2020, cuando la oferta se dispersa en mayor medida. Desde 2021, la incorporación progresiva de vuelos regionales en AEP (hacia países limítrofes y posteriormente hacia LIM y BOG) reconfigura el rol del aeropuerto, otorgándole un mayor peso en la conectividad internacional, aunque en proporciones menores a las de EZE.

Figura 13: Promedio diario de vuelos por rango horario y mes e AEPROS



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

La importancia de la estructuración horaria se observa con mayor claridad al analizar las conexiones internacionales posibles desde AEP y EZE, considerando los MCT establecidos y un máximo de 4 horas de ventana para conexiones. En la Figura 14 se aprecia que la cantidad de conexiones semanales posibles desde ROS hacia destinos internacionales fue considerablemente mayor en el sentido ROS -Internacional que en el sentido opuesto. Esta asimetría es típica de mercados predominantemente emisivos como el de ROS.

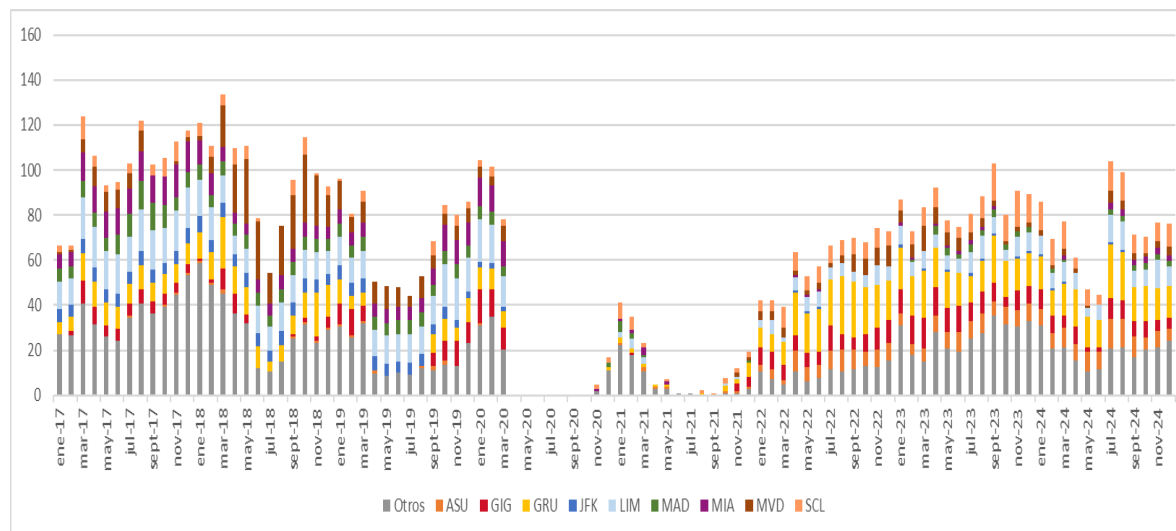
Los períodos de mayor conectividad se observaron antes de la pandemia, especialmente en los años 2017, 2018 y 2019. Sin embargo, aun cuando el volumen de rutas y algunos servicios se recuperaron, los niveles de conectividad internacional no retornaron a los valores pre-pandemia, lo que se vincula directamente con la pérdida de regularidad en los horarios hacia EZE y la reestructuración de la programación.

Los destinos con mayor cantidad de conexiones internacionales desde ROS son mayoritariamente regionalizados, destacándose especialmente GRU y GIG. En el caso de GRU, se observa incluso un incremento notable en el período postpandemia, lo que lo convierte en el principal aeropuerto con el que ROS puede conectar a través de EZE o AEP.

GIG y SCL también muestran una recuperación significativa, sostenida en parte por la presencia de vuelos directos desde ROS en buena parte del período analizado.

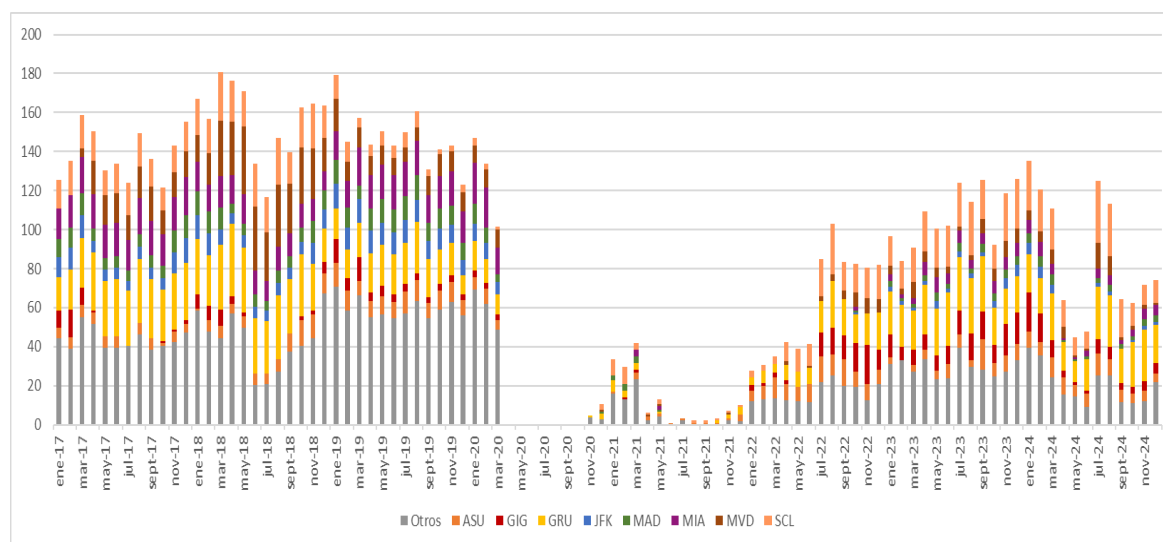
En contraste, destinos de larga distancia como MAD o JFK muestran una reducción de opciones de conexión en el escenario postpandemia. Este comportamiento puede explicarse observando la Figura 12: los cambios en los horarios programados hacia y desde EZE disminuyen la compatibilidad con las franjas de salida y llegada de los vuelos intercontinentales, lo que redujo la capacidad de ROS para articular conexiones eficientes con estos destinos.

Figura 14: Conexiones semanales promedio por mes en AEP y EZE en sentido internacional-ROS



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Figura 15: Conexiones semanales en AEP y EZE en sentido ROS-internacional



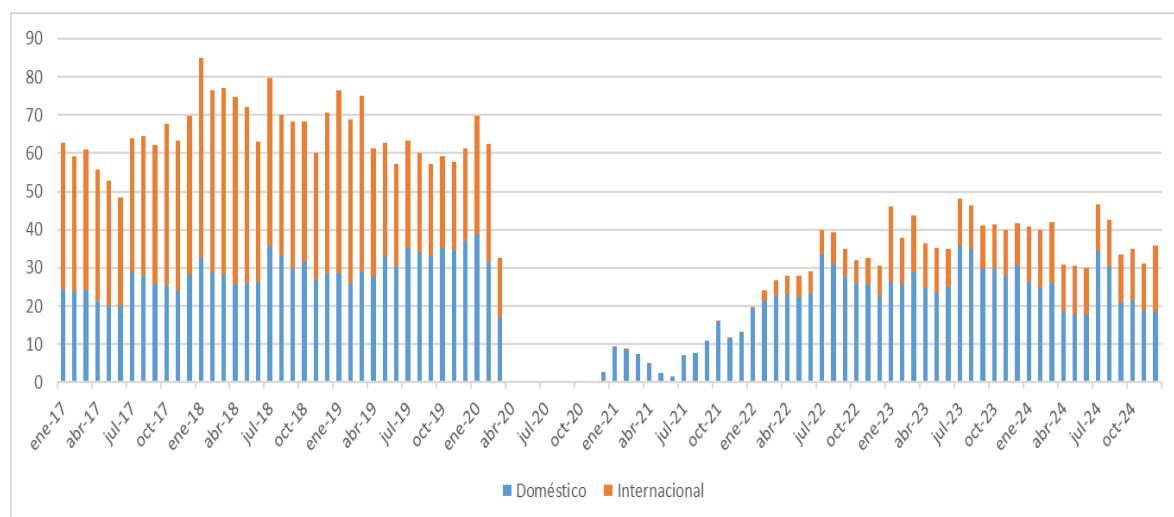
Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

13. Demanda de ROS 2017-2024

La demanda de ROS está directamente vinculada con los datos de oferta analizados en el apartado anterior. Al observar su evolución (ver Figura 16), se advierte que el período de mayor cantidad de pasajeros corresponde al año 2018, con picos destacados en los meses de enero y julio. En la etapa previa a la pandemia, los pasajeros internacionales superaban a los domésticos, mostrando un perfil de conectividad más orientado hacia el exterior. Si bien entre 2017 y comienzos de 2020 se observa una tendencia creciente en el segmento doméstico, no ocurre lo mismo con el internacional, cuya evolución estuvo condicionada no solo por la oferta disponible sino también por factores macroeconómicos, como las fluctuaciones del tipo de cambio que impactan en la demanda de viajes al exterior.

A partir del año 2020, la crisis sanitaria global provocó un colapso total de la actividad, evidenciado en la interrupción de operaciones. En el período pospandemia se inicia una recuperación gradual, primero en los vuelos domésticos y, posteriormente, hacia inicios de 2022, con el retorno progresivo de los vuelos internacionales (ver Figura 8). Sin embargo, en ninguno de los dos segmentos se alcanza el nivel de pasajeros previo a la pandemia, siendo el internacional el más afectado, tanto por la reducción de frecuencias como por la lenta normalización de la conectividad.

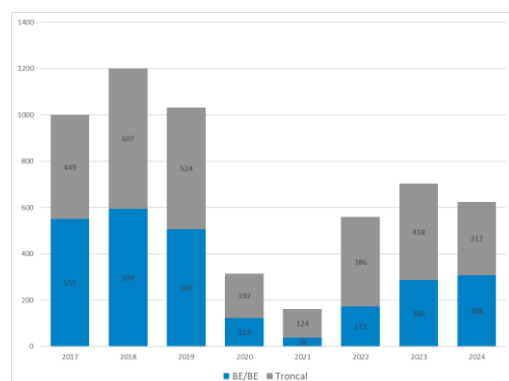
Figura 16: Pasajeros mensuales (en miles)



Fuente: elaboración propia en base a datos de ANAC

En relación con el perfil de los pasajeros, es posible distinguir entre quienes utilizan el aeropuerto como origen o destino final y aquellos que lo hacen en conexión, es decir, pasajeros beyond (que continúan viaje hacia otro destino) o behind (que llegan de otro origen). En el caso de ROS, ambos tipos de pasajeros están presentes, aunque predominan levemente los troncales (ver Figura 17). No obstante, la participación de pasajeros BE/BE (es decir, cuyo viaje no comienza y termina en ROS o en su área de influencia) también es significativa, lo que confirma la relevancia del aeropuerto como nodo de origen y destino y como punto de conexión.

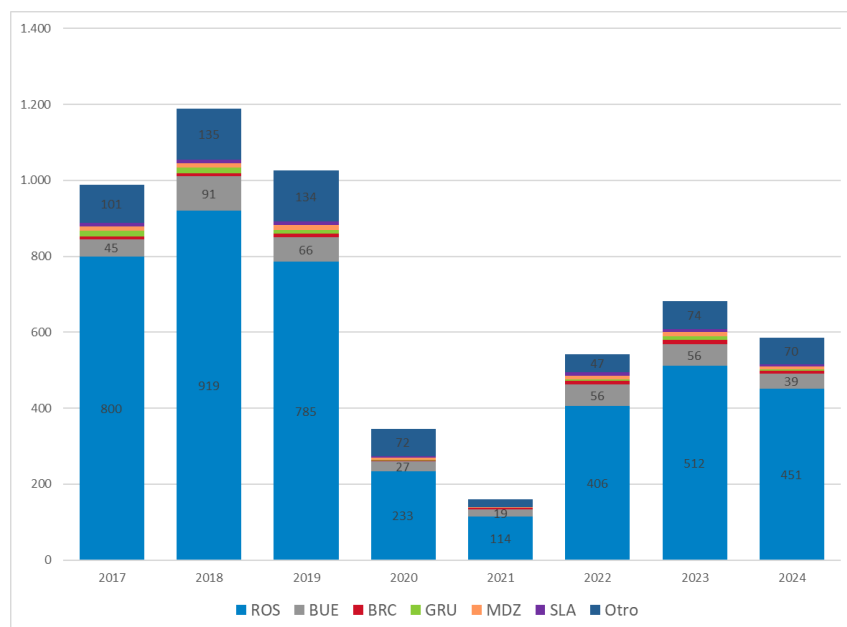
Figura 17: PDEW Segmento



Fuente: elaboración propia en base a datos de DDS

Al analizar el origen de los pasajeros (ver Figura 18), se observa que la mayoría inicia su itinerario en el propio aeropuerto ROS y, en segundo lugar, pero con mucha diferencia en BUE, lo que reafirma su la característica emisiva del aeropuerto tal como ya fue señalado.

Figura 18: PDEW OD por punto de origen

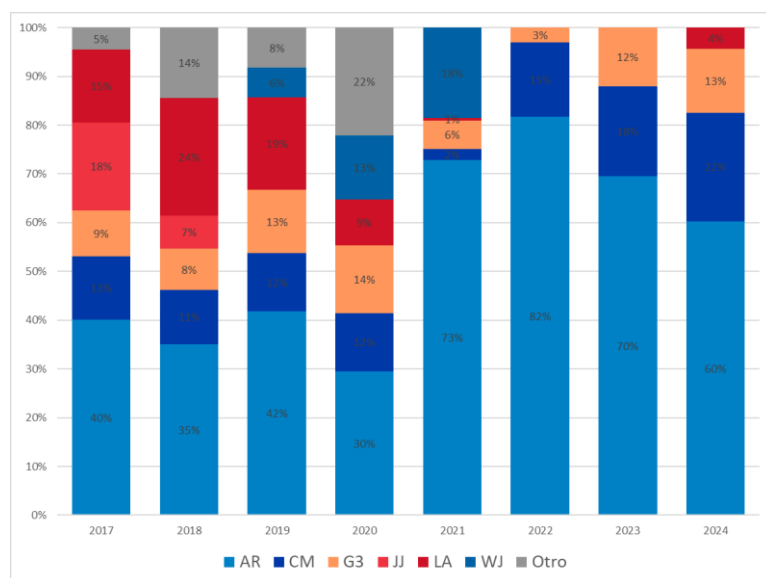


Fuente: elaboración propia en base a datos de DDS

En cuanto a las líneas aéreas que operaron en el período en estudio, se observa una notable variación. El año 2018 marcó el máximo de diversidad de compañías, lo que derivó en un reparto más equilibrado del mercado en términos de demanda (ver Figura 19). Aerolíneas Argentinas fue la compañía predominante a lo largo de todo el período, con participaciones que oscilaron entre el 30% (en 2020, cuando coexistían otras aerolíneas) y el 82% en 2022, año de fuerte recuperación pospandemia. En ese momento, solo existían operaciones de Aerolíneas Argentinas, Copa Airlines (con vuelos a Panamá y conexiones al Caribe y Estados Unidos) y Gol (con oferta a destinos brasileños).

Esta concentración de la oferta y la demanda refleja el proceso de retracción del mercado aerocomercial regional tras la pandemia y la dificultad de reincorporar actores privado.

Figura 19: Market share



Fuente: elaboración propia en base a datos de DDS

14. Políticas públicas de incentivo/desincentivo a la conectividad aérea que incidieron en el desarrollo de ROS

Las políticas aerocomerciales implementadas entre 2019 y 2024 deben analizarse desde la perspectiva del territorio y las redes, ya que estructuran las condiciones bajo las cuales se define la conectividad aérea en un país altamente centralizado. Las decisiones regulatorias, los criterios de asignación de rutas, los incentivos o restricciones a las aerolíneas y la infraestructura disponible producen efectos desiguales sobre los diferentes nodos de la red, y especialmente sobre aquellos con menor volumen de demanda, como es el caso de ROS.

Durante el período 2017-2024, el mercado aerocomercial argentino experimentó diversas transformaciones, tanto en la oferta de servicios y los niveles de demanda, como en el entramado de políticas públicas e incentivos que condicionaron su desarrollo. En una primera etapa, hasta 2019, se implementaron políticas de apertura de cielos orientadas a incrementar la cantidad de compañías operativas y la oferta de asientos disponibles. Este

proceso se inscribió en un marco nacional de liberalización y expansión del sector, impulsado por la política conocida como la “Revolución de los Aviones”.

Sin embargo, la irrupción de la pandemia de COVID-19 en 2020 interrumpió abruptamente dicha dinámica. El turismo (una de las principales actividades afectadas) y en consecuencia el transporte aéreo, redujeron drásticamente su operación, concentrándose en vuelos de repatriación y en el traslado de insumos médicos.

A partir de 2021 y especialmente durante 2022, el sector inició un proceso de recuperación gradual, aunque sin alcanzar los niveles previos de frecuencias, rutas ni asientos ofertados. Finalmente, hacia fines de 2023, con la asunción de nuevas administraciones tanto a nivel nacional como provincial, se abrió una nueva etapa caracterizada por la reactivación y profundización de las medidas orientadas a la liberalización del mercado.

Entre 2017 y 2018, ROS experimentó un aumento significativo en la cantidad de aerolíneas autorizadas a operar y en las rutas potenciales habilitadas, en el marco de las audiencias públicas 219, 220 y 221, convocadas por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC). Estas audiencias fueron el principal instrumento de apertura del mercado aerocomercial argentino tras más de una década de relativa estabilidad en la oferta.

En ese contexto, ROS fue incluido en los planes de expansión de diversas compañías, entre ellas Flybondi, LASA y Avianca Argentina (Avian), que solicitaron rutas desde o hacia ROS, tanto de cabotaje como internacionales. Las rutas aprobadas incluyeron, entre otras, ROS-IGR, ROS-SLA, ROS-MDZ, ROS-NQN, ROS-COR, ROS-BRC y ROS-CRD, aunque algunas de ellas no llegaron a operar efectivamente o lo hicieron por un breve período. Las aerolíneas que concretaron servicios regulares fueron Avianca Argentina, con las rutas AEP-ROS y RCQ-ROS, operada entre 2018 y 2019, hasta el cese de actividades de la compañía, Flybondi, operando ROS-SLA desde abril de 2019 hasta marzo del 2020, IGRROS desde abril de 2019 hasta marzo del 2020, JetSmart, operó ROS-SLA desde octubre del 2019 a marzo del 2020, ROS-MDZ desde noviembre del 2019 a marzo del 2020, BRC-ROS que operó en marzo del 2020, NQN-ROS, que operó entre octubre del 2019 y octubre del 2021.

A partir de 2019, y especialmente entre 2020 y 2021, la pandemia de COVID-19 interrumpió este proceso de expansión. La oferta se redujo drásticamente y el aeropuerto mantuvo una operatividad mínima, con vuelos esencialmente sanitarios o de repatriación.

En cuanto a las obras de infraestructura ROS fue objeto de un proceso de modernización integral impulsado por el gobierno provincial y el ORSNA. Entre 2017 y 2024 se ejecutaron trabajos de ampliación y remodelación de la terminal de pasajeros, con la construcción de un nuevo sector internacional, un hall central renovado y mejoras en los sistemas de check-in y control de equipajes. Se ampliaron también las áreas de estacionamiento, se incorporaron mangas telescópicas y se modernizó la pista y la calle de rodaje para permitir operaciones de mayor capacidad.

Estas inversiones, financiadas con fondos provinciales, buscaban preparar la infraestructura para el aumento proyectado del tráfico derivado de la apertura aerocomercial, aunque la demanda posterior fue inferior a lo esperado.

En diciembre 2023 se promulgó el Decreto 70/2023 que estableció cambios profundos en la normativa nacional sobre el sector aerocomercial, modificando la Ley 17.285 de Aviación Civil y el Código Aeronáutico. Si bien en este trabajo se analiza solamente un año de la implementación del Decreto y por lo tanto no es posible señalar los efectos totales del mismo, es posible resaltar algunas cuestiones significativas del mismo que tienen implicancias a nivel nacional y repercuten en ROS.

Algunos de los aspectos claves que aborda el Decreto son la eliminación de audiencias públicas para autorizaciones de servicios, liberalización total de tarifas, fomento al libre acceso recíproco de aerolíneas nacionales y extranjeras, declaración del transporte aéreo como servicio esencial, incorporación de “aeronaves no tripuladas” al régimen regulatorio, habilita que las líneas aéreas puedan utilizar aeronaves matriculadas en el extranjero, eliminando restricciones previas que exigían que las aeronaves afectadas a servicios regulares debían estar matriculadas en Argentina lo que permite un esquema de arrendamiento “wet lease” (con tripulación y mantenimiento incluidos).

14.1. Políticas nacionales: “La revolución de los aviones”

Entre 2015 y 2019, el Gobierno Nacional impulsó fuertes modificaciones en la política aerocomercial, a estas medidas las llamó “La Revolución de los Aviones”, y tenía como objetivo la apertura del mercado aéreo. Este plan fue impulsado principalmente desde el Ministerio de Transporte de la Nación y buscaba duplicar en cuatro años la cantidad de pasajeros que viajaban en el país, partiendo de una estimación de una demanda potencial no cubierta de aproximadamente doce millones de personas (León, 2020).

El diagnóstico que dio origen a esta política se basó en la idea de que el transporte aéreo es un motor esencial para el desarrollo económico y territorial, especialmente en un país extenso como Argentina, donde conectar las provincias entre sí y con el exterior resulta clave para promover el turismo, las economías regionales y el empleo local (ANAC, 2019).

Para lograrlo, definieron tres pilares estratégicos:

En primer lugar, a partir del fortalecimiento de Aerolíneas Argentinas, a través de la apertura de nuevas rutas, la creación del Hub Córdoba y el Corredor Atlántico, y el aumento de los vuelos interprovinciales sin pasar por Buenos Aires (EZE y AEP).

En segundo lugar, se buscaba el ingreso de nuevas aerolíneas al mercado, en el marco de un proceso de apertura regulado mediante audiencias públicas realizadas entre 2016 y 2018, que permitieron la incorporación de cinco nuevas empresas regulares de pasajeros: Flybondi, Norwegian Air Argentina, LASA, JetSMART y Avian Líneas Aéreas (León, 2020).

Por último, se consideraba necesaria la modernización de la infraestructura aeroportuaria y la gestión del espacio aéreo, con obras en más de treinta aeropuertos, la incorporación de nueva tecnología de navegación y la creación del Aeropuerto El Palomar (EPA) como base de operaciones de las compañías de bajo costo (ANAC, 2019).

14.2. Políticas provinciales: “Programa de incentivos aeronáuticos”

En 2019 la Provincia de Santa Fe instrumentó un Programa de Incentivos Aeronáuticos concebido como una herramienta de política pública focalizada en mitigar los efectos de una coyuntura económica adversa y en fortalecer la conectividad aérea regional.

El propósito declarado del programa fue mejorar la conectividad de ROS y de SFN mediante la generación de nuevas rutas, el ingreso de operadores adicionales, el incremento de frecuencias y la adopción de medidas orientadas a reducir el costo operativo de las operaciones (Gobierno de la Provincia de Santa Fe, 2019). El diseño de esta política se caracteriza por cinco instrumentos principales: incentivo por nuevos destinos, incentivo por nuevos vuelos, incentivo por nuevas frecuencias, incentivo por aumento en la capacidad de aeronaves e incentivos por cuadro tarifario, complementados por mecanismos contractuales de aseguramiento de operación y por convenios de promoción con agencias de desarrollo regional.

El incentivo por nuevos destinos contemplaba un estímulo por pasajero embarcado para aquellas conexiones que conectasen los aeropuertos provinciales con localidades no servidas al momento de la adhesión. Estaba diseñado con montos diferenciados según el carácter del vuelo: USD 5 por pasajero embarcado en vuelos internacionales y \$35 por pasajero embarcado en vuelos de cabotaje. Su intención era compensar la baja densidad inicial de demanda y reducir el riesgo económico para la aerolínea durante el período de arranque de la ruta. La medida exigía, como condición esencial, la permanencia de la ruta durante la vigencia del beneficio (un año) y sometía la liquidación del incentivo a controles semestrales sobre el cumplimiento de los planes de ruta presentados. Además, condicionaba el acceso a un historial de conducta de pago sin deudas frente al régimen tarifario del aeropuerto y fijaba que el tipo de cambio aplicable para la liquidación sería el que regiría al momento del pago de las tasas, lo que preservaba la equidad operativa frente a variaciones cambiarias.

El incentivo por nuevos vuelos buscaba atraer nuevas compañías al mercado local, aun cuando las rutas ya fuesen operadas, fomentando la competencia y la ampliación de alternativas horarias y tarifarias. Opera con montos inferiores a los del incentivo por nuevos destinos (USD 3 por pasajero en internacionales y \$25 por pasajero en cabotaje) y comparte con aquel los mismos requisitos de permanencia mínima, liquidación semestral y condición de conducta de pago. La lógica económica es subsidiar parcialmente el ingreso inicial de un nuevo operador para que pueda competir en condiciones más favorables, con la expectativa

de que con el tiempo la propia dinámica de mercado (ocupación y precios) sostenga la ruta sin subsidio.

El incentivo por nuevas frecuencias se focalizaba en incrementar la oferta dentro de rutas ya operadas por compañías existentes, mediante la reducción temporal de tasas operativas sobre la nueva frecuencia. Para vuelos internacionales la reducción propuesta era del 50% en tasas de aterrizaje, balizamiento y estacionamiento sobre la nueva frecuencia; para vuelos de cabotaje la reducción alcanzaba el 100% (es decir, exención de la tasa operativa sobre la nueva frecuencia) durante el periodo mínimo de un año. La medida buscaba mejorar la disponibilidad horaria y la conectividad efectiva, con efecto positivo sobre la utilización de la infraestructura y la posibilidad de atraer pasajeros por mayor conveniencia de horarios.

El incentivo por aumento en la capacidad de aeronaves promovía la utilización de equipos de mayor capacidad en rutas existentes. Su mecanismo consistía en mantener, durante 12 meses o durante la temporada considerada, el valor de las tasas de aterrizaje, balizamiento y estacionamiento que correspondían a la aeronave original, aun cuando la aerolínea opere con una aeronave de mayor tonelaje y mayor capacidad. El objetivo era estimular la oferta de asientos sin penalizar a la aerolínea con un incremento inmediato de costos unitarios, favoreciendo así la disponibilidad de asientos y la reducción de precios relativos al público.

El incentivo por cuadro tarifario abordaba explícitamente la política tarifaria al ofrecer descuentos en tasas operativas a aquellas empresas que garanticen niveles tarifarios inferiores a los vigentes en el mercado. El alcance del descuento se establecía en función del nivel de tarifas ofrecidas y del programa de operaciones presentado, por un plazo máximo de un año. Esta herramienta actúa como un subsidio dirigido al consumidor final (por la vía de reducción de costos para la aerolínea) y pretendía captar segmentos sensibles al precio, ampliando la demanda potencial.

Además, el Programa incorporaba mecanismos contractuales de operación garantizada, diseñados para asegurar el punto de equilibrio económico durante el arranque

de rutas estratégicas. Estas cláusulas admitían modalidades como contratos de compra anticipada (precompra de pasajes) o contratos de balance a mes cerrado (compra de tickets equivalentes a la diferencia entre la demanda real y el punto de equilibrio), instrumentos útiles cuando existe un actor local, por ejemplo, una cámara empresarial o una agencia de turismo, dispuesto a garantizar la demanda mínima. Complementariamente, se preveían convenios de colaboración con el Ministerio de la Producción, la Agencia de Desarrollo (ADERR/ADER regional) y otras instituciones públicas o privadas, con el fin de coordinar promociones, paquetes turísticos y acciones comerciales que maximicen el impacto de las nuevas rutas sobre la actividad productiva local.

En términos tarifarios, el programa incluyó una reducción transitoria de la TUA internacional para trayectos no superiores a 1.000 km desde la terminal provincial, configurando una tarifa reducida de USD 30 (equivalente a una rebaja del 38,7% respecto al nivel precedente de USD 45) durante el plazo de vigencia aplicable. Esta medida, supeditada a la aprobación del ORSNA, representa una intervención directa sobre la estructura de costos para pasajeros internacionales de corto alcance, incentivando el desplazamiento internacional desde ROS.

15. Análisis comparativo con aeropuertos de características similares

Rosario es la tercera ciudad del país en cuanto a cantidad de población y, como ya se desarrolló en el presente trabajo, cuenta con sectores económicos como los vinculados al puerto, industrias y sector agropecuario muy dinámico que suponen la visita a la ciudad de turismo de negocios. Sin embargo, en el total de pasajeros de cabotaje del periodo 2017-2024 los datos ubican a ROS en el puesto 19 de Argentina mientras que, otros con características de población similar como COR se ubican tercero, MDZ quinto, NQN noveno, entre otros (ANAC,2025).

A pesar de ser la tercera ciudad más poblada de la Argentina y de concentrar un sistema económico altamente dinámico (con fuerte presencia de la actividad portuaria, la industria manufacturera y un fuerte entramado agroexportador), ROS exhibe durante el

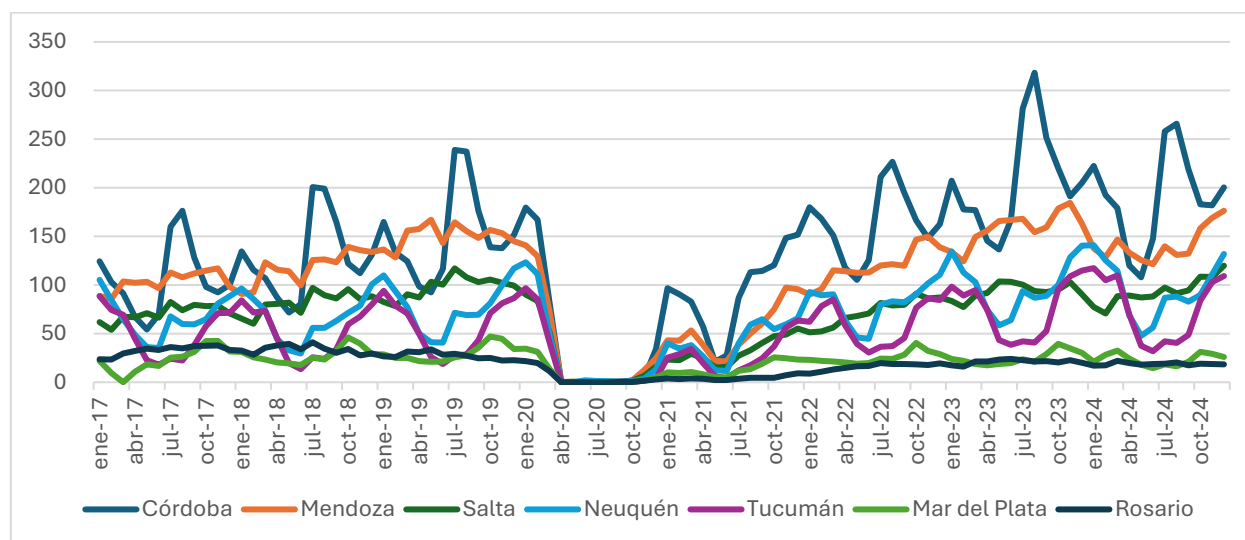
período 2017-2024 un desempeño aerocomercial notoriamente por debajo del esperado para una ciudad de su tamaño y perfil económico (ver Figura 20).

El análisis de los datos de pasajeros de cabotaje muestra que, lejos de posicionarse dentro del grupo de aeropuertos con mayor volumen, ROS ocupa el puesto 19 a nivel nacional en el acumulado del período. Esta ubicación contrasta fuertemente con otros aeropuertos cuyas áreas metropolitanas presentan magnitudes poblacionales similares o incluso menores, pero con mayores atracciones turísticas y por lo tanto más pasajeros de turismo receptivo. Por ejemplo, COR se ubica de manera estable entre los principales aeropuertos del país (puesto 3), mientras que MDZ ocupa el quinto lugar y NQN el noveno.

La comparación directa de las series mensuales evidencia una brecha persistente. Mientras COR, MDZ y NQN presentan entre 150 y 300 mil pasajeros mensuales en los períodos de temporada alta postpandemia, ROS se mantiene históricamente muy por debajo de esos valores. Incluso en los momentos de mayor actividad (julio de 2017, 2018 o parte de 2023 y 2024), ROS solo alcanza una fracción de esos volúmenes. La diferencia estructural es notable: aeropuertos comparables duplican o triplican consistentemente la cantidad de pasajeros que moviliza ROS en cabotaje.

El análisis interanual evidencia además que la recuperación postpandemia fue particularmente lenta en ROS para los vuelos de cabotaje. Aunque todos los aeropuertos del país atravesaron un período de inactividad entre abril y noviembre de 2020, la mayoría retomó crecimientos más enérgicos entre 2021 y 2022. ROS, en cambio, mostró una reactivación más gradual.

Figura 20: Pasajeros mensuales de cabotaje (en miles) por aeropuertos seleccionados



Fuente: elaboración propia en base a datos de ANAC

En contraste con lo que ocurre en cabotaje, la dinámica de pasajeros internacionales muestra un panorama más favorable para Rosario. En el acumulado 2017-2024, ROS asciende al quinto lugar a nivel nacional, solo por detrás de EZE, AEP, COR y MDZ. No obstante, sus volúmenes siguen siendo significativamente menores respecto de los primeros cuatro aeropuertos, que concentran de manera estructural la mayor parte del tráfico internacional del país. Aun así, la posición relativa de ROS en este segmento revela una inserción internacional más sólida que en el mercado doméstico.

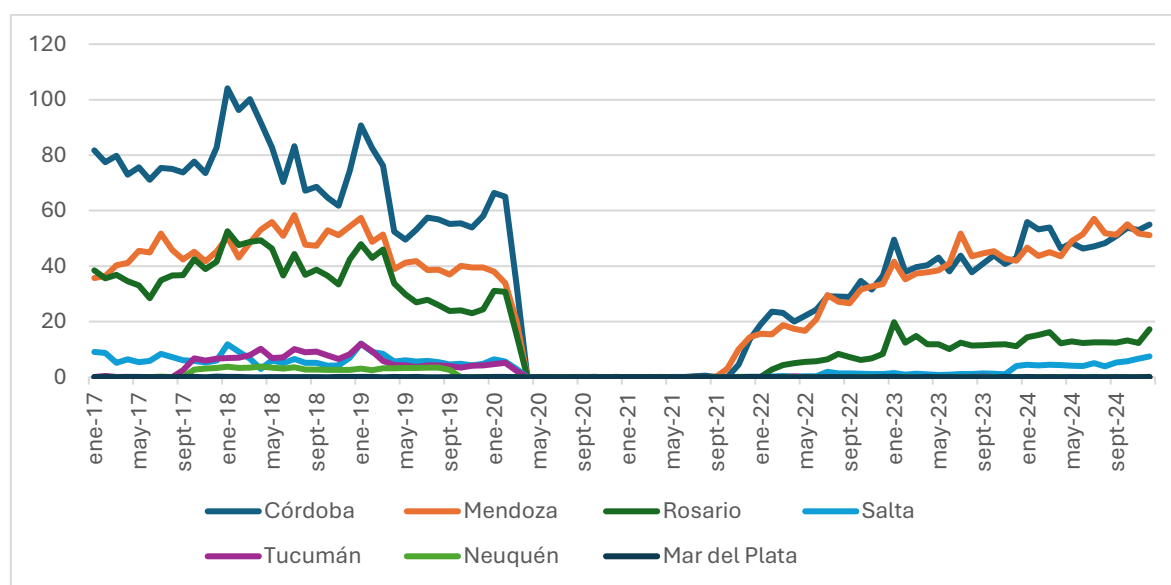
El análisis de la serie mensual evidencia que, previo a la pandemia (Ver Figura 21), ROS mantenía un flujo internacional relativamente estable, con valores que oscilaban entre 30.000 y 50.000 pasajeros internacionales mensuales en el bienio 2017-2018, llegando incluso a picos puntuales de más de 50.000 pasajeros (enero de 2018 y julio de 2017). Durante 2019 se observa una leve tendencia decreciente, con valores que descienden progresivamente hacia el rango de 20.000 a 30.000 pasajeros mensuales, reflejando un proceso de contracción del tráfico internacional.

Al igual que el resto del sistema aeroportuario argentino, ROS registra un corte total de operaciones internacionales entre abril y noviembre de 2020. Sin embargo, a diferencia de los aeropuertos más grandes, su reactivación fue especialmente lenta: durante todo 2021

no se observan flujos significativos de pasajeros internacionales. La recuperación comienza recién en 2022, con valores aún muy reducidos, mostrando un retorno paulatino y fragmentado.

A partir de 2023 la tendencia cambia de manera más visible. El aeropuerto recupera cierto dinamismo y exhibe un crecimiento sostenido, alcanzando 12.000 a 20.000 pasajeros internacionales mensuales en varios períodos, e incluso llegando nuevamente a picos similares a los de la etapa prepandemia. Esta recuperación continúa en 2024, con un patrón de estabilidad en valores superiores a los de 2021-2022 y más cercanos a los niveles de actividad de fines de 2019.

Figura 21: Pasajeros mensuales internacionales (en miles) por aeropuertos seleccionados



Fuente: elaboración propia en base a datos de ANAC

16. Conclusiones

El análisis del Aeropuerto debe entenderse en el marco de la red de la que forma parte. ROS no opera como un nodo aislado, sino como parte de una red aerocomercial jerarquizada cuyo centro operativo y decisonal se encuentra en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Su desempeño responde tanto a factores territoriales (estructura productiva regional,

distribución de actividades, patrones de movilidad), como a lógicas propias de los sistemas de redes, donde ciertos nodos concentran flujos y otros permanecen subordinados.

Bajo esta perspectiva, la proximidad relativa entre Rosario y Buenos Aires adquiere un carácter estructural: funciona como una ventaja territorial para flujos terrestres y logísticos, pero como una desventaja para la conectividad aérea, al quedar ROS inserto en una red donde la demanda se orienta naturalmente hacia el nodo principal.

El análisis realizado a lo largo de este trabajo intentó explicar el desempeño aerocomercial de ROS desde diferentes aristas que tienen repercusión en las características de la oferta y la demanda. Entre el 2017 y el 2024 se sucedieron diversos gobiernos que llevaron adelante medidas muy diferentes entre sí orientadas al sector aerocomercial pero también de política económica y de transporte que tuvieron sus efectos en la oferta y demanda aerocomercial de ROS.

En primer lugar, los datos revisados en los diferentes apartados del trabajo señalan que ROS es un aeropuerto eminentemente emisor, con un área de influencia que se presenta como la segunda del país en términos de cantidad de población después de los aeropuertos BUE (EZE y AEP) y que las características económicas de la población indican mejor posición que la media nacional. En los vuelos internacionales la dependencia de ROS del turismo emisor se presenta como una debilidad ante los vaivenes económicos argentinos ya que aquellas rutas que solo son utilizadas por argentinos ven caer su demanda con las frecuentes subas del tipo de cambio y esa demanda no es reemplazada por turistas extranjeros.

A pesar de que el área de influencia tenga una gran población y nos muestre un gran potencial de ROS, la elección de un aeropuerto u otro no está solamente ligado a la distancia entre los pasajeros y los aeropuertos, sino que para elegir un vuelo se ponen en consideración diferentes variables como la disponibilidad de vuelos al destino elegido, la cantidad de frecuencias, las tarifas disponibles, la diversidad de líneas aéreas que realizan la ruta, entre otras.

La conectividad terrestre desempeña simultáneamente un papel complementario y competitivo. La cercanía a los aeropuertos de EZE y AEP y la buena infraestructura vial

convierten al modo terrestre en una alternativa atractiva en términos de tiempo, costo y frecuencia. La comparación realizada en este trabajo evidencia que, en muchas situaciones, el tiempo total de viaje ROS-BUE no difiere significativamente del viaje terrestre, y que la diferencia de tarifas puede inclinar la decisión modal. Este equilibrio competitivo limita el desarrollo de un volumen estable de pasajeros que utilicen ROS como punto de partida hacia vuelos internacionales vía AEP o EZE.

La segunda opción en términos de distancia al aeropuerto de gran parte de los habitantes del área de influencia de ROS es AEP, EZE o COR. Estos aeropuertos cuentan con más destinos, frecuencias, líneas aéreas y por lo tanto diversidad de tarifas, por lo que, para la decisión de elegir un aeropuerto por sobre otro ROS puede presentar una ventaja valiosa como es el tiempo de viaje al aeropuerto, los costos de estadía del auto, el tránsito para el acceso al aeropuerto, pero una gran desventaja en cuanto a las características de la oferta aerocomercial.

Durante el período 2017-2024, el mayor nivel de oferta y demanda de vuelos domésticos se registró en 2018 y a comienzos de 2019. En ese contexto, compañías como Avianca Argentina, Flybondi y JetSmart desembarcaron en el aeropuerto de Rosario (ROS), mientras que Copa Airlines y Gol Linhas Aéreas fortalecieron su oferta. Como resultado, ROS llegó a operar hasta 17 rutas, tanto de cabotaje como internacionales.

No obstante, este ciclo expansivo promovido desde los dos niveles de gobierno fue encontrando limitaciones en 2019, probablemente producto de una demanda que no logró crecer al mismo ritmo que la oferta. A pesar de los incentivos de las políticas el impacto total fue relativo: muchos servicios operaron por pocos meses y otros fueron discontinuados antes de tiempo. Este resultado demuestra que, si bien los incentivos pueden compensar parcialmente las debilidades estructurales de la demanda, no pueden sustituir la densidad del mercado ni el contexto macroeconómico nacional. Finalmente, el proceso de crecimiento acelerado de esta etapa encontró un freno abrupto con la pandemia de COVID-19. A partir de marzo de 2020, la actividad se paralizó y el retorno de la actividad aerocomercial fue más lento que otros sectores de la economía. Las medidas tomadas luego de la pandemia desde

los gobiernos se orientaron a mejorar la infraestructura aeroportuaria disponible para incrementar la capacidad de ROS para atender a aeronaves más grandes y a más pasajeros.

Por otra parte, la estructura horaria de los vuelos hacia AEP y EZE es un factor clave. Los cambios postpandemia en la programación (con una menor concentración en bancos horarios de conexión y una dispersión de partidas a lo largo del día) redujeron de manera significativa la capacidad de ROS para conectar de manera eficiente con vuelos internacionales de larga distancia como Europa y Estados Unidos. Al analizar las ventanas de conexión, se observa un deterioro especialmente marcado para destinos como MAD o JFK, cuya compatibilidad con los horarios ROS-EZE se volvió menos favorable. En cambio, la incorporación de más destinos internacionales en AEP provocó que destinos regionales como GRU, GIG o SCL tengan mayor regularidad en las posibilidades de conexión, reforzando la orientación regional de la demanda internacional de ROS.

La promulgación del Decreto 70/2023 representa una nueva etapa en la política aerocomercial, aún incipiente en términos de efectos observables en ROS. Sus medidas de liberalización, eliminación de audiencias públicas, apertura a aeronaves extranjeras en wet lease y flexibilización tarifaria ya generaron cambios en la flota y tripulación utilizada por Flybondi y Jetsmart pero esto aún no tiene efectos directos en la oferta de ROS ya que estas empresas no volvieron a operar en dicho aeropuerto.

El principal desafío para ROS radica en aprovechar plenamente su elevado potencial de mercado mediante el desarrollo de una conectividad aérea estable, diversificada y competitiva, que fortalezca tanto la integración nacional como la internacional de Rosario y su región. El crecimiento del aeropuerto dependerá de la articulación efectiva entre los actores públicos (pertenecientes a distintas áreas y niveles de gobierno) y los actores privados, cuyos intereses no siempre resultan compatibles. En este sentido, se vuelve imprescindible definir objetivos estratégicos de mediano y largo plazo que respondan a las necesidades locales y que, al mismo tiempo, se encuentren alineados con la planificación territorial en sus dimensiones urbanas, económicas y productivas.

17. Recomendaciones de políticas para el sector aerocomercial con foco en Rosario

El análisis realizado sobre la evolución de la oferta, la demanda y las políticas implementadas entre 2017 y 2024 permite identificar líneas de acción estratégicas orientadas a fortalecer el rol del Aeropuerto como nodo regional de conectividad. Estos lineamientos se estructuran en torno a la necesidad de consolidar rutas existentes, atraer nuevas operaciones, mejorar la accesibilidad terrestre, estimular la demanda y potenciar el perfil productivo y turístico de ROS y el área de influencia. A continuación, se sugieren algunos lineamientos sobre los que se puede trabajar para orientar una política aerocomercial que estimule el desarrollo de ROS:

1. Incentivo a la llegada de nuevas aerolíneas y apertura de rutas internacionales estratégicas: resulta prioritario promover la incorporación de nuevas compañías aéreas que operen vuelos directos desde destinos internacionales donde exista una demanda latente o un mercado actualmente no atendido. Para ello, se sugiere:
 - a. Rediseñar esquemas de incentivos económicos, fiscales y operativos.
 - b. Establecer acuerdos de cooperación con embajadas, cámaras binacionales y organismos de promoción turística para identificar rutas con potencial de estímulo.
 - c. Priorizar rutas que reduzcan la dependencia estructural de ROS respecto de los aeropuertos de BUE
2. Articulación entre actores relevantes para estimular el turismo receptivo regional y urbano-cultural: La región presenta un gran potencial para captar visitantes, aunque históricamente predominó el turismo emisor. Para revertir esta asimetría, se recomienda.
 - a. Coordinar acciones entre gobiernos provincial y municipal, entidades de turismo, sector hotelero, cámaras empresarias y aerolíneas para posicionar Rosario como destino regional.

- b. Potenciar segmentos de demanda con alta elasticidad: turismo urbano-cultural de fin de semana, eventos deportivos, congresos y convenciones, turismo de reuniones y ferias regionales.
 - c. Integrar la oferta turística de Rosario con la de la provincia: turismo rural, pesca deportiva en el litoral, circuitos fluviales y gastronomía.
 - d. Diseñar campañas de marketing conjunto con aerolíneas que operan desde Brasil incentivando paquetes turísticos receptivos.
- 3. Mejoramiento de la conectividad terrestre entre ROS y el centro de la ciudad: La accesibilidad es una variable determinante en la elección del aeropuerto. Para incrementar la competitividad de ROS frente a AEP y EZE se propone:
 - a. Mejorar servicio de transporte urbano de pasajeros en cuanto a limpieza, estado, servicios en las unidades, horarios coincidentes con el arribo/salida de los principales vuelos y recorridos que conecten al Aeropuerto con la Terminal de ómnibus, y el centro en el menor tiempo posible.
- 4. Mejoramiento de la infraestructura de estacionamiento accesible y orientada al usuario. Considerando que uno de los principales atractivos frente a BUE es el menor tiempo y costo de acceso, se recomienda:
 - a. Ampliar la capacidad de estacionamiento y ofrecer tarifas promocionales para estadías largas, especialmente en vuelos internacionales.
 - b. Incorporar sistemas de reserva anticipada, descuentos por compra online y modalidades flexibles para viajeros frecuentes.
 - c. Diseñar zonas de estacionamiento económico y zonas premium, maximizando ingresos, pero manteniendo accesibilidad.

Esta estrategia permitiría consolidar el uso del aeropuerto como primera elección para viajes en vehículo particular, reforzando su competitividad territorial.

5. Fortalecimiento de alianzas institucionales con actores productivos y turísticos:
El aporte, compromiso y coordinación de los actores interesados en el crecimiento de la oferta y demanda de ROS permitirá estrategias a largo plazo que garantice el sostenimiento de las rutas. Para esto se recomienda:
 - a. Impulsar acuerdos con cámaras de comercio, industrias, empresas con oficinas en Rosario para garantizar demanda mínima en rutas estratégicas.
 - b. Promover esquemas de precompra de bloques de asientos o mecanismos de “demanda garantizada” que reduzcan el riesgo de las aerolíneas al abrir nuevas rutas.
6. Coordinación operativa para mejorar la conectividad vía EZE y AEP: Dada la fuerte dependencia del sistema aerocomercial nacional respecto de BUE, se vuelve clave asegurar que la programación de vuelos desde ROS se articule con las ventanas de conexión hacia vuelos domésticos e internacionales. Se sugiere:
 - a. Coordinar con las líneas aéreas una reprogramación de bancos horarios, especialmente para mejorar conexiones a vuelos internacionales desde EZE (MAD, MIA, JFK, CUN, PUJ).
 - b. Incentivar la incorporación de vuelos ROS-AEP en horarios compatibles con conexiones regionales (SCL, LIM, GIG, GRU, BOG).

18. Referencias bibliográficas

- Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC). (2019). Anuario estadístico 2018. https://datos.anac.gob.ar/static/images/anuario2018_22-03-2019.pdf
- Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC). (2025). Tablas de movimientos y pasajeros 2019-2025. <https://datos.anac.gob.ar/estadisticas/>
- Castells, M. (2000). La sociedad red (C. Martínez Gimeno & J. Alborés, Trad.). En La era de la información: Economía, sociedad y cultura (Vol. I, 2.^a ed.). Madrid: Alianza Editorial https://amsafe.org.ar/wp-content/uploads/Castells-LA_SOCIEDAD_RED.pdf
- Centraldepasajes.com. (consulta: 13 de noviembre de 2025). Pasajes Rosario-Buenos Aires, enero 2026. <https://www.centraldepasajes.com.ar>
- Despegar.com. (consulta: 13 de noviembre de 2025). Tarifas Rosario-Buenos Aires, enero 2026. <https://www.despegar.com.ar>
- Fundación Banco Municipal de Rosario. (2019a). Demanda de servicios aéreos del Aeropuerto Internacional de Rosario. <http://fundacionbmr.org.ar/wp-content/uploads/2019/12/Demanda-de-servicios-a%C3%A9reos-del-Aeropuerto-Internacional-de-Rosario.pdf>
- Fundación Banco Municipal de Rosario. (2019b). Informe de prensa: Potencialidad del Aeropuerto Internacional Rosario en el movimiento de pasajeros. https://fundacionbmr.org.ar/wp-content/uploads/2019/12/Informe-de-prensa_Potencialidad-del-Aeropuerto-Internacional-Rosario-en-el-movimiento-de-pasajeros-noviembre-de-2019.pdf
- Gobierno de la Provincia de Santa Fe. (2019). Decreto n.º 3345 – Programa general de fomento de transporte aeronáutico. <https://www.santafe.gov.ar/normativa/getFile.php?id=1378024&item=208459&cod=46516e27ed9c55c18c9a6931d7e817e1>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). (2023). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022: Resultados provisionales.

https://www.indec.gob.ar/ftp/cuadros/poblacion/cnphv2022_resultados_provisionales.pdf

- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). (2025). Encuesta Permanente de Hogares. Bases de microdatos, 4° trimestre 2024. INDEC. <https://www.indec.gob.ar>
- Instituto Provincial de Estadística y Censos de Santa Fe (IPEC). (2024). Producto Geográfico Bruto a precios constantes de 2004 según categoría. Provincia de Santa Fe. Período 2004 - 2023 [Base de datos]. <https://www.estadisticasantafe.gob.ar>
- Instituto Provincial de Estadística y Censos de la Provincia de Santa Fe. (2025). Turismo. Provincia de Santa Fe. Diciembre 2024 [Informe estadístico]. Gobierno de la Provincia de Santa Fe. <https://www.estadisticasantafe.gob.ar/wp-content/uploads/sites/24/2025/02/TurismoSF-1224.pdf> IPEC
- León, P. S. (2020). Estudio del mercado aerocomercial de cabotaje argentino entre los años 2010-2020: Un abordaje desde la política aérea. Universidad Provincial del Este. <https://web.upe.edu.ar/wp-content/uploads/2022/09/Estudio-del-mercado-aerocomercial-de-cabotaje-argentino-entre-los-anos-2010-2020.-Un-abordaje-desde-la-pol%C3%ADtica-a%C3%A9rea.pdf>
- Lipovich, G. A., (2016). Origen, características y funcionamiento del Sistema Nacional de Aeropuertos de la Argentina. Revista Transporte y Territorio, (15), 124-145.
- Massey Doreen (2007). “Las geometrías del poder”. Conferencia dictada en la Universidad Central de Venezuela, Caracas.
- Ministerio de Economía (2023, noviembre). Informe productivo provincial: Cierre estadístico año 2022, Santa Fe (Informe N.º 45). Secretaría de Planificación del Desarrollo y la Competitividad Federal, Subsecretaría de Planificación Federal y Proyectos Prioritarios. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/prov_santa_fe_2023.pdf
- Ministerio de Turismo de la Nación (2025) Turismo – Conectividad terrestre interurbana. https://datos.gob.ar/dataset/turismo-conectividad-terrestre-interurbana/archivo/turismo_0e8a61b7-8127-41a4-8e83-a37f50e24d1f

- Observatorio de Deporte y Turismo, Municipalidad de Rosario. (2024, marzo). Perfiles turísticos nacionales - Rosario 2023 [Estadísticas 2023]. Rosario, Argentina. <https://datos.rosario.gob.ar/sites/default/files/2024-04/Perfiles%20tur%C3%ADsticos%20nacionales%20-%20Estad%C3%ADsticas%202023.pdf>
- Raposo, I. (2018). Inserción regional y perspectivas del aeropuerto Rosario en el actual contexto nacional. Jornadas de Investigación de la Facultad de Ciencias Económicas y Estadística, UNR.
- Rodrigue, J.-P. (2025). *The geography of transport systems* (6th ed.). Routledge. <https://transportgeography.org/>
- Santos, Milton (1996). “Metamorfosis del espacio habitado”. Oikos-Taus. Barcelona
- Yverá. (s. f.). Turismo internacional [Dashboard interactivo]. Ministerio de Turismo de Argentina. https://tableros.yvera.tur.ar/turismo_internacional/

