



Raposo, Isabel María

Aguirre, Carola¹

Instituto de Investigaciones Económicas, Escuela de Economía

INSERCIÓN REGIONAL Y PERSPECTIVAS DEL AEROPUERTO ROSARIO EN EL ACTUAL CONTEXTO NACIONAL.

Resumen: Todo territorio necesita hoy mejorar su inserción global construyendo nuevos vínculos, y son las ciudades de valor estratégico – sedes del poder económico o político- las que construyen interconexiones por contar con distintos medios de movilidad. De allí que, toda ciudad que disponga de un aeropuerto cuenta con un factor esencial para el crecimiento económico de la región en que se localiza. En los últimos años, la tendencia se orientó hacia la privatización de los servicios en las terminales aeroportuarias; a nivel nacional, se conformó hacia fines del siglo pasado el SNA y se concesionó la explotación de gran parte de los principales aeropuertos del país al consorcio AA2000. El aeropuerto Rosario, excluido de la concesión, se mantuvo en el ámbito provincial (aunque es parte del SNA), bajo la gestión de un Ente a cargo del mantenimiento y administración de la terminal aérea. En los años recientes, creció la oferta de vuelos, los pasajeros transportados y se ejecutaron importantes inversiones que permiten renovar las expectativas favorables para la región, recomponiendo su inserción en el sistema nacional.

Palabras claves: Cambios aeroportuarios – Accesibilidad – Operatoria pública.

Abstract: Every territory needs today to improve its global insertion by building new links, and it is the cities of strategic value -sedes of economic or political power- that build inter-connections by having different means of mobility. Hence, every city that has an airport has an essential factor for the economic growth of the region in which it is located. In recent years, the trend has been directed towards the privatization of services at airport terminals; at the national level, the SNA was formed towards the end of the last century and the exploitation of most of the main airports of the country to the AA2000 consortium was concessioned. The Rosario airport, excluding the concession, remained at the provincial level (although it is part of the SNA), under the management of an entity in charge of the maintenance and administration of the air terminal. In recent years, the supply of flights, the passengers transported, and major investments were carried out that allow to renew the favorable expectations for the region, recomposing its insertion in the national system.

Keywords: Airport changes – accessibility – Public operation.

¹ Becaria de investigación



Introducción

El transporte aéreo - en la práctica- permite desarrollar una red de interconexiones entre centros urbanos en el orden mundial como ningún otro medio de transporte en los últimos años; tal vez sea el medio que mejor explica las consecuencias de la globalización en términos de difusión y generalización de la movilidad. Toda ciudad que se precie y quiera posicionarse en los nuevos planteos, procurará mejorar su inserción de alcance regional y nacional a la vez que procurará desarrollar enlaces globales, favorecida por la reducción sustancial de los costos de transporte. (Bel y Fageda, 2006) La disponibilidad de frecuencias y servicios aeroportuarios es un factor clave a la hora de determinar la jerarquía urbana, ya que permite atraer y radicar nuevas inversiones a la vez que vincular organizaciones y actividades en términos geopolíticos, culturales o simbólicos (constituye una ventaja competitiva).

A la importancia que por este tiempo adquirió este sector, deben sumarse cambios producto de la desregulación del mercado en los últimos años y la diversificación en las prestaciones que incorporan los servicios aerocomerciales. En el caso de la región Latinoamericana, se ha dado un importante crecimiento en las economías de muchos países durante los primeros años de este siglo, lo cual le otorgó un impulso extraordinario a la aviación civil comercial, en especial en aquellas ciudades posicionadas con una oferta variada y de excelencia. Esto ha derivado en alteraciones en el sistema urbano producto de cambios en el rol de algunos núcleos específicos al tiempo que ganó peso una valoración del conjunto en relación con el nivel de conectividad aérea, tanto doméstica como internacional, entendiendo que define un indicador de funcionalidad - de los nodos de la red de ciudades- y grado de integración que estos puedan promover. (Gago G. y Córdoba O., 2013)

En lo que va de medio siglo a esta parte, la aviación civil comercial se popularizó de forma progresiva y en relación con algunos hechos que colaboraron en la transformación. La liberalización del mercado aéreo (con la política de cielos abiertos) de América Latina y Caribe junto a la entrada en los últimos años de aerolíneas de bajo costo para servicios doméstico e intrarregionales, resultaron en una presión sobre la infraestructura aeroportuaria, a responder con mayor y mejor capacidad instalada. El financiamiento de mejoras sustanciales se lleva adelante (si bien resta mucho por hacer), apelándose con frecuencia a distintas alianzas público- privadas en opciones que van desde contratos de servicios hasta licitaciones múltiples o privatización de la terminal, pasando por las aerolíneas como desarrolladoras. (BID, 2016)

Durante la última década del siglo anterior, Argentina incrementa sustancialmente su demanda de transporte aerocomercial, lo cual plantea la necesidad de aumentar la oferta de servicios y



modernizar la infraestructura aeroportuaria. Este gasto implicaba grandes inversiones que el Estado no podía atender, para lo cual se convocó al capital privado a cubrir su suministro; el proceso de concesión de las terminales comienza con el Dec.375/97 que dispone la formación del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA), un cronograma para la licitación de las principales estaciones aéreas del país y la creación del Organismo Regulador del SNA (ORSNA).

El Aeropuerto Internacional Rosario (AIR) pasó a integrar el SNA., no así el paquete de aeropuertos concesionados por la Nación al Consorcio Aeropuertos Argentina 2000. Con el paso de los años, el aeropuerto local, hoy denominado "Islas Malvinas", se ha convertido en uno de los principales motores del desarrollo económico de la región. A veinte años de iniciado el proceso, un Ente tripartito local está a cargo de administrar la terminal y es responsable por la explotación aerocomercial y de velar por las inversiones en equipamiento e infraestructura.

Por entonces, el medio aeroportuario local se planteó el interrogante – que aún persiste- en torno a la idea de si era o no conveniente este modelo de gestión a partir de la condición de tratarse de un bien público provincial, funcionando más allá del paquete de aeropuertos públicos concesionados por el gobierno nacional del que fue excluido.

Este trabajo se propone reconocer cuál ha sido el nivel de respuesta alcanzado, así como las expectativas y deficiencias trabajadas en términos comparativos con el resto de los aeropuertos del país, a partir de la consideración de dos aspectos centrales en el análisis: la operatoria comercial, a contextualizar a través de estadísticas oficiales del ORSNA, definiendo si hubo variaciones en el posicionamiento de Rosario dentro del conjunto de aeropuertos del país. Un segundo aspecto a trabajar; son los niveles de inversión, identificados en base a la expansión y acondicionamiento de instalaciones y equipamientos de la terminal, mediando no sólo recursos provinciales o propios, sino también nacionales a través de fondos provenientes del fideicomiso constituido a tales efectos para obras a nivel nacional.

1- Importancia regional del transporte aéreo.

Un signo inconfundible de la huella que deja el proceso de Globalización es la necesidad de los territorios de estar altamente interconectados en la escala mundial; el transporte aéreo es el que proporciona a las ciudades condiciones de accesibilidad física como ningún otro medio puede hacerlo. No sólo potencia la accesibilidad física de los lugares sino también lo hace en términos económicos y sociales. (García/Ordoñez, 2013:8)

En el transcurso de los últimos cincuenta años, el transporte aéreo dejó de lado su condición de servicio público restringido a cierto grupo social; su creciente popularidad ha estado en rela-



ción con varios hitos en la aviación comercial entre los que se pueden mencionar: la generalización de los aviones de gran capacidad, la difusión de los vuelos "charter", la creciente liberalización de la aviación comercial en muchos países y la proliferación de las aerolíneas de bajo coste en la aviación comercial tradicional, entre otros (Farromeque Quiroz, R. (2018). El mercado del transporte aéreo se transformó en la última década. (Figura 1)

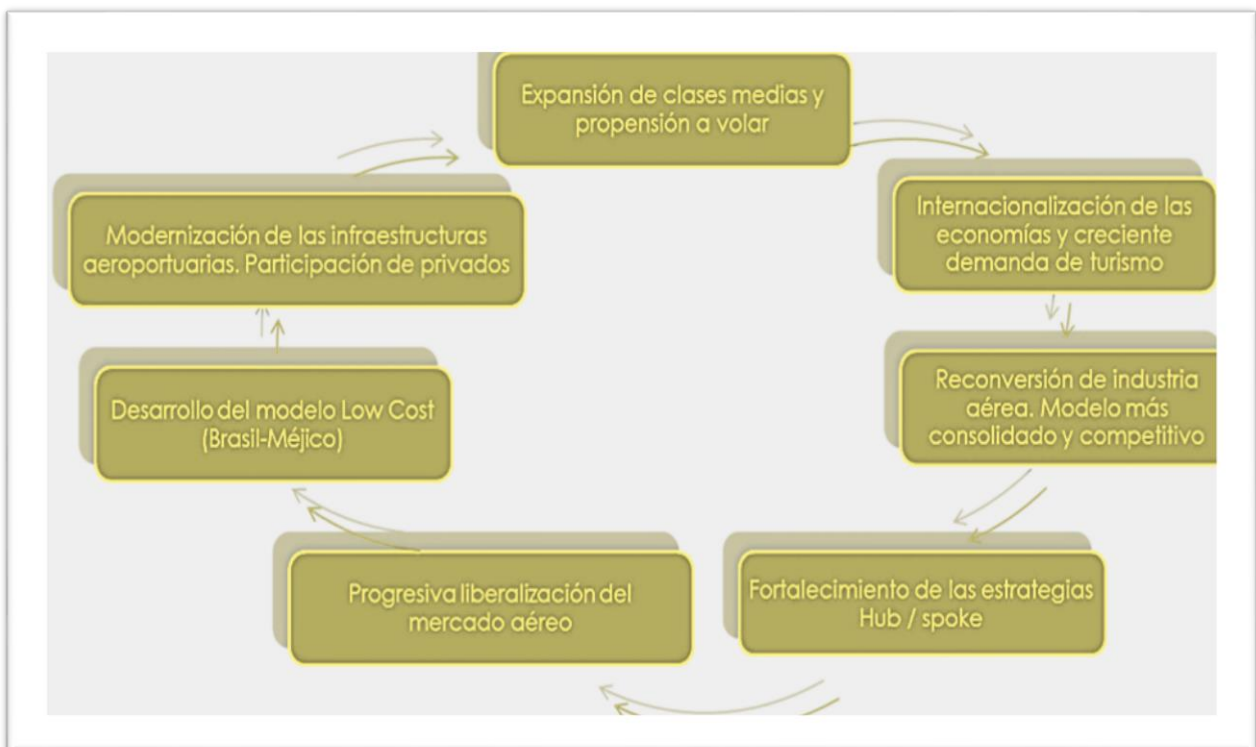


Figura 1- Determinantes del cambio en el sector aeroportuario de la región.

En especial, esa transformación se ha dado a nivel de las aerolíneas; la transformación de la oferta de vuelos regionales en Latino América y Caribe (ALyC) ha producido un crecimiento significativo de los tráficos aéreos de pasajeros.² El sector se benefició del desarrollo económico en varios países de la región a partir de la internacionalización de sus economías y el fuerte impulso que se le dio a la actividad turística en el mundo, fortaleciendo incluso vínculos intercontinentales.

Esta evolución está alineada con la tendencia a escala mundial donde a partir de procesos de consolidación, se han creado grandes grupos en Estados Unidos y Europa. La recomposición

² En lo que se refiere al posicionamiento de ALyC en el contexto global del tráfico aeroportuario de pasajeros en 2015, la región representa el 8,2% sobre un total de seis billones de tráfico anual de pasajeros a escala mundial. La demanda ha crecido a un ritmo anual del 8% en el periodo 2006-2015, doblando el volumen de tráfico en tan sólo 10 años. (CAF, 2016:21)



del sector llevó al cese de operaciones de diferentes aerolíneas y a la entrada de nuevos actores, particularmente de empresas que han surgido como prestadoras en el segmento de servicios de bajo costo y también, grandes grupos operadores que han sido producto de acuerdos por anexión y/o fusión de antiguas compañías de vuelo.

La reestructuración de gran parte de las aerolíneas a escala regional observó mayor competencia entre compañías producto de la apertura del mercado aéreo, mediante la aplicación de políticas de cielos abiertos y el fortalecimiento de las estrategias hub & spoke³. Por su parte, el desarrollo del modelo low cost, tuvo avances significativos en cuanto a su implementación, particularmente en los casos de Méjico y Brasil.⁴

La recomposición de la estructura del sector facilita el crecimiento de los vínculos en materia de conectividad entre centros urbanos, a partir del cambio de estrategias de las aerolíneas que hoy operan en red, ofreciendo vuelos en conexión con escala mientras que, los vuelos de bajo costo permiten el desarrollo de contactos punto a punto, incorporando a ciudades secundarias a la interconexión en redes de mayor jerarquía.

El crecimiento reciente de la aviación en ALyC generó un importante desarrollo económico a partir de los efectos directos, indirectos e inducidos característicos, correspondiendo al transporte aéreo un fuerte impacto sobre otras actividades como el comercio y el turismo.⁵

La expansión de la clase media y el consecuente aumento de la propensión a volar, no sólo se canalizó a través del aumento de las frecuencias de vuelo y el número de viajes; también se generalizó en una extensa modernización de la infraestructura aeroportuaria con participación en los últimos años de capitales del sector privado, aunque aún resta mucho por hacer en este frente para lograr el adecuado desarrollo de la actividad.

2- Cambios aeroportuarios en la región.

³ La estrategia hub and spoke implica incorporar un modelo operativo que busca concentrar el tráfico en algunos aeropuertos de gran capacidad, encargados de enlazar a otros de menor importancia.

⁴ LATAM y Avianca son aerolíneas con vocación de líderes regionales y presencia en la mayoría de los países de la región en tanto que COPA, centra su estrategia en aprovechar la condición de hub en Panamá para la interconexión intercontinental. En los casos de Gol y Azul, se trata de aerolíneas de bajo costo, centradas, básicamente, en el mercado doméstico de Brasil (CAF, 2016:30)

⁵ Para el caso de Argentina en particular, el último informe de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) sobre la industria de aerolíneas destaca... "el importante impacto de la aviación y del turismo relacionado con la economía y el empleo. En conjunto, estos sectores aportan US\$ 9.600 millones equivalentes a 1,7% del PBI y generan 300.000 empleos". Revista Sociedad. (AER, 2018)



La existencia de una terminal aeroportuaria es considerada como un factor esencial para el crecimiento económico de toda región en la que ésta se sitúe. Actualmente, la dotación de servicios aeroportuarios junto a la oferta de vuelos – en especial de alcance internacional- se constituye en un factor clave para definir la posición de un área urbana en la red global de ciudades.

La contribución de los aeropuertos al crecimiento económico se focaliza especialmente en la economía de un área urbana o región de referencia en cuanto a su captación. Una oferta diversificada de vuelos tanto como una frecuencia de conexiones garantizadas, actúa como catalizadoras del crecimiento económico y permiten mejoras de productividad a las empresas, especialmente en el caso de aquellas que producen con alto valor agregado; a éstas se les facilita (y abarata) el acceso a suministros y clientes y, en términos generales, resuelven una gestión con un uso más eficiente del tiempo. Otro efecto importante para la economía regional es que todo aeropuerto actúa como gran generador de puestos de trabajo en actividades directamente asociadas a la canalización del tráfico aéreo.

En el sector aeroportuario, la tendencia es hacia la comercialización de las terminales aéreas. Cada vez más, un aeropuerto es gestionado como una entidad que desarrolla actividades de carácter empresarial, no sólo como prestador de servicio público, siendo importante el aumento de opciones que pasan por la cooperación pública-privada a través de diferentes modalidades y grados de participación de los privados (Bel y Fageda, 2006:13) Los ingresos que regularmente tiene un aeropuerto son los aeronáuticos o regulados que incluyen las tasas por aterrizaje y por pasajeros transportados y también, servicios específicos como combustibles o handling. Otro paquete importante de ingresos, en valores, suelen ser los comerciales (con alta potencialidad por innovaciones en el sector) como la promoción del consumo o nuevas líneas de negocio como el duty free, estacionamientos o el alquiler de vehículos. Finalmente están los ingresos especiales como los arrendamientos de espacios específicos o los depósitos o hangares, etc.

Por su parte, los costos de operación y mantenimiento ofrecen alto potencial de mejora en el tiempo a través de la búsqueda de mayor eficiencia y productividad a través del outsourcing o la renegociación de contratos. La mayor incidencia corresponde a los gastos operativos como personal o pago de servicios; también son importantes los gastos por depreciación o mantenimiento, y finalmente, como toda concesión pública (de haberla), el gasto comprometido en el pago de un canon o bien a través de recursos asignados a cumplir un plan de inversiones. (CAF, 2016)



El manejo empresarial de las terminales áreas es producto de la necesidad de dar respuesta a la presión competitiva generada a partir de la desregulación de la actividad en el sector de las aerolíneas y fundamentalmente, a la necesidad de mejorar las inversiones en infraestructura y equipamientos adecuados - física y tecnológicamente hablando- proveniente del crecimiento de los tráficos aéreos. Distintos países en la región debieron enfrentar serias limitaciones, teniendo presupuestos públicos cada vez más restrictivos. De esta manera encuentran en la implicación del capital privado (que busca maximizar beneficios), una opción para revertir resultados y convertir lo que siempre se consideró una prestación de servicio público en una actividad que, además, permite ciertos niveles de rentabilidad. Nuevas prácticas, tecnologías de la información específicas o productos de alto valor agregado están presentes en torno al manejo eficiente de un aeropuerto. Con frecuencia, cuanto mayor es la escala del aeropuerto, se estructuran comunidades de negocios de cierta complejidad en tareas con altos niveles de especificidad que exhiben dinámica de conjunto y requieren alto grado de capacitación.

En los últimos diez años (2006-2015), ALyC observa un crecimiento de la participación en el mercado internacional del transporte aéreo mundial; no obstante, en términos reales la porción de los tráficos que le corresponde es aún baja y con un fuerte componente endógeno en las conexiones de vuelo. Profundizando una mirada sobre el conjunto de aeropuertos latinoamericanos, es importante reconocer que tiene un alto componente de tráficos domésticos (79%), siendo muchos los casos en que es muy baja o nula la cantidad de vuelos internacionales.

La infraestructura de las terminales aéreas es el factor limitante más importante que se verifica en el 81% de los aeropuertos de la región. El elevado crecimiento de los últimos años junto con un retraso significativo de la modernización y ampliación de las instalaciones de las estaciones aéreas hace que la mayor parte de estos activos trabajen en estado de congestión o saturación. El grueso de los movimientos internacionales está limitado a muy pocos aeropuertos considerados como los estructuradores en la jerarquía de la red (17 en total), los cuales reúnen el 50 % del tráfico global sobre un total de 320 aeropuertos registrados para vuelos comerciales en la región. (Figura 2) Si se aumenta el rango y se consideran los 50 primeros puestos del listado total, ese valor trepa al 74% del tráfico. Estos datos hablan de una alta concentración de los vuelos en pocas terminales por país.



Otro componente clave para la operación de los vuelos son las pistas; en este caso se ha llegado a determinar que las deficiencias son menores que en el caso de las terminales, habiendo un 70% de los casos con pistas \Rightarrow a los 2500 mts. considerados necesarios para la actividad.⁶

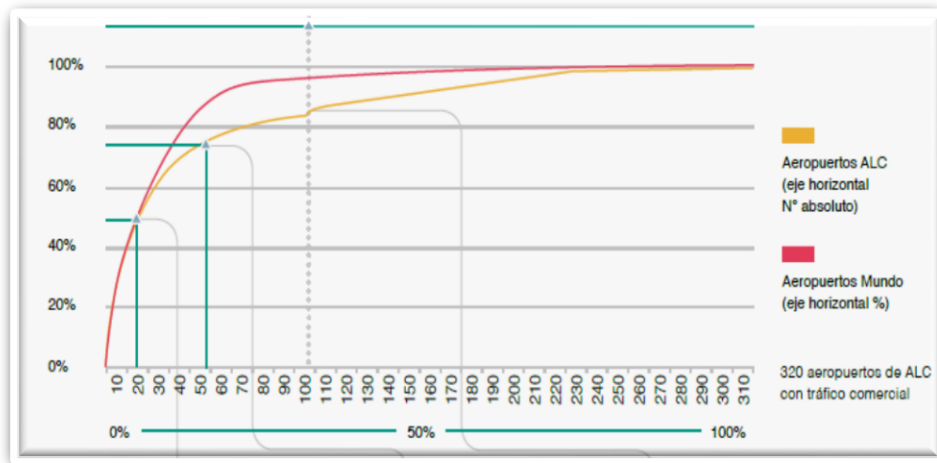


Figura 2- Demanda acumulada en aeropuertos de la región.

Fuente: Flight Global; CAPA, citado en el informe sobre aeropuertos. CAF (2016:51)

Finalmente, se debe hacer alusión a que no siempre la jerarquía aeroportuaria que corresponde a una ciudad por sus tráficos aéreos está directamente correlacionada con su importancia como centro urbano, básicamente atendiendo al rango demográfico que le corresponde dentro del sistema urbano latinoamericano. Tal como lo indica la gráfica siguiente (Figura 3), hay una fuerte dispersión a medida que se aleja la observación de los primeros lugares del ordenamiento donde queda claro que las máximas jerarquía en uno u otro rango están alineadas, no así a medida que se aleja la observación de los primeros lugares del ranking, donde existen fuertes divergencias. (Nótese particularmente como en el caso de Rosario el posicionamiento urbano dista mucho del que le corresponde en el aeroportuario)

⁶ Se debe considerar que se necesitan 3000 mts. para una operación adecuada y en algunos casos (cuestiones geográficas) se eleva a 3500 mts. la distancia para operar.

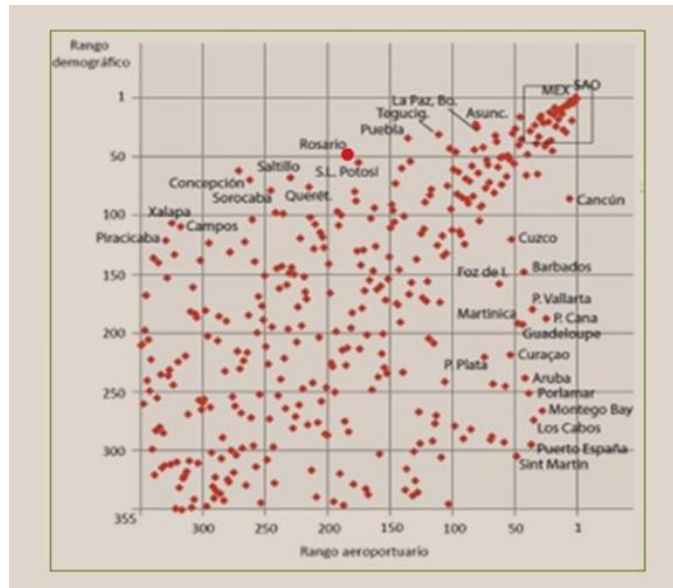


Figura 3- Relación entre rangos demográfico y aeroportuario (2010).

Fuente: Tomado de Gago G. y Córdoba O. (2013)

3- Evolución aerocomercial en el país. Importancia de la infraestructura.

Los inicios de la aviación aerocomercial en el país se remontan a más de un siglo atrás, cuando en Buenos Aires (década de 1910) los vuelos en globos comienzan a decaer a la par que se introducen los servicios con aviones, a los que se dedicó el Aero Club Argentino (Lipovich, 2016). Durante esa década y la siguiente, los primeros aviones en servicio utilizaban terrenos adaptados a estas funciones como fue Campo de Mayo, en tanto aparecían aeródromos como los de Villa Lugano y El Palomar, entre otros.

La actividad creció con regularidad en los años siguientes, donde se construyeron numerosos aeródromos en la zona en tanto que en el interior del país existían algunos campos de vuelos que se utilizaban como escala obligada por las empresas aerocomerciales.

A partir del año 1945, la aviación comercial toma impulso por la combinación de factores como la disponibilidad de equipos de vuelo aptos para ser utilizados – con origen como rezago de guerra- junto a la aparición de normas internacionales para regular la actividad y el interés del gobierno nacional de entonces de dar fuerte impulso a la actividad. (Ballistrieri, 1993) Por entonces, se logran llevar adelante un conjunto de obras de infraestructura aeronáutica, las que dieron lugar a la aparición de los principales aeropuertos en el país.

Fue en la década de 1970 que - superada la crisis del petróleo- se comienza a evidenciar un crecimiento extraordinario del tráfico aéreo en el país. Las instalaciones y equipamientos aeroportuarios se tornaron ineficientes para absorber el incremento a la vez que estaban desactua-



lizados, siendo imperioso revertir la falta de inversiones postergadas en el tiempo. El desencadenante fue el Mundial de fútbol de 1978, evento para el cual el país debía contar con infraestructura adecuada y si bien era el momento para actualizar los equipamientos, sólo se implementaron mejoras en aquellos aeropuertos vinculados a sedes del certamen como: Ezeiza y Aeroparque, Córdoba, Mendoza, Mar del Plata y Rosario.

En los años siguientes, el crecimiento de la demanda aerocomercial en movimiento de pasajeros había llegado a niveles aceptables de tráfico en los aeropuertos del interior del país; no así en los casos de Ezeiza, donde se saturó la capacidad de las terminales, y de Aeroparque, en que se sobrepasó el nivel de saturación de la terminal y la capacidad operativa de la pista.

Este fue el desencadenante que llevó, entre otras cuestiones, a pensar en la necesidad de concesionar los aeropuertos para la explotación a capitales privados y resolver así la falta de inversiones; la idea era reconvertir la infraestructura existente e incorporar tecnología para atender adecuadamente la creciente demanda aerocomercial.

Mediante el Decreto 375/97, se crea el Sistema Nacional de Aeropuertos- SNA y el ORSNA como órgano a cargo de la regulación del Sistema en su conjunto. El Estado concretó el llamado a licitación internacional en 1998 y adjudicó la concesión de un grupo de 33 aeropuertos, los más importantes en el país y de propiedad del Estado nacional. (La concesión es a 30 años +10 años y una contribución fija de 171,12 millones de pesos argentinos más el compromiso de inversiones en base a un plan preestablecido). (Figura 4)



Figura 4- Ordenamiento del conjunto de aeródromos/aeropuertos en el país.

Fuente: ORSNA (2010) tomado de FCEyE/ BMR (2011).



Los aeropuertos que integran el SNA fueron seleccionados en orden a la cobertura territorial y la factibilidad económico- financiera global, siendo el objetivo lograr un funcionamiento integral y con cobertura del territorio nacional; de este modo, quedó habilitado un doble frente del sistema de subsidios cruzados entre los aeropuertos que cuentan con altas tasas de ganancias y los que obtienen niveles de rentabilidad negativa o escasa para afrontar la inversión necesaria. (Los más rentables subsidiarían al resto de los aeródromos del SNA.)

4- El aeropuerto Rosario en el Sistema Nacional de Aeropuertos.

La historia del Aeropuerto Internacional de Rosario está estrechamente ligada al desarrollo de la aviación civil y al Aeroclub local, en cuyo caso no se puede omitir la mención a la evolución de la infraestructura aeronáutica y a la figura de A.J. Rouillón quien se convirtió en un factor clave para el desarrollo de la aviación civil en la región. (AIR, 2002:41)⁷

Para la práctica de los primeros vuelos deportivos se arrendó una fracción de tierras situada entre las localidades de Fisherton y Funes, próxima a la ruta nacional N°9 y a 12 km. de la ciudad de Rosario. Tras varios cambios en el campo de aviación, en mayo de 1938 se aprobaron los Estatutos del Aeroclub Rosario y dos años después, agosto de 1940, se inauguraron oficialmente las instalaciones, las que quedaron a disposición de la aviación en general. (Fueron aprobadas por la Dirección General de Aviación Civil y habilitadas oficialmente al servicio público) El aeródromo contaba entonces, sólo con un hangar metálico con capacidad para nueve aviones.

En los primeros años de la década del 50 se comenzó a hablar de expropiación del campo del Aeroclub.⁸ Poco tiempo después, se expropiaron los terrenos por parte de la Provincia y luego donados a la empresa Aerolíneas Argentinas, encargada de la construcción de un nuevo aeródromo. En 1957, se iniciaron en el Aeroclub los vuelos regulares, contando la estación aérea sólo con una pequeña terminal y servicios eventuales. (AIR, s.f)

Dadas las reiteradas intervenciones de la Justicia (en abril de 1968) el viejo Aeroclub Rosario fue intimado a desalojar las instalaciones para trasladarse finalmente a la localidad de Alvear. De allí en más comienza la construcción de una nueva pista, y es en 1970 cuando se habilita la nueva estación aérea (inaugurada oficialmente en 1972) con torre de control, la que contaba

⁷ Considerado el padre de la aviación deportiva en Rosario, A. Rouillón falleció en 1951 y dejó no sólo las bases de la aviación, sino los cimientos de la infraestructura aeronáutica.

⁸ En 1954, arribaron a la ciudad el Ing. Grimaux y los señores Martínez Fagnani y Hughes para iniciar estudios y transformar el aeródromo en campo apto para el desarrollo de la aviación comercial.



con una pista de 1000 mts. En 1978, mejoró el equipamiento técnico de la operación a partir de la instalación de un equipo ILS- sistema de aterrizaje por instrumento.

En 1979, el Gobierno provincial transfirió el aeropuerto al Estado Nacional - Fuerza Aérea Argentina para ser incluido en el Plan Nacional de Infraestructura. Bajo estas condiciones es que se amplió la pista, las calles de rodajes y la plataforma, adquiriendo la categoría de aeropuerto internacional. De allí en más, se completó el balizamiento de alta intensidad (1982) y, un año después, se instala el sistema VOR asociado a DME (instrumento para navegación y medición de distancia al aeropuerto).

Pocos años después, el Gobierno Nacional - a través de la Fuerza Aérea Argentina- decide transferir la totalidad de las instalaciones nuevamente a la Provincia de Santa Fe a los efectos de su administración, reservándose los servicios de protección al vuelo y la seguridad, a través de la Policía Aeronáutica Nacional (Dec. N° 3430/84). La provincia de Santa Fe - por Ley 10.906/92- establece la figura de persona pública estatal con autarquía a cargo de la explotación, desarrollo y administración del AIR, debiendo velar por el mantenimiento y mejoramiento de la estructura y los servicios mediante la generación de sus propios recursos⁹

Por esos años, existía un nuevo contexto político -económico en el país. El llamado a licitación pública Internacional para concesionar la explotación, administración y funcionamiento de los aeropuertos nacionales,¹⁰ puso a Santa Fe en la encrucijada de tener que adoptar una posición. Tras varias negociaciones, el gobierno provincial tomó la decisión de excluir tanto a Rosario como a Sauce Viejo del listado nacional de 33 aeropuertos a concesionar a la empresa "Aeropuertos Argentina 2000 SA", en el marco de la formación del Sistema Nacional de Aeropuertos. Al no transferirse la propiedad, se configuró finalmente el Ente Administrador Aeroportuario en el territorio provincial, asumiendo el primer directorio en noviembre de 1999 (con representación de la Provincia, el Municipio y el empresariado local).¹¹

Mediante la licitación pública N°11/2000, se llamó a propuestas de interés para la construcción y explotación de un depósito fiscal, el que se adjudicó al Consorcio Fast Air Almacenes de Carga SA. y Láser Cargo SRL- UTE (operadora de LAN) para concretar la operación con cargas aéreas desde/hacia la región. En marzo 2002, se adjudicó la obra de remodelación y amplia-

⁹ El AIR pasa a depender – en 1994- del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia, por Res. N° 33 de la Gobernación. Se designa un Delegado Normalizador del AIR. por Decreto N° 0099/96.

¹⁰ Mediante los Decretos N°375/97 y 500/97.

¹¹ En 2009, se constituye el Consejo Asesor del Ente que integran la Municipalidad de Funes, ARAV- Agentes de viaje, Fundación de la Ciudad de Rosario, Trascender y Convention & Visitors Bureau.



ción de la terminal aérea, habilitadas finalmente en abril del 2005 (salas de embarque y arribo de pasajeros, hall y edificio administrativo), permitiendo que la estación aérea sea recategorizada como Cat. B según las normas internacionales de la OACI.

Pocos meses después, se habilitó la remodelación de la torre de control y se lanzó el paseo comercial. Un año después, se inauguraron las obras de reacondicionamiento de pavimentos del último tramo de la pista de aterrizaje y al año siguiente, comenzaron las obras de reparación y prolongación de acceso al AIR, lo que permitió unir las instalaciones a nivel de la región metropolitana (con la Avenida Fuerza Aérea Argentina y la Ruta Nacional 9- salida a Córdoba). Finalmente, en noviembre de 2013, se inauguraron las obras de remodelación de pista, con trabajos de reacondicionamiento y mantenimiento del pavimento de hormigón, reparación y sellado de juntas y grietas y reconstrucción de losas de hormigón; dicha obra fue financiada por fondos nacionales provenientes del ORSNA.

5- La operación aerocomercial

El aeropuerto local está administrado por el Ente público en el ámbito provincial, siendo éste quien percibe los ingresos principales del aeropuerto a través de las tasas de embarque de pasajeros (pax) y tasas por aterrizaje y uso de plataforma (balizamiento y estacionamiento), que abonan las aerolíneas. Los servicios regulares de vuelo los brindan las aerolíneas a través de líneas de vuelo habilitadas para prestar servicios desde la estación aérea (autorizados por la ANAC- Administración Nacional de Aviación Civil); también, operan en este caso vuelos no regulares o "charteo", en general hacia destinos turísticos específicos y también, de aviación general. Además, el AIR. percibe importantes ingresos comerciales no-aeronáuticos de empresas licenciatarias de servicios como el free shop, el depósito fiscal, el expendio de combustibles, distintos locales comerciales y de gastronomía, estacionamientos, entre otros.¹²

La operación aerocomercial describe un cambio estructural en los últimos tiempos, estimándose un movimiento total de pasajeros para este año 2018, cercano al millón. (Gráfico 1) Rosario ha crecido notablemente en los últimos años con relación al promedio a de pasajeros transportados a nivel nacional.

¹² Actualmente se trabaja en desarrollar nuevas unidades de negocios como publicidad, nuevos servicios gastronómicos, locales comerciales y salas vip para completar prestaciones a los pasajeros. (AER, 2018)

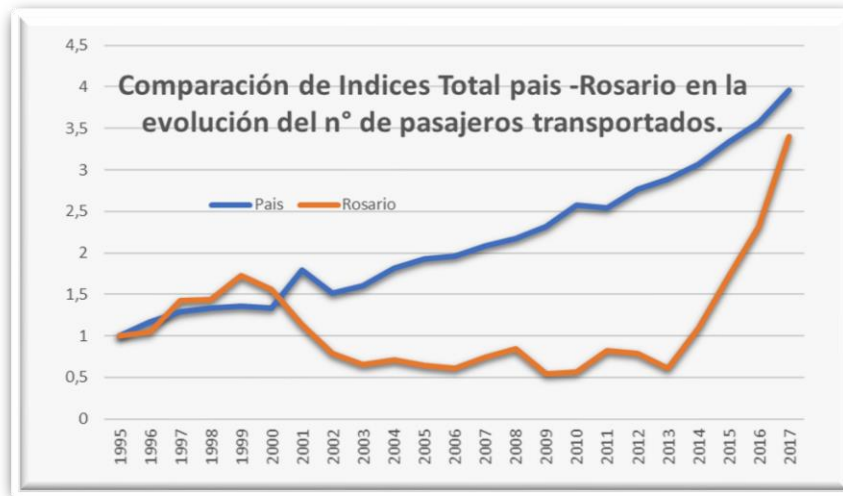


Gráfico 1-Fuente: Elaboración propia en base a datos del ORSNA.

El crecimiento se da especialmente en el n° de pasajeros internacionales, siendo importante el aumento de servicios y empresas que registran vuelos regulares hacia el exterior en este tiempo.¹³ La operatoria internacional es relevante y representa el 60% de los viajes actuales¹⁴. Ella es destacable, no sólo porque amplía notablemente el alcance regional, sino porque representa un crecimiento más que proporcional de los ingresos para la administración local. Los vuelos de cabotaje también dan cuenta de un incremento sostenido en los últimos cinco años, no obstante, analizada en el tiempo, esta categoría de viajes sólo igualaría en número a los pasajeros desplazados hace ya 20 años atrás, aunque la diferencia podría establecerse en una mayor apertura de destinos. (Hoy los vuelos están menos focalizados en el corredor Rosario-Buenos Aires¹⁵ y hay conexiones con Reconquista, Iguazú, Mendoza, Salta, Mar del Plata y Bariloche). La aparición en el mercado de líneas aéreas que operan en la categoría low-cost, de reciente incorporación, abre una perspectiva de desarrollo interesante).

¹³ Rosario hoy está vinculada a distintas capitales latinoamericanas como Santiago de Chile, Panamá, Lima, San Pablo, Rio de Janeiro, Porto Alegre y Punta del Este. Si bien el vínculo internacional es de alcance medio, la llegada a algunas de estas terminales que actúan como plataformas para la combinación, permite enlazar vuelos intercontinentales.

¹⁴ Según INDEC, el 5% de los argentinos que viajan al exterior lo hace desde Rosario.

¹⁵ Hay varias frecuencias de vuelo que conectan Rosario con Aeroparque y también con Ezeiza.



Gráfico 2-Fuente: Elaboración propia en base a datos del ORSNA.

Definida una comparación con otros aeropuertos del país, Rosario está entre las primeras terminales aéreas del SNA. en cuanto a porcentaje de crecimiento en el movimiento de pasajeros de los últimos años (Gráfico 3). Actualmente en Rosario operan 5 compañías que hacen vuelos internacionales: Azul, Latam, Copa, Gol y recientemente Aerolíneas Argentinas. En vuelos de cabotaje lo hace fundamentalmente Aerolíneas Argentinas y se incorporaron servicios low cost como: Avianca y Flybondi (esta última está pronto a iniciar su operatoria local)

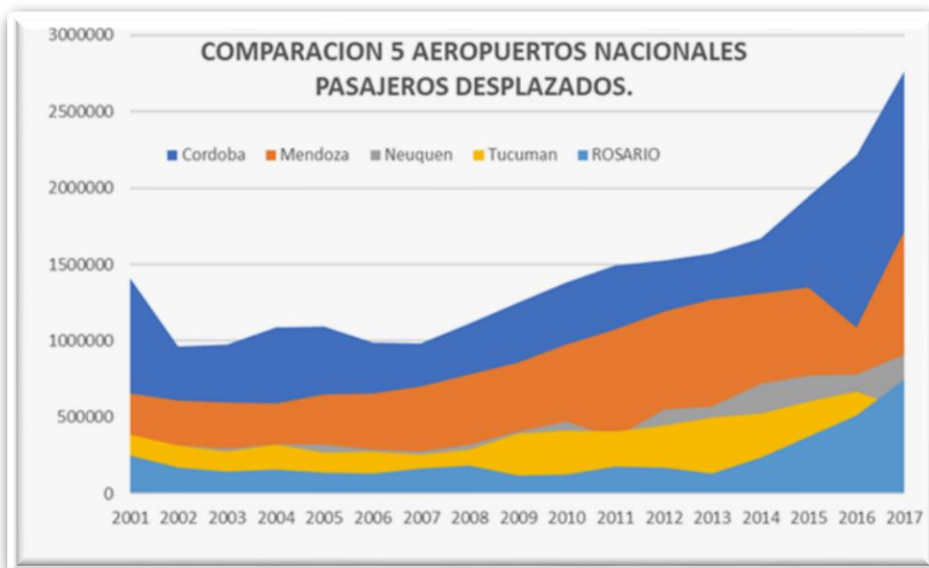


Gráfico 3 - Fuente. Elaboración propia en base a datos del ORSNA



Las operaciones con cargas, si bien se están desarrollando en este tiempo, no adquirieron aún la importancia en orden al potencial de desarrollo que se le adjudica al medio local en este tipo de prestaciones. En términos comparativos, es visible como otros grandes aeropuertos del país mantienen o aún pierden cargas transportadas, a excepción de Tucumán. (Gráfico 4)



Gráfico 4- Fuente. Elaboración propia en base a datos del ORSNA

6- Inversiones en el Aeropuerto Local.

La operación aeroportuaria local viene dando cuenta de un desarrollo creciente; no obstante, las inversiones requeridas de acompañamiento a la demanda se dilataron en su concreción. Durante el año 2017, el AIR elaboró un plan de expansión, dando comienzo con las obras de ampliación de la plataforma comercial y calles de rodaje, lo que implicó duplicar la capacidad para la recepción de vuelos elevando a 8 las posiciones simultáneas de aeronaves.

El aumento de la superficie del área de plataforma y el proyecto de ampliación de la terminal son sólo el comienzo de un plan de modernización y crecimiento del Aeropuerto orientado estratégicamente a generar mayor conectividad aérea para favorecer el turismo y el comercio en la región. La nueva terminal y la incorporación de medios de embarque para pasajeros (mangas) son inversiones fundamentales por concretar en lo inmediato. El llamado a licitación pública para la construcción de la primera etapa de la nueva terminal de pasajeros ya se realizó (se



piensa en duplicar la capacidad actual) y sería anexada al edificio actual. La principal dificultad para llevar adelante las obras es la disponibilidad financiera del capital necesario para desarrollarla. (No hay fecha concreta de adjudicación a la UTE ganadora dado que se están buscando alternativas de financiamiento, dadas las restricciones financieras por las que atraviesa el país) La ampliación también incluye la posibilidad de sumar metros cuadrados al depósito fiscal y relocalizarlo en una nueva terminal de carga propia (con espacio de almacenamiento para incrementar considerablemente el flujo de carga aérea).

El sector privado ha colaborado en gran medida con las obras y las mejoras de los servicios.¹⁶ El capital privado también está presente en algunas de las infraestructuras previstas como es el caso de la nueva estación de combustibles que construye YPF en terrenos del Aeropuerto, o el proyecto de una nueva plataforma (en el sector sur) para operar con vuelos privados y trabajar en la construcción de nuevos hangares o en arrendamiento de suelos a las compañías aéreas. Buena parte de la inversión la ha llevado adelante la administración del AIR, utilizando los excedentes de explotación, a los que se han sumado fondos provenientes del Gobierno provincial. Existe en cambio cierta dilación en los recursos que deberían provenir del ámbito nacional, distribución que el ORSNA debe realizar a las unidades del SNA, que no integran el paquete concesionado.

La programación estratégica está presente en la anexión - mediante expropiación- de nuevas tierras para equipamientos de pista (como un nuevo sistema ILS); mejoras en un acceso jerarquizado a la terminal de alcance regional (se prevén cambios en la accesibilidad mediante mejoras en los servicios de transportes público y, nueva conexión vial con la Autopista AO09 Rosario- Córdoba junto a otras obras viales complementarias) y plan de regulación de los usos de suelo en las proximidades, trabajado en conjunto con los municipios del área.(un parque regional, hotelería, y otros).

No han sido menores las mejoras implementadas que hacen a la necesaria modernización y actualización de las instalaciones existentes: un nuevo sistema de balizamiento, acorde a las recomendaciones de los organismos de aviación internacionales; incremento de mostradores "móviles" de atención a pasajeros implementando la plataforma SITA (sólo disponible en 5 ae-

¹⁶ "Hay que destacar que el desarrollo del sector privado también acompaña e impulsa el crecimiento de la estación aérea. La nueva aeroplanta de combustible, la renovación de los locales comerciales, la atención de la aviación en general, el aumento de la accesibilidad terrestre de la terminal, el reordenamiento territorial para la instalación de nuevos servicios hoteleros y centro de convenciones son reflejo de ello. Entendemos que más de \$ 550 millones provienen de inversiones de este tipo". Al decir de Matías Galíndez, director del AIR en Revista Sociedad (AER, 2018)



ropuertos nacionales); considerable ampliación de áreas de parking; anexión de equipamientos como una sala VIP, cinta transportadora para equipaje; áreas adaptadas a la operatoria de nuevas compañías aéreas; y revitalización del espacio público general (área comercial, servicios de bares y restaurant, free shop, etc.)

7- Algunos resultados y conclusiones en general.

Transcurridos prácticamente 20 años de instrumentado en el país el SNA. y pese a estar por fuera del conjunto de los principales aeropuertos concesionados a AA2000, el Aeropuerto Rosario "Islas Malvinas" sostiene y reafirma la condición de ser una de las principales terminales aéreas - en cuanto a movimientos y equipamientos refiere- a nivel nacional; tal condición se ha conseguido pese a permanecer en el ámbito provincial y tener que afrontar no pocas dificultades en el transcurso que media desde entonces al presente.

Cabe acotar que AA2000- adjudicataria de la concesión de los aeropuertos más importantes del país, no tenía previsto realizar prácticamente inversiones sobre el aeropuerto local, según el plan de obras comprometidas en oportunidad de ser adjudicataria de la licitación. De haberse cedido en esa oportunidad el aeropuerto a la Nación, muy probablemente hubiera quedado Rosario retrasado en su potencial y muy por debajo del nivel de actualización y equipamientos logrado por estos años en que pudo mantener su condición de aeropuerto público (en propiedad) y administrado en el ámbito provincial.

Del análisis realizado sobre la evolución de la operatoria comercial se desprende claramente la idea de que, en términos relativos, Rosario es una de las terminales con mayor crecimiento de operatoria comercial en pasajeros en los últimos años, pudiendo ser explicado este aumento – especialmente- con el movimiento internacional de pasajeros, la recuperación de los tránsitos de cabotaje, el incremento de los servicios y la oferta variada de nuevas aerolíneas (en particular al exterior). La operación de cargas aéreas permanece estable, muy por debajo del potencial estimado para la región. Esta posición permite afirmar que Rosario estaría reestableciendo una condición en la jerarquía de ciudades que posiblemente lo lleve a mejorar su rango aeroportuario dentro del sistema nacional, y aún en el nivel regional de medio alcance.

Un segundo aspecto evaluado, los niveles de inversión en base a la expansión y acondicionamiento de instalaciones y equipamientos de la terminal, da cuenta de altibajos en el período analizado. Hay dificultades e importantes dilaciones en muchas de las obras programadas en el tiempo, en tanto por estos días, las mejoras en los resultados de la explotación aerocomercial le permiten al AIR invertir buena parte de los recursos excedentes en mejoras; no obstante, hay



problemas financieros importantes y el momento que atraviesa el país, no es propicio para poder disponer en el ámbito oficial (provincial o nacional) de los recursos que estaban previstos invertir. Deben destacarse avances importantes en la reciente programación estratégica del plan de obras que se lleva a adelante, particularmente en los últimos tiempos donde se han logrado materializar inversiones significativas producto de disponer fondos propios derivados de la explotación aeroportuaria.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ballistreri, Carlos (1993) Transporte y Organización Territorial- Seminario sobre Transporte y Organización territorial, Presidencia de la Nación- Secretaría General, Gobierno de la Provincia de Tucumán. Universidad Nacional de Tucumán, S.M. de Tucumán, octubre.

Lipovich, Gustavo A. (2016) Origen, características y funcionamiento del Sistema Nacional de Aeropuertos de la Argentina. Revista Transporte y Territorio 15. pp.125-145. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/2854/2477>

Hernández, Daniel y otros (2002) Plan Maestro AIR. Gobierno de Santa Fe.

Plan Estratégico Rosario (1998). En Vuelo. Aeropuerto Internacional Rosario. Informe elaborado en el marco del Convenio Facultad de Cs. Económicas y Estadística- UNR y Municipalidad de Rosario. pp-54.

Facultad de Ciencias Económicas y Estadística–UNR /Fundación Banco Municipal de Rosario (2011) Aeropuerto Internacional Rosario “Islas Malvinas”. Análisis preliminar de la situación actual y perspectivas.

<http://www.fororegionalrosario.org.ar/resources/original/archivos//docair.pdf>

Gago García, Cándida y Córdoba Ordoñez, Juan A. (2013) “Sistemas urbanos en América Latina: Roles y advenimientos de nuevos centros desde la perspectiva del transporte aéreo”. Revista Anales de Geografía. V.33 N°2, Universidad Complutense de Madrid. <http://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/43000/40803>

Farromeque Quiroz, R. (2018). Análisis de inversiones aeroportuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040. Sector aeroportuario (report). Caracas: CAF. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1160>

Bel, Germà y Fageda, Xavier (2006) Opciones de gestión aeroportuaria e implicaciones sobre el territorio. Institut d' Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. Ed Universitat Autònoma de Barcelona. <http://www.ub.edu/graap/AEROPUERTOS.pdf>



Fioravanti, Reinaldo y otros (2016) Transporte Aéreo. Regulación y economía. Banco Interamericano de Desarrollo. Washington, pp.34.
<http://marcotradenews.com/noticias/transporte-aereo-temas-actuales-para-america-latina-y-el-caribe-regulacion-y-economia-46473>

FUENTES

ORSNA. Serie de Estadísticas período 2001-2017. Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos. <https://www.argentina.gob.ar/orsna/informes/estadisticas>

Aeropuerto Internacional Rosario. Islas Malvinas. Institucional. Página oficial.
<http://www.aeropuertorosario.com/institucional/id/1/title/Aeropuerto>

Asociación empresaria de Rosario (s.f.c) "AIR Rosario- Conectar al mundo". Artículo en Revista Sociedad. Asociación Empresaria de Rosario. Ed. mensual digital. Fecha de consulta:10/12/2018 <http://sociedad.com.ar/air-rosario-conectar-al-mundo/>

Rosario, diciembre 2018.