

5



La magnitud del hub aéreo Córdoba

Documento de Trabajo N° 1

Documento de Trabajo No.1

La magnitud del hub aéreo Córdoba¹

I.- Síntesis

1.- El **hub aéreo Córdoba**, que funcionó entre 2016 y 2019, **ha ido perdiéndose** como consecuencia de distintas fases de cierre de aeropuertos y/o de vuelos internacionales dispuestas desde la irrupción de la pandemia de Covid-19, y el consecuente retiro de compañías aéreas. El riesgo es que se requieran muchos años para recuperarlo, como ocurrió con el flujo de pasajeros del Aeropuerto Córdoba luego de la crisis de 2001 y 2002, que demoró 11 años en recuperar las cifras de enero de 2001.

2.- La **generación de consensos sobre la conveniencia de recuperar el hub aéreo Córdoba** a través de políticas apropiadas **requerirá un análisis riguroso de sus impactos económicos y sociales** sobre las provincias beneficiadas por su existencia.

3.- El presente documento se propone iniciar una serie de documentos dedicados a estimar los **impactos económicos y sociales atribuibles a un hub aéreo ubicado en el Aeropuerto Internacional Córdoba**, comenzando con la cuantificación de los **flujos de pasajeros atribuibles a ese hub**, primer insumo para dicha estimación.

4.- Al segmentar la totalidad de los vuelos de cabotaje en Argentina en cuatro hubs: Aeroparque, Ezeiza, El Palomar y Córdoba, queda claro que **el hub de Córdoba tuvo el mayor desarrollo entre 2016 y 2019**: su cantidad de pasajeros se incrementó 90% en sólo 3 años, con un **incremento del 242% en la cantidad de pasajeros en vuelos de dicho hub al interior del país**. El incremento en el resto de los hubs fue sustancialmente menor: 27% en el caso de Aeroparque y 47% en el caso de Ezeiza, con porcentaje indefinido en el caso de El Palomar, por no haber operado en 2016.

5.- De esta manera, si se compara el crecimiento en pasajeros del hub Córdoba con el crecimiento en pasajeros del resto de los vuelos, los porcentajes entre 2016 y 2019 son 89.5% y 41.4%, respectivamente. Esto permite **estimar, de manera conservadora, el impacto directo del hub en alrededor de 689 mil pasajeros anuales adicionales**.

6.- Dado que es probable que la existencia del hub incentive vuelos entre aeropuertos vinculados al hub y destinos fuera del hub, el análisis de evolución de pasajeros en los aeropuertos vinculados al hub Córdoba (excepto Aeroparque, Ezeiza y El Palomar) entre 2016 y 2019 arroja un crecimiento del 75.5% para dichos aeropuertos y 25.4% para el resto de los aeropuertos. Esto **permite estimar el impacto directo e indirecto del hub en alrededor de 2.4 millones de pasajeros anuales adicionales**.

7.- Estos valores permitirán profundizar, en el próximo documento de trabajo, en los impactos económicos y sociales del hub aéreo Córdoba en su amplia zona de influencia.

¹ Instituto de Economía Política, Universidad Siglo 21, agosto de 2021.

II.- Consideraciones sobre impactos económicos del hub aéreo Córdoba

El **Aeropuerto Internacional Ingeniero Aeronáutico Ambrosio Taravella**, **Aeropuerto Internacional Córdoba**, o también **Aeropuerto Pajas Blancas**, ha cumplido un rol, a finales de los '90 y, más recientemente, entre 2017 y 2019, de **hub aéreo regional**, lo que genera, además de impactos locales, impactos sobre una gran área de influencia, ya que **facilita la conectividad de distintas regiones del país**.

En todo el mundo se reconoce el **importante rol del transporte en el desarrollo económico de países, regiones y ciudades**. La Comisión Europea plantea que *“el transporte es fundamental para nuestra economía y nuestra sociedad. La movilidad es vital para el mercado interno y para la calidad de vida de los ciudadanos que disfrutan de la libertad de viajar. El transporte permite el crecimiento económico y la creación de empleo”*².

En el caso concreto del transporte aéreo, la Comisión Europea plantea que *“los aeropuertos son ahora ampliamente reconocidos por tener un impacto económico y social considerable en las regiones circundantes. Estos impactos van mucho más allá del efecto directo de la operación de un aeropuerto en sus vecindarios, por los beneficios más amplios que la accesibilidad del servicio aéreo brinda a los intereses comerciales regionales y a los consumidores”*.

A pesar de los múltiples beneficios asociados a una mayor conectividad aérea, especialmente en un país extenso, **no parece existir en Argentina un consenso acerca de las políticas de transporte y turismo que posibiliten**, junto con decisiones empresarias de las compañías aerocomerciales, **la existencia y sostenibilidad de un dinámico y eficiente hub aéreo en el centro del país** que, aprovechando la especial ubicación e infraestructura del Aeropuerto Córdoba, impulse el desarrollo económico y social del interior del país.

Una manera de **contribuir a generar los consensos necesarios acerca de la importancia de un hub aéreo en la ciudad de Córdoba** es llevando adelante un **estudio en profundidad**, objetivo, despojado de sesgos ideológicos y preferencias políticas, sobre **los impactos económicos y sociales de un hub de estas características**, teniendo en cuenta efectos directos (mayor empleo y actividad en cada uno de los aeropuertos vinculados al hub), efectos indirectos (mayor empleo y actividad en la cadena de aprovisionamiento de cada aeropuerto involucrado), efectos inducidos (demanda generada por los ingresos de los trabajadores directos e indirectos) y efectos catalíticos (derrames a otros sectores, como la hotelería, la gastronomía, el transporte local, sectores industriales beneficiados por reducción de costos de transporte de cargas, entre muchos otros).

² Ver European Commission (2011): White Paper on Transport, Directorate General for Mobility and Transport.

Para ello existe metodología validada internacionalmente³, que podría aplicarse al caso del hub aéreo Córdoba (HAC en el resto del documento), **incluyendo los impactos fiscales en la forma de recaudación de tributos nacionales, provinciales y municipales**. Considerar todos los efectos posibles, y estimarlos de una manera rigurosa y convincente, facilitaría el esfuerzo por **lograr los consensos necesarios para instrumentar un conjunto de políticas conducentes a una mayor conectividad del territorio nacional**.

Dado que los impactos mencionados están vinculados con los flujos incrementales de pasajeros que pueden lograrse a través de un hub aéreo, el punto de partida es la **cuantificación de los flujos de pasajeros asignables a dicho hub**, para lo cual existe, como antecedente inmediato, lo ocurrido entre 2017 y 2019.

El objetivo del presente documento de trabajo es realizar dicha cuantificación, como insumo para el siguiente documento, que se focalizará en la estimación de los impactos económicos y sociales de esos flujos incrementales, que a su vez alimentará un tercer documento, a focalizarse en las recomendaciones de políticas públicas.

III.- Flujos de pasajeros del Aeropuerto Internacional Córdoba

El **Aeropuerto Internacional Córdoba** es, por sus flujos totales de pasajeros, tanto de cabotaje como internacionales, el **tercer mayor aeropuerto de Argentina** (3.5 millones de pasajeros en 2019, antes del inicio de la pandemia), por detrás de Aeroparque (12.7 millones de pasajeros en 2019) y del Aeropuerto Internacional de Ezeiza (12.3 millones de pasajeros en 2019) (ver tabla 1).

Un primer análisis necesario para estimar impactos del HAC es el de la evolución de los **flujos de pasajeros del Aeropuerto Internacional Córdoba**. El gráfico 1 presenta dichos flujos, considerando la cantidad total de pasajeros **durante los últimos 20 años**. Muestra la caída de pasajeros producida durante la crisis macroeconómica de 2001 y 2002 y los 11 años que transcurrieron luego hasta recuperar el nivel de enero de 2001 (ocurrió en enero de 2012 cuando, con 147,889 pasajeros totales, se superaron los 133,898 pasajeros totales registrados en enero de 2001). Muestra también el **crecimiento acelerado entre enero de 2016 y enero de 2019**, cuando la cantidad total se incrementó en 130,275 pasajeros mensuales (un incremento del 69% en 3 años), la estrepitosa caída producida como consecuencia del cierre de aeropuertos al inicio de la pandemia de Covid-19 y la tímida recuperación posterior, durante los primeros siete meses de 2021.

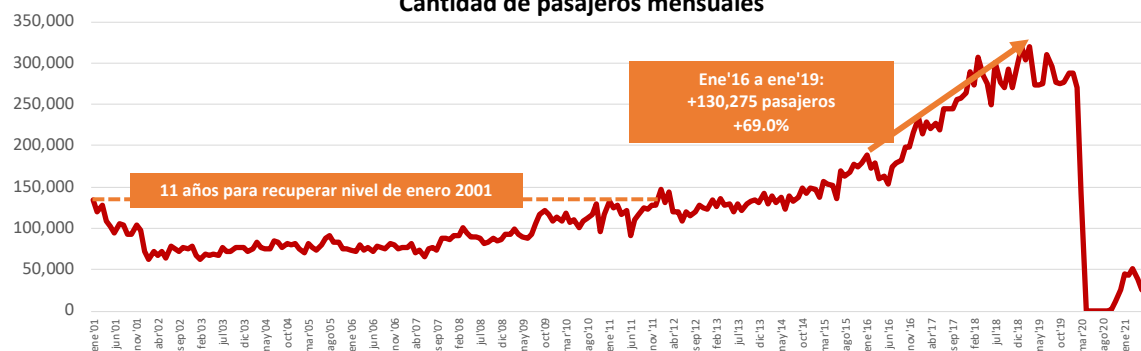
³ Ver Airports Council International (2004): "The social and economic impact of airports in Europe", estudio encargado por la ACI a York Consulting.

Tabla 1
Rankings de primeros 20 aeropuertos en Argentina (2018 a 2020)

2018		2019		2020	
Aeropuerto	Pasajeros	Aeropuerto	Pasajeros	Aeropuerto	Pasajeros
Aeroparque	13,370,385	Ezeiza	12,708,446	Ezeiza	3,264,726
Ezeiza	11,225,874	Aeroparque	12,312,987	Aeroparque	2,327,808
Córdoba	3,388,159	Córdoba	3,489,691	Córdoba	739,777
Mendoza	2,033,743	Mendoza	2,324,432	Mendoza	477,151
Bariloche	1,560,123	Bariloche	1,848,933	Bariloche	472,136
Salta	1,111,378	El Palomar	1,689,131	El Palomar	399,301
Iguazú	1,108,078	Iguazú	1,566,035	Iguazú	354,536
Neuquén	1,019,109	Salta	1,434,333	Salta	336,707
Tucumán	941,718	Neuquén	1,205,257	Ushuaia	311,176
Rosario	865,617	Tucumán	971,178	Neuquén	249,887
Ushuaia	795,130	Ushuaia	927,706	El Calafate	231,935
Comod. Rivadavia	674,199	Rosario	760,448	Tucumán	201,616
El Palomar	660,110	El Calafate	675,431	Rosario	146,872
El Calafate	598,004	Comod. Rivadavia	644,436	Comod. Rivadavia	133,409
Mar del Plata	454,162	Jujuy	384,948	Mar del Plata	111,990
Bahía Blanca	405,007	Mar del Plata	377,536	Trelew	87,878
Jujuy	396,736	Trelew	357,632	Jujuy	83,726
Trelew	332,680	Bahía Blanca	328,655	Río Gallegos	65,862
Resistencia	297,918	Posadas	319,748	Posadas	64,457
Posadas	294,529	Resistencia	285,010	Bahía Blanca	56,898

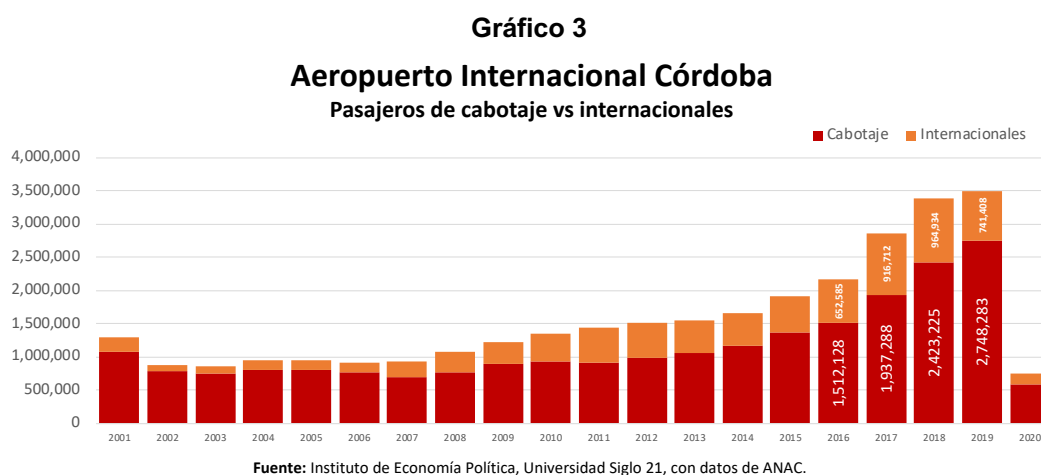
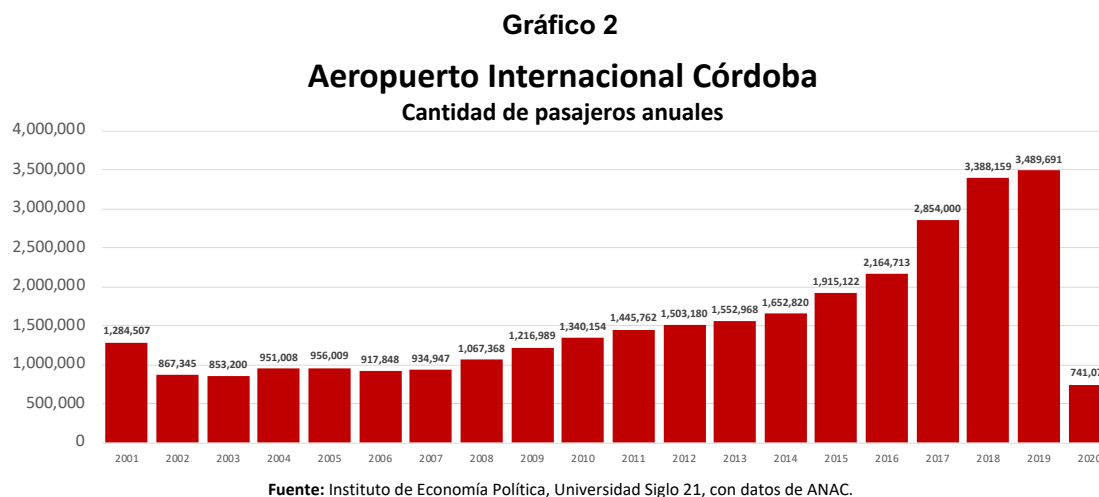
Fuente: Instituto de Economía Política, Universidad Siglo 21, con datos de ANAC.

Gráfico 1
Aeropuerto Internacional Córdoba
Cantidad de pasajeros mensuales



Fuente: Instituto de Economía Política, Universidad Siglo 21, con datos de ANAC.

El gráfico 2 consolida las estadísticas de pasajeros en cifras anuales, y facilita la cuantificación del impacto del Aeropuerto Internacional Córdoba como hub aéreo: un **incremento de 1.3 millones de pasajeros anuales entre 2016 y 2019**, al pasar de 2,164,713 pasajeros en 2016 a 3,489,691 pasajeros en 2019, un **incremento del 61.2% en la cantidad total anual de pasajeros**⁴.



El gráfico 3 permite analizar la evolución de los dos componentes de los flujos de pasajeros: **pasajeros de vuelos de cabotaje y pasajeros de vuelos internacionales**. Los primeros **explican el 93% del incremento del flujo total de pasajeros**, con 1,236,155 pasajeros anuales adicionales entre 2016 y 2019, un **crecimiento del 81.7%**;

⁴ Por supuesto, correlación (en este caso, importante aumento en la cantidad de pasajeros durante el periodo coincidente con el funcionamiento del HAC) no implica causalidad (que todo ese incremento se deba al HAC). En la siguiente sección se presentará una primera estimación de los flujos de pasajeros que podrían asignarse al impacto del HAC.

el restante 7% de incremento en el flujo total de pasajeros se explica por los 88,823 pasajeros internacionales anuales adicionales en el mismo periodo, un crecimiento del 13.6%.

IV.- Flujos de pasajeros vinculados al HAC

Un segundo análisis necesario para estimar impactos del HAC es el de la evolución de los **flujos de pasajeros y vuelos entre el Aeropuerto Internacional Córdoba y cada una de sus conexiones en el interior del país**. La tabla 2 muestra esa evolución (para detalle de los trayectos involucrados, ver tabla 3).

Entre 2016 y 2019, la **cantidad de pasajeros de los vuelos de cabotaje desde o hacia el Aeropuerto Córdoba se incrementó 89.5%**, muy por encima del incremento registrado en la cantidad de pasajeros correspondiente al resto de los vuelos (41.4%) y muy por encima del incremento registrado en el total vuelos del país (47.8%). Algo similar ocurrió con la cantidad de vuelos: 42.8% de incremento en los vuelos con origen o destino en Córdoba, 22.7% de incremento en el resto de los vuelos y 25.6% en el total de vuelos de cabotaje.

Tabla 2
Flujos de pasajeros vinculados al hub aéreo Córdoba

Segmento	Pasajeros (miles)			Vuelos		
	2016	2019	%	2016	2019	%
Vuelos con origen o destino Córdoba	1,434,806	2,718,540	89.5	16,837	24,039	42.8
Resto de vuelos	9,374,787	13,259,544	41.4	99,535	122,089	22.7
Total	10,809,593	15,978,084	47.8	116,372	146,128	25.6

Fuente: Instituto de Economía Política, Universidad Siglo 21, con datos de ANAC.

La tabla 3 muestra **cómo se compone el incremento total en la cantidad de pasajeros según los distintos tramos aéreos**, ordenados de mayor a menor según la cantidad de pasajeros de cada tramo en 2019.

Todos los tramos, con excepción de **Aeroparque - Córdoba** y **Córdoba – El Calafate**, incrementaron su cantidad de pasajeros entre 2016 y 2019 en porcentajes por encima del promedio del resto de los tramos (el +41.4% presentado en la tabla 2). Se destacan **Córdoba – El Palomar**, donde el porcentaje queda indefinido ya que el valor original era nulo (no existían en 2016 vuelos para ese tramo); **Córdoba Trelew**, con un incremento del 218,300.0%, debido al valor prácticamente nulo en 2016; **Córdoba – Posadas** (+102,008.7%) y **Comodoro Rivadavia – Córdoba** (+48,588.4%), con porcentajes extremadamente altos por el mismo motivo.

Tabla 3

Flujos de pasajeros vinculados al hub aéreo Córdoba

Tramo	2016	2019	%
Aeroparque - Córdoba	1,011,111	1,340,980	32.6
Córdoba - Ezeiza	133,081	225,478	69.4
Córdoba - El Palomar	0	157,381	N/D
Córdoba - Salta	48,150	143,705	198.5
Córdoba - Mendoza	81,199	137,945	69.9
Bariloche - Córdoba	36,750	128,785	250.4
Córdoba - Neuquén	6,410	124,497	1842.2
Córdoba - Iguazú	8,844	100,978	1041.8
Córdoba - Tucumán	23,170	73,385	216.7
Comod. Rivadavia - Córdoba	138	67,190	48588.4
Córdoba - Jujuy	31,714	53,234	67.9
Córdoba - Ushuaia	15,912	46,326	191.1
Córdoba - Resistencia	7,932	33,953	328.1
Córdoba - Mar del Plata	10,485	33,922	223.5
Córdoba - Posadas	23	23,485	102008.7
Córdoba - El Calafate	19,882	16,376	-17.6
Córdoba - Trelew	5	10,920	218300.0
Total	1,434,806	2,718,540	89.5

Fuente: Instituto de Economía Política, Universidad Siglo 21, con datos de ANAC.

Fuera de estos casos de tramos inexistentes o con muy bajo flujo de pasajeros en 2016, la mayoría de los tramos igual muestra importantes tasas de crecimiento, muy por encima del resto del sistema. Ocurre con **Córdoba – Neuquén (+1,842.2%)**, **Córdoba – Iguazú (+1,041.8%)**, **Córdoba – Resistencia (+328.1%)**, **Bariloche – Córdoba (+250.4%)**, **Córdoba – Mar del Plata (+223.5%)**, **Córdoba – Tucumán (+216.7%)**, **Córdoba – Salta (+198.5%)**, **Córdoba – Ushuaia (+191.1%)**.

Tomando como referencia el 41.4% de crecimiento del total de pasajeros en vuelos no vinculados al HAC (ver tabla 2), el 89.5% de incremento en los pasajeros vinculados a

dicho hub implica una cantidad adicional de **689,174 pasajeros anuales que podrían vincularse a la existencia del hub⁵**.

Se trata de una **estimación conservadora** del impacto del HAC sobre la cantidad de pasajeros, ya que es probable que el mayor flujo de pasajeros entre los distintos aeropuertos vinculados al hub **incentive pasajeros adicionales entre esos aeropuertos y otros no vinculados directamente al aeropuerto Córdoba**.

Para analizar ese potencial impacto indirecto, la tabla 4 muestra la evolución de pasajeros y movimientos totales en los aeropuertos vinculados al hub aéreo Córdoba (para más detalles, ver sección metodológica), independientemente de si fueron vuelos que pasaron por Córdoba o no⁶. La cantidad de pasajeros se incrementó 75.5% entre 2016 y 2019 (la cantidad de movimientos se incrementó 46.5% en igual periodo), muy por encima del resto de los aeropuertos del país, donde la cantidad de pasajeros se incrementó 25.4% (la cantidad de movimientos se incrementó 9.2%), implicando un incremento de pasajeros del 47.5% al considerar todos los aeropuertos del país (25.0% en el caso de la cantidad de movimientos).

Tabla 4

Flujos de pasajeros en aeropuertos vinculados al hub aéreo Córdoba

Segmento	Pasajeros (miles)			Movimientos		
	2016	2019	%	2016	2019	%
Aeropuertos hub Córdoba (sin Aeroparque y Ezeiza)	9,580,778	16,817,190	75.5	101,058	148,009	46.5
Resto	12,171,724	15,258,013	25.4	136,908	149,509	9.2
Total	21,752,502	32,075,203	47.5	237,966	297,518	25.0

Fuente: Instituto de Economía Política, Universidad Siglo 21, con datos de ANAC.

Efectivamente, mientras que la cantidad de pasajeros en vuelos con Córdoba como origen o destino se incrementó, entre 2016 y 2019, a una tasa 2.2 veces superior a la registrada en el resto de los vuelos (89.5% vs 41.4%, ver tabla 2), la cantidad de pasajeros en aeropuertos vinculados al hub Córdoba se incrementó, en igual periodo, a una tasa 3.0 veces superior a la registrada en el resto de los aeropuertos (75.5% vs 25.4%, ver tabla 4). En términos de las estadísticas totales de pasajeros, tomando como

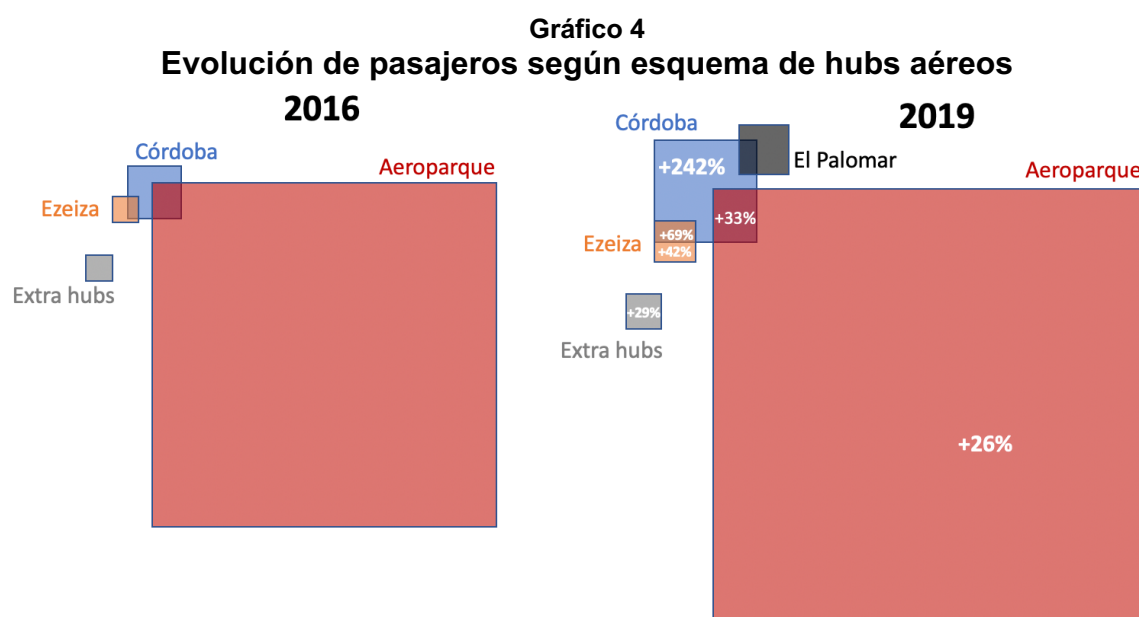
⁵ El cálculo se realizó de la siguiente manera. Con un total de 1,434,806 pasajeros en 2016, un crecimiento del 41.4%, como el registrado en los vuelos no vinculados al HAC, habría dado lugar a 2,029,366 pasajeros en 2019. Dado que la cantidad total de pasajeros fue, en cambio, 2,718,540, el incremento asignable a la existencia del HAC es entonces de 689,174 pasajeros anuales.

⁶ Nótese que las cantidades totales de pasajeros en 2016 y 2019 son mayores, en la tabla 4, que en la tabla 2. Esto se debe a que, al sumar pasajeros de vuelos entre dos aeropuertos, la suma de pasajeros coincide con el criterio de un pasajero por cada tarjeta de embarque (tabla 2), mientras que, al sumar pasajeros en cada aeropuerto, el mismo pasajero termina sumado en el aeropuerto de salida y en el aeropuerto de destino (tabla 4).

valor de referencia el 25.4% de incremento en la cantidad de pasajeros en aeropuertos no vinculados al HAC, el 75.5% de incremento en la cantidad de pasajeros en aeropuertos vinculados a dicho hub implica **2.4 millones de pasajeros anuales adicionales asignables al HAC⁷**.

V.- El mercado aerocomercial concentrado en cuatro hubs

Una forma de analizar la evolución del mercado aerocomercial de cabotaje de Argentina es segmentándolo en **4 hubs, que concentran el 97% del total de pasajeros: el hub Aeroparque, el hub Ezeiza, el hub El Palomar y el Hub Córdoba**. El gráfico 4 muestra la evolución de esta segmentación entre 2016 y 2019.



Fuente: Instituto de Economía Política, Universidad Siglo 21, con datos de ANAC.

En el gráfico 4, cada figura es proporcional a la cantidad de pasajeros del hub correspondiente en cada año, y las intersecciones entre hubs representan los pasajeros que corresponden a vuelos entre dichos hubs (Córdoba – Aeroparque, Córdoba – Ezeiza,

⁷ El cálculo se realizó de la siguiente manera. Con un total de 9,580,778 pasajeros en 2016, un crecimiento del 25.4%, como el registrado en los aeropuertos no vinculados al HAC, habría dado lugar a 12,010,101 pasajeros en 2019. Dado que la cantidad total de pasajeros fue, en cambio, 16,817,190, el incremento asignable a la existencia del HAC es entonces de 4,807,089 pasajeros anuales. Teniendo en cuenta que las estadísticas de pasajeros por aeropuerto duplican, en el caso de los vuelos de cabotaje, la cantidad de pasajeros medidos según el criterio de un pasajero por tarjeta de embarque (porque el mismo pasajero es registrado tanto en el aeropuerto de salida como en el aeropuerto de llegada), la cantidad de pasajeros asignables entonces al efecto del HAC es de la mitad, es decir, 2,403,544 pasajeros.

Córdoba – El Palomar). El gráfico presenta también la porción de mercado que queda fuera de dichos hubs y, para cada segmento, muestra el incremento porcentual en la cantidad de pasajeros entre 2016 y 2019 (excepto para El Palomar, cuyos porcentajes quedan indefinidos al tener valores nulos en 2016).

El principal hub aéreo de Argentina, para el tráfico de cabotaje, es **Aeroparque**, con 9.1 millones de pasajeros en 2016 y 11.5 millones de pasajeros en 2019 (27% de crecimiento en el periodo). Como muestra el gráfico 4, **el crecimiento en pasajeros desde o hacia el Aeropuerto Córdoba fue del 33%, mientras que, en relación con resto de los aeropuertos del país, el incremento fue de sólo el 26%.**

En el caso de **Ezeiza**, tercer hub aéreo en 2016 (detrás de Aeroparque y Córdoba, con 0.7 millones de pasajeros) y cuarto en 2019 (detrás de Aeroparque, Córdoba y El Palomar, con 1.1 millones de pasajeros), el crecimiento fue del 47% en el periodo. Como muestra el gráfico 4, **el crecimiento en pasajeros desde o hacia el Aeropuerto Córdoba fue del 69%, mientras que, en relación con el resto de los aeropuertos del país, el incremento fue del 42%.**

El caso de **El Palomar** es especial, ya que no figura en la segmentación de 2016, por no haber estado operativo, mientras que en 2019 alcanzó 1.3 millones de pasajeros, desplazando a Ezeiza del tercero al cuarto puesto entre los hubs aéreos del país.

El caso de **Aeropuerto Córdoba** es especial por otros motivos: (a) es el hub aéreo que más creció entre los cuatro (90%), (b) integra las intersecciones con Aeroparque y Ezeiza con mayor crecimiento, (c) contiene un segmento, el de vuelos hacia destinos fuera del Área Metropolitana de Buenos Aires, con el mayor crecimiento entre todos los segmentos analizados: 242% entre 2016 y 2019. Esto significa que la **cantidad de pasajeros del HAC en vuelos con aeropuertos fuera del área metropolitana** (es decir, distintos de Aeroparque, Ezeiza y El Palomar), **se multiplicó por 3.42 veces entre 2016 y 2019.**

De tal manera que el **mayor impacto** de las políticas de transporte y turismo, junto con decisiones de las compañías aerocomerciales, que dieron lugar al HAC entre 2017 y 2019, estuvo en la **interconexión del interior del país**, en particular de las ciudades de Córdoba, Salta, Mendoza, Neuquén, Iguazú, Tucumán, Comodoro Rivadavia, Jujuy, Ushuaia, Resistencia, Mar del Plata, Posadas, El Calafate y Trelew.

El próximo documento de trabajo del Instituto de Economía Política utilizará las estadísticas analizadas en esta ocasión para proponer una **estimación de impactos económicos y sociales.**

VI.- Notas metodológicas

- 1.- Todas las estadísticas sobre flujos de pasajeros, movimientos y vuelos utilizadas en el presente documento de trabajo provienen de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), que se basa en el Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).
- 2.- Se consideran pasajeros (adultos, menores y exentos) embarcados y desembarcados en cada etapa de vuelo, considerando un pasajero por cada tarjeta de embarque, sin considerar pasajeros en tránsito.
- 3.- Se considera movimiento a una operación de aterrizaje o de despegue.
- 4.- Se considera vuelo a un trayecto origen-destino completo en un único sentido. Por lo tanto, un vuelo de cabotaje implica 2 movimientos (despegue y aterrizaje), mientras que un vuelo internacional implica 1 movimiento (despegue o aterrizaje).
- 5.- Para consolidar pasajeros, movimientos y vuelos de cabotaje de aeropuertos vinculados al hub aéreo Córdoba se consideraron los aeropuertos de Bariloche, Comodoro Rivadavia, Córdoba, El Calafate, El Palomar Iguazú, Jujuy, Mar del Plata, Mendoza, Neuquén, Posadas, Resistencia, Salta, Trelew, Tucumán y Ushuaia.

Informe elaborado por
el **Instituto de Economía Política** de la **Universidad Siglo 21**