



CONSEJO FEDERAL  
DE INVERSIONES

# **Demanda Potencial de Vuelos Aéreos para Santa Rosa y Gral. Pico**

## **Provincia de La Pampa**

Informe final

Equipos de Gestión Económica y Social Asociación Civil.

4 de junio del 2025

---



---

## Índice de contenidos

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Introducción.....</b>  | <b>6</b>  |
| <b>2. Situación del sector de vuelos comerciales.....</b>                                  | <b>8</b>  |
| 2.1. Evolución reciente de la industria aerocomercial en el mundo.....                     | 8         |
| 2.2. Evolución reciente en Argentina.....  | 10        |
| 2.3. El transporte terrestre en Santa Rosa y General Pico.....                             | 13        |
| <b>3. Desregulación reciente en la industria aeronáutica en Argentina.....</b>             | <b>17</b> |
| 3.1. Los Decretos 70 y 599 del 2024.....   | 17        |
| 3.2. Acuerdos bilaterales.....   | 21        |
| 3.3. Cambios en el sistema simplificado de exportaciones - Exporta Simple.....             | 21        |
| <b>4. La Carga Aérea.....</b>  | <b>24</b> |
| 4.1. La importancia de la logística en el comercio internacional.....                      | 24        |
| 4.2. La carga aérea en el mundo.....   | 25        |
| 4.3. La actualidad de la industria de carga aérea.....                                     | 27        |
| 4.4. Principales proveedores de carga aérea.....   | 28        |
| 4.5. Exportaciones de la provincia de La Pampa.....  | 29        |
| 4.6. Promoción de las exportaciones en la provincia de La Pampa.....                       | 30        |
| <b>5. Características estructurales y demográficas de Santa Rosa y General Pico.....</b>   | <b>31</b> |
| 5.1. Análisis económico.....   | 31        |
| 5.2. Vías de acceso terrestre a Gral. Pico.....  | 32        |
| 5.3. El rol de la industria aerocomercial.....   | 34        |
| 5.4. Demanda de Hospedajes.....  | 35        |
| 5.5. Demanda de Transporte.....  | 35        |
| <b>6. Estrategia metodológica para la estimación de la demanda.....</b>                    | <b>37</b> |
| 6.1. Fuentes de datos.....   | 38        |
| 6.2. Estrategia econométrica.....  | 42        |
| 6.3. Resultados de la estimación.....  | 47        |
| <b>7. Proyección de la demanda de vuelos comerciales en General Pico y Santa Rosa...53</b> | <b>53</b> |
| 7.1. Metodología.....  | 53        |
| 7.1.1. Estimación de la demanda potencial actual.....                                      | 54        |
| 7.1.2. Definición de escenarios de crecimiento económico.....                              | 59        |
| 7.1.3. Modelización de la evolución de la demanda.....                                     | 62        |
| 7.2. Resultados: proyección de la demanda de vuelos en La Pampa.....                       | 64        |
| 7.2.1. Tendencias Generales.....   | 65        |
| 7.2.2. Análisis del Escenario Probable.....  | 66        |
| 7.2.3. Comparativa entre Escenarios.....   | 67        |



---

|  |            |
|--|------------|
| 7.2.4. Implicaciones para la Infraestructura Aeroportuaria.....  | 67         |
| 7.2.5. Rentabilidad y Beneficios Económicos.....   | 68         |
| <b>8. Análisis complementario para la estimación de la demanda potencial de vuelos en General Pico.....</b>  | <b>69</b>  |
| 8.1 Selección inicial de localidades comparables.....  | 70         |
| 8.2 Limitaciones en el análisis comparativo.....   | 70         |
| 8.3. Aeropuertos Seleccionados para el Análisis Comparativo.....   | 71         |
| 8.4. Aeropuerto Daniel Jurkic - Reconquista, Santa Fe.....   | 72         |
| 8.5. Aeropuerto de Sauce Viejo - Santa Fe.....   | 75         |
| 8.6. Aeropuerto Regional Presidente Néstor Kirchner - Villa María, Córdoba.....  | 80         |
| 8.7. Conclusiones del Análisis Comparativo.....  | 83         |
| <b>9. Relevamiento cualitativo.....</b>  | <b>85</b>  |
| 9.1. Metodología cualitativa y selección de informantes.....   | 85         |
| 9.2. Relación con el informe anterior: complementariedad y nuevos aportes.....   | 86         |
| <b>10. Panorama general de la demanda potencial identificada.....</b>  | <b>87</b>  |
| 10.1. Tipologías de demanda detectadas: pasajeros, carga y servicios aeronáuticos complementarios. Brechas de conectividad actuales y limitaciones percibidas..... | 87         |
| 10.2. Transporte aéreo de carga: oportunidades y desafíos.....   | 89         |
| 10.2.1. Limitaciones actuales del sistema de transporte terrestre.....   | 89         |
| 10.2.2. Rol de la infraestructura aduanera en la Zona Franca.....  | 90         |
| 10.3. Transporte aéreo de pasajeros: perfiles de usuarios frecuentes.....  | 91         |
| 10.3.1. Empresarios regionales y uso intensivo del transporte a CABA.....  | 91         |
| 10.3.2. Funcionarios públicos y logística del Estado.....  | 91         |
| 10.3.3. Viajes frecuentes de corta duración: la demanda del "ida y vuelta".....  | 92         |
| 10.4 Análisis comparativo de costos y competitividad modal.....  | 92         |
| 10.4.1. Tarifas actuales del transporte terrestre (colectivos de larga distancia, transporte privado).....   | 93         |
| 10.4.2. Precios estimados para vuelos privados y vuelos regulares desde General Pico y Santa Rosa.....   | 95         |
| 10.4.3. Disposición a pagar y percepción de valor por parte de usuarios clave (empresarios, funcionarios, pasajeros frecuentes).....                               | 97         |
| 10.4.4. Ventajas y desventajas económicas y logísticas del transporte aéreo frente al terrestre.....   | 100        |
| 10.4.5. Implicancias para la demanda potencial y sostenibilidad económica de las rutas aéreas.....   | 102        |
| 10.4.6. Modelos de negocio sostenibles identificados:.....   | 103        |
| 10.4.7. Composición de la demanda actual y estimaciones indicativas de disposición a pagar.....  | 106        |
| <b>11. Requerimientos operativos para vuelos regulares.....</b>  | <b>107</b> |

---



---

|   |            |
|---|------------|
| 11.1. Infraestructura del Aeropuerto de General Pico.....   | 107        |
| 11.2. Estructura y actividades aeronáuticas.....  | 108        |
| 11.3. Operaciones de vuelos privados.....   | 109        |
| 11.4. Localización y contexto provincial.....   | 111        |
| 11.5. Oportunidades que ofrecería un aeropuerto local con instalaciones para transporte de cargas en General Pico.....                                      | 118        |
| 11.6. Horarios y frecuencias ideales según actores locales.....   | 119        |
| 11.7. Potencial de triangulación SR-GP-CABA.....  | 120        |
| 11.8. Destinos prioritarios además de Buenos Aires: Córdoba, Neuquén, Bariloche....   | 120        |
| 11.9. Necesidades de infraestructura: terminal, logística, servicios auxiliares.....  | 121        |
| 12.1. General Pico como nodo logístico nacional: centralidad geográfica y Zona Franca. Carga de combustible y servicios para aviación nacional.....         | 123        |
| 12.2. Condicionantes macroeconómicos: tipo de cambio, normativa comercial y aeronáutica; reglas de juego para la inversión privada en servicios aéreos..... | 127        |
| <b>13. Recomendaciones de política.....</b>   | <b>128</b> |
| 13.1. Coordinación entre políticas nacionales y provinciales.....   | 128        |
| 13.2. Diseño participativo de rutas y frecuencias con actores clave.....  | 129        |
| 13.3. Promoción de acuerdos con aerolíneas que operen carga especial.....   | 129        |
| 13.4. Desarrollo de un plan maestro de infraestructura logística aérea para La Pampa.....   | 130        |
| 13.5. Articulación institucional: aerolíneas, organismos públicos, empresas, sociedad civil.....  | 131        |
| <b>14. Conclusiones.....</b>  | <b>132</b> |
| <b>Entrevista a empresas.....</b>   | <b>135</b> |
| <b>Entrevistas a otros/as actores/as (gubernamentales, del sector aeronáutico).....</b>   | <b>0</b>   |
| <b>Entrevista a autoridades del aeropuerto.....</b>   | <b>0</b>   |

## Índice de tablas

|  |    |
|--|----|
| Tabla 1. Datos de transporte terrestre desde/hacia General Pico.....                   | 15 |
| Tabla 2 . Exportaciones por grandes rubros. La Pampa. Periodo 2020-2022.....           | 30 |
| Tabla 3. Variables utilizadas y sus fuentes.....                                       | 41 |
| Tabla 4. Resultados de la Estimación - Modelo de Efectos Fijos.....                    | 47 |
| Tabla. 5. Tasas de crecimiento del VAB por escenario (%).....                          | 60 |
| Tabla. 6. Reducción de elasticidades en el horizonte temporal.....                     | 62 |
| Tabla 7. Proyección de la demanda para General Pico y Santa Rosa, según escenario..... | 65 |

---



---

|   |     |
|---|-----|
| Tabla 8. Localidades seleccionadas para la comparación de demanda de vuelos con General Pico..... | 70  |
| Tabla 9. Aeropuertos comparables con General Pico.....  | 71  |
| Tabla 10. Costo del transporte terrestre para General Pico por destino.....                       | 93  |
| Tabla 11. Pistas del aeropuerto de General Pico.....  | 107 |
| Tabla 12. Aeropuertos cercanos a General Pico.....  | 109 |

## Índice de gráficos e ilustraciones

|   |     |
|---|-----|
| Gráfico 1. Cantidad de pasajeros aéreos en Argentina, en millones (2017-2024)...  | 11  |
| Gráfico 2 . Cantidad de pasajeros aéreos en el aeropuerto de Santa Rosa (2017-2024).....  | 12  |
| Gráfico 3 . Cantidad de pasajeros terrestres hacia/desde General Pico (2019-2024).....  | 14  |
| Gráfico 4 . Cantidad de pasajeros terrestres hacia/desde General Pico (2019-2024).....  | 16  |
| Ilustración 1 . Impacto del régimen Exporta Simple en la exportación de calzados  | 22  |
| Ilustración 2 . Esquema del movimiento de carga aérea.....  | 26  |
| Ilustración 3. Rutas nacionales y provinciales que conectan con Santa Rosa y General Pico.....  | 33  |
| Ilustración 4. Rutas posibles desde/hasta General Pico.....   | 36  |
| Gráfico 5. Cantidad de pasajeros/as aéreos por provincia y año.....   | 46  |
| Gráfico 6. Tasa de crecimiento del VAB en la Pampa (2005-2022).....   | 60  |
| Gráfico 7. Demanda de vuelos comerciales en Reconquista (Santa Fe). Años 2017-2024 (sin 2020).....                                    | 73  |
| Gráfico 8. Demanda de vuelos comerciales en Sauce Viejo (Santa Fe). Años 2017-2024.....   | 76  |
| Ilustración 5. Programación de vuelos en Sauce Viejo.....   | 77  |
| Ilustración 6. Comparativa de precios aéreos y terrestres para la ruta Sauce Viejo-Buenos Aires.....                                  | 78  |
| Ilustración 7. Comparativa de precios aéreos (Humming Airways) y terrestres (Plataforma10) para la ruta Villa María-Buenos Aires..... | 81  |
| Ilustración 8. Oferta de vuelos que conectan CABA y Santa Rosa. Empresa Aerolíneas Argentinas.....                                    | 88  |
| Ilustración 9. Ruta terrestre entre General Pico y CABA.....  | 90  |
| Gráfico 9. Informe Mensual de Estadística. Abril 2025.....  | 110 |
| Ilustración 10. Ubicación Geográfica del Aeropuerto de General Pico.....  | 112 |

---



|   |     |
|---|-----|
| Ilustración 11. Vista satelital del aeropuerto de General Pico.....   | 113 |
| Ilustración 12. Plano actual del Aeropuerto de General Pico.....  | 114 |
| Ilustración 13. Ubicación geográfica del aeropuerto de Santa Rosa.....  | 115 |
| Ilustración 14. Vista satelital del aeropuerto de Santa Rosa.....   | 116 |
| Ilustración 15. Ubicación de la Zona Franca de General Pico y recorrido en<br>transporte terrestre hasta el Aeropuerto..... | 125 |



## 1. Introducción

Este informe presenta los resultados del estudio integral sobre la viabilidad de reactivación del aeropuerto de General Pico y las proyecciones de demanda de vuelos comerciales en La Pampa. La investigación surge en un contexto particularmente favorable, marcado por la reciente desregulación del sector aeronáutico argentino y la identificación de demanda insatisfecha de conectividad aérea en la región pampeana.

La pregunta central que guía este análisis es determinar si existe base económica suficiente para justificar la puesta en operación de vuelos comerciales regulares desde el aeropuerto de General Pico, actualmente inoperativo para este tipo de servicios. Para responder a este interrogante, el estudio examina no solo la viabilidad económica, sino también los parámetros operativos óptimos: cuántos vuelos semanales serían necesarios, a qué precios, con qué destinos prioritarios, y bajo qué condiciones institucionales y de infraestructura.

El enfoque metodológico combina análisis cuantitativo y cualitativo para construir una visión integral del potencial aeroportuario pampeano. En la primera fase, se desarrollaron modelos econométricos de panel con efectos fijos que permitieron estimar las elasticidades de la demanda aérea respecto al crecimiento económico provincial, proyectando escenarios de evolución hasta 2034. Esta metodología, ampliamente utilizada en estudios internacionales de demanda aeroportuaria, identificó una relación estadísticamente significativa entre el crecimiento del Valor Agregado Bruto provincial y la demanda de vuelos, con elasticidades particularmente altas para aeropuertos regionales como los de La Pampa.

La segunda fase incorporó un relevamiento cualitativo mediante entrevistas semiestructuradas con actores clave: empresarios exportadores, funcionarios públicos con viajes frecuentes, operadores logísticos y autoridades aeroportuarias. Este abordaje permitió validar las estimaciones econométricas desde la perspectiva de usuarios reales y potenciales, identificando no solo la disposición a pagar por servicios aéreos, sino también preferencias específicas sobre horarios, destinos y tipos de servicios requeridos.

---



Los hallazgos confirman la existencia de una demanda potencial significativa para el aeropuerto de General Pico. Las estimaciones sugieren que, de haber estado operativo en 2024, el aeropuerto habría registrado aproximadamente 13.119 pasajeros, cifra que se proyecta hacia un rango de 23.626 a 42.683 pasajeros en 2034, dependiendo del escenario de crecimiento económico provincial. Estas proyecciones, validadas por el análisis cualitativo, indican que existe masa crítica suficiente para sustentar operaciones comerciales regulares.

Más allá de la evidencia cuantitativa, el estudio revela la configuración de un ecosistema favorable para el desarrollo aeroportuario regional. La reciente desregulación del sector, materializada en los Decretos 70/2024, 599/2024 y 338/2025, ha eliminado barreras regulatorias significativas y facilitado la entrada de nuevos operadores privados. Simultáneamente, casos como la reactivación del aeropuerto de Villa María (Córdoba) en febrero de 2025 demuestran que existe interés empresarial real en desarrollar rutas regionales bajo el nuevo marco normativo.

El análisis cualitativo identificó tres segmentos de demanda con particular potencial: empresarios con viajes frecuentes de negocios a CABA, funcionarios públicos con agenda interjurisdiccional regular, y exportadores de carga especializada que requieren conexión directa con mercados internacionales. Cada uno de estos segmentos presenta características específicas en términos de disposición a pagar, preferencias operativas y volumen de demanda, configurando un mercado diversificado que reduciría los riesgos de dependencia de un solo tipo de usuario.

El estudio también examina las condiciones necesarias para materializar este potencial. La reactivación del aeropuerto de General Pico requiere inversiones específicas en infraestructura, particularmente en la terminal de pasajeros, equipamiento de seguridad y personal operativo. Sin embargo, la infraestructura básica existente -incluyendo una pista de 2.350 metros apta para aeronaves comerciales- reduce significativamente los requerimientos de inversión inicial comparado con aeropuertos que deben construirse desde cero.

---



La integración con la Zona Franca de General Pico emerge como una ventaja competitiva diferencial, particularmente para el desarrollo de servicios de carga aérea especializada. Esta sinergia podría posicionar al aeropuerto no solo como nodo de conectividad de pasajeros, sino como plataforma logística regional con capacidad de despacho aduanero local, reduciendo costos y tiempos para exportadores pampeanos y de provincias vecinas.

El presente informe estructura estos hallazgos para orientar la toma de decisiones sobre política pública aeroportuaria, inversión en infraestructura y estrategias de desarrollo territorial. Los resultados sugieren que La Pampa se encuentra ante una ventana de oportunidad histórica para transformar su conectividad aérea, aprovechando condiciones macroeconómicas y regulatorias favorables que pueden no repetirse en el corto plazo.

## **2. Situación del sector de vuelos comerciales**

### **2.1. Evolución reciente de la industria aerocomercial en el mundo**

El sector aeronáutico ha experimentado una continua renovación y un crecimiento sostenido en las últimas décadas. Sin embargo, la crisis provocada por la pandemia de COVID-19 marcó un punto de inflexión, generando la paralización total de las actividades y ocasionando pérdidas millonarias para las empresas del sector. A partir de la reactivación, el tráfico aéreo global ha mostrado una recuperación notable. En 2023, la demanda mundial de transporte aéreo creció un 36,9% interanual, alcanzando el 97,5% de su nivel previo a la pandemia. Dentro de este crecimiento, los vuelos domésticos, que representan la mayor parte de la demanda global, registraron un incremento del 30,4% interanual, superando en 3,9% los valores de 2019.

Actualmente, el mercado global del transporte aéreo está valorado en USD 214,4 mil millones y se proyecta que entre 2024 y 2030 crecerá a una tasa compuesta anual del 6,49%, alcanzando un tamaño total de USD 293,6 mil millones en 2030. Este crecimiento responde en gran medida a la expansión del turismo, que en la actualidad representa cerca del 10% del PIB mundial, ya que el 57% de los viajes internacionales se realizan a través del transporte aéreo.

---



El fuerte crecimiento del sector, tanto en los últimos años como en las proyecciones a futuro, se explica por dos factores clave: el aumento en los ingresos familiares y los cambios en los patrones de viaje.

Desde el punto de vista económico, existe un amplio consenso en la literatura especializada sobre el rol del nivel de ingresos en la demanda de vuelos comerciales. El crecimiento del PIB de un país está directamente relacionado con la capacidad de su población para viajar, estableciéndose una relación de retroalimentación entre ambas variables. En otras palabras, a medida que las economías crecen, la demanda de vuelos comerciales tiende a aumentar, lo que a su vez impulsa la expansión del sector.

En cuanto a los patrones de viaje, las aerolíneas han implementado cambios estratégicos en su oferta de servicios para adaptarse a la creciente demanda post-pandemia. Este proceso ha implicado la optimización de rutas, la diversificación de los modelos de negocio y la consolidación de nuevas estrategias comerciales. Un aspecto clave de esta transformación es el crecimiento de las aerolíneas low cost, que han ganado una participación significativa en el mercado y están impulsando la expansión del sector a nivel global.

Además, la industria aérea se encuentra inmersa en un proceso de modernización y expansión tecnológica, con inversiones destinadas a la actualización de flotas y mejoras en la eficiencia operativa. La fabricación de aeronaves ha incorporado tecnologías avanzadas de la Industria 4.0, enfocadas en la automatización y optimización de materiales, procesos y productos. Paralelamente, las aerolíneas han migrado hacia estrategias basadas en la digitalización y el uso de inteligencia artificial, lo que ha permitido mejorar la planificación operativa, optimizar rutas y reducir costos. Estos avances han resultado en un aumento significativo de la eficiencia en toda la cadena de valor del sector.

En definitiva, el transporte aéreo está atravesando una transformación estructural que combina factores económicos, tecnológicos y de estrategia de negocios. La interacción entre el crecimiento de la demanda, la modernización de las aerolíneas y la digitalización del

---



sector configura un escenario dinámico con perspectivas de expansión sostenida en los próximos años.

## 2.2. Evolución reciente en Argentina

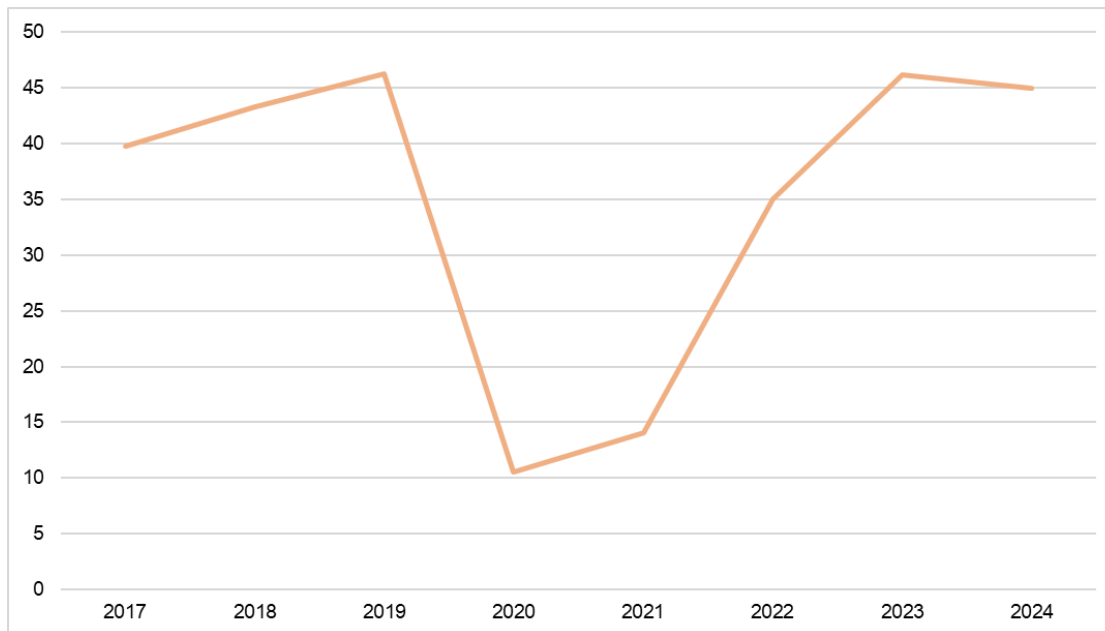
En Argentina, el tráfico aéreo en 2024 alcanzó un total de 44.993.190 pasajeros, considerando tanto los vuelos de llegada como de salida en aeropuertos del país. La evolución de la actividad en el sector ha estado marcada por fuertes fluctuaciones en los últimos años, con un impacto significativo de la pandemia de COVID-19. En 2020, la crisis sanitaria provocó una drástica caída del 77% en la cantidad de pasajeros/as en comparación con 2019, reflejando el cese casi total de las operaciones.

Sin embargo, la recuperación comenzó rápidamente. En el año 2021, la cantidad de pasajeros/as creció un 33% interanual, y en 2022 el incremento fue aún más pronunciado, alcanzando un 150% interanual. Como resultado, en 2023 el tráfico aéreo prácticamente se equipara a los niveles previos a la pandemia, con apenas un 0,2% menos que en 2019.

No obstante, en 2024 la crisis económica impactó en la demanda de vuelos, generando una contracción del 2,5% interanual, lo que llevó a que la cantidad de pasajeros fuera un 2,7% menor en comparación con los niveles pre-pandemia. Aun así, este desempeño se mantiene dentro de los máximos históricos del sector en el país.

Es importante señalar que 2019 había sido un año de expansión significativa, con un crecimiento del 7% interanual, precedido por un incremento aún mayor en 2018, que alcanzó el 9% interanual. En este contexto, a pesar de la caída reciente, los niveles de transporte aéreo de pasajeros en Argentina en 2023-2024 continúan cerca de sus picos históricos, consolidando la recuperación del sector tras la crisis pandémica.

Gráfico 1. Cantidad de pasajeros aéreos en Argentina, en millones (2017-2024).



**Fuente:** Elaboración propia en base a ANAC

La evolución del tráfico aéreo en el aeropuerto de Santa Rosa ha seguido una tendencia similar a la del resto del país. En 2023, la cantidad de pasajeros no solo se recuperó por completo tras la crisis de la pandemia, sino que incluso superó los niveles de 2019 en un 8%, alcanzando un total de 51.421 pasajeros. Sin embargo, en 2024, el impacto de la crisis económica llevó a una nueva contracción en la demanda de vuelos, reduciendo el número de pasajeros a 41.636, lo que representa una caída significativa respecto al año anterior.

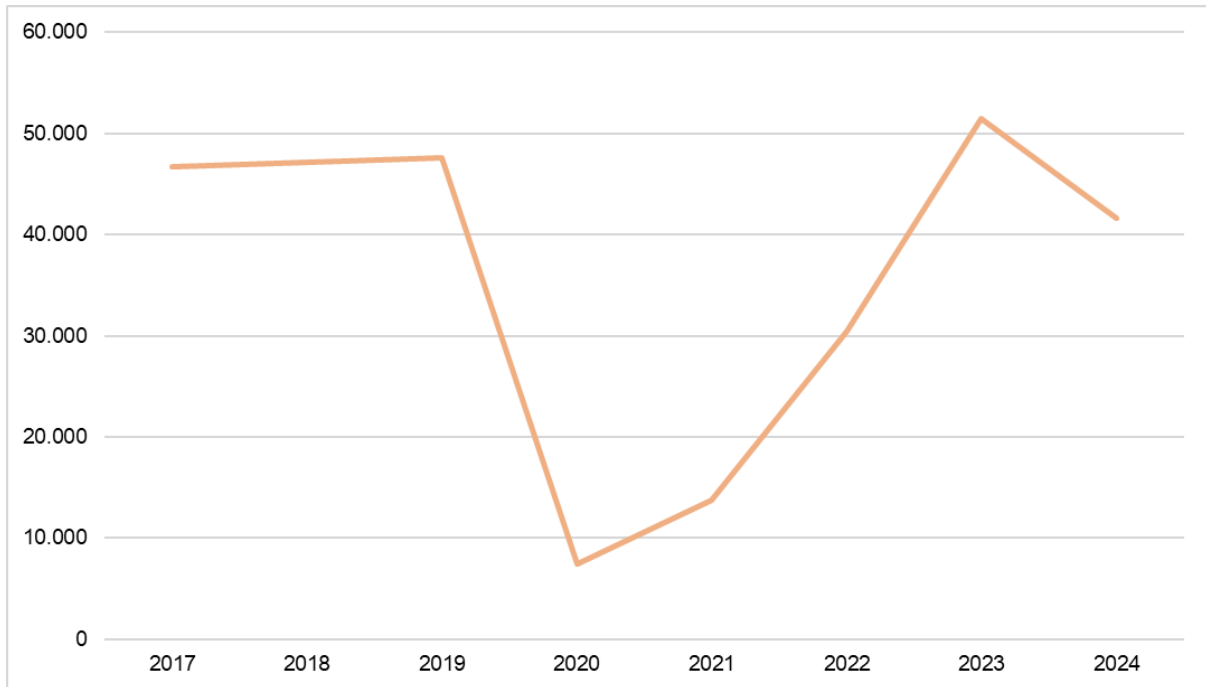
A pesar de este descenso reciente, el crecimiento del tráfico aéreo en Santa Rosa en el largo plazo es notable. En comparación con 2001, la cantidad de pasajeros transportados en 2024 aumentó en aproximadamente un 133%, lo que evidencia un claro incremento en la actividad aeroportuaria de la región a lo largo de las últimas dos décadas.

Este nivel de tráfico mantiene al aeropuerto de Santa Rosa cerca de sus máximos históricos en términos de transporte de pasajeros. En este contexto, resulta pertinente considerar la



posibilidad de planificar su futura expansión, especialmente si la demanda de vuelos retoma su trayectoria de crecimiento en los próximos años.

Gráfico 2 . Cantidad de pasajeros aéreos en el aeropuerto de Santa Rosa (2017-2024)



**Fuente:** Elaboración propia en base a ANAC

Respecto a la distribución de los destinos, en 2024 la mayor parte de las rutas desde Santa Rosa se realizaron hacia el Aeropuerto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Aeroparque Jorge Newbery (20.864); y una parte muy menor se realizó hacia la ciudad bonaerense de El Palomar, hacia el Aeropuerto homónimo (39 pasajeros/as). En lo que refiere al origen de los vuelos que se realizaron hacia el Aeropuerto de Santa Rosa, el total provino del Aeroparque Jorge Newbery (20.733).



### 2.3. El transporte terrestre en Santa Rosa y General Pico

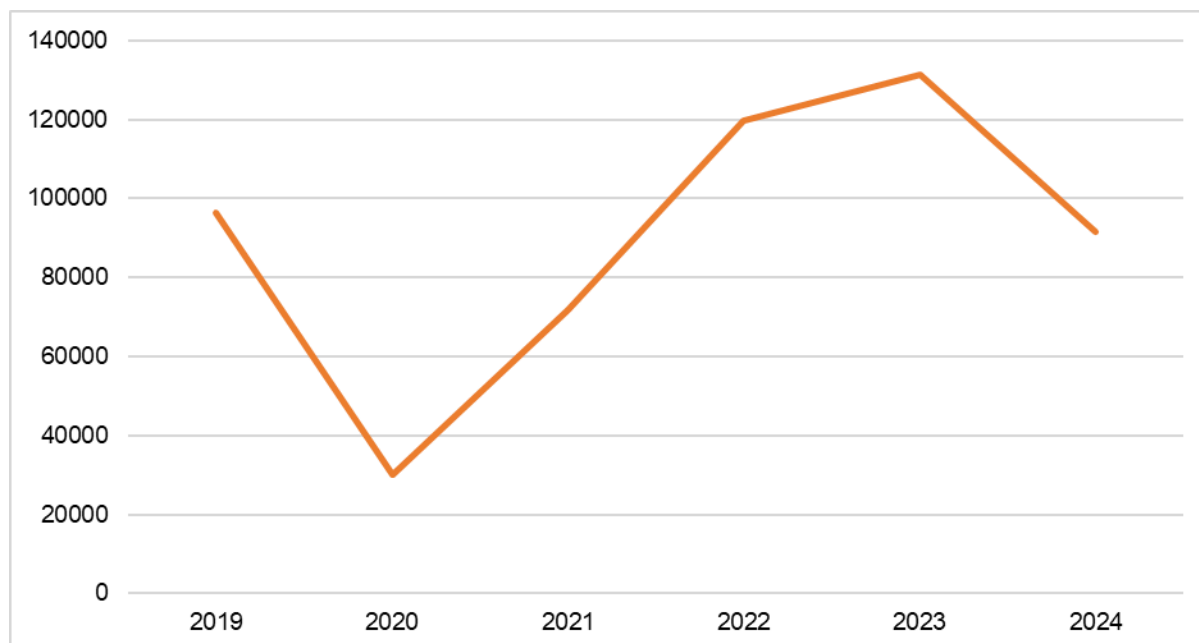
Dado que el aeropuerto de General Pico no se encuentra operativo en la actualidad, los traslados de pasajeros deben realizarse exclusivamente por vía terrestre. En este contexto, tras la crisis generada por la pandemia de COVID-19, el número de viajes en micros de corta y larga distancia experimentó un crecimiento significativo, consolidándose como la principal alternativa de movilidad para la región.

En 2024, un total de 91.556 pasajeros utilizaron General Pico como punto de partida o destino. Si bien esta cifra representa una caída del 30,3 % en comparación con 2023, es importante señalar que en dicho año la demanda había aumentado en un 36,4 % respecto a los niveles registrados antes de la pandemia, en 2019.

El análisis de esta evolución sugiere que el volumen de pasajeros en este tipo de transporte es altamente sensible a las condiciones macroeconómicas del país. En la segunda parte de este informe, se presentará evidencia cuantitativa que permitirá evaluar con mayor precisión el impacto de estas fluctuaciones en la demanda de traslados en la región.



Gráfico 3 . Cantidad de pasajeros terrestres hacia/desde General Pico (2019-2024).



**Fuente:** Elaboración propia en base a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte del Ministerio de Economía.

Respecto de los destinos de los/as pasajeros que partieron desde General Pico en 2024, la gran mayoría se dirigió a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (50.013); mientras que una muy pequeña parte se dirigió hacia Córdoba, específicamente a la localidad de Villa Carlos Paz (60 pasajeros/as). En lo que refiere a la jurisdicción originaria de los/as pasajeros/as que se dirigieron a General Pico en el mismo año, el total (100%) provino de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (41.483).

Lo anterior precisa una nota aclaratoria. Si bien la información estadística consultada contiene datos únicamente para los destinos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Villa Carlos Paz (Córdoba), hemos relevado de manera manual que hay otros destinos disponibles que conectan a la ciudad de General Pico. La Tabla 1 a continuación muestra dichos destinos junto con las empresas que los operan y la distancia. Es probable, de esta manera, que los datos sobre pasajeros/as terrestres estén subestimados o etiquetados de



manera incorrecta en la información oficial revisada. Es decir, que se indique como destino CABA cuando, por ejemplo, el destino es Santa Rosa. Asimismo, es probable que los traslados sean “multi origen” y “multi destino”, de manera que los ómnibus tienen múltiples orígenes y destinos. Esto no debería ser un problema en tanto los pasajes tienen indicado las ciudades de origen y las de destino, aunque puede generar ciertos errores de cómputo en la base cuantitativa. En cualquier caso, dicho error es más probable que subestime la cantidad de pasajeros antes que sobreestimar, en tanto existen más destinos que los allí informados.

Tabla 1. Datos de transporte terrestre desde/hacia General Pico.

| Origen     | Destino       | Empresa         | Distancia |
|------------|---------------|-----------------|-----------|
| Gral. Pico | Santa Rosa    | Transur         | 141,0 km  |
|            | Retiro - CABA | Condor Estrella | 596,3 km  |
|            |               | Pullman         |           |
|            |               | DumasCat        |           |
|            | Neuquén       | Via Bariloche   | 667,0 km  |
|            |               | DumasCat        |           |
|            | Córdoba       | DumasCat        | 530,0 km  |
|            | Mendoza       | Andesmar        | 681,0 km  |
|            | Santa Fe      | Via Bariloche   | 653,0 km  |

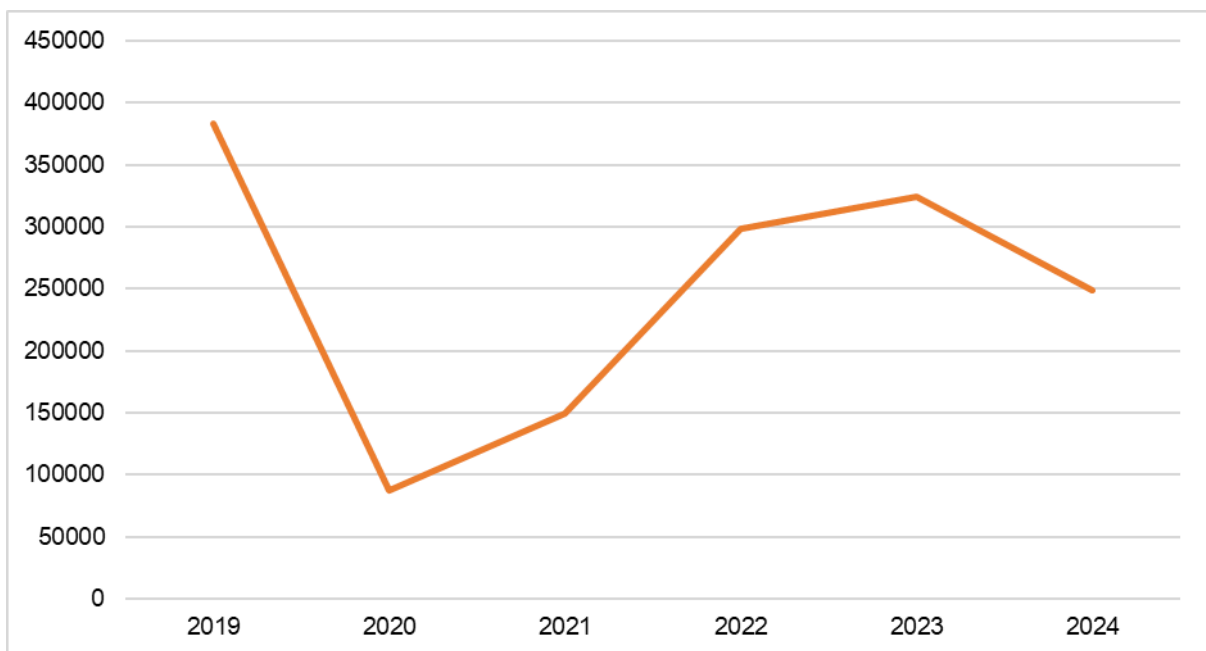
Fuente: Sistema Nacional de Aeropuertos - Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA)

En el caso de Santa Rosa, la evolución de pasajeros terrestres en el período estudiado es casi idéntica a la de General Pico, con diferencias de escala. En el año 2024 el total de



pasajeros/as que partieron desde Santa Rosa o que viajaron hacia dicha localidad desde otro punto fue de 248.939. Teniendo en cuenta que 41.636 fue el total de pasajeros/as vía aérea, esto indica que el 85,7% de los/as pasajeros/as que se dirigen o parte de Santa Rosa lo hacen a través de vía terrestre (y por lo tanto solo un 14,3% lo hace por vía aérea). Este dato será clave para aproximar la demanda potencial de vuelos en la localidad de General Pico en el análisis cuantitativo de este trabajo.

Gráfico 4 . Cantidad de pasajeros terrestres hacia/desde General Pico (2019-2024).



**Fuente:** Elaboración propia en base a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte del Ministerio de Economía.

En cuanto a los destinos de los viajes que partieron desde Santa Rosa en modalidad terrestre, el 50,6% de los/as pasajeros se dirigió a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (62.606), 35,7% a la provincia de Buenos Aires (44.216) y el 13,7% restante a la provincia de Córdoba (16.931). En cuanto a las localidades elegidas, las rutas destino de las provincias fueron hacia Mar del Plata y hacia la Plata (Buenos Aires), mientras que en Córdoba fueron hacia la Capital provincial y a Villa General Paz.



En cuanto al destino de los/as pasajeros/as que partieron desde Santa Rosa, la distribución es muy similar. De un total de 125.186 el 50,7% se dirigió a CABA, 36,8% a la provincia de Buenos Aires y 12,5% a la provincia de Córdoba. Desde luego, por la disponibilidad de rutas, en cada caso se trata de las mismas localidades de cada provincia que se mencionaron en el párrafo anterior.

### ***3. Desregulación reciente en la industria aeronáutica en Argentina***

#### **3.1. Los Decretos 70 y 599 del 2024**

La gestión del presidente Javier Milei, que comenzó en diciembre de 2023, introdujo una serie de cambios significativos en la regulación y la intervención del Estado en diversos sectores de la economía. Entre ellos, la industria aeronáutica se convirtió en un eje central de las modificaciones impulsadas por su administración. La visión del gobierno nacional sostiene que la regulación estatal, especialmente cuando se considera excesiva, restringe la libre competencia en los mercados y, en consecuencia, afecta su eficiencia en términos de cantidad, precio y calidad de los servicios.

En este marco, el Decreto de Necesidad y Urgencia (DNU) 70/2023, posteriormente aprobado por el Congreso de la Nación, expone la postura del Ejecutivo en relación con la política aeronáutica argentina. En sus considerandos, el decreto afirma que dicha política ha obstaculizado el desarrollo de la industria aerocomercial, limitando su capacidad de integración federal y afectando su contribución al crecimiento económico y turístico del país. Como respuesta, el gobierno consideró imperativo llevar adelante un reordenamiento integral de la legislación aerocomercial con el objetivo de generar un entorno competitivo más flexible, capaz de ampliar la conectividad aérea en todo el territorio nacional.

Bajo este diagnóstico, en julio de 2024 se promulgó el Decreto 599/2024, mediante el cual se estableció la denominada "política de cielos abiertos". Esta normativa define un nuevo esquema para el acceso a los mercados aerocomerciales y aprueba la reglamentación del artículo 110 del Código Aeronáutico, estableciendo criterios para la asignación de capacidad y frecuencias en los servicios aéreos nacionales e internacionales.

---



Uno de los puntos clave del decreto es el artículo 7, donde se dispone el libre acceso al mercado para nuevos operadores mediante procedimientos ágiles y simplificados. Además, el inciso b de dicho artículo plantea la necesidad de fomentar la competencia leal entre las empresas aerocomerciales y los operadores aeroportuarios. En la misma línea, se incorporan como principios fundamentales la desregulación tarifaria y la libertad en la fijación de precios (inciso c), así como la plena autonomía comercial para determinar rutas y frecuencias de vuelo (inciso f).

Con estas medidas, el gobierno busca transformar el mercado aerocomercial argentino, promoviendo una mayor competencia y reduciendo la intervención estatal en la regulación de la oferta y los precios de los servicios aéreos.

Además se enumeran en el mismo artículo:

- Intervenciones de la Administración Pública Nacional limitadas y eficientes, de carácter digital/electrónico, tendientes exclusivamente a la preservación de los principios enunciados en el artículo.
  - Otorgamiento inmediato de capacidad y/o frecuencias solicitadas, salvo estricto y fundado impedimento técnico operativo sujeto a reglamentación transparente.
  - Incentivos para la realización de nuevas rutas aerocomerciales y/o para la operación de nuevos transportadores.
  - Declaración de niveles de aeropuertos.
  - Cálculos transparentes para la determinación de una base de referencia adecuada tomando como línea de base de validación las próximas dos temporadas semestrales de programación.
  - Deber de declarar la capacidad aeroportuaría conforme estándares de transparencia.
  - Acceso y asignación justa, con estándares internacionales, de los servicios y espacios comunes aeroportuarios, que permitan la libre competencia.
  - Establecimiento de indicadores e índices de monitoreo atendiendo a la eficiencia operacional, la regularidad, la puntualidad y la planificación.
-



- Participación en la toma de decisiones, con carácter ad honorem, de los transportadores, operadores de servicios aeroportuarios y actores de la industria, coordinados ejecutivamente por la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía.

Recientemente, a mediados de mayo de 2025, y bajo la iniciativa de política de Cielos Abiertos, se emitió una nueva normativa que desregula el sector aeronáutico argentino mediante reformas al código vigente. Las modificaciones eliminan restricciones tradicionales sobre nacionalidad de directivos y tripulaciones, lo que podría reducir la participación de profesionales argentinos/as en roles clave del sector.

Mediante el DNU 338/2025, el Ejecutivo Nacional implementó modificaciones sustanciales al Código Aeronáutico (Ley N° 17.285), una normativa que regula la actividad desde hace más de cinco décadas. El propósito declarado es "modernizar, simplificar y desburocratizar" las regulaciones existentes. Esta iniciativa forma parte de la estrategia de Cielos Abiertos que promueve la administración de Javier Milei, orientada a facilitar el acceso de nuevas aerolíneas, empresas de servicios de rampa y operadores aeroportuarios al mercado, incentivando así la competencia y mejorando la conectividad.

La normativa fue desarrollada conjuntamente por la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y el Ministerio de Desregulación y Transformación del Estado, con el objetivo de ampliar la libertad contractual, minimizar procedimientos burocráticos y alinear las regulaciones nacionales con los parámetros internacionales del sector aeronáutico.

Las modificaciones más relevantes incluyen:

- Renovación del sistema de matriculación: permite registrar aeronaves a través de contratos realizados tanto nacional como internacionalmente, otorgando libertad a las partes para establecer condiciones. El registro debe efectuarse en el Registro Nacional de Aeronaves conforme al Artículo 42 del Código.
-



- Supresión de límites de nacionalidad corporativa: se anula la exigencia de que dos tercios de los directores de empresas aéreas sean argentinos. Se conserva únicamente el requisito de domicilio legal nacional (Artículo 99).
- Modificaciones en la administración aeroportuaria: la designación de jefe de aeródromo público quedará sujeta a la determinación de la ANAC, evitando duplicidad de funciones (Artículo 88).
- Agilización de trámites societarios: se suprimen pasos redundantes en la presentación de documentación de actas, adaptándose a lo establecido en el Código Civil y Comercial (Artículo 101).
- Autorización de aeronaves foráneas: la ANAC habilitará el empleo de aeronaves con registro extranjero, suprimiendo la obligación de utilizar tripulación y soporte técnico argentino (Artículo 107).
- Flexibilización de horarios y precios: los cronogramas de vuelos serán coordinados directamente entre operadores aeroportuarios y compañías aéreas, prescindiendo del visto bueno del Ejecutivo Nacional. También se suprimen las referencias de tarifas (Artículo 109).
- Agilización del trabajo aéreo: se acelera el proceso de autorización para actividades aéreas no programadas, fomentando la competencia sin comprometer la seguridad (Artículo 131).
- Eliminaciones significativas: se suprimen los artículos 106 y 111, removiendo la obligación de emplear personal argentino en servicios aerocomerciales domésticos y el derecho preferencial estatal para adquirir bienes de empresas en cesación de actividades.



### 3.2. Acuerdos bilaterales

En el marco de la decisión política de 2024 se firmaron acuerdos con quince países: Brasil, Chile, Uruguay, Paraguay, Perú, Ecuador, Canadá, Panamá, México, Ruanda, República Dominicana, Etiopía, Qatar, Turquía y Emiratos Árabes Unidos.

En el caso del acuerdo firmado con Brasil, por ejemplo, se establece que “las empresas aéreas argentinas y brasileñas podrán determinar libremente la cantidad de vuelos, tanto de pasajeros como de cargas, que pretenden ofrecer entre los dos países”.

En el caso de Paraguay se firmó un Memorando de Entendimiento (MOU, por sus siglas en inglés) a través del cual “se convierte en el sexto país de la región en participar de esta medida que logrará brindar las herramientas necesarias para aumentar el caudal de vuelos entre ambos países, potenciar el turismo y atraer inversiones en el sector.”

### 3.3. Cambios en el sistema simplificado de exportaciones - Exporta Simple

Exporta Simple es un régimen de exportación simplificada vigente en Argentina desde 2017, diseñado para facilitar el comercio exterior de pequeñas y medianas empresas, así como de emprendedores. A través de este sistema, las empresas pueden realizar exportaciones sin necesidad de inscribirse como importadores o exportadores ante la Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA, ex Administración Federal de Ingresos Públicos -AFIP-) utilizando un operador logístico autorizado y mediante la presentación de una Declaración de Exportación Simplificada. Este documento, que debe acompañar a la factura tipo “E” emitida por el exportador, agiliza los trámites y reduce la carga administrativa del proceso.

El régimen está especialmente dirigido a PyMES y emprendedores, estableciendo requisitos mínimos para su acceso: los interesados deben estar registrados ante ARCA y contar con una clave fiscal de nivel 3. En cuanto a los límites operativos, los exportadores pueden realizar envíos de hasta 15.000 dólares estadounidenses por operación, con un tope anual de USD 600.000. Además, los paquetes no deben superar las dimensiones máximas de 180 x 145 cm, aunque no hay restricciones en cuanto al peso de los bultos.

---



El procedimiento se gestiona íntegramente a través de la plataforma online Exporta Simple, disponible en el portal oficial [exportasimple.gov.ar](http://exportasimple.gov.ar). En este sitio, el exportador debe registrar la operación y seleccionar un operador logístico entre las opciones disponibles, según las tarifas y servicios ofrecidos por cada uno. Este modelo simplificado permite reducir costos y tiempos de gestión, facilitando la inserción de productos nacionales en mercados internacionales.

Exporta Simple ha demostrado ser una herramienta clave para sectores con alto valor agregado, permitiendo que industrias como la del calzado incrementen su presencia global. Un claro ejemplo de ello es que, en el año 2024, el sector realizó un total de 1.156 operaciones a través de este régimen, alcanzando ventas por USD 3.109.000 a 42 países. Esta tendencia refleja el impacto positivo de la iniciativa en la competitividad de las pequeñas y medianas empresas argentinas en el comercio exterior.

Ilustración 1 . Impacto del régimen Exporta Simple en la exportación de calzados



Fuente: Cámara de la Industria del Calzado (2024), Informe Exporta Simple – Mayo 2024 | CIC.



A través de la Resolución General 5664/2025 se establece una “nueva medida para simplificar los procesos de exportación y reducir costos logísticos” debido a que más establecimientos podrían empezar a usarse como depósitos fiscales.

Hasta el día de la publicación de esta Resolución General, las exportaciones por vía aérea solamente podían realizarse desde las terminales de Cargas Argentinas (TCA) del Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini de Ezeiza. Lo que queda establecido con esta norma es que “todos los depósitos fiscales habilitados conforme la Resolución General 4.352 que posean elementos de control no intrusivo podrán ser utilizados para operaciones de exportación simplificada.”

Esto implica una reducción de costos logísticos para las empresas MiPyMes que estén radicadas en provincias alejadas de la localidad de Ezeiza. Como ejemplo, una bodega de Cafayate (Salta) que exporta sus vinos a Brasil podrá enviar sus vinos a este destino sin necesidad de enviarlos hacia el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini (Ezeiza) y de esta manera realizar la exportación directamente desde el depósito fiscal más cercano, siempre que cumpla con los requisitos de la normativa.

Esto presenta una nueva y adicional oportunidad para los aeropuertos de General Pico y/o Santa Rosa, que podrían funcionar como hubs de los envíos internacionales de empresas exportadoras de la provincia de La Pampa, pero también traccionar exportaciones de otras provincias de la región patagónica, teniendo en cuenta que su ubicación geográfica presenta a la vez un gran potencial y una ventaja.

A modo de complementación del análisis, otro cambio que inaugura la norma es la ampliación de vías de transporte habilitadas para exportar por el régimen simplificado posibilitando que proveedores de servicios de transporte terrestre y marítimo puedan ser operadores logísticos elegidos por las empresas de acuerdo con las características de las mercaderías y de los contratos de venta cerrados.



## 4. La Carga Aérea

### 4.1. La importancia de la logística en el comercio internacional

En el comercio internacional de bienes, existen diversas modalidades de transporte que permiten trasladar mercancías a lo largo del mundo de manera eficiente: marítimo, terrestre (por camiones y trenes, principalmente), aéreo y multimodal. Cada una de estas opciones presenta características específicas que se ajustan a las necesidades particulares de cada negocio y al tipo de bienes transportados. La elección del medio de transporte adecuado depende de múltiples factores, como volumen, peso y valor de la mercadería, las condiciones de almacenamiento requeridas, los tiempos de tránsito, las distancias involucradas y los costos asociados.

El transporte marítimo es la opción más utilizada para grandes volúmenes de carga y largas distancias, siendo fundamental para el comercio global. Se lleva a cabo mediante buques especializados, como portacontenedores, petroleros y graneleros, y si bien sus costos operativos son más bajos en comparación con otras modalidades, los tiempos de tránsito suelen ser más prolongados. En contraste, el transporte aéreo se caracteriza por su rapidez, lo que lo convierte en la opción ideal para productos de alto valor, perecederos o envíos urgentes. Sin embargo, sus costos elevados y las restricciones en la capacidad de carga limitan su uso a mercancías específicas.

El transporte terrestre, a través de camiones y trenes, resulta clave para el comercio regional y continental, brindando flexibilidad y una cobertura amplia. En particular, el ferrocarril es una alternativa eficiente para el traslado de grandes volúmenes de carga a menores costos, aunque su efectividad depende de una infraestructura adecuada, cuya modernización requiere inversiones significativas. En Argentina, el sistema ferroviario aún se basa en gran medida en desarrollos históricos, con pocas actualizaciones recientes, lo que condiciona su competitividad en el transporte de mercancías.

Por otro lado, el transporte multimodal combina distintos medios para optimizar costos y tiempos, garantizando una mayor eficiencia en la cadena logística. Su éxito depende de una

---



correcta planificación y coordinación entre los distintos actores involucrados en la operación, como agentes de carga, operadores portuarios, aerolíneas y empresas de transporte terrestre.

La elección del medio de transporte más adecuado es un factor clave en el comercio exterior, no solo por su impacto en la rentabilidad y competitividad de las empresas, sino también por los desafíos regulatorios que implica el movimiento de cargas a nivel internacional. Contar con proveedores de transporte con experiencia comprobada en el rubro específico de cada empresa es fundamental, ya que cada país aplica normativas y controles propios que pueden influir en los tiempos y costos de las operaciones logísticas.

#### **4.2. La carga aérea en el mundo**

En línea con lo anterior, el transporte aéreo de carga atraviesa actualmente un período de expansión a nivel global, impulsado tanto por el aumento en la oferta de rutas como por el crecimiento en la cantidad de operaciones. Esta dinámica ha generado un círculo virtuoso que refuerza el desarrollo del sector, sin que aún se haya alcanzado un punto de equilibrio en el mercado. A pesar de su creciente relevancia en la economía mundial, los vuelos de carga representan sólo una fracción del total de operaciones aéreas, ya que los vuelos comerciales mantienen un protagonismo dominante, concentrando el 96% del tráfico global. (aunque hay que tener en cuenta que muchos de los vuelos comerciales incluyen también carga, lo que complejiza distinguirlos).

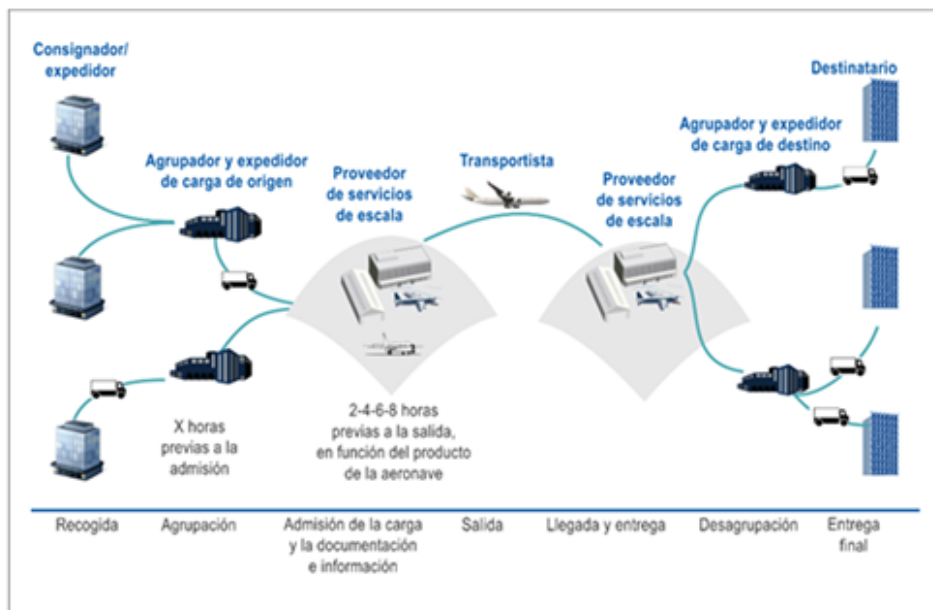
Una de las principales ventajas del transporte aéreo es la rapidez en el traslado de mercancías entre origen y destino, lo que lo convierte en una opción clave para sectores que requieren tiempos de entrega reducidos. Según la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA), en su informe *“El transporte internacional de la carga aérea”* (2023), este medio permite movilizar productos de manera eficiente en prácticamente cualquier punto del mundo. En el documento se detalla que la carga aérea suele enviarse directamente del vendedor al comprador o a través de entidades consignadoras y consignatarias. Además, su versatilidad permite el transporte de

---

una amplia variedad de productos, incluyendo efectos personales, obsequios, donaciones, muestras comerciales, equipos especializados e incluso animales vivos destinados a actividades profesionales y eventos.

El crecimiento del transporte aéreo de carga no solo responde a la demanda de sectores estratégicos, sino también a los avances en la logística y la digitalización de procesos aduaneros, que han permitido agilizar las operaciones y ampliar el acceso a mercados internacionales. En este contexto, la optimización de las rutas y la modernización de la infraestructura aeroportuaria juegan un papel clave en la consolidación de este segmento dentro del comercio global.

### Ilustración 2 . Esquema del movimiento de carga aérea



Fuente: El transporte internacional de la carga aérea (2023)

El transporte de carga aérea, aunque vital para ciertos tipos de mercancías, representa un porcentaje relativamente pequeño del tráfico de carga global en comparación con otros modos de transporte como el marítimo o el terrestre. No obstante, el valor de las mercancías transportadas por vía aérea tiende a ser significativamente mayor. Esto se debe



precisamente a que la carga aérea se utiliza principalmente para productos de alto valor en relación a su volumen; o a mercancías perecederas o que requieren una entrega rápida, como productos farmacéuticos, electrónicos o componentes de alta tecnología.

La demanda global de carga aérea ha experimentado un crecimiento significativo en los últimos años, impulsada por el auge del comercio electrónico, la globalización de las cadenas de suministro y la necesidad de transportar productos sensibles al tiempo.

### 4.3. La actualidad de la industria de carga aérea

Según la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)<sup>1</sup>, la demanda global de carga aérea medida en toneladas-kilómetro de carga (CTK) registró un incremento del 11,3% en 2024, alcanzando niveles récord. Al mismo tiempo, la capacidad (medida en toneladas de carga por kilómetro disponibles) creció un 7,4% anual en el mismo año.

Teniendo en cuenta que IATA representa alrededor de 340 líneas aéreas, es decir el 80% del tráfico aéreo global, es importante considerar las palabras de su Director General, Willie Walsh al respecto:

“La industria de carga aérea cerró 2024 con el mejor desempeño de su historia, no solo en cuanto a actividad se refiere, sino a la rentabilidad generada. La demanda creció un 11,3% interanual, impulsada por un comercio electrónico especialmente fuerte y diversas limitaciones al transporte marítimo. Esto, combinado con ciertas restricciones del espacio aéreo que limitaron la capacidad en algunas rutas clave de larga distancia a Asia, ha contribuido a mantener los rendimientos en niveles excepcionalmente altos. Y aunque el rendimiento medio ha seguido suavizándose desde los máximos alcanzados en 2021 y 2022, se situó un 39% por encima del dato de 2019.”<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Fuente: Comunicado 4 de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) (2025), [La industria de carga aérea alcanza su máximo histórico en 2024](#).

<sup>2</sup> Fuente: Comunicado 4 de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) (2025), [La industria de carga aérea alcanza su máximo histórico en 2024](#). Página 1.

---



En este escenario, las principales cuotas mundiales (medida en toneladas de carga por km transportada) están en Asia Pacífico con un 34%, Norteamérica con un 25,8% y Europa 21,5%. Para Latinoamérica, el número es sensiblemente menor con un 2,9%. A pesar de ello, “las aerolíneas latinoamericanas registraron un crecimiento interanual de los CTK de un 12,6% en 2024. La capacidad aumentó un 7,9% interanual. En diciembre, la demanda creció un 10,9% interanual —el mejor dato global—, y la capacidad, un 8,4%.”<sup>3</sup>

Este comunicado además menciona el crecimiento de las rutas aéreas, que fueron beneficiadas por el aumento de las transacciones vía comercio electrónico en Estados Unidos y en Europa, sumado a los beneficios percibidos por menor tiempo de tránsito y congestión de la vía marítima. Esto da como resultado un aumento de un 7% interanual en diciembre de 2024.

#### 4.4. Principales proveedores de carga aérea

A continuación, se detallan las principales empresas proveedoras de carga aérea en el mundo:

- **DHL Aviation:** Parte del grupo Deutsche Post DHL, DHL Aviation es uno de los líderes en logística y transporte aéreo, ofreciendo servicios de carga a nivel global.
- **FedEx Express:** Conocida por su servicio de mensajería express, FedEx también es un importante proveedor de carga aérea con gran volumen de envíos.
- **UPS Airlines:** Filial de United Parcel Service, UPS Airlines es un jugador clave en el transporte aéreo de carga, con una sólida red de distribución y servicios integrales de logística.
- **IAG Cargo:** La división de carga del International Airlines Group, que incluye aerolíneas como British Airways e Iberia, IAG Cargo ofrece servicios de carga aérea a nivel mundial.

---

<sup>3</sup> Fuente: Comunicado 4 de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) (2025), [La industria de carga aérea alcanza su máximo histórico en 2024](#). Página 3.

---



- **Lufthansa Cargo:** Parte del grupo Lufthansa
- **Air France KLM Cargo:** La división de carga de Air France y KLM ofrece servicios de transporte aéreo de mercancías, aprovechando la red de ambas aerolíneas para conectar mercados globales.
- **Singapore Airlines Cargo**
- **Emirates SkyCargo:** La división de carga de Emirates Airlines
- **Cathay Pacific Cargo:** Operando desde Hong Kong, Cathay Pacific Cargo ofrece servicios de carga aérea, destacando en transporte de productos perecederos y de alto valor.
- **Qatar Airways Cargo:** Una de las aerolíneas de carga de más rápido crecimiento, Qatar Airways Cargo ofrece servicios a más de 60 destinos en todo el mundo.

En Argentina, la principal proveedora de carga aérea es **Aerolíneas Cargo**, la unidad de negocios de Aerolíneas Argentinas dedicada al transporte de carga aérea. Su función principal es la comercialización y gestión del espacio de carga disponible en las bodegas de los aviones de Aerolíneas Argentinas, tanto en vuelos nacionales como internacionales.

#### 4.5. Exportaciones de la provincia de La Pampa

El perfil exportador de la provincia de La Pampa permite dar cuenta del potencial de utilización de los aeropuertos de General Pico y Santa Rosa como terminales de carga con depósito fiscal habilitado para procesar operaciones de importación y exportación según la Resolución General 4.352.

Según el documento *"Origen Provincial de las Exportaciones. Bienes Año 2024"* publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos - INDEC Argentina, las exportaciones de La Pampa sumaron un total de USD 1.026 millones en 2024 (31,9% más que el año anterior). Sus principales rubros fueron cereales, carnes y subproductos de la especie bovina y semillas y frutos oleaginosos.

---



Tabla 2 . Exportaciones por grandes rubros. La Pampa. Periodo 2020-2022

| Grandes rubros                      | 2020            | 2021       | 2022         |
|-------------------------------------|-----------------|------------|--------------|
|                                     | millones de USD |            |              |
| Productos primarios                 | 447             | 688        | 958          |
| Manufacturas de origen agropecuario | 141             | 147        | 220          |
| Manufacturas de origen industrial   | 3               | 3          | 4            |
| Combustibles y energía              | 0               | 0          | 23           |
| <b>Total</b>                        | <b>591</b>      | <b>838</b> | <b>1.205</b> |

Fuente: Anuario Estadístico 2022/2023, Subsecretaría de Estadística y Censos. La Pampa - INDEC

#### 4.6. Promoción de las exportaciones en la provincia de La Pampa

La provincia cuenta con la Agencia La Pampa de Inversiones y Comercio Exterior , un ente formado por “actores fundamentales de la economía pampeana.” como el sector público provincial, empresas exportadoras y bancos.

Esta Agencia tiene el objetivo de “Posicionar los productos pampeanos en el mundo y ofrecer el potencial humano, productivo y natural de la provincia a los inversores, en un espacio de concertación público - privado propicio para el desarrollo económico sostenible y con equidad social”. En el caso de las empresas exportadoras, la Agencia ofrece acompañamiento en su internacionalización proporcionándoles información de mercados y capacitaciones para su correcta inserción en el comercio internacional.

En este sentido, también colabora en la participación de ferias y rondas de negocios internacionales: a partir del mes de mayo de 2025 se pondrá a disposición de las empresas



una línea de crédito con este objetivo. Para postularse, las empresas deben comunicarse con la Dirección de Asistencia Técnica y Financiera.<sup>4</sup>

La Expo Pymes , organizada por el Ministerio de Producción en conjunto con el Consejo Federal de Inversiones (CFI) tiene como objetivo promover, visibilizar y potenciar a las pequeñas y medianas empresas pampeanas, generando además un importante impacto en la economía regional. En la edición de 2023, reunió a 427 expositores y facilitó 254 operaciones comerciales. En cuanto a la edición de 2025, 400 pymes expusieron sus productos y se realizaron más de 180 reuniones de negocios entre 80 empresas pampeanas y compradores nacionales.

## **5. Características estructurales y demográficas de Santa Rosa y General Pico**

### **5.1. Análisis económico**

General Pico es la segunda ciudad en importancia de la provincia de La Pampa, con una superficie de 2.555 km<sup>2</sup>. Es cabecera del departamento Maracó, al noreste de la provincia. La jurisdicción del municipio comprende además la localidad de Trebolares y su zona rural. La ubicación geográfica de Gral. Pico determina su centralidad a nivel provincial y regional en el tendido de redes eléctricas y rutas tanto provinciales como nacionales. Además, cuenta con parque industrial y zona franca, que le otorgan un incipiente desarrollo industrial y una cantidad importante de empresas exportadoras.

Predominan como actividades la agrícola-ganadera, a partir del cultivo de trigo, maíz y girasol, como así también la cría de ganado bovino. En función de tal escenario, la economía de Gral. Pico se expone a condicionamientos externos como el precio internacional de sus productos agrícolas/ganaderos y condiciones climáticas. El empleo se concentra primariamente en la actividad agrícola (producción y servicios), destacándose la conformación de cooperativas y asociaciones que apoyan a productores locales.

---

<sup>4</sup> Sitio de la Agencia La Pampa de Inversiones y Comercio Exterior  
<https://icomexlapampa.org/es/quienes-somos>

---



A la vez General Pico asume un rol preponderante al integrarse como nodo logístico y multimodal al nuevo corredor productivo denominado “Paso Pehuenche”. Este corredor permitirá la vinculación de regiones de Chile con el Mercosur y de los océanos Pacífico y Atlántico.

Asimismo, General Pico registra una población cuyo origen le otorga características diferenciales a nivel comunitario. Los últimos censos poblacionales destacan el crecimiento del número de sus habitantes no solo por la interacción de las tasas de natalidad/mortalidad, sino también por la radicación de familias de otras áreas geográficas intra y extra provincial.

## **5.2. Vías de acceso terrestre a Gral. Pico**

Las rutas nacionales y provinciales que pasan por General Pico, son la Rutas Provinciales 3, 101 y 102, las Rutas Nacionales 143, 188 y 5.

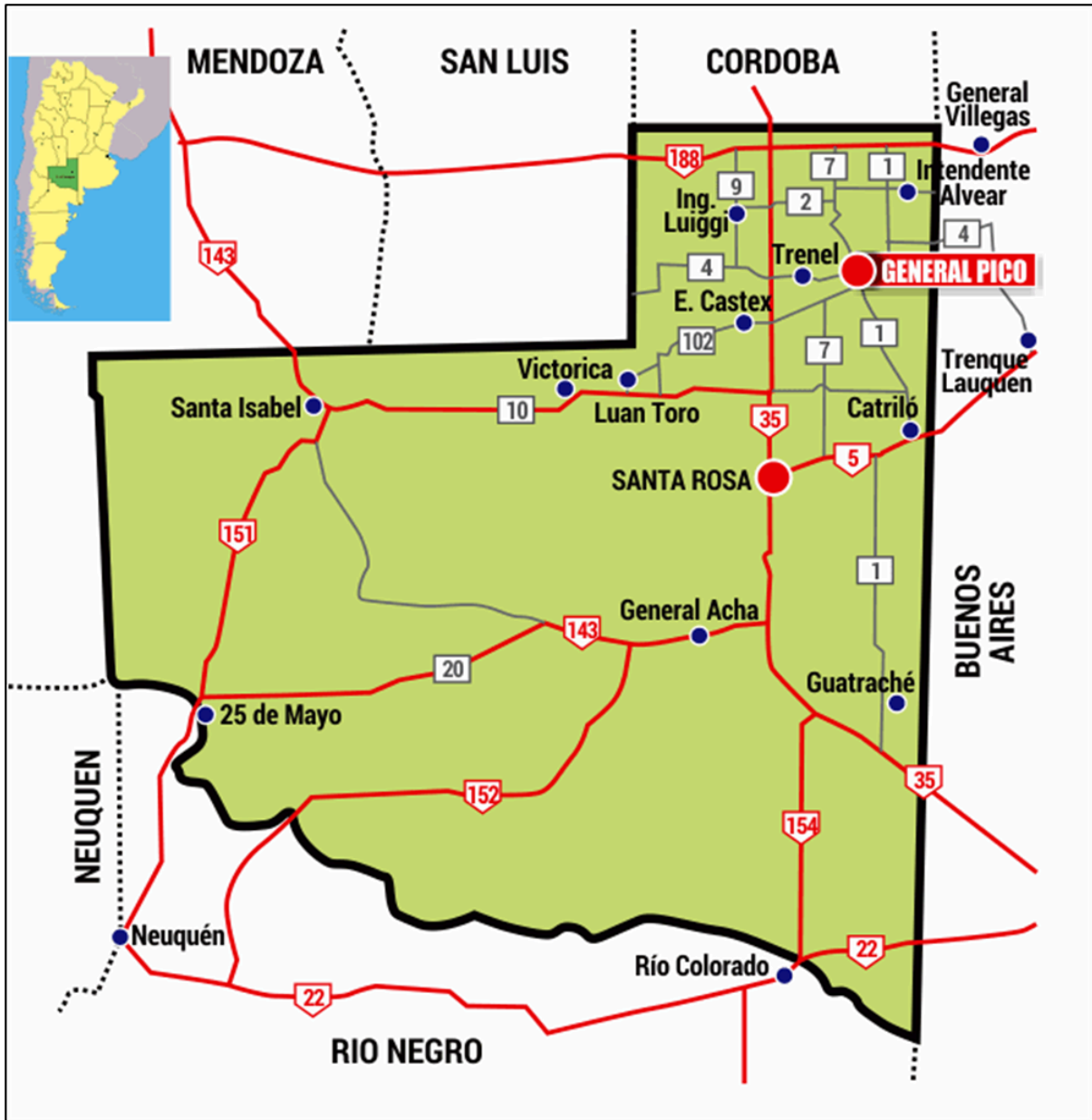
En detalle, las rutas nacionales son:

- Ruta Nacional 143: Une la Ruta Nacional 152 en Caranchos con la Ruta Nacional 40 en Pareditas.
- Ruta Nacional 188: Se utiliza para llegar a Estancia La Pampa desde General Pico.
- Ruta Nacional 5: Se cruza con la Ruta Provincial 3 a la altura de Uriburu.

y las rutas provinciales:

- Ruta Provincial 3: Corre de norte a sur por el este de la provincia.
  - Ruta Provincial 101: Se utiliza para llegar a Estancia La Pampa desde General Pico.
  - Ruta Provincial 102: Es una importante vía de acceso entre General Pico y Eduardo Castex.
-

Ilustración 3. Rutas nacionales y provinciales que conectan con Santa Rosa y General Pico.





### 5.3. El rol de la industria aerocomercial

El crecimiento del tráfico aerocomercial vinculado a La Pampa exige una ampliación de los servicios aéreos, incluyendo rutas estratégicas que fortalezcan la conexión con la pampa húmeda, una región clave que abarca las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Santa Fe y Córdoba. Tanto el transporte de pasajeros como el de carga requieren una mayor integración con los principales nodos aeroportuarios del país. En este contexto, el Aeropuerto Internacional de Ezeiza en Buenos Aires se destaca como un punto neurálgico para la logística de cargas y el turismo internacional, mientras que el fortalecimiento de la conectividad aérea desde General Pico hacia aeropuertos regionales permitiría dinamizar el flujo de pasajeros y mejorar la accesibilidad a la provincia de La Pampa.

El aeropuerto de General Pico adquiere un papel estratégico en el transporte aéreo de productos agrícolas y ganaderos, ya que su operatividad permitiría reducir significativamente los tiempos de entrega de estos bienes en los mercados internacionales. Como se analizó en el apartado sobre el comercio internacional aéreo, la rapidez en la distribución de productos agropecuarios puede representar una ventaja competitiva clave para los productores de la región, mejorando su inserción en cadenas de valor globales.

Por otra parte, el impacto de la explotación de petróleo y gas no convencional en los yacimientos de Vaca Muerta trasciende los límites de la provincia de Neuquén y alcanza a otras jurisdicciones, como Río Negro y Chubut, generando efectos económicos que también repercuten en General Pico. El desarrollo de este polo energético ha impulsado la creación de empleo y fomentado inversiones en infraestructura, lo que a su vez ha favorecido la radicación de empresas del sector en distintos puntos del país.

El crecimiento de la actividad en Vaca Muerta tiene un efecto multiplicador sobre la economía local, beneficiando a diversos sectores, como el comercio y los servicios, que encuentran nuevas oportunidades de expansión. En este sentido, el fortalecimiento de la conectividad aérea puede potenciar aún más estas dinámicas, facilitando el traslado de profesionales, insumos y equipamiento, y consolidando a General Pico como un nodo logístico relevante dentro de la región.

---



#### 5.4. Demanda de Hospedajes

Efectivamente, la demanda de hospedajes y transporte en Gral. Pico experimenta actualmente un aumento como respuesta al desempeño de Vaca Muerta. En detalle, los efectos que se están generando son:

- Aumento de Visitantes: El incremento del número de trabajadores y profesionales que se trasladan a la región genera un mayor flujo de visitas y alojamiento.
- Tipos de Alojamiento: La demanda de alojamiento no solo se limita a hoteles y hosterías, sino que se extiende a alquileres temporales y departamentos.
- Eventos y Capacitación: Las empresas petroleras (industria energética) y sus proveedores incorporan en sus agendas eventos específicos como capacitaciones y reuniones corporativas, que demandan traslados, alojamiento y otros servicios.

#### 5.5. Demanda de Transporte

Dado todo lo anterior, existen proyecciones muy positivas respecto de la evolución futura de la localidad de General Pico. Estas se resumen en:

- Transporte Terrestre: El transporte terrestre de pasajeros (urbano, suburbano y de larga distancia) público y privado tenderá a crecer conforme se consolide el desarrollo operativo de las actividades de producción hidrocarburífera y agroalimentaria.
  - Conectividad: La localización geoestratégica regional de Gral. Pico le otorga potencial capacidad como eje logístico y de provisión de insumos y servicios en yacimientos de Vaca Muerta y áreas adyacentes. También la posibilidad de traslado a centros turísticos del sur argentino desde Gral. Pico es una opción que incrementa la potencial demanda de servicios de conectividad terrestre y área.
  - Logística: Las actividades económicas relacionadas con Vaca Muerta y el sector agroalimentario posibilita incorporar una mayor capacidad de transporte de carga,
-

desde el aeropuerto de Gral. Pico que beneficiará a las empresas de logística y transporte del municipio y la región.

Ilustración 4. Rutas posibles desde/hasta General Pico.





## **6. Estrategia metodológica para la estimación de la demanda**

En esta sección se analiza la demanda potencial de vuelos comerciales para los aeropuertos de General Pico y Santa Rosa, en la provincia de La Pampa, Argentina. Para ello, se han aplicado modelos econométricos de datos de panel con efectos fijos, permitiendo estimar las elasticidades y los principales factores que determinan la demanda de servicios aéreos en aeropuertos con características comparables.

Como parte del análisis, se ha calculado la demanda potencial de vuelos en General Pico en años anteriores, considerando el volumen de pasajeros transportados por vía terrestre en servicios de ómnibus de media y larga distancia, bajo el supuesto de que el aeropuerto hubiese estado operativo. A partir de esta información, se ha desarrollado un análisis prospectivo de la demanda de vuelos comerciales en los aeropuertos de General Pico y Santa Rosa con metodologías cuantitativas, contemplando distintos escenarios posibles.

El propósito central de esta sección es proporcionar una base empírica sólida para la toma de decisiones en materia de infraestructura aeroportuaria y desarrollo de rutas aéreas en la región. Los resultados obtenidos indican una relación significativa entre el crecimiento económico regional –medido a través del Valor Agregado Bruto– y la demanda de transporte aéreo, con un impacto más pronunciado en los aeropuertos de Santa Rosa y General Pico en comparación con el promedio nacional. Asimismo, se identificó que variables como el nivel de empleo, la densidad empresarial y las características demográficas juegan un papel clave en la evolución de la demanda aérea en aeropuertos de provincias con condiciones similares a las de La Pampa.

Este análisis se estudiará posteriormente de manera complementaria con los resultados de la metodología cualitativa, basada en la realización de entrevistas a informantes clave, para la validación y complementación de la información y estimaciones cuantitativas. Este tipo de análisis cuali-cuantitativo permitirá tener una visión integral sobre el potencial de demanda de pasajeros/as en General Pico y Santa Rosa, basada en indicadores objetivos así como la subjetividad de las personas concedoras y usuarias.

---



## 6.1. Fuentes de datos

Para la estimación de la demanda potencial de vuelos comerciales en los aeropuertos de Santa Rosa y General Pico, ambas de la provincia de La Pampa, se avanzó con un análisis econométrico, siguiendo la metodología mayormente utilizada en este tipo de estudios. Existe variada literatura dedicada a estimar la demanda de vuelos en aeropuertos, ya sean grandes que cumplen el rol de hubs centrales nacionales y/o internacionales, o también aeropuertos más pequeños (“regionales”) que tienen mayor incidencia en su territorio, a la vez que dependen en mayor medida de las condiciones locales y provinciales (o estatales, según sea la organización política del país).

El primer desafío de un análisis como el propuesto radica en el relevamiento de información estadística relevante a nivel de aeropuerto, localidad/municipio y/o provincia/estado para la realización de las estimaciones. En ese sentido, para proyectar la demanda a futuro de vuelos comerciales (u otros servicios o productos, desde luego) es necesario contar con datos históricos sobre dicha demanda y los determinantes que se consideren. Esta información permite determinar, en ese sentido, cuantitativamente cuánto afectaron en promedio dichos determinantes en la demanda histórica de vuelos. A partir de dicho cálculo, se pueden establecer futuros escenarios posibles respecto de la evolución de dichos determinantes, y a partir de allí calcular cuál será el valor específico de la demanda en el futuro dada la diversidad de escenarios planteados. Los escenarios los propone el/la investigador/, estos suelen ser i) pesimista y ii) probable, y algunas veces se incluye también una tercera opción, a saber, iii) optimista.

La literatura especializada sobre economía del transporte aéreo sugiere que la demanda de servicios aéreos está determinada por una combinación de factores económicos, demográficos y relacionados con la oferta. Entre los principales determinantes se encuentran:

- Nivel de actividad económica de la región (PIB o VAB regional)
  - Población y características demográficas
-



- Estructura productiva y empresarial
- Nivel de empleo y renta disponible
- Oferta de servicios aéreos (frecuencias, destinos, precios)
- Competencia con otros modos de transporte
- Características geográficas y distancias

Aquí nos enfocamos principalmente en los determinantes de la demanda desde el lado económico y demográfico, utilizando como variables explicativas el VAB regional, el empleo, la población y la estructura empresarial, entre otras. La selección de las variables responde a las explicaciones teóricas de los determinantes de las demandas de vuelos comerciales, a la vez que estuvo sujeta a la información estadística disponible. Como se mencionara, los requisitos que debe cumplir dicha información estadística son los siguientes:

- Disponibilidad temporal (serie de tiempo).
- Desagregación a nivel de localidad, aeropuerto y/o provincia.

De esta manera, las variables relevadas y sus fuentes son las siguientes:

- Pasajeros aéreos: Número total de pasajeros que utilizaron cada aeropuerto, incluyendo vuelos nacionales e internacionales. Fuente: ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil).
  - Valor Agregado Bruto (VAB): Indicador de la actividad económica regional, desagregado a nivel provincial. Fuente: CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe).
  - Empleo: Nivel de empleo registrado por provincia. Fuente: Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial (OEDE) del Ministerio de Capital Humano..
  - Empresas: Número total de empresas registradas que declaran empleo por provincia. Fuente: OEDE.
-



- Población: Datos demográficos por provincia. Fuente: INDEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos).
- Pasajeros por vía terrestre: Número total de pasajeros por localidad. Fuente: Comisión Nacional de Regulación del Transporte del Ministerio de Economía.

Los datos fueron procesados para calcular las tasas de crecimiento anual, a la vez que se realizaron otras transformaciones necesarias para la estimación del modelo econométrico. En base a todo el trabajo anterior, se construyó una base de datos de tipo panel que abarca información de aeropuertos argentinos durante varios períodos (de aquí en adelante, base aeropuertos). La Tabla 3 a continuación desagrega la información estadística utilizada para estimar los determinantes de la demanda de vuelos comerciales.



Tabla 3. Variables utilizadas y sus fuentes

| Variable  | Descripción  | Años de cobertura | Fuente             |
|---|--|-------------------|--------------------|
| <b><i>Variables de interés causal</i></b>         |  |                   |                    |
| <b>Demanda de vuelos</b>                          | Tasa de crecimiento interanual de la demanda de vuelos por aeropuerto          | 2018-2024         | ANAC               |
| <b><i>Variables independientes</i></b>            |  |                   |                    |
| <b>Tasa de crecimiento del VAB</b>                | Tasa de crecimiento interanual del valor agregado bruto de la provincia        | 2018-2022         | CEPAL              |
| <b>Tasa de crecimiento del VAB en t-1</b>         | Tasa de crecimiento interanual del valor agregado bruto de la provincia en t-1 | 2018-2022         | CEPAL              |
| <b><i>Covariables a nivel de provincia</i></b>    |  |                   |                    |
| <b>Nivel de empleo</b>                            | Cantidad de empleo registrado  | 2017-2023         | OEDE               |
| <b>VAB</b>  | Valor agregado bruto a precios constantes de 2004                              | 2017-2022         | CEPAL              |
| <b>Cantidad de empresas</b>                       | Cantidad de empresas que declaran empleo                                       | 2017-2022         | OEDE               |
| <b>Población</b>                                  | Población  | 2020-2022         | INDEC              |
| <b>Cantidad de pasajeros terrestres</b>           | Cantidad de pasajeros vía terrestre  | 2019-2024         | Mecon              |
| <b><i>Variables Identificadoras del panel</i></b> |  |                   |                    |
| <b>Aeropuerto</b>                                 | Código identificador a nivel de aeropuerto                                     | 2017-2024         | Elaboración propia |
| <b>Años</b>                                       | Años alcanzados en el panel  | 2019-2024         | Elaboración propia |



Evidentemente, no fue posible construir las variables de los determinantes de la demanda de vuelos comerciales a nivel de localidad (i.e. de aeropuerto), dada la falta de desagregación estadística. Por lo tanto, uno de los supuestos iniciales de la metodología es que las características provinciales son tan relevantes como las características a nivel de localidad; y a su vez, que las tasas de crecimiento del VAB a nivel de las provincias es extrapolable a las localidades. Estos supuestos no sólo se corresponden con la literatura dedicada al análisis de determinantes y proyecciones de la demanda, sino que también tienen sentido si se tiene en cuenta que la demanda de vuelos depende de las condiciones de las localidades aledañas así como las localidades más alejadas, pero que aun así en términos relativos tienen como más cercano el aeropuerto de su provincia. Por lo que sería correcto tomar como variable explicativa de la demanda de vuelos los promedios provinciales.

A continuación se explica la estrategia econométrica utilizada para estimar los determinantes de la demanda aerocomercial en los aeropuertos de Santa Rosa y General Pico.

## 6.2. Estrategia econométrica

Para estimar la demanda potencial de vuelos, se ha empleado un enfoque econométrico basado en modelos de datos de panel con efectos fijos, aplicando adicionalmente una corrección de errores estándar robustos a heterocedasticidad. Esta metodología permite controlar por características no observables específicas de cada aeropuerto que se mantienen constantes en el tiempo (efectos fijos), reduciendo así potenciales problemas de endogeneidad y omisión de variables relevantes.

La especificación formal del modelo se puede expresar como:

$$Pasajeros_{P;i;t} = \beta_0 + \beta_1 VAB_{i;t} + \beta_2 VAB_{i;t-1} + \beta_3 X_{i;t} + \alpha_{i;t} + \varepsilon_i + \delta_t$$

Donde:

---



- $Pasajeros_{A;i;t}$  es la tasa de crecimiento anual de la demanda de vuelos en el grupo de las provincias  $P$  el aeropuerto  $i$  en el momento  $t$ ,
- $VAB_{i;t}$  es la tasa de crecimiento anual del VAB en el aeropuerto  $i$  en el momento  $t$  (provincial, extrapolable a la localidad),
- $VAB_{i;t-1}$  es la misma variable retardada un año,
- $X_{i;t}$  es una matriz de covariables a nivel de provincia para el aeropuerto  $i$  en el momento  $t$  que incluye las siguientes dimensiones a nivel de provincia:
  - Nivel de empleo,
  - VAB,
  - Cantidad de empresas,
  - Población,
  - Cantidad de pasajeros terrestres en la provincia,
- $\alpha_{i;t}$  es el término de error a nivel de aeropuerto y del tiempo,
- $\varepsilon_i$  es el efecto fijo específico del aeropuerto  $i$ ,
- $\beta_0$  es el intercepto,
- $\delta_t$  representa los efectos fijos temporales, controlando por shocks comunes a todos los aeropuertos en cada período
- $\beta_1$ ,  $\beta_2$  y  $\beta_3$  son los coeficientes a estimar.

La selección de un modelo de efectos fijos de efectos de panel responde a que posee los siguientes atributos:

---



- **Control de heterogeneidad no observable:** Los aeropuertos poseen características estructurales específicas que permanecen relativamente estables en el tiempo y que pueden correlacionarse con las variables explicativas (ubicación geográfica, características históricas, tamaño). El modelo de efectos fijos permite controlar esta heterogeneidad no observable mediante la inclusión de un intercepto específico para cada aeropuerto ( $\epsilon_i$ ), eliminando así una potencial fuente de sesgo por variables omitidas.
- **Control de shocks temporales:** La inclusión de efectos fijos temporales ( $\delta_t$ ) permite controlar por shocks macroeconómicos o sectoriales que afectan simultáneamente a todos los aeropuertos en un período específico (crisis económicas, cambios regulatorios, eventos excepcionales), reduciendo el riesgo de correlación espuria. Esto tiene particular importancia dado el período estudiado, atravesado directamente por la pandemia COVID-19.

Asimismo, se emplea una estimación en base a hace referencia a la utilización de errores estándar robustos a heterocedasticidad y correlación dentro de los paneles. Esta corrección es técnicamente necesaria porque permite corregir los siguientes problemas típicos que emergen de los análisis de causalidad:

- **Heterocedasticidad:** En datos de panel, especialmente cuando se analizan unidades (aeropuertos) de diferentes tamaños, es común la presencia de heterocedasticidad, donde la varianza del término de error varía entre observaciones. Los errores estándar robustos corrigen las inferencias estadísticas para que sean válidas incluso en presencia de heterocedasticidad.
- **Correlación serial:** Los errores de un mismo aeropuerto pueden estar correlacionados en el tiempo, lo que violaría el supuesto de independencia. La corrección robusta considera esta posible correlación serial, proporcionando estimaciones más conservadoras y confiables de los errores estándar.

Asimismo, se han estimado especificaciones con y sin variables de control para evaluar la robustez de los resultados. Asimismo, para una mejor interpretación económica, las

---



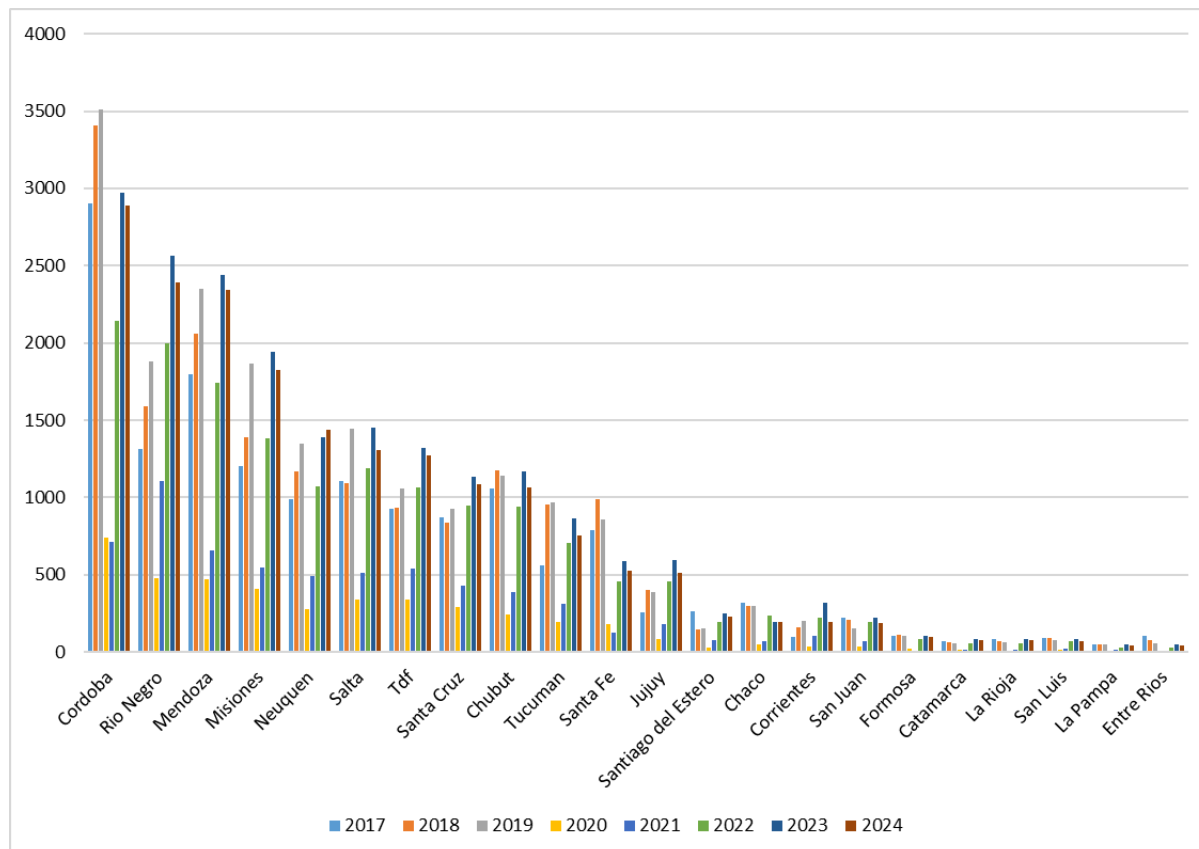
variables dependiente y de interés causal están expresadas en tasas de crecimiento, por los que los coeficientes estimados se interpretan directamente como elasticidades. Esto facilita la comprensión económica de los resultados, como determinantes de la demanda.

Para estudiar específicamente los determinantes de la demanda de los aeropuertos de General Pico y Santa Rosa, se han estimado dos especificaciones diferentes del modelo:

1. **Modelo completo:** Incluyendo todos los aeropuertos de Argentina con datos disponibles.
2. **Modelo restringido:** Incluyendo únicamente aeropuertos de provincias con características de la demanda similares al aeropuerto de Santa Rosa, La Pampa, específicamente: Formosa, Catamarca, La Rioja, Entre Ríos, San Luis y el aeropuerto de Río Cuarto (Córdoba) por su proximidad geográfica.

La motivación para estimar el modelo restringido es que la elasticidad de la demanda en estos aeropuertos podría ser más representativa de la situación en La Pampa, dado que la demanda de vuelos en dichos aeropuertos, al ser aeropuertos regionales, comparten características similares en términos de los determinantes socioeconómicos, demográficos y geográficos. Si bien no son los únicos aeropuertos que comparten dichas similitudes con los de La Pampa, se seleccionó ese grupo de aeropuertos pertenecientes a dichas provincias por la distribución del total de pasajeros a nivel nacional. Esto permite eliminar efectos relacionados con el nivel de la variable dependiente, ya que se trata de grupos de aeropuertos que trasladan cantidad de pasajeros similares. Esto es especialmente relevante considerando que con los datos exclusivos de La Pampa no es posible estimar el modelo debido a limitaciones en el tamaño muestral. El gráfico a continuación muestra la cantidad de pasajeros por provincia, para ilustrar el argumento.

Gráfico 5. Cantidad de pasajeros/as aéreos por provincia y año.



Fuente: elaboración propia en base a base aeropuertos. Nota: cantidad de pasajeros en miles; se exceptúan los aeropuertos de CABA y la provincia de Buenos Aires por la mayor escala relativa (cada uno representó el 26% y 33% -es decir, el 59% de manera conjunta- del total de vuelos en 2024, respectivamente).

En conclusión, el modelo econométrico aplicado representa una aproximación técnicamente adecuada para el análisis de los determinantes de la demanda de pasajeros aéreos, considerando las limitaciones de los datos disponibles y la naturaleza del fenómeno estudiado. Las especificaciones de efectos fijos con errores robustos permiten controlar por la heterogeneidad no observable y corregir problemas de inferencia estadística,



proporcionando una base sólida para la interpretación de los resultados y su aplicación en la planificación de la conectividad aérea en La Pampa.

### 6.3. Resultados de la estimación

A continuación, se presentan los resultados de la estimación de los modelos de efectos fijos para la muestra completa y para la muestra restringida.

Tabla 4. Resultados de la Estimación - Modelo de Efectos Fijos

|                                    | Variable dependiente: demanda de vuelos |                     |                        |                           |                    |                                 |
|------------------------------------|---|---------------------|------------------------|---------------------------|--------------------|---------------------------------|
|                                    | Total de aeropuertos                    |                     |                        | Aeropuertos seleccionados |                    |                                 |
|                                    | (1)                                     | (2)                 | (3)                    | (4)                       | (5)                | (6)                             |
| Tasa de crecimiento del VAB        | 10.65***<br>(0.897)                     | 11.88***<br>(0.943) | 11.91***<br>(0.906)    | 9.607***<br>(1.280)       | 10.47**<br>*       | 10.25***<br>(2.113)             |
| Tasa de crecimiento del VAB en t-1 |   | 4.001***<br>(0.737) | 2.041<br>(1.307)       |                           | 5.303**<br>(1.660) | 7.346**<br>(2.233)              |
| Nivel de empleo                    |   |                     | -0.0136<br>(0.0114)    |                           |                    | -0.200<br>(0.103)               |
| VAB                                |   |                     | -0.000158*<br>**       |                           |                    | -0.00051<br>1<br>(0.00094<br>8) |
| Cantidad de empresas               |   |                     | 0.000160<br>(0.000236) |                           |                    | -0.00261<br>(0.00186)           |



|  |                |               |            |               |               |           |
|--|----------------|---------------|------------|---------------|---------------|-----------|
| Población  |                |               | 0,00001*** |               |               | 0.000148  |
|  |                |               | (0,00000)  |               |               | -0,00007  |
| Cantidad de pasajeros terrestres en la provincia |                |               | 0,00000*** |               |               | 0,00000*  |
|  |                |               | (0,00000)  |               |               | (0,00000) |
| Constante  | -0.00074<br>2  | -0.122**<br>* | -26.84***  | -0.119**<br>* | -0.147*<br>** | -63.99    |
|  | (0.00084<br>2) | (0.0099<br>5) | (6.797)    | (0.0029<br>5) | (0.0343<br>)  | (40.64)   |
| Efectos fijos por año                            | SÍ             | SÍ            | SÍ         | SÍ            | SÍ            | SÍ        |
| Observaciones                                    | 207            | 165           | 106        | 35            | 28            | 18        |
| Aeropuertos                                      | 46             | 45            | 38         | 7             | 7             | 6         |
| R Cuadrado                                       | 0.349          | 0.657         | 0.795      | 0.565         | 0.740         | 0.936     |

Nota: Errores robustos entre paréntesis. Significatividad: \*\*\*  $p < 0.01$ , \*\*  $p < 0.05$ , \*  $p < 0.1$

Los resultados de la estimación ofrecen varias conclusiones relevantes:

1. **Impacto del crecimiento económico:** Tanto en el modelo completo como en el restringido, se observa una relación positiva y estadísticamente significativa entre el crecimiento del VAB regional y el crecimiento en el número de pasajeros. Los coeficientes oscilan entre 9.607 y 11.91, siendo todos significativos al 1%. Esto indica que por cada punto porcentual de incremento en el VAB regional, la demanda de pasajeros aumenta entre 9.6% y 11.9%, lo que demuestra una alta elasticidad de la demanda aérea respecto al crecimiento económico.
2. **Efectos rezagados del crecimiento económico:** El crecimiento económico del período anterior (t-1) también muestra un efecto positivo y significativo, con



coeficientes entre 2.041 y 7.346. Es destacable que este efecto es particularmente fuerte en los aeropuertos seleccionados (modelos 5 y 6), donde alcanza valores de 5.303 y 7.346 (significativos al 5%). Esto sugiere que en aeropuertos similares a los de La Pampa (Santa Rosa), el efecto retardado del crecimiento económico es incluso más importante que en la muestra completa, posiblemente debido a características estructurales de estas economías regionales.

3. **Nivel de empleo:** Contrario a lo que podría esperarse inicialmente, el coeficiente asociado al nivel de empleo es negativo tanto en el modelo completo (-0.0136) como en el modelo restringido (-0.200), aunque no resulta estadísticamente significativo en ninguno de los dos casos. Esta relación negativa, aunque débil estadísticamente, podría sugerir que controlando por VAB y otros factores, el empleo por sí solo no es un determinante directo de la demanda aérea, o que existe algún efecto de sustitución entre modalidades de transporte en regiones con determinadas estructuras laborales.
  4. **VAB absoluto:** El coeficiente asociado al VAB en términos absolutos es negativo y estadísticamente significativo al 1% en el modelo completo (-0.00158), mientras que en el modelo restringido mantiene el signo negativo (-0.000511) pero pierde significatividad estadística. Esto sugiere que, controlando por el crecimiento, las regiones con un VAB más alto pueden tener una menor elasticidad-crecimiento de la demanda aérea, posiblemente porque ya cuentan con un mercado más maduro o porque existen rendimientos decrecientes en la relación entre nivel económico y demanda de transporte aéreo.
  5. **Cantidad de empresas:** El efecto de la cantidad de empresas varía entre los modelos. En el modelo completo el coeficiente es positivo (0.000160) pero no significativo, mientras que en el modelo restringido es negativo (-0.00261) y tampoco alcanza significatividad estadística. Esto podría sugerir que la estructura empresarial tiene efectos heterogéneos según las características regionales, o que su impacto está siendo capturado parcialmente por otras variables del modelo.
-



6. **Población:** En el modelo completo, la población tiene un efecto positivo y estadísticamente significativo al 1% (0.00001), indicando que las regiones más pobladas generan mayor demanda aérea, controlando por otros factores. Sin embargo, en el modelo restringido, aunque el coeficiente es positivo (0.000148), no alcanza significatividad estadística, lo que podría reflejar la menor variabilidad demográfica en la muestra restringida o la existencia de patrones específicos en estas provincias.
7. **Pasajeros terrestres en la provincia:** Esta variable muestra un efecto positivo y estadísticamente significativo tanto en el modelo completo (significativo al 1%) como en el restringido (significativo al 10%). Aunque los coeficientes son pequeños en magnitud (0.00000), su significatividad estadística indica que existe una complementariedad entre los modos de transporte terrestre y aéreo, posiblemente reflejando una demanda general de movilidad en la región.
8. **Bondad de ajuste:** El  $R^2$  aumenta considerablemente al incluir más variables explicativas, pasando de 0.349 a 0.793 en el modelo completo y de 0.565 a 0.936 en el modelo restringido. Estos valores elevados, especialmente en el modelo restringido con todas las variables (0.936), indican que las variables incluidas explican una proporción muy alta de la variabilidad en la demanda de pasajeros (94%), lo que refuerza la validez del modelo especificado.
9. **Tamaño muestral:** Es importante notar la reducción en el número de observaciones al incluir más variables, pasando de 207 a 106 en el modelo completo y de 35 a 18 en el modelo restringido. Esta reducción se debe a la disponibilidad limitada de datos para algunas variables en determinados períodos o aeropuertos. No obstante, no afecta la robustez de las estimaciones, dado el incremento del  $R^2$ .

De esta manera, la evidencia sugiere que los aeropuertos regionales de menor cantidad relativa de pasajeros, como es el caso de General Pico y Santa Rosa, poseen características diferenciales que sugieren un potencial de crecimiento de demanda superior al de otros

---



aeropuertos analizados de mayor nivel de actividad. En primer lugar, La Pampa ha mantenido en los últimos años un ritmo de transformación económica que avanza hacia una mayor diversificación productiva, transitando desde una economía predominantemente primaria hacia un mayor desarrollo agroindustrial y de servicios. El coeficiente de elasticidad de 10.25 respecto al crecimiento del VAB, sumado al efecto rezagado de 7.346, indica que esta transformación económica podría generar un efecto multiplicador particularmente intenso en estos aeropuertos, considerando que parten de niveles de tráfico relativamente bajos donde cada punto porcentual de crecimiento puede representar un salto significativo en términos relativos. Adicionalmente, la ubicación estratégica de estos aeropuertos en el corredor central del país les confiere una ventaja logística diferencial para captar flujos de pasajeros interregionales que buscan evitar la congestión de los grandes hubs, especialmente considerando los crecientes costos de tiempo asociados con los desplazamientos terrestres de larga distancia. Este potencial intermodal se ve reforzado por el significativo coeficiente positivo (estadísticamente significativo al 10%) encontrado para la variable de pasajeros terrestres, que en el contexto específico de La Pampa podría manifestarse con mayor intensidad debido a su posición como nodo articulador entre diferentes regiones productivas del país.

A diferencia de otros aeropuertos regionales que enfrentan una fuerte competencia de hubs cercanos o limitaciones de infraestructura, los aeropuertos pampeanos cuentan con capacidad instalada subutilizada y potencial para desarrollar un modelo de conectividad complementario al de los grandes centros. El análisis econométrico muestra que, controlando por otras variables, las provincias con tamaños de aeropuertos similares a La Pampa han experimentado respuestas más elásticas de la demanda aérea ante mejoras en indicadores económicos (como evidencia el mayor  $R^2$  de 0.936 en el modelo restringido versus 0.793 en el modelo general). Esto sugiere que existe un "efecto catch-up" en aeropuertos secundarios como los de La Pampa, donde mejoras marginales en la oferta y en las condiciones económicas pueden desencadenar crecimientos exponenciales de demanda al activar segmentos de mercado previamente no atendidos -desde luego, siempre sujetos a la variación del VAB, dato no menor en el caso de Argentina, que se enfrenta a

---



crisis económicas recurrentes-. Particularmente para General Pico, su posición geográfica cercana a regiones productivas del sur de Córdoba y noroeste de Buenos Aires representa una oportunidad para captar demanda supraprovincial, mientras que Santa Rosa puede consolidarse como hub regional para la actividad institucional, educativa y de servicios, aprovechando su condición de capital provincial y centro administrativo, factores que según la literatura especializada generan patrones de demanda aérea más estables y menos elásticos a fluctuaciones económicas cíclicas.

Otra cuestión a considerar es el período estudiado, que no abarca una ventana temporal más extensa por la disponibilidad de información estadística. El período analizado (2017-2024) incluye el impacto sin precedentes de la pandemia de COVID-19, que generó la mayor disrupción histórica en el transporte aéreo global. Esta particularidad, lejos de invalidar los resultados, fortalece la robustez del modelo al capturar dinámicas de demanda bajo condiciones extremas de shock y recuperación. La significativa elasticidad identificada (superior a 10 para el crecimiento económico) cobra especial relevancia en este contexto, pues demuestra que incluso en un ciclo que incluye una severa contracción seguida de una recuperación acelerada, la demanda aérea en aeropuertos similares a los de La Pampa mantiene una fuerte sensibilidad al crecimiento económico regional. Más revelador aún resulta que el valor del  $R^2$  en el modelo restringido alcance 0.936, evidenciando que la capacidad explicativa se mantiene excepcionalmente alta incluso incorporando el período pandémico, lo que sugiere que los factores estructurales identificados (crecimiento económico, efectos rezagados, complementariedad intermodal) operan con similar intensidad tanto en períodos de estabilidad como de crisis y recuperación.

Las perspectivas post-pandémicas presentan un escenario particularmente favorable para aeropuertos regionales como General Pico y Santa Rosa, dado que las tendencias globales apuntan hacia una descentralización de flujos aéreos y una revalorización de aeropuertos secundarios. La pandemia ha catalizado cambios estructurales en los patrones de movilidad, con un incremento del teletrabajo, la deslocalización empresarial hacia ciudades intermedias y una creciente preferencia por aeropuertos menos congestionados que ofrecen

---



mejor experiencia al pasajero y menores tiempos de proceso. La Pampa, con su posicionamiento geográfico estratégico, su creciente diversificación económica y la disponibilidad de infraestructura aeroportuaria subutilizada, se encuentra excepcionalmente posicionada para capitalizar estas tendencias emergentes. Adicionalmente, el efecto "rebote" post-pandémico en la demanda aérea, ampliamente documentado en mercados que se recuperaron antes que el argentino, se manifestaría con mayor intensidad en estos aeropuertos regionales debido al efecto multiplicador identificado en el modelo, donde cada punto porcentual de recuperación económica se traduce en más de diez puntos de crecimiento en la demanda de pasajeros, a la vez que sigue impactando en el tiempo. Esta dinámica, sumada a la estabilización macroeconómica en curso, sugiere que los aeropuertos pampeanos no sólo recuperarán sus niveles pre-pandémicos, sino que experimentará un crecimiento acelerado que podría superar significativamente las tendencias históricas, y hasta podrían considerarse como nodos emergentes en la reconfiguración del mapa aeroportuario nacional.

## ***7. Proyección de la demanda de vuelos comerciales en General Pico y Santa Rosa***

### **7.1. Metodología**

La proyección de demanda aeroportuaria para los aeropuertos de General Pico y Santa Rosa (La Pampa) se ha desarrollado siguiendo un enfoque metodológico riguroso, basado en los resultados del análisis econométrico previo y complementado con técnicas de benchmarking y definición de escenarios prospectivos.

Este apartado detalla la metodología de proyección aplicada para un horizonte de 10 años (2025-2034), abarcando desde la estimación de la demanda potencial actual (para General Pico, dado que no tiene el aeropuerto en funcionamiento) hasta la definición de escenarios de crecimiento futuro.

La metodología de proyección se estructura en tres componentes principales:

---



1. **Estimación de la demanda potencial actual:** Determinación del volumen de pasajeros que actualmente utilizan los aeropuertos de General Pico si estuvieran operativos con una oferta adecuada.
2. **Definición de escenarios de crecimiento económico:** Establecimiento de proyecciones de crecimiento del VAB provincial para diferentes escenarios (pesimista y posible).
3. **Modelización de la evolución de la demanda:** Aplicación de las elasticidades identificadas en el modelo econométrico a los escenarios de crecimiento, considerando la maduración progresiva del mercado.

#### 7.1.1. Estimación de la demanda potencial actual

Dado que el aeropuerto de General Pico no se encuentra actualmente operativo para vuelos comerciales regulares, para la estimación de su demanda potencial se propone un enfoque indirecto basado en la relación entre transporte terrestre y aéreo observada en la localidad de Santa Rosa, bajo el supuesto de que, por compartir las mismas características territoriales, sociales y políticas, esta relación es comparable y atribuible al caso de General Pico. Para tal fin, se procedió en el desarrollo de los siguientes cálculos:

Para la localidad de Santa Rosa, se calculó la proporción de pasajeros aéreos del total de pasajeros (terrestres y aéreos). Este cálculo permite aproximar qué porcentaje del total de la demanda de pasajes se vuelca en pasajes vía aérea. En el caso de Santa Rosa esa proporción es de 14,3% (en 2024).

Acto seguido, teniendo en cuenta que en General Pico el aeropuerto no se encuentra en funcionamiento, el total de demanda de pasajes actual se vuelca de manera completa en el traslado terrestre, que totalizó en 2024 en total 91.556 pasajeros. Asumiendo que la misma proporción de pasajes aéreos respecto del total que se verifica en Santa Rosa se podría atribuir a General Pico, es posible estimar que el total de demanda potencial de pasajes aéreos en General Pico hubiera sido de 13.119 en el año 2024. Este valor potencial es el que se considera para analizar las proyecciones.

---



### **Nota aclaratoria: Cálculo incluyendo localidades aledañas**

En la literatura especializada es común contabilizar la realidad de las localidades aledañas de los aeropuertos bajo estudio para estimar la proyección de la demanda de vuelos. Ello se denomina en la literatura como “zona de influencia”.

En el caso de General Pico, considerando un radio aproximado de 150-200 kilómetros, se podrían tener en cuenta las siguientes localidades de las provincias de Buenos Aires, La Pampa y Córdoba.

De la provincia de Buenos Aires:

- Alberdi
- Ameghino
- América
- Carlos Casares
- Carlos Tejedor
- Daireaux
- General Pinto
- General Villegas
- Lincoln
- Pehuajó
- Pellegrini



- Salliqueló
- Trenque Lauquen
- Tres Lomas
- Vedia

Para la provincia de Córdoba:

- Adelia Maria
- Del Campillo
- General Levalle
- Huinca Renanco
- Jovita
- Laboulaye
- Serrano
- Villa Huidobro

Para la provincia de La Pampa

- Arata
- Catrilo
- Colonia Baron
- Eduardo Castex
- Embajador Martini



- General Acha
- General Pico
- Ingeniero Luiggi
- Intendente Alvear
- Parera
- Quemu Quemu
- Realicó
- Trenel
- Vertiz
- Victorica
- Villa Mirasol
- Winifreda

Esta selección de localidades se basa en los siguientes criterios:

1. **Proximidad geográfica:** Se consideran localidades ubicadas dentro de un radio aproximado de 150-200 km desde General Pico, lo que representa aproximadamente 2 horas de viaje terrestre, distancia habitualmente considerada como límite razonable para acceder a un aeropuerto regional.
2. **Conectividad vial:** Se priorizan localidades con buena conectividad vial hacia General Pico, especialmente aquellas ubicadas sobre rutas nacionales o provinciales importantes.



3. **Tamaño poblacional:** Se incluyen prioritariamente localidades con población relevante que puedan generar un volumen significativo de pasajeros.
4. **Actividad económica:** Se consideran localidades con actividad económica significativa (centros agroindustriales, comerciales, etc.) que puedan generar demanda de viajes aéreos por motivos de negocios.
5. **Distancia a aeropuertos alternativos:** Se evalúa la distancia de estas localidades a otros aeropuertos alternativos. Localidades para las que General Pico representaría la opción más cercana tienen mayor prioridad.

No obstante, también tiene sentido asumir que el ratio calculado anteriormente, entre pasajeros totales, aéreos y terrestres, alcanza a personas de la zona de influencia, y es por ello que no se tuvo en cuenta para el estudio del potencial de demanda de vuelos en General Pico el total de pasajeros terrestres en las localidades aledañas.

Cabe destacar, de todas maneras, que si el aeropuerto ofreciera nuevas rutas que actualmente no se ofrecen tampoco de manera terrestre (como a la Patagonia Argentina, por su gran atractivo turístico), posiblemente la proporción de la demanda por vuelos en relación del total de la demanda de pasajes aumentaría.

De esta manera, la demanda total de pasajeros vía aérea estimada para es de 13.119, esta estimación para 2024 constituye el punto de partida para las proyecciones futuras.

Finalmente, en el caso del aeropuerto de Santa Rosa, que ya se encuentra operativo con vuelos comerciales regulares, la demanda actual se estima directamente a partir de los datos de pasajeros registrados en 2024, considerando que estos reflejan la demanda efectiva bajo las condiciones actuales de oferta (41.636 pasajeros).



### 7.1.2. Definición de escenarios de crecimiento económico

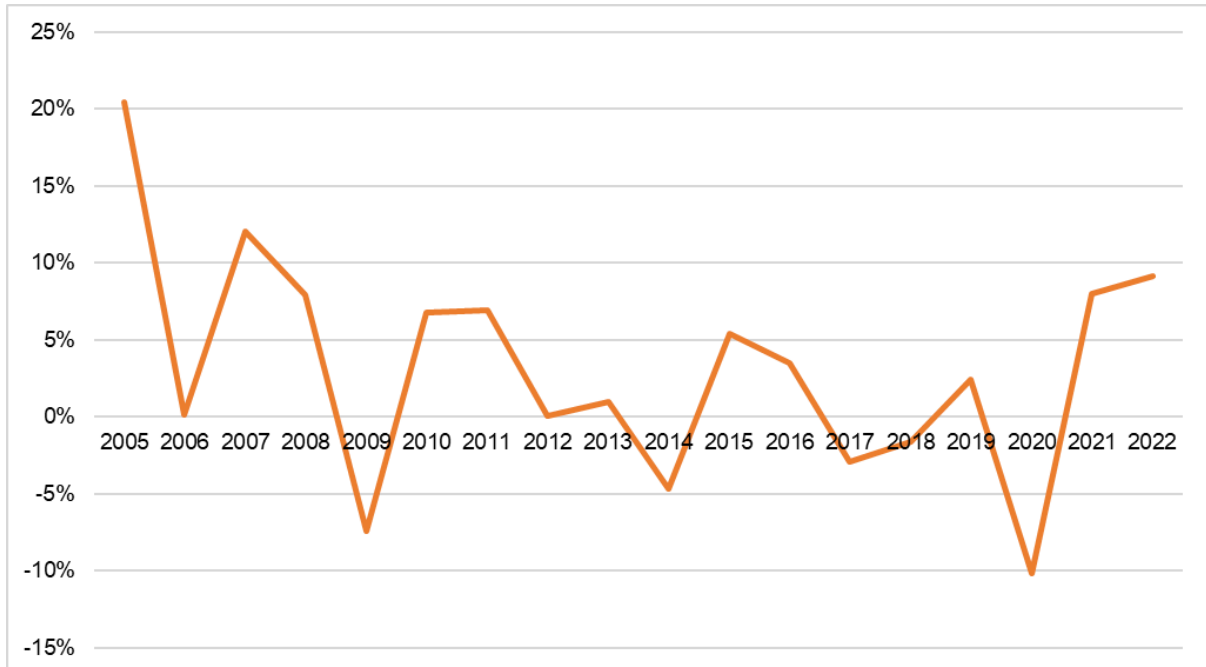
Para la proyección de la demanda a un horizonte de 10 años (2025-2034), se han definido dos escenarios de crecimiento económico para la provincia de La Pampa:

1. **Escenario pesimista:** Caracterizado por un crecimiento económico modesto, con tasas anuales oscilando entre 0.3% y 0.6% (promedio: 0.47%). Este escenario refleja una continuación de las tendencias históricas de crecimiento de la provincia (promedio histórico 2004-2022: 0.8%), pero asumiendo un contexto macroeconómico y sectorial desfavorable.
2. **Escenario probable:** Caracterizado por un crecimiento económico moderado, con tasas anuales oscilando entre 2.0% y 2.7% (promedio: 2.38%). Este escenario supone una mejora sustancial respecto al promedio histórico, asumiendo el éxito parcial de políticas de desarrollo económico regional y un contexto macroeconómico estable.

Cabe destacar que dichos cálculos se realizaron teniendo en cuenta una evolución de la situación económica de la provincia de La Pampa acorde con el desempeño de los años para los que existe información estadística (2004-2022), que da en promedio una tasa de crecimiento anual simple de +3,2%. No obstante, dicho análisis incluye los años de mayor crecimiento a nivel nacional y provincial (entre 2007 y 2011), mientras que entre 2014 y 2022 la evolución del Valor Agregado Bruto ha tenido un comportamiento cíclico, por lo que sería poco probable que cada año hasta el que alcanza la proyección (2034) la tasa de crecimiento del VAB provincial sea constantemente positiva, aunque a una tasa baja. No obstante, dada la relación lineal entre la evolución del VAB y la demanda de vuelos comerciales (ya que la elasticidad calculadora anteriormente arrojó un valor positivo), contabilizar tasas de crecimiento anuales más cercanas al promedio del período, sin incluir tasas de variación negativa, resultan en una facilidad analítica que no afectan el resultado final de la proyección. Por ello se plantearon escenarios teniendo en cuenta tasas de variación positivas.



Gráfico 6. Tasa de crecimiento del VAB en la Pampa (2005-2022).



Fuente:elaboración propia en base a CEPAL.

Las tasas de crecimiento específicas para cada año y escenario se detallan en la siguiente tabla:

Tabla. 5. Tasas de crecimiento del VAB por escenario (%)

| Año  | Pesimista | Probable |
|------|-----------|----------|
| 2024 | 0,4       | 0,9      |
| 2025 | 0,5       | 1        |
| 2026 | 0,6       | 1,1      |
| 2027 | 0,4       | 0,9      |
| 2028 | 0,3       | 0,8      |



---

| Año  | Pesimista | Probable |
|------|-----------|----------|
| 2029 | 0,5       | 1        |
| 2030 | 0,4       | 0,9      |
| 2031 | 0,6       | 1,1      |
| 2032 | 0,5       | 1        |
| 2033 | 0,4       | 0,9      |
| 2034 | 0,5       | 1        |

Por otra parte, un aspecto metodológico clave para proyecciones a largo plazo es la consideración de la maduración progresiva del mercado aeroportuario. La literatura especializada y la evidencia empírica sugieren que las elasticidades de la demanda tienden a disminuir a medida que los mercados aeroportuarios alcanzan niveles de mayor madurez.

Partiendo de las elasticidades de la demanda respecto del VAB calculadas a partir de los modelos econométricos (10,25 contemporánea y 7,3 rezagada), para reflejar esta dinámica en las proyecciones, se ha definido un factor de reducción de elasticidades que varía según el horizonte temporal. Este enfoque permite moderar el crecimiento proyectado en los años más distantes, produciendo proyecciones más robustas y creíbles desde el punto de vista metodológico. La tabla a continuación muestra los valores de las elasticidades según sea el periodo de toda la ventana temporal estudiada.



Tabla. 6. Reducción de elasticidades en el horizonte temporal.

| Periodo         | Años                | % de elasticidad | Valor elasticidad aplicable | Valor elasticidad VAB rezagado |
|-----------------|---------------------|------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| Corto plazo     | 1-3<br>(2025-2027)  | 100%             | 10,25                       | 7,346                          |
| Mediano plazo   | 4-6<br>(2028-2030)  | 80%              | 8,2                         | 5,877                          |
| Largo plazo     | 7-8<br>(2031-2032)  | 60%              | 6,15                        | 4,408                          |
| Muy largo plazo | 9-10<br>(2033-2034) | 40%              | 4,1                         | 2,938                          |

### 7.1.3. Modelización de la evolución de la demanda

A partir de todo lo anterior, la proyección de la demanda de pasajeros para cada año del horizonte de análisis se realiza mediante la siguiente fórmula:

$$Pasajeros_t = Pasajeros_{t-1} * [(ElasticidadVAB_t * VAB_t) + (ElasticidadVAB_{t-1} * VAB_{t-1})]$$

Donde:

- $Pasajeros_t$  es el número proyectado de pasajeros en el año  $t$  (2025 a 2035)
- $Pasajeros_{t-1}$  es el número de pasajeros en el año anterior
- $ElasticidadVAB_t$  es la elasticidad respecto al crecimiento económico contemporáneo, ajustada según el período
- $ElasticidadVAB_{t-1}$  es la elasticidad respecto al crecimiento económico rezagado, ajustada según el período
- $VAB_t$  es la tasa de crecimiento del VAB en el año  $t$  según el escenario considerado



- $VAB_{t-1}$  es la tasa de crecimiento del VAB en el año anterior según el escenario considerado

Esta fórmula permite incorporar tanto el efecto contemporáneo como el efecto rezagado del crecimiento económico sobre la demanda de pasajeros, ajustando ambas elasticidades a lo largo del tiempo para reflejar la maduración del mercado.

El proceso de aplicación de la metodología de proyección consta de los siguientes pasos:

1. **Establecimiento de valores base:** Para cada aeropuerto, se establece el número base de pasajeros en 2024, utilizando datos reales para Santa Rosa (41636 pasajeros) y la estimación basada en ratios para General Pico (13119 pasajeros).
2. **Aplicación secuencial de la fórmula:** Para cada aeropuerto, escenario y año del horizonte de proyección, se aplica secuencialmente la fórmula de proyección, utilizando:
  - El número de pasajeros del año anterior
  - Las elasticidades ajustadas según el período
  - Las tasas de crecimiento del VAB según el escenario
3. **Cálculo de tasas de crecimiento:** Para cada aeropuerto y escenario, se calculan las tasas de crecimiento interanuales, que permiten visualizar la dinámica temporal de la demanda proyectada.

La metodología de proyección desarrollada proporciona un marco robusto y transparente para estimar la evolución futura de la demanda de los aeropuertos de General Pico y Santa Rosa, integrando resultados econométricos con consideraciones de maduración de mercado y escenarios de crecimiento económico.

Su aplicación permite no solo obtener estimaciones numéricas, sino también comprender la dinámica temporal de la demanda y los factores que la condicionan, constituyendo una herramienta valiosa para la planificación estratégica aeroportuaria en La Pampa.



La flexibilidad de la metodología permite su adaptación a diferentes contextos y horizontes temporales, así como su actualización periódica a medida que se disponga de nueva información o se produzcan cambios significativos en los factores determinantes de la demanda. Es decir, la metodología se puede volver a desarrollar a futuro con los datos efectivos que aquí se proyectan, a medida que haya información estadística disponible.

## **7.2. Resultados: proyección de la demanda de vuelos en La Pampa**

El presente análisis examina las proyecciones de demanda de pasajeros para los aeropuertos de General Pico y Santa Rosa en la provincia de La Pampa durante el período 2024-2034. Estas estimaciones se basan en la elasticidad de la demanda en relación con la tasa de crecimiento del Valor Agregado Bruto (VAB) provincial, considerando tres escenarios de evolución económica: pesimista y posible; y considerando la cantidad de pasajeros aéreos en 2024 efectiva y potencial para los casos de Santa Rosa y General Pico, respectivamente.



Tabla 7. Proyección de la demanda para General Pico y Santa Rosa, según escenario

| Año  | General Pico |         | Santa Rosa |         |
|------|--------------|---------|------------|---------|
|      | Pesimista    | Posible | Pesimista  | Posible |
| 2024 | 13.119       | 13.119  | 41.636     | 41.636  |
| 2025 | 14.177       | 15.331  | 44.993     | 48.656  |
| 2026 | 15.569       | 18.186  | 49.413     | 57.717  |
| 2027 | 16.894       | 21.333  | 53.617     | 67.705  |
| 2028 | 17.707       | 23.861  | 56.196     | 75.728  |
| 2029 | 18.745       | 26.939  | 59.491     | 85.498  |
| 2030 | 19.911       | 30.511  | 63.191     | 96.832  |
| 2031 | 20.996       | 33.785  | 66.636     | 107.224 |
| 2032 | 22.197       | 37.501  | 70.448     | 119.018 |
| 2033 | 22.887       | 39.987  | 72.638     | 126.906 |
| 2034 | 23.626       | 42.683  | 74.981     | 135.465 |

### 7.2.1. Tendencias Generales

Las proyecciones revelan un potencial de crecimiento sostenido para ambos aeropuertos a lo largo del período analizado. Este crecimiento resulta particularmente relevante para el aeropuerto de General Pico, que actualmente no está en funcionamiento pero muestra un claro potencial de desarrollo.



### 7.2.2. Análisis del Escenario Probable

En el escenario que considera la proyección más probable, se observa una evolución favorable en la demanda de pasajeros para el aeropuerto de General Pico:

- Partiendo de una base estimada de 13.119 pasajeros en 2024, la demanda aumentaría a 15.331 en 2025, lo que representa un incremento del 16,9% en solo un año.
- Para 2027, la cifra alcanza los 21.333 pasajeros, incrementándose un 62,6% respecto al valor inicial de 2024.
- En 2030, se proyecta una demanda de 30.511 pasajeros, más del doble del valor de 2024.

Para el final del período analizado (2034), la demanda potencial máxima llega a 42.683 pasajeros, representando un crecimiento acumulado del 225,4% respecto a 2024. Esta evolución duplica a la que plantea el escenario pesimista (23.626), por lo que es esperable que la demanda se encuentre en niveles que estén en el medio de dichos extremos.

Esta progresión destaca el claro potencial, actualmente desaprovechado, para el aeropuerto de General Pico, cuya puesta en funcionamiento podría transformar significativamente la conectividad aérea regional.

Por su parte, el aeropuerto de Santa Rosa, ya operativo, también muestra proyecciones favorables en el escenario posible:

- Desde una base de 41.636 pasajeros en 2024, se proyecta un aumento a 48.656 en 2025, representando un crecimiento del 16,9%.
  - Para el año 2027, se estima una demanda de 67.705 pasajeros, un 62,6% más que la cifra inicial.
  - En 2030, la proyección alcanza 96.832 pasajeros, más del doble de su valor del año 2024.
  - Al final del período (2034), se proyecta una demanda de 135.465 pasajeros, un crecimiento acumulado del 225,4%. Dada la proyección de 74.981 pasajeros hacia el
-



año 2034 en el escenario menos prometedor, también es esperable que la demanda efectiva -ceteris páribus- se encuentre en niveles entre esos máximos y mínimos.

En ambos casos, los números a los que se llega a través de la técnica econométrica son estimaciones razonables en el marco del crecimiento esperado de la actividad productiva y la cantidad de población en la región y de los demás factores considerados en estas regresiones, tal como ya se detalló en el apartado metodológico.

### 7.2.3. Comparativa entre Escenarios

La diferencia entre los escenarios pesimista y probable, aunque modesta al inicio, se amplía progresivamente:

Para General Pico:

- En 2025, la diferencia es de 1.154 pasajeros (14.177 vs. 15.331)
- En 2030, esta brecha aumentará a 10.600 pasajeros (19.911 vs. 30.511)
- Para 2034, la diferencia llega a 19.057 pasajeros (23.626 vs. 42.683)

Para Santa Rosa:

- En 2025, la diferencia entre escenarios pesimista y posible es de 3.663 pasajeros (44.993 vs. 48.656)
- En 2030, la brecha aumentará a 33.641 pasajeros (63.191 vs. 96.832)
- Para 2034, la diferencia alcanza 60.484 pasajeros (74.981 vs. 135.465)

Esta ampliación progresiva refleja el efecto acumulativo de las diferentes tasas de crecimiento proyectadas y es natural en cualquier análisis como el aquí realizado. Por lo tanto, los datos deben interpretarse en términos de tendencias y no como valores futuros absolutos.

### 7.2.4. Implicaciones para la Infraestructura Aeroportuaria

El potencial de crecimiento identificado para General Pico fundamenta la posibilidad de poner en funcionamiento este aeropuerto. Incluso en el escenario pesimista, la demanda

---



alcanzaría los 23.626 pasajeros en el año 2034, cifra que justificaría la inversión en infraestructura aeroportuaria básica.

La puesta en funcionamiento del aeropuerto podría convertir a General Pico en un nodo aéreo regional significativo, con capacidad para:

- Sostener vuelos regulares de conectividad regional
- Generar un impacto económico sustancial en la zona
- Mejorar significativamente la conectividad de toda la zona norte de La Pampa
- Descongestionar rutas terrestres y ofrecer alternativas más eficientes de transporte

En el caso de Santa Rosa, una proyección de este tipo indica que se requeriría:

- Modernización de la terminal de pasajeros
- Mejora de servicios aeroportuarios
- Posible ampliación de frecuencias y destinos
- Optimización de la intermodalidad con otros sistemas de transporte

#### **7.2.5. Rentabilidad y Beneficios Económicos**

Desde luego, la puesta en funcionamiento del aeropuerto de General Pico y la adecuación de la infraestructura en Santa Rosa representan inversiones rentables, considerando:

1. Beneficios directos:
    - Ingresos por tasas aeroportuarias
    - Concesiones comerciales dentro del aeropuerto
    - Servicios complementarios
  2. Beneficios indirectos:
    - Dinamización económica local y regional
    - Creación de empleos directos e indirectos
    - Desarrollo del sector turístico
    - Mejora de la conectividad para empresas e instituciones locales
  3. Beneficios estratégicos:
-



- Mejora de la competitividad provincial
- Optimización de la red de transporte multimodal
- Reducción de tiempos de viaje y costos asociados
- Fortalecimiento de la integración territorial

Estas implicancias, necesidades y desafíos serán desarrollados en profundidad en la segunda etapa del presente proceso de trabajo.

## ***8. Análisis complementario para la estimación de la demanda potencial de vuelos en General Pico***

Para complementar y validar los resultados de las estimaciones econométricas previamente realizadas sobre la demanda potencial de vuelos en General Pico, se planteó desarrollar un análisis comparativo exhaustivo con otros aeropuertos. El propósito fundamental de este estudio adicional se centró en determinar si la estimación calculada de 13.119 pasajeros/as para el año 2024 en el caso de General Pico resulta coherente y viable cuando se la contrasta con la demanda existente en otros aeropuertos que actualmente operan vuelos comerciales en la Argentina.

La metodología inicial contemplaba la comparación del caso de General Pico con otras ciudades que presentaran similitudes en dos dimensiones críticas:

1. **Cantidad de población:** Buscando localidades con tamaño poblacional similar para establecer una base comparable de potenciales usuarios/as.
2. **Distancia con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires:** Factor determinante en las preferencias de transporte aéreo versus terrestre.

Este enfoque metodológico permitiría establecer un marco comparativo sólido para evaluar la razonabilidad de las proyecciones realizadas.



### 8.1 Selección inicial de localidades comparables

En función de los criterios establecidos, se seleccionaron inicialmente cinco localidades que presentaban características similares a General Pico en términos de población y distancia respecto a CABA.

Tabla 8. Localidades seleccionadas para la comparación de demanda de vuelos con General Pico

| Localidad        | Población     | Distancia a CABA (aprox, en km) | Provincia       | Aeropuerto / Aeródromo |
|------------------|---------------|---------------------------------|-----------------|------------------------|
| Reconquista      | 88.306        | 800                             | Santa Fe        | Si                     |
| Azul             | 75.905        | 300                             | Buenos Aires    | Si                     |
| <b>Gral Pico</b> | <b>67.585</b> | 600                             | <b>La Pampa</b> | <b>Si</b>              |
| Tres Arroyos     | 62.426        | 500                             | Buenos Aires    | Si                     |
| Trenque Lauquen  | 49.499        | 450                             | Buenos Aires    | Si                     |

La tabla muestra la selección de localidades que incluye: Reconquista (Santa Fe), Azul (Buenos Aires), General Pico (La Pampa), Tres Arroyos (Buenos Aires) y Trenque Lauquen (Buenos Aires). Para cada una se especifica población, distancia aproximada a CABA en kilómetros, provincia y disponibilidad de aeropuerto/aeródromo.

### 8.2 Limitaciones en el análisis comparativo

El análisis comparativo inicialmente planteado enfrentó una limitación significativa: la mayoría de las localidades seleccionadas, a pesar de contar con infraestructura aeroportuaria, carecían de rutas comerciales operativas durante el año 2024. Esta circunstancia muy probablemente refleja la compleja situación del transporte aéreo de cabotaje en Argentina, donde numerosos aeródromos y aeropuertos de ciudades medianas



han visto discontinuadas sus operaciones comerciales en los últimos años por diversos factores económicos, regulatorios y de política aeronáutica.

Frente a esta restricción, fue necesario reformular la comparación, ampliando el criterio de selección para incluir aeropuertos que, aunque no cumplieran estrictamente con los parámetros poblacionales o de distancia originalmente establecidos, sí mantuvieran operaciones comerciales regulares o hubiesen experimentado recientemente cambios significativos en su funcionamiento.

### 8.3. Aeropuertos Seleccionados para el Análisis Comparativo

Considerando las limitaciones mencionadas, el análisis comparativo se restringe a tres aeropuertos que presentan características relevantes para la evaluación:

1. Aeropuerto de Reconquista (Santa Fe)
2. Aeropuerto de Sauce Viejo (Santa Fe)
3. Aeropuerto de Villa María (Córdoba)

Tabla 9. Aeropuertos comparables con General Pico

| Localidad   | Provincia | Población | Distancia CABA (aprox. en km) | Nombre Aeropuerto                             | Total pasajeros/as 2024 |
|-------------|-----------|-----------|-------------------------------|---|-------------------------|
| Villa María | Córdoba   | 97.815    | 550                           | Aeropuerto Regional Presidente Nestor Kichner | -                       |
| Reconquista | Santa Fe  | 88.306    | 800                           | Aeropuerto Daniel Jurkic                      | 584                     |
| Sauce Viejo | Santa Fe  | 14.372    | 450                           | Aeropuerto de Sauce Viejo                     | 79.934                  |



La tabla presenta los datos comparativos de los tres aeropuertos seleccionados, incluyendo localidad, provincia, población, distancia aproximada a CABA en kilómetros, nombre oficial del aeropuerto y total de pasajeros durante 2024.

Es importante destacar que los tres casos seleccionados presentan particularidades que enriquecen el análisis comparativo:

- El Aeropuerto de Sauce Viejo es el único que se encuentra en operación continua durante todo el período analizado, con la particularidad de servir como aeropuerto de una capital provincial.
- El Aeropuerto de Reconquista operó comercialmente hasta marzo de 2024, lo que permite analizar un caso reciente de discontinuidad en el servicio.
- El Aeropuerto de Villa María representa un caso de especial interés por su reciente puesta en funcionamiento (febrero 2025), en el marco de las nuevas políticas de desregulación aeronáutica.

A continuación, se presenta un análisis detallado de cada uno de estos casos, que permitirá establecer parámetros comparativos sólidos para evaluar la proyección de demanda en General Pico.

#### **8.4. Aeropuerto Daniel Jurkic - Reconquista, Santa Fe**

##### **- Características generales**

El Aeropuerto Daniel Jurkic se encuentra ubicado en la ciudad de Reconquista, provincia de Santa Fe, a una distancia aproximada de 800 kilómetros de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Reconquista cuenta con una población de aproximadamente 88.306 habitantes, lo que la posiciona como una ciudad de tamaño medio, comparable aunque superior a General Pico en términos poblacionales (31% mayor).

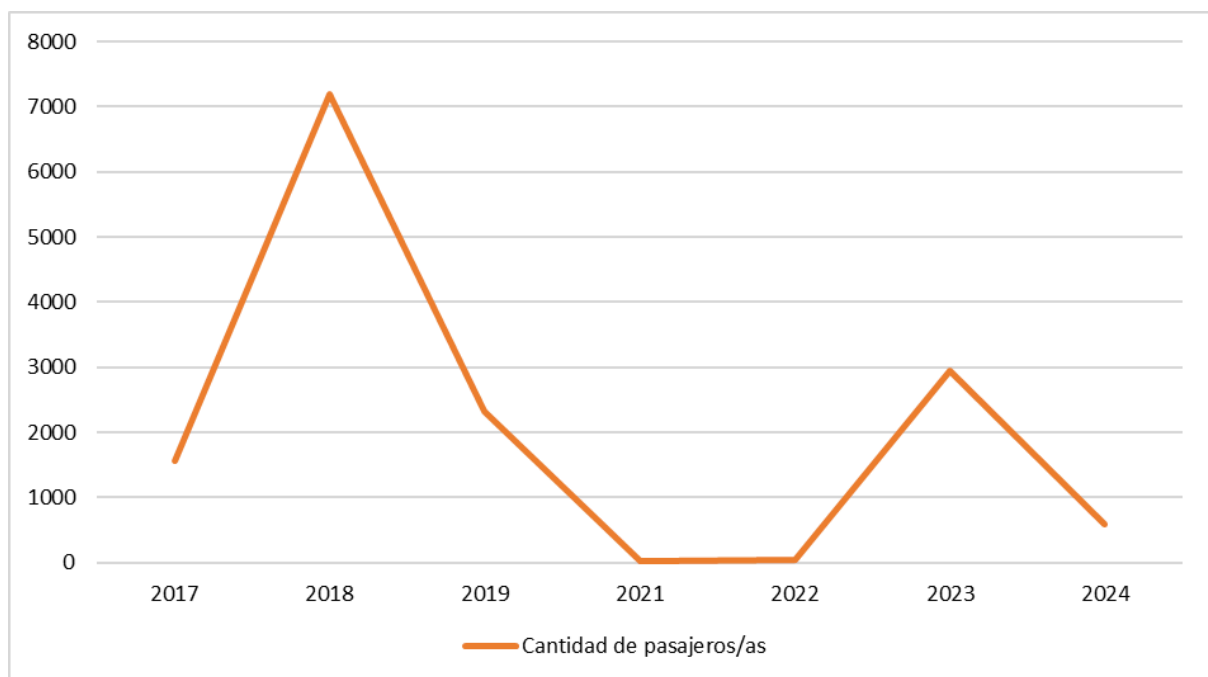
##### **- Evolución histórica de la demanda**

---



La evolución de la demanda de vuelos comerciales en el Aeropuerto de Reconquista durante el período 2017-2024 muestra un comportamiento fluctuante, con un punto máximo alcanzado en 2018, cuando se registraron 7.196 pasajeros. Este valor representa el pico histórico dentro del período analizado.

Gráfico 7. Demanda de vuelos comerciales en Reconquista (Santa Fe). Años 2017-2024 (sin 2020)



Durante los años posteriores a la pandemia de COVID-19, la demanda apenas experimentó un proceso de recuperación gradual en 2023, aunque sin alcanzar los niveles pre-pandémicos. En 2023, se registraron 2.937 pasajeros, cifra que representa aproximadamente un 40% del máximo histórico alcanzado en 2018.

#### - Situación actual y discontinuidad del servicio

Un aspecto crítico para el análisis comparativo es la discontinuidad del servicio aéreo comercial en Reconquista. Los datos disponibles muestran que en 2024 se registraron



únicamente 584 pasajeros, valor que corresponde a operaciones realizadas hasta el 29 de marzo de dicho año. A partir de esa fecha, no se registraron más operaciones comerciales en este aeropuerto.

Durante 2024, la única ruta ofrecida era Reconquista-Rosario, operada por Aerolíneas Argentinas. Esta limitación en la conectividad podría haber influido en la baja adopción del servicio por parte de la población local, al no ofrecer conexión directa con Buenos Aires.

#### - **Comparación con el transporte terrestre**

Un análisis integral de la demanda de transporte en Reconquista revela que durante 2024 se registraron 29.110 pasajeros que utilizaron servicios de transporte terrestre para desplazarse desde/hacia esta localidad. Sumando los 584 pasajeros aéreos registrados hasta marzo, el total de pasajeros/as (aéreos y terrestres) asciende a 29.694.

Este valor resulta significativamente inferior al registrado para el transporte terrestre en General Pico en 2024 (91.556 pasajeros), pese a que Reconquista cuenta con una población superior. Esta diferencia sugiere que existen factores específicos que podrían explicar un mayor potencial de demanda de transporte en General Pico, tanto terrestre como eventualmente aéreo.

#### - **Implicaciones para el análisis de General Pico**

La comparación directa entre la demanda aérea histórica de Reconquista (2.937 pasajeros en 2023) y la proyección para General Pico (13.119 pasajeros) podría sugerir inicialmente una sobreestimación para el caso pampeano. Sin embargo, al considerar la significativa diferencia en la demanda total de transporte entre ambas localidades (factor de casi 3 a 1 a favor de General Pico), resulta plausible considerar que el ratio de demanda de vuelos comerciales respecto a la población total podría ser efectivamente mayor en General Pico.

---



Adicionalmente, debe considerarse que la ruta ofrecida en Reconquista (conexión con Rosario) difiere sustancialmente de la potencial ruta General Pico-Buenos Aires, tanto en términos de distancia como de atractivo para los usuarios.

### **8.5. Aeropuerto de Sauce Viejo - Santa Fe**

#### **- Características generales**

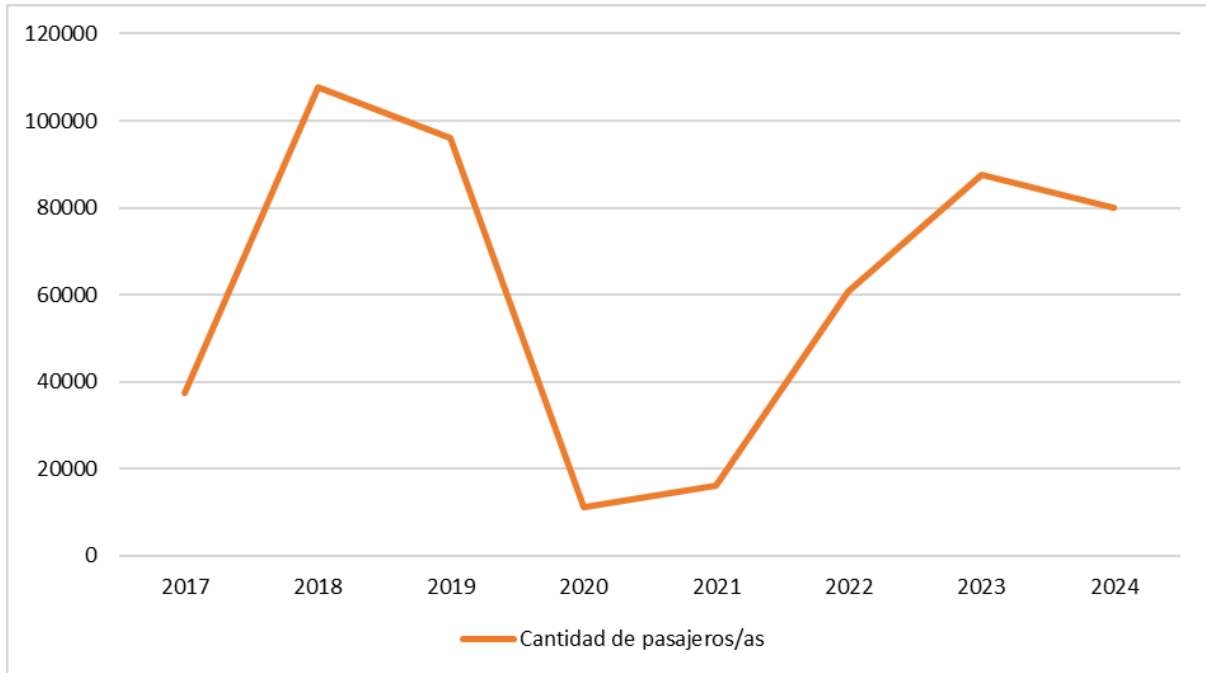
El Aeropuerto de Sauce Viejo se encuentra localizado a aproximadamente 450 kilómetros de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Si bien la localidad de Sauce Viejo cuenta con una población reducida (aproximadamente 14.372 habitantes), el aeropuerto funciona efectivamente como el aeropuerto de la capital provincial, la ciudad de Santa Fe, que cuenta con una población total de 572.265 habitantes.

Esta particularidad debe ser considerada al establecer comparaciones con General Pico, ya que la base poblacional efectiva que genera demanda para este aeropuerto es significativamente mayor a la de la localidad donde está emplazado.

#### **- Evolución histórica de la demanda**

La evolución de la demanda de vuelos comerciales en el Aeropuerto de Sauce Viejo durante el período 2017-2024 muestra, al igual que en el caso de Reconquista, un comportamiento con un máximo en 2018, cuando se registraron 107.674 pasajeros.

Gráfico 8. Demanda de vuelos comerciales en Sauce Viejo (Santa Fe). Años 2017-2024



Tras la caída provocada por la pandemia de COVID-19, la demanda experimentó una recuperación sostenida hasta alcanzar 87.636 pasajeros en 2023. Sin embargo, en 2024 se observó una disminución a 79.934 pasajeros, tendencia que resulta coherente con el análisis de elasticidad-ingreso de la demanda de vuelos desarrollado en secciones previas del informe.

#### - Oferta actual de vuelos y precios comparados

Actualmente, el Aeropuerto de Sauce Viejo cuenta con una frecuencia diaria de vuelos de lunes a sábado por la mañana, complementada con una frecuencia adicional los días viernes por la tarde. La única ruta ofrecida es Sauce Viejo - Ciudad Autónoma de Buenos Aires, operada por Aerolíneas Argentinas<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Para más información consultar <https://www.santafe.gob.ar/ms/aeropuerto-sauce-viejo/>



Ilustración 5. Programación de vuelos en Sauce Viejo

| Arribos |                 | Partidas |                                     |           |         |
|---------|-----------------|----------|-------------------------------------|-----------|---------|
| PARTIDA | DÍAS            | ARRIBO   | ORIGEN                              | AEROLINEA | VUELO   |
| 07:25   | Lunes a Sábados | 08:20    | Aeroparque<br><b>Jorge Newberry</b> | AR        | AR 1720 |
| 17:45   | Viernes         | 18:25    | Aeroparque<br><b>Jorge Newberry</b> | AR        | AR 1722 |

Fuente: <https://www.santafe.gob.ar/ms/aeropuerto-sauce-viejo/>

Un análisis comparativo de los costos de transporte revela que el pasaje aéreo desde Sauce Viejo a Buenos Aires tiene un precio mínimo aproximado de \$46.114, mientras que el traslado en ómnibus para la misma ruta tiene un costo aproximado de \$18.000. Esta diferencia establece una relación de 2,5 veces entre el costo aéreo y el terrestre.



Ilustración 6. Comparativa de precios aéreos y terrestres para la ruta Sauce Viejo-Buenos Aires

Aerolíneas Argentinas

AEP - SFN mar. - 10/06 1 Pasajero/a, Economy [Editar búsqueda](#)

IDA 10 de junio de 2025

| JUNIO               |                     |                    |                     |                    |                    |                     |
|---------------------|---------------------|--------------------|---------------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| DOM                 | LUN                 | MAR                | MIÉ                 | JUE                | VIE                | SÁB                 |
| 1<br>87489<br>ARS   | 2<br>55493<br>ARS   | 3<br>50059<br>ARS  | 4<br>87489<br>ARS   | 5<br>87489<br>ARS  | 6<br>50059<br>ARS  | 7<br>80434<br>ARS   |
| 8<br>55493<br>ARS   | 9<br>51098<br>ARS   | 10<br>50059<br>ARS | 11<br>87489<br>ARS  | 12<br>80434<br>ARS | 13<br>80434<br>ARS | 14<br>80434<br>ARS  |
| 15<br>46114<br>ARS  | 16<br>55493<br>ARS  | 17<br>46114<br>ARS | 18<br>87489<br>ARS  | 19<br>55885<br>ARS | 20<br>80434<br>ARS | 21<br>104418<br>ARS |
| 22<br>115115<br>ARS | 23<br>115115<br>ARS | 24<br>80434<br>ARS | 25<br>115115<br>ARS | 26                 | 27                 | 28                  |
| 29                  | 30                  | 1                  | 2                   | 3                  | 4                  | 5                   |



18 / May. 19 / May. **20 / May.** 21 / May. 22 / May.

24 servicios encontrados Orden: Precio (menor a ma...)

Origen\*  
Santa Fe (Santa Fe - Santa... X

Destino\*  
Retiro (Capital Federal - Ci... X

Partida\*  
20-05-2025 X

Regreso (opcional)  
Fecha regreso

Pasajeros\*  
1

Buscar pasajes

Filtros de búsqueda  
 Ver servicios que ya partieron

Comodidad  
 Todas  
 Cama

| Hot Week | Origen   | Destino | Fecha        | Horario  | Duración  | Pasajes | Recorrido | Precio   |
|----------|----------|---------|--------------|----------|-----------|---------|-----------|--|
| Hot Week | Santa Fe | Retiro  | Mar. 20 May. | 01:25 hs | 05:20 hs. | 17      | Recorrido | ARS 28.000,00 (-37%)<br>ARS 18.000,00<br>Por persona |
| Hot Week | Santa Fe | Retiro  | Mar. 20 May. | 12:15 hs | 07:00 hs. | 38      | Recorrido | ARS 24.000,00 (-25%)<br>ARS 18.000,00<br>Por persona |
|          | Santa Fe | Retiro  | Mar. 20 May. | 12:00 hs | 06:20 hs. | 41      |           | ARS 20.000,00  |

### - Implicaciones para el análisis de General Pico

La comparación entre Sauce Viejo y General Pico resulta particularmente interesante al considerar la relación entre población servida y demanda de vuelos. Si bien Santa Fe cuenta con una población aproximadamente 5 veces mayor que Santa Rosa (capital de La Pampa, con 117.201 habitantes), la cantidad de pasajeros que utilizan el aeropuerto de la capital es apenas el doble (41.636 en Santa Rosa en 2024).

Esta relación sugiere una mayor propensión a utilizar el transporte aéreo en la provincia de La Pampa, lo que podría estar relacionado con factores como el mayor aislamiento geográfico, la menor disponibilidad de alternativas de transporte y/o diferencias socioeconómicas y culturales en la población.



Considerando esta proporción favorable, resulta razonable estimar que General Pico podría captar una demanda significativa de pasajeros en relación a su tamaño poblacional, lo que sustentaría la proyección realizada.

## 8.6. Aeropuerto Regional Presidente Néstor Kirchner - Villa María, Córdoba

### - Características generales

El caso del Aeropuerto de Villa María representa un punto de comparación particularmente valioso para el análisis de General Pico, dado que presenta similitudes significativas en términos de población y distancia a Buenos Aires.

Villa María cuenta con una población de 97.815 habitantes, ligeramente superior a la de General Pico, y se encuentra a una distancia aproximada de 550-600 kilómetros de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, similar a la situación de la localidad pampeana.

### - Reciente puesta en funcionamiento

Un aspecto de especial relevancia para este análisis es que el Aeropuerto Regional Presidente Néstor Kirchner de Villa María fue puesto en funcionamiento recientemente, concretamente el 11 de febrero de 2025. Esta reactivación se enmarca en el contexto de las nuevas políticas de desregulación de la industria aeronáutica implementadas en Argentina<sup>6</sup>.

A diferencia de los casos anteriores, las operaciones en este aeropuerto están a cargo de la empresa Humming Airways, y no de la aerolínea estatal Aerolíneas Argentinas, lo que representa un indicador concreto del impacto de las políticas de desregulación en la generación de nuevas rutas comerciales y la reactivación de infraestructuras aeroportuarias previamente inactivas.

### - Oferta actual de vuelos y precios comparativos

---

<sup>6</sup> Para más información ingresar a <https://www.eldiariocba.com.ar/locales/2024/12/27/volvieron-los-vuelos-comerciales-la-ciudad-125981.html>

---



Como parte de la primera etapa del proyecto de reactivación, el Aeropuerto de Villa María ofrece conexiones con Venado Tuerto (Santa Fe) y Buenos Aires, con una frecuencia de dos vuelos semanales.

El análisis de precios para esta ruta revela una diferencia significativa entre el transporte aéreo y terrestre. El costo de un pasaje aéreo desde Villa María a Buenos Aires es de aproximadamente \$189.767,18, mientras que el traslado en ómnibus para el mismo trayecto tiene un costo mínimo de \$15.280. Esta diferencia establece una relación de 12 veces entre el costo aéreo y el terrestre, sustancialmente mayor a la observada en el caso de Sauce Viejo.

Ilustración 7. Comparativa de precios aéreos (Humming Airways) y terrestres (Plataforma10) para la ruta Villa María-Buenos Aires

The screenshot shows the Humming Airways booking interface. At the top, there are navigation tabs: 'Buscar', 'Pasajeros', '\$ Pago', and 'Confirmación'. The 'Pasajeros' tab is active, showing 'Pasajero 1 de 1'. The form fields include: 'Nombre' (empty), 'Apellido' (empty), 'Tel. Móvil' (Formato +54 9 11 2345 6789, value +54 9 11 2345-6789), 'Fecha de Nac.' (1, ENE, 2009), 'Nacionalidad' (ARGENTII), 'Tipo / Nro de Doc. / Pais de emisión' (DNI, Nro. de Document, ARGENTINA). Below these is a 'Datos de la reserva' section with a message: 'Completa la siguiente información para continuar. Los campos marcados con (\*) son obligatorios'. It includes fields for '@Email' and 'Confirmar Correo', both empty. There are three checkboxes: 'Deseo que se elimine la información suministrada en este formulario después del vuelo', 'He leído y acepto las condiciones de tarifa y equipaje permitido. Conozco la información sobre asistencia. (\*)', and 'Acepto recibir comunicación en mi cuenta de correo electrónico. (\*)'. At the bottom left is a 'Cancelar' button, and at the bottom right is a 'Siguiente' button. On the right side, there is a 'Detalle de la Reserva' section showing flight details: 'Vuelo 1: IDA, AER -> VMR', 'Salida: Mar 20 may 2025 - 06:00 Buenos Aires - Aeroparque J. Newbery', 'Llegada: Mar 20 may 2025 - 07:30 Villa María - Cordoba', and '1 escala'. Below this is a 'Detalle de Precios' table:

| Concepto     | Precio            |
|--------------|-------------------|
| 1 Solo ida   | 171.735,00        |
| 1 Impuestos  | 18.032,18         |
| <b>Total</b> | <b>189.767,18</b> |

At the bottom right of the page, there is a copyright notice: '© 2025 Humming Airways. Todos los derechos reservados.'



14 servicios encontrados

Orden: Precio (menor a ma... ▼

**Hot Week**

Venado Tuerto > Retiro



Mar. 20 May.  
**03:26 hs**

Mar. 20 May.  
**08:36 hs**

Duración 05:10 hs.  
Pasajes 10  
[Recorrido](#)

ARS ~~21.010,00~~ **-27%**  
ARS **15.280,00**  
Por persona

Semicama

**Seleccionar**

Venado Tuerto > Retiro



Mar. 20 May.  
**03:26 hs**

Mar. 20 May.  
**08:36 hs**

Duración 05:10 hs.  
Pasajes 13  
[Recorrido](#)

ARS **19.100,00**  
Por persona

Semicama

**Seleccionar**

Venado Tuerto > Retiro



Mar. 20 May.  
**03:26 hs**

Mar. 20 May.  
**08:36 hs**

Duración 05:10 hs.  
Pasajes 8  
[Recorrido](#)

ARS **21.010,00**  
Por persona

### - 8.7. Implicaciones para el análisis de General Pico

El caso de Villa María resulta particularmente relevante para el análisis de General Pico por múltiples razones:

1. **Similitud en características poblacionales y geográficas:** Ambas ciudades son de tamaño medio y se encuentran a distancias comparables de Buenos Aires.
2. **Reactivación reciente:** La puesta en funcionamiento del aeropuerto de Villa María demuestra que existe interés por parte de operadores privados en desarrollar rutas



aéreas que conectan ciudades medianas del interior con Buenos Aires, incluso con diferenciales de precio significativos respecto al transporte terrestre.

3. **Nuevo marco regulatorio:** La operación de una aerolínea privada en esta ruta sugiere que las políticas de desregulación están generando oportunidades para nuevos actores en el mercado de transporte aéreo de cabotaje.

Estos factores sugieren que, en un escenario de continuidad de las políticas de desregulación aeronáutica, existiría también potencial para la reactivación del aeropuerto de General Pico, con interés por parte de operadores privados y una demanda potencial que podría acercarse a las estimaciones realizadas.

### 8.7. Conclusiones del Análisis Comparativo

El análisis comparativo desarrollado proporciona elementos significativos que permiten validar la razonabilidad de la estimación de demanda potencial de vuelos comerciales para General Pico, establecida en 13.119 pasajeros anuales.

- **Validación de la estimación desde múltiples perspectivas**

La evaluación comparativa desde diferentes ángulos permite establecer las siguientes conclusiones:

1. **Comparación con Reconquista:** Si bien inicialmente la estimación para General Pico (13.119 pasajeros) podría parecer elevada en comparación con la demanda histórica de Reconquista (2.937 pasajeros en 2023), el análisis de la demanda total de transporte revela una diferencia notable entre ambas localidades. La demanda de transporte terrestre en General Pico es aproximadamente tres veces superior a la de Reconquista, lo que sustentaría una mayor demanda potencial de transporte aéreo, aun considerando que la población de Reconquista es un 31% mayor. Adicionalmente, debe considerarse que la conectividad ofrecida en Reconquista (vuelos a Rosario) difiere significativamente de la potencial conectividad directa entre General Pico y Buenos Aires.
-



2. **Comparación con Sauce Viejo:** El análisis del ratio entre población y demanda de vuelos sugiere una mayor propensión al uso del transporte aéreo en La Pampa en comparación con Santa Fe. Mientras que Santa Fe tiene una población aproximadamente 5 veces mayor que Santa Rosa, la demanda de vuelos en Sauce Viejo es apenas el doble que la registrada en el aeropuerto de Santa Rosa. Extendiendo esta relación a General Pico, resulta plausible considerar que existe potencial para captar una demanda significativa en relación a su tamaño poblacional.
3. **Comparación con Villa María:** El caso de Villa María resulta particularmente relevante por tratarse de una ciudad de características similares a General Pico que ha experimentado recientemente la reactivación de su aeropuerto en el marco de las nuevas políticas de desregulación. Este caso demuestra que existe interés por parte de operadores privados en desarrollar rutas que conectan ciudades medianas del interior con Buenos Aires, incluso con diferenciales de precio significativos respecto al transporte terrestre.

- **Factores condicionantes para la materialización de la demanda potencial**

Si bien el análisis comparativo valida la razonabilidad de la estimación de demanda potencial, es importante señalar que la materialización efectiva de esta demanda estaría condicionada por diversos factores:

1. **Continuidad de las políticas de desregulación:** El marco regulatorio favorable a la entrada de nuevos operadores y el desarrollo de nuevas rutas resulta determinante para la reactivación de aeropuertos como el de General Pico.
  2. **Precio relativo del transporte aéreo vs. terrestre:** Los casos analizados muestran relaciones de precio que varían entre 2,5 veces (Sauce Viejo) y 13,5 veces (Villa María). La elasticidad-precio de la demanda determinará qué proporción de los potenciales usuarios estaría dispuesta a absorber este diferencial de costo.
-



3. **Frecuencia y conectividad ofrecida:** La frecuencia de vuelos y los destinos ofrecidos influyen significativamente en la disposición de los usuarios a optar por el transporte aéreo. La conexión directa con Buenos Aires aparece como un factor determinante para la viabilidad de rutas desde ciudades medianas.
4. **Factor tiempo y conveniencia:** Para muchos usuarios, el ahorro de tiempo que supone el viaje aéreo puede compensar el diferencial de precio, especialmente en viajes de negocios o emergencias.

Así, el análisis comparativo desarrollado permite concluir que la estimación de demanda potencial de vuelos comerciales para General Pico (13.119 pasajeros anuales) resulta razonable y coherente con los patrones observados en aeropuertos comparables; aunque existen escenarios e hipótesis de trabajo donde la demanda podría ser algo menor. El caso de Villa María, en particular, demuestra que las nuevas políticas de desregulación están generando oportunidades para la reactivación de aeropuertos en ciudades medianas del interior, con la participación de operadores privados.

A continuación, en base a todo el análisis cuantitativo realizado, en la siguiente parte del documento el análisis se dedica a abordar con el uso de técnicas cualitativas la demanda potencial de pasajeros/as en General Pico y las proyecciones a futuro.

## **9. Relevamiento cualitativo**

### **9.1. Metodología cualitativa y selección de informantes**

Con el objetivo de complementar el análisis econométrico presentado en el primer informe, esta segunda etapa incorpora un abordaje cualitativo, basado en entrevistas semiestructuradas a actores clave vinculados al uso y la potencial demanda de servicios aeronáuticos en la provincia de La Pampa, en particular en las ciudades de General Pico y Santa Rosa.

La selección de informantes respondió a un criterio de relevancia estratégica, buscando capturar diferentes perfiles de usuarios potenciales del transporte aéreo, tanto en su

---



modalidad de pasajeros como de carga. Se priorizó a empresarios con actividades económicas que requieren conectividad frecuente o especializada, representantes de asociaciones empresarias, y actores del sector público con conocimiento del movimiento de funcionarios y gestiones logísticas interjurisdiccionales.

El relevamiento se realizó entre abril y mayo de 2025, mediante entrevistas individuales de carácter exploratorio, semi-estructuradas. Se diseñaron y utilizaron distintos cuestionarios como base para las entrevistas, en base a los tipos de perfiles. Todos los cuestionarios se incorporan en el Anexo de este informe.

En particular, específicamente para esta etapa del proceso de trabajo se entrevistó a:

1. Una empresa exportadora de abejas reinas, con operaciones de comercio exterior regulares hacia Europa;
2. Un empresario del sector de telecomunicaciones con actividad en múltiples provincias argentinas y en el exterior;
3. Un empresario del sector seguros con base en General Pico, que realiza viajes semanales a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA);
4. Una empresa agente forwarder con base en Santa Fe pero presencia en todo el país;
5. Un asesor global en comercio exterior y logística con amplia trayectoria en carga aérea; y
6. Un jefe de operaciones del Aeropuerto de Gral. Pico (GPO).

La variedad de estos perfiles permitió relevar no sólo demandas específicas, sino también percepciones sobre las condiciones actuales de conectividad, valoraciones de la infraestructura disponible y sugerencias operativas de cara a la eventual activación o refuncionalización de los aeropuertos provinciales.

## **9.2. Relación con el informe anterior: complementariedad y nuevos aportes**

Este abordaje cualitativo se plantea como una extensión natural del análisis cuantitativo presentado en el primer informe, que proyectaba escenarios de demanda para los aeropuertos de General Pico y Santa Rosa entre 2024 y 2034. Mientras aquel ejercicio

---



permitió estimar rangos de crecimiento esperables en términos de pasajeros y operaciones bajo distintos supuestos macroeconómicos, el presente relevamiento aporta evidencia situada, centrada en las motivaciones, necesidades y restricciones de los actores económicos que serían usuarios reales o potenciales de la infraestructura aérea regional.

Uno de los principales aportes de esta fase es la identificación de demandas insatisfechas específicas –como el transporte aéreo de carga viva o la realización de viajes ejecutivos breves de alta frecuencia– que no surgen con claridad del análisis econométrico, pero que resultan claves para pensar el modelo de servicios más adecuado para cada aeropuerto. Asimismo, este relevamiento revela percepciones sobre la competitividad relativa del transporte aéreo respecto del terrestre, así como recomendaciones concretas de política pública vinculadas con los horarios, destinos, servicios aduaneros, y articulación institucional.

Por último, la dimensión cualitativa permite introducir en el análisis elementos macroeconómicos y normativos que condicionan la expansión de ciertas actividades, como el comercio exterior de productos biológicos o la operación de servicios aéreos privados, los cuales deben ser tenidos en cuenta en la formulación de políticas sectoriales. Así, este insumo enriquece el enfoque del estudio, al introducir la perspectiva de actores con conocimiento directo de los desafíos operativos en el territorio.

## ***10. Panorama general de la demanda potencial identificada***

### **10.1. Tipologías de demanda detectadas: pasajeros, carga y servicios aeronáuticos complementarios. Brechas de conectividad actuales y limitaciones percibidas**

El relevamiento cualitativo permitió identificar tres grandes tipologías de demanda vinculadas al desarrollo del transporte aéreo en General Pico y Santa Rosa:

1. transporte de carga, con foco en exportaciones especializadas;
2. transporte de pasajeros, con una fuerte presencia de viajeros frecuentes por motivos laborales;



- 3. servicios aeronáuticos complementarios, como el abastecimiento de combustible, la logística de tripulaciones y los servicios aduaneros.

Las entrevistas revelan una percepción generalizada de insuficiencia en la conectividad aérea actual. En particular, la dependencia exclusiva del aeropuerto de Santa Rosa –con baja frecuencia de vuelos, horarios poco funcionales y ubicación periférica para una parte significativa del territorio provincial– constituye un obstáculo logístico significativo.

Ilustración 8. Oferta de vuelos que conectan CABA y Santa Rosa. Empresa Aerolíneas Argentinas.

**\* Importante:** Las tarifas mostradas pertenecen a una persona adulta. Cada tramo del boleto se registrá por las condiciones de la clase seleccionada. En tickets que combinen diferentes tarifas, para devoluciones y cambios de fecha se aplicarán las condiciones de la tarifa más restrictiva, excepto para cambios de fecha en tickets Aerolíneas Plus, donde cada tramo del boleto se registrá por las condiciones de su clase. No se aceptan menores no acompañados ni animales en bodega o cabina. En caso de vuelos de Aerolíneas Argentinas en clase business en conexión con otras líneas aéreas, es posible que el vuelo en conexión sea en clase turista según su disponibilidad o configuración.

IDA 19 de mayo de 2025

| Promo                    | Base               | Plus                           | Flex                           | Promo Premium Economy          | Premium Economy                |
|--------------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Comparar condiciones (*) |                    |                                |                                |                                |                                |
| Sin disponibilidad       | Sin disponibilidad | 268.901 ARS<br>¡Queda 2 lugar! | 281.940 ARS<br>¡Queda 2 lugar! | 314.259 ARS<br>¡Queda 1 lugar! | 361.787 ARS<br>¡Queda 1 lugar! |

Vuelo: AEP (Lunes 15:25) → 1h 30m → RSA (Lunes 16:55) Sin escalas

VUELTA 26 de mayo de 2025

| Promo                    | Base                          | Plus                           | Flex                           | Promo Premium Economy          | Premium Economy |
|--------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|
| Comparar condiciones (*) |                               |                                |                                |                                |                 |
| Sin disponibilidad       | 94.385 ARS<br>¡Queda 4 lugar! | 117.713 ARS<br>¡Queda 4 lugar! | 131.951 ARS<br>¡Queda 4 lugar! | 184.489 ARS<br>¡Queda 4 lugar! | 361.787 ARS     |

Vuelo: RSA (Lunes 17:35) → 1h 10m → AEP (Lunes 18:45) Sin escalas

Fuente: sitio web oficial de Aerolíneas Argentinas.

A su vez, la conexión terrestre con Buenos Aires (a más de 600 km desde General Pico) implica altos costos en tiempo, dinero y desgaste físico, con implicancias negativas tanto para la eficiencia económica como para la competitividad regional.



Se advierte una marcada ausencia de alternativas aéreas regionales: los actores locales destacan la necesidad de contar con vuelos directos no sólo a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sino también a destinos como Córdoba, Neuquén o Bariloche, e incluso Mendoza, con los que existen vínculos productivos, comerciales, educativos y de servicios que hoy se resuelven mediante transporte terrestre o escalas poco eficientes.

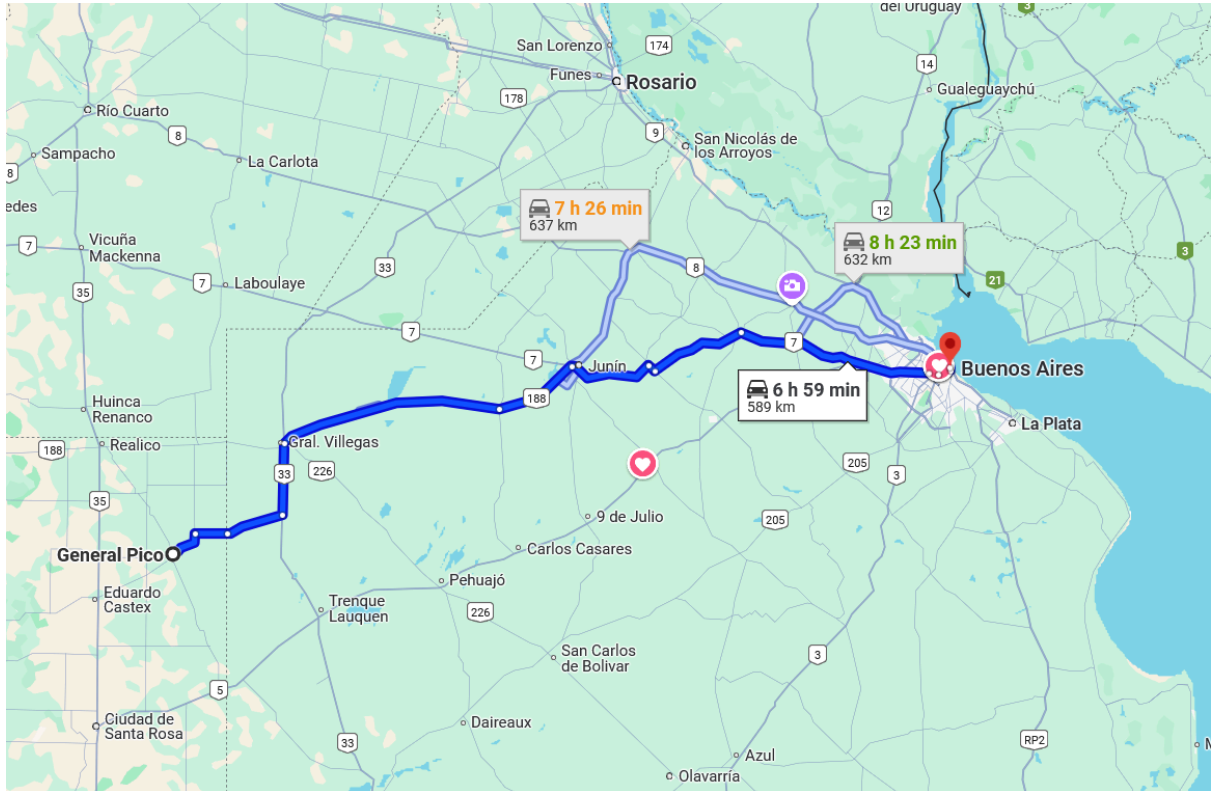
## **10.2. Transporte aéreo de carga: oportunidades y desafíos**

La demanda de transporte aéreo de carga se encuentra concentrada en segmentos muy específicos, pero de alto valor agregado, como el comercio internacional de productos biológicos vivos. Este es el caso de una empresa exportadora de abejas reinas entrevistada, que realiza envíos cada 10 a 15 días entre febrero y mayo con destino final en Europa.

### **10.2.1. Limitaciones actuales del sistema de transporte terrestre**

Actualmente, la firma exportadora de abejas reina consolida su carga en General Pico, pero luego realiza el transporte por vía terrestre hacia Aeroparque o Ezeiza, debido a la falta de vuelos de carga o pasaje habilitados para transportar animales vivos en la provincia. La empresa remarcó que el uso de transporte terrestre representa un cuello de botella operativo, no sólo por los costos fluctuantes sino por la complejidad logística que implica. La reactivación del aeropuerto de General Pico, en ese sentido, sería “resolutiva” para su operatoria.

Ilustración 9. Ruta terrestre entre General Pico y CABA.



Fuente: Google Maps

Aunque no se obtuvo un dato exacto del costo por envío, se indicó que, si la oferta aérea permitiera mantener o reducir los costos actuales y se adecuara a las necesidades temporales de exportación, se optaría de inmediato por esta vía. Esto sugiere que existe una demanda latente que podría materializarse rápidamente ante una mejora mínima de la infraestructura y los servicios aéreos disponibles.

### 10.2.2. Rol de la infraestructura aduanera en la Zona Franca

Un aspecto clave que surgió en relación con la carga aérea es el rol potencial de la Zona Franca de General Pico como plataforma de despacho aduanero. La empresa exportadora remarcó que la posibilidad de contar con instalaciones aduaneras habilitadas localmente sería "un golazo", ya que permitiría realizar todo el proceso de despacho en origen, reduciendo los tiempos y riesgos logísticos asociados a la operatoria en aeropuertos



metropolitanos. Esto implicaría una fuerte sinergia entre infraestructura aeroportuaria y régimen de promoción del comercio exterior, que podría beneficiar a múltiples sectores exportadores de la región.

Este punto se alinea con experiencias similares en otros nodos logísticos intermedios del país, como el Aeropuerto de Córdoba, que ha articulado exitosamente su terminal de cargas con el funcionamiento de zonas francas y depósitos fiscales, promoviendo exportaciones no tradicionales (Aduana Argentina, 2023).

### **10.3. Transporte aéreo de pasajeros: perfiles de usuarios frecuentes**

El análisis cualitativo permitió identificar al menos tres perfiles diferenciados de usuarios frecuentes con potencial para utilizar vuelos regulares desde General Pico y Santa Rosa.

#### **10.3.1. Empresarios regionales y uso intensivo del transporte a CABA**

Uno de los perfiles más marcados es el del empresariado regional con actividad intensiva entre La Pampa y Buenos Aires. Tanto empresarios del sector tecnológico como de seguros indicaron realizar viajes semanales a CABA, con estadías breves (1 a 3 días), lo que vuelve ineficiente el traslado en automóvil o micro.

Las principales barreras percibidas son los tiempos de traslado, el cansancio acumulado y los altos costos ocultos de movilidad (combustible, desgaste vehicular, hotelería adicional). La falta de vuelos en horarios matutinos impide aprovechar la jornada laboral completa, obligando a pernoctar dos noches para realizar trámites de un solo día. La disposición a pagar por un vuelo directo desde General Pico ronda los \$350.000 por ida y vuelta, frente a los aproximadamente \$100.000 del transporte terrestre actual, lo que sugiere una demanda con alto valor temporal y bajo precio-elasticidad.

#### **10.3.2. Funcionarios públicos y logística del Estado**

Se identificó también una demanda institucional significativa por parte del Estado provincial y municipal. Solo desde General Pico, se estimó que al menos 10 funcionarios viajan semanalmente a CABA, cifra que se incrementa en el caso de Santa Rosa dado que esta

---



ciudad es la capital de la Provincia. Estos viajes implican no sólo pasajes o combustible, sino también eventualmente el uso de choferes, viáticos y costos administrativos, que podrían reducirse con tiempos de viaje menores gracias a la conexión aérea.

Así, la mejora de la conectividad aérea permitiría al Estado reducir costos operativos, mejorar la eficiencia de las gestiones interjurisdiccionales y optimizar recursos humanos. Asimismo, la existencia de vuelos regulares desde ambos aeropuertos facilita la descentralización de funciones y la equidad territorial en el acceso a servicios públicos estratégicos.

### **10.3.3. Viajes frecuentes de corta duración: la demanda del "ida y vuelta"**

Un patrón transversal a distintos perfiles es el interés por realizar viajes de ida y vuelta en el día o en dos días como máximo. Esta "demanda de eficiencia" plantea la necesidad de vuelos que salgan desde Buenos Aires a primera hora de la mañana y regresan por la noche, permitiendo maximizar la productividad diaria. En ese sentido, se propuso un esquema de triangulación Aeroparque – Santa Rosa – General Pico que podría rotar los horarios según los días de la semana, adaptándose a los usos locales del tiempo.

Este tipo de servicios permitiría atender no sólo a viajeros frecuentes sino también a una demanda emergente de estudiantes universitarios, técnicos y profesionales que requieren resolver trámites puntuales, visitas familiares o gestiones comerciales en otras provincias.

## **10.4 Análisis comparativo de costos y competitividad modal**

La evaluación de costos y competitividad entre diferentes modalidades de transporte constituye un elemento fundamental para comprender la viabilidad económica de la reactivación del aeropuerto de General Pico y el fortalecimiento de los servicios aéreos en La Pampa. Este análisis se basa tanto en datos de mercado como en información primaria obtenida a través de entrevistas con actores clave que representan diferentes segmentos de la demanda potencial.

---



El análisis comparativo revela que la decisión entre transporte aéreo y terrestre no se reduce únicamente a una cuestión de precio, sino que involucra una compleja evaluación de factores como tiempo, comodidad, frecuencia, confiabilidad y costos ocultos. La evidencia recogida sugiere que existe un segmento significativo de usuarios dispuestos a pagar una prima considerable por los beneficios del transporte aéreo, especialmente cuando se consideran los costos totales de oportunidad.

#### 10.4.1. Tarifas actuales del transporte terrestre (colectivos de larga distancia, transporte privado)

La Tabla 10 a continuación releva el costo del traslado vía ómnibus desde General Pico a otros destinos. Evidentemente, son costos moderados si se los compara con boletos de avión por distancias similares. Asimismo, el costo vía transporte privado desde General Pico a CABA (Retiro) se estima en alrededor de \$60.000 teniendo en cuenta un precio de nafta súper promedio de \$1.170 por litro y un consumo cercano a 12 kilómetros por litro. Es decir, el costo vía terrestre, ya sea mediante ómnibus como mediante transporte propio es similar. Desde luego, si se incluyen más personas en un vehículo privado el costo per cápita se reduce drásticamente.

Uno de los empresarios entrevistados para este estudio, proporcionó datos concretos sobre sus costos de movilidad, en tanto indicó que "en micro se gastan \$100.000 por ir y volver" a Buenos Aires. Esta cifra, proveniente de un usuario frecuente del servicio, confirma los rangos de precios relevados en las plataformas comerciales y añade el componente de experiencia real del usuario.

Tabla 10. Costo del transporte terrestre para General Pico por destino.

| Origen | Destino | Empresa | Distancia | Tarifas actuales |        |
|--------|---------|---------|-----------|------------------|--------|
|        |         |         |           | Mínimo           | Máximo |



|            |               |                 |          |        |        |
|------------|---------------|-----------------|----------|--------|--------|
| Gral. Pico | Santa Rosa    | Transur         | 141,0 km | 13.600 | 13.600 |
|            | Retiro - CABA | Condor Estrella | 596,3 km | 46.000 | 61.200 |
|            |               | Pullman         |          |        |        |
|            |               | DumasCat        |          |        |        |
|            | Neuquén       | Via Bariloche   | 667,0 km | 35.700 | 60.000 |
|            |               | DumasCat        |          |        |        |
|            | Córdoba       | DumasCat        | 530,0 km | 32.000 | 50.700 |
|            | Mendoza       | Andesmar        | 681,0 km | 44.490 | 57.840 |
| Santa Fe   | Via Bariloche | 653,0 km        | 34.875   | 46.500 |        |

Fuente: <https://www.plataforma10.com.ar> Todos los casos se expresan en pesos argentinos. Información para un pasaje el 23 de mayo de 2025, relevados todos los casos el 22 de mayo de 2025.

Por otra parte, el análisis del transporte privado revela costos que van más allá del combustible. Una de las personas entrevistadas cambió el transporte público al privado debido a la mayor flexibilidad: reportó que "tarda 5 horas a la velocidad máxima de 140km/h que le permite el auto y gasta un tanque en el viaje". Esto contrasta con los tiempos estimados por Google Maps (7 horas), sugiriendo que los usuarios experimentados logran



optimizar sus trayectos, aunque a costa de mantener velocidades elevadas durante períodos prolongados - con el consiguiente mayor riesgo de accidentes en la ruta -.

Los costos ocultos del transporte privado incluyen no solo el combustible, sino también el desgaste vehicular, peajes, y el costo de oportunidad del tiempo de conducción, tal como declaran las personas entrevistadas. Más importante aún, para usuarios frecuentes como los empresarios entrevistados, el desgaste físico de viajes semanales de 10 horas (ida y vuelta) representa un factor de calidad de vida significativo que debe ser considerado en el análisis de competitividad modal.

#### **10.4.2. Precios estimados para vuelos privados y vuelos regulares desde General Pico y Santa Rosa**

La estimación de precios para servicios aéreos desde General Pico se basa en una combinación de benchmarking con rutas similares, análisis de costos operativos y, crucialmente, información sobre disposición a pagar obtenida directamente de usuarios potenciales.

Es importante tener en cuenta que no se contabiliza en el análisis cuestiones vinculadas con costos, tecnologías y productividad. Ese análisis adicional debe tenerse en cuenta en cualquier proyecto de inversión vinculado con la nueva oferta de rutas en el aeropuerto de General Pico.

##### **Vuelos regulares proyectados:**

Para vuelos comerciales regulares, el análisis de rutas comparables sugiere tarifas entre \$200.000 y \$300.000 ida y vuelta para la ruta General Pico - Buenos Aires. Esta estimación se basa en la estructura de costos de rutas de distancia similar operadas por aerolíneas comerciales, considerando factores como el costo del combustible, tripulación, mantenimiento y amortización de aeronaves.

La comparación con Santa Rosa resulta ilustrativa: los vuelos actuales desde Santa Rosa a Buenos Aires oscilan entre \$145.664 y \$189.704 ida y vuelta, según datos de Kayak y

---



Despegar. La diferencia de precio estimada para General Pico reflejaba tanto la necesidad de cubrir costos de arranque de una nueva ruta como el menor volumen inicial de pasajeros.

### **Experiencias concretas de aviación privada:**

Las entrevistas revelaron experiencias concretas de uso de aviación privada que proporcionan referencias de precio reales. Uno de los empresarios entrevistados operó un avión de seis plazas para viajes semanales a Buenos Aires junto con otros tres empresarios. Aunque vendieron la aeronave "por buen precio", están considerando importar otra aprovechando la reciente desregulación del sector.

Esta experiencia ilustra varios puntos importantes: primero, que existe demanda real de aviación privada en la región; segundo, que los costos son manejables cuando se comparten entre varios usuarios; y tercero, que la reciente desregulación ha creado nuevas oportunidades que los actores locales están evaluando activamente.

### **Modelo de financiamiento colectivo:**

Según lo informado por una de las personas entrevistadas para esta etapa del trabajo, un desarrollo particularmente interesante es una iniciativa de empresarios (al menos algunos, pertenecientes a la Sociedad Rural de General Pico) que están "juntando empresarios para pedir que haya vuelos". Según información proporcionada por la persona entrevistada, "cada uno podría poner USD 2.000 al mes para asegurar viajes", lógicamente comprando con ese dinero una cierta cantidad de pasajes mensuales a su favor. Este modelo de financiamiento colectivo representa una aproximación innovadora al problema de la viabilidad inicial de rutas aéreas regionales.

Confirma también que existe sin dudas una demanda potencial insatisfecha en lo que refiere a el traslado aéreo a través del aeropuerto de General Pico. El modelo sugiere que existe un grupo de usuarios dispuestos a comprometerse financieramente para garantizar la operación del servicio. A un tipo de cambio de \$1.000 por dólar (aproximado para mayo 2025), esto representaría \$2.000.000 mensuales por empresario. Aunque no se logró

---



obtener información adicional respecto de la cantidad de pasajes que tendrían a cambio de ese importe mensual, a priori este dato sugiere una disposición a pagar significativamente superior a los costos actuales de transporte terrestre.

#### **10.4.3. Disposición a pagar y percepción de valor por parte de usuarios clave (empresarios, funcionarios, pasajeros frecuentes)**

El análisis de disposición a pagar revela segmentos diferenciados de mercado con valoraciones distintas del servicio aéreo. La evidencia sugiere que la disposición a pagar está fuertemente influenciada por el valor del tiempo y los costos de oportunidad asociados con el transporte terrestre.

Las entrevistas revelaron diferentes niveles de disposición a pagar según el perfil de usuario:

- Empresarios con viajes frecuentes:
  - Disposición a pagar: hasta \$350.000 ida y vuelta a CABA. Una de las personas entrevistadas indicó que estaría dispuesto a pagar \$350.000 por viajar directo de General Pico a CABA en avión, en comparación con los \$100.000 que gasta actualmente en transporte terrestre. Esta relación de 3,5 a 1 entre los distintos medios de transporte refleja una valoración clara de los beneficios del transporte aéreo.
  - Valor percibido: ahorro de tiempo (8-10 horas), y además permite evitar pernóctes adicionales (ya que el ahorro del tiempo de traslado permite utilizar un día entero de trabajo, sin necesidad de pernóctar). El análisis detallado de la situación de un empresario ilustra por qué existe esta disposición a pagar. Como empresario con operaciones que requieren coordinación con Buenos Aires, debe viajar semanalmente. El horario actual de vuelos desde Santa Rosa (solo por la tarde) lo obliga a un esquema ineficiente. El empresario declara que "para ir a trabajar a Santa Rosa hay que viajar el día anterior, quedarse a dormir, y volver al día siguiente; son 48hs y 2 noches de estadía para trabajar un solo día".



Esta ineficiencia se traduce en costos adicionales significativos: alojamiento por dos noches (\$15.000-\$25.000 por noche), comidas, y lo más importante, la pérdida de dos días de trabajo para realizar actividades de un solo día. Para un empresario con facturación diaria significativa, estos costos ocultos pueden superar fácilmente la diferencia de precio entre transporte aéreo y terrestre. Ello justifica la disposición a abonar pasajes aéreos a mucho mayor valor de lo que cuesta un pasaje terrestre, en tanto implica ahorros monetarios y de tiempo que son altamente significativos.

En ese sentido, uno de los entrevistados indicó que el horario ideal sería un vuelo que despegue muy temprano por la mañana y retorna por la noche, para optimizar un día entero laboral.

- Sector público/funcionarios:
  - Estimación de ahorro para el Estado: reducción de viáticos, chofer, combustible, dado que uno de los entrevistados indicó que al menos diez funcionarios/as viajan por semana desde General Pico a CABA. Esta observación sugiere que el costo real del transporte terrestre para el sector público es significativamente mayor que el precio del pasaje. Incluye viáticos (alimentación y alojamiento), combustible, desgaste vehicular, y en muchos casos, el costo de un chofer. Por lo que el sector público también estaría dispuesto a pagar valores por encima de los \$60.000 estimados (solo de ida) en transporte privado, a lo que se le debe adicionar los honorarios del chofer, costos de viáticos y otros como posiblemente pernóctes.
  - Todo esto podría resultar en una optimización presupuestaria significativa.

Así, la implementación de vuelos directos podría generar ahorros sustanciales para el Estado provincial, no sólo en términos monetarios sino también en eficiencia administrativa. Funcionarios que actualmente requieren 2-3 días para realizar gestiones de un día podrían optimizar sus tiempos, aumentando la productividad del aparato estatal.

- Exportadores (carga especializada):
-



- Disposición equiparable a costos actuales de transporte terrestre. En ese sentido, una persona entrevistada indicó que le resulta imposible estimar el costo terrestre de traslado, porque es elevadamente contingente, aunque sí declaró que es elevado.
- Valor agregado: reducción de riesgos logísticos, tiempos de entrega. La persona entrevistada declaró que, por las características de los productos que exportan, enfrentan desafíos logísticos específicos que el transporte aéreo desde General Pico podría resolver eficientemente. Asimismo, el aeropuerto de Santa Rosa no parece una opción porque resulta igual de desventajoso que trasladar los productos a Buenos Aires para la exportación.
- Demanda estacional concentrada (en un caso estudiado, febrero-mayo para el producto declarado).

Este testimonio revela varios aspectos importantes: primero, que existe demanda real de carga aérea especializada; segundo, que la ubicación de General Pico representaría una ventaja logística significativa; y tercero, que la competitividad no se basa únicamente en precio sino también en conveniencia operativa.

- Valor agregado de la Zona Franca:
  - Un elemento crucial identificado en las entrevistas es el potencial de la Zona Franca de General Pico para agregar valor al servicio aéreo. El empresario de la empresa exportadora indicó que de esa manera ya tendría realizado el despacho aduanero una vez que el producto se envíe a Ezeiza/Aeroparque.

La capacidad de realizar despachos aduaneros localmente eliminaría uno de los principales cuellos de botella del proceso de exportación, reduciendo tiempos, costos y riesgos operativos. Para empresas exportadoras, esta ventaja podría justificar una prima significativa sobre los costos de transporte terrestre. Para empresas pampeanas que aún no son exportadoras podría incluso abrir una oportunidad para su internacionalización.

---



#### 10.4.4. Ventajas y desventajas económicas y logísticas del transporte aéreo frente al terrestre

El análisis comparativo entre modalidades de transporte revela ventajas y desventajas que van más allá de la simple comparación de precios. La evidencia sugiere que para ciertos segmentos de usuarios, las ventajas del transporte aéreo justifican ampliamente la diferencia de costos.

##### **Ventajas económicas del transporte aéreo:**

La principal ventaja económica del transporte aéreo es la optimización del tiempo, que se traduce en beneficios económicos tangibles. Uno de los casos estudiados es ilustrativo: eliminar la necesidad de dos noches de alojamiento y la pérdida de dos días de trabajo representa un ahorro que puede superar fácilmente la diferencia de precio entre modalidades.

Para el sector público, las ventajas económicas son aún más claras. El costo total de enviar un funcionario a Buenos Aires por vía terrestre incluye viáticos, combustible, desgaste vehicular, y frecuentemente el costo de un chofer. Para viajes que requieren pernoctes, estos costos pueden equiparar el del combustible, resultando en unos \$100.000 de ida y vuelta sin contar los honorarios y viáticos. En contraste, un vuelo directo podría costar entre \$150.000 - \$200.000 por persona, pero eliminaría la mayoría de los costos adicionales y optimizaría significativamente el tiempo.

##### **Ventajas logísticas específicas:**

Las entrevistas revelaron ventajas logísticas específicas que no son evidentes en análisis generales. Para los exportadores, la capacidad de consolidar carga en General Pico y acceder a servicios aduaneros locales representa una simplificación operativa significativa.

El proceso actual requiere consolidar la carga en La Pampa, transportarla por vía terrestre a Aeroparque, y allí realizar los trámites aduaneros. Este proceso implica múltiples transfers, riesgos de demoras, y complejidades logísticas. Un servicio directo desde General Pico,

---



especialmente con capacidad aduanera local, eliminaría la mayoría de estos puntos de fricción.

#### **Integración con horarios de trabajo locales:**

Una ventaja logística específica identificada es la posibilidad de integrar los vuelos con los horarios de trabajo pampeanos. Como señala un entrevistado, la administración pública pampeana funciona de 7:00 a 13:00, mientras que el comercio opera de 8:00 a 12:30 y luego por la tarde. Un vuelo que salga de Buenos Aires a las 5:00 AM permitiría llegar a General Pico a las 7:00 AM, a tiempo para el inicio de la jornada laboral local.

Esta sincronización horaria representaría una ventaja competitiva significativa del transporte aéreo, permitiendo maximizar la productividad tanto en el punto de origen como en el destino.

#### **Desventajas y limitaciones del transporte aéreo:**

El análisis también revela limitaciones significativas que deben ser consideradas. El Jefe de Operaciones del Aeropuerto de General Pico (ANAC), proporcionó información detallada sobre las limitaciones de infraestructura actuales.

Según una de las personas entrevistadas, "nuestra terminal es una terminal chica, pero si va a estar viniendo un vuelo de más pasajeros necesito ampliar o hacer nueva". Esta limitación de infraestructura representa una barrera inmediata para la implementación de vuelos comerciales regulares. Más preocupantes aún son las limitaciones operativas: "nos faltaría controlador de tránsito aéreo, nos falta una autobomba aeroportuaria ya que la que tenemos es una camioneta que no cumple los requisitos de OACI". Estas deficiencias de equipamiento y personal son resultado de la falta de operaciones comerciales y son una condición indispensable a subsanar para poder retomar vuelos.

#### **Limitaciones de la oferta actual:**

---



Para servicios existentes, como los vuelos desde Santa Rosa, las limitaciones de horarios representan una desventaja significativa. El hecho de que Santa Rosa solo tenga un vuelo por la tarde no permite viajes de ida y vuelta en el día. Esta limitación obliga a los usuarios a pernoctar, eliminando una de las principales ventajas potenciales del transporte aéreo.

#### **Dependencia de condiciones climáticas:**

Aunque no fue mencionado específicamente en las entrevistas, la dependencia de las condiciones climáticas representa una desventaja estructural del transporte aéreo. En una región como La Pampa, con condiciones climáticas variables, esta dependencia puede afectar la confiabilidad del servicio, especialmente para usuarios que requieren puntualidad estricta. No obstante, dependiendo de las características de la contingencia climática, también puede afectar a pasajeros/as que se trasladen por vía terrestre, por lo cual se justifica que no sea un problema a priori para la potencial demanda de vuelos.

#### **10.4.5. Implicancias para la demanda potencial y sostenibilidad económica de las rutas aéreas**

El análisis de costos y competitividad revela implicancias significativas para la viabilidad económica de las rutas aéreas desde General Pico. La evidencia sugiere que existe demanda real y disposición a pagar por parte de segmentos específicos de usuarios, pero que la sostenibilidad económica dependerá de varios factores críticos.

#### **Segmentos de mercado con viabilidad económica comprobada:**

El análisis identificó tres segmentos principales con viabilidad económica clara:

1. **Empresarios con viajes frecuentes de negocios:** Este segmento, representado por varios de los casos entrevistados, muestra una disposición a pagar significativamente superior a los costos de transporte terrestre. La disposición declarada de \$350.000 por viaje ida y vuelta, comparada con costos terrestres de \$100.000 más eventuales viáticos, sugiere un margen considerable para la viabilidad comercial.
-



2. **Sector público con optimización de recursos:** El volumen de al menos 10 funcionarios semanales desde General Pico, multiplicado por los costos totales de viaje terrestre (incluyendo viáticos, chofer, combustible), sugiere una oportunidad de ahorro significativa para el Estado provincial que podría justificar pagar tarifas aéreas más altas que las del transporte terrestre.
3. **Carga especializada con valor agregado:** Exportadores entrevistados representan un segmento dispuesto a pagar por conveniencia operativa y reducción de riesgos logísticos, especialmente si se puede acceder a servicios aduaneros locales.

#### 10.4.6. Modelos de negocio sostenibles identificados:

##### Triangulación SR-GP-CABA:

La propuesta de triangulación entre Santa Rosa, General Pico y Buenos Aires emerge como un modelo potencialmente viable. Uno de los entrevistados sugirió específicamente una ruta que triángule Santa Rosa - General Pico - CABA, tres veces por semana. En términos de horarios, propuso un vuelo de ida a la mañana y uno de vuelta a la noche. Sugirió que esos horarios se podrían rotar entre los días.

Este modelo presenta varias ventajas: primero, maximiza la base de pasajeros potenciales incluyendo usuarios de ambas ciudades pampeanas (la cantidad de funcionarios públicos que viajan a Buenos Aires, según el entrevistado, es mayor en el caso de Santa Rosa comparado con General Pico); segundo, optimiza los costos operativos utilizando una sola aeronave para servir ambos destinos; tercero, permite flexibilidad horaria para adaptarse a diferentes necesidades de usuarios.

##### Hub de servicios auxiliares:

Uno de los empresarios incluso sugiere que el aeropuerto de General Pico podría plantearse como un centro de logística aérea de todo el país, dada su ubicación geográfica y la exención de impuestos de la zona franca. Específicamente sugiere que en ese aeropuerto se podría abastecer con combustible para aviación para las aerolíneas que allí operen. Desde

---



luego, este modelo requeriría inversión en infraestructura específica por el alto aumento de tráfico aéreo que implicaría, pero podría generar ingresos complementarios significativos que subsidien parcialmente las operaciones de pasajeros.

#### **Financiamiento colectivo inicial:**

El modelo propuesto por la Sociedad Rural de General Pico, donde cada empresario aporta USD 2.000 mensuales para garantizar vuelos, representa una aproximación innovadora al problema del financiamiento inicial. Este modelo reduce el riesgo para operadores aéreos al garantizar una base de ingresos mínima, mientras que distribuye el costo entre múltiples usuarios.

#### **Factores críticos para la sostenibilidad:**

- **Inversiones en infraestructura prioritarias:**

Las entrevistas identificaron inversiones específicas necesarias para la viabilidad operativa:

1. **Terminal de pasajeros:** El Jefe de Operaciones del Aeropuerto de Gral. Pico confirma que la terminal actual es inadecuada para vuelos comerciales regulares.
2. **Equipamiento de seguridad:** Falta de controlador de tránsito aéreo y autobomba que cumpla requisitos OACI.
3. **Personal operativo:** Reincorporación de personal retirado cuando cesaron las operaciones comerciales.

- **Coordinación con servicios complementarios:**

La viabilidad del modelo de carga especializada depende de la coordinación con servicios aduaneros. La capacidad de realizar despachos en la Zona Franca local representaría una ventaja competitiva significativa, pero requiere coordinación inter-institucional entre ANAC, ARCA (ex AFIP), y gobiernos provinciales.

---



### **Rutas complementarias estratégicas:**

Las entrevistas identificaron rutas complementarias con potencial: por ejemplo, la conexión desde Santa Rosa y General Pico con Córdoba Capital y Río Cuarto, sin triangular en CABA. La movilidad estudiantil de jóvenes pampeanos/as que estudian en las provincias de dichas localidades indica un piso de demanda de vuelos.

También se identificó potencial para Neuquén y Bariloche (Río Negro), en tanto destintos turísticos, y para San Rafael (Mendoza).

### **Condiciones macroeconómicas favorables:**

El análisis revela que la viabilidad económica de las rutas aéreas se ve favorecida por condiciones macroeconómicas específicas. La reciente desregulación del sector aeronáutico ha creado oportunidades que actores locales están evaluando activamente, como evidencia la consideración de un empresario de importar una nueva aeronave.

Sin embargo, para segmentos como los exportadores, la viabilidad depende también de condiciones macroeconómicas más amplias. Tal como señala un empresario, para decidir abarcar un mayor mercado es necesaria la estabilidad cambiaria, no solo del aeropuerto.

#### **- Conclusiones sobre sostenibilidad económica:**

El análisis comparativo de costos y competitividad sugiere que existe base económica real para la viabilidad de rutas aéreas desde General Pico, pero que esta viabilidad depende de varios factores convergentes:

1. **Demanda diversificada:** La sostenibilidad requerirá combinar diferentes segmentos (empresarios, sector público, carga especializada) para alcanzar factores de ocupación viables.
  2. **Modelos de negocio innovadores:** Esquemas como el financiamiento colectivo inicial y la integración con servicios auxiliares (combustible, carga) pueden ser cruciales para la viabilidad.
-



3. **Inversiones en infraestructura:** Las limitaciones actuales requieren inversiones específicas que deben ser coordinadas entre múltiples actores.
4. **Coordinación institucional:** La maximización del potencial requiere coordinación entre ANAC, ARCA, gobiernos provinciales y actores privados.

La evidencia sugiere que, con las inversiones y coordinación adecuadas, existe potencial real para rutas aéreas sostenibles desde General Pico, especialmente si se implementan modelos de negocio que integren múltiples fuentes de ingresos y aprovechen las ventajas competitivas específicas de la ubicación geográfica y la infraestructura de Zona Franca.

#### **10.4.7. Composición de la demanda actual y estimaciones indicativas de disposición a pagar**

Las entrevistas ofrecen elementos para una estimación indicativa de la demanda dispuesta a utilizar servicios aéreos desde General Pico. El empresario del sector seguros mencionó estar dispuesto a pagar \$350.000 por un vuelo ida y vuelta a CABA. Considerando una tarifa de equilibrio comercial entre \$200.000 y \$300.000 (valor habitual en rutas similares de 500 a 700 km operadas por Aerolíneas Argentinas o empresas privadas, según datos de ANAC y agencias de viaje en mayo de 2025), podría pensarse que existe un nicho viable de pasajeros frecuentes con alta disposición a pagar por vuelos regulares que optimicen tiempos y costos logísticos.

Este tipo de análisis de "demanda solvente" se complementa con la identificación de usuarios institucionales (Estado provincial y municipal) y de posibles convenios asociativos (como el promovido por la Sociedad Rural de General Pico, que explora un esquema de financiamiento colectivo para asegurar frecuencias aéreas). Estas iniciativas refuerzan la idea de que, aun con una demanda relativamente acotada, podrían diseñarse modelos de negocio sustentables si se integran estrategias público-privadas, subsidios cruzados y esquemas de articulación territorial.



## 11. Requerimientos operativos para vuelos regulares

### 11.1. Infraestructura del Aeropuerto de General Pico

El Aeropuerto de General Pico es un aeropuerto mediano, está situado en la latitud -35,69620 y la longitud -63,75830. El aeropuerto tiene una pista: 16/34<sup>7</sup>. El código OACI de este aeropuerto es SAZG y el código IATA del aeropuerto es GPO.

Tabla 11. Pistas del aeropuerto de General Pico

| ID | Dirección verdadera | Rumbo magnético | Longitud | Ancho | Superficie | Latitud  | Longitud |
|----|---------------------|-----------------|----------|-------|------------|----------|----------|
| 16 | 160°                | 164°            | 2.350 m  | 45 m  | Asfalto    | -35,7062 | -63,7358 |
| 34 | 340°                | 344°            |          |       |            | -35,6862 | -63,7628 |

Fuente: <https://metar-taf.com/es/airport/SAZG-general-pico-airport>

Los vuelos que se registran actualmente son de aviones de baja potencia y reducido número de tripulantes y pasajeros. Opera regularmente un avión sanitario que es propiedad de la Municipalidad de Gral. Pico, como así también vuelos privados. Se identifican actividades conexas como escuelas de vuelo, paracaidismo y otras experiencias de vuelo.

El Aeropuerto de General Pico no publica meteorología aeronáutica (METAR), la estación meteorológica más cercana está en el Aeropuerto Comandante Espora, a una distancia de 365 km. La región de información de vuelo (FIR<sup>8</sup>) es Ezeiza.

<sup>7</sup> El "id 16" en una pista de aterrizaje se refiere a la pista de aterrizaje identificada como "16". Los números en las pistas de aterrizaje representan el rumbo de la pista en grados, medidos desde el norte magnético, y se utilizan para indicar la dirección de despegue y aterrizaje. En este caso, "16" y "34" significa que la pista está orientada hacia el norte en un ángulo de 160 y 340 grados magnéticos

<sup>8</sup> En aviación, un FIR (Región de Información de Vuelo) es un espacio aéreo definido donde se proporciona servicio de información de vuelo y de alerta. Cada FIR está gestionada por una autoridad de control y es fundamental para el manejo del tráfico aéreo, asegurando la seguridad de las aeronaves que vuelan dentro de su área.



## 11.2. Estructura y actividades aeronáuticas

El Aeropuerto de General Pico (GPO), cuenta con una amplia pista de aterrizaje de 2.350 metros de largo por 45 metros de ancho y balizamiento, que la habilita para recibir aviones de gran porte (Ejemplo: Hércules 130).

La actual infraestructura requiere de reacondicionamiento edilicio y rehabilitación de pista y rodaje del aeropuerto (mantenimiento del pavimento) para operaciones de vuelos comerciales.

La vigente estructura del aeropuerto cuenta con:

- Terminal de pasajeros
- Pistas de aterrizaje y despegue
- Calles de rodaje
- Plataforma de estacionamiento
- Torre de control
- Área de seguridad

La opción de operar vuelos de carga determina la incorporación de:

- Instalaciones de carga (obras específicas para el manejo, almacenamiento y embarque de mercancías).

Por su parte, la incorporación de vuelos comerciales requiere de:

- Servicios de mantenimiento (revisiones en tránsito: Inspecciones rápidas antes de cada vuelo)

Actualmente el aeropuerto de Gral. Pico tiene personal especializado en salvamento y extinción de incendios.

---



El aeropuerto cuenta con ARO-AIS (ARO: Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo y AIS: Servicios de Información Aeronáutica), por lo tanto, puede brindar dichos servicios. No cuenta con controlador de tránsito aéreo (CTA) para dirigir y supervisar el movimiento de las aeronaves en el espacio aéreo y en las áreas de maniobras de los aeropuertos.

Actualmente se identifican otras pistas de aterrizaje en áreas cercanas a una distancia desde 4,4 km hasta 73 km.

Tabla 12. Aeropuertos cercanos a General Pico

| <b>Aeropuerto</b>           | <b>ID</b> | <b>Distancia</b> |
|-----------------------------|-----------|------------------|
| Cereales Anahí Ruca Airport | AR-0094   | 4,4 km           |
| Nancu Airport               | AR-0445   | 8,9 km           |
| Estancia Trebolares Airport | AR-0632   | 24 km            |
| Quemu Quemu Airport         | AR-0747   | 42 km            |
| Eduardo Castex Airport      | AR-0130   | 51 km            |
| Intendente Alvear Airport   | AR-0203   | 53 km            |
| Intendente Alvear           | AR-0204   | 54 km            |
| Azcarate Irastorza Airport  | AR-0272   | 57 km            |
| América Airport             | AR-0041   | 73 km            |

Fuente: <https://metar-taf.com/es/airport/SAZG-general-pico-airport>

### 11.3. Operaciones de vuelos privados

El aeropuerto de Gral. Pico registra vuelos privados (chárter, ejecutivos y taxi aéreo), que incorporan operaciones con aeronaves como Jets Livianos (VLJ), pequeños aviones con capacidad para entre 4 y 8 personas, para viajes cortos con pocos pasajeros y aviones con dos motores (bimotores), ideales para viajes de corta y mediana distancia.

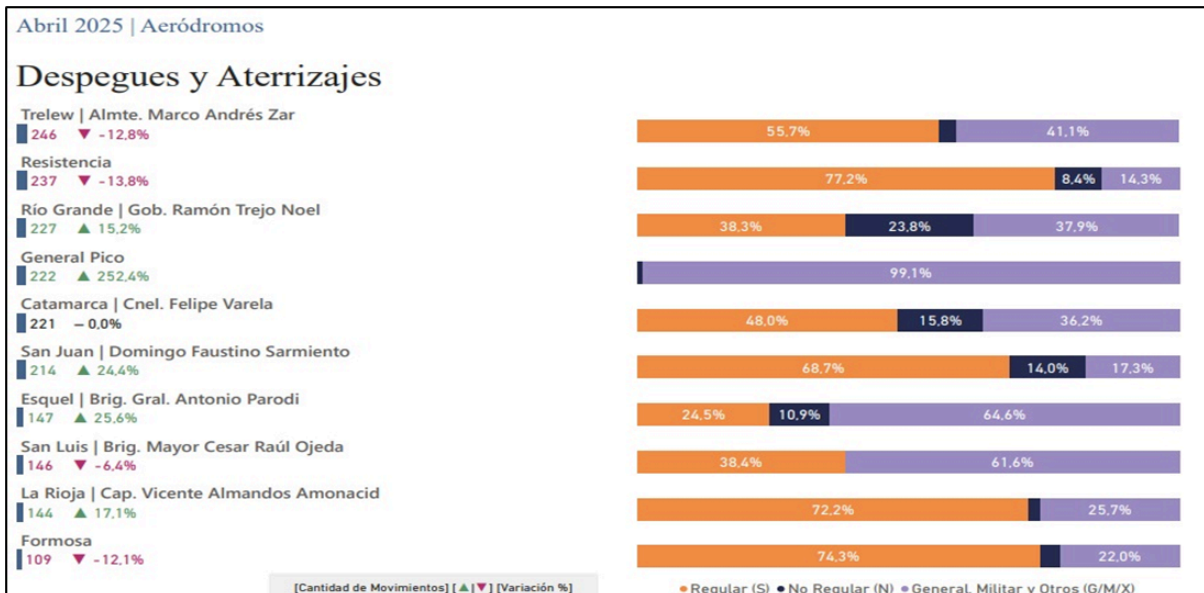
La información suministrada por la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA) en base al Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC), establece que el aeropuerto de Gral. Pico



registró en abril del presente año operaciones de despegues y aterrizajes coordinadas por el control de tránsito aéreo en 222 oportunidades.

El cuadro adjunto establece que el número de operaciones fue en abril de 2025 un 252,4% superior respecto del igual mes del año anterior, como así también que el 99,1% de las mismas fueron bajo la categoría: General, Militar y Otros (G/M/X).

Gráfico 9. Informe Mensual de Estadística. Abril 2025



Fuente: Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA)

En el plano institucional-político se han realizado diferentes gestiones para evaluar y acceder a opciones de otorgar al aeropuerto de Gral. Pico (GPO) una mayor capacidad operativa que le permita configurar un otorgue



#### 11.4. Localización y contexto provincial

Las mejoras y refuncionalización del aeropuerto de Gral. Pico adquiere importancia porque facilita el acceso de las empresas locales al mercado global, además permite atraer empresas a la región y la generación de empleo.

La relación entre transporte aéreo y territorio otorga al municipio de General Pico y a la provincia de La Pampa, como así también a las localidades de la región potenciales, beneficios económicos y sociales que la actividad aerocomercial genera en el área de influencia.

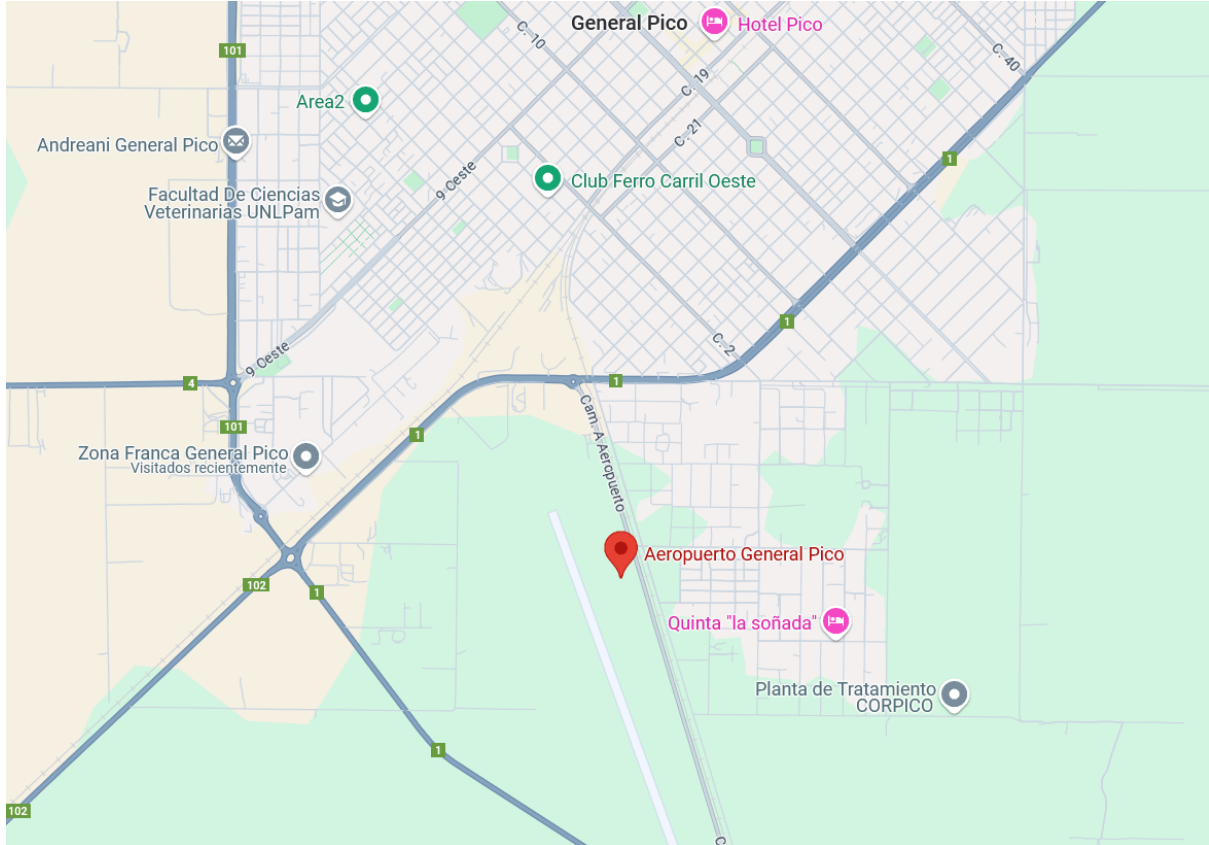
La incorporación de mayor actividad aerocomercial (pasajeros y carga) es un factor modelador de la estructura económica regional, que posibilita el desarrollo de actividades de alto valor agregado, estimula economías de escala e impacta en los patrones de crecimiento de la región. Las particularidades del territorio, las características socio-demográficas de la población y el perfil económico-productivo de General Pico y zona de influencia adquirirían un nivel de conectividad que beneficia al comercio, el turismo y la movilidad de personas y cargas.

El aeropuerto de General Pico se ubica en Acceso Héctor Gandini N° 985 - (6360) CP:CC105 - General Pico - La Pampa - coordenadas 354141 S 0634532 W - 3.5 km W GENERAL PICO. Está habilitado para vuelos de cabotaje. Dispone de pistas 16/34 (2350 m x 45 m) de asfalto, en una superficie total de 1150 hectáreas.

A continuación se presenta una serie de ilustraciones que muestran la ubicación geográfica de los aeropuertos de interés, así como planos y la vista satelital.



Ilustración 10. Ubicación Geográfica del Aeropuerto de General Pico.



Fuente: Google Maps



Ilustración 11. Vista satelital del aeropuerto de General Pico

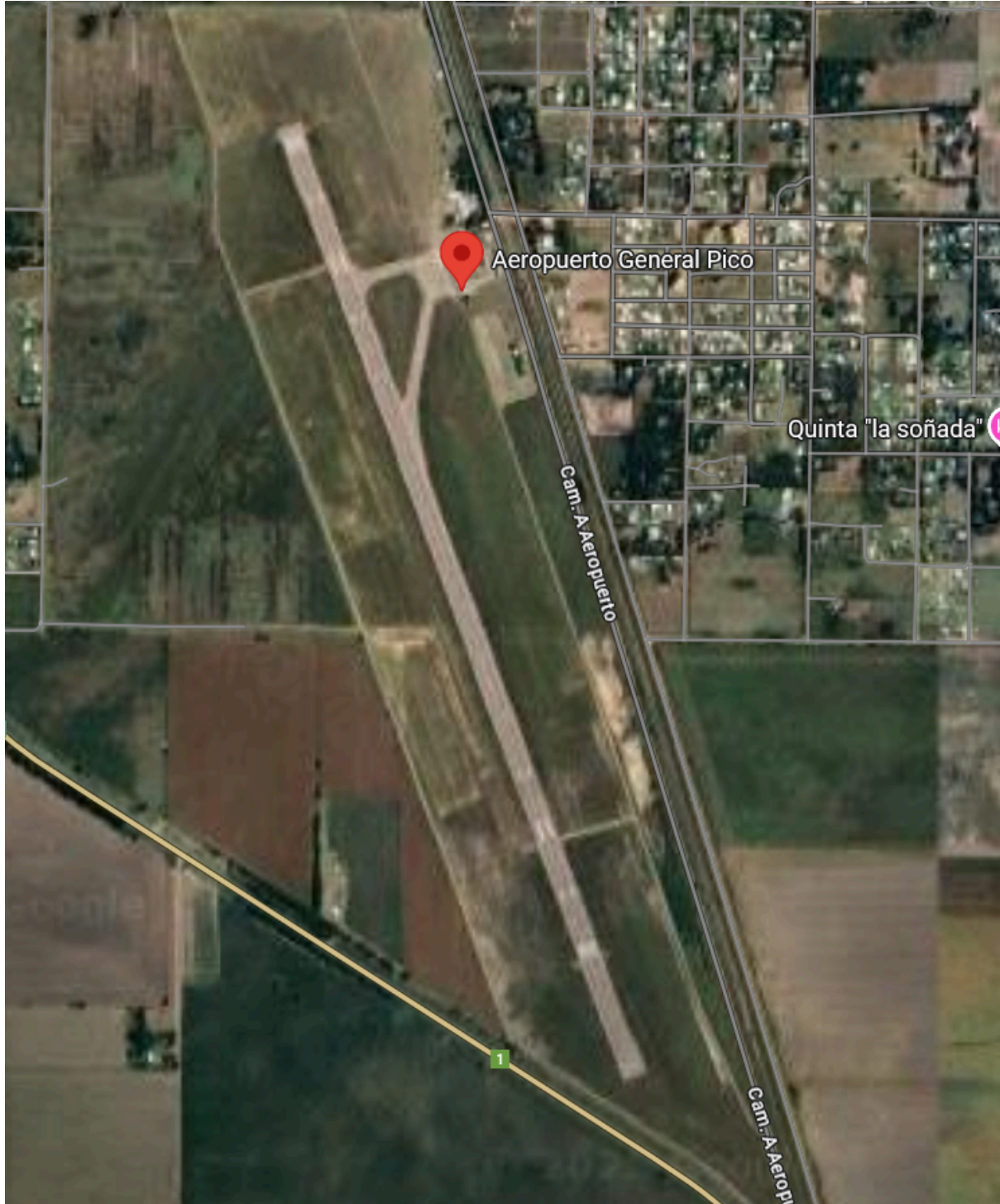
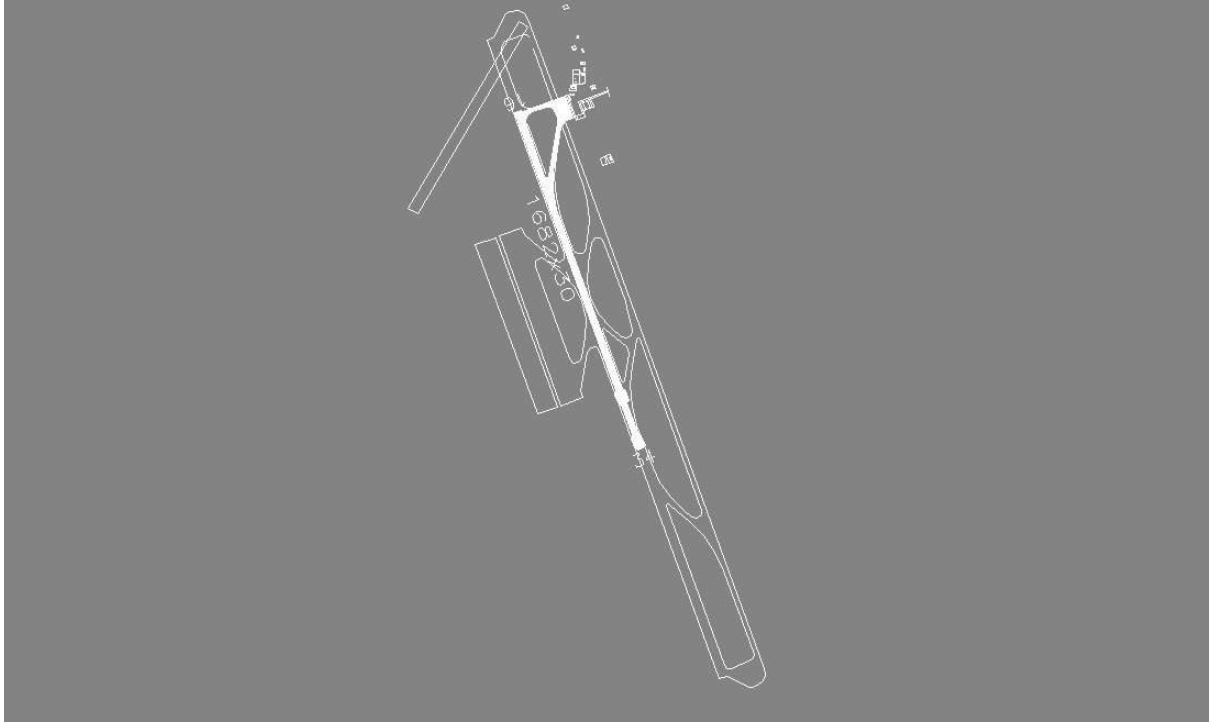


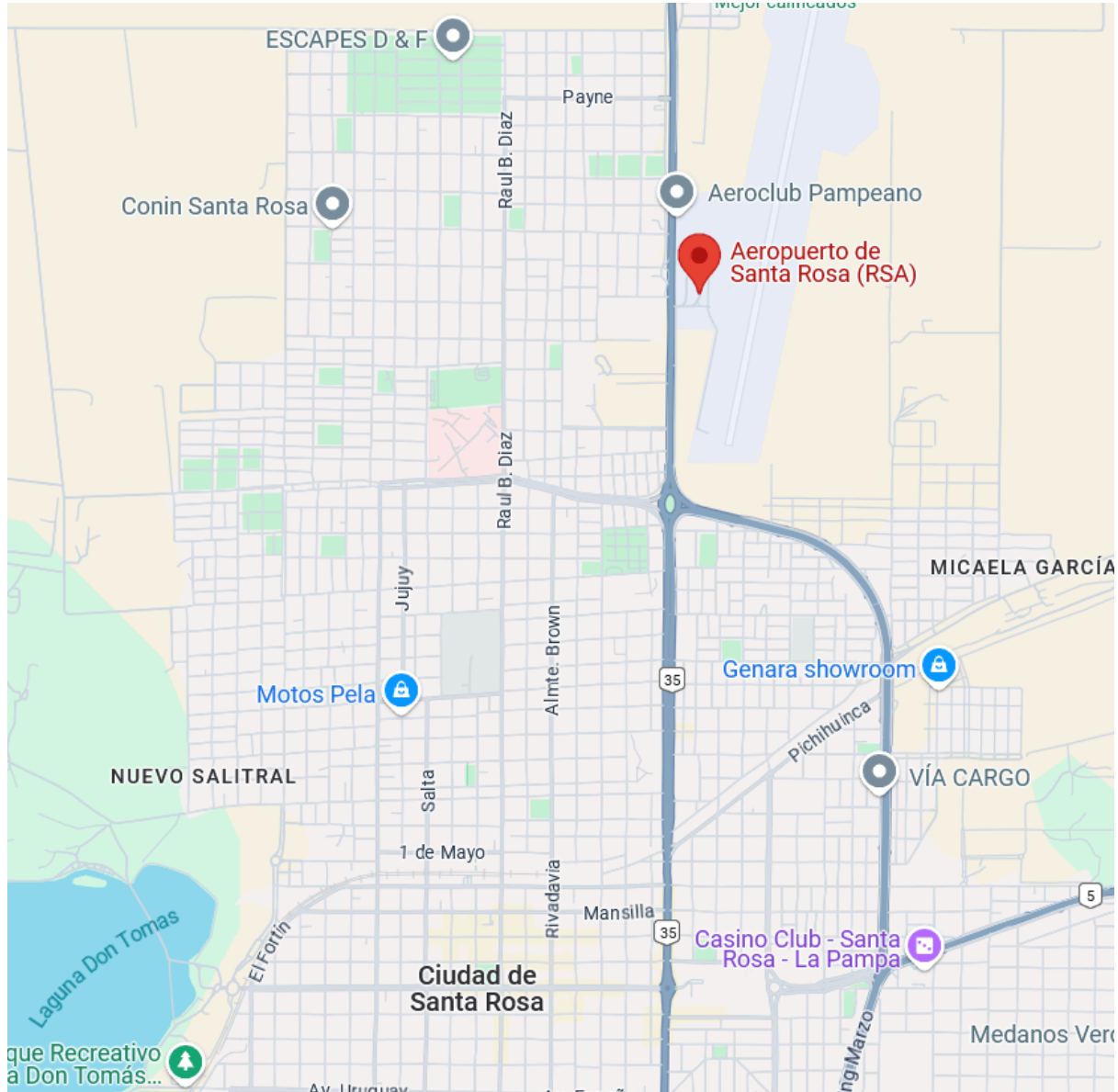


Ilustración 12. Plano actual del Aeropuerto de General Pico



Fuente: ORSNA. Disponible en [https://web.archive.org/web/20121003214912/http://www.orsna.gov.ar/aeropuertos/infoaeropuertos.aspx?cod\\_aero=14](https://web.archive.org/web/20121003214912/http://www.orsna.gov.ar/aeropuertos/infoaeropuertos.aspx?cod_aero=14)

Ilustración 13. Ubicación geográfica del aeropuerto de Santa Rosa.

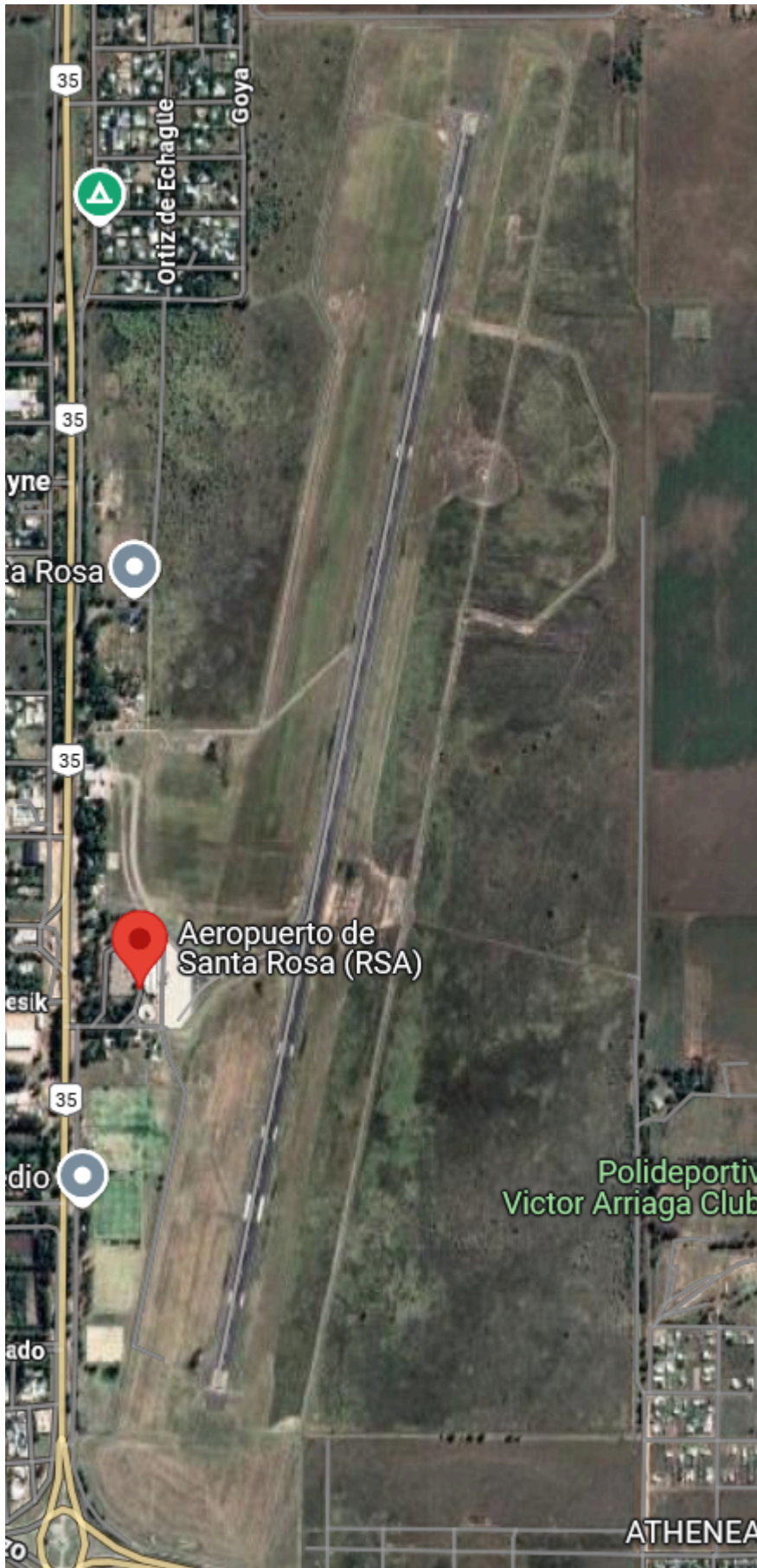




**CONSEJO FEDERAL  
DE INVERSIONES**

---

Ilustración 14. Vista satelital del aeropuerto de Santa Rosa





Fuente: Google Maps

### **11.5. Oportunidades que ofrecería un aeropuerto local con instalaciones para transporte de cargas en General Pico**

En el caso específico de cargas aéreas (la incorporación de esta opción en el aeropuerto de Gral. Pico) es una alternativa para optimizar la logística de exportaciones e importaciones. Adaptar y optimizar las rutas a la demanda de carga garantizaría la eficiencia en el transporte de mercancías, considerando los puntos de origen y destino.

Un aeropuerto local con instalaciones para transporte de cargas representa un motor de crecimiento que se extienden mucho más allá de la simple logística, impactando la competitividad, la generación de empleo y la diversificación económica.

La reducción de costos logísticos y tiempos de entrega es uno de ellos: un aeropuerto de carga local en General Pico, eliminaría la necesidad de transportar mercancías por tierra a aeropuertos como el de Ezeiza, lo que se traduce en una reducción significativa de los costos de combustible, peajes, mantenimiento de vehículos o tercerización de este servicio en otra empresa.

Además, al acortar la cadena de suministro, se minimizan los tiempos de tránsito, permitiendo que las empresas reciban o envíen sus productos de manera más rápida. Esto es significativo para industrias que necesiten recibir o enviar mercaderías perecederas como productos veterinarios (teniendo en cuenta la tradición ganadera de la provincia de La Pampa) o de alto valor como las abejas reinas (de la empresa a cuyo referente hemos entrevistado), que requieren entrega urgente.

Por otro lado, la presencia de un aeropuerto de carga conecta directamente a las empresas locales con mercados internacionales. Esto facilita la exportación de productos regionales que antes no eran viables debido a los altos costos o tiempos de tránsito. Permite a las empresas participar en cadenas de suministro globales, expandiendo su base de clientes más allá de las fronteras nacionales.

---



Un aeropuerto de carga es un activo clave para la atracción de inversión extranjera directa y la relocalización de empresas nacionales. Las compañías que dependen de una logística eficiente, como las de alta tecnología, comercio electrónico, manufactura de precisión o agroindustria con valor agregado, buscarán ubicarse en lugares que ofrezcan esta infraestructura.

También, un aeropuerto de carga puede actuar como un catalizador para el desarrollo de clústeres especializados. Las empresas con necesidades logísticas similares pueden agruparse alrededor del aeropuerto, generando sinergias y colaboraciones. Esto puede incluir parques industriales logísticos, centros de distribución, zonas francas, empresas de almacenamiento en frío, etc.

Como conclusión, un aeropuerto local con instalaciones para transporte de cargas no es solo una pieza de infraestructura, sino una inversión estratégica que potencia la competitividad, la diversificación económica y que posicionaría de manera ventajosa a General Pico y a la Provincia de La Pampa en general, atrayendo las producciones que se importan y exportan vía aérea desde otras provincias cercanas, evitándose el traslado a Ezeiza.

#### **11.6. Horarios y frecuencias ideales según actores locales**

El conjunto de entrevistas realizadas evidenció una preferencia homogénea por esquemas de vuelos que prioricen la eficiencia en el uso del tiempo, especialmente para quienes realizan viajes laborales frecuentes. Se destaca la necesidad de que los servicios permitan maximizar la jornada de trabajo en destino, sin pernoctes innecesarios, lo cual exige vuelos con horarios adecuados tanto de ida como de regreso.

Los entrevistados manifestaron como esquema ideal la existencia de vuelos matutinos desde Buenos Aires hacia General Pico y Santa Rosa, y regresos por la noche, habilitando así viajes de "ida y vuelta en el día". Este patrón coincide con los modelos operativos de rutas regionales exitosas en otras provincias argentinas, como los vuelos entre Córdoba y

---



Mendoza, o entre Rosario y Buenos Aires, gestionados por Aerolíneas Argentinas o Flybondi (ANAC, 2024).

Asimismo, se sugiere que las frecuencias mínimas necesarias serían de al menos 3 vuelos semanales, con posibilidad de escalar según la respuesta del mercado. Una distribución ideal mencionada por varios actores es lunes – miércoles – viernes, con horarios fijos para facilitar la planificación.

### **11.7. Potencial de triangulación SR-GP-CABA**

Una de las ideas más recurrentes en las entrevistas fue la posibilidad de articular un esquema de triangulación entre Santa Rosa, General Pico y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Esta modalidad permitiría operar con una misma aeronave que conecte ambas ciudades pampeanas con el hub nacional, optimizando costos operativos y ampliando la base de pasajeros potenciales.

La triangulación puede ser variable: en ciertos días podría iniciarse en General Pico, hacer escala en Santa Rosa y continuar a Buenos Aires, y viceversa en el retorno. En otros días, el orden podría invertirse. Este tipo de diseño ha sido aplicado con éxito en rutas regionales por parte de aerolíneas como Andes y LADE, particularmente en Patagonia.

Los beneficios de este modelo incluyen:

1. mayor cobertura territorial con menor frecuencia individual por ciudad,
2. viabilidad económica para un operador comercial y
3. mayor equidad en el acceso al transporte aéreo dentro de la provincia.

### **11.8. Destinos prioritarios además de Buenos Aires: Córdoba, Neuquén, Bariloche**

Si bien la conexión con Buenos Aires es percibida como estratégica y prioritaria, varias entrevistas destacaron otros destinos con alto potencial de articulación aérea directa:

- Córdoba, por su centralidad como nodo logístico y financiero, y como sede de organismos nacionales y universidades con vínculos frecuentes con La Pampa.



- Neuquén, por la creciente interacción económica vinculada a la industria hidrocarburífera y de servicios para Vaca Muerta, así como por el tráfico empresarial y técnico que fluye entre ambas provincias.
- Bariloche, como destino con sinergias turísticas, comerciales y académicas, particularmente en ciertas épocas del año.
- En menor medida, San Rafael, por encontrarse allí los proveedores de los productos que al menos una de las empresas entrevistadas exporta.

Estas rutas podrían no ser sostenibles como frecuencias regulares iniciales, pero sí formar parte de esquemas de vuelos no diarios, o ser promovidas mediante acuerdos interprovinciales, vuelos de temporada o servicios chárter con soporte institucional.

#### **11.9. Necesidades de infraestructura: terminal, logística, servicios auxiliares**

Respecto de los requerimientos físicos y logísticos, el Aeropuerto de General Pico presenta actualmente limitaciones operativas relevantes. Si bien dispone de una pista en condiciones adecuadas para aeronaves de mediano porte (ATR 42, Embraer 145 o similares), la terminal de pasajeros es obsoleta, con instalaciones mínimas y sin servicios complementarios.

Los actores entrevistados mencionaron, entre las principales carencias, la falta de:

- Espacios cubiertos adecuados para la espera de pasajeros;
- Servicios sanitarios en buen estado;
- Conectividad digital y señalización adecuada;
- Infraestructura logística para el despacho de equipaje y carga;
- Iluminación nocturna y capacidad para operar en condiciones meteorológicas variables.

También se remarcó la necesidad de contar con un servicio básico de transporte entre el aeropuerto y el centro urbano, ya que la distancia entre la ciudad de General Pico y la estación aérea es significativa.

---



La superación de estas limitaciones constituye una condición necesaria —aunque no suficiente— para la reanudación de vuelos regulares. En particular, se destacó que la presencia de una terminal de pasajeros mínima pero funcional, con servicios básicos y espacio para actores privados (rentas de autos, café, etc.), generaría un entorno más favorable tanto para usuarios como para operadores.

Por último, varios entrevistados destacaron el rol de la infraestructura de apoyo operativo: torre de control funcional, dotación de personal de ANAC y PSA, servicios de handling y disponibilidad de combustible en pista. En la actualidad, muchos de estos servicios requieren ser activados "a demanda", lo cual resulta inviable para operaciones regulares. La institucionalización de un esquema mínimo permanente —aunque acotado— resulta imprescindible.

Respecto a la posibilidad de transporte de cargas, los entrevistados indicaron que la existencia de una zona restringida en la superficie del aeropuerto es el factor principal para la habilitación del mismo como receptor de cargas.

Por otro lado, un depósito fiscal donde el Servicio Aduanero pueda realizar las actividades de verificación y liberación de las cargas resulta esencial. No obstante, los entrevistados manifestaron que no es necesario que el depósito se encuentre dentro de las instalaciones del aeropuerto si no cercano a él.

En este sentido, la Zona Franca de General Pico cuenta con un servicio de logística de importación y exportación y con la "estructura necesaria para realizar toda la logística (tanto documental como física) de las operaciones de comercio exterior, tales como, despachantes de aduana, red de servicios logísticos, servicios de almacenaje, resguardo aduanero, etc." según indica en su sitio web.<sup>9</sup> y cuenta con una experiencia de 1300 operaciones aduaneras por año. Esto indica que de no contar el aeropuerto con depósito fiscal y escáner, las mercaderías podrían trasladarse a la Zona Franca para su tratamiento aduanero.

---

<sup>9</sup> Disponible en : <http://www.zflapampa.com.ar/es/infraestructura-y-servicios/>

---



Es necesario tener en cuenta que las aeronaves que brindan servicio de traslado de pasajeros, también pueden trasladar mercaderías. Esto lo afirma uno de los entrevistados al mencionar que aviones de fuselaje angosto como los B737, A320 y E190, solo por nombrar algunos, actualmente trasladan también cargas.

Por lo tanto, el aeropuerto de General Pico con sus instalaciones disponibles para recibir vuelos comerciales, estaría en condiciones para transportar cargas.

## **12. Oportunidades estratégicas para el desarrollo aeroportuario**

### **12.1. General Pico como nodo logístico nacional: centralidad geográfica y Zona Franca. Carga de combustible y servicios para aviación nacional**

Esta propuesta se sitúa en el marco de experiencias provinciales argentinas que enfrentan condiciones similares. Provincias con características demográficas, económicas y de infraestructura semejantes han impulsado proyectos de conectividad aérea regional que permiten identificar buenas prácticas, lecciones aprendidas y posibles desafíos a anticipar.

En primer lugar, provincias como Neuquén, Mendoza y Santiago del Estero han desarrollado vuelos regulares a partir de aeropuertos secundarios con el acompañamiento de políticas públicas nacionales y provinciales, con el objetivo de mejorar la conectividad interna y facilitar la integración de sus mercados regionales. Por ejemplo, el aeropuerto de Chapelco (Neuquén) mantiene vuelos regulares que conectan con Buenos Aires y ciudades cercanas, combinando turismo, negocios y actividades de producción regional. Este modelo ha contado con acuerdos para el uso compartido de infraestructura y subsidios temporales para viabilizar frecuencias adecuadas.

Asimismo, en Tucumán, el desarrollo de vuelos de carga aérea asociados a la producción agrícola, en particular de frutas frescas y productos perecederos, ha potenciado la exportación hacia mercados internacionales. La articulación entre la Zona Franca local, el aeropuerto y las empresas exportadoras ha sido un factor clave para la reducción de costos logísticos y la competitividad de la cadena productiva.

---



En el caso de Santa Fe, la articulación de vuelos interprovinciales impulsados por Aerolíneas Argentinas, en rutas como Santa Fe-Córdoba-Reconquista, ha servido para mejorar la movilidad laboral y comercial, especialmente en el sector agroindustrial, contribuyendo a la integración de ciudades medianas y pequeñas sin necesidad de pasar por Buenos Aires.

Estas experiencias destacan que el éxito de nuevas rutas aéreas en provincias con características similares a La Pampa depende en gran medida de una coordinación estrecha entre organismos públicos y privados, el diseño de rutas que respondan a demandas reales y diversificadas (pasajeros y carga), y la implementación de incentivos o subsidios transitorios para superar barreras iniciales. Además, la planificación debe incluir mejoras en infraestructura aeroportuaria y logística complementaria, así como el desarrollo de servicios auxiliares (combustible, hospedaje para tripulaciones, etc.).

Incorporar estos aprendizajes es fundamental para diseñar una estrategia adaptada a La Pampa, que aproveche su centralidad geográfica y la presencia de la Zona Franca en General Pico para consolidar un nodo logístico competitivo y sostenible.

En ese sentido, una de las oportunidades estratégicas más destacadas que surge del relevamiento cualitativo refiere al potencial de General Pico como nodo logístico de alcance nacional, sustentado en tres ventajas competitivas: su centralidad geográfica, la existencia de una Zona Franca habilitada, y la posibilidad de ofrecer servicios de abastecimiento para aeronaves.

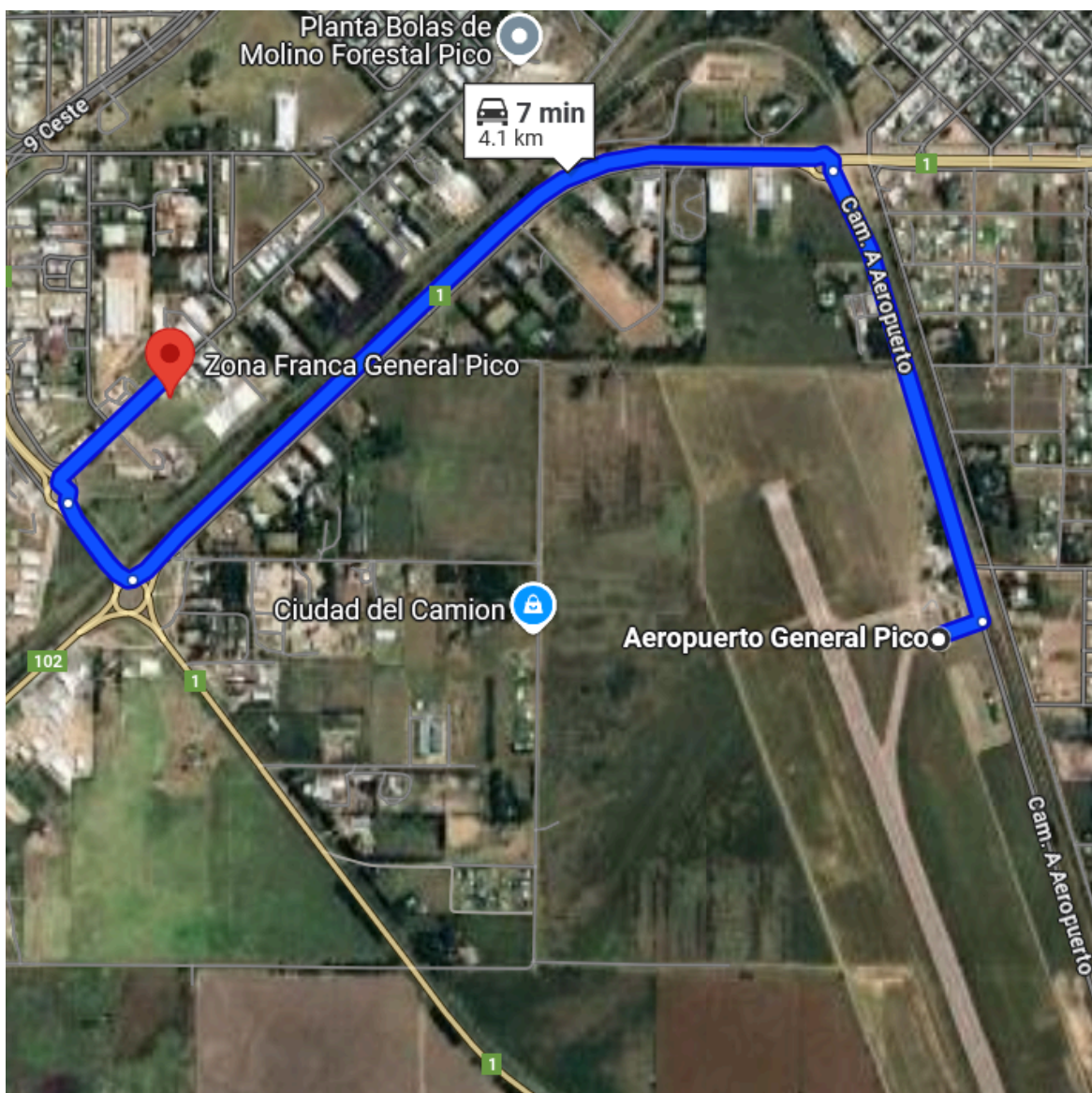
General Pico se encuentra en una posición intermedia entre los principales centros productivos del país: Buenos Aires, Córdoba, Rosario, Mendoza y Neuquén, lo que lo posiciona como un punto ideal para rutas de triangulación, distribución de carga y reabastecimiento técnico. Esta ubicación central ha sido reconocida por actores logísticos y del transporte como una ventaja infrautilizada (CEPAL, 2019).

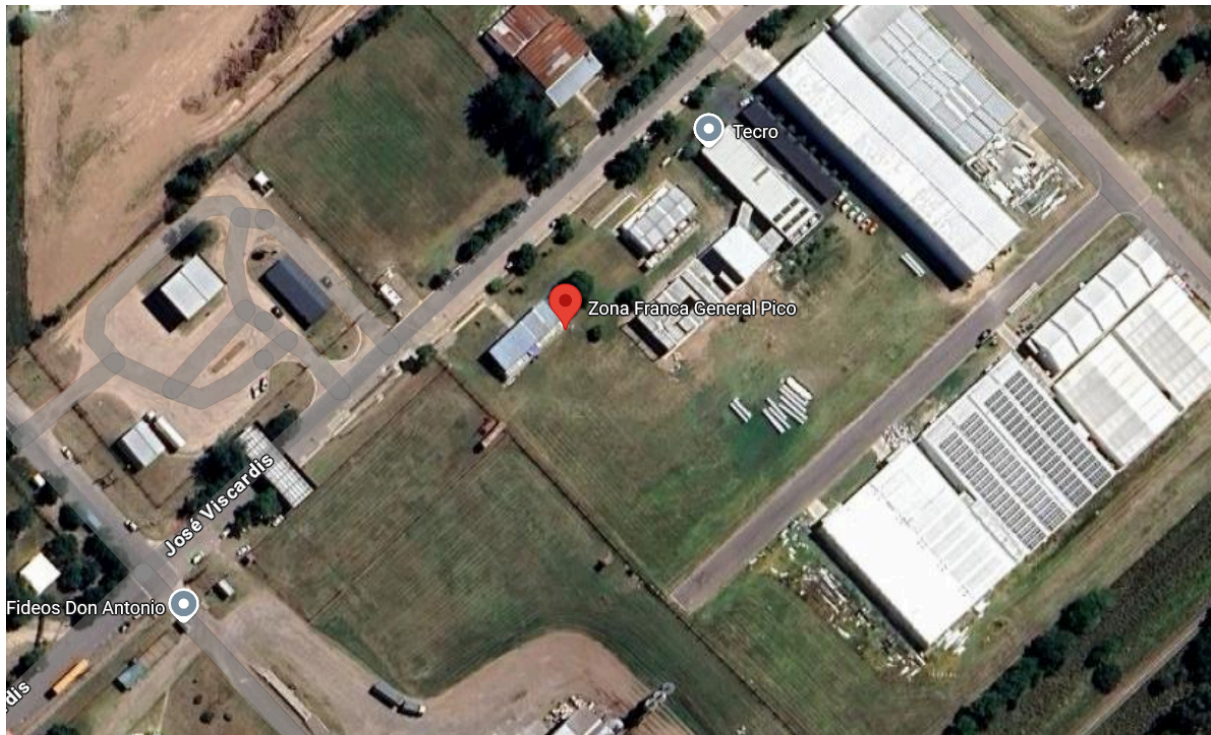
A este atributo se suma la presencia de una Zona Franca operativa, ubicada contiguamente al aeropuerto. La integración funcional entre ambas infraestructuras podría generar un enclave logístico único en la región, apto para el despacho aduanero anticipado, la

---

redistribución de cargas y la instalación de operadores logísticos regionales. Tal como mencionó uno de los entrevistados del sector exportador, y como citamos anteriormente, “tener la aduana operativa al lado del aeropuerto sería un golazo”, ya que permitiría consolidar la carga con mayor eficiencia y reducir los tiempos y costos de exportación.

Ilustración 15. Ubicación de la Zona Franca de General Pico y recorrido en transporte terrestre hasta el Aeropuerto.





Fuente: Google Maps

Otro eje identificado es la posibilidad de convertir a General Pico en un punto estratégico para la carga de combustible de aeronaves en tránsito. Dado que la Zona Franca podría ofrecer combustibles exentos de ciertos impuestos nacionales -como los incluidos en el Decreto 404/2019 y sus normas complementarias-, esto abriría la oportunidad de ofrecer precios más competitivos a aerolíneas comerciales y privadas. Para ello sería necesaria la instalación de infraestructura específica: tanques, sistemas de bombeo, personal especializado, y eventualmente, servicios hoteleros y de descanso para tripulaciones.

Este tipo de “servicios de valor agregado para la aviación nacional” permitiría diversificar el modelo de negocios del aeropuerto, más allá del transporte de pasajeros, y replicar experiencias de otros nodos intermedios exitosos, como el Aeropuerto de San Luis o el de Río Cuarto, que articulan operaciones de pasajeros, carga y servicios auxiliares (Ministerio de Transporte, 2023).



## 12.2. Condicionantes macroeconómicos: tipo de cambio, normativa comercial y aeronáutica; reglas de juego para la inversión privada en servicios aéreos

El despliegue de este potencial enfrenta una serie de condicionantes macroeconómicos y normativos que afectan tanto la demanda como la viabilidad operativa.

Desde el punto de vista de la demanda exportadora, los entrevistados enfatizaron que la existencia de conectividad aérea, por sí sola, no garantiza la expansión del comercio internacional. Factores como el tipo de cambio desdoblado, la volatilidad normativa y los costos impositivos internos desincentivan la búsqueda de nuevos mercados, incluso cuando existe interés desde el exterior (como en el caso de la exportación de abejas reinas a Brasil y Bolivia).

Además, la política comercial vigente ha generado distorsiones que afectan particularmente a las PYMES exportadoras: restricciones a los pagos al exterior, demoras en la percepción de divisas, y trabas para la importación de insumos. Estas barreras desincentivan procesos de internacionalización que podrían estar potenciados por una infraestructura logística moderna y eficiente.

Desde el lado de la oferta de transporte, el marco normativo aeronáutico argentino presenta desafíos específicos. Aunque la reciente desregulación parcial del mercado aéreo (Decreto 70/2023) ha habilitado la importación de aeronaves privadas y ha flexibilizado la entrada de nuevos operadores, aún persisten barreras regulatorias y burocráticas que dificultan la operación ágil de nuevos servicios. Asimismo, las condiciones de competencia desiguales entre operadores públicos (como Aerolíneas Argentinas) y privados generan incertidumbre sobre la sostenibilidad de rutas regionales con baja densidad inicial de pasajeros.

En este contexto, los entrevistados señalaron que para fomentar inversiones privadas en conectividad aérea, sería necesario avanzar hacia un esquema de reglas de juego estables y predecibles, que incluyan:

- Incentivos fiscales y financieros para operadores que abran rutas nuevas desde aeropuertos intermedios;



- Reducción de cargas administrativas para la certificación de aeronaves y pilotos;
- Reglamentación específica para transporte de cargas especiales (como animales vivos);
- Acceso transparente a slots y servicios aeroportuarios por parte de nuevos entrantes.

En suma, si bien el desarrollo aeroportuario de General Pico presenta ventajas estructurales y consenso social, su realización efectiva exige una estrategia de articulación entre infraestructura local, coordinación institucional y entorno macroeconómico nacional, que permita convertir el potencial en oportunidades concretas de inversión y desarrollo territorial.

### **13. Recomendaciones de política**

#### **13.1. Coordinación entre políticas nacionales y provinciales**

El desarrollo de la conectividad aérea en La Pampa, y en particular el fortalecimiento del aeropuerto de General Pico, requiere una articulación estratégica entre los niveles nacional, provincial y municipal. La coordinación debe incluir tanto al Ministerio de Transporte de la Nación como a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA) y Aerolíneas Argentinas, además de los gobiernos de la Provincia de La Pampa y de los municipios involucrados.

Esta coordinación es especialmente crítica para planificar inversiones en infraestructura, determinar prioridades en la asignación de vuelos y establecer mecanismos de financiamiento sostenibles (ya sea mediante subsidios cruzados, aportes privados o fideicomisos provinciales). Asimismo, se recomienda que la Provincia impulse la elaboración de un plan estratégico de conectividad aérea, como han desarrollado otras jurisdicciones (por ejemplo, Salta, Córdoba y Neuquén), que sirva como hoja de ruta para el desarrollo aeroportuario pampeano.



### **13.2. Diseño participativo de rutas y frecuencias con actores clave**

Uno de los hallazgos más relevantes del estudio cualitativo fue la importancia de diseñar rutas, frecuencias y horarios en consulta con usuarios potenciales, tanto del ámbito empresarial como del sector público. Existen demandas latentes y no satisfechas -como el “viaje ida y vuelta” en el día a CABA- que requieren formatos operativos específicos.

En este sentido, se recomienda institucionalizar una mesa de articulación público-privada para la conectividad aérea, que convoque periódicamente a representantes de cámaras empresarias, gobiernos locales, universidades, operadores logísticos, y organismos provinciales con alto volumen de movilidad. Esta instancia permitiría adaptar progresivamente la oferta a las necesidades reales del territorio, evitando la imposición de modelos estandarizados que han fracasado en otras provincias.

### **13.3. Promoción de acuerdos con aerolíneas que operen carga especial**

El transporte de carga aérea especializada -como es el caso de animales vivos, productos biotecnológicos o paquetería de alto valor agregado- constituye una de las principales oportunidades detectadas, particularmente en articulación con el uso de la Zona Franca de General Pico.

Para ello, resulta clave avanzar en acuerdos comerciales o convenios operativos con aerolíneas que cuenten con capacidad técnica y normativa para este tipo de transporte, como Aerolíneas Argentinas Cargas, DHL Aviation, o nuevos operadores que se habiliten tras la desregulación. También se sugiere impulsar modificaciones normativas específicas ante la ANAC, en función de facilitar la certificación de operaciones especiales desde aeropuertos intermedios.

Complementariamente, podrían estudiarse esquemas de promoción que subsidien la carga inicial en vuelos mixtos, de modo de incentivar su uso por parte de empresas locales que actualmente dependen del transporte terrestre hasta Aeroparque o Ezeiza.



#### 13.4. Desarrollo de un plan maestro de infraestructura logística aérea para La Pampa

Para viabilizar la integración de los aeropuertos de Santa Rosa y General Pico en una red aérea regional funcional, se recomienda elaborar un plan maestro de infraestructura logística aérea, con visión de mediano y largo plazo.

Este plan debería incluir:

- Obras prioritarias en ambos aeropuertos (pistas, balizamiento, terminales, hangares, zonas de carga);
- Conexión vial segura y rápida entre los aeropuertos y sus respectivas ciudades;
- Potenciación de la infraestructura de la Zona Franca y su integración con el aeropuerto de General Pico;
- Condiciones de operatividad nocturna y en condiciones climáticas adversas;
- Instalaciones auxiliares: combustible, catering, descanso para tripulaciones, control aduanero y sanitario.

Además, el plan debería prever una estrategia de marketing territorial, orientada a atraer operadores logísticos y empresas de transporte aéreo que vean en La Pampa una oportunidad de inversión y expansión comercial.

En el mismo sentido, el desarrollo aeroportuario debe contemplar los tres pilares de la sustentabilidad: ambiental, social y económica, tanto a corto como a mediano y largo plazo. La creciente conciencia global sobre la necesidad de mitigar el cambio climático y minimizar impactos ambientales obliga a incorporar criterios de sostenibilidad desde el diseño hasta la operación de las infraestructuras y servicios aeronáuticos. Por ende, desde la planificación de vuelos regulares desde General Pico y Santa Rosa se deberían considerar la eficiencia energética de las operaciones, la reducción de emisiones contaminantes, el manejo responsable de residuos y la minimización del ruido ambiental en áreas urbanas próximas, entre otros aspectos relevantes. Esto incluye la posibilidad de implementar tecnologías limpias y energías renovables en terminales aeroportuarias y espacios asociados. En caso de que efectivamente se avance en un mayor uso de General Pico como

---



hub conector aéreo, una mayor escala operativa permitiría también abordar otras cuestiones como el uso de combustibles con menor proporción de componentes fósiles.

Adicionalmente, la sustitución de largos viajes terrestres -en vehículos particulares o colectivos- por vuelos cortos reduciría el efecto neto en la huella de carbono. Para distancias medias (por ejemplo, entre 300 y 700 km), el avión puede ser más eficiente en tiempo y, en algunos casos, en emisiones por pasajero, siempre que se opere con aeronaves modernas y alta ocupación sin que sea estrictamente necesario que se usen aviones de gran porte y cantidad de asientos para que esa mayor eficiencia se genere -. La clave está en el diseño adecuado de rutas y frecuencias, que optimice la carga y el factor de ocupación.

La inclusión de una perspectiva sustentable (ambiental, social y económicamente) dentro del eventual plan maestro de infraestructura logística aérea permitirá alinear el desarrollo aeroportuario pampeano con estándares internacionales; pero también podría favorecer la posible obtención de financiamiento y cooperación técnica, por ejemplo a través de organismos multilaterales, la emisión de bonos verdes o alternativas similares.

### **13.5. Articulación institucional: aerolíneas, organismos públicos, empresas, sociedad civil**

Finalmente, para garantizar sostenibilidad política y legitimidad social al proceso de desarrollo aeroportuario, es indispensable construir un modelo de gobernanza compartida, que incluya a los diversos actores con intereses en el tema.

Se recomienda constituir un consorcio interinstitucional o ente de gestión participativa, que incluya representación del Estado provincial, las municipalidades, organismos técnicos, cámaras empresarias, universidades y asociaciones civiles. Este espacio permitiría:

- Generar información periódica sobre flujos de pasajeros y cargas;
- Monitorear el cumplimiento de objetivos operativos;
- Proponer ajustes de política pública;
- Canalizar reclamos, propuestas e inversiones privadas.



Casos como el del aeropuerto de Concordia (Entre Ríos), el de Termas de Río Hondo (Santiago del Estero) o el de Chapelco (Neuquén) muestran que la gestión asociada ha sido un factor clave para garantizar continuidad operativa y crecimiento progresivo en aeropuertos de menor escala.

## **14. Conclusiones**

La investigación realizada y presentada en este documento confirma de manera contundente que la reactivación del aeropuerto de General Pico es no solo viable sino estratégicamente conveniente para el desarrollo de La Pampa. El análisis integral, que combinó metodologías cuantitativas y cualitativas, proporciona evidencia sólida sobre la existencia de demanda potencial suficiente para sustentar operaciones comerciales regulares bajo parámetros operativos específicos.

La demanda base identificada de 13.119 pasajeros potenciales para 2024 supera ampliamente los umbrales mínimos necesarios para aeropuertos regionales. Esta cifra, derivada del análisis de la relación entre transporte terrestre y aéreo observada en Santa Rosa, encuentra validación en las entrevistas realizadas con usuarios potenciales que confirmaron no solo la existencia de demanda insatisfecha, sino también disposición a pagar tarifas que harían viable la operación comercial.

Las proyecciones hacia 2034 muestran un potencial de crecimiento extraordinario, con estimaciones que oscilan entre 23.626 pasajeros en el escenario más conservador y 42.683 en el escenario probable. Estos números reflejan la alta elasticidad de la demanda aérea respecto al crecimiento económico provincial identificada en el análisis econométrico, donde cada punto porcentual de incremento del VAB genera más de diez puntos de crecimiento en la demanda de vuelos. Esta relación, particularmente intensa en aeropuertos regionales, sugiere que General Pico podría experimentar un crecimiento acelerado que supere significativamente las tendencias nacionales.

---



En términos operativos, el estudio establece parámetros concretos para la puesta en marcha. La configuración óptima contempla tres vuelos semanales iniciales operando bajo un esquema de triangulación Santa Rosa-General Pico-CABA, con horarios matutinos desde Buenos Aires que permitan maximizar la jornada laboral en destino y retornos nocturnos que faciliten los viajes de ida y vuelta en el día. Esta modalidad responde específicamente a las necesidades identificadas entre empresarios y funcionarios públicos, que constituyen el segmento de mayor disposición a pagar y menor elasticidad-precio.

La estructura tarifaria viable se sitúa en un rango de 200.000 a 300.000 pesos ida y vuelta para la ruta General Pico-CABA, aunque se podría tener en cuenta un valor mayor teniendo en cuenta la disposición a pagar manifestada por usuarios frecuentes, que alcanza los 350.000 pesos. Esta diferencia proporciona un margen de viabilidad comercial que reduciría los riesgos para potenciales operadores. La prima de 2,5 a 3,5 veces sobre el costo del transporte terrestre se justifica plenamente por el ahorro de tiempo (8 a 10 horas de viaje) y la eliminación de costos ocultos como pernoctes adicionales, desgaste físico y pérdida de productividad.

El modelo de negocio más prometedor integra múltiples fuentes de ingresos: transporte regular de pasajeros, carga aérea especializada y servicios auxiliares como abastecimiento de combustible para aeronaves en tránsito. La proximidad de la Zona Franca de General Pico agrega una dimensión estratégica, permitiendo ofrecer servicios de despacho aduanero local que constituirían una ventaja competitiva única en la región. Esta integración podría atraer no solo exportadores pampeanos sino también de provincias vecinas, ampliando la base de usuarios más allá del mercado local.

Sin embargo, la materialización de este potencial enfrenta condicionantes críticos que requieren atención inmediata. Las inversiones en infraestructura constituyen el primer desafío: la terminal de pasajeros actual es inadecuada para operaciones comerciales regulares, falta personal especializado como controlador de tránsito aéreo, y se requiere equipamiento de seguridad certificado según normas OACI. Aunque estas deficiencias son

---



subsanales, su resolución exige coordinación entre múltiples actores y compromiso financiero sostenido.

La ventana de oportunidad creada por la desregulación aeronáutica argentina representa un factor temporal crítico. Los cambios normativos de 2024 y 2025 han eliminado barreras significativas para nuevos operadores, como evidencia la reciente reactivación del aeropuerto de Villa María por parte de Humming Airways. Esta experiencia demuestra que existe interés empresarial real en desarrollar rutas regionales bajo el nuevo marco regulatorio, pero también sugiere que las oportunidades pueden ser capturadas por otros territorios si La Pampa no actúa con celeridad.

La coordinación institucional emerge como factor determinante del éxito. La complejidad de articular políticas nacionales, provinciales y municipales, junto con intereses de operadores privados y organizaciones empresarias, requiere un modelo de gobernanza participativa que trascienda los cambios de gestión política. La propuesta de financiamiento colectivo impulsada por la Sociedad Rural de General Pico, donde empresarios locales aportarían 2.000 dólares mensuales para garantizar la operación inicial, ilustra el nivel de compromiso sectorial existente y sugiere modelos innovadores de sustentabilidad financiera.

La dimensión ambiental y de sostenibilidad también debe integrarse desde el diseño de la operación. La sustitución de viajes terrestres largos por vuelos cortos puede resultar en una reducción neta de emisiones, especialmente considerando que muchos usuarios actuales realizan el trayecto General Pico-CABA en vehículos particulares. La incorporación de criterios de eficiencia energética en la infraestructura aeroportuaria y la eventual adopción de combustibles de aviación más limpios posicionarían al proyecto como referente en sustentabilidad regional.

Las perspectivas de impacto territorial trascienden la mejora de conectividad para constituirse en catalizador de transformación económica regional. El aeropuerto reactivado no solo facilitaría la movilidad de personas y mercancías, sino que actuaría como factor de atracción de inversiones, especialmente en sectores dependientes de logística eficiente. La

---



experiencia internacional demuestra que aeropuertos regionales bien gestionados generan efectos multiplicadores sobre el empleo, el turismo y la diversificación productiva local.

La articulación con el desarrollo de Vaca Muerta agrega una dimensión estratégica adicional. Aunque actualmente el impacto en General Pico es limitado, la evolución del proyecto hidrocarburífero podría generar demanda adicional de transporte ejecutivo y técnico especializado, complementando los segmentos de mercado ya identificados.

En síntesis, la confluencia de demanda potencial verificada, marco regulatorio favorable, infraestructura básica disponible y compromiso sectorial configura una oportunidad histórica para el desarrollo aeroportuario pampeano. Los próximos doce a dieciocho meses constituyen una ventana crítica para capitalizar estas condiciones favorables. La decisión de avanzar requiere liderazgo político, inversión estratégica y coordinación institucional, pero los beneficios potenciales -tanto para La Pampa como para la región- justifican ampliamente el esfuerzo requerido. El presente estudio proporciona la base técnica necesaria para fundamentar estas decisiones e iniciar el proceso de implementación.

## Anexo 1 - Instrumento para entrevistas

### **Entrevista a empresas**

1. Cuestiones generales:
    - a. Años de la empresa,
    - b. Tamaño,
    - c. De la producción total, ¿qué porcentaje destinan al mercado nacional y qué porcentaje al internacional?
    - d. ¿A qué provincias venden?
    - e. ¿A qué países?
-



2. ¿Qué medios utilizan para transportar sus productos a sus clientes?
  3. ¿Consideran que habría demanda de vuelos de carga en el aeropuerto de General Pico si se habilitara?
  4. ¿Qué costo debería tener este tipo de transporte para que lo elijan?
  5. En el caso de que eso se dé de dicha manera, ¿cuánto del total de sus ventas destinadas al mercado nacional consideran que lo transportarían a través del aeropuerto del General Pico?
  6. ¿Y del internacional?
  7. ¿Qué porcentaje de sus ventas, aproximadamente, transportarían a través de vuelos de carga?
  8. ¿Qué rutas necesitarían que existan?
  9. De habilitarse el aeropuerto, consideran que:
    - a. ¿Generaría algún efecto positivo en la empresa? Por ejemplo:
      - i. Mejoras en los procesos en la empresa,
      - ii. Menores costos de transporte,
      - iii. Posibilidad de ingresar a nuevos mercados y conseguir nuevos clientes/proveedores
      - iv. Otros efectos
    - b. ¿Consideran que generaría algún efecto positivo/negativo en el sector productivo de General Pico?
    - c. ¿Podría complementarse de alguna manera con el aeropuerto de Santa Rosa?
  10. Algunas proyecciones sobre la empresa:
    - a. ¿Esperan que sus ventas se incrementen en este año y en los próximos (5/10 años)?
    - b. ¿Cómo ven, en general, la evolución del sector productivo en Pico?
    - c. ¿Qué problemas que identifiquen podría contribuir a resolver la puesta en funcionamiento del aeropuerto?
  11. ¿Podríamos volver a contactarte eventualmente, si nos surgen nuevas dudas o en futuros estudios?
-



12. ¿Conocés a alguna persona que nos podría ofrecer información valiosa en relación con el estudio que estamos realizando?

### ***Entrevistas a otros/as actores/as (gubernamentales, del sector aeronáutico)***

1. ¿Qué piensan de nuestra proyección de la demanda de vuelos comerciales? ¿Les resulta viable?
2. ¿Qué cuestiones tenemos que tener en cuenta para analizar la potencial demanda/aumento de la demanda?
3. ¿Qué tipo de políticas provinciales y municipales deberían acompañar la habilitación de los aeropuertos?
4. ¿Qué rutas consideran que deberían ofrecerse?
5. ¿Cómo podrían complementarse ambos aeropuertos?
6. ¿Podríamos volver a contactarte eventualmente, si nos surgen nuevas dudas o en futuros estudios?
7. ¿Conocés a alguna persona que nos podría ofrecer información valiosa en relación con el estudio que estamos realizando?

### ***Entrevista a autoridades del aeropuerto***

1. ¿El aeropuerto GPO está concesionado a partir de qué fecha?
  2. ¿Actualmente opera con aviones de bajo porte (pocos asientos) pero podrían operar aviones de aerolíneas comerciales como AA, Jet Smart, FlyBondi, etc.?
  3. Si es correcto lo planteado en el punto 2, ¿qué nivel de mejoras o recuperación de infraestructura necesitaría?
  4. ¿La dimensión y construcción de la pista permite aviones de gran porte, lo cual indica que se podría operar carga aérea en grandes volúmenes?
  5. ¿El aeropuerto GPO podría configurarse como un centro operativo para vuelos comerciales al sur argentino, en función de su ubicación geográfica?
-



6. ¿Desde el aeropuerto GPO la conectividad aérea con Córdoba, Aeroparque, Ezeiza y Rosario son potencialmente posibles?
7. La pista está balizada, eso permite despegues y aterrizaje nocturnos. ¿Dicha condición le otorga alguna ventaja competitiva con otros aeropuertos de características similares en la región geográfica de influencia?
8. ¿El aeropuerto GPO hoy opera con pocos vuelos y de bajo volumen de pasajeros transportados, si se incorporan líneas aéreas comerciales con vuelos regulares existe la capacidad operativa para recibir y asistir ese tipo de vuelos?