



AUTORIDADES

Presidente del Directorio del ORSNA

Carlos Lugones Aignasse

Vicepresidente del Directorio del ORSNA

Fernando Muriel

Primera vocal del Directorio del ORSNA

Pilar Becerra

Equipo Técnico

Gerente de Regulación Económica y Financiera

Juan Pablo Picasso

Unidad de Desarrollo Socioeconómico y Territorial

Fernando Arias

Tatiana Barrionuevo

Valentina Castro Compañs

Leticia Dall'Ospedale

Nicolás Moser

Ezequiel Ponce

Daniela Villotti

ÍNDICE

1. RESUMEN EJECUTIVO.....	4
2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO.....	7
2.1. DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO DE EL CALAFATE.....	8
2.2. ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL.....	15
3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL.....	23
3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO.....	23
3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO.....	28
4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL.....	33
4.1 PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO.....	37
4.2 TURISMO FACILITADO POR EL TRANSPORTE AÉREO.....	40
4.3 BENEFICIOS POR LA CONECTIVIDAD AÉREA (PRODUCTIVIDAD).....	45
4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS.....	46
4.5 GENERACIÓN DE EMPLEO.....	48

1. RESUMEN EJECUTIVO

El transporte aerocomercial es un componente esencial de la economía e incide en el desarrollo y el bienestar de las poblaciones y los territorios. La provisión de servicios aerocomerciales y la infraestructura aeroportuaria son elementos básicos de cohesión territorial que permiten generar oportunidades de atracción, retención y expansión de la actividad económica en el área de influencia de cada aeropuerto del país.

El **área de influencia** es un espacio geográfico sobre el cual el aeropuerto ejerce un poder de atracción y define el universo de potenciales pasajeros que utilizarán la terminal. En el caso de El Calafate incluye los departamentos de Lago Argentino y Río Chico beneficiando a 31.386 habitantes (Censo 2022).

El Informe de Impacto socioeconómico y territorial (ISET) 2021 del Aeropuerto Internacional de El Calafate caracteriza y cuantifica el aporte económico y la cantidad de empleos generados por los servicios aeronáuticos y aeroportuarios en el **área de influencia del aeropuerto**. Este documento forma parte de una serie de trabajos desarrollados por la Unidad de Desarrollo Socioeconómico y Territorial de la Gerencia de Regulación Económica y Financiera del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos. Los primeros informes publicados por este organismo fueron realizados en 2015.

Los ISET son un instrumento de análisis tanto para la planificación estratégica aeroportuaria como para la toma de decisiones en materia de políticas de transporte en general y de transporte aéreo en particular, definidas en pos de lograr potenciar el desarrollo local, regional y nacional.

Para que el transporte aerocomercial actúe como un instrumento potenciador del desarrollo local, regional y nacional es necesario analizar sus variables intervinientes porque, así como la actividad aerocomercial y aeroportuaria puede generar beneficios socioeconómicos positivos (impactos positivos) también puede intensificar las desigualdades existentes entre regiones, posibilitando efectos adversos (impactos negativos).

Los beneficios socioeconómicos del transporte aéreo están vinculados por un lado con la propia dinámica de las actividades aerocomerciales y aeroportuarias (facturación, salarios, utilidades, impuestos, etc.) y por la **conectividad aérea**, elemento vital para el crecimiento y desarrollo de los mercados a largo plazo ya que posibilita el comercio, promueve la inversión y el turismo, entre otras actividades.

En el año 2021, en el Aeropuerto de El Calafate se registraron 349.521 pasajeros, representando un

crecimiento del 48% en relación al año anterior. Además, tuvo 3.102 movimientos de aeronaves. Es necesario considerar que durante los años 2020 y 2021 el transporte aéreo global se ha visto afectado severamente por la mayor crisis histórica de la actividad aerocomercial y aeroportuaria, motivada por la aparición de la Pandemia de la COVID-19, la cual ha generado un fuerte impacto en los indicadores de transporte aéreo producto de la disminución de las operaciones aéreas mundiales.

Particularmente, el impacto socioeconómico total positivo del año 2021 generado en el área de influencia del Aeropuerto Internacional de El Calafate fue de \$7.060.648.966 de pesos, creando 2.829 puestos de empleo.

El producto bruto aeroportuario aportó \$730.214.399 de pesos, el turismo receptivo \$6.175.992.425 y los beneficios económicos para los pasajeros \$154.442.142. En contraste, el turismo emisor sumó \$877.420.772 de pesos de impacto negativo ya que el gasto de los turistas emisivos se realizó en otras regiones del país y del mundo.

La diferencia entre los impactos positivos y negativos del transporte aéreo produjo un saldo de impactos de \$6.183.228.194 de pesos en el área de influencia aeroportuaria.

IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



AEROPUERTO INTERNACIONAL DE EL CALAFATE- 2021

Impacto socioeconómico y territorial positivo **\$ 7.060.648.966**

Impacto socioeconómico y territorial negativo **\$ 877.420.772**

Saldo de impactos (pesos) **\$ 6.183.228.194**

Puestos de empleo generados **2.829**

 Población del área de influencia

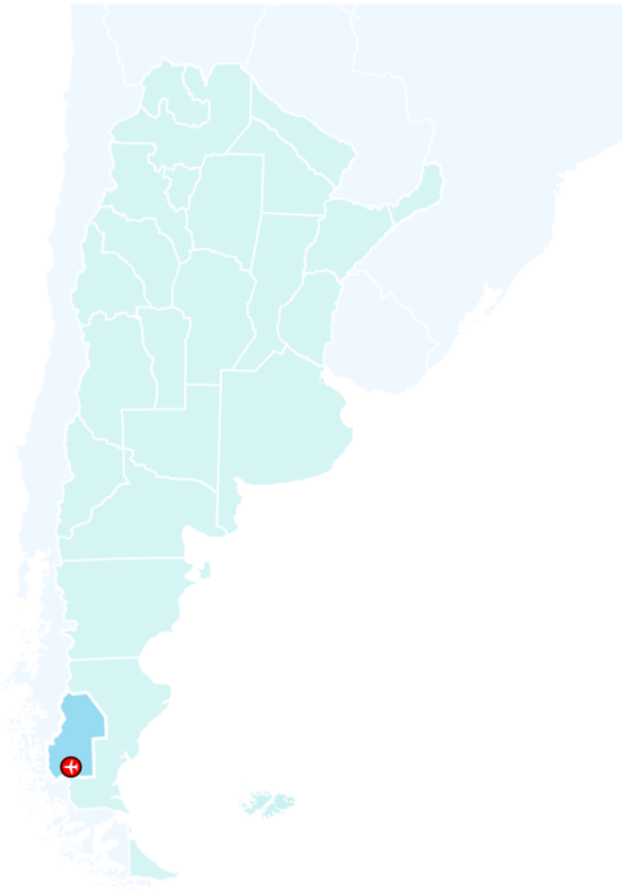
31.386

 Pasajeros

349.521

 Movimientos

3.102



2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO

El Aeropuerto Internacional de El Calafate Comandante Armando Tola es uno de los 55 aeropuertos que integran en 2021 el Sistema Nacional. En este capítulo se describirán las características técnicas más relevantes del aeropuerto, su localización geográfica y su área de influencia.

Mapa 1. Sistema Nacional de Aeropuertos. Año 2021




Fuente: ORSNA

2.1. DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO DE EL CALAFATE

Aeropuerto Internacional de El Calafate Comandante Armando Tola	
Código OACI	SAWC
Código IATA	FTE
Ciudad	El Calafate
Provincia	Santa Cruz
Explotador	London Supply
Distancia a la ciudad	21 km


superficies



324 ha
superficie del predio



324 ha
superficie concesionada



7.800 m²
superficie de la aeroestación de pasajeros

plataforma comercial



pistas

07/25

2.550 m x 45 m

hormigón

8  posiciones comerciales

2  pasarelas telescópica

características del aeropuerto


H24 horario de operación


204 elevación del aeropuerto msnm


4E clave de referencia

Cat I ILS (pista 25)


aeroestación


14  mostradores de check in

1  puesto PSA de seguridad

2  puestos de aduana

7  puertas de embarque

2  puestos de migraciones

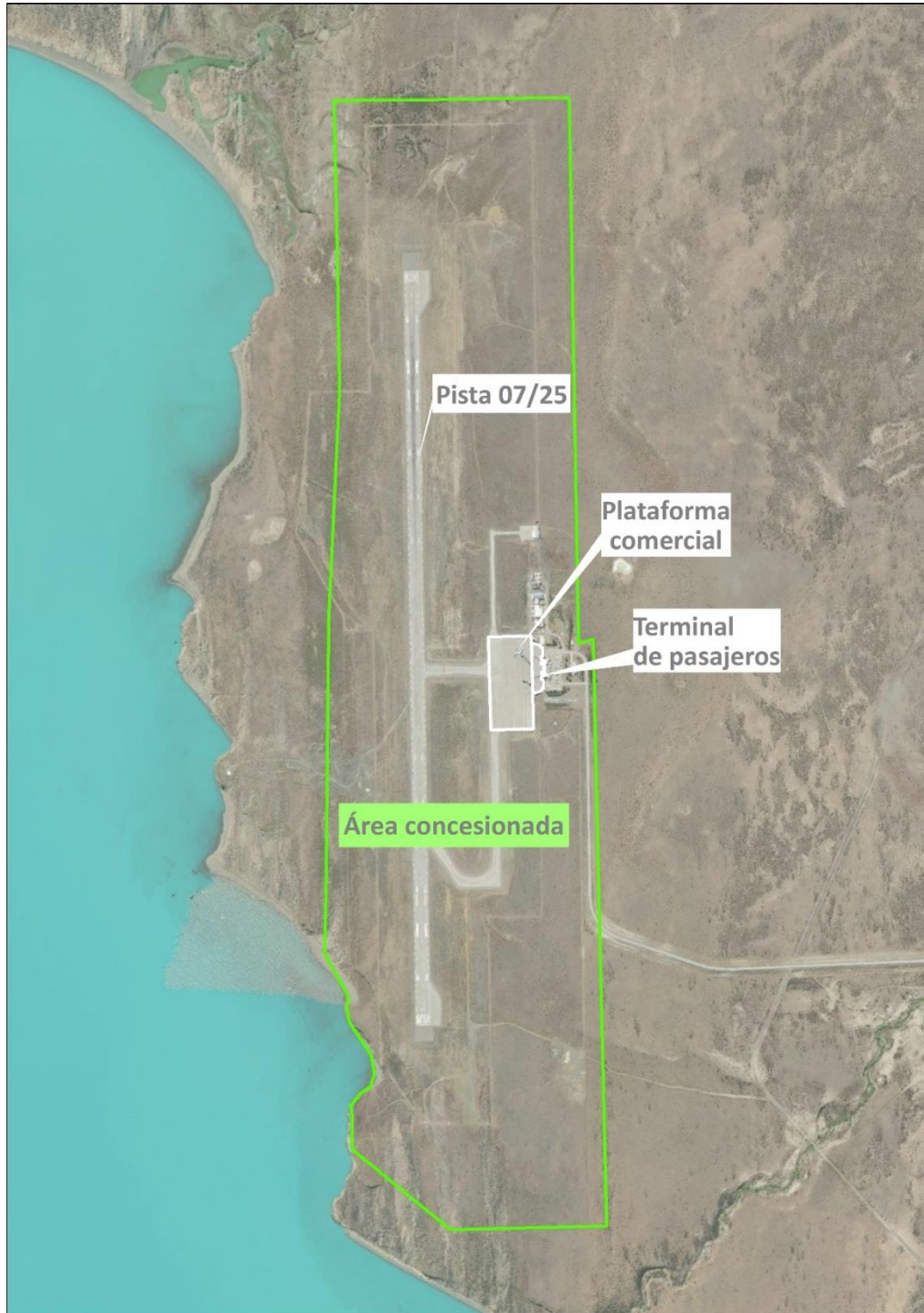
2  cintas de retiro de equipaje

190  plazas de estacionamiento vehicular

El aeropuerto

El predio aeroportuario es de 324 hectáreas que han sido concesionadas en su totalidad por la Provincia de Santa Cruz a London Supply. El límite de la concesión posee un perímetro de 9 kilómetros.

Imagen 1. Predio y área concesionada del Aeropuerto Internacional de El Calafate



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Internacional de El Calafate.
Resolución ORSNA N° 46/2012

El Aeropuerto de El Calafate posee una única pista, la 07/25 (2.550m x 45m), dos pasarelas telescópicas, una plataforma y un hangar perteneciente al aeroclub.

Terminal de pasajeros

En la parte pública del aeropuerto se encuentra la terminal de pasajeros con 7.800 m² de superficie organizada en dos niveles. En esta terminal se concentran las operaciones de aviación comercial de cabotaje e internacional y de aviación general. El conjunto de edificios que componen el área terminal son: la terminal de pasajeros, la torre de control y la plataforma comercial. Asimismo, en el aeropuerto existe una reserva de espacio para la construcción de la terminal de cargas en caso que el volumen anual de carga transportada así lo justifique.

Imagen 2. Sectores del aeropuerto



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de El Calafate.
Resolución ORSNA N° 46/2012

Plano de usos del suelo

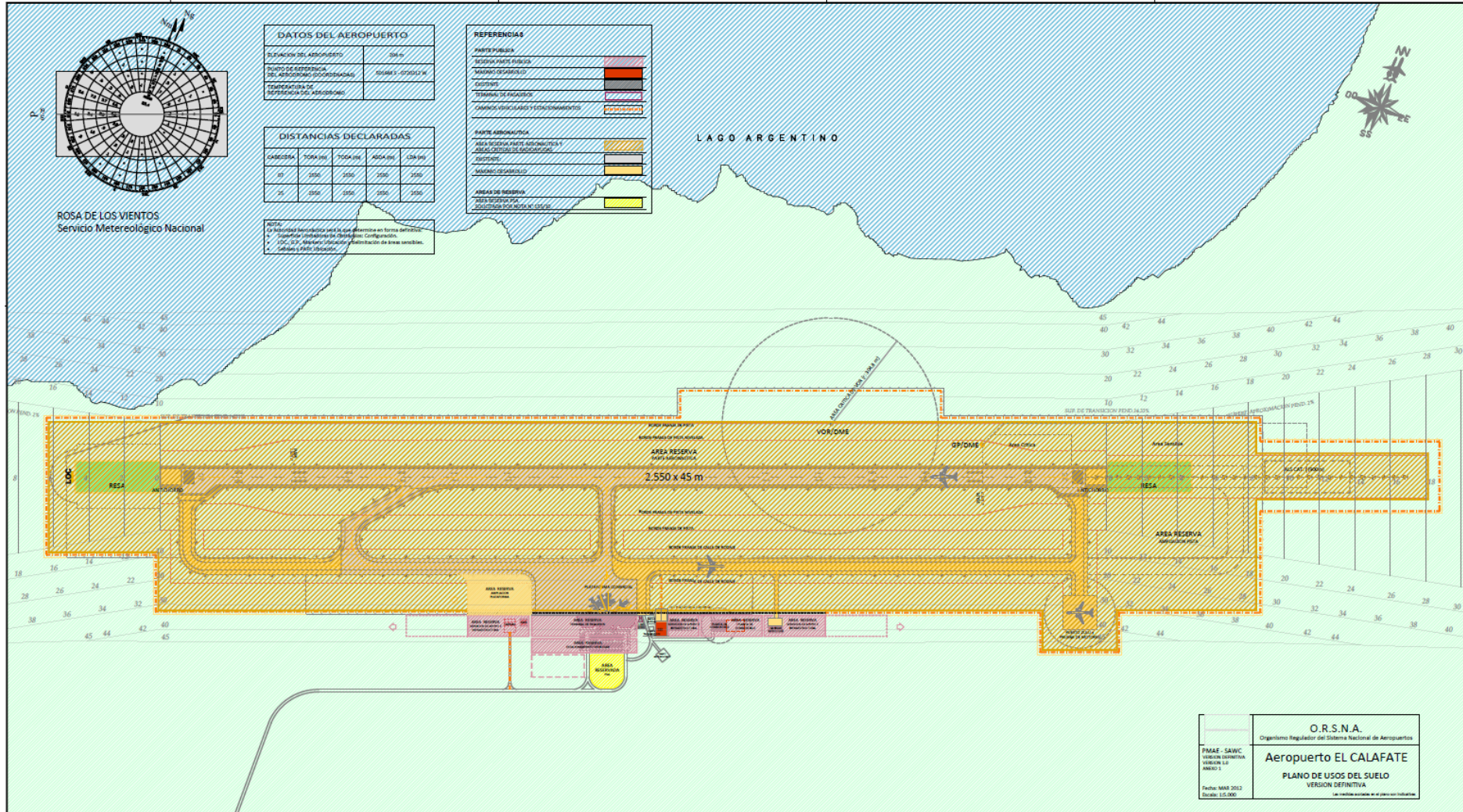
El Plano de usos del suelo es la herramienta que define los **lineamientos generales de las intervenciones a efectuar en cada aeropuerto** en el corto, mediano y largo plazo, acorde a las previsiones de tráfico, en base a la determinación de una aeronave crítica (aquella que representa las mayores exigencias) y de acuerdo a la normativa vigente.

Está basado en cuatro aspectos fundamentales que hacen a la seguridad, eficacia y regularidad de las operaciones aéreas: el entorno aeroportuario, la seguridad operacional (safety), la seguridad de la aviación (security) y la facilitación (medidas para facilitar y acelerar la navegación aérea y evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho).



Ingreso a la terminal de pasajeros

Imagen 3. Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de El Calafate



Fuente: Resolución ORSNA N° 46/2012

Superficie libre de obstáculos

La superficie o zona libre o limitadora de obstáculos se define en el Anexo 14 de la OACI como el espacio aéreo que debe mantenerse libre de obstáculos alrededor de los aeródromos para que puedan llevarse a cabo con seguridad las operaciones de aviones previstas y evitar que los mismos queden inutilizados por la multiplicidad de obstáculos en sus alrededores.

Esto se logra mediante la definición de una serie de superficies denominadas superficie de aproximación, de despegue, superficie cónica, de transición, horizontal interna, etc., que marcan los límites hasta donde los objetos pueden proyectarse en el espacio aéreo¹. Su finalidad es **reducir al mínimo los peligros que para las aeronaves representan dichos elementos, que pueden ser por ejemplo antenas, edificios o torres de alta tensión.**

La extensión de estas superficies hace necesario que deban ser consideradas por los planificadores urbanos ya que su desconocimiento podría provocar limitaciones en la operación, limitaciones de capacidad de las infraestructuras aeroportuarias y problemas de seguridad operacional.

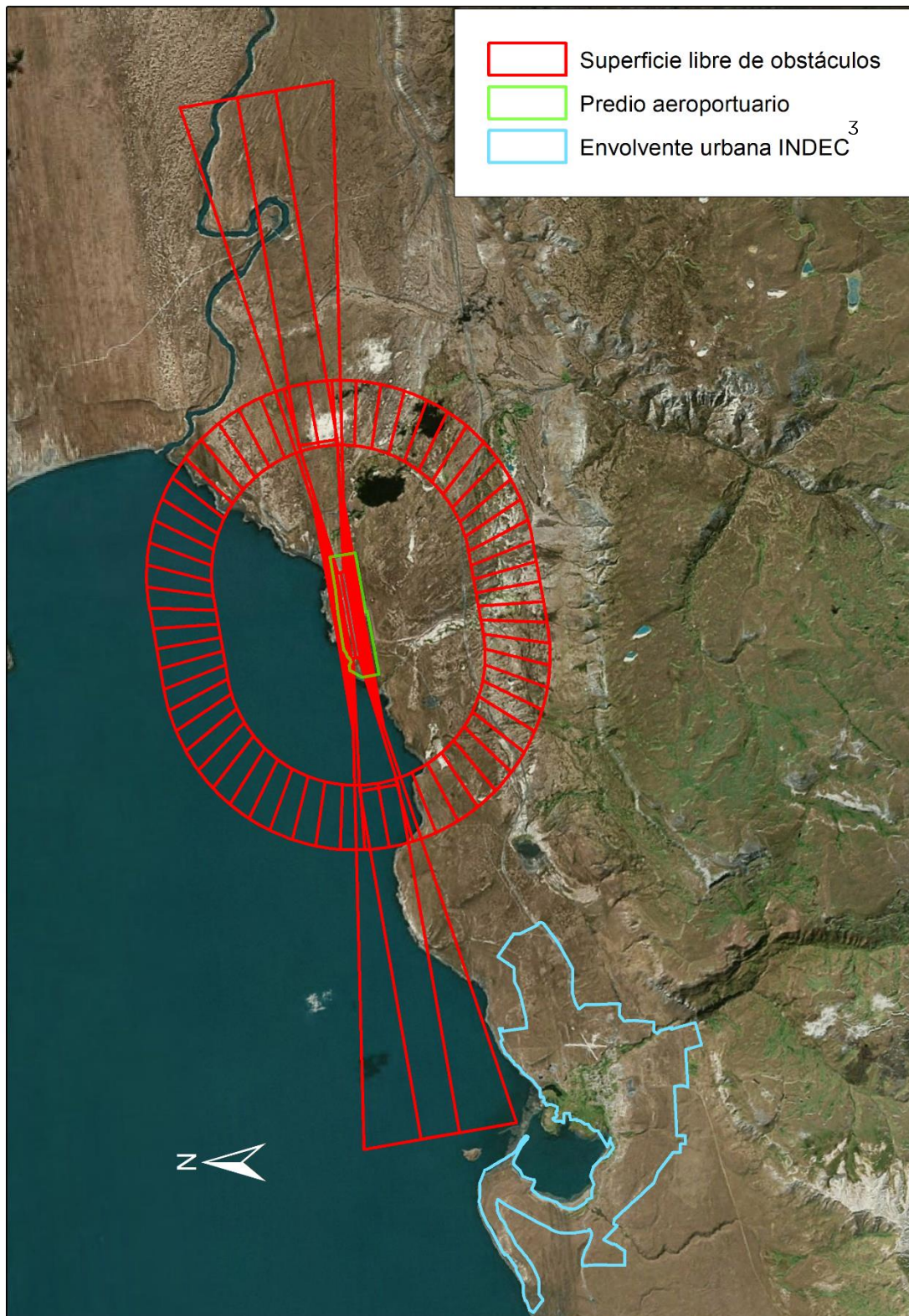
La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) informa mediante la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)² las existencia o no de elementos presentes bajo la superficie libre de obstáculos.

En el caso del Aeropuerto Internacional de El Calafate no se observa la presencia de áreas urbanizadas bajo las superficies definidas como limitadoras de obstáculos.

¹ Manual de Aeródromos de la República Argentina. Disponible en: www.anac.gov.ar

² <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Imagen 4. Superficie libre de obstáculos



Fuente: Elaboración propia en base al Plan de uso del Suelo de El Calafate.
Resolución ORSNA N° 46/2012

³ La envolvente urbana o envolvente de población es una línea que marca el límite hasta donde se extiende la continuidad de viviendas urbanas. Esta línea se mueve con el tiempo y no respeta las delimitaciones administrativas. Fuente: *¿Qué es el Gran Buenos Aires?* INDEC 2003

2.2 ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL

Abordar la relación entre transporte aéreo y territorio es fundamental para dimensionar los beneficios económicos y sociales que la actividad aerocomercial y aeroportuaria generan en su área de influencia.

El transporte aéreo es un factor modelador de las estructuras económicas metropolitanas y regionales, permite el desarrollo de actividades de alto valor agregado, así como el estímulo de economías de escala e impacta en los patrones de crecimiento de las ciudades.

A su vez, las particularidades del territorio en el cual se sitúa el aeropuerto influyen y condicionan la actividad aérea. Por esta razón es fundamental definir el área de influencia del aeropuerto, y el perfil económico-productivo de la región.

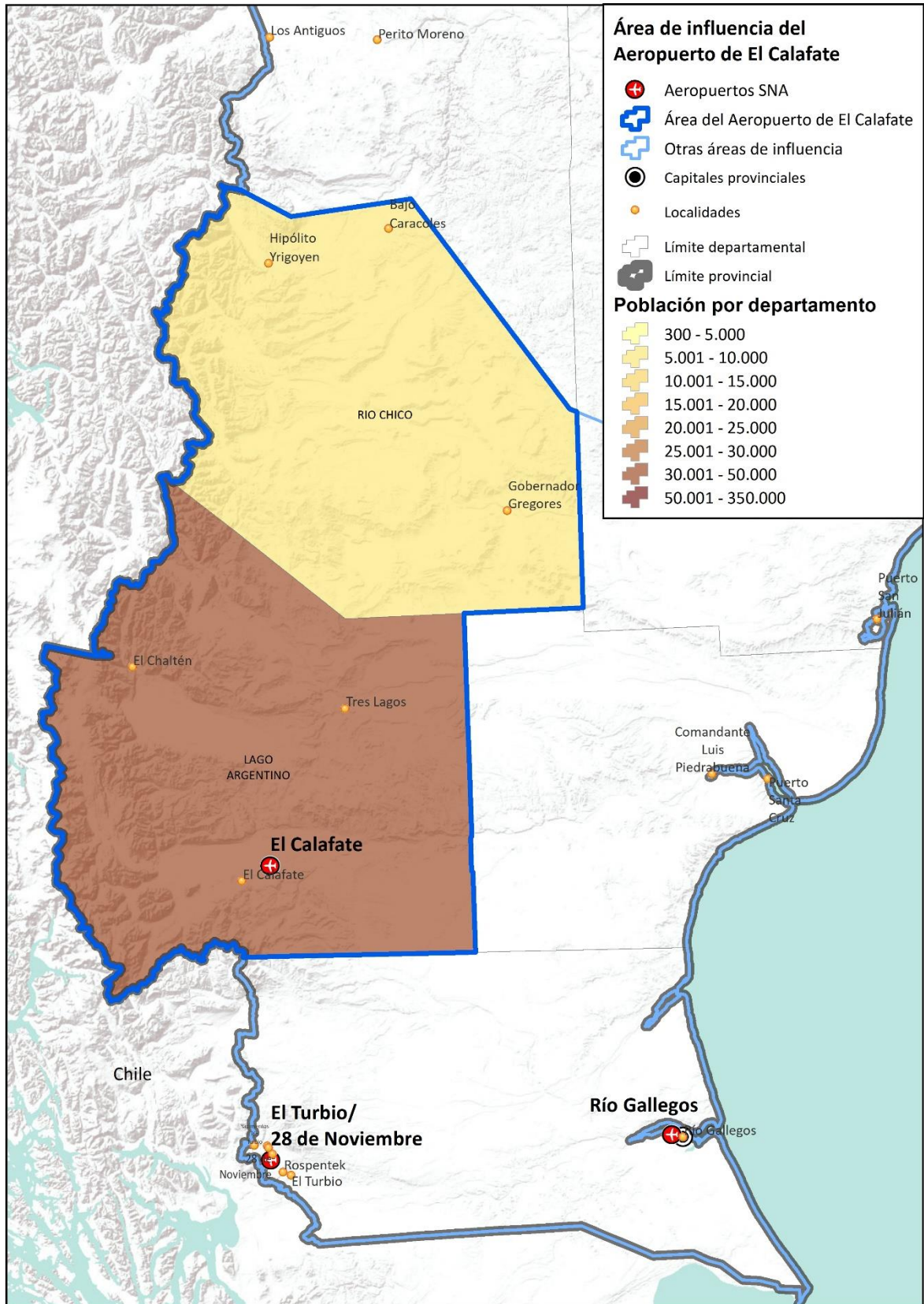
El área de influencia es un espacio geográfico sobre el cual el aeropuerto ejerce un poder de atracción y define el universo de potenciales pasajeros que utilizarán la terminal.

Para la República Argentina se construyeron áreas de influencia según tiempos de viaje sobre la red vial definiendo zonas excluyentes donde cada división departamental del país pertenece a una única área de influencia definida por el aeropuerto más cercano.



La ciudad de El Calafate está unida a través de la Ruta Provincial N°11 con la Ruta Nacional N°40 que le da accesibilidad hacia el sur con las localidades de Yacimiento Río Turbio, Rospentek, 28 de Noviembre y la capital provincial Río Gallegos. A su vez, la misma ruta hacia el norte la vincula con las localidades de El Chaltén, Gobernador Gregores, Bajo Caracoles y Perito Moreno de la Provincia de Santa Cruz.

Mapa 2. Área de influencia del Aeropuerto Internacional de El Calafate



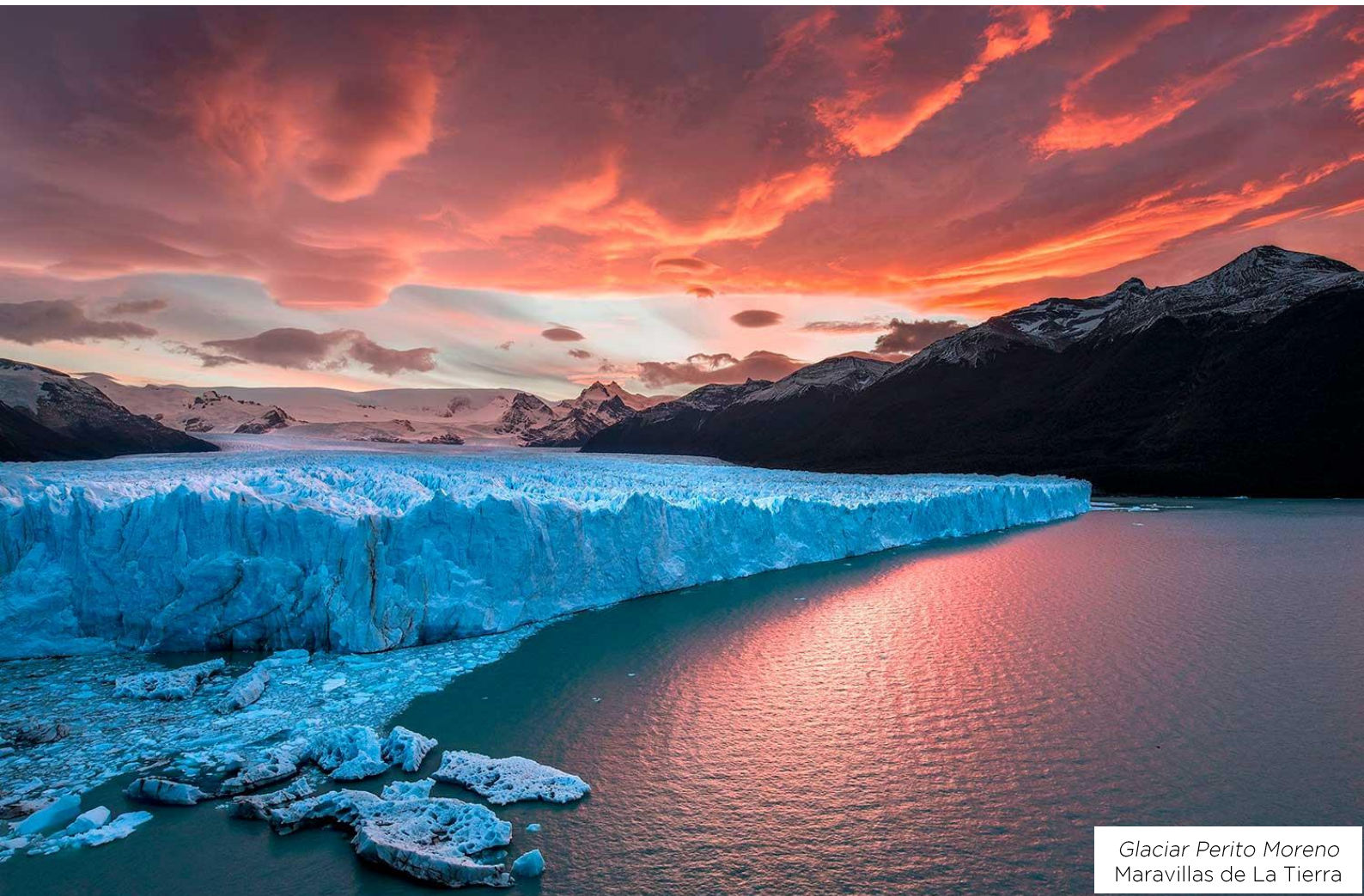
Fuente: Elaboración propia en base a datos de IGN, INDEC, Open Street Map

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial

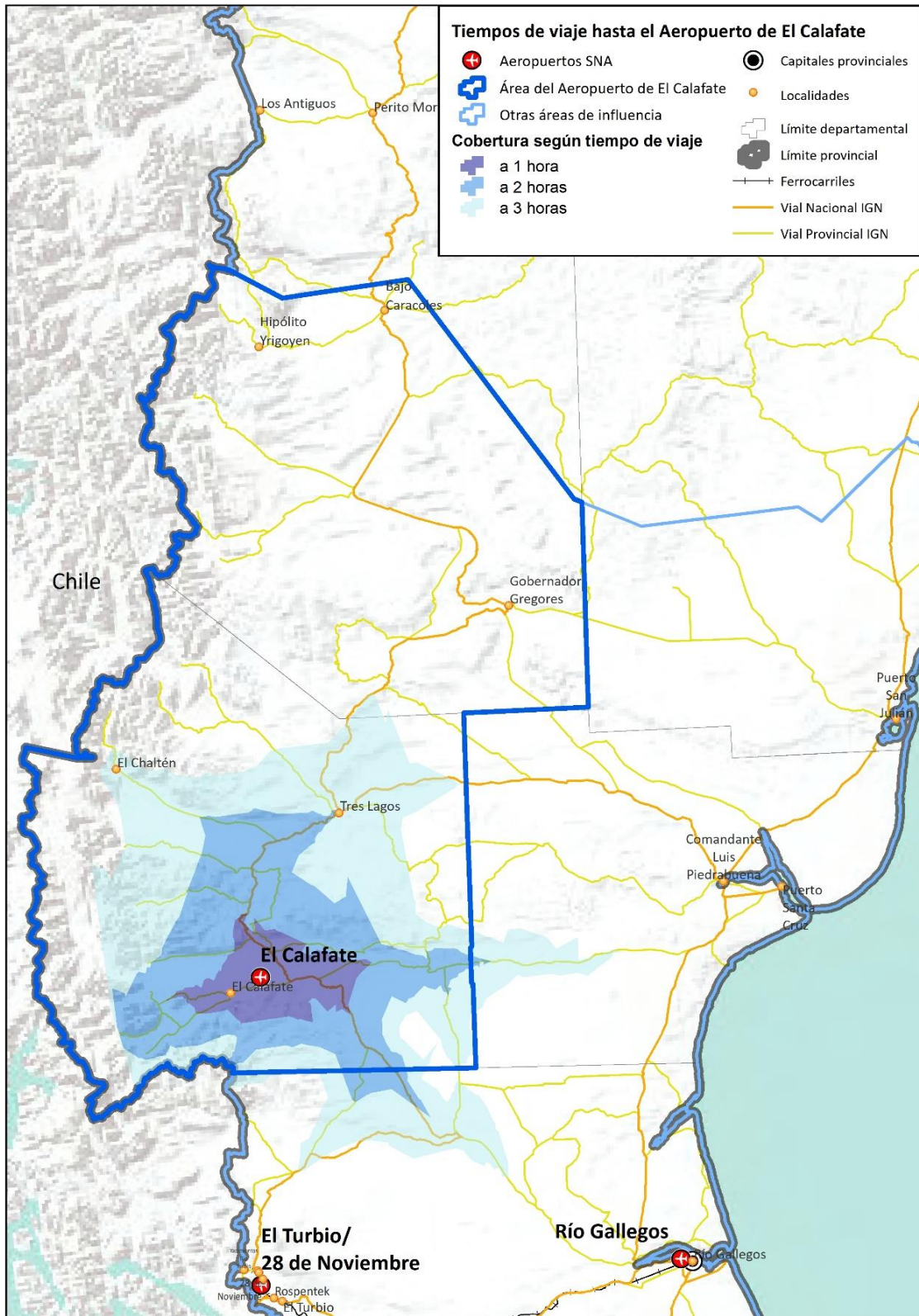
Aeropuerto Internacional de El Calafate. Santa Cruz. Argentina

El Aeropuerto de El Calafate se encuentra emplazado al suroeste de la provincia de Santa Cruz, a 21 kilómetros de la ciudad de El Calafate sobre la Ruta Provincial N° 11 y en el margen sur del Lago Argentino, y su área de influencia abarca los departamentos de Lago Argentino y Río Chico.

Según datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (resultados provisionales) del INDEC, en 2022 la población de los departamentos que forman parte del área de influencia del aeropuerto alcanzó los 31.386 habitantes, de los cuales un 69% se encuentran dentro de una hora de viaje por la red vial desde el aeropuerto.



Mapa 3. Tiempos de viaje hacia el Aeropuerto Internacional de El Calafate



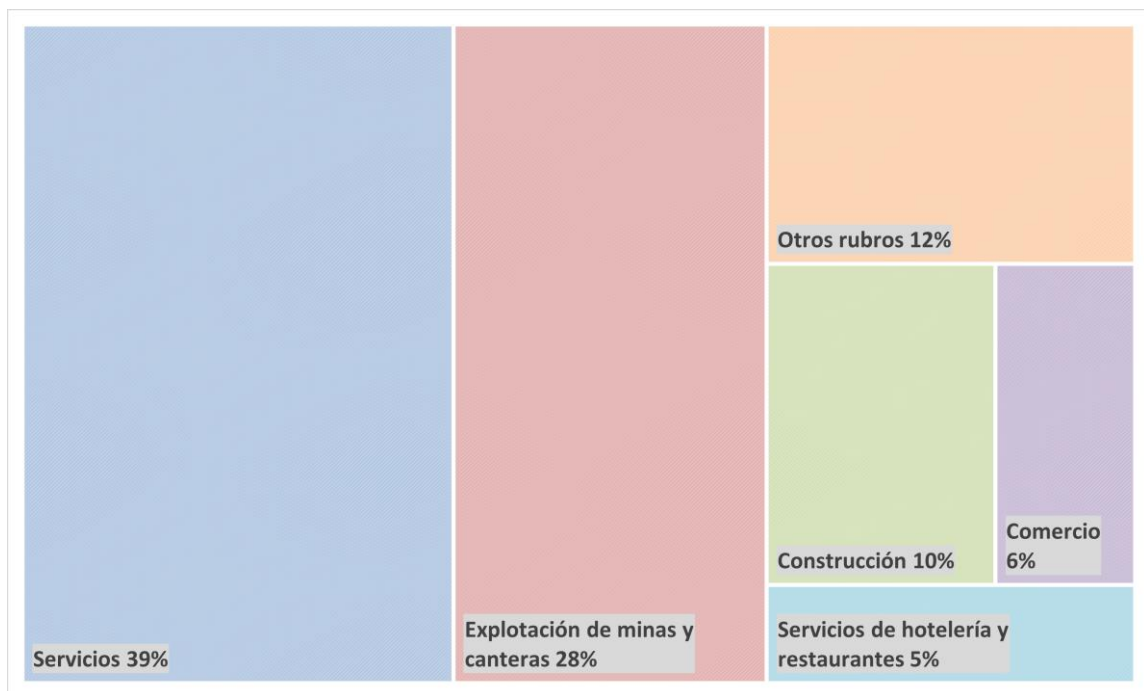
Fuente: Elaboración propia en base a datos de IGN, INDEC, Open Street Map

Estructura productiva provincial

El transporte aéreo es una herramienta capaz de potenciar la matriz productiva de las economías regionales generando mayor valor agregado. Para que esto sea posible es fundamental incorporar la dimensión aeroportuaria y aerocomercial en la agenda gubernamental como elementos impulsores y transformadores de la estructura socio-productiva local y regional.

La provincia de Santa Cruz cuenta con una estructura productiva que se divide en cinco rubros principales y está apoyada principalmente en el sector servicios.

Gráfico 1. Estructura económica productiva por grandes rubros en la provincia de Santa Cruz. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos de INDEC

Los sectores de actividad que más aportan a la estructura productiva provincial son: servicios (39%), explotación de minas y canteras (28%), construcción (10%), comercio (6%) y servicios de hotelería y restaurantes (5%). El 12% restante se divide entre otros cinco sectores productivos.

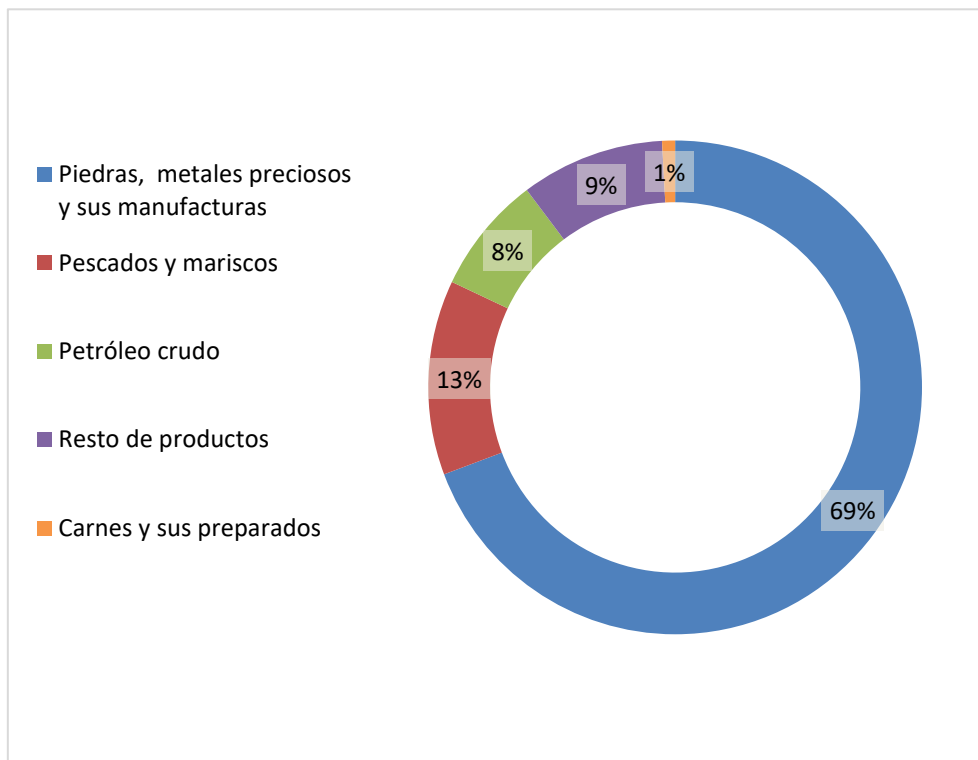
Perfil exportador

Durante el año 2021, las exportaciones de Santa Cruz totalizaron 2.316 millones de dólares, representando el 3% del valor exportado sobre el total nacional y 38% de la Región Patagónica.

La provincia participa en los mercados internacionales principalmente con productos asociados al sector minero y metalífero que representaron el 69% del valor exportado en 2021. También se comercializaron pescados y mariscos (13%), petróleo crudo (8%), carnes y sus preparados (1%), y otros productos (9%).

El transporte aéreo facilita la actividad económica a lo largo de todo el país, fomentando la inversión nacional y extranjera, el comercio exterior y el desarrollo de las economías regionales.

Gráfico 2. Distribución del valor de las exportaciones de la provincia. Año 2021

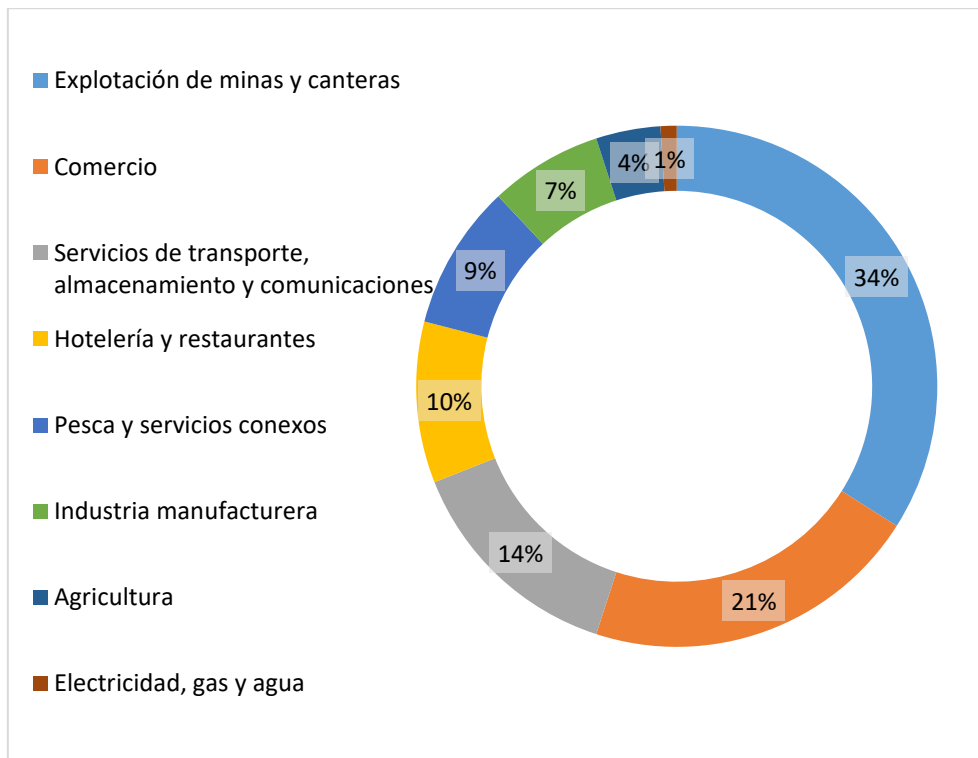


Fuente: Indicador de actividad económica provincial - INDEC

Empleo provincial

Durante el año 2021 se registraron 54.785 puestos de empleo en la Provincia de Santa Cruz. Las actividades vinculadas con la explotación de minas y canteras (34%) y el comercio (21%) generaron más de la mitad de los puestos de trabajo. El resto se distribuyó de la siguiente manera: servicios de transporte, almacenamiento y comunicaciones (14%), hotelería y restaurantes (10%), pesca y servicios conexos (9%), industria manufacturera (7%), agricultura (4%) y electricidad, gas y agua (1%).

Gráfico 3. Composición del empleo provincial. Año 2021



Fuente: Ministerio de Trabajo – SIPA



Monte Fitz Roy
Turismo El Calafate

3. ANÁLISIS

AEROCOMERCIAL

Las actividades socioeconómicas y productivas del territorio estimulan la demanda del mercado aerocomercial y, al mismo tiempo, **la conectividad aérea posibilita el crecimiento** de dichas dinámicas, estableciéndose entre ambas una relación de complementariedad. El análisis aerocomercial del Aeropuerto de El Calafate resulta de fundamental importancia para obtener una caracterización precisa de este aspecto. Este capítulo presenta en un primer término el análisis de la oferta de transporte medida en cantidad de asientos y frecuencias ofrecidas y, en segundo término, la caracterización de la demanda medida en cantidad de pasajeros y movimientos de aeronaves.

3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO

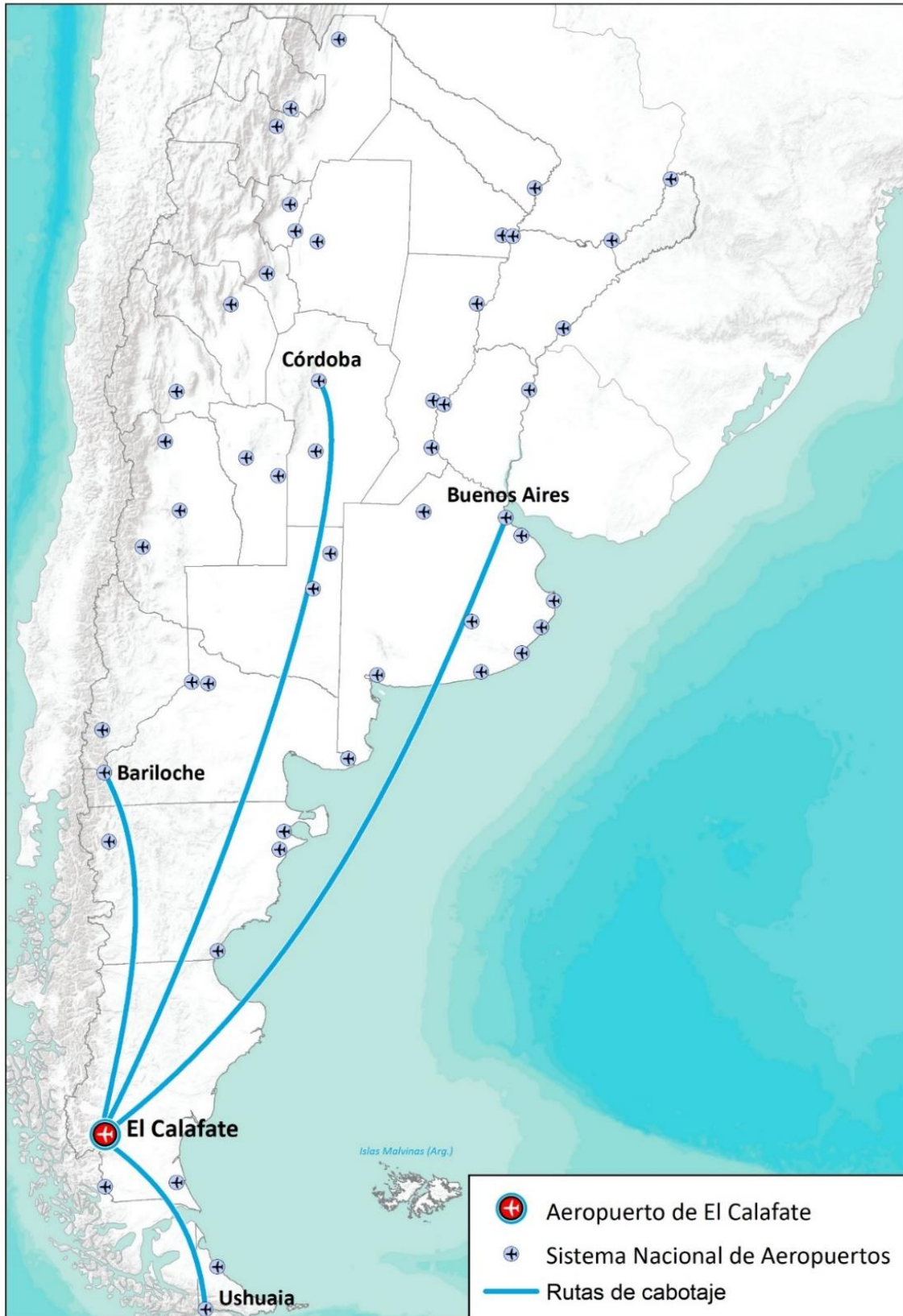
Durante los años 2020 y 2021, el transporte aéreo global se vio afectado severamente por la mayor crisis histórica de la actividad aerocomercial y aeroportuaria, motivada por la aparición de la Pandemia del virus Covid-19, la cual generó un fuerte impacto en los indicadores de transporte aéreo producto de la paralización de las actividades y la disminución de las operaciones aéreas mundiales.

En el año 2021, la oferta de servicios aéreos del Aeropuerto de El Calafate fue sostenida por Aerolíneas Argentinas y Jetsmart, siendo la línea aérea de bandera el principal operador. Entre ambas empresas ofrecieron un total de **450.424 asientos** en el mercado doméstico.

Durante la primera semana de julio⁴, el aeropuerto contó con un total de 18 frecuencias comerciales (ida y vuelta) y 2.764 asientos ofrecidos únicamente por Aerolíneas Argentinas. De ellas, el 78% iban a Buenos Aires y el 22% a Ushuaia. Sin embargo, en diciembre del mismo año las frecuencias habían crecido un 556% (118 frecuencias) y la oferta de asientos semanal en un 686% llegando a 21.736 asientos totales.

⁴ Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2021. Sin embargo, vale aclarar que durante ese mes aún regían restricciones vinculadas a la pandemia covid-19 tanto para el mercado doméstico como para el mercado internacional.

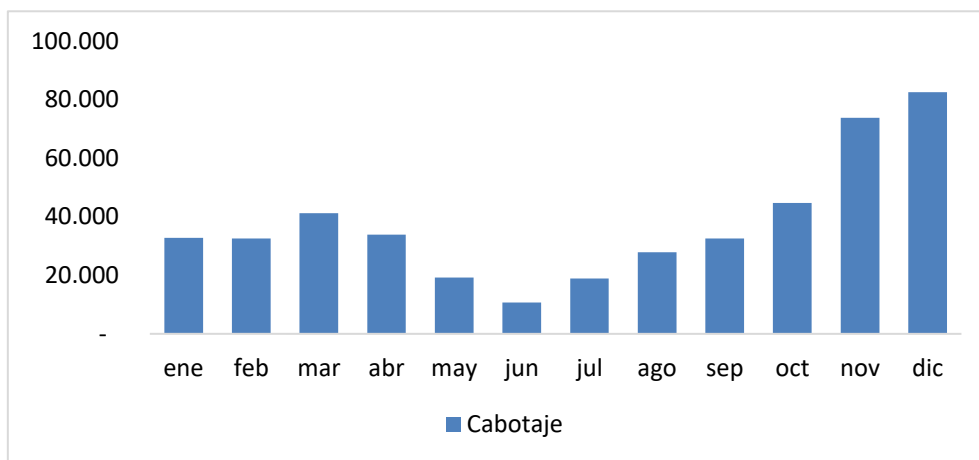
Mapa 4. Rutas de cabotaje del Aeropuerto Internacional de El Calafate.
Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

A lo largo del año, la ciudad de El Calafate estuvo conectada con Buenos Aires (Aeroparque y Ezeiza), Ushuaia, Bariloche y Córdoba. Las dos primeras rutas fueron ofrecidas durante todos los meses, mientras que Bariloche y Córdoba comenzaron a ofrecerse a partir de noviembre. Las variaciones mensuales del último trimestre estuvieron vinculadas con la recomposición de la oferta a esas dos ciudades y con el incremento de servicios entre enero y diciembre hacia Buenos Aires (142%) y Ushuaia (82%). El mes de junio marcó el mínimo de servicios ofrecidos con un total de 10.732 asientos, mientras que diciembre fue el máximo del año con 82.508.

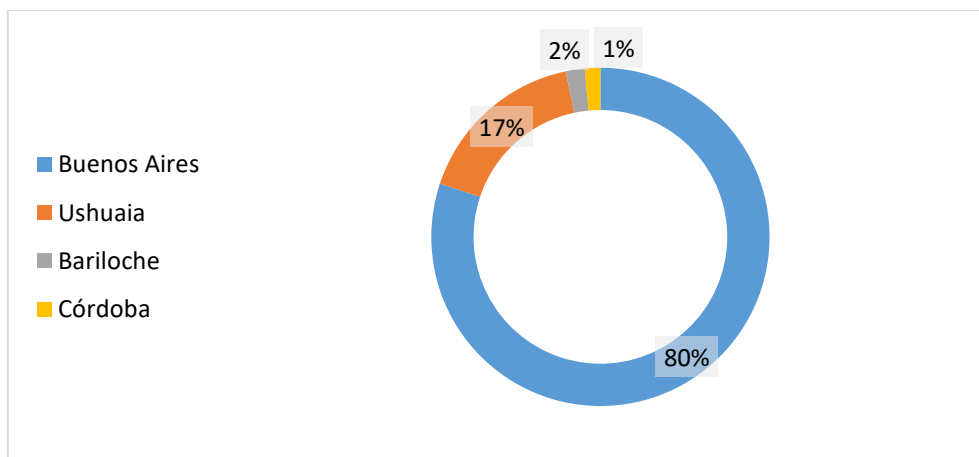
Gráfico 4. Oferta aerocomercial de asientos del Aeropuerto de El Calafate por tipo de vuelo. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

La conexión con Buenos Aires fue la más importante con 80% de los servicios aéreos ofrecidos, seguida por Ushuaia (17%), Bariloche (2%) y Córdoba (1%).

Gráfico 5. Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2021



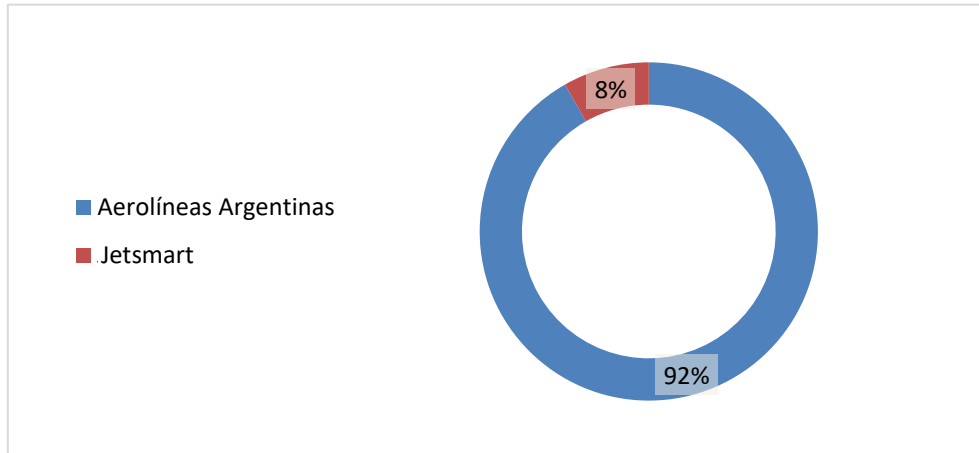
Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial

Aeropuerto Internacional de El Calafate. Santa Cruz. Argentina

Por último, la participación de mercado de las diferentes aerolíneas mostró que **Aerolíneas Argentinas** fue el operador con mayor cuota alcanzando el 92%, le siguió Jetsmart con el 8% de participación. Asimismo, la línea aérea de bandera sostuvo servicios a todos los destinos nacionales mencionados desde/hacia El Calafate. En cambio, Jetsmart operó solo a Buenos Aires, por su propia dinámica aerocomercial.

Gráfico 6. Oferta anual medida en asientos por aerolínea. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG



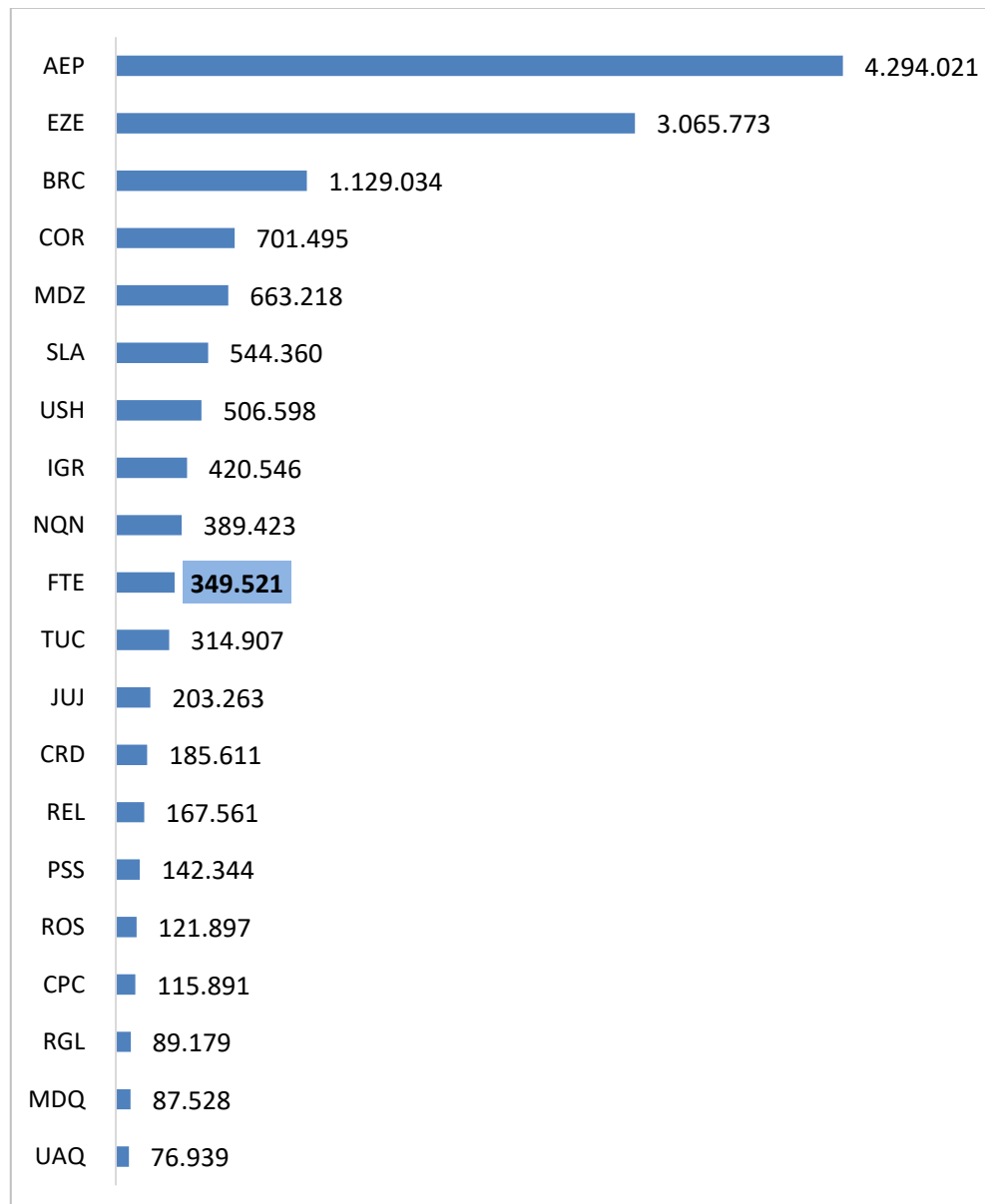


Aeropuerto de El Calafate

3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO

Durante el año 2021 el aeropuerto de El Calafate tuvo 349.521 pasajeros de cabotaje. Con estas cifras se ubicó decimo entre las terminales aeroportuarias con más pasajeros del Sistema Nacional de Aeropuertos. A su vez, en el mismo año se realizaron 3.102 movimientos de aeronaves.

Gráfico 7. Pasajeros en los principales aeropuertos con más tráfico del Sistema Nacional. Año 2021

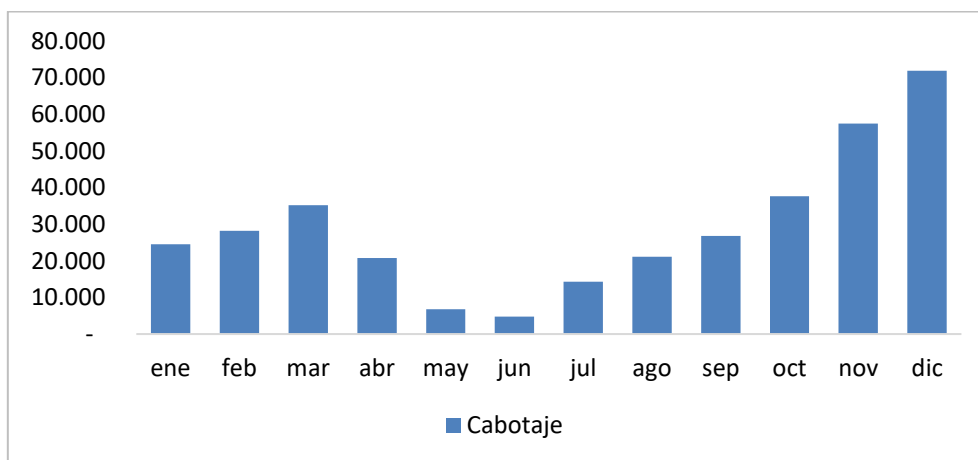


Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

La demanda anual del año 2021 fue sostenida por pasajeros nacionales y extranjeros que llegaron en vuelos de cabotaje a la ciudad de El Calafate. A pesar de las restricciones de movilidad vinculadas a la pandemia de la Covid-19 que siguieron vigentes en algunos meses del año tanto para el mercado doméstico como para el mercado internacional, el aeropuerto mostró una recuperación continua de la demanda a partir del segundo semestre del año 2021 pasando de 4.785 pasajeros en junio a 71.912 en diciembre de 2021, lo que significó un incremento del 1.403%.

En materia de rutas, la conexión con Buenos Aires concentró el 80% de la demanda doméstica, le siguieron en importancia las rutas a Ushuaia (8%), Bariloche (4%) y Córdoba (3%).

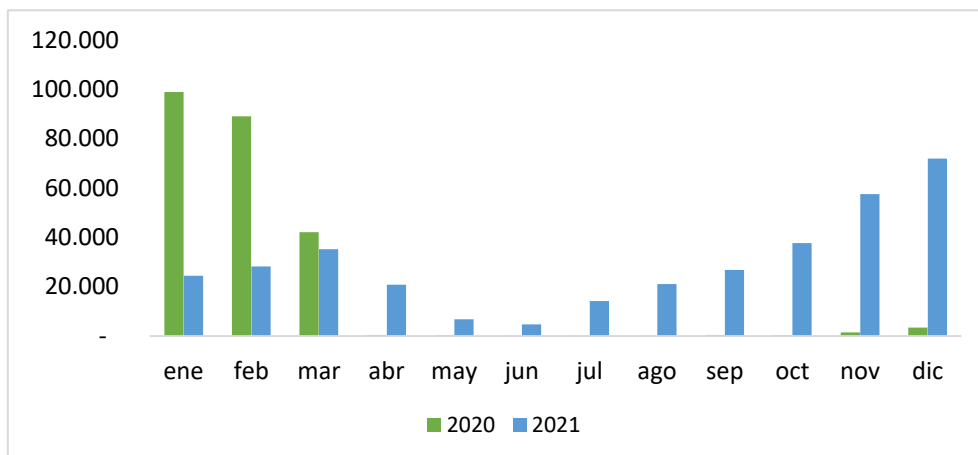
Gráfico 8. Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Si se compara el tráfico anual del 2020 y el 2021, se pasó de 236.491 pasajeros a 349.521 lo que equivale a una recuperación del 48% interanual contrarrestando la abrupta caída del tráfico durante la pandemia. Entre diciembre 2020 y diciembre 2021 la recuperación fue del 1.996%.

Gráfico 9. Evolución mensual de pasajeros 2020-2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

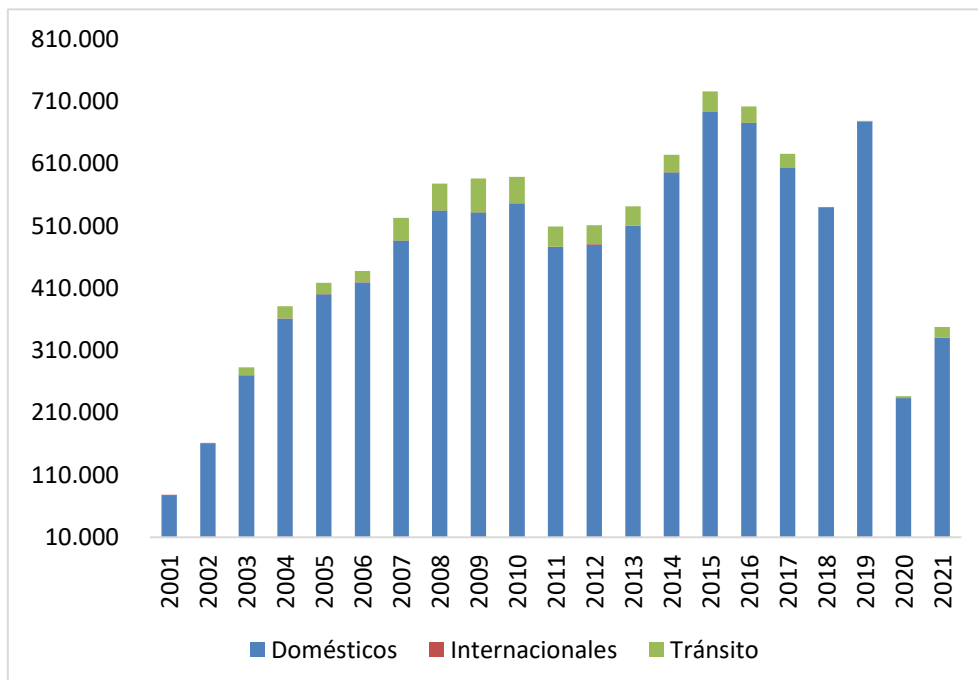
Tráfico histórico 2001-2021

Durante los últimos 21 (veintiún) años el tráfico aerocomercial del Aeropuerto El Calafate experimentó tanto tendencias de crecimiento de la demanda como así también caídas pronunciadas de pasajeros y operaciones. Estas variaciones se debieron tanto a factores exógenos al sector (ambientales y/o sanitarios) así como también a la redefinición de políticas públicas a lo largo del tiempo y a diversas estrategias aerocomerciales de los operadores.

El aeropuerto “Comandante Armando Tola” fue inaugurado en el año 2001 lo que permitió por primera vez la llegada de vuelos comerciales regulares con aeronaves de gran porte a la ciudad turística de El Calafate.

Los primeros años de funcionamiento del aeropuerto coincidieron con la recuperación del mercado aerocomercial argentino luego de la crisis aerocomercial atravesada a fines de la década del 90 como consecuencia de la implementación de políticas de liberalización del mercado, sumado a la crisis socioeconómica y política vivida en la República Argentina en el 2001. Ambos fenómenos produjeron no sólo una reducción sin precedentes en la demanda de pasajeros sino también la quiebra y cese de operaciones de líneas aéreas como LAPA, Dinar Líneas Aéreas y Southern Winds.

Gráfico 10. Evolución anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de El Calafate 2001 - 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Durante el período 2001-2010 el crecimiento de la demanda fue sostenido pasando de los 78.119 pasajeros anuales (2001) a los 588.622 (2010). El incremento total en esos años fue del 653%, con un promedio de crecimiento interanual del 29%.

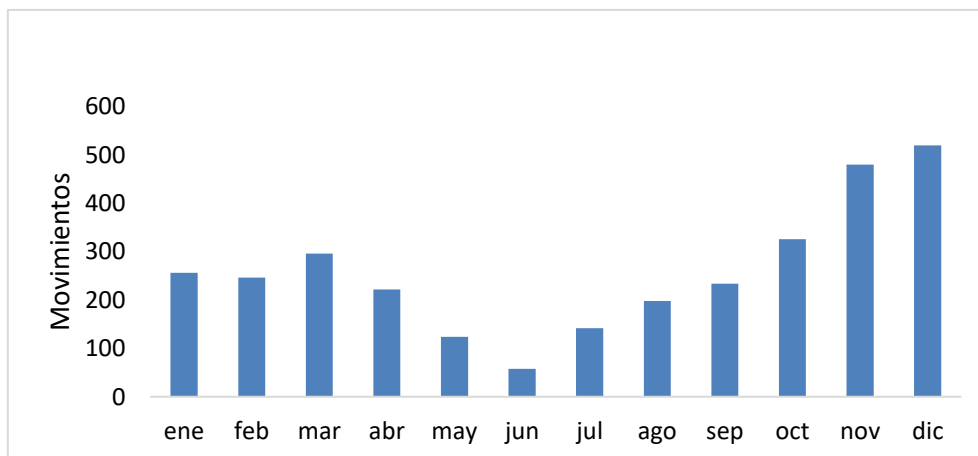
Durante el año 2011 el Aeropuerto de El Calafate se vio afectado en sus operaciones por la erupción del complejo Puyehue-Cordón Caulle ubicado en la República de Chile, causando un descenso en el movimiento de pasajeros del 14%. La recuperación del tráfico fue gradual llegando a 2015 con un total de 693.578 pasajeros anuales, un 23% más que en 2010.

Entre 2015 y 2018 se registró descenso sostenido de la demanda aérea con un piso de 539.549 pasajeros en 2018 que implicó una reducción del tráfico del 26% acumulado en el período. El aeropuerto volvió a niveles cercanos a los de 2015 recién en 2019 con 678.534 pasajeros, sin embargo, en el 2020 la pandemia del virus Covid-19 impuso una nueva reducción de la demanda.

Movimientos de aeronaves

El año 2021 finalizó con un total de 3.102 movimientos, entre aterrizajes y despegues. Esto representa un promedio diario de 8 operaciones. Se observa que las mismas estuvieron en un rango que va desde el mínimo de 58 movimientos mensuales en junio, al máximo de 520 en diciembre. En ese mes, los movimientos estuvieron un 863% por encima del mismo período de 2020. En promedio, el aeropuerto contabilizó 259 movimientos mensuales.

Gráfico 11. Evolución mensual del movimiento de aeronaves. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



Laguna de los Tres
besthike.com

4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL

El transporte aéreo es un factor indispensable para el desarrollo de la economía ya que facilita los intercambios a escala global e incide en el desarrollo y el bienestar de las poblaciones. La provisión de servicios aerocomerciales y de infraestructura aeroportuaria son actividades esenciales para la cohesión territorial que pueden generar oportunidades que afecten la economía de una determinada región de forma positiva. Sin embargo, también pueden generar efectos negativos que intensifiquen las desigualdades existentes entre regiones.

Según IATA (2008), “el transporte aéreo no sólo contribuye directamente al PBI del país al generar salarios, utilidades y pago de impuestos, sino que también brinda apoyo a la creación de puestos de trabajo y de valor agregado en el sentido más amplio de la economía a través de su cadena de suministros”⁵.

Distintos organismos internacionales y equipos académicos han desarrollado y homogeneizado una metodología para mensurar los impactos que genera la actividad, con el fin de comparar distintos casos a nivel mundial. El Airports Council International (ACI), IATA junto a Oxford Economics y Air Transport Action Group (ATAG) regularmente presentan informes sobre los beneficios económicos que se generan en las distintas regiones del mundo.

De manera general estos estudios definen cuatro tipos de impactos: **directo, indirecto, inducido y catalítico** poniendo en foco los empleos, los ingresos/valor agregado, las ganancias y la recaudación impositiva generados por el transporte aéreo y sus actividades afines.

- El **impacto directo** está relacionado con las actividades económicas llevadas a cabo en el aeropuerto.
- El **impacto indirecto** por aquellas actividades económicas que son proveedoras de bienes y servicios de las actividades directas.
- El **impacto inducido** deriva del consumo asociado al proceso de reproducción social de los empleados de las empresas y actividades económicas incluidas en los impactos anteriores.
- El **impacto catalítico** se vincula con actividades que se benefician del acceso a los mercados provisto por la conectividad aérea. Dentro de este

⁵ IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

conjunto podemos encontrar la actividad turística, el comercio nacional e internacional de carga aérea, incluso la promoción de inversiones nacionales y extranjeras, el intercambio de I+D, entre otras.

Con el objetivo de mensurar los impactos socioeconómicos del transporte aéreo en la República Argentina, el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) elaboró una metodología en base a las definiciones mencionadas anteriormente, las herramientas de las diferentes agencias y los insumos disponibles vinculados con la actividad regulatoria del Organismo.

IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



En primer lugar, el cálculo de los impactos directos, indirectos e inducidos se analizó bajo el concepto de Producto Bruto Aeroportuario, el cual representa la facturación total anual de las actividades aerocomerciales y aeroportuarias que se desarrollan en cada uno de los aeropuertos, junto con el total de los salarios y los impuestos abonados. Esta herramienta permite contabilizar de forma unificada los impactos directos, los ingresos generados por la cadena de suministro y el gasto de los empleados. En segundo lugar, el impacto catalítico agrupó tanto los beneficios generados por el turismo como por la productividad (conectividad aérea)⁶.

Por fuera de estos impactos tipificados, y en consonancia con lo propuesto por IATA, se cuantificaron los beneficios para los pasajeros, los cuales se definen como el valor recibido por el pasajero por encima del costo del pasaje. A este indicador se lo denomina excedente del consumidor y debe considerarse como

⁶ A diferencia de los informes publicados en 2015, esta publicación no incluye los impactos económicos de la carga aérea ya que no se contó con información disponible sobre comercio exterior.

un beneficio que favorece a los pasajeros y no se relaciona con ninguna fase redistributiva, catalítica o de derrame ni en el aeropuerto ni en el área de influencia.

Por último, en base a la información de credencialización aeroportuaria de empleos directos generados por el desarrollo de la actividad se estimó el total de empleos. Esto incluye a los empleos generados por las actividades que componen a los impactos indirectos, inducidos y catalíticos.

El impacto socioeconómico total positivo generado en el área de influencia del Aeropuerto de El Calafate por el transporte aéreo durante el año 2021 fue de \$7.060.648.966 de pesos, generando 2.829 puestos de empleo.

- El producto bruto aeroportuario aportó \$730.214.399 de pesos
- El turismo receptivo e interno \$6.175.992.425
- Los beneficios económicos para los pasajeros \$154.442.142
- El impacto negativo generado por el turismo emisor sumó \$877.420.772

La diferencia entre los impactos positivos y el impacto negativo generó un saldo de impactos de \$6.183.228.194.



AEROPUERTO INTERNACIONAL DE EL CALAFATE - 2021

\$ 7.060

MILLONES DE PESOS

Impacto socioeconómico
y territorial positivo

Impacto socioeconómico y territorial positivo **\$ 7.060.648.966**

Beneficios económicos para los pasajeros	\$ 154.442.142
Producto Bruto Aeroportuario	\$ 730.214.399
Turismo receptivo	\$ 6.175.992.425
Puestos de empleo generados	2.829

Impacto socioeconómico y territorial negativo **\$ 877.420.772**

Turismo emisor	\$ 877.420.772
----------------	----------------

Saldo de impactos (pesos) **\$ 6.183.228.194**

4.1 PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO

Los impactos que se generan en los aeropuertos consisten en el volumen total facturado por los servicios aerocomerciales y aeroportuarios prestados dentro del predio. Dicho monto conforma el Producto Bruto Aeroportuario (PBA) total, el cual incluye los salarios y los impuestos.

El PBA puede clasificarse en función de dos tipos de ingresos: aquellos derivados de los servicios aeronáuticos y los que corresponden a los servicios no aeronáuticos. Los primeros son ingresos directos del transporte aerocomercial generados por el cobro de tasas a pasajeros y líneas aéreas. En el primer caso, el valor de las tasas varía en función del tipo de vuelo, ya sea de cabotaje, regional o internacional (Uso de aerostación, Seguridad, Migración y aduana). En el segundo caso, el monto de las tasas depende del tipo de vuelo y del tamaño de la aeronave (Aterrizaje, Estacionamiento, Protección del vuelo en ruta y Apoyo de aterrizaje).



Los servicios no aeronáuticos pueden separarse en tres grandes rubros que agrupan diferentes actividades. El primer grupo lo integran las *actividades conexas al transporte aerocomercial*, que se definen por ser servicios para líneas aéreas de transporte de cargas y pasajeros: aerocombustibles y aerolubricantes, cargas aéreas, hangares, líneas aéreas, servicios a terceros, servicios de catering y servicios de rampa y mangas, entre otros. El segundo grupo corresponde a las actividades relacionadas con la *explotación comercial del aeropuerto*, las cuales incluyen todas las actividades de empresas que prestan servicios a los pasajeros, usuarios de la terminal o al entorno urbano: servicios bancarios, gastronomía, playa de estacionamiento de vehículos, publicidad y promoción, retail, transporte pre y post aéreo y tiendas libres de impuestos, entre otras. Por último, el tercer grupo está compuesto por las *actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto* a las que se las define como las actividades de soporte a las propias empresas que desarrollan su actividad en el aeropuerto: transporte de caudales, limpieza, mantenimiento edilicio, seguridad privada, tecnologías de la información y servicios médicos, entre otros.

Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de El Calafate

El Aeropuerto de El Calafate generó \$730.214.399 pesos en concepto de PBA durante el 2021. Los servicios aeronáuticos generaron \$33.237.209 pesos, lo que representa un 5% del total. El 95% restante equivale a \$696.977.190 y fueron generados por las actividades no aeronáuticas.

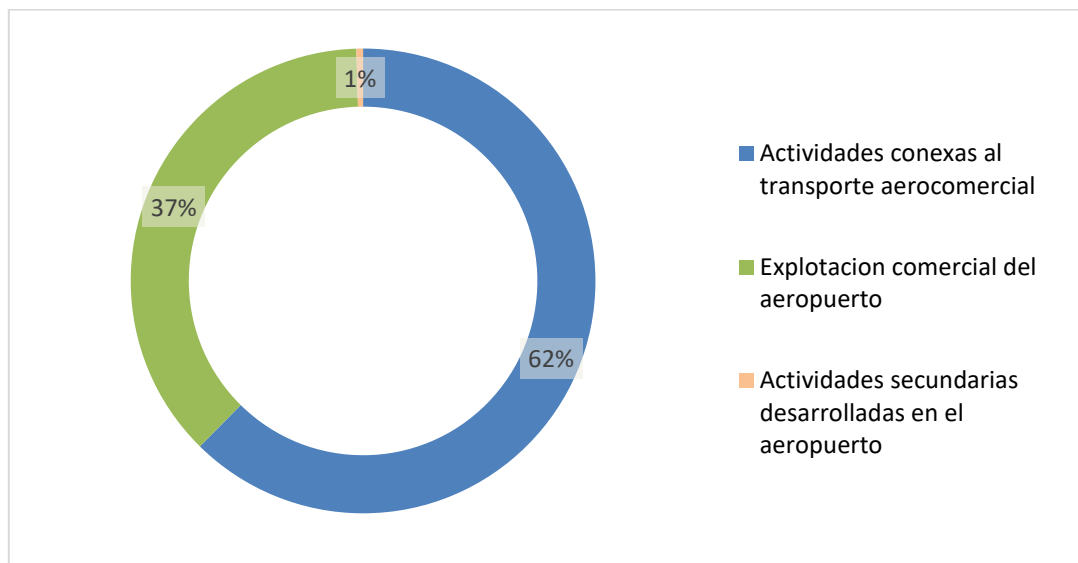
Gráfico 12. Distribución del Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de El Calafate. Año 2021

PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO	\$ 730.214.399	
SERVICIOS AERONÁUTICOS	\$ 33.237.209	5%
SERVICIOS NO AERONÁUTICOS	\$ 696.977.190	95%

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del aeropuerto de El Calafate, el 62% de la facturación total de los servicios no aeronáuticos provino de las actividades conexas al transporte aerocomercial. Las actividades vinculadas a la explotación comercial del aeropuerto aportaron un 37% de la facturación total y las actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto fueron las menos representativas con un 1% del total.

Gráfico 13. Distribución de la facturación total generada por los servicios no aeronáuticos del Aeropuerto de El Calafate. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial
Aeropuerto Internacional de El Calafate. Santa Cruz. Argentina

A fin de caracterizar el rendimiento económico del aeropuerto se calcularon los siguientes indicadores para visualizar la relación entre la facturación total del aeropuerto y el volumen de pasajeros en el año, el movimiento de aeronaves anual, los metros cuadrados de terminal y la superficie del aeropuerto. Estos indicadores muestran cuanto aportaría al PBA el aumento por unidad de cada una de dichas variables.

Gráfico 14. Ratios de facturación del Aeropuerto de El Calafate. Año 2021

	Por pasajero	Por movimientos de aeronaves	Por mt2 de terminal	Por hectárea
\$ Producto Bruto Aeroportuario	\$ 2.089	\$ 235.401	\$ 93.617	\$ 2.253.348
\$ Servicios aeronáuticos	\$ 95	\$ 10.715	\$ 4.261	\$ 102.184
\$ Servicios no aeronáuticos	\$ 1.994	\$ 224.686	\$ 89.356	\$ 2.151.164
\$ Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$ 1.244	\$ 140.178	\$ 55.748	\$ 1.342.079
\$ Explotación comercial del aeropuerto	\$ 741	\$ 83.469	\$ 33.195	\$ 799.137
\$ Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$ 9	\$ 1.039	\$ 413	\$ 9.948

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



Servicios de rampa en el aeropuerto

4.2 TURISMO FACILITADO POR EL TRANSPORTE AÉREO

El transporte, y en particular el transporte aéreo, es un factor que posibilita el desarrollo del producto turístico nacional e internacional ya que permite conectar distintas regiones en poco tiempo y a bajo costo relativo.

El turismo es una de las principales actividades estratégicas generadoras de crecimiento económico y desarrollo local a nivel nacional. Por ende, la actividad turística es tenida en cuenta como uno de los sectores más importantes dentro del impacto catalítico para el análisis de los beneficios del transporte aéreo.

El impacto catalítico estimula, retiene y expande la actividad económica de la zona a través del turismo receptivo, el tráfico de cargas y correo y los viajes por negocios, entre otros. Tiene un rol central en el desarrollo productivo de las regiones.

Las zonas turísticas que se destacan en el área de influencia del Aeropuerto de El Calafate forman parte de la Región Patagonia. La ciudad se destaca por ser la puerta de entrada al Parque Nacional Los Glaciares. Este fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1981 y si bien sus atractivos turísticos siempre fueron valorados, la inauguración del aeropuerto en 2001 le brindó a la región una accesibilidad aérea mayor, permitiendo la llegada masiva de turistas tanto nacionales como extranjeros.

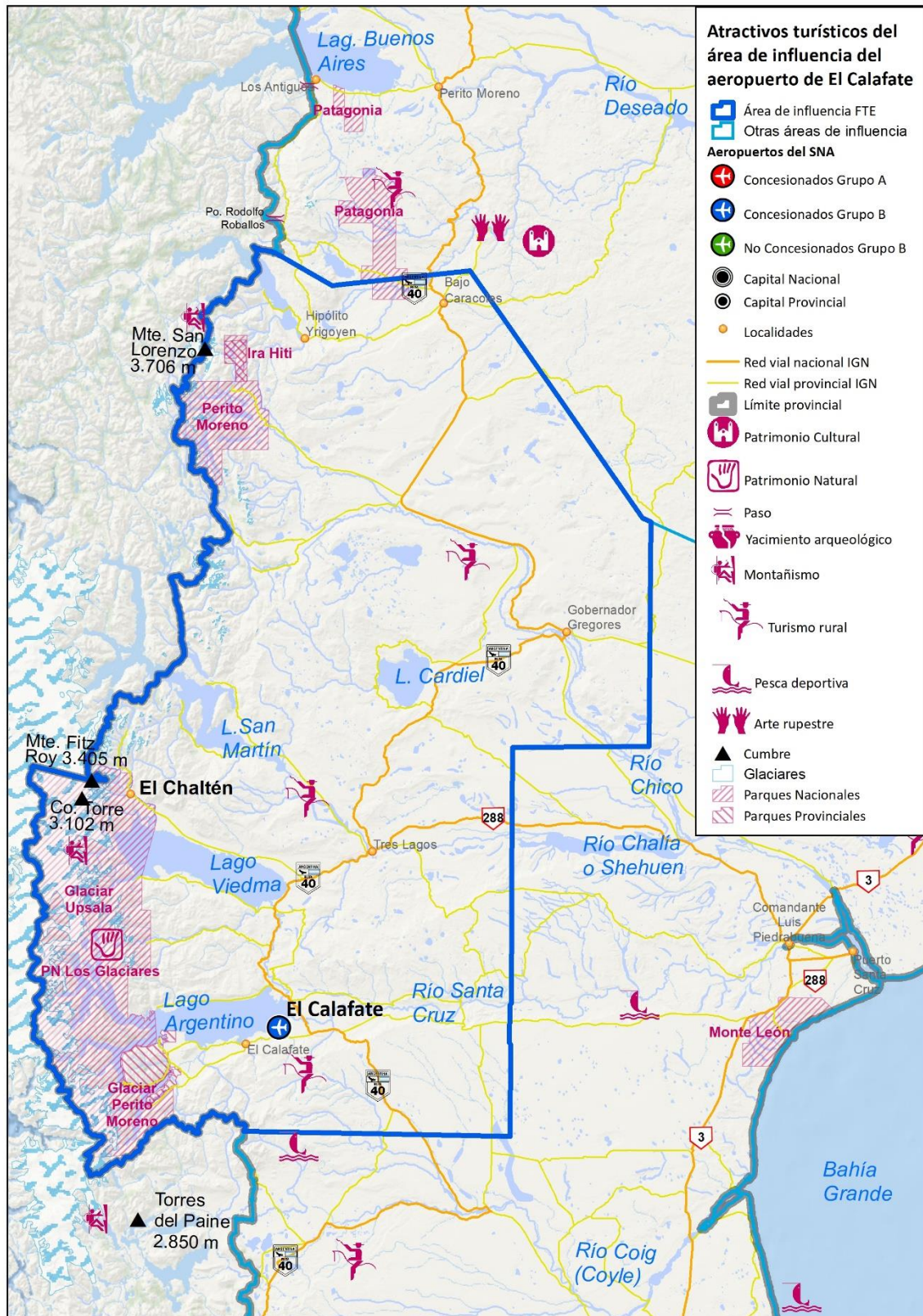
Los principales atractivos del área son sus glaciares, entre los que se destacan el Perito Moreno, Upsala y Spegazzini. Todos ellos brindan un marco natural imponente al descargar sus masas de hielo en el Lago Argentino, y motivan a realizar las excursiones terrestres y lacustres.

El Parque Nacional también ofrece numerosos sitios para contemplar paisajes, observación de aves, realizar cabalgatas, practicar senderismo y andinismo. El principal portal para realizar estas actividades es la localidad de El Chaltén desde la cual es posible visitar la Laguna de los tres con sus vistas panorámicas del Cerro Fitz Roy, la Laguna Torre, el campo de hielo patagónico, el Lago y Glaciar Viedma, además de numerosos saltos de agua como el Chorrillo del Salto. Además, se puede realizar pesca de truchas en estancias, navegación en kayak y rafting en ríos y lagos.

En la ciudad de El Calafate también se pueden visitar Punta Walichu y sus pinturas rupestres, Glaciarium Museo del Hielo Patagónico, el Centro de Interpretación Histórica y el Paseo de los Artesanos, además de su amplia oferta gastronómica.

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial
Aeropuerto Internacional de El Calafate. Santa Cruz. Argentina

Mapa 5. Atractivos turísticos del área de influencia del Aeropuerto Internacional de El Calafate



Fuente: elaboración propia en base a datos de Ministerio de Turismo y Administración de Parques Nacionales

4.2.1 Turismo receptivo

Turismo extranjero

En 2021 arribaron al Aeropuerto Internacional de El Calafate un total de 6.043 turistas extranjeros tanto en vuelos internacionales como domésticos. En términos económicos, los viajeros generaron un gasto de \$686.661.514 pesos en el área de influencia del aeropuerto patagónico.

Turismo interno

Por otra parte, 161.827 turistas nacionales ingresaron a la provincia a través del Aeropuerto Comandante Armando Tola generando un impacto de \$5.489.330.911 pesos en el área de influencia de la terminal aeroportuaria.

4.2.2 Turismo emisor

El transporte aéreo permite tanto la llegada de turistas nacionales e internacionales a una ciudad o región, como también la salida de personas residentes hacia otros destinos. En consecuencia, de la misma forma que se contabilizan pasajeros que llegan a El Calafate por turismo y generan un impacto económico positivo en el área de influencia del Aeropuerto, se pueden identificar los impactos económicos negativos generados por los viajeros que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.



Turismo extranjero

En 2021, 726 calafateños viajaron al exterior a través del Aeropuerto de El Calafate generando un gasto de \$93.164.364 pesos en el exterior.

Turismo interno

Asimismo, 23.120 turistas residentes en El Calafate recorrieron otras provincias de nuestro país. En términos económicos, gastaron \$784.256.408 pesos en el área de influencia de otros aeropuertos del Sistema Nacional.

4.2.3 Saldo de impactos de turismo nacional e internacional

Como resultado del año, el turismo receptivo tanto nacional como internacional vehiculizado por la conectividad aérea se tradujo en un impacto económico positivo de \$6.175.992.425 pesos en el área de influencia del Aeropuerto de El Calafate. En cambio, el turismo emisoro local que viajó a otros puntos del país y al exterior cuantificó un total de \$877.420.772 pesos de impacto negativo.

El saldo del turismo, entendido como la diferencia entre el turismo receptivo y el emisoro, en El Calafate fue equivalente a \$5.298.571.654 pesos.

Gráfico 15. Impacto económico del turismo facilitado por el transporte aéreo en el Aeropuerto Internacional de El Calafate



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Encuesta de Viajes y Turismo de los Hogares 2021 del Ministerio de Turismo, OAG y SIAC-ANAC

HISTORIAS QUE HABLAN

Abasteciendo las necesidades del turismo receptivo

Hostería Kau Si Aike se encuentra situada en la zona céntrica de El Chaltén, funciona desde el 2008, junto a un bar anexo con servicio de comidas y cerveza artesanal.

Esta hostería se encuentra a pocos metros del río Las Vueltas y tiene una vista única, ya que desde todas sus habitaciones se puede observar el Cerro Fitz Roy, el cerro Torre y toda la cadena montañosa de los Andes que predomina en el paisaje local.

Nicolás Stipicic es empleado de la Hostería, se desempeña como recepcionista hace más de diez años y trabaja en conjunto con dos empleados más. *“La hostería funciona sólo en temporada alta (primavera- verano) al igual que gran parte de la oferta gastronómica y hotelera de la ciudad. En invierno, el clima es frío y los días breves, muchas excursiones no se realizan ya que los senderos auto-guiados pueden cerrarse debido a la acumulación de nieve o barro por deshielo”.*

Al encontrarse a 200 km de la ciudad de El Calafate, Nicolás nos cuenta *“La demanda turística arranca en primavera y se extiende hasta abril. Generalmente, los dos destinos se complementan, es decir que el turista que visita el Parque Nacional Los Glaciares por lo general también viene al Chaltén, por la cercanía y la oferta de servicios de transporte que en temporada alta aumenta su frecuencia”.*

“La importancia de contar con un aeropuerto a 200 km es fundamental para el funcionamiento de la hostería, no sólo permite conectar la localidad con el resto de la región patagónica, sino que lo hace con el resto del mundo y gracias a ello llegan turistas de todas partes. Esto se debe a la relación que existe con El Calafate como destinos turísticos, pero, además, desde el aeropuerto hay un servicio directo que viene a El Chaltén, es decir, que existe la opción para aquellos turistas que solo quieran visitar la ciudad”

Nicolás nos comenta que, al ser la “capital argentina del Trekking”, los turistas que realizan estadías más largas son visitantes jóvenes, amantes de las actividades al aire libre y aquellos que practican deportes de montaña. *“Los turistas son principalmente extranjeros y los países emisores son por lo general europeos, EEUU y Brasil. En cuanto al turismo interno se vio reforzado pos-pandemia. Muchos argentinos de cualquier punto del país eligen este destino para vacacionar”.*

4.3 BENEFICIOS POR LA CONECTIVIDAD AÉREA (PRODUCTIVIDAD)

La conectividad aérea de los aeropuertos, y sus respectivas áreas de influencia, a una gran cantidad de destinos nacionales e internacionales facilitan la inversión de ese territorio a los mercados nacionales y globales. Por este motivo, se considera que **la oferta aerocomercial es vital para el crecimiento y desarrollo de los mercados a largo plazo**: posibilitan el comercio internacional, promueven la inversión extranjera directa y el turismo, facilitan la obtención de beneficios menos tangibles como el intercambio de ideas, entre otros. En consecuencia, es clave la introducción o expansión de rutas hacia los principales destinos dentro de la red del transporte aéreo nacional y global (IATA⁷).

IATA ha desarrollado un indicador de conectividad para medir el grado y la calidad de integración que un país tiene dentro de la red global de transporte aéreo. Es una medida cuantitativa del número y la importancia económica de los destinos servidos desde los principales aeropuertos de un país, la frecuencia del servicio a cada destino y el número de conexiones disponibles hacia los distintos destinos. La conectividad crece a medida que aumenta el número de destinos, la frecuencia de los servicios y/o los destinos hacia los aeropuertos con mayor cantidad de tráfico aéreo.

Específicamente, el indicador de conectividad de cada aeropuerto analiza el aumento de la conectividad en relación al Producto Bruto. Este indicador compara el número de asientos disponibles en cada destino servido en un recorte temporal específico⁸. El número de plazas ofrecidas para cada destino se pondera por el tamaño del aeropuerto de destino, en términos de cantidad de pasajeros anual (IATA, 2007:17). En consecuencia, se pondera con el número 1 al aeropuerto con mayor cantidad de pasajeros del mundo (2021 Atlanta) y se asigna el valor relativo que le corresponde a cada destino servido desde el aeropuerto analizado, que será un valor entre 0 a 1 con respecto a sus pasajeros. Si existe un 10% de incremento interanual de esa relación, se genera un aporte del 0,07% del Producto Bruto a la economía (IATA, 2007:17).

Indicador de conectividad

Σ (frecuencia x asientos disponibles por vuelo x ponderación del aeropuerto de destino) / 1.000

En el año 2021, la relación del indicador de conectividad con el Producto Bruto Geográfico (PBG) tuvo una caída del 48% con respecto a 2020 para el caso del Aeropuerto de El Calafate. Este fuerte descenso del indicador es producto de la caída de la oferta aerocomercial por incidencia directa de la reconfiguración del mercado aerocomercial ocurrido a nivel nacional y global como consecuencia de la pandemia de Covid-19 y a las restricciones a la movilidad impuestas producto de ella. Por este motivo, no se comprueba un diferencial en el aporte a la economía del área de influencia para el año 2021.

⁷ IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

⁸ IATA toma como referencia los días del 1 al 7 de julio

4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS

Los pasajeros valorizarán su viaje por el propio placer de la visita turística o del valor del negocio logrado, más que por el costo del mismo (IATA, 2008). A esta valorización se la denomina **excedente del consumidor**. Se toma en cuenta la cantidad de pasajeros en función de la tarifa promedio de viaje del año bajo análisis teniendo en cuenta que la elasticidad de la demanda en Argentina es igual a -1, lo que implica que cambios porcentuales en la tarifa promedio de viaje generan un cambio porcentual de igual magnitud en sentido contrario en la cantidad de pasajes vendidos (IATA, 2008).

El cálculo se realizó teniendo en cuenta la cantidad de pasajeros que tuvieron como origen el Aeropuerto Internacional de El Calafate y la tarifa promedio de dicho aeropuerto en el año 2021. Así, el **excedente del consumidor registrado** alcanzó la suma de **\$154.442.142**.

Si bien el excedente del consumidor es uno de los impactos positivos económicos generados por el transporte aéreo, el mismo tiene efectos solamente sobre los pasajeros. No se relaciona con ninguna fase redistributiva, catalítica o de derrame económico propio de la actividad aérea, ni en el aeropuerto, ni en su área de influencia.



Fuente: Elaboración propia en base a datos OAG y SIAC-ANAC



HISTORIAS QUE HABLAN

Abasteciendo las necesidades del turismo receptivo

Diego Aellon es director hace más de 13 años de **Terra Australis SA**, empresa familiar que se fundó en el año 2010. En la actualidad cuenta con 12 empleados y tres locales sobre la Av. del Libertador (calle principal de El Calafate) y se dedica a la venta de indumentaria, calzado, equipamiento y accesorios de *outdoor*.

Diego nos cuenta que el transporte aéreo es fundamental para localidad ya que El Calafate es dependiente del turismo: *“todo El Calafate vive del turismo, el hecho de contar con un aeropuerto cercano es fundamental. Antes de que se inaugurara el aeropuerto de El Calafate, la terminal aérea más cercano estaba a 300 km (Río Gallegos) y la conexión dependía de factores externos, del clima y las condiciones de la ruta (...) contar con el aeropuerto es esencial para el funcionamiento económico de la localidad. Además, nosotros realizamos viajes por trabajo (en la mayoría de los casos) y por turismo una o dos veces al año”*.

Debido a la ubicación geográfica de la ciudad y las características del clima producen que sea el transporte aéreo el modo por excelencia para arribar a la misma. *“El turismo nacional llega vía aérea, por ser la puerta de acceso al Parque Nacional Los Glaciares, provienen de todas partes del país. En cuanto al turismo internacional, sucede lo mismo, pero foco emisor son principalmente los países limítrofes. La demanda turística comienza a principios de octubre y finaliza en semana santa, los meses más fuertes son diciembre y enero. El perfil del turista es en general personas mayores de 35 años y en temporada alta incrementa el turismo mochilero”*.

Por último, reflexiona sobre la relación directa del crecimiento de sus locales y el incremento del turismo: *“con el tiempo pudimos mantener los tres locales, aumentamos la oferta de marcas y agregamos nuevos productos. Ayudo a esto el incremento de la conectividad que posibilitó la llegada de más turistas a la localidad”*.

4.5 GENERACIÓN DE EMPLEO

Un aporte fundamental de la actividad aerocomercial y aeroportuaria es la generación de puestos de trabajo que, al igual que los impactos económicos de esta actividad, se clasifican en directos, indirectos, inducidos y catalíticos.

Se considera **directo** al empleo generado por las actividades económicas desarrolladas en el aeropuerto. Dentro de esta categoría se incluye, por ejemplo, al personal encargado de la administración aeroportuaria, las líneas aéreas, las empresas de asistencia a aeronaves (handling), las autoridades de control, los agentes de carga, los locales comerciales, los servicios de correo, los servicios de rampa, el catering aerocomercial, el almacenamiento y la distribución de aerocombustibles, la logística y los depósitos.

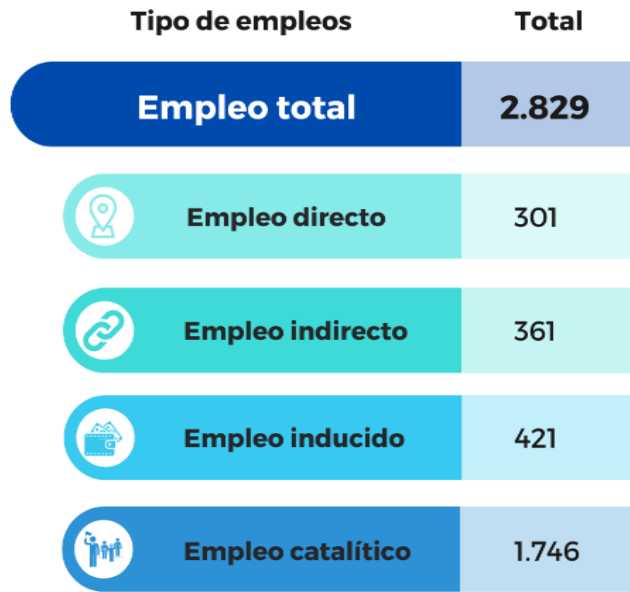
El **indirecto** se conforma por los empleos originados en la economía del área de influencia aeroportuaria, que forman parte de la cadena de proveedores de bienes y servicios a las actividades directas. Esto quiere decir que estos empleos no tendrían lugar sin la infraestructura aeroportuaria y la conectividad ofrecida. Entre estos empleos se encuentran los de las agencias de publicidad, empresas proveedoras de insumos para el aeropuerto, proveedores de mercaderías comercializadas en el aeropuerto, entre otros.

El empleo **inducido** corresponde a los generados por el consumo asociado al proceso de reproducción social de los empleados de las empresas incluidas en el impacto directo e indirecto. Se agrupan dentro de esta categoría todos los empleados de los comercios en los que consumen los empleados del aeropuerto o de empresas proveedoras de otras actividades del mismo.

Por último, se entiende como empleo **catalítico** a los puestos de trabajo generados por la atracción, retención y expansión de la actividad económica del área de influencia, como resultado de la accesibilidad a los mercados provista por el transporte aéreo. Componen esta categoría las inversiones atraídas, turismo receptivo, incremento de productividad, instalación de nuevas empresas, mantenimiento de la localización de empresas actuales, entre otros.

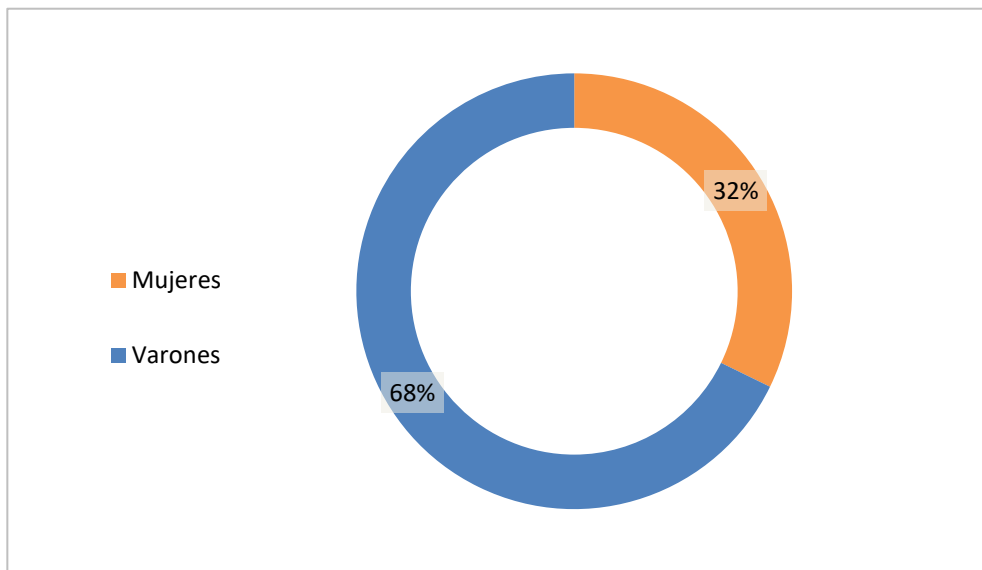
En el área de influencia del Aeropuerto de El Calafate la actividad aerocomercial y aeroportuaria demandó en 2021 un total de 2.829 empleos de los cuales 301 fueron empleos directos, 361 empleos indirectos, 421 empleos inducidos y 1.746 empleos catalíticos. La distribución del empleo directo por género fue de 68% para varones y 32% para mujeres.

Gráfico 16. Empleo aeroportuario Aeropuerto Internacional de El Calafate. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

Gráfico 17. Empleo directo por género. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

Asimismo, se puede hacer una distribución y clasificación por rubro de actividad para conocer la cantidad de empleo demandado por cada una de las tareas específicas que sustentan la actividad aeroportuaria.

Gráfico 18. Empleo aeroportuario directo por rubro Aeropuerto Internacional El Calafate. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

A fines de caracterizar la generación de puestos de trabajo se calcularon los siguientes indicadores que permiten visualizar la relación empleo total generado por la actividad aeroportuaria y aeronáutica en el área de influencia del aeropuerto de El Calafate y el volumen de pasajeros en el año, el movimiento de aeronaves anual, los metros cuadrados de terminal y la superficie del aeropuerto. Estos indicadores muestran cuanto aportaría a la generación de empleo el aumento de cada una de dichas variables.

Gráfico 19. Ratios de empleo por unidad de medida Aeropuerto Internacional El Calafate. Año 2021

Tipo de empleos	Cada millón de pasajeros	Cada mil movimientos	Cada 1000 m2 de terminal	Por hectárea
Empleo total	8.095	912	363	9
Empleo directo	861	97	39	1
Empleo indirecto	1.033	116	46	1
Empleo inducido	1.206	136	54	1
Empleo catalítico	4.995	563	224	6

Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

ORSNA Autoridad
Aeroportuaria

