

**INFORME DE IMPACTO
SOCIOECONÓMICO Y
TERRITORIAL**

2021

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 LA RIOJA.....	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.....	27
4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL.....	32
4.1 PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO.....	36
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 La Rioja incluye los departamentos de Independencia, General Juan F. Quiroga, Vinchina, Famatina, San Blas de los Sauces, Arauco y General Lamadrid; y tres departamentos de la provincia de Catamarca (Belén, Pomán y Tinogasta) beneficiando a 431.917 habitantes (Censo 2022).

El Informe de Impacto socioeconómico y territorial (ISET) 2021 del Aeropuerto de La Rioja 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 La Rioja se registraron 17.052 pasajeros domésticos, representando un crecimiento del 41% en relación al año anterior. Además, tuvo 1.249 movimientos de aeronaves y la carga aérea anual transportada alcanzó las 38 toneladas. 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.

El producto bruto aeroportuario aportó \$62.022.267 de pesos, el turismo receptivo \$361.771.474 y los beneficios económicos para los pasajeros \$29.860.796. En contraste, el turismo emisor sumó \$115.033.207 de pesos de impacto negativo ya que el gasto de los turistas emisivos se realizó en otras regiones del país y del mundo.

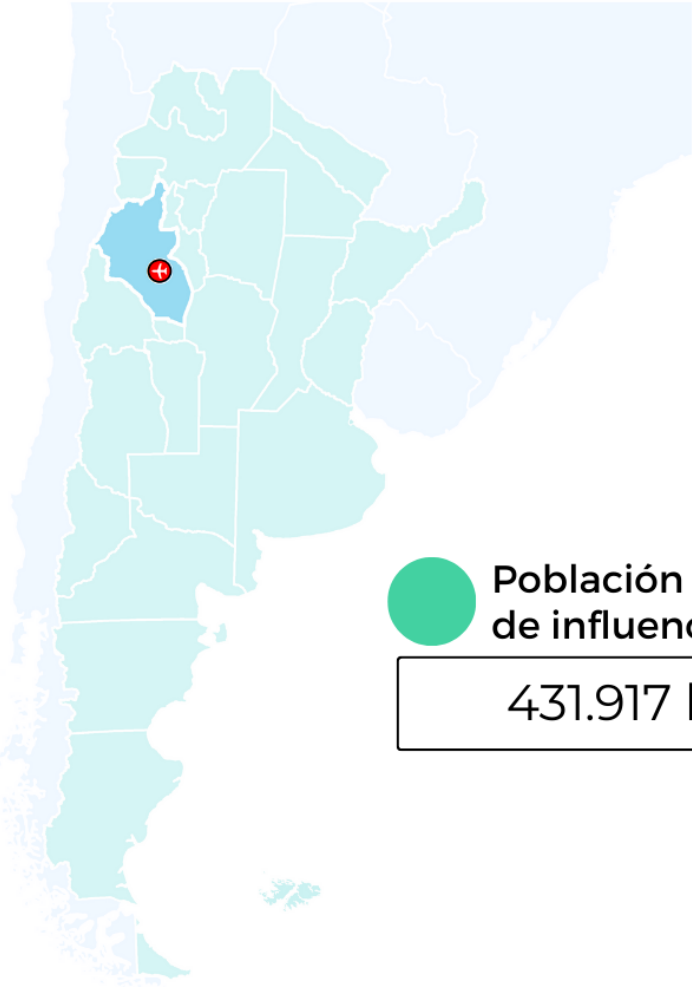
La diferencia entre los impactos positivos y negativos del transporte aéreo produjo un saldo de impactos de \$338.621.330 de pesos en el área de influencia aeroportuaria.

Particularmente, el impacto socioeconómico total positivo del año 2021 generado en el área de influencia del Aeropuerto de La Rioja fue de \$453.654.537 de pesos, creando 1.307 puestos de empleo.

IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO




AEROPUERTO DE LA RIOJA - 2021




Impacto socioeconómico y territorial positivo	\$ 453.654.537
Impacto socioeconómico y territorial negativo	\$ 115.033.207
Saldo de impactos (pesos)	\$ 338.621.330
Puestos de empleo generados	1.307

 Población del área de influencia
431.917 hab.

 Pasajeros
17.052

 Cargas
38 tn

 Movimientos
1.249



2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO

El Aeropuerto de La Rioja Capitán Vicente A. Almonacid es uno de los 55 aeropuertos que integraban 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 LA RIOJA

Aeropuerto de La Rioja Capitán Vicente A. Almonacid	
Código OACI	SANL
Código IATA	IRJ
Ciudad	La Rioja
Provincia	La Rioja
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000
Distancia a la ciudad	8 km

superficies



481 ha
superficie del predio



481 ha
superficie concesionada



890 m2
superficie de la
aeroestación de pasajeros

plataforma comercial



pista
03/21

2.860 m
x 30 m
asfalto



5
posiciones
comerciales

características del aeropuerto

7h a 21h

horario de
operación

4C clave de referencia

**498
msnm**

elevación del
aeropuerto

cat I ILS (cabecera 21)

aeroestación



2
mostradores de check in

1



puerta de embarque



1
puesto PSA de seguridad

1



cinta de retiro de equipaje

52

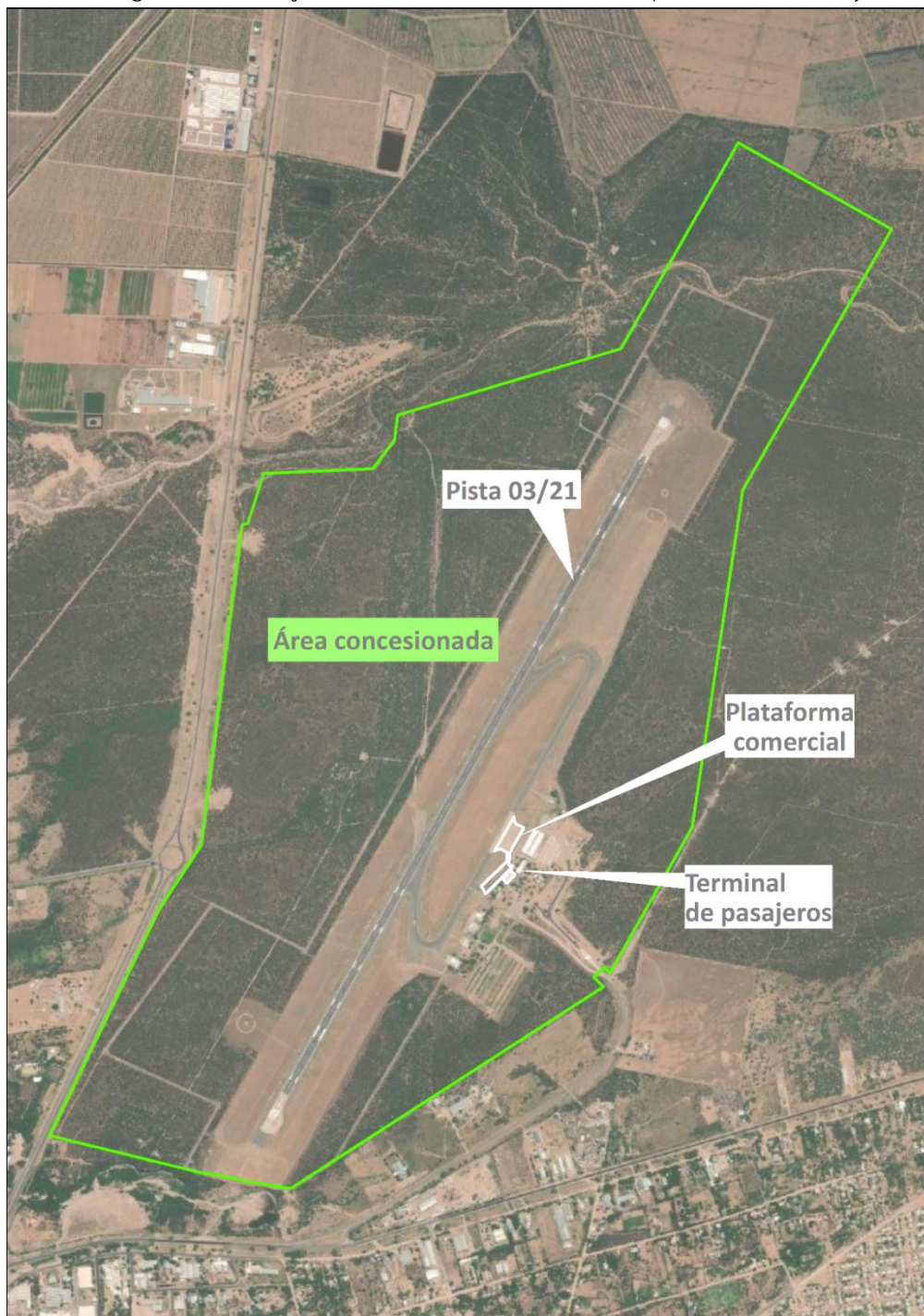


plazas de estacionamiento vehicular

El aeropuerto

El predio aeroportuario es de 481 hectáreas, que han sido concesionadas en su totalidad por el Estado Nacional a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. El límite de la concesión posee un perímetro de 10,5 kilómetros¹. Dentro del mismo existen sectores pertenecientes al Estado Provincial y al Estado Nacional.

Imagen 1. Predio y área concesionada del Aeropuerto de La Rioja



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de La Rioja.
Resolución ORSNA N° 16/2011

¹ Medidas tomadas sobre el Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de La Rioja 2011

El Aeropuerto de La Rioja es de uso civil. Actualmente posee una pista con orientación 03/21 (2.860m x 30m), y una plataforma de estacionamiento de aeronaves, que da servicio a las aeronaves comerciales asociada a la terminal de pasajeros. Por otra parte, existe una plataforma localizada al sur, que da servicio a la aviación general.

Terminal de pasajeros

La terminal de pasajeros comprende un edificio de 890 m² organizado en un nivel. La planta baja es principalmente de uso público, se ubican los sectores de arribos y de partidas, un local gastronómico, servicios, sala VIP, oficinas de Aerolíneas Argentinas, de PSA y salas de máquinas; las oficinas administrativas y de operaciones se ubican en otro edificio anexo que además contiene la torre de control.

Imagen 2. Sectores del lado público del aeropuerto

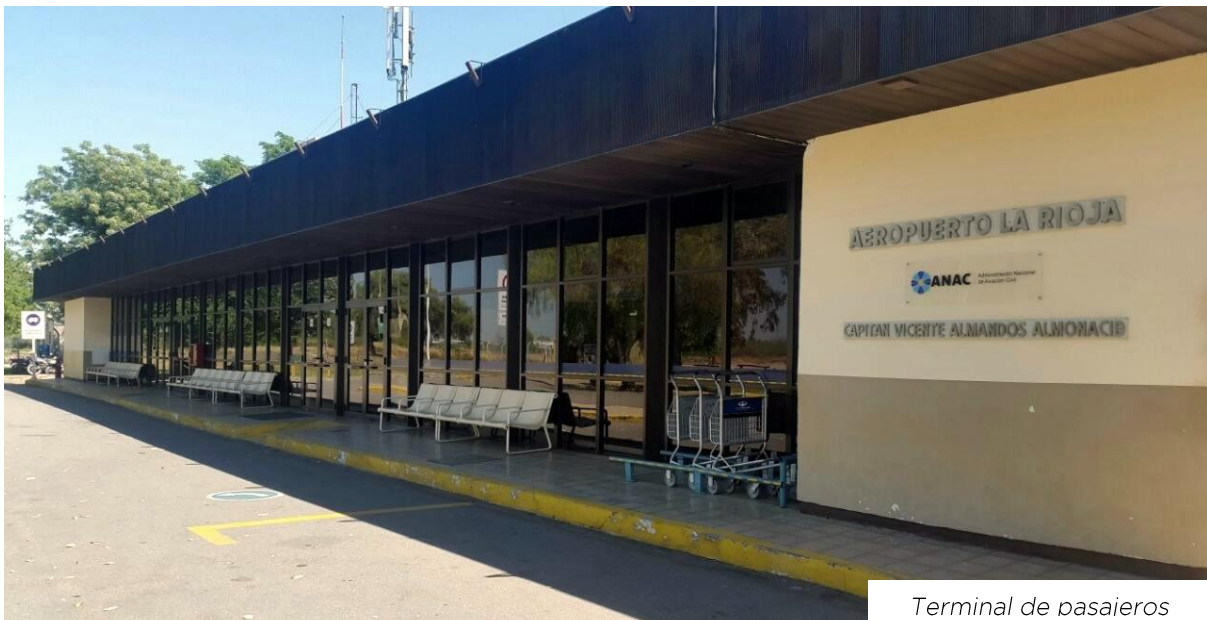


Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de La Rioja.
Resolución ORSNA N° 16/2011

Plano de usos del suelo del aeropuerto

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).

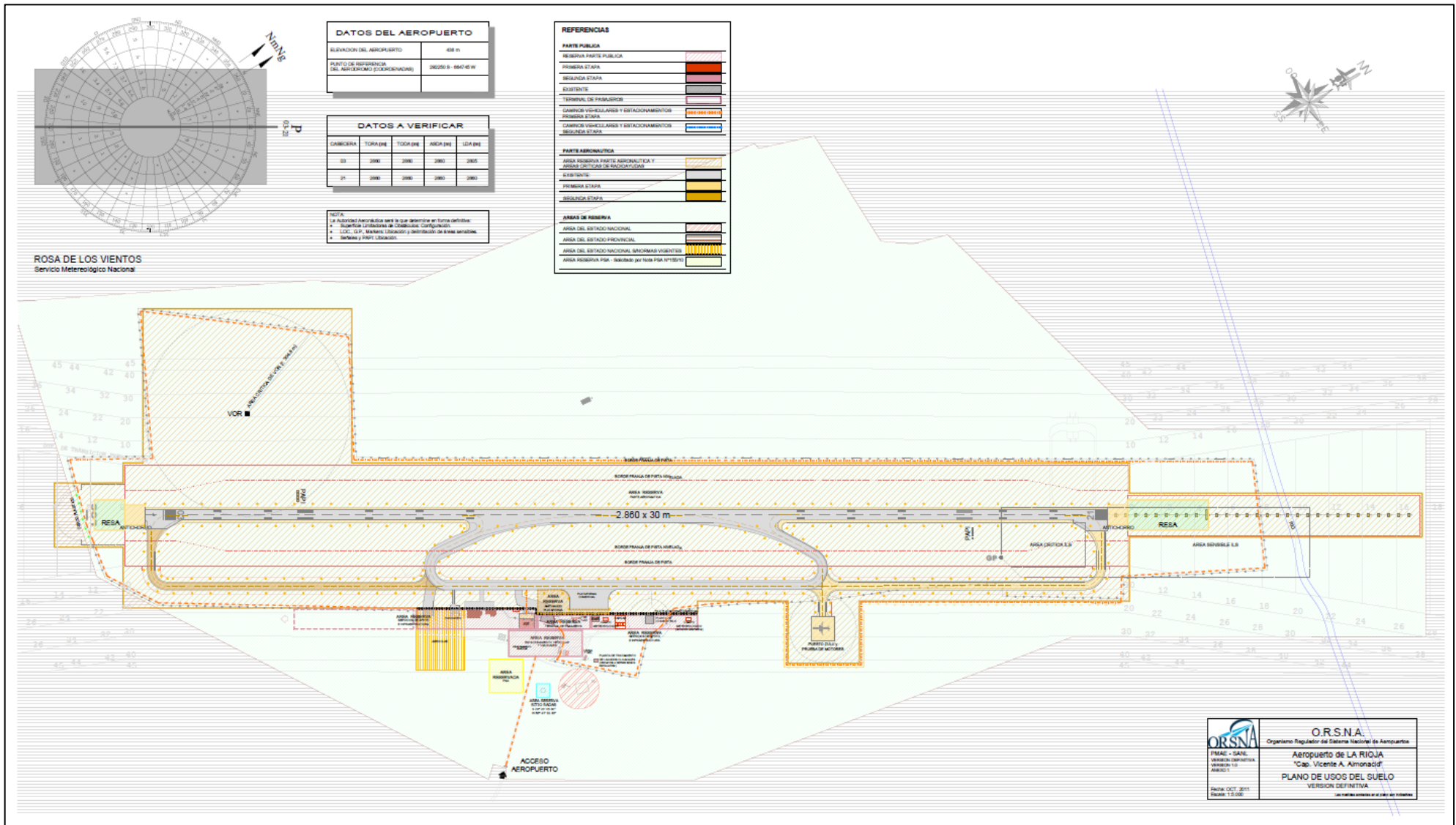


Terminal de pasajeros



Plataforma comercial

Imagen 3. Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de la Rioja



Fuente: Resolución ORSNA N° 16/2011

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 aéreo². 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.

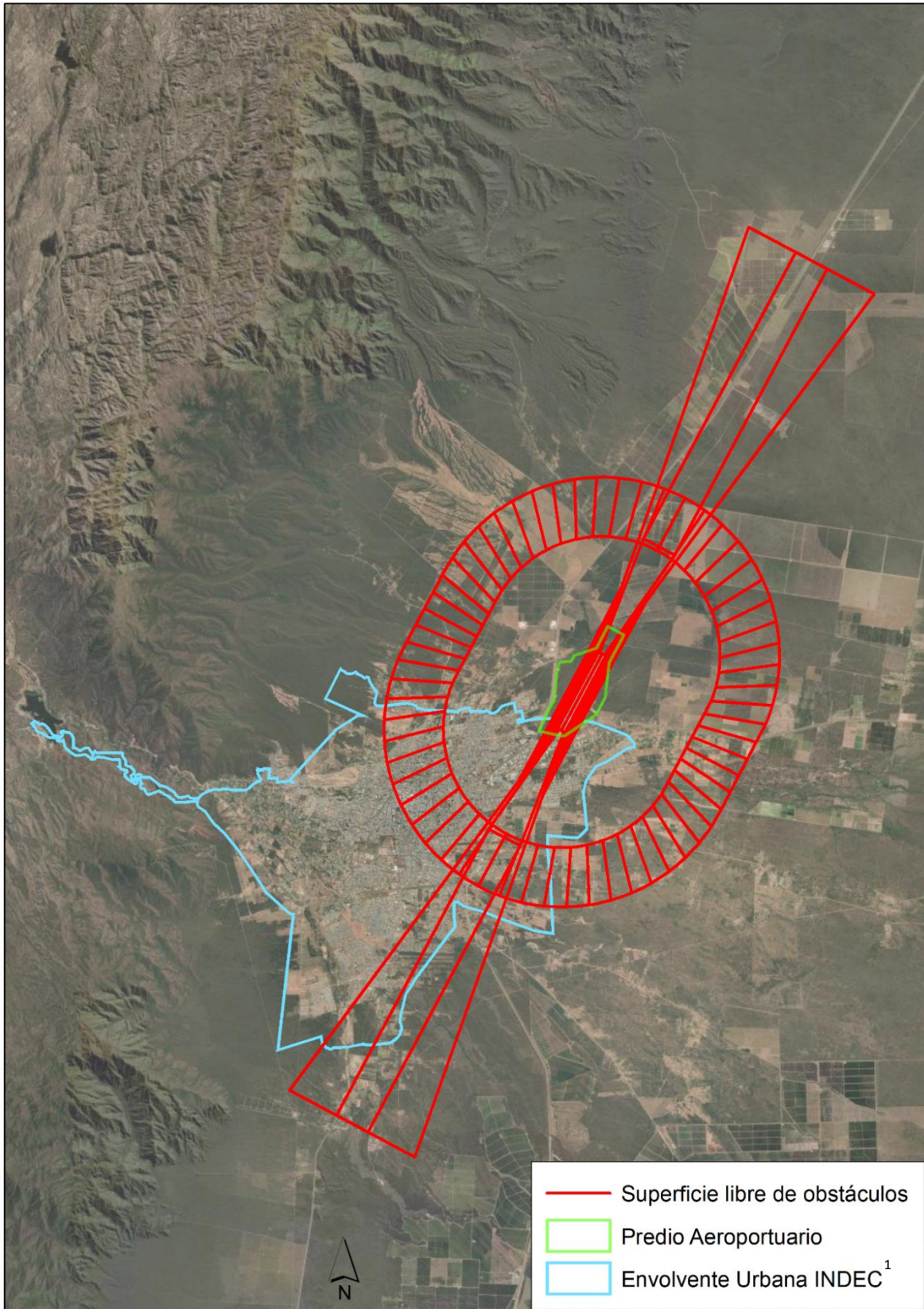
La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) informa mediante la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)³ las existencia o no de elementos presentes bajo la superficie libre de obstáculos.

En el caso del Aeropuerto de La Rioja, se puede observar la presencia de áreas urbanizadas bajo las superficies limitadoras de obstáculos. La orientación suroeste - noroeste de la pista provoca que la superficie de aproximación de la cabecera 03 se desarrolle sobre la ciudad homónima.

² Manual de Aeródromos de la República Argentina. Disponible en: www.anac.gov.ar

³ <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Imagen 4. Superficie libre de obstáculos



Fuente: Elaboración propia en base al Plano de Usos del Suelo de La Rioja.
Resolución ORSNA N° 16/2011

⁴ La envoltente urbana o envoltente 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.

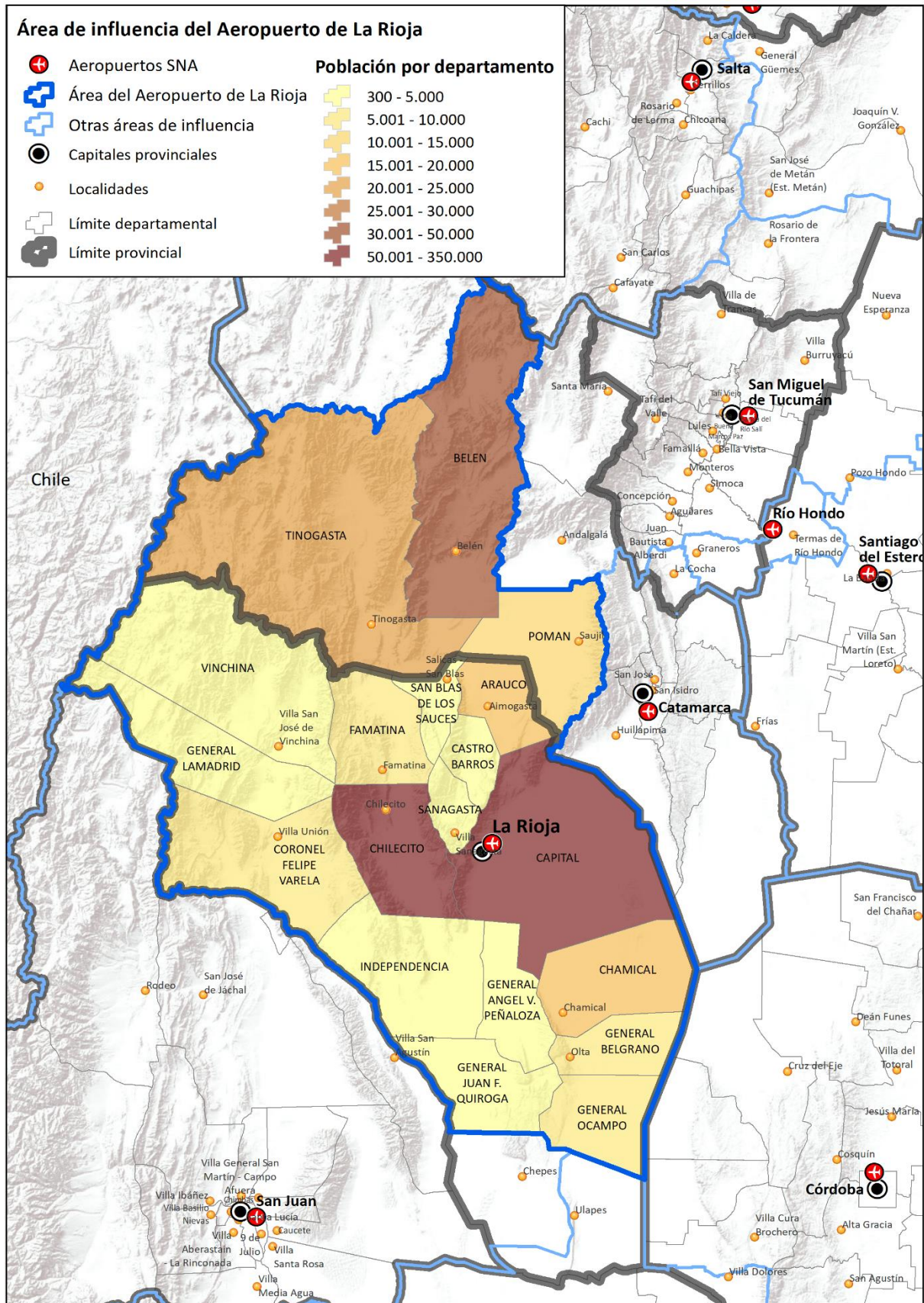
El área de influencia es un espacio geográfico sobre el cual el aeropuerto ejerce un poder de atracción y define el universo de potenciales pasajeros que utilizarán la terminal.

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.



El aeropuerto de La Rioja se encuentra emplazado al noroeste de la Provincia de La Rioja, a 8 kilómetros de la ciudad de La Rioja sobre la Ruta Provincial N°5, y su área de influencia abarca los departamentos riojanos de Capital, Coronel Felipe Varela, Castro Barros, Sanagasta, General Ocampo, Chilecito., General Ángel V. Peñaloza, General Belgrano, Chamental, Independencia, General Juan F. Quiroga, Vinchina, Famatina, San Blas de los Sauces, Arauco, General Lamadrid, y 3 departamentos de la provincia de Catamarca: Belén, Pomán y Tinogasta. La conformación del área de influencia se debe a la conexión vial de la provincia de la Rioja, a través de las Rutas Nacionales N°40, N°60 y N°75, con el oeste catamarqueño. Mientras que la capital provincial de Catamarca ve disminuida su conexión vial hacia el oeste por el cordón montañoso de Ambato.

Mapa 2. Área de influencia del Aeropuerto de La Rioja



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

La Rioja forma parte de la Región Noroeste y se vincula por vía terrestre a través de la Ruta Nacional N°38 con San Fernando del Valle de Catamarca hacia el norte y hacia el sur con ciudad de Córdoba. También a través de las Rutas Nacionales N°40, N°60, N°75 y N°76, se conecta con el oeste riojano y catamarqueño.

Según datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022 (resultados provisionales) del INDEC, la población de los departamentos que forman parte del área de influencia del aeropuerto alcanzó 431.917 habitantes, de los cuales el 49% se encuentran dentro de una hora de viaje por la red vial desde el aeropuerto.

431.917

Es la población residente en el área de influencia del aeropuerto

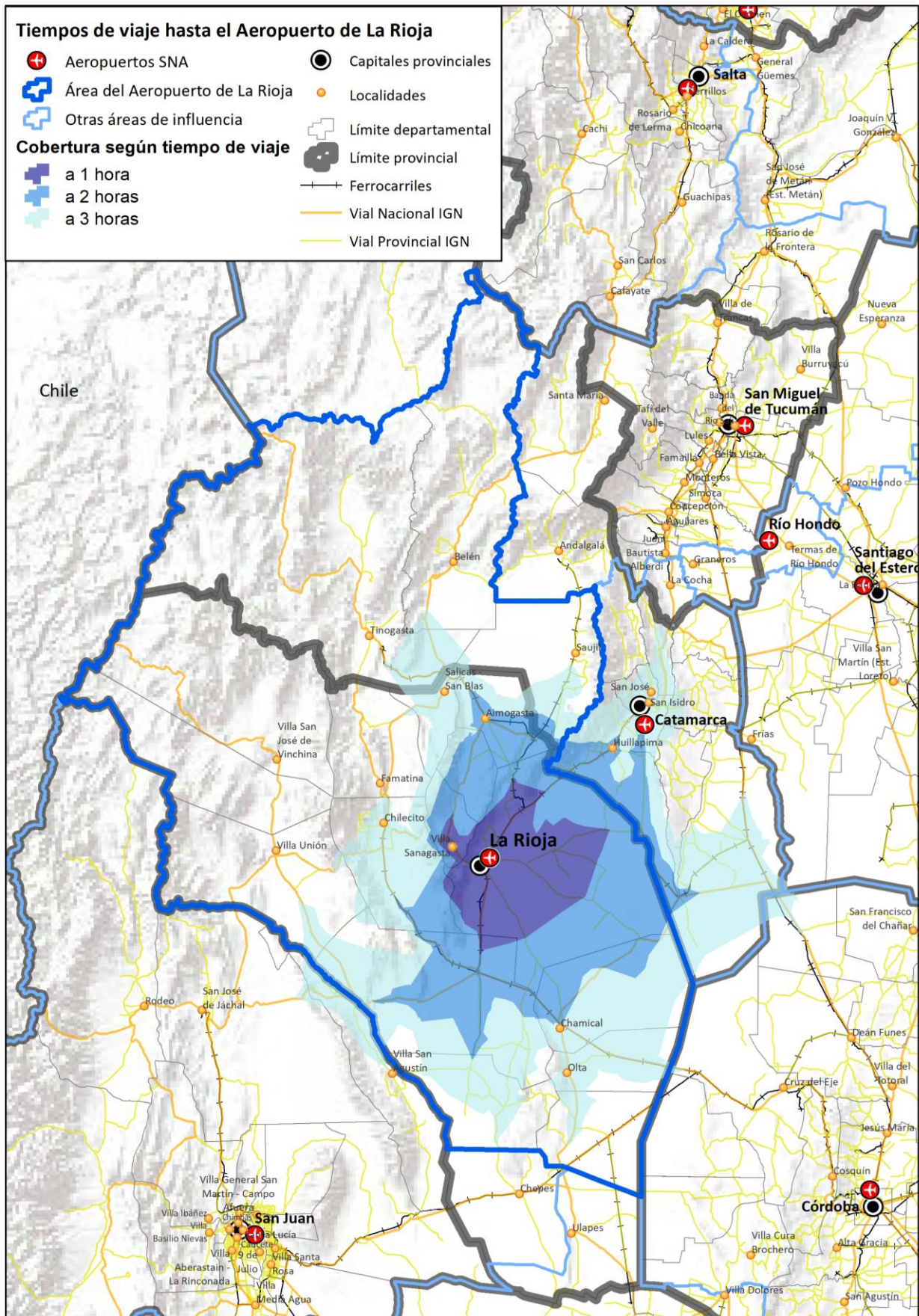


49%

De la población reside a menos de 1 hora del aeropuerto



Mapa 3. Tiempos de viaje hacia el Aeropuerto de La Rioja



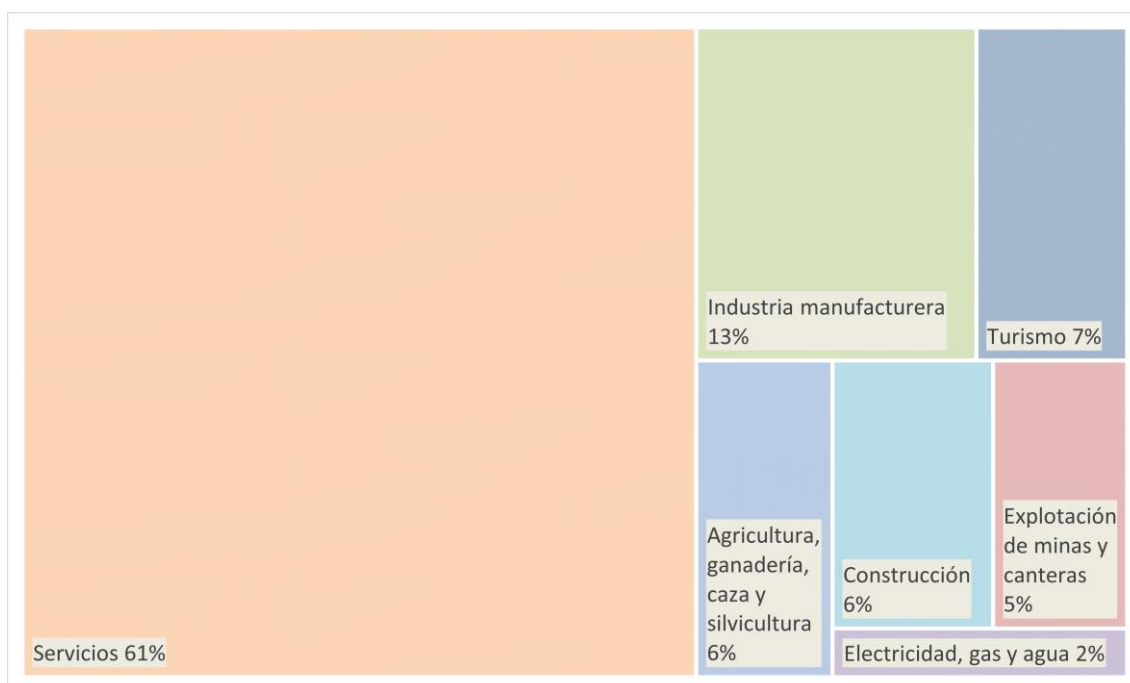
Fuente: elaboración propia en base a datos de Open Street Map

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 La Rioja cuenta con una estructura productiva que se divide en siete grandes rubros y está apoyada principalmente en el sector servicios.

Gráfico 1. Estructura económica productiva por grandes rubros en la provincia de La Rioja. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de INDEC

Los sectores de actividad que más aportan al perfil productivo provincial son: servicios (61%), industria manufacturera (13%), turismo (7%), agricultura, ganadería, caza y silvicultura (6%), construcción (6%), explotación de minas y canteras (5%) y electricidad, gas y agua (2%).

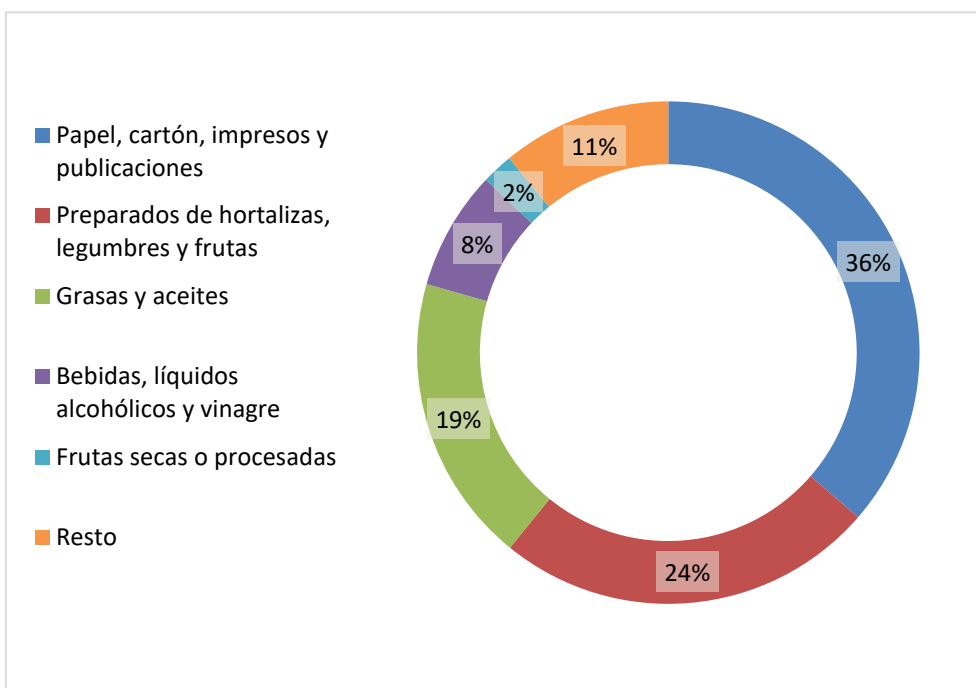
Perfil exportador

Durante el año 2021, las exportaciones de La Rioja totalizaron 165 millones de dólares, representando el 0,2% del valor exportado sobre el total nacional y 3,7% de la Región NOA.

La provincia participa en los mercados internacionales principalmente con productos asociados al sector de papeles, cartón, impresos y publicaciones que representaron el 36% del valor exportado. También se comercializaron preparados de hortalizas, legumbres y frutas (24%), grasas y aceites (19%), bebidas, líquidos alcohólicos y vinagres (8%), frutas secas o procesadas (2%), y otros productos (11%).

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 de La Rioja. Año 2021

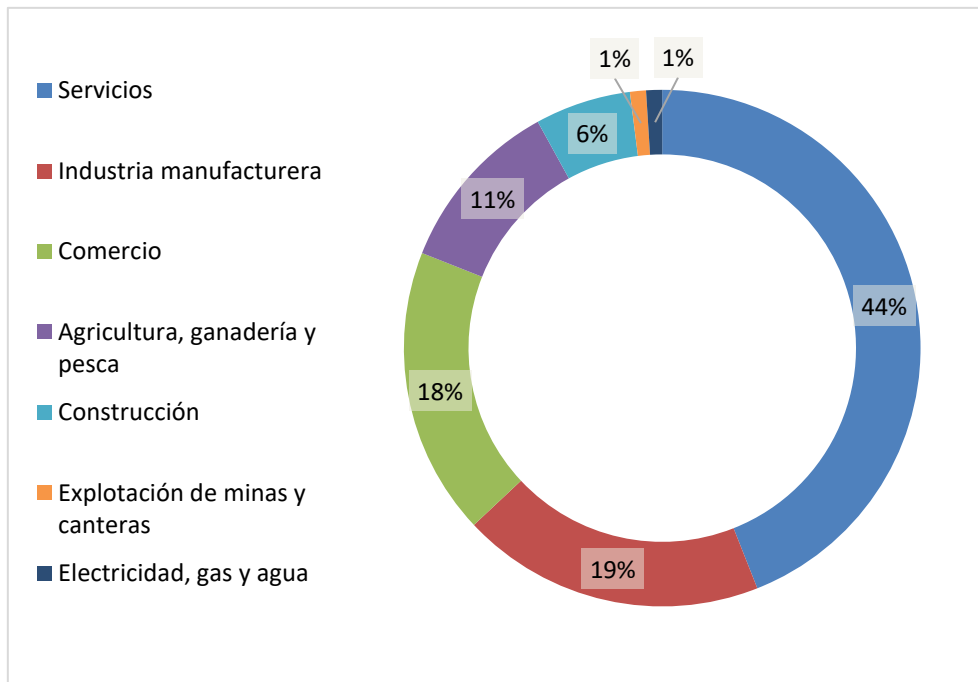


Fuente: Indicador de actividad económica provincial - INDEC

Empleo provincial

Durante el año 2021 se registraron 29.502 puestos de empleo en la Provincia de La Rioja. Las actividades vinculadas con los servicios (44%) e industria (19%), generaron más de la mitad de los puestos de trabajo. El resto se distribuyó de la siguiente manera: comercio, restaurantes y hoteles (18%), agricultura (11%), construcción (6%), explotación de minas y canteras (1%) y electricidad, gas y agua (1%).

Gráfico 3. Composición del empleo provincial. Año 2021



Fuente: Ministerio de Trabajo – SIPA



Volcán Bonete Chico
Nicolás Moser

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 La Rioja 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, cargas y movimientos de aeronaves.

3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO

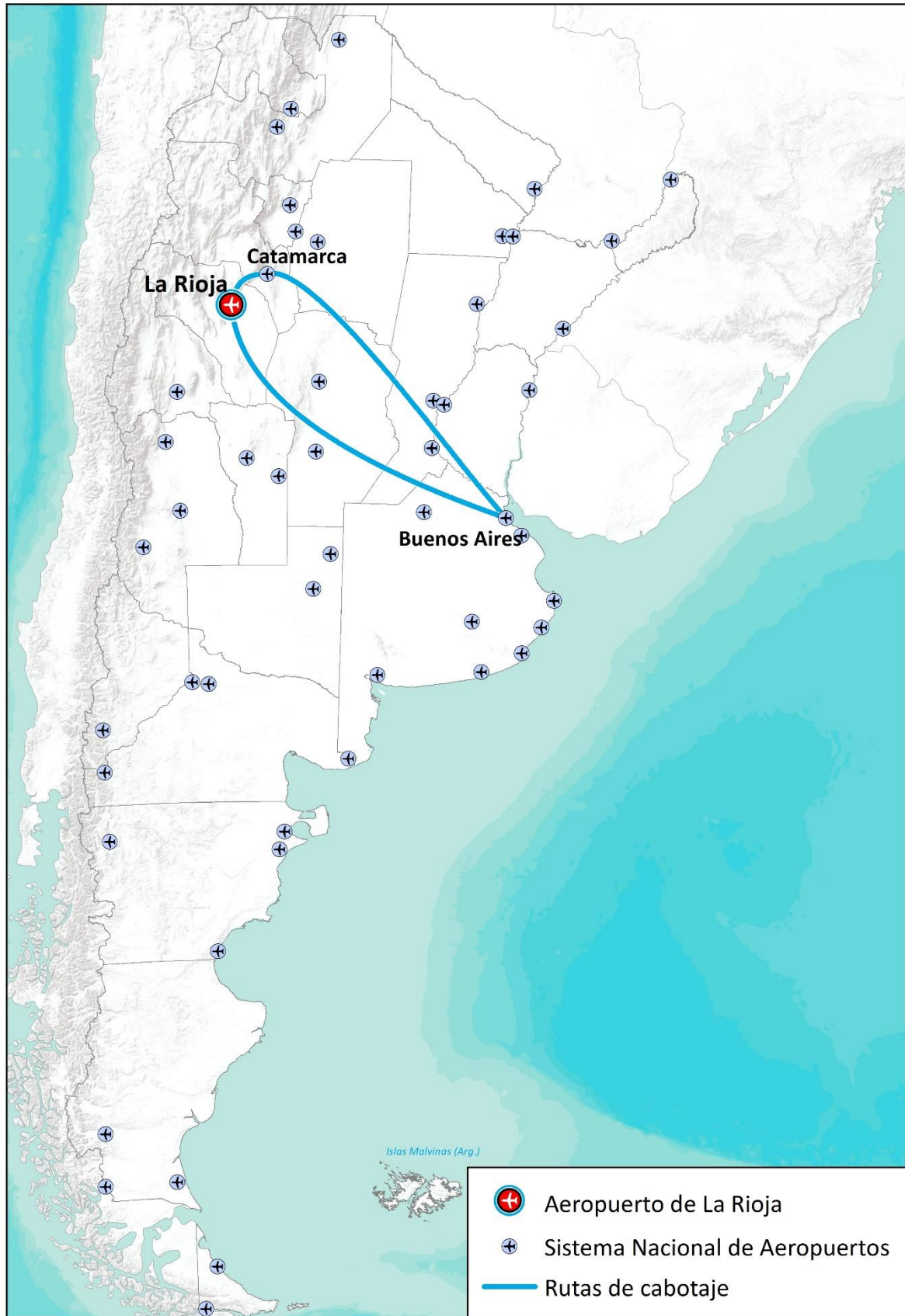
Durante los años 2020 y 2021, el transporte aéreo global se vio afectado severamente por la mayor crisis histórica de la actividad aerocomercial y aeroportuaria, motivada por la aparición de la Pandemia de la Covid-19, la cual generó un fuerte impacto en los indicadores de transporte aéreo producto de 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 La Rioja fue sostenida por Aerolíneas Argentinas, siendo la línea aérea de bandera el único operador con un total de 38.072 asientos en el mercado doméstico.

Durante la primera semana de julio⁵, el aeropuerto contó con un total de 6 frecuencias comerciales y 576 asientos ofrecidos por la línea aérea de bandera hacia Buenos Aires. La ruta era parte de un vuelo circular que conectaba también con la provincia de Catamarca. Los servicios aéreos ofrecidos por Aerolíneas Argentinas operaban 3 veces por semana en el sentido Buenos Aires-La Rioja-Catamarca-Buenos Aires y otras 3 veces en el sentido Buenos Aires-Catamarca-La Rioja-Buenos Aires. A finales de ese año, las frecuencias habían crecido un 133% contabilizando 14 servicios (ida y vuelta) y la oferta de asientos semanal habían aumentado en la misma proporción, llegando a 1.344 asientos totales.

⁵ 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.

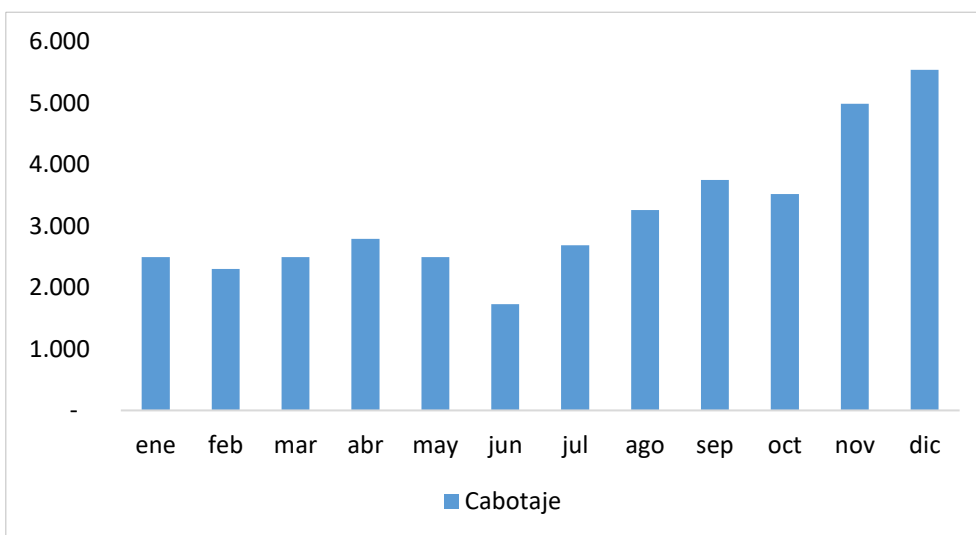
Mapa 4. Rutas del Aeropuerto de La Rioja. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

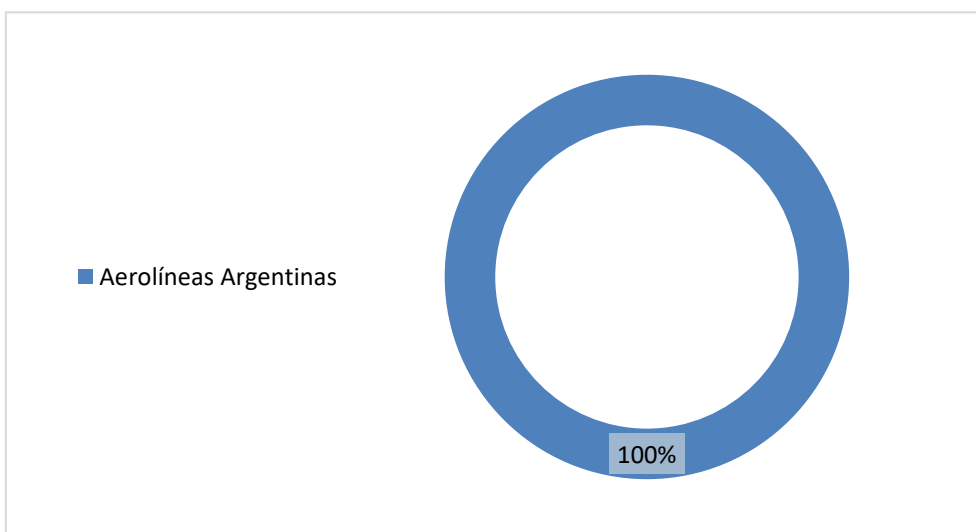
La ruta a Buenos Aires se operó durante todo el año y las principales variaciones estuvieron vinculadas con un incremento en los servicios aéreos de esa ruta a partir del segundo semestre. Aerolíneas Argentinas brindó la totalidad de los asientos ofrecidos.

Gráfico 4. Oferta aerocomercial de asientos del Aeropuerto de La Rioja por tipo de vuelo. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

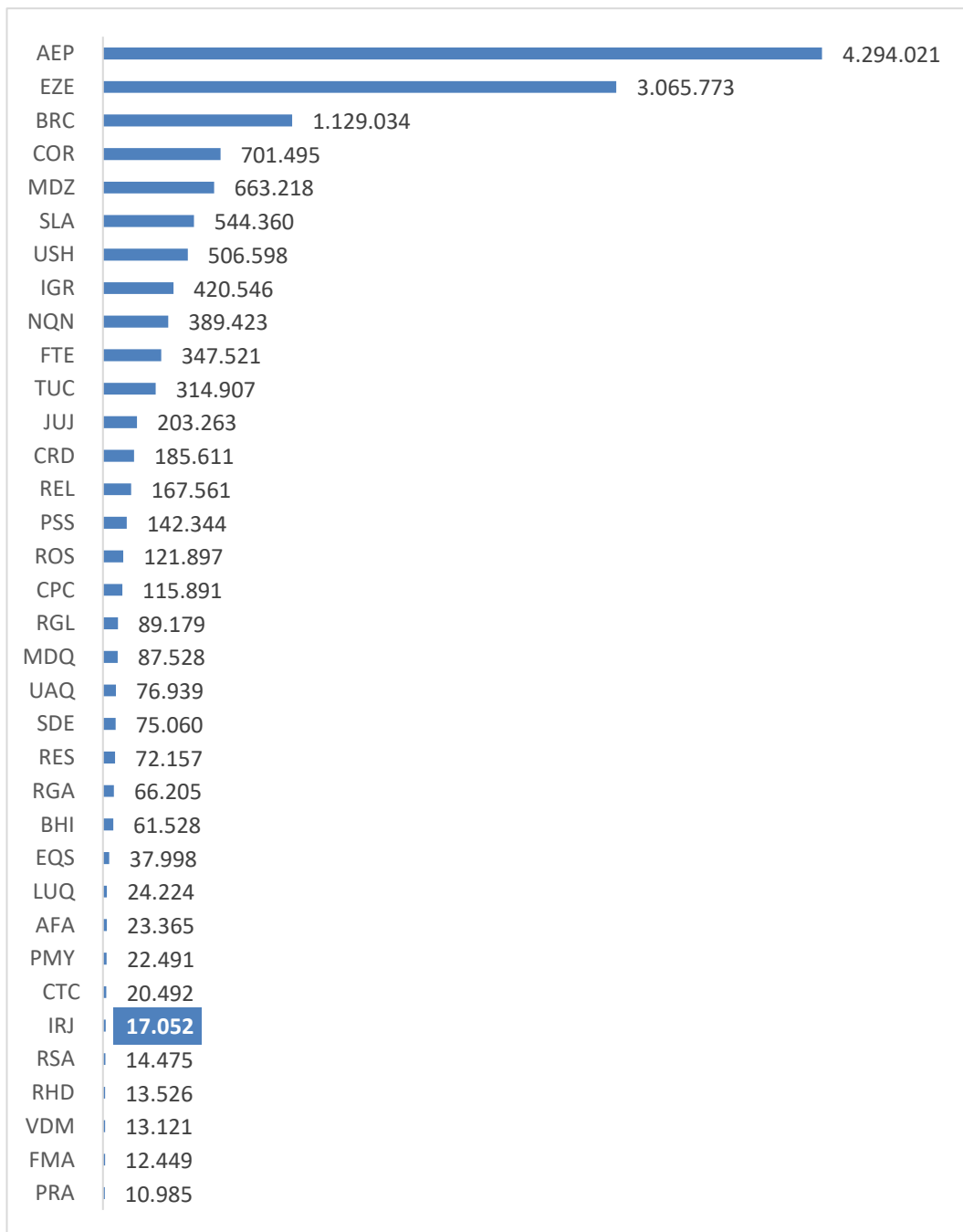


Cuesta de Miranda
La Ruta Natural

3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO

El aeropuerto de La Rioja tuvo durante el año 2021 17.052 pasajeros comerciales de cabotaje. Con estas cifras La Rioja se ubicó en el puesto treinta entre las terminales aeroportuarias del Sistema Nacional de Aeropuertos. A su vez, en el mismo año, se transportaron un total de 38 toneladas de carga y se realizaron 1.249 movimientos de aeronaves.

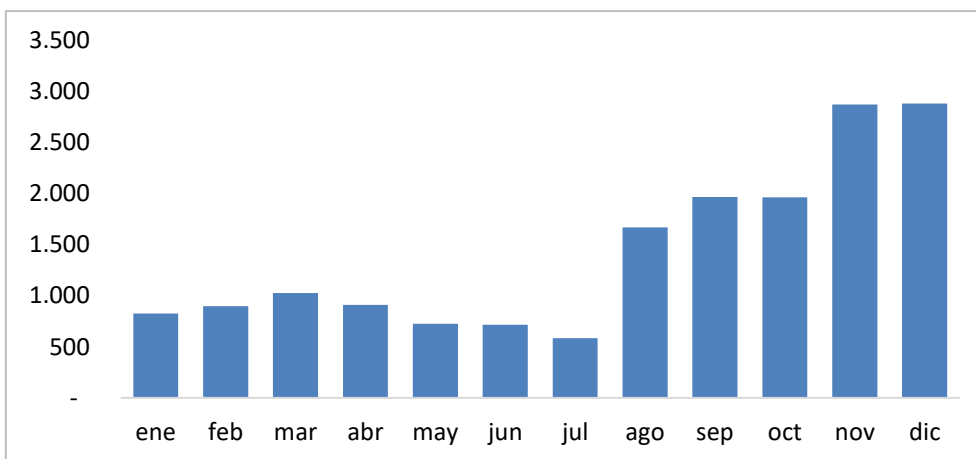
Gráfico 6. Pasajeros en los aeropuertos del Sistema Nacional. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

La demanda anual fue sostenida durante todo el año por los pasajeros domésticos de la ruta a Buenos Aires, registrándose entre julio y diciembre un incremento intermensual promedio del 50%. Se pasó de 584 pasajeros en julio a 2.884 en diciembre de 2021, logrando en ese mes superar los pasajeros del mismo período de 2020 en un 133%.

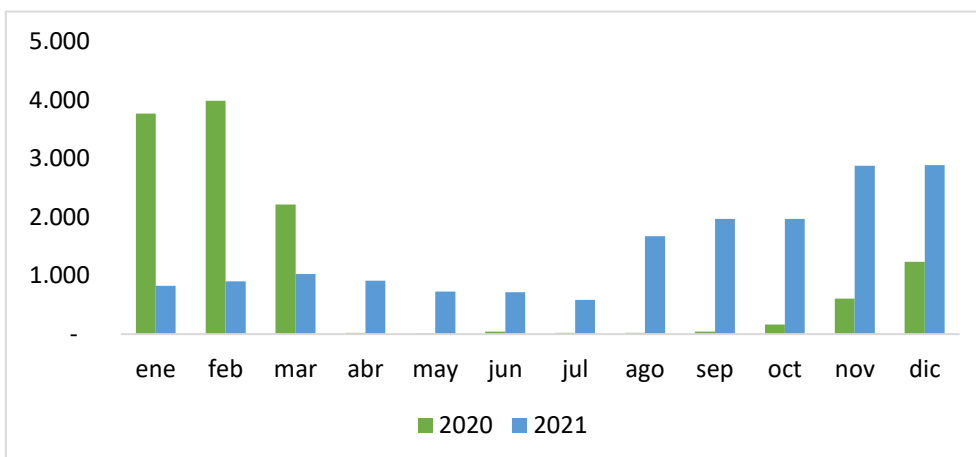
Gráfico 7. Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Si se compara el tráfico anual del 2020 y el 2021, se pasó de 12.126 pasajeros anuales a 17.052 lo que equivale a **una recuperación del 41%** contrarrestando la abrupta caída del tráfico durante la pandemia que implicó un 81% menos de pasajeros menos entre 2019 y 2020.

Gráfico 8. Evolución mensual de pasajeros 2020-2021

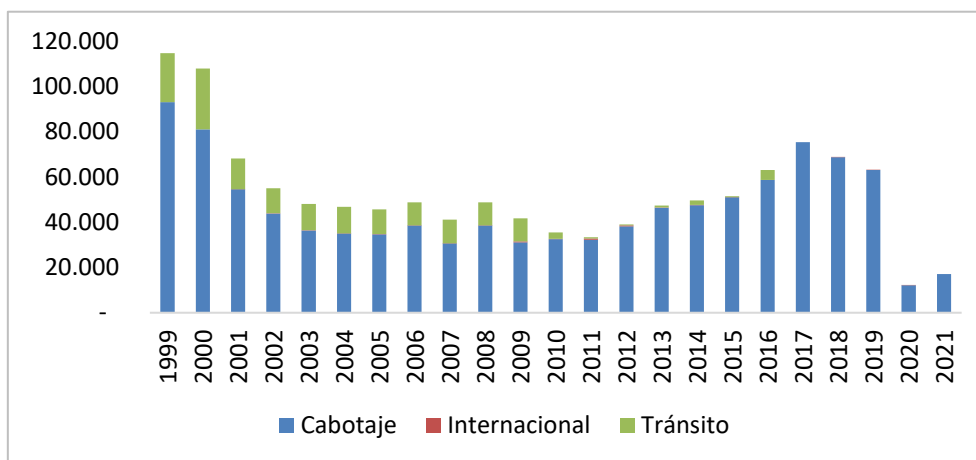


Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Tráfico histórico 1999-2021

Durante los últimos 23 (veintitrés) años el tráfico aerocomercial del Aeropuerto de La Rioja 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.

Gráfico 9. Evolución anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de La Rioja 1999 - 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

A fines de la década del 90 y principios de los 2000 el Aeropuerto de La Rioja experimentó una caída pronunciada de la demanda de pasajeros aéreos. Esta situación estuvo vinculada, por un lado, con la crisis aerocomercial ocurrida a partir de 1998 como consecuencia de la implementación de políticas de liberalización del mercado, y por otro, con crisis la 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.

El devenir del tráfico aerocomercial entre 2003 y 2010 mostró variaciones con años de crecimiento y decrecimiento, registrándose el mayor volumen de pasajeros transportados en 2006 y 2008.

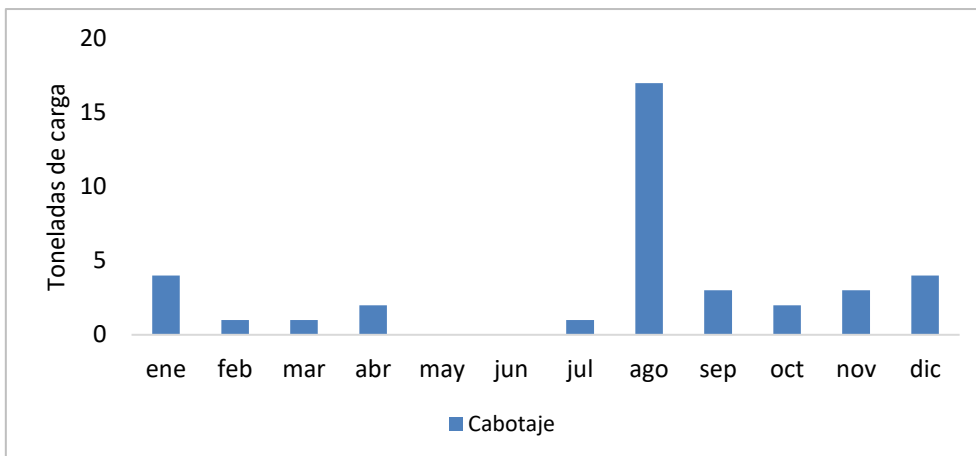
Recién a partir de 2011 y 2017 se refleja un incremento sostenido de la demanda doméstica pasando de 32.312 pasajeros anuales (2011) a 75.469 (2017), con un incremento acumulado del 134% siendo Aerolíneas Argentinas el único operador del mercado.

Entre 2018 y 2020 se registró una nueva caída de la demanda. Entre 2017 y 2019 el tráfico disminuyó un 16%, pasando de 75.469 pasajeros anuales (2017) a 63.130 (2019), situación agravada luego por la crisis del virus Covid-19 en el año 2020.

Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el aeropuerto de La Rioja fue de 38 toneladas.

Gráfico 10. Evolución mensual del tráfico de cargas (tm3). Año 2021

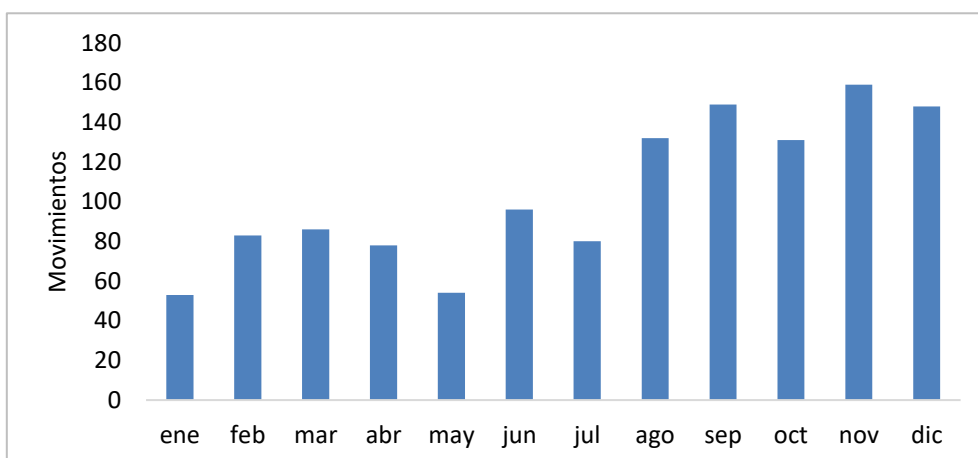


Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Movimientos de aeronaves

El año 2021 finalizó con un total de 1.249 movimientos entre aterrizajes y despegues, lo que representó un promedio diario de 3 operaciones. Entre enero y diciembre se pasó de 53 movimientos mensuales a 148, un crecimiento del 179%, y un promedio de mensual de 104 operaciones. Los datos de diciembre 2021 superaron en un 32% los aterrizajes y despegues del mismo mes del año anterior.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



EL TOTEM

LA TORRE

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”⁶.

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 conjunto podemos encontrar la actividad turística, el comercio nacional e internacional

⁶ IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

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.



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)⁷.

⁷ 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.

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 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 de empleos directos generados por el desarrollo de la actividad aeroportuaria y aero comercial 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 La Rioja por el transporte aéreo durante el año 2021 fue de \$453.654.537 de pesos, generando 1.307 puestos de empleo.

- El producto bruto aeroportuario aportó \$62.022.267 de pesos,
- el turismo receptivo \$361.771.474,
- los beneficios económicos para los pasajeros \$29.860.796.
- El impacto negativo generado por el turismo emisor sumó \$115.033.207 de pesos,

La diferencia entre los impactos positivos y el impacto negativo generó un saldo de impactos de \$338.621.330.



AEROPUERTO DE LA RIOJA- 2021

\$ 453





MILLONES DE PESOS

Impacto socioeconómico
y territorial positivo



Impacto socioeconómico y territorial positivo

\$ 453.654.537

	Beneficios económicos para los pasajeros	\$ 29.860.796
	Producto Bruto Aeroportuario	\$ 62.022.267
	Turismo receptivo	\$ 361.771.474
	Puestos de empleo generados	1.307

Impacto socioeconómico y territorial negativo

\$ 115.033.207

	Turismo emisor	\$ 115.033.207
---	----------------	----------------

Saldo de impactos (pesos)

\$ 338.621.330

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 La Rioja

El aeropuerto de La Rioja generó \$62.022.267 pesos en concepto de PBA durante el 2021. Los servicios aeronáuticos generaron \$2.057.714 pesos, lo que representa un 3% del total. El 97% restante equivale a \$59.964.553 y fueron generados por las actividades no aeronáuticas.

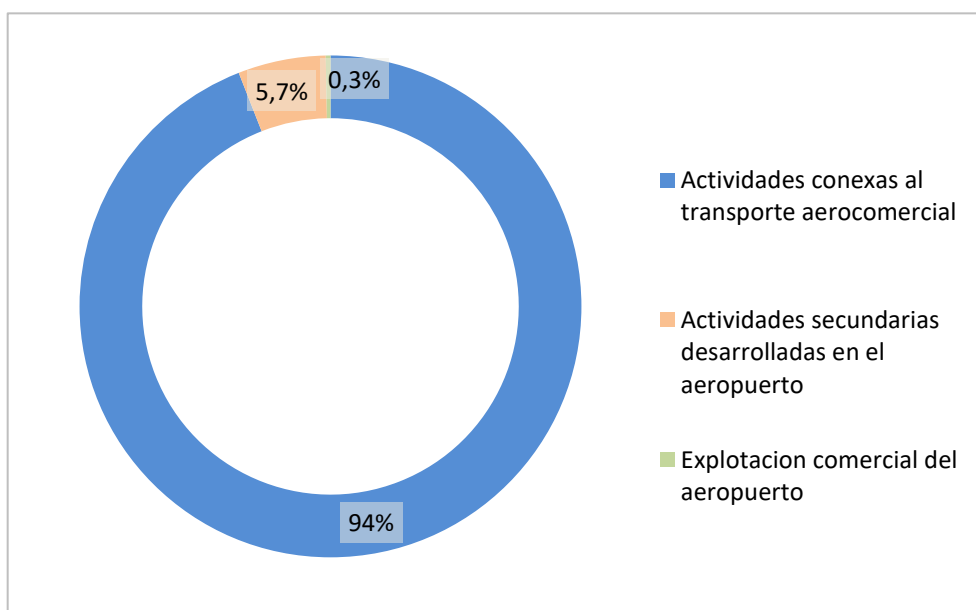
Gráfico 12. Distribución del Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de La Rioja. Año 2021

PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO	\$ 62.022.267	
SERVICIOS AERONÁUTICOS	\$ 2.057.714	3%
SERVICIOS NO AERONÁUTICOS	\$ 59.964.553	97%

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del aeropuerto de La Rioja, el 94% de los ingresos no aeronáuticos provino de las actividades conexas al transporte aerocomercial. Las actividades vinculadas a la explotación comercial del aeropuerto aportaron un 0,3% de la facturación total y las actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto aportaron el 5,7% restante.

Gráfico 13. Distribución de la facturación total generada por los ingresos no aeronáuticos del Aeropuerto de La Rioja. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

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 (en función de las hectáreas del predio). 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 La Rioja. Año 2021

	Por pasajero	Por movimientos de aeronaves	Por mt2 de terminal	Por hectárea
\$ Producto Bruto Aeroportuario	\$ 3.638	\$ 49.657	\$ 69.688	\$ 128.945
\$ Servicios aeronáuticos	\$121	\$ 1.647	\$ 2.312	\$ 4.278
\$ Servicios no aeronáuticos	\$ 3.517	\$ 48.010	\$ 67.376	\$ 124.667
\$ Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$ 3.307	\$45.150	\$63.362	\$ 117.240
\$ Explotacion comercial del aeropuerto	\$ 11	\$ 145	\$ 204	\$ 377
\$ Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$ 199	\$ 2.715	\$ 3.810	\$ 7.050

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Pista 03/21 del Aeropuerto de La Rioja



HISTORIAS QUE HABLAN

Energías renovables con valor agregado

Martin Julián Saccomanno es el responsable de comunicaciones del Parque Eólico Arauco, establecimiento dedicado a suministrar energía eléctrica mediante el desarrollo de proyectos energéticos renovables que cuentan con estrictos controles de impacto ambiental.

La historia del Parque Eólico Arauco comenzó en 2009 mediante una iniciativa conjunta con la Provincia de La Rioja y la empresa ENARSA. El establecimiento se encuentra localizado a 90 kilómetros de la capital riojana y cuenta con dos parques eólicos que totalizan 150 MW de potencia nominal instalada, siendo el mayor generador de energía renovable del norte argentino.

Sobre el rol estratégico que cumple el Parque en relación a la matriz productiva provincial, Martin expresa que *“es muy importante concretar proyectos que estén relacionados con el desarrollo de energías renovables, porque esto genera un cambio de paradigma a nivel regional y nos permite generar competitividad con otros mercados”*. Contar con el Aeropuerto de La Rioja como primera conexión al mercado mundial es indispensable tanto como para su propio desarrollo como en pos del crecimiento regional.

Recientemente se firmó un memorándum de entendimiento entre Parque Eólico Arauco e YPF con el objetivo de desarrollar proyectos de exploración, explotación, industrialización y comercialización de litio, entre otras acciones y acuerdos colaborativos con las empresas del grupo. Desarrollar proyectos en conjunto con empresas públicas del sector energético promueve beneficios tales como la generación de puestos de empleo y el incremento de exportaciones.

En relación a la conectividad, el Aeropuerto de La Rioja cumple un rol fundamental ya que permite agilizar el intercambio de insumos que son considerados parte fundamental de las cadenas de valor. Martin afirma que *“El envío de muestras e insumos siempre se hace por avión principalmente por los tiempos, pero también por la calidad que conservan los insumos al momento de enviarlos a otros mercados. Tenemos el compromiso de asegurar los parámetros de calidad para potenciar las relaciones bilaterales del sector energético”*.

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 La Rioja forman parte de la Región Noroeste y que también cubre parte de territorio de la provincia de Catamarca. Sus principales atractivos son el Parque Nacional Talampaya que, por su valor paisajístico y paleontológico, ha sido declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco. Similares características nos ofrecen el Parque Provincial El Chiflón y la Reserva Los Colorados.

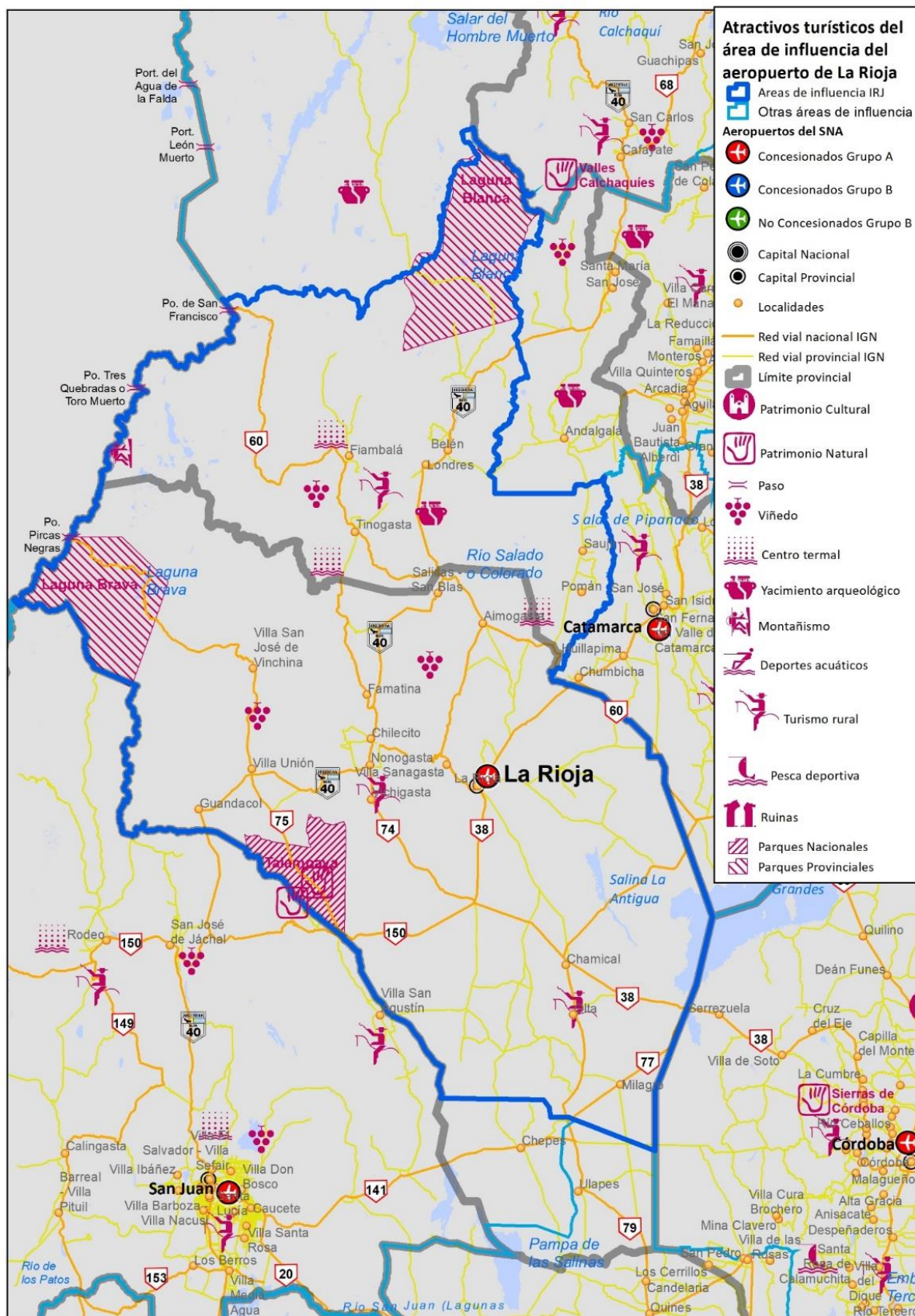
Dentro de esta área predominan tres perfiles turísticos, el ecoturismo, el cultural y el turismo aventura. Dentro del primer perfil la Reserva Natural Laguna Brava y el Cráter del Volcán Corona del Inca enmarcados por la Cordillera de los Andes son destinos de alto interés.

Para el perfil turístico cultural, el Valle de Famatina ofrece un importante patrimonio cultural a través del Cable Carril a la mina aurífera La Mejicana ubicada en el Cerro Famatina (4600 msnm) declarado Monumento Histórico Nacional, las visitas a las bodegas y la casa Samay Huasi que perteneciera a Joaquín V. González. El Sitio Arqueológico de Hualco, ubicado en el departamento San Blas de los Sauces, permite observar los restos de viviendas y fortalezas de la cultura “La Aguada”.

A su vez, en la ciudad capital La Rioja, se puede visitar la Ruta del Artesano, el Circuito Religioso en el casco histórico, el Museo Arqueológico Inca Huasi y el Paseo Cultural Castro Barros. En las afueras está el Parque de la Ciudad, como espacio de usos múltiples, y las ruinas de Las Padercitas, que permiten conocer sobre los primeros habitantes de La Rioja.

Por el último, el área de influencia aeroportuaria presenta atractivos para el perfil de turismo aventura, que incluyen carrovelismo y kitebuggy en el barrial de Arauco y la llamada Ruta de los Seismiles, un trayecto de 200 kilómetros por la Ruta Nacional N°60 que une Fiambalá en Catamarca con el Paso de San Francisco, en la frontera con Chile donde es posible realizar un recorrido por las alturas del desierto andino y apreciar 19 volcanes de más de 6 mil metros de altura.

Mapa 5. Atractivos de turísticos del área de influencia del Aeropuerto de La Rioja



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

4.2.1 Turismo receptivo

Turismo extranjero

En 2021 arribaron al Aeropuerto de La Rioja un total de 62 turistas extranjeros tanto en vuelos internacionales como domésticos. En términos económicos, los viajeros generaron un gasto de \$9.738.532 pesos en el área de influencia del aeropuerto riojano.

Turismo interno

Por otra parte, 10.378 turistas nacionales ingresaron a la provincia a través del Aeropuerto Capitán Vicente Almandos Almonacid generando un impacto de \$352.032.943 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 La Rioja 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 riojanos que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.

Turismo extranjero

En 2021, 8 riojanos viajaron al exterior a través del Aeropuerto de la Rioja generando un gasto de \$911.047 pesos en el exterior.

Turismo interno

Asimismo, 3.364 turistas residentes en La Rioja recorrieron otras provincias de nuestro país. En términos económicos, gastaron \$114.122.160 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 \$361.771.475 pesos en el área de influencia del aeropuerto riojano. En cambio, el turismo emisor local que viajó a otros puntos del país y al exterior cuantificó un total de \$115.033.207 pesos de impacto negativo.

El saldo del turismo, entendido como la diferencia entre el turismo receptivo y el emisor, en La Rioja fue equivalente a \$246.738.268 pesos.

Gráfico 15. Impacto económico del turismo facilitado por el transporte aéreo en el Aeropuerto de La Rioja. Año 2021



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



Refugio Barrancas Blancas.
Nicolás Moser

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 incursión 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 nacional e 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 (IATA⁸).

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.

Específicamente, el indicador de conectividad de cada aeropuerto analiza el aumento de la conectividad en relación al Producto Bruto Geográfico del área de influencia. Este indicador compara el número de asientos disponibles en cada destino servido en un recorte temporal específico⁹. Este número de plazas ofrecidas para cada destino se pondera por el tamaño del aeropuerto de destino, en términos de número de pasajeros atendidos en cada año (IATA, 2007:17). En consecuencia, se pondera con el número 1 al aeropuerto con mayor cantidad de pasajeros anuales del mundo (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).

Indicador de conectividad:

$\Sigma (\text{frecuencia} \times \text{asientos disponibles por vuelo} \times \text{ponderación del aeropuerto de destino}) / 1.000$

En el año 2021, la relación del indicador de conectividad con el Producto Bruto Geográfico (PBG) tuvo una caída del 90% con respecto a 2020 para el caso del Aeropuerto de La Rioja. 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.

⁸ IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008).

⁹ 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 de La Rioja y la tarifa promedio de dicho aeropuerto en el año 2021. Así, el excedente del consumidor registrado alcanzó la suma de \$29.860.796.

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 de OAG y SIAC - ANAC

*Reserva Provincial Laguna Brava.
Voy de Viaje*



HISTORIAS QUE HABLAN

Riqueza vitivinícola riojana como impulsora del turismo

Alicia Páez es la gerenta de enoturismo de Valle de la Puerta, empresa productora de vinos, aceites de oliva, pasas de uva y próximamente de nueces. La empresa está ubicada en Vichigasta, sobre la Ruta Nacional N°74. Se fundó en 1994, sin embargo, fue en 2014 donde tomó también otro rumbo al comenzar con el enoturismo o turismo enológico.

Con una antigüedad de 25 años dentro de la empresa, Alicia recuerda que comenzó su labor como productora *“plantando un olivo, una planta de vid, viéndolas crecer y colaborando con todo tipo de trabajo en el campo. Luego, trabajé en administración, hasta que en el año 2002 se construye la bodega, en la que aprendí a elaborar vinos junto al enólogo y el resto del personal dedicado a la tarea. Fui encargada del laboratorio enológico y control de calidad durante 15 años”*.

La empresa cuenta con un total de 1.300 hectáreas, de las cuales 770 son exclusivas para la producción de olivo: un 40% son para aceitunas de mesa y un 60% para producir aceite de oliva. Otras 105 hectáreas son para la producción de vinos de cinco variedades: torrонтés, malbec, cabernet, syrah y bonarda.

Hace nueve años que la finca comenzó a ofrecer visitas guiadas, *“Los circuitos que realizamos para los turistas son por los campos de olivares, viñedos, bodegas y fábricas de aceites. Estos también están habilitados para hacerlos en bicicletas. Además, el turista puede hacer degustaciones y comprar nuestros productos”*. La demanda turística no presenta estacionalidad, todo el año se reciben visitantes. *“Para esto, es vital la presencia de un aeropuerto cercano que conecte con otras ciudades, el transporte aéreo facilita la llegada de turistas y la venta de productos, la posibilidad de atraer nuevos turistas y compradores de otras provincias y otros países. A su vez, realizamos viajes en avión para concurrir a ferias, congresos o eventos que se realizan en distintas provincias y en otros países”*.

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.

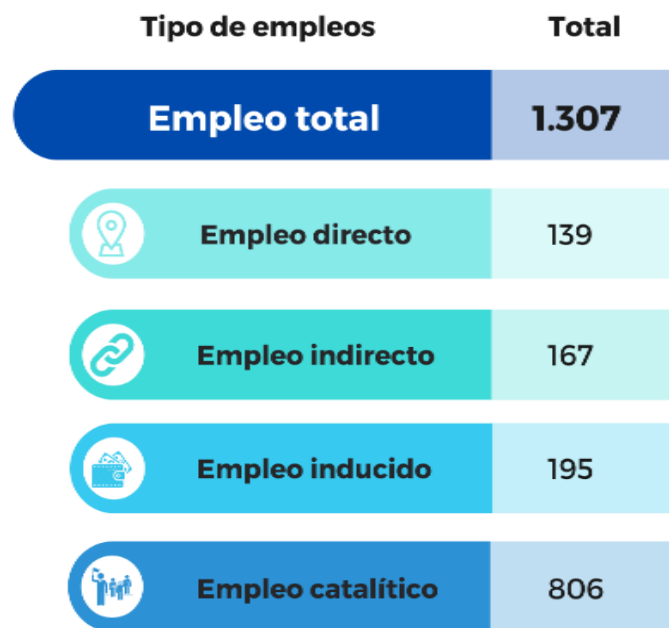
El empleo inducido corresponde a los generados por el consumo asociado al proceso de reproducción social de los empleados de las empresas incluidas en el impacto directo e indirecto. Se agrupan dentro de esta categoría todos los empleados de los comercios en los que consumen los empleados del aeropuerto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

Los factores aplicados en este caso sobre el empleo directo, se basan en los informes IATA “Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina” de 2008 y “La importancia del transporte aéreo para Argentina” de 2019.

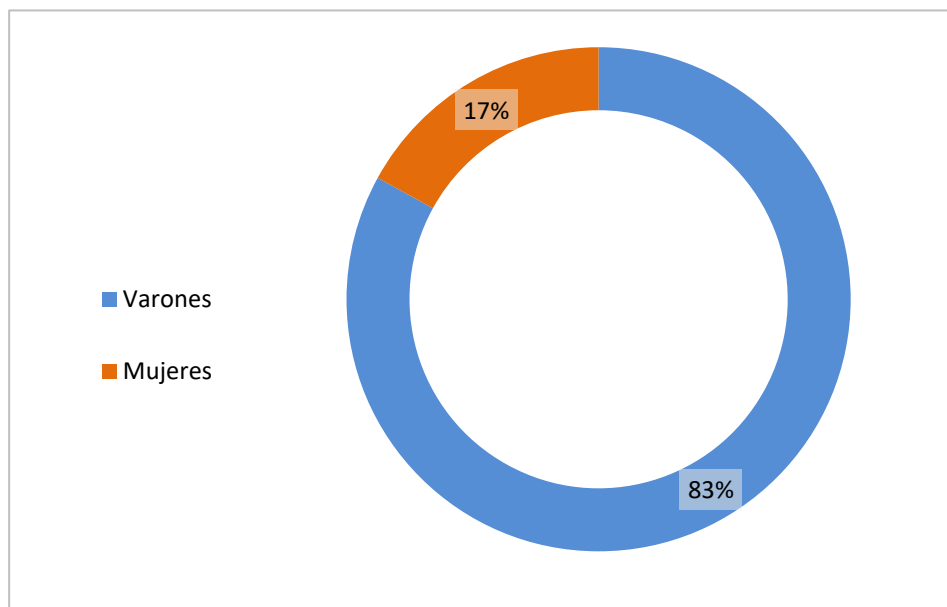
En el área de influencia del Aeropuerto de La Rioja la actividad aerocomercial y aeroportuaria demandó en 2021 un total de 1.307 empleos de los cuales 139 fueron empleos directos, 167 empleos indirectos, 195 empleos inducidos y 806 empleos catalíticos. La distribución del empleo directo por género fue de 83% para varones y 17% para mujeres.

Gráfico 16. Empleo aeroportuario Aeropuerto de La Rioja. 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 en el Aeropuerto de La Rioja. 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 La Rioja y el volumen de pasajeros en el año, el movimiento de aeronaves anual, los metros cuadrados de terminal y la superficie del aeropuerto (en función de las hectáreas del predio). 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 Aeroportuario La Rioja. Año 2021

Tipo de empleos	Cada millón de pasajeros	Cada mil movimientos	Cada 1000 m2 de terminal	Por hectárea
Empleo total	76.624	1.046	1.468	2,7
Empleo directo	8.152	111	156	0,3
Empleo indirecto	9.782	134	187	0,3
Empleo inducido	11.412	156	219	0,4
Empleo catalítico	47.279	645	906	1,7

Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

ORSNA Autoridad
Aeroportuaria

