



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 MAR DEL PLATA.....	8
2.2. ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL.....	19
3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL.....	27
3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO.....	27
3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO.....	32
4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL.....	38
4.1 PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO.....	42
4.2 TURISMO FACILITADO POR EL TRANSPORTE AÉREO.....	46
4.3 BENEFICIOS POR LA CONECTIVIDAD AÉREA (PRODUCTIVIDAD).....	51
4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS.....	52
4.5 GENERACIÓN DE EMPLEO.....	53

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 Mar del Plata incluye los departamentos Ayacucho, Balcarce, Benito Juárez, Dolores, Gral. Alvarado, Gral. Guido, Gral. Juan Madariaga, Gral. Lavalle, Gral. Pueyrredón, La Costa, Lobería, Maipú, Mar Chiquita, Necochea, Pinamar, Rauch, San Cayetano, Tandil, Tordillo y Villa Gesell, beneficiando a 1.416.832 habitantes (Censo 2022).

El Informe de Impacto socioeconómico y territorial (ISET) 2021 del Aeropuerto de Mar del Plata 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 Mar del Plata se registraron 87.528 pasajeros, representando una recuperación del 77% en relación al año anterior. Además, tuvo 4.022 movimientos de aeronaves y la carga aérea anual transportada alcanzó las 30 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.

Particularmente, el impacto socioeconómico total positivo del año 2021 generado en el área de influencia del Aeropuerto de Mar del Plata fue

de \$1.308.957.229 de pesos, creando 3.563 puestos de empleo.

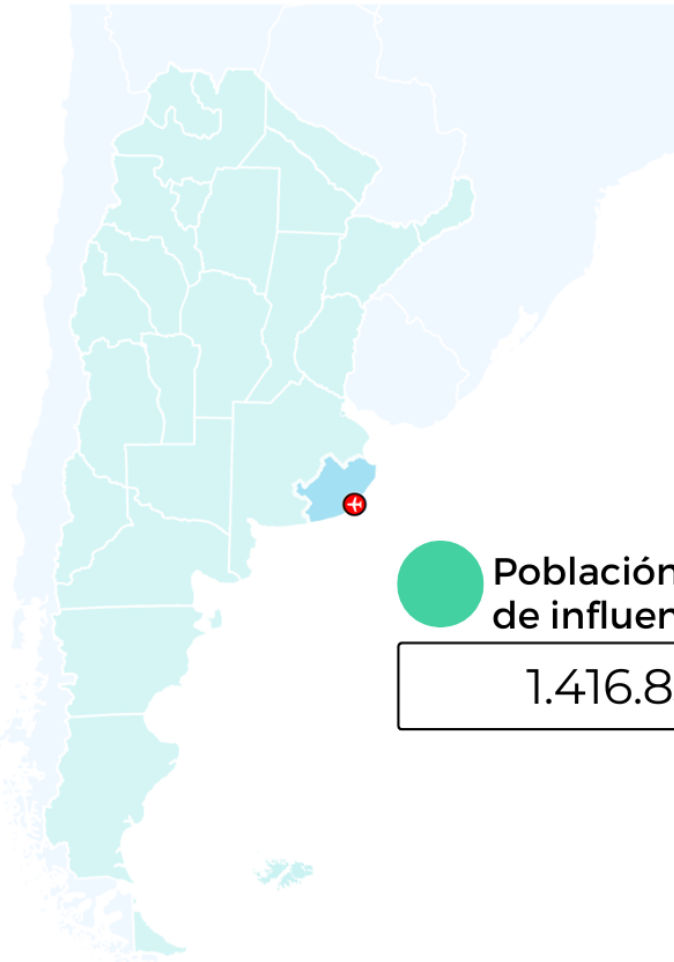
El producto bruto aeroportuario aportó \$82.512.399 de pesos, el turismo receptivo \$1.145.562.840 y los beneficios económicos para los pasajeros \$80.881.990. En contraste, el turismo emisor sumó \$713.687.255 de pesos de impacto negativo ya que el gasto de los turistas emisivos se realizó en otras regiones del país y del mundo.

La diferencia entre los impactos positivos y negativos del transporte aéreo produjo un saldo de impactos de \$595.269.974 de pesos en el área de influencia aeroportuaria.

IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



AEROPUERTO DE MAR DEL PLATA- 2021



Impacto socioeconómico y territorial positivo

\$ 1.308.957.229

Impacto socioeconómico y territorial negativo

\$ 713.687.255

Saldo de impactos (pesos)

\$ 595.269.974

Puestos de empleo generados

3.563

 Población del área de influencia

1.416.832

 Pasajeros

87.528

 Cargas

30 tn

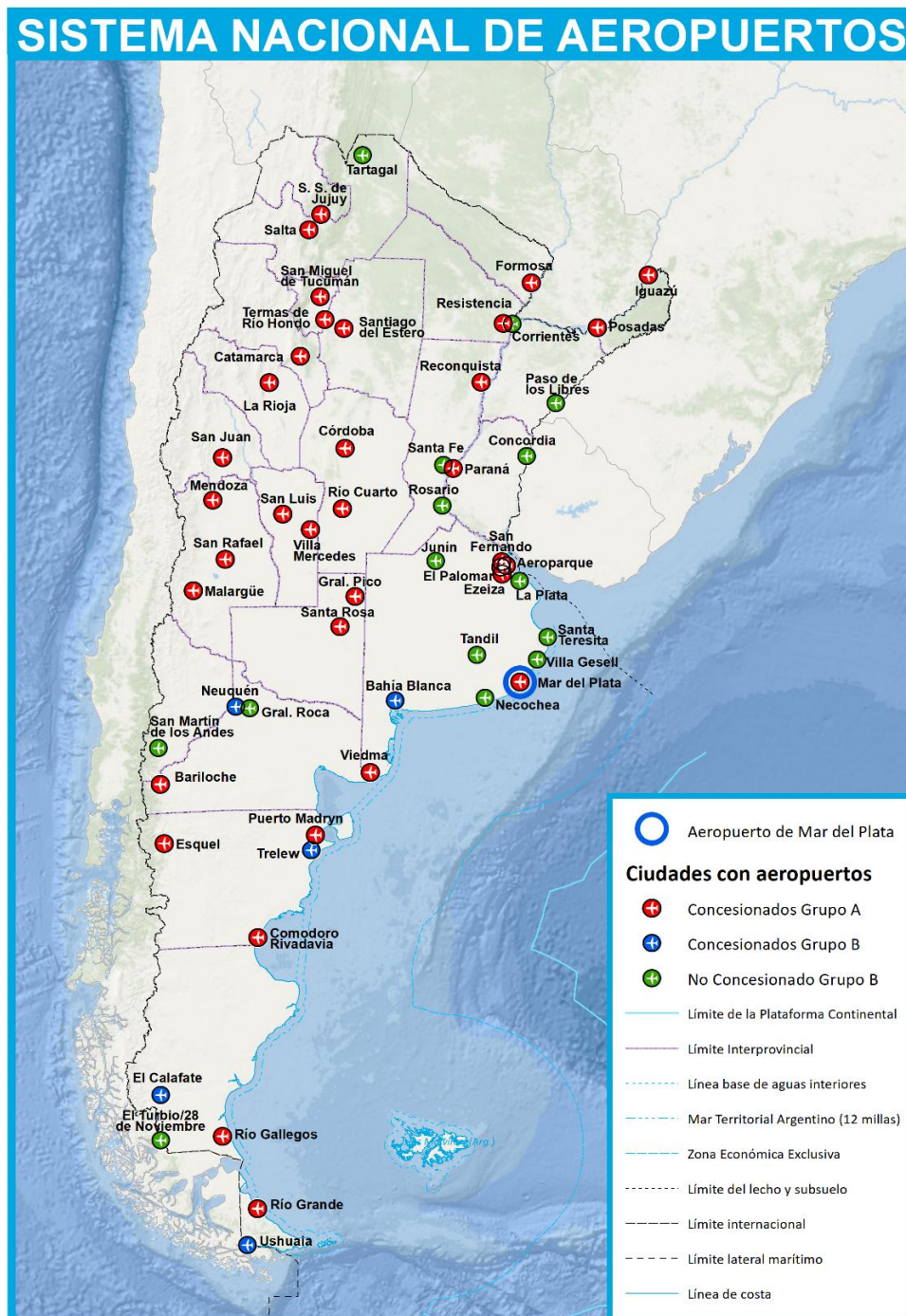
 Movimientos

4.022

2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO

El Aeropuerto Internacional de Mar del Plata Ástor Piazzolla 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.

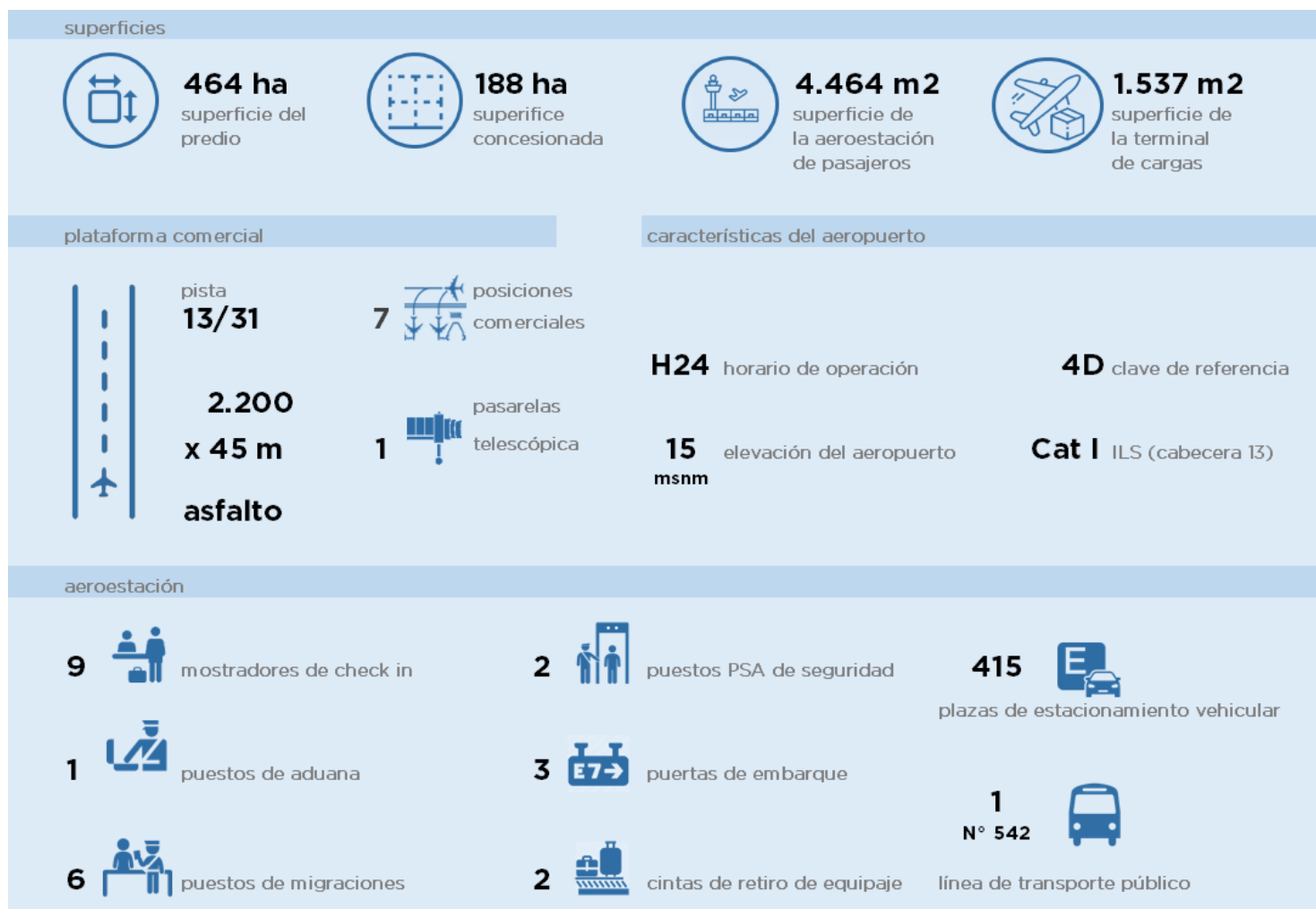
Mapa 1. Sistema Nacional de Aeropuertos. Año 2021



Fuente: ORSNA

2.1. DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO DE MAR DEL PLATA

Aeropuerto Internacional de Mar del Plata Ástor Piazzolla	
Código OACI	SAZM
Código IATA	MDQ
Ciudad	Mar del Plata
Provincia	Buenos Aires
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000
Distancia a la ciudad	7 km



El aeropuerto

El Aeropuerto de Mar del Plata, situado al norte de la ciudad, posee 464 hectáreas de las cuales 188 (41%) han sido concesionadas por el Estado Nacional a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. El límite de la concesión posee un perímetro aproximado de 7,8 kilómetros.

El aeropuerto es de uso civil compartido con la Fuerza Aérea Argentina siendo sede de la Base Aérea Militar Mar del Plata, que se localiza en la zona no concesionada del aeropuerto de 276,5 hectáreas (aproximadamente el 60% de la superficie del predio) y comprende dos áreas separadas.

Imagen 1. Predio y área concesionada del Aeropuerto de Mar del Plata



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Mar del Plata. Resolución
ORSNA N° 50/2011

Cuenta con una única plataforma comercial localizada frente a la terminal de pasajeros y al hangar de la Fuerza Aérea. Posee una única pista (13/31) y una pasarela telescópica. La torre de control se ubica en el mismo edificio de la terminal de pasajeros.

Terminal de pasajeros y de cargas

La terminal de pasajeros del Aeropuerto Astor Piazzolla de Mar del Plata tiene una dimensión de 4.464m² donde se concentran las operaciones de aviación comercial y general. En la planta baja se encuentran el hall de check-in, el ingreso al pre-embarque y el sector de arribos, como así también espacios comerciales, gastronómicos y oficinas administrativas. En el primer piso está el acceso a la pasarela telescópica (manga).

La terminal de cargas del aeropuerto se encuentra al sur de la terminal de pasajeros y tiene una dimensión de 1.537m². Dentro del edificio hay un depósito general y oficinas de administración.

Imagen 2. Sectores del aeropuerto



Fuente: Plan Maestro del Aeropuerto de Mar del Plata Resolución ORSNA N° 106/2015

Plano de usos del suelo y Plan Maestro 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).

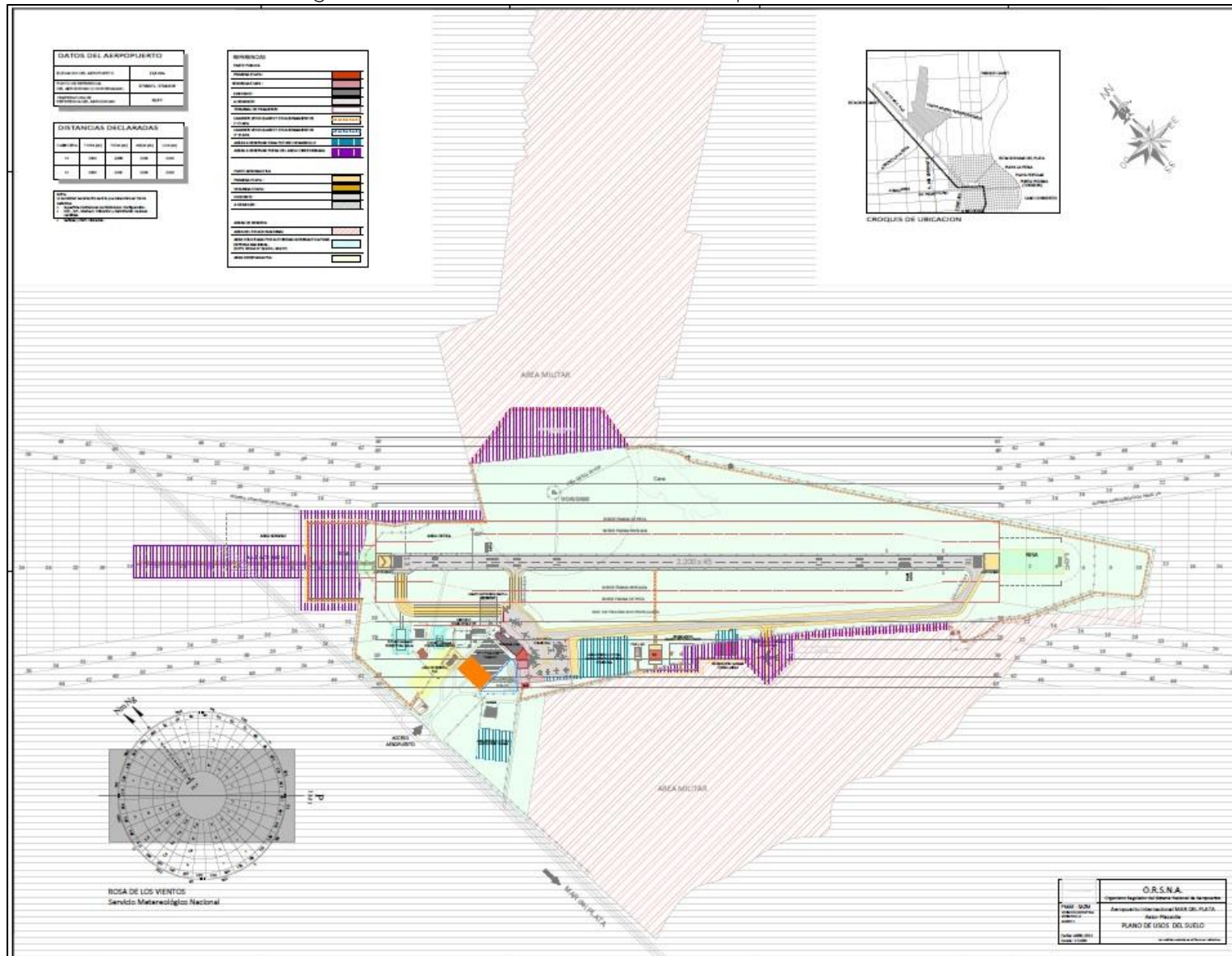
Por su parte, el Plan Maestro es el instrumento técnico de planificación del aeropuerto que contempla las ampliaciones y crecimientos del mismo definiendo las etapas de ejecución de la infraestructura aeroportuaria, armonizando su desarrollo con la demanda del tráfico aéreo y el entorno aeroportuario, incluyendo información vinculada a aspectos ambientales.

El Plan Maestro contiene la evolución prevista para todo el período de la concesión y su desarrollo está a cargo de la empresa administradora Aeropuertos Argentina 2000, sobre las pautas que el Estado le impone a través de sus autoridades y organismos de contralor, considerando la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, así como los niveles de satisfacción de los mismos de acuerdo a las normativas y estándares internacionales y locales.

Aeropuerto Internacional de Mar del Plata

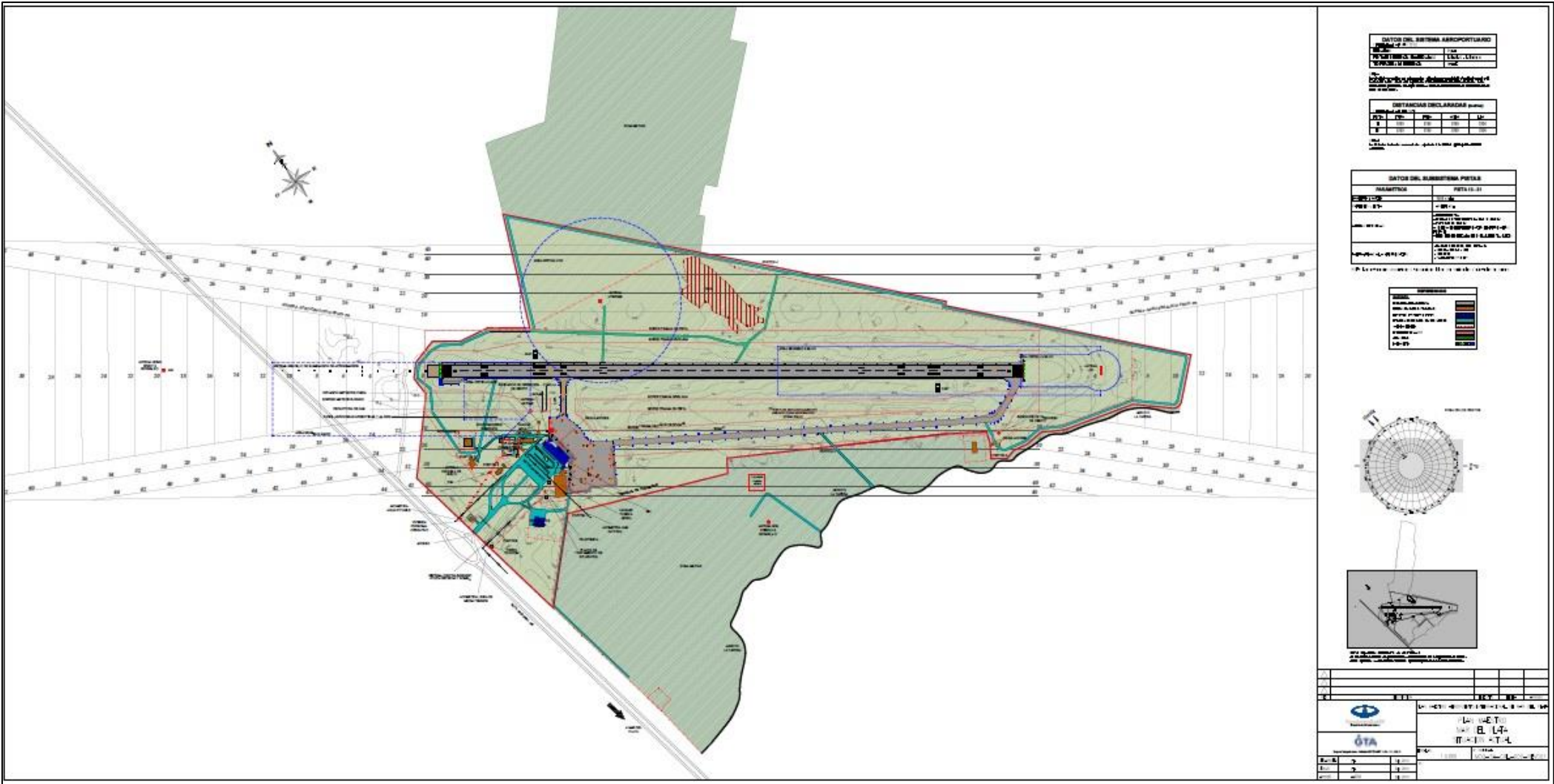


Imagen 3. Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Mar del Plata



Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial
Aeropuerto Internacional de Mar del Plata, Buenos Aires, Argentina

Imagen 4. Plan Maestro del Aeropuerto de Mar del Plata (situación actual)



Fuente: Resolución ORSNA N° 106/2015

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.

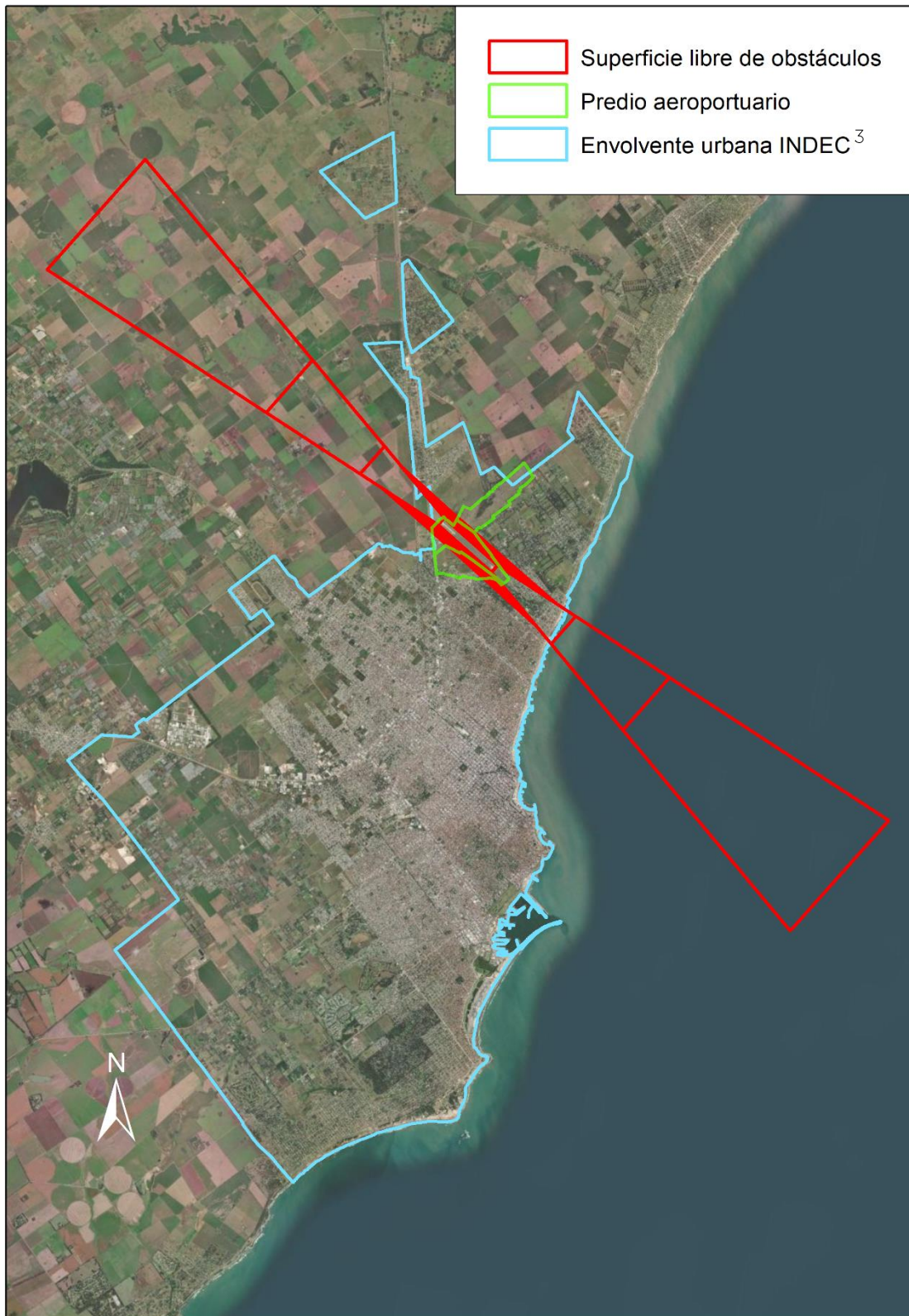
La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) informa mediante la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)² la existencia o no de elementos presentes bajo la superficie libre de obstáculos.

En el caso del Aeropuerto de Mar del Plata, se puede observar la presencia de áreas urbanizadas bajo un sector de la superficie definida como limitadora de obstáculos.

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

² <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Imagen 5. Superficie libre de obstáculos



Fuente: Elaboración propia en base al Plan Maestro de Mar del Plata.
Resolución ORSNA N° 106/2015

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*

Mancha de ruido

La contaminación acústica es un fenómeno inherente a cualquier área urbana y constituye un factor ambiental que impacta sobre la calidad de vida de sus habitantes.

De todos los medios de transporte, la aviación es el que genera mayor cantidad de energía acústica, por ello en las localidades situadas en las inmediaciones de los aeropuertos se ocasionan molestias que son realmente importantes.

La Publicación de Información Aeronáutica (AIP)⁴ correspondiente al aeropuerto de Mar del Plata, en el punto 2.21 Procedimientos de atenuación de ruidos, indica que se aplicarán los procedimientos generales de atenuación de ruido establecidos en la Parte 2 - ENR 1.5.

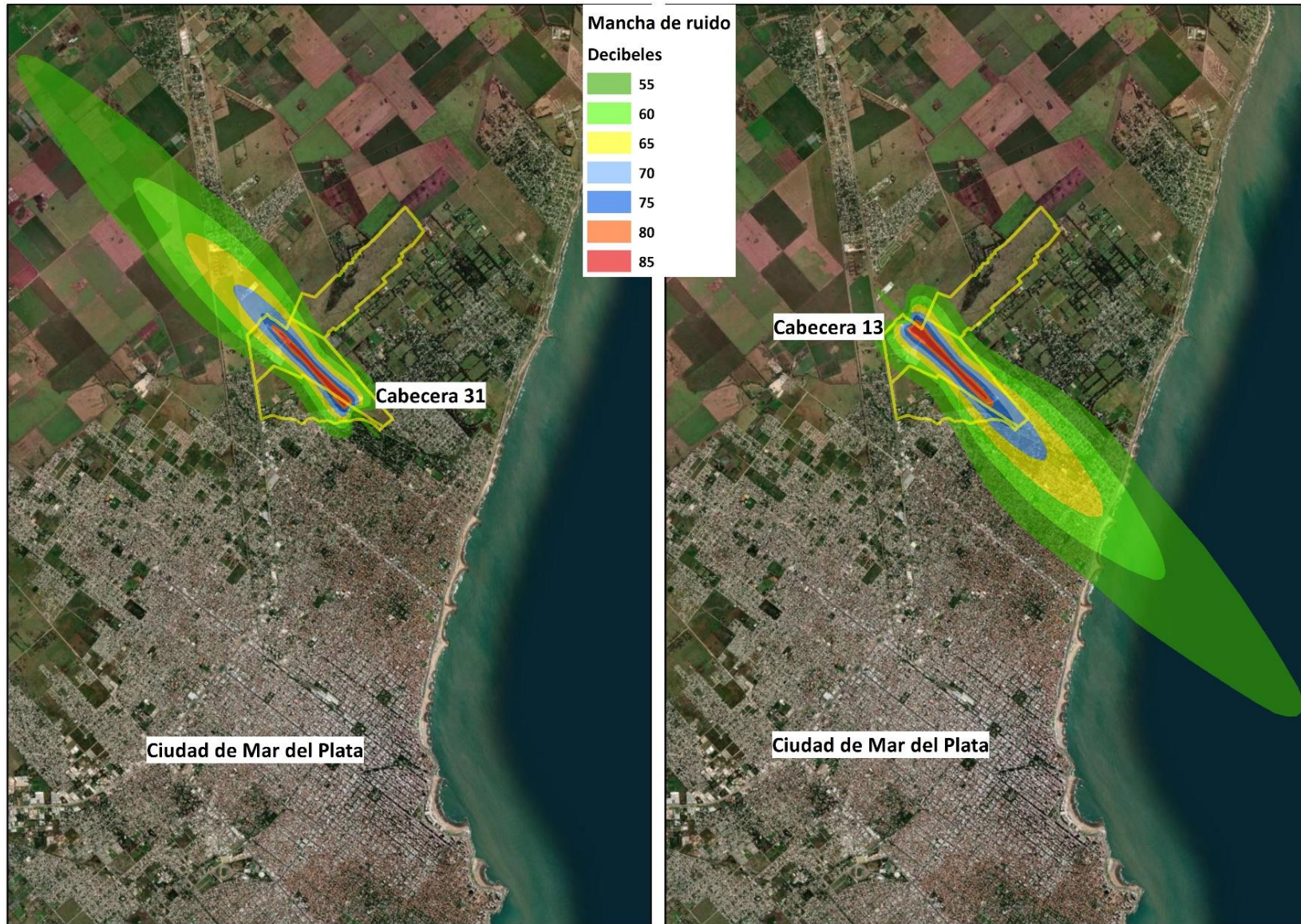
Esta indicación se orienta a evitar el impacto del ruido sobre la población que se ubica principalmente al sur del aeropuerto. En el mismo sentido, el punto AD Reglamento Local del Aeródromo del AIP indica que el circuito de tránsito se realizará exclusivamente al Norte del eje de pista.

Estas previsiones de la AIP concuerdan con los resultados del análisis del ruido realizado en el Plan Maestro del Aeropuerto de Mar del Plata, realizado teniendo en cuenta todas las operaciones de despegue y aterrizaje en ambas cabeceras de pista utilizando una mezcla de tráfico para el día pico.

Este análisis muestra un mayor impacto del ruido con la utilización de la cabecera 13, que se desarrolla sobre el área urbana, en comparación con la cabecera 31, cuyo desarrollo se extiende sobre el área rural.

⁴ <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Imagen 6. Mancha de ruido en día pico cabeceras de pista 13 y 31



Fuente: Análisis de ruido del Plan Maestro de Mar del Plata. Resolución ORSNA N° 106/2015

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.

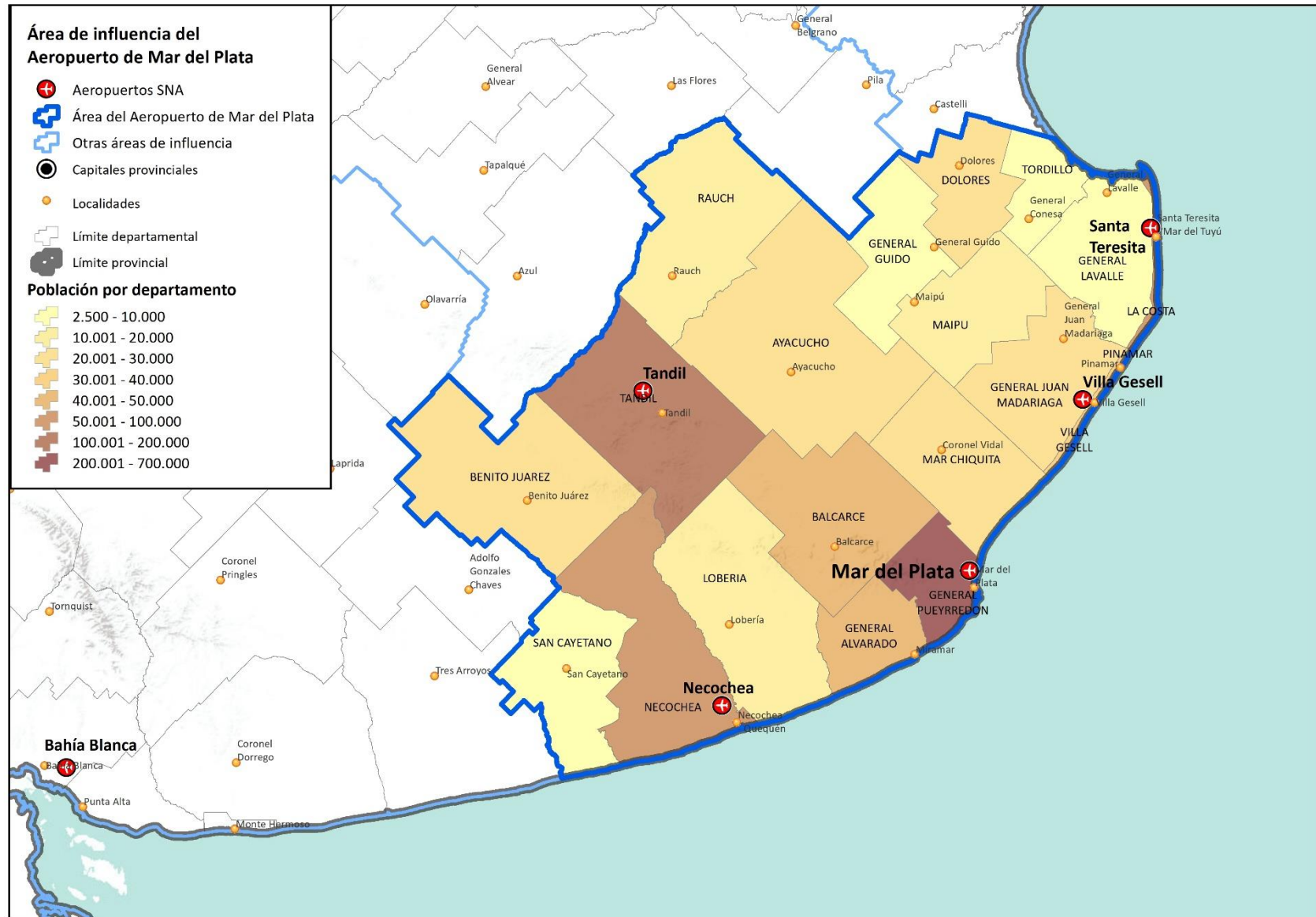
El área de influencia es un espacio geográfico sobre el cual el aeropuerto ejerce un poder de atracción y define el universo de potenciales pasajeros que utilizarán la terminal.

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 Mar del Plata forma parte de la Región Pampeana y se vincula por vía terrestre a través de la Autovía N°2 hacia el norte con el Gran Buenos Aires, y a través de la Ruta Nacional N°226 con las ciudades del centro de la Provincia de Buenos Aires. Se destaca por ser uno de los destinos turísticos más importantes de la Provincia. Asimismo, es la tercera aglomeración urbana por cantidad de habitantes de la provincia de Buenos Aires.

Mapa 2. Área de influencia del Aeropuerto Internacional de Mar del Plata



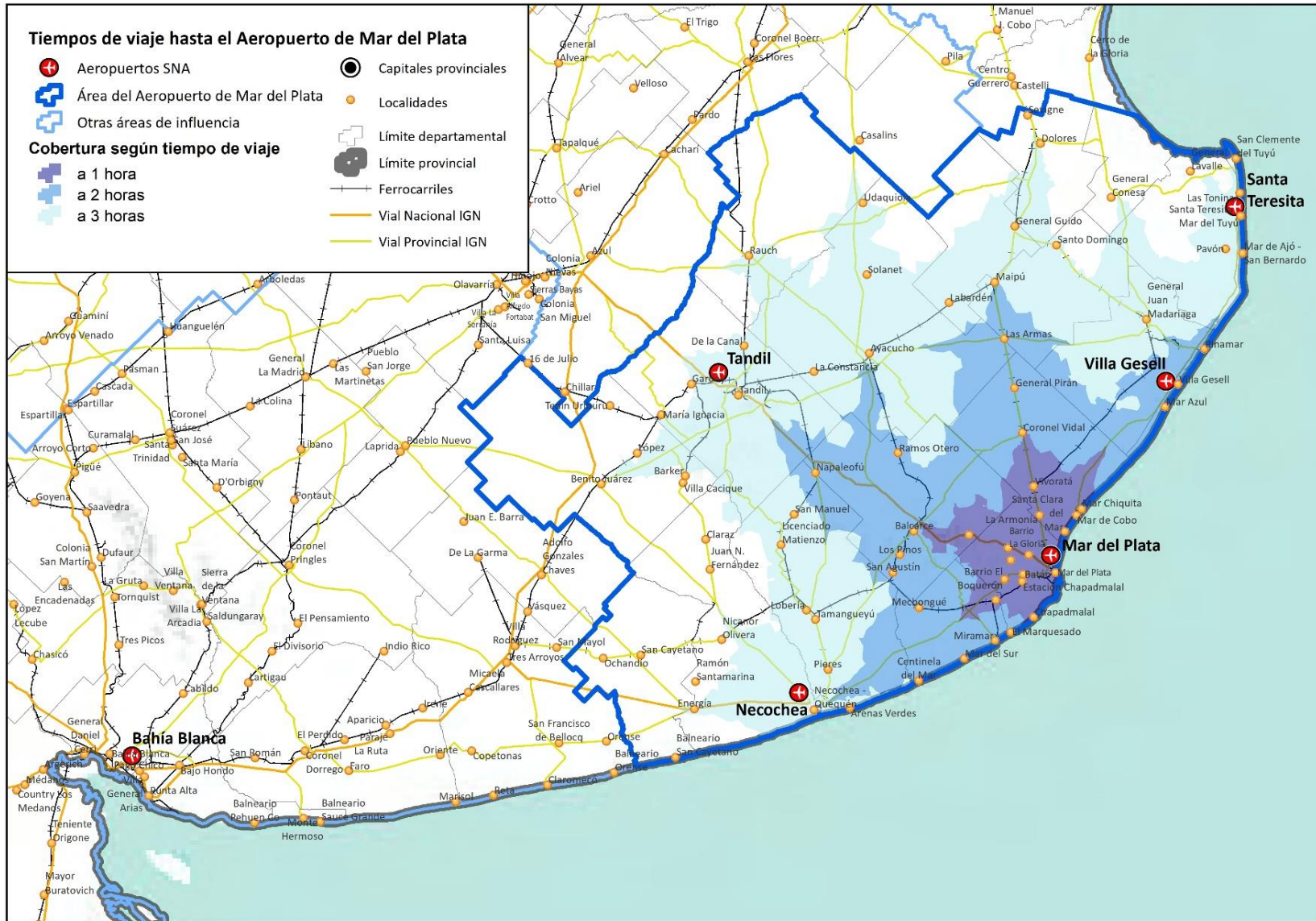
Fuente: Elaboración propia en base a datos de IGN, INDEC, Open Street Map

El aeropuerto Ástor Piazzolla se localiza sobre la Autovía N°2, y a través de ella se conecta con la ciudad de Mar del Plata, cabecera del Partido de General Pueyrredón. El área de influencia del aeropuerto incluye los departamentos bonaerenses de Ayacucho, Balcarce, Benito Juárez, Dolores, Gral. Alvarado, Gral. Guido, Gral. Juan Madariaga, Gral. Lavalle, Gral. Pueyrredón, La Costa, Lobería, Maipú, Mar Chiquita, Necochea, Pinamar, Rauch, San Cayetano, Tandil, Tordillo y Villa Gesell.

Según datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (resultados provisionales) del INDEC, para el 2022 la población de los departamentos que forman parte del área de influencia del aeropuerto alcanzó 1.416.832 habitantes, de los cuales un 53% se encuentra dentro de una hora de viaje por la red vial desde el aeropuerto.



Mapa 3. Tiempos de viaje hacia el Aeropuerto Internacional de Mar del Plata



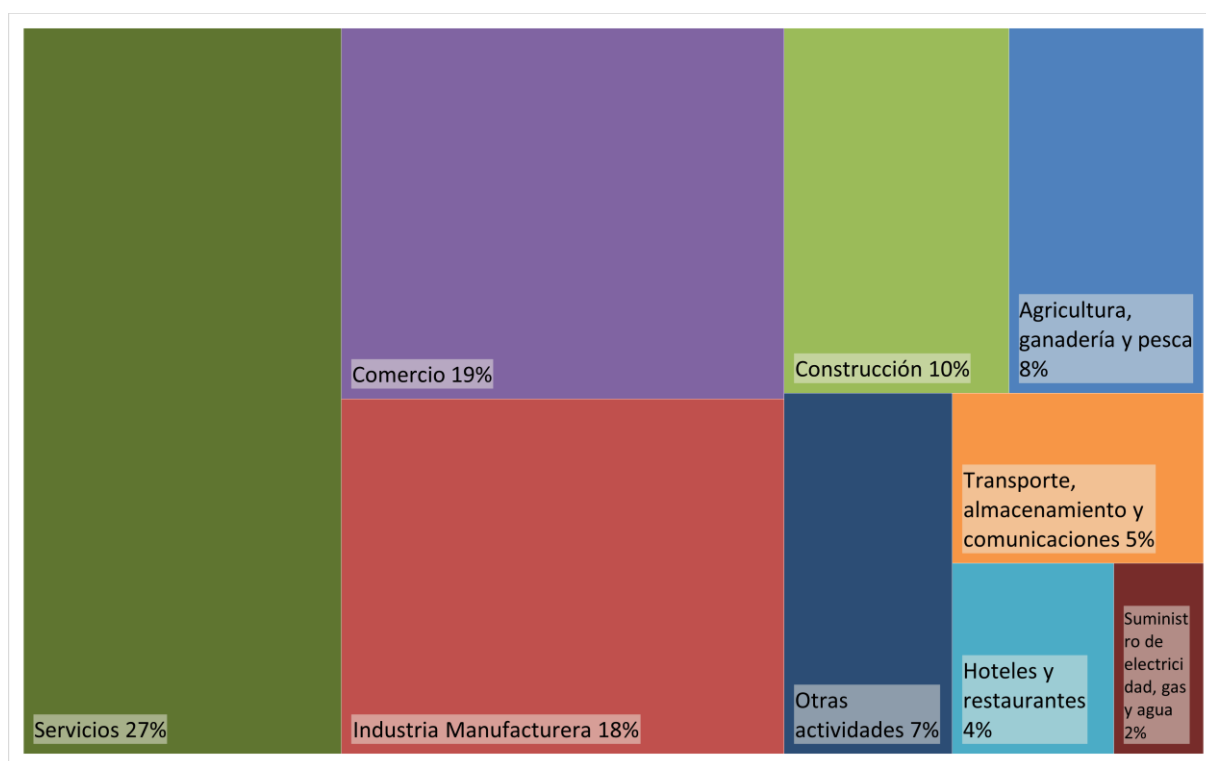
Fuente: elaboración propia en base a datos de Open Street Map

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 Buenos Aires cuenta con una estructura productiva que se divide en cinco rubros principales y está apoyada principalmente en los sectores de servicios, comercio e industria manufacturera.

Gráfico 1. Estructura económica productiva por grandes rubros en la provincia de Buenos Aires. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos INDEC

Los sectores de actividad que más aportan a la estructura productiva provincial son: servicios (27%), comercio (19%), industria manufacturera (18%), construcción (10%), agricultura, ganadería y pesca (8%), transporte, almacenamiento y comunicaciones (5%), hoteles y restaurantes (4%), suministro de electricidad, gas y agua (2%), mientras que otros sectores y actividades representan el 7% restante.

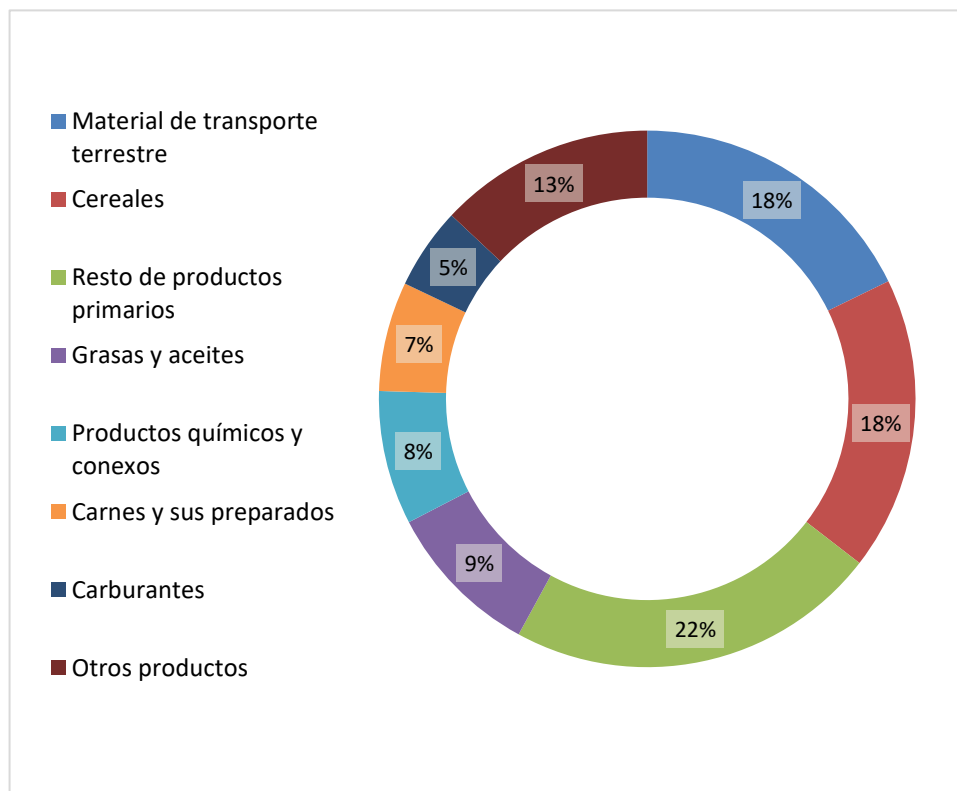
Perfil exportador

Durante el año 2021, las exportaciones de la provincia de Buenos Aires totalizaron 4.982 millones de dólares, representando el 46% del valor exportado sobre la región pampeana y el 36% sobre el total nacional.

La provincia participa en los mercados internacionales principalmente con productos asociados al sector de material de transporte terrestre y al sector cerealero, ya que entre ambos representaron el 36% del valor exportado. También se comercializaron restos de productos primarios (22%), grasas y aceites (9%), productos químicos (8%), carnes y sus preparados (7%), carburantes (5%) y otros productos (13%).

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

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

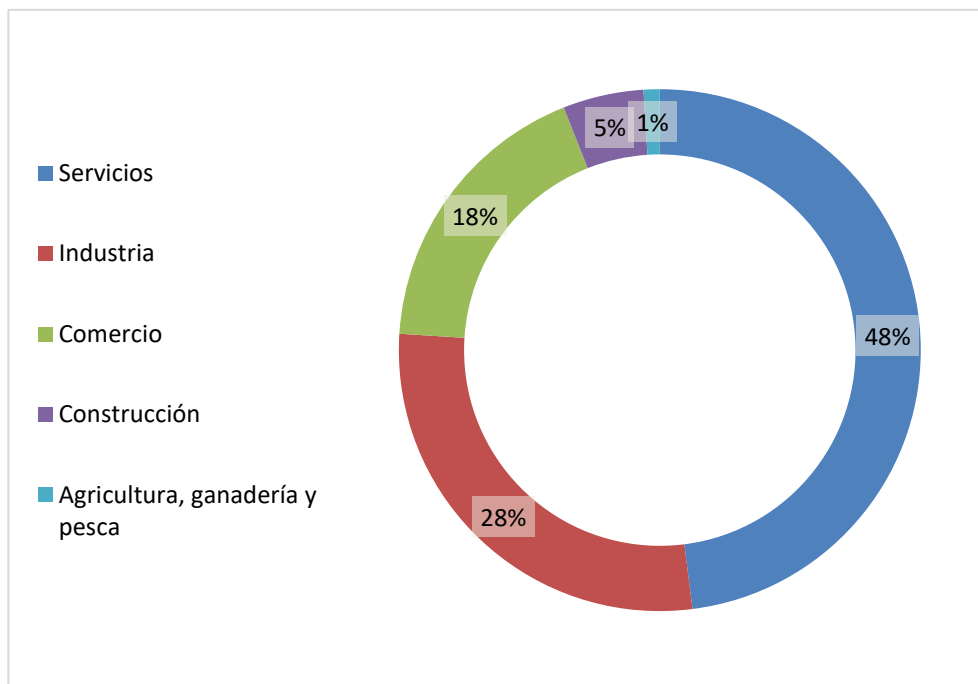


Fuente: Indicador de actividad económica provincial - INDEC

Empleo provincial

A nivel provincial, las ramas con mayor peso en la estructura ocupacional para en el año 2021 son las que engloban las actividades de servicios (48%), industria (28%), comercio (18%), construcción (5%) y por ultimo agricultura, ganadería y pesca concentran el 1% restante.

Gráfico 3. Composición del empleo provincial. Año 2021



Fuente: Ministerio de Trabajo - SIPA





Playa Luna Roja

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 Internacional de Mar del Plata 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, Aerolíneas Argentina fue la única línea aérea que operó vuelos comerciales regulares domésticos desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Mar del Plata. En total, se ofertaron 112.664 asientos anuales.

Durante la primera semana de julio⁵, el aeropuerto contó con un total de 12 frecuencias comerciales (ida y vuelta) y 1.152 asientos ofrecidos. De ellos, el 100% se orientaban hacia Buenos Aires y la totalidad fue ofrecido por Aerolíneas Argentinas. En diciembre del mismo año las frecuencias comerciales hacia ese destino crecieron en un 113%, llegando a 28 frecuencias (ida y vuelta) y 3.068 asientos totales.

A lo largo del año, la ciudad de Mar del Plata estuvo conectada con Buenos Aires, Córdoba, Mendoza, Tucumán y Rosario. La conexión con Buenos Aires fue ofrecida durante todo el año. En cambio, las rutas hacia Córdoba, Mendoza, Tucumán y Rosario se ofertaron de manera estacional, durante los meses de enero y febrero en la temporada de verano.

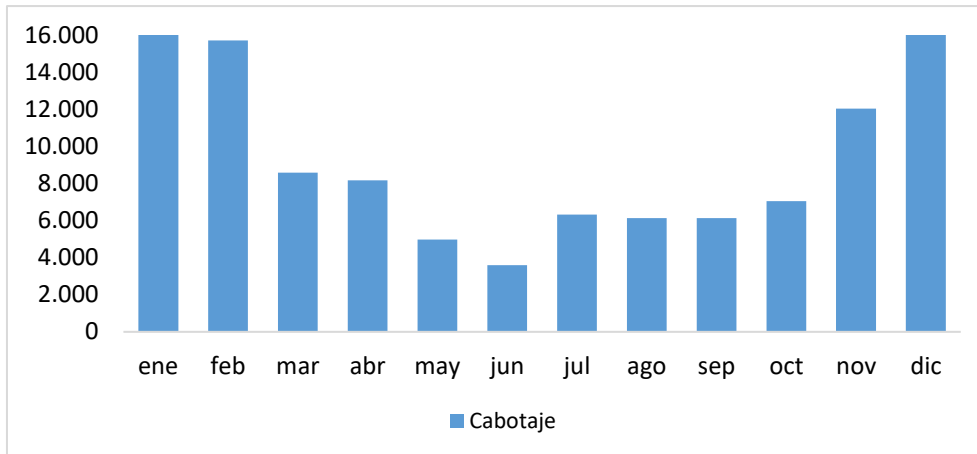
⁵ Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2021. Sin embargo, vale aclarar que durante ese mes aún regían restricciones vinculadas a la pandemia covid-19 tanto para el mercado doméstico como para el mercado internacional.

Mapa 4. Rutas de cabotaje del Aeropuerto Internacional de Mar del Plata. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

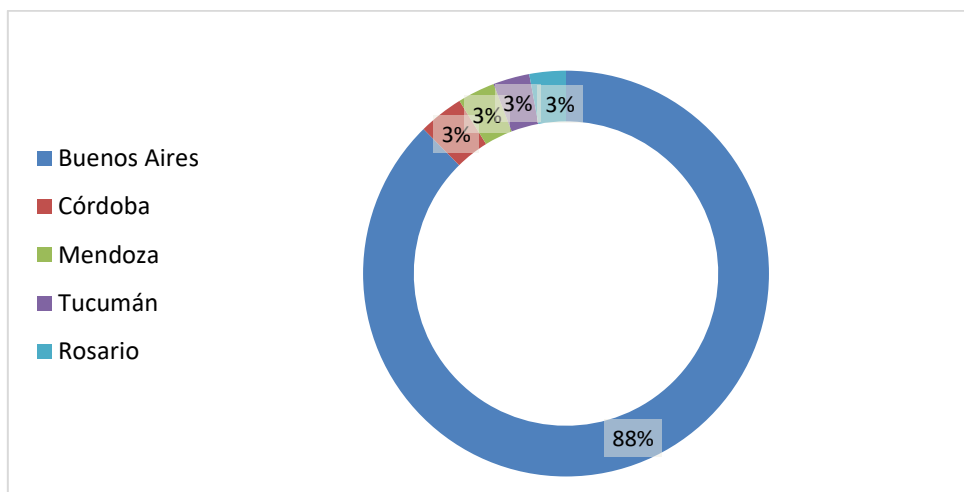
Gráfico 4. Oferta aerocomercial de asientos del Aeropuerto Internacional de Mar del Plata por tipo de vuelo. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

A lo largo del año, el mes de junio marcó el mínimo de servicios ofrecidos con un total de 3.604 asientos, mientras que enero fue el máximo del año con 18.240. Las principales variaciones a largo el año estuvieron vinculadas con la fuerte estacionalidad que presenta el aeropuerto durante los meses de verano por la actividad turística. La conexión con Buenos Aires acaparó el 88% de los asientos ofrecidos, seguido por Córdoba, Mendoza, Tucumán y Rosario con 3% cada una.

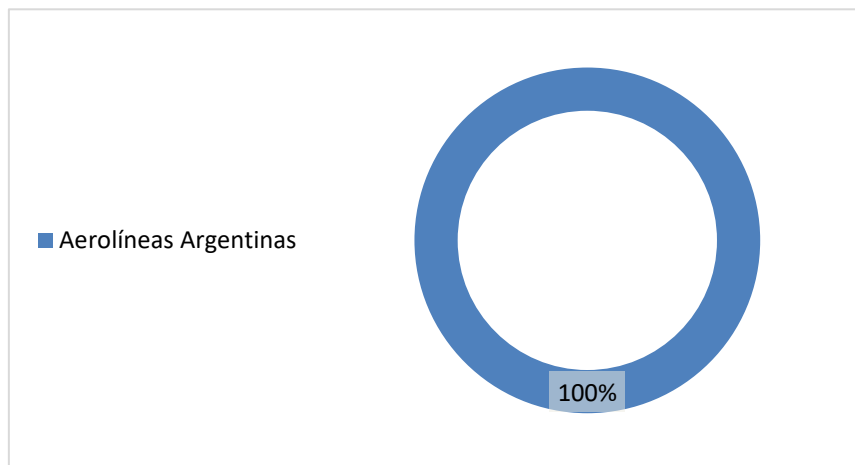
Gráfico 5. Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Por último, la participación de mercado mostró que **Aerolíneas Argentinas** fue el único operador en el Aeropuerto concentrando el 100% de la oferta.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG



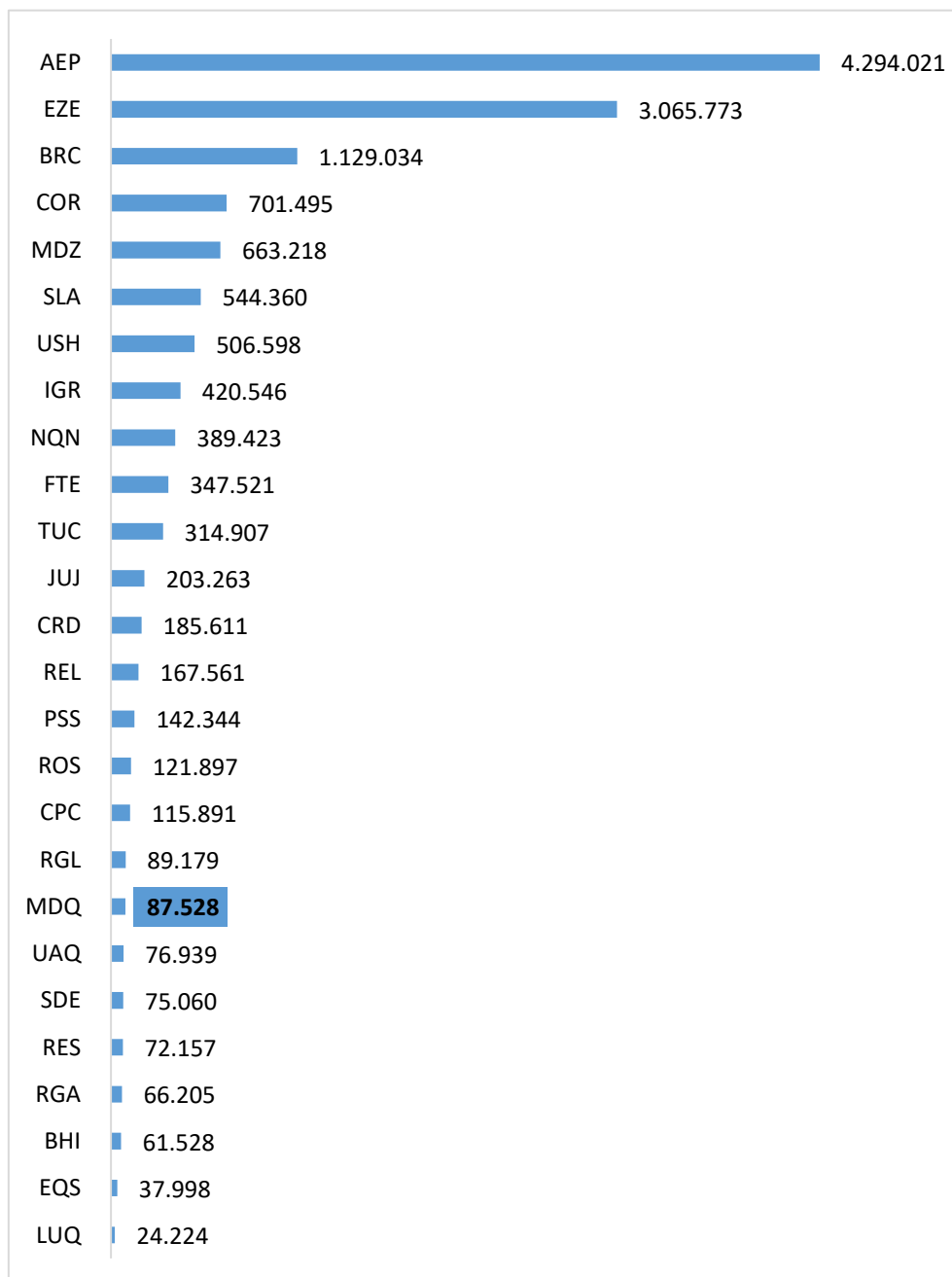


Vialidades de acceso al aeropuerto

3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO

Durante el año 2021, el Aeropuerto de Mar del Plata registró 87.528 pasajeros comerciales. Con estas cifras Mar del Plata se ubicó en el puesto 19 entre las terminales aeroportuarias con vuelos regulares del Sistema Nacional de Aeropuertos por encima de aeropuertos como San Juan, Santiago del Estero y Resistencia. A su vez, en el mismo año, se transportaron un total de 30 toneladas de carga y se realizaron 4.022 movimientos de aeronaves.

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

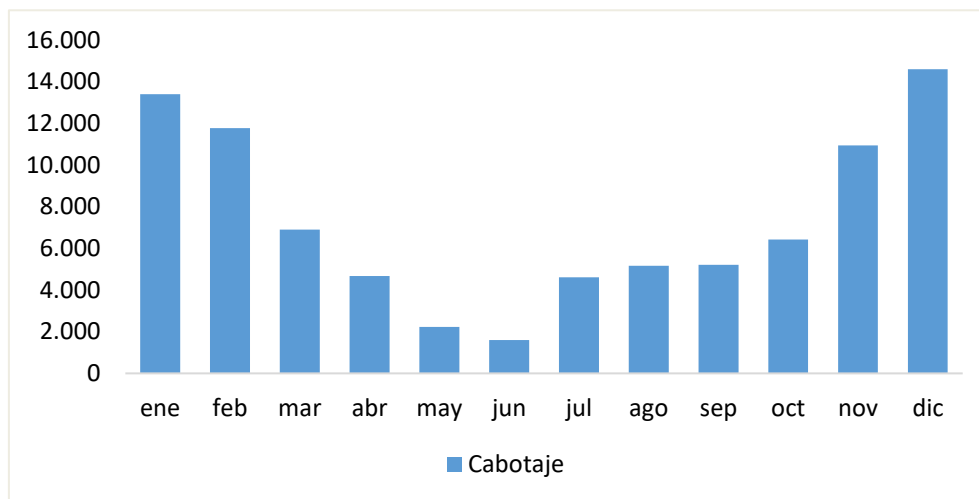


Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

La demanda de pasajeros en el año 2021 presentó un promedio mensual de 7.290 pasajeros. El valor máximo de la serie mensual estuvo presente en el mes de diciembre alcanzando los 14.591 pasajeros. Por su parte, el valor mínimo fue en el mes de junio con 1.598 pasajeros.

En materia de rutas, la **conexión con Buenos Aires concentró el 86% de la demanda doméstica**. Le siguieron en importancia las rutas a Córdoba (5%), Mendoza (3%), Tucumán (3%) y Rosario (3%).

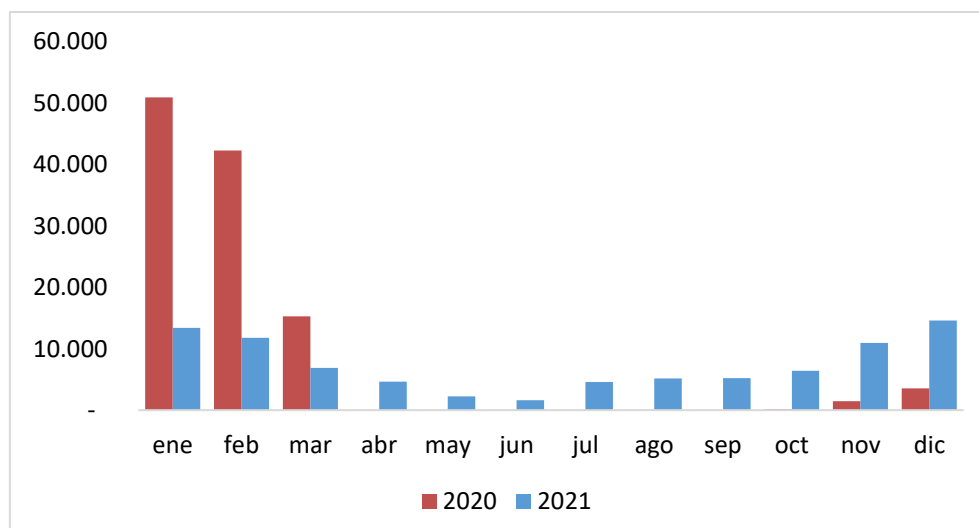
Gráfico 8. Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En la comparación interanual, el movimiento de pasajeros se encontró por debajo del año 2020 en un 23%, ya que los meses de mayor demanda se correspondieron con las restricciones de movilidad vigentes en el año 2021. Sin embargo, en diciembre de ese año, se superaron los 14.591 pasajeros con un crecimiento del 311% respecto del mismo período de 2020.

Gráfico 9. Evolución mensual de pasajeros. Años 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 Mar del Plata experimentó tanto tendencias de crecimiento de la demanda como así también caídas 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.

Particularmente, durante 2020 y 2021 se vivió a nivel mundial una de las crisis aerocomerciales más importantes de las últimas décadas como consecuencia de la pandemia COVID-19 lo cual afectó la demanda de viajes aéreos en todo el país y el mundo. Este fenómeno exógeno redujo el tráfico de pasajeros del aeropuerto a sus niveles más bajos a lo largo de la serie.

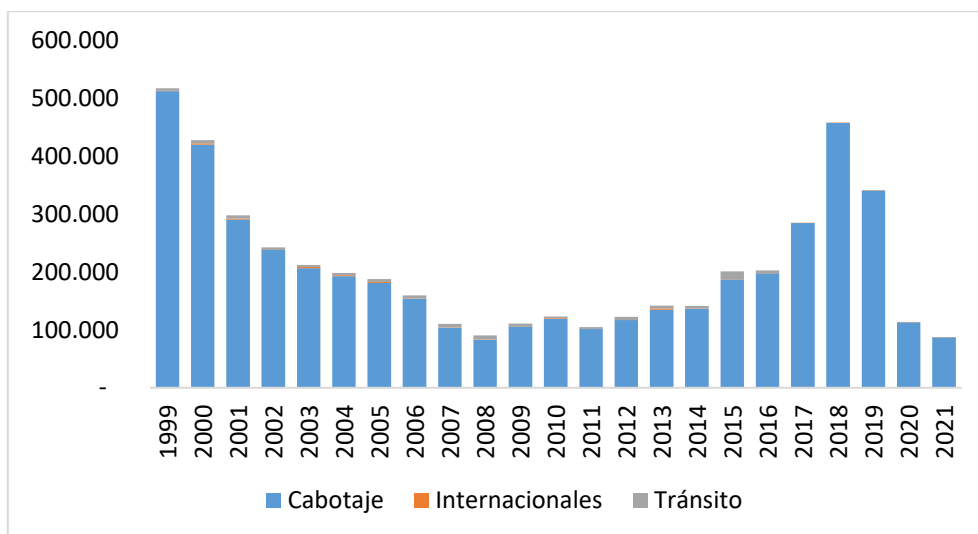
Durante el período 1999 hasta el año 2008 se observó una tendencia a la baja en los niveles de demanda del aeropuerto, exhibiendo tasas de evolución interanual promedio de -18%. El comienzo de la serie coincide con la crisis aerocomercial atravesada a fines de la década del 90 como consecuencia de la 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.

Recién a partir del año 2008 y en sintonía con el proceso de estatización de Aerolíneas Argentinas, se consolidó una tendencia de crecimiento con fluctuaciones que tuvo su registro más alto en el año 2018. La tasa de crecimiento anual promedio durante este periodo fue del 20%.

Entre 2008 y 2018 Aerolíneas Argentinas operó en el aeropuerto de forma ininterrumpida⁶ pero también ofrecieron servicios aéreos: SOL Líneas Aéreas -que cesó sus operaciones en 2016-, Avian y Andes -solo entre 2017 y 2018-. Si bien el año 2018 se destacó por un crecimiento de la demanda del 60% respecto al año anterior, el tráfico aéreo no logró consolidarse ya que las líneas aéreas que habían comenzado a volar (Avian y Andes) cesaron sus operaciones un año después en el marco de un proceso de competencia y sobreoferta de servicios aéreos que tuvo consecuencias directas sobre dichas compañías. Entre 2018 y 2019 la demanda presentó una caída del 25%. En el año 2020 esto se agudizó a partir de la pandemia del virus del Covid-19, proceso que se sostuvo durante 2021.

⁶ LADE, la línea aérea de fomento, también operó de forma sostenida vuelos no regulares en dicho aeropuerto.

Gráfico 10. Evolución anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Mar del Plata
Años 1999-2021

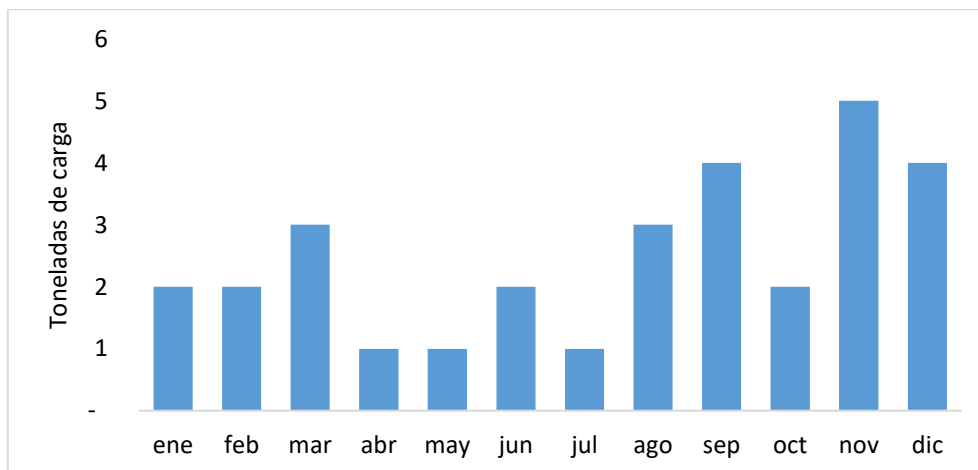


Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el aeropuerto de Mar del Plata en 2021 fue de 30 toneladas.

Gráfico 11. Evolución mensual del tráfico de cargas (tm³). Año 2021

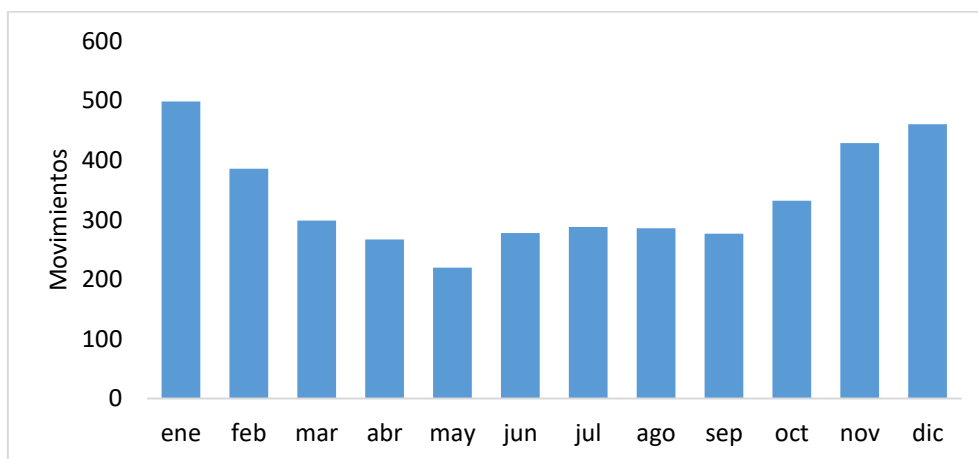


Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Movimientos de aeronaves

El año 2021 finalizó con un total de 4.022 movimientos, entre aterrizajes y despegues. Esto representa un promedio diario de 11 operaciones. Se observa que las mismas estuvieron en un rango que va desde el mínimo de 220 movimientos mensuales en junio, al máximo de 499 en enero. En el mes de diciembre, los movimientos estuvieron un 64% por encima del mismo período de 2020. En promedio, el aeropuerto contó 335 movimientos mensuales.

Gráfico 12. Evolución mensual del movimiento de aeronaves. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios





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”⁷.

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

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

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)⁸.

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

⁸ 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.

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 Mar del Plata por el transporte aéreo durante el año 2021 fue de \$1.308.957.229 de pesos, generando 3.563 puestos de empleo.

- El producto bruto aeroportuario aportó \$82.512.398
- El turismo receptivo e interno \$1.145.562.840
- Los beneficios económicos para los pasajeros \$80.881.990
- El impacto negativo generado por el turismo emisor sumó \$713.687.255

La diferencia entre los impactos positivos y el impacto negativo generó un saldo de impactos de \$595.269.974.



AEROPUERTO DE MAR DEL PLATA - 2021

\$ 1.308

MILLONES DE PESOS

Impacto socioeconómico
y territorial positivo



Impacto socioeconómico y territorial positivo

\$ 1.308.957.229

Beneficios económicos para los pasajeros	\$ 80.881.990
Producto Bruto Aeroportuario	\$ 82.512.399
Turismo receptivo	\$ 1.145.562.840
Puestos de empleo generados	3.563

Impacto socioeconómico y territorial negativo

\$ 713.687.255

Turismo emisor	\$ 713.687.255
----------------	----------------

Saldo de impactos (pesos)

\$ 595.269.974

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 Mar del Plata

El Aeropuerto de Mar del Plata generó \$82.512.399 pesos en concepto de PBA durante el 2021. Los servicios aeronáuticos generaron \$13.004.249 pesos, lo que representa un 16% del total. El 84% restante equivale a \$69.508.150 y fueron generados por las actividades no aeronáuticas.

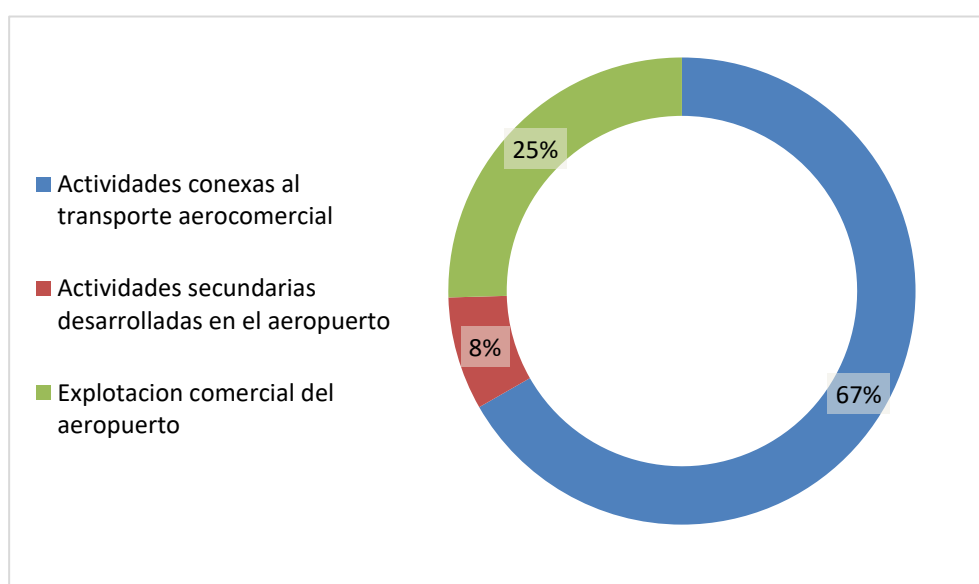
Gráfico 13. Distribución del Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto Internacional de Mar del Plata. Año 2021

PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO	\$ 82.512.399	
SERVICIOS AERONÁUTICOS	\$ 13.004.249	16%
SERVICIOS NO AERONÁUTICOS	\$ 69.508.150	84%

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del aeropuerto de Mar del Plata, el 67% 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 25% de la facturación total y las actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto fueron las menos representativas con un 8% del total.

Gráfico 14. Distribución de la facturación total generada por los servicios no aeronáuticos del Aeropuerto Internacional de Mar del Plata. 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 15. Ratios de facturación del Aeropuerto Internacional de Mar del Plata. Año 2021

	Por pasajero	Por movimientos de aeronaves	Por mt2 de terminal	Por hectárea
\$ Producto Bruto Aeroportuario	\$ 943	\$ 20.515	\$ 18.484	\$ 438.897
\$ Servicios aeronáuticos	\$ 149	\$ 3.233	\$ 2.913	\$ 69.172
\$ Servicios no aeronáuticos	\$ 794	\$ 17.282	\$ 15.571	\$ 369.724
\$ Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$ 530	\$ 11.531	\$ 10.389	\$ 246.682
\$ Explotacion comercial del aeropuerto	\$ 202	\$ 4.396	\$ 3.961	\$ 94.048
\$ Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$ 62	\$ 1.355	\$ 1.221	\$ 28.994

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

HISTORIAS QUE HABLAN

Turismo de reuniones y eventos en La Feliz

Rolando Dominé es gerente del Gran Hotel Continental de Mar del Plata que funciona desde 1976 en el centro de la ciudad y cuenta con un destacado reconocimiento a nivel nacional. Está localizado a 200 metros de la peatonal San Martín, a 500 metros del Casino Central y a 9km del Aeropuerto Internacional Ástor Piazzolla.

El hotel está categorizado con 4 estrellas y ofrece servicios de alojamiento y gastronomía. Actualmente cuenta con 85 habitaciones, gimnasio, bar y cafetería y tres salones para eventos corporativos.

Con una trayectoria de 40 años en la empresa, Dominé enfatiza la dedicación y profesionalismo del personal que actualmente se desempeña en la hostería al afirmar que *“cuenta con un grupo de alrededor 40 personas que se desempeñan en el establecimiento con una profesionalización y capacitación propia de una firma que cuida todos los detalles”, reflejando el compromiso del hotel en brindar una experiencia de calidad a sus huéspedes”*.

Al describir el perfil de los huéspedes del Hotel, el gerente destaca cómo la clientela ha evolucionado a lo largo del tiempo, manteniendo un porcentaje significativo de turismo corporativo, turismo de tercera edad y turistas que visitan la ciudad por motivos de salud, aprovechando la destacada atención médica en la zona. *“El turismo de reuniones, exposiciones, congresos y ferias es muy importante en la ciudad y sería imposible que se desarrolle sin un aeropuerto cercano y su conectividad”*.

Destaca también la relevancia de disponer de un aeropuerto situado a tan solo veinte minutos de distancia, lo cual resulta fundamental para mantener una continua afluencia de huéspedes que realizan viajes de negocios. Además, cuentan con una *“relación directa con agentes que prestan servicio en el propio aeropuerto, remiseras de alto perfil, empresas de alquileres de autos y líneas aéreas, ya que poseen cuentas para alojar al personal auxiliar o la propia tripulación”*.

Por último, respecto de la conectividad aérea que les proporciona el aeropuerto añade: *“hacemos uso frecuente del transporte aéreo, ya que llevamos a cabo viajes a Buenos Aires y otras ciudades importantes de las provincias para cumplir con nuestras responsabilidades institucionales como miembros destacados de la Federación Empresaria Hotelera Gastronómica de la República Argentina (FEHGRA) y de la Cámara Argentina de Turismo (CAT). Esta participación activa nos permite contribuir a la promoción turística tanto de la ciudad de Mar del Plata como de nuestro establecimiento en particular.”*

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.

Desde su fundación en 1874 Mar del Plata estuvo ligada a la actividad turística ya que surgió como un lugar de descanso y veraneo para la clase aristocrática porteña. Es así que su desarrollo urbano incluyó desde el inicio la construcción de hoteles, casonas y del balneario con su rambla.

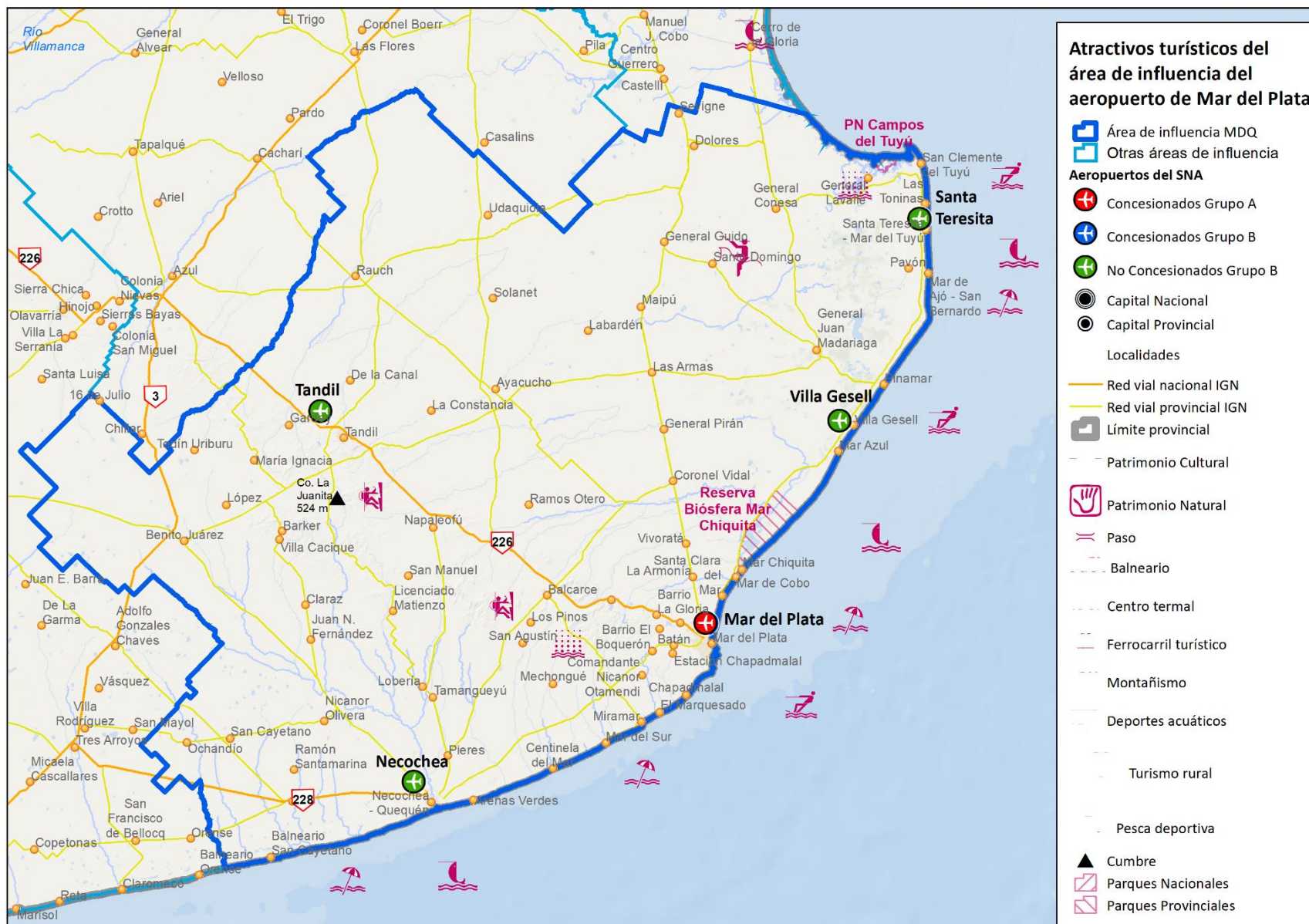
Hacia mediados del siglo XX, con las políticas de inclusión social y la promoción del turismo de masas, Mar del Plata se transformó en el principal centro turístico de playa elegido por la clase media y los sectores populares. Esto multiplicó la oferta de alojamientos muchos de los cuales fueron construidos por entidades sindicales. Actualmente sigue siendo uno de los principales destinos vacacionales del país.

Pero la playa no es el único atractivo de la ciudad, sino que además cuenta con un patrimonio arquitectónico de gran valor cultural, una oferta muy variada de paseos y sitios para el entretenimiento.

Entre los principales atractivos turísticos podemos mencionar a sus playas, Bristol, La Perla, Varese, Grande y Punta Mogotes entre otras; su puerto pesquero, el faro de Punta Mogotes. Entre los edificios que constituyen su patrimonio se pueden mencionar a la Iglesia Catedral, la Iglesia Stella Maris, el Palacio Municipal, el Casino, el Hotel Provincial, la Casa Torre, la Casa del Puente, el Museo de Arte Juan Carlos Castagnino y el Aquarium entre numerosos atractivos más.

El área de influencia del aeropuerto marplatense es muy variada y contiene desde la Sierra de los Padres con su laguna y santuario, los balnearios de la costa atlántica como Pinamar, Villa Gesell, Santa Teresita, entre otros, la ciudad de Tandil y la ciudad de Balcarce con sus sierras, con un importante patrimonio arquitectónico y el Museo Fangio, entre otros.

Mapa 6. Atractivos turísticos del área de influencia del Aeropuerto Internacional de Mar del Plata



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 Mar del Plata un total de 1.198 turistas extranjeros tanto en vuelos internacionales como domésticos. En términos económicos, los viajeros generaron un gasto de \$149.571.509 pesos en el área de influencia del aeropuerto marplatense.

Turismo interno

Por otra parte, 29.362 turistas nacionales ingresaron a la provincia a través del Aeropuerto Internacional Astor Piazzolla generando un impacto de \$995.991.331 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 Mar del Plata 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.



Laguna de los Padres
TripAdvisor

Turismo extranjero

En 2021, 469 marplatenses viajaron al exterior a través del Aeropuerto de Mar del Plata generando un gasto de \$67.166.995 pesos en el exterior.

Turismo interno

Asimismo, 19.060 turistas residentes en Mar del Plata recorrieron otras provincias de nuestro país. En términos económicos, gastaron \$646.520.260 pesos en el área de influencia de otros aeropuertos del Sistema Nacional.

4.2.3 Saldo de impactos del 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 \$1.145.562.840 pesos en el área de influencia del Aeropuerto de Mar del Plata. En cambio, el turismo emisoro local que viajó a otros puntos del país y al exterior cuantificó un total de \$713.687.255 pesos de impacto negativo.

El saldo del turismo, entendido como la diferencia entre el turismo receptivo y el turismo emisoro, en Mar del Plata fue equivalente a \$431.875.585 pesos.

Gráfico 16. Impacto económico del turismo facilitado por el transporte aéreo en el Aeropuerto Internacional de Mar del Plata. 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, OAG y SIAC-ANAC



HISTORIAS QUE HABLAN

Alfajores de Mar del Plata al mundo

Hernán Campagnoli es gerente de administración y finanzas de la empresa Havanna, tradicional empresa marplatense productora de alimentos, reconocida por sus alfajores ya que son considerados entre los mejores del país.

El 6 de enero de 1948 Havanna comenzó su actividad como productora de alfajores en la ciudad de Mar del Plata y rápidamente la marca comenzó a tomar relevancia debido a los característicos alfajores que produce, comenzando así, un proceso de expansión a toda la costa atlántica. Al respecto, Hernán nos cuenta *“Los alfajores Havanna se convirtieron en un clásico para los turistas que veraneaban en las ciudades costeras. Sin embargo, al desarrollarse el concepto de ‘Cafetería Havanna’ la empresa logró tener un alcance nacional e internacional ya que comenzó a ofrecer una variedad de productos, además de los clásicos alfajores, sumando opciones de comidas para distintos momentos del día lo que posibilitó una afluencia constante de público”*.

Actualmente, la empresa cuenta en forma directa con más de 1100 empleados, más de 200 sucursales distribuidas por todo el territorio nacional, como también, más de 150 sucursales en el exterior. En este sentido, Hernán resalta la importancia que le asigna la empresa poder contar con un aeropuerto cercano: *“Nosotros utilizamos el aeropuerto entre 3 o 4 veces por mes, principalmente por viaje de negocios a Buenos Aires y al exterior. Si bien la exportación de nuestros productos la realizamos por barco o camión, es sumamente importante el uso del transporte aéreo para realizar las visitas a nuestros clientes. Los principales destinos son Chile, Perú, Paraguay, Brasil, EEUU, Colombia y España. Sin la existencia del mismo no hubiésemos podido tener la expansión comercial que tenemos. Podemos encontrar ‘Café Havanna’ en diversas ciudades del mundo y en los mejores centros comerciales”*.

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 (IATA⁹).

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 Geográfico del área de influencia. Este indicador compara el número de asientos disponibles en cada destino servido en un recorte temporal específico¹⁰. 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

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 76% con respecto a 2020 para el caso del Aeropuerto de Mar del Plata. 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.**

⁹ IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

¹⁰ 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 Mar del Plata y la tarifa promedio de dicho aeropuerto en el año 2021. Así, el excedente del consumidor registrado alcanzó la suma de \$80.881.990.

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



Beneficios económicos para los pasajeros

\$ 80.881.990

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



Museo Provincial de Arte Contemporáneo MAR
La Prensa

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.

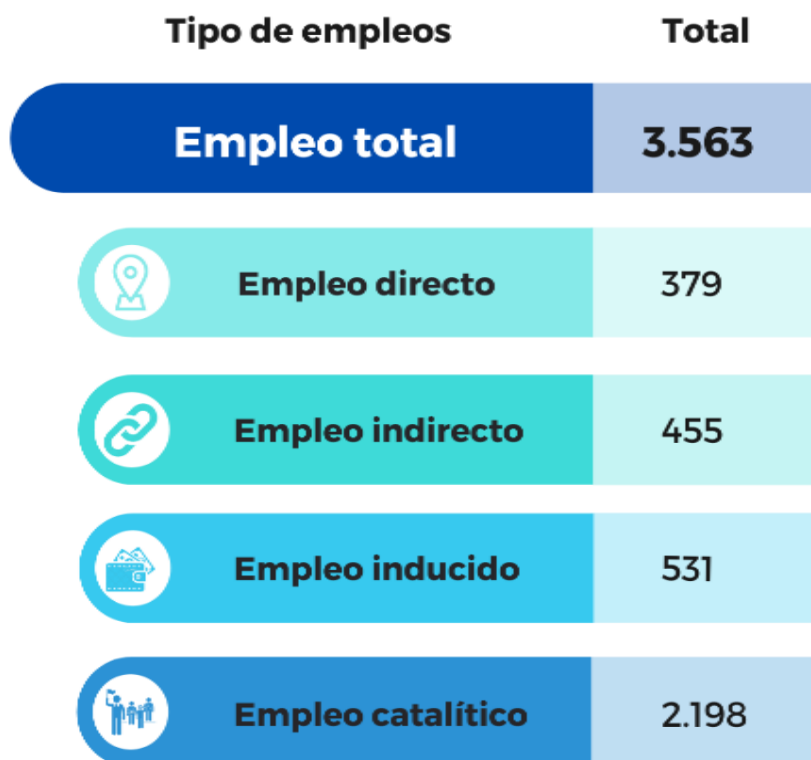
El indirecto se conforma por los empleos originados en la economía del área de influencia aeroportuaria, que forman parte de la cadena de proveedores de bienes y servicios a las actividades directas. Esto quiere decir que estos empleos no tendrían lugar sin la infraestructura aeroportuaria y la conectividad 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.

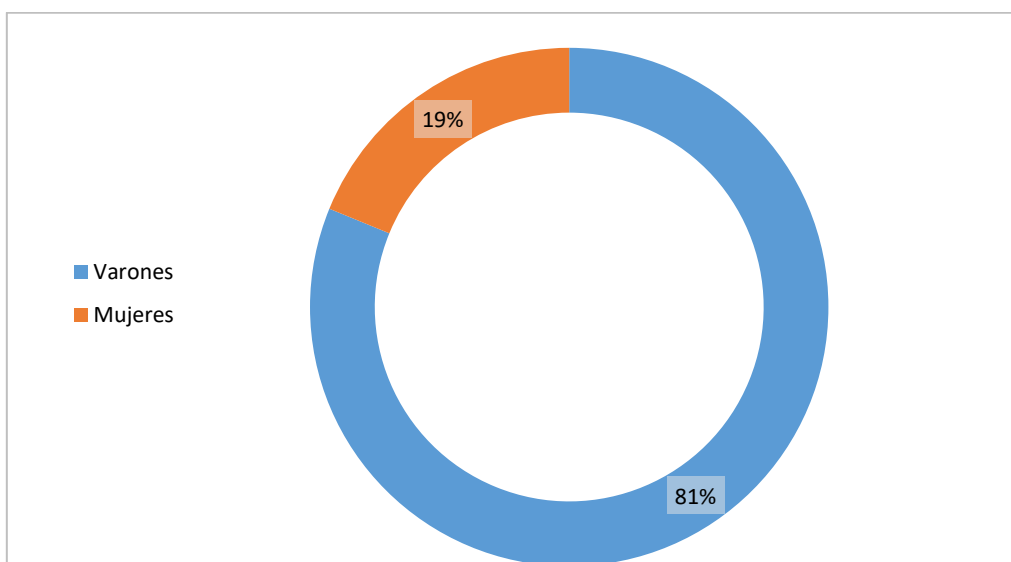
En el área de influencia del Aeropuerto de Mar del Plata la actividad aerocomercial y aeroportuaria promovió en 2021 un total de 3.563 empleos de los cuales 379 fueron empleos directos, 455 empleos indirectos, 531 empleos inducidos y 2.198 empleos catalíticos. La distribución del empleo directo por género fue de 81% para varones y 19% para mujeres.

Gráfico 17. Empleo aeroportuario en el Aeropuerto Internacional de Mar del Plata. Año



Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

Gráfico 18. 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 19. Empleo aeroportuario directo por rubro en el Aeropuerto Internacional de Mar del Plata. 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 Mar del Plata 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 20. Ratios de empleo por unidad de medida en el Aeropuerto Internacional de Mar del Plata. Año 2021

Tipo de empleos	Cada millón de pasajeros	Cada mil movimientos	Cada 1000 m ² de terminal	Por hectárea
Empleo total	40.707	885	798	19
 Empleo directo	4.330	94	85	2
 Empleo indirecto	5.198	113	102	2
 Empleo inducido	6.067	132	119	3
 Empleo catalítico	25.112	546	492	12

Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

ORSNA Autoridad
Aeroportuaria

