



**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 MENDOZA.....	8
2.2. ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL.....	18
3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL.....	26
3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO.....	26
3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO .....	32
4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL.....	39
4.1 PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO .....	43
4.2 TURISMO FACILITADO POR EL TRANSPORTE AÉREO.....	47
4.3 BENEFICIOS POR LA CONECTIVIDAD AÉREA (PRODUCTIVIDAD) .....	51
4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS .....	52
4.5 GENERACIÓN DE EMPLEO .....	54

# 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 Mendoza incluye los departamentos de Las Heras, Lavalle y San Carlos, beneficiando a 1.708.719 habitantes (Censo 2022).

El Informe de Impacto socioeconómico y territorial (IISSET) 2021 del Aeropuerto Internacional de Mendoza 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 IISSET 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 Mendoza se registraron 663.218 pasajeros (634.972 domésticos y 28.246 internacionales),

representando un crecimiento del 42% en relación al año anterior. Además, tuvo 7.963 movimientos de aeronaves y la carga aérea anual transportada alcanzó las 435 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 \$1.920.746.831 de pesos, el turismo receptivo \$8.739.909.808 y los beneficios económicos para los pasajeros \$702.930.509. En contraste, el turismo emisor sumó \$6.387.985.022 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 \$4.975.602.126 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 Internacional de Mendoza fue de \$11.363.587.148 de pesos, creando 9.475 puestos de empleo.**

## IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



# AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MENDOZA - 2021



Impacto socioeconómico y territorial positivo	<b>\$ 11.363.587.148</b>
Impacto socioeconómico y territorial negativo	<b>\$ 6.387.985.022</b>
Saldo de impactos (pesos)	<b>\$ 4.975.602.126</b>
Puestos de empleo generados	<b>9.475</b>

**Población del área de influencia**

1.708.719 hab.

**Pasajeros**

663.218

**Cargas**

435 tn

**Movimientos**

7.963

## 2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO

El Aeropuerto Internacional de Mendoza Gobernador Francisco Gabrielli “El Plumerillo” 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 MENDOZA

<b>Aeropuerto Internacional de Mendoza</b> <b>Gobernador Francisco Gabrielli - El Plumerillo</b>	
Código OACI	SAME
Código IATA	MDZ
Ciudad	Mendoza
Provincia	Mendoza
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000
Distancia a la ciudad	8,4 km



## El aeropuerto

El predio aeroportuario es de 530 hectáreas, de las cuales 324 (61%) han sido concesionadas por el Estado Nacional a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. El límite de la concesión posee un perímetro de 10,9 kilómetros<sup>1</sup>.

Imagen 1. Predio y área concesionada del Aeropuerto Internacional de Mendoza



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Internacional de Mendoza.  
Resolución ORSNA N° 08/2011

<sup>1</sup> Medidas tomadas sobre el plano del Plan Maestro de Mendoza 2014

El Aeropuerto de Mendoza es de uso civil compartido con la Fuerza Aérea. En la parte aeronáutica tiene una plataforma comercial de pasajeros, una plataforma de aviación civil o general, una plataforma militar y una plataforma de mantenimiento militar. Posee una única pista, la 18/36 (2835m x 54m) y tres pasarelas telescópicas.

### **Terminal de pasajeros y carga**

En la parte pública se encuentra la terminal de pasajeros de 12.800 m<sup>2</sup> organizados en dos plantas públicas y una tercera de mantenimiento. En esta terminal se concentran las operaciones de aviación comercial de cabotaje e internacionales y las de aviación general/privada. El conjunto de edificios que componen el área terminal son: la terminal de pasajeros, la torre de control, un sector destinado a correo y la terminal de carga.

Imagen 2. Sectores del aeropuerto



Fuente: Plan Maestro de Mendoza. Resolución ORSNA N° 147/2014

La terminal de cargas del Aeropuerto Internacional de Mendoza se encuentra al sur de la terminal de pasajeros. Opera en un único edificio de 2.242m<sup>2</sup> aproximadamente dividido en dos áreas: un sector administrativo de oficinas y un sector de depósito general con dos cámaras de frío para cargas perecederas. El sector de depósito de cargas está dividido en importación y exportación.

### **Plano de usos del suelo y Plan Maestro del aeropuerto**

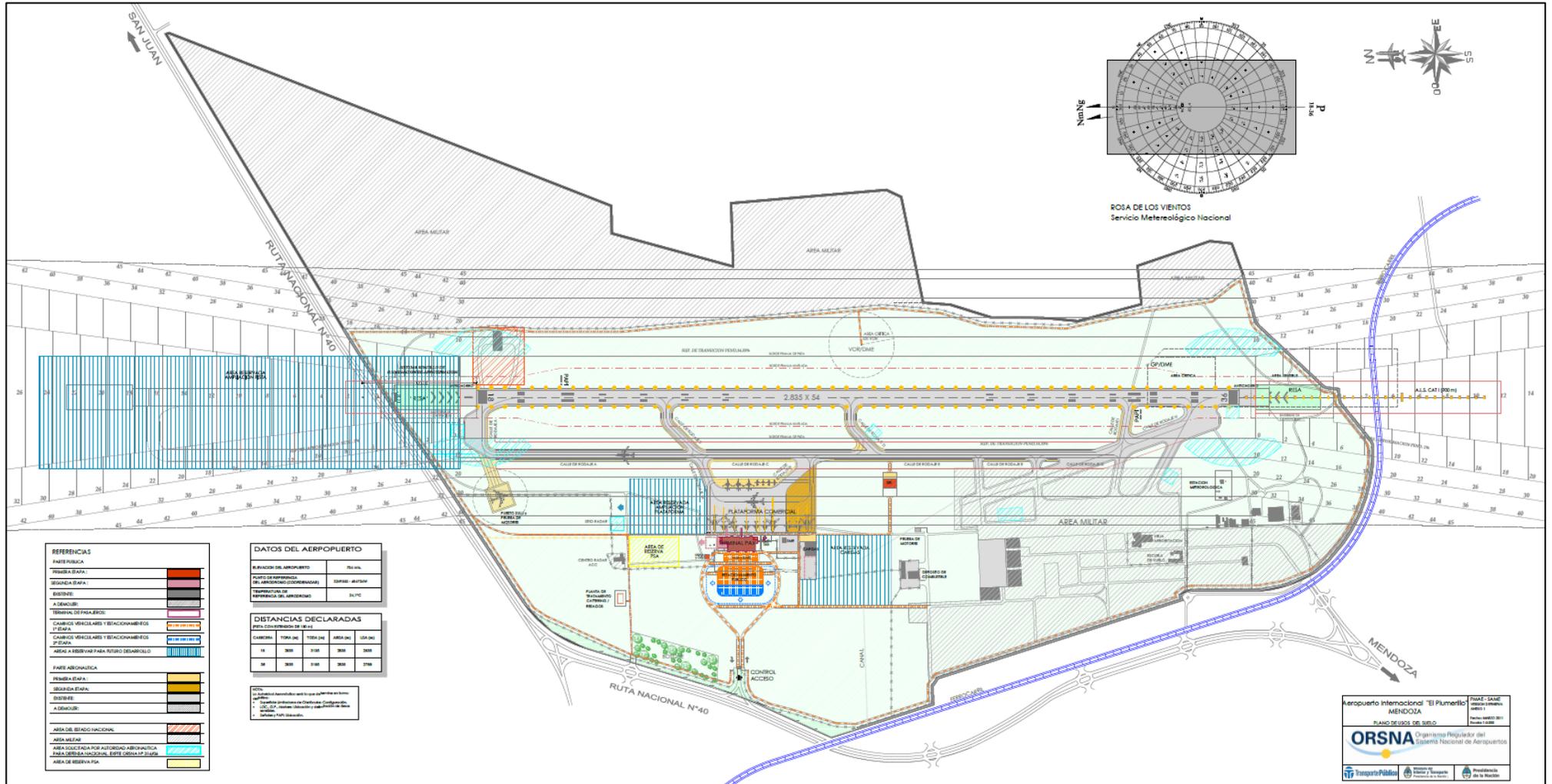
El Plano de usos del suelo es la herramienta que define los **lineamientos generales de las intervenciones a efectuar en cada aeropuerto** en el corto, mediano y largo plazo, acorde a las previsiones de tráfico, en base a la determinación de una aeronave crítica (aquella que representa las mayores exigencias)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

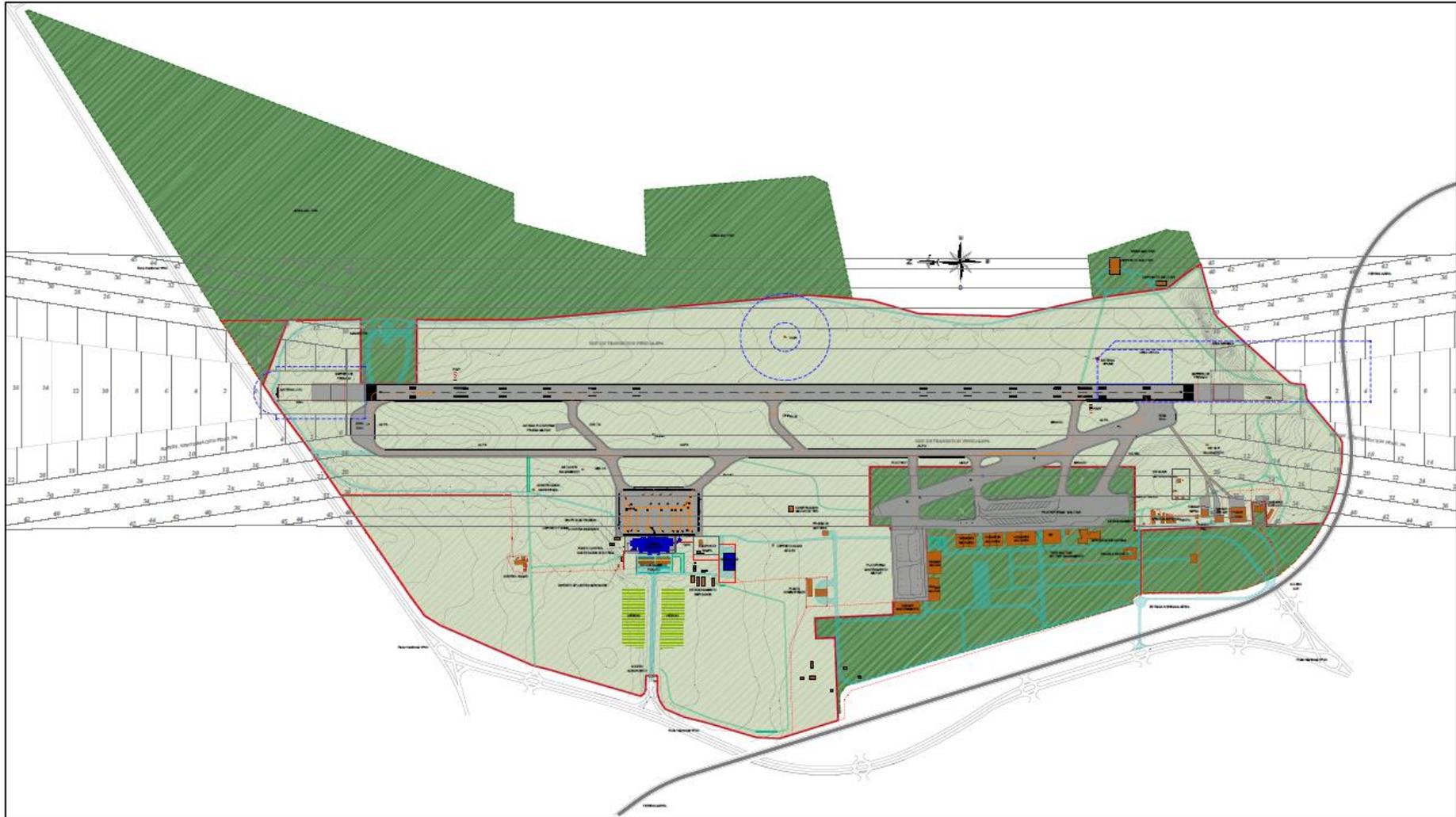
En aquellos aeropuertos que han sido concesionados, el Plan Maestro contiene la evolución prevista para todo el período de la concesión y su desarrollo es responsabilidad de la empresa administradora, sobre las pautas que el Estado le impone a través de sus autoridades y organismos de contralor, considerando 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.

Imagen 3. Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Mendoza



Fuente: Resolución ORSNA N° 08/2011

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



Fuente: Resolución ORSNA N° 147/2014

## **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 aéreo<sup>2</sup>. 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)<sup>3</sup> la existencia o no de elementos presentes bajo la superficie libre de obstáculos.

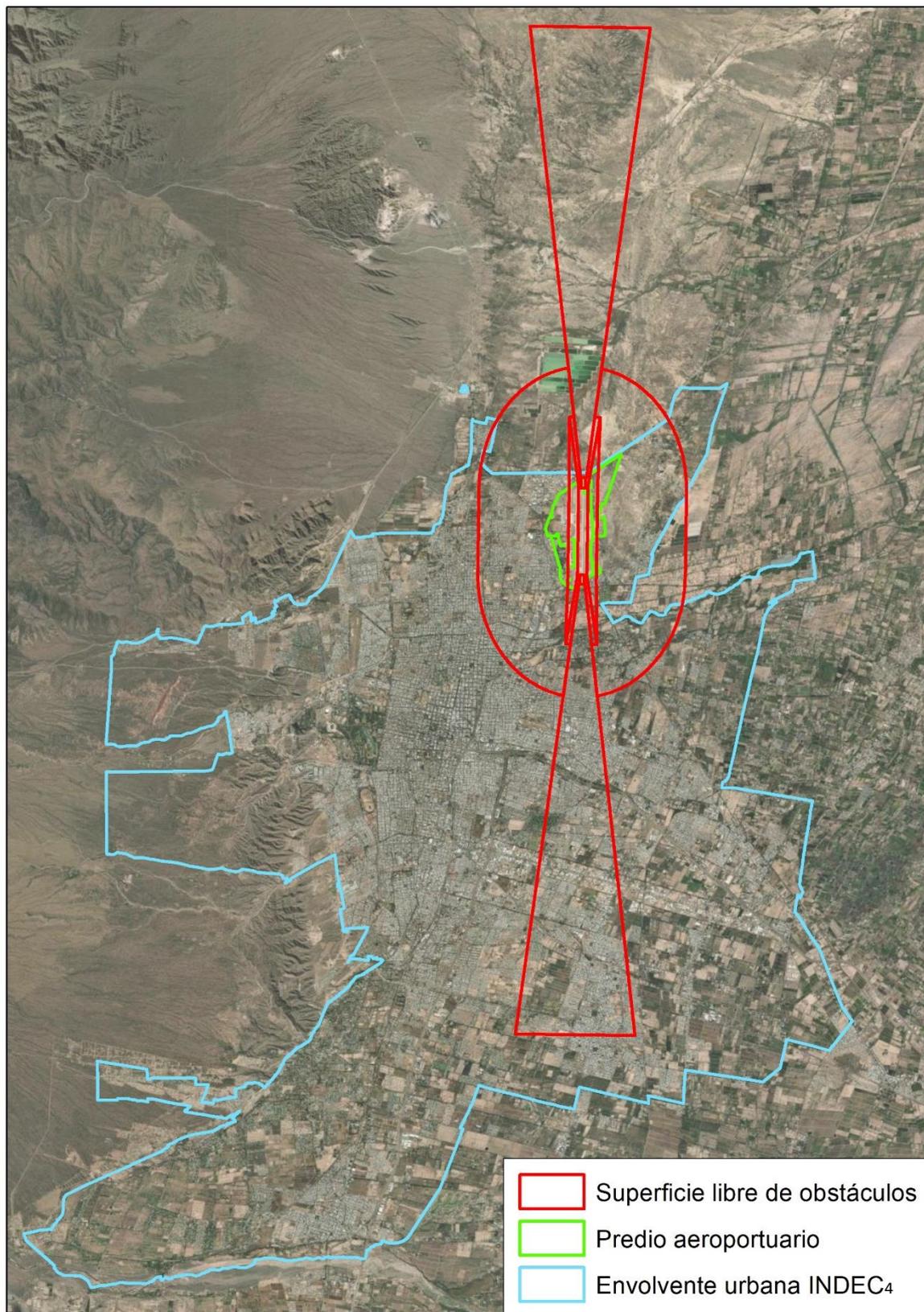
En el caso del Aeropuerto Internacional de Mendoza, se puede observar la presencia de áreas urbanizadas bajo las superficies definidas como limitadoras de obstáculos. La orientación norte-sur de la pista provoca que la superficie de aproximación sur (cabecera de pista 36 orientación norte) se desarrolle enteramente sobre la ciudad de Mendoza.

---

<sup>2</sup> Manual de Aeródromos de la República Argentina. Disponible en: [www.anac.gov.ar](http://www.anac.gov.ar)

<sup>3</sup> <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Imagen 5. Superficie libre de obstáculos



Fuente: Elaboración propia en base al Plan Maestro de Mendoza.  
Resolución ORSNA N° 147/2014

<sup>4</sup> 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)<sup>5</sup> correspondiente al aeropuerto de Mendoza, 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, y como procedimientos particulares se indica que, cuando el viento lo permita, los despegues se efectuarán utilizando la pista 36.

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 2.22 Procedimientos de vuelo, indica que el circuito de tránsito para los procedimientos de despegue y aterrizaje se efectuará por el Este del aeropuerto y sin sobrevolar la ciudad de Mendoza.

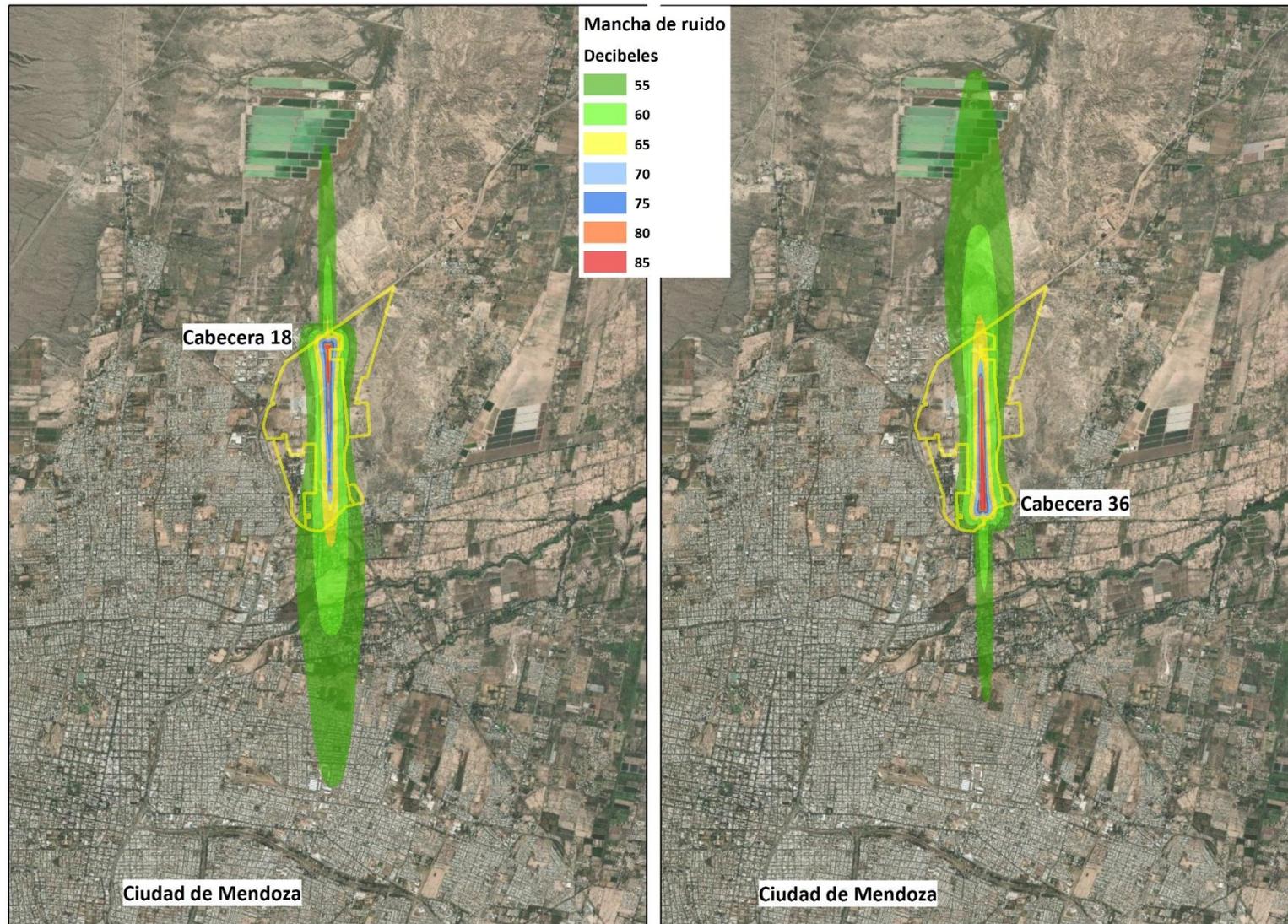
Estas previsiones de la AIP concuerdan con los resultados del análisis del ruido elaborado en el Plan Maestro del Aeropuerto de Mendoza, el cual fue realizado teniendo en cuenta todas las operaciones de despegue y aterrizaje en ambas cabeceras de pista utilizando una mezcla de tráfico para el día pico.

Este análisis muestra un mayor impacto del ruido sobre la zona urbana más densamente poblada con la utilización de la cabecera 18 en comparación con la 36, aunque casi no se superan los 60 decibeles promedio fuera del predio, como puede observarse en las imágenes que siguen de ambas manchas de ruido.

---

<sup>5</sup> <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Imagen 6. Mancha de ruido en día pico cabeceras de pistas 18 y 36



Fuente: Análisis de ruido del Plan Maestro de Mendoza. Resolución ORSNA N° 147/2014

## 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.

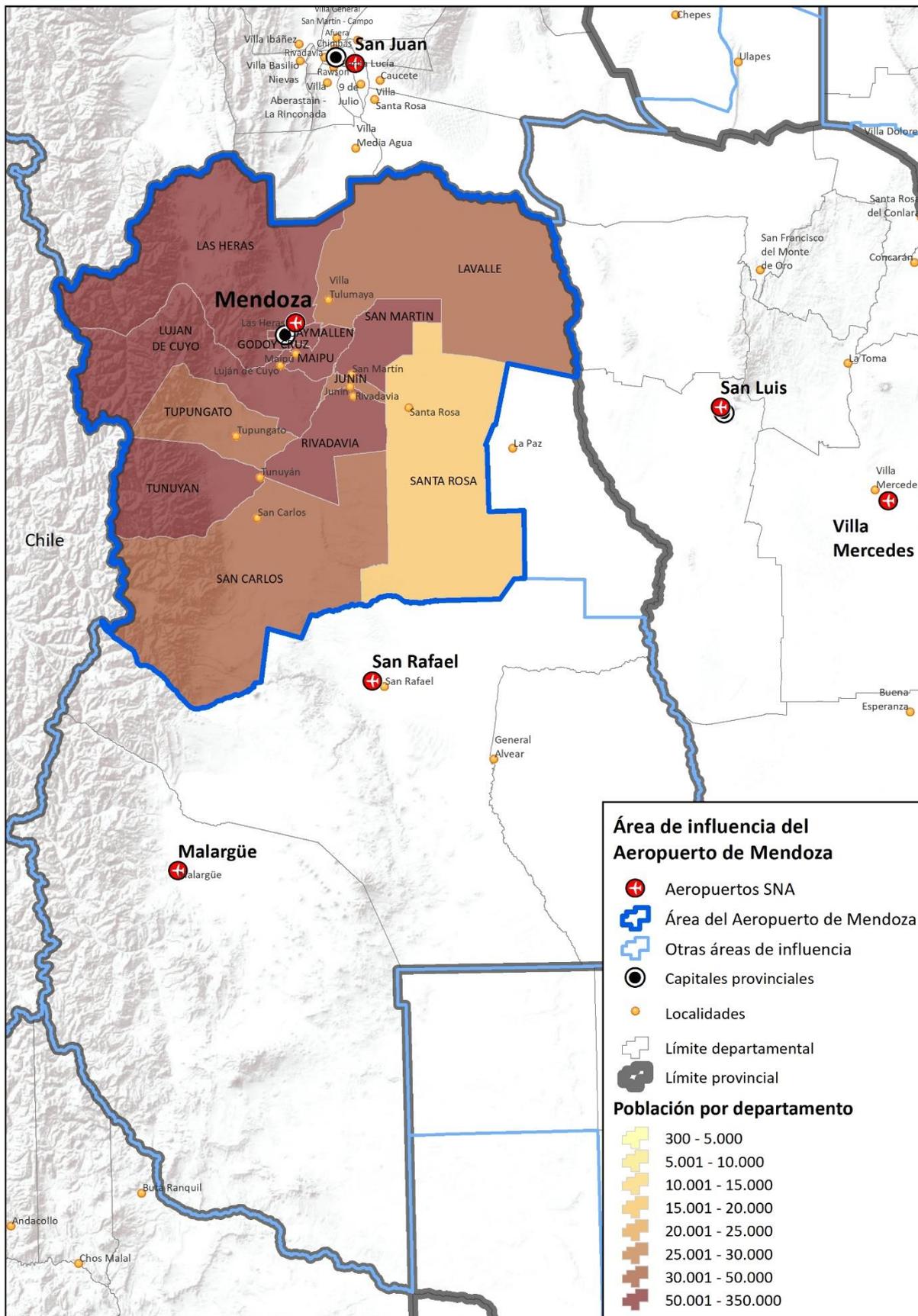
El área de influencia es un espacio geográfico sobre el cual el aeropuerto ejerce un poder de atracción y define el universo de potenciales pasajeros que utilizarán la terminal.

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 área de influencia del Aeropuerto Internacional de Mendoza incluye los departamentos mendocinos de Guaymallén, Santa Rosa, Maipú, Capital, Godoy Cruz, Junín, Rivadavia, San Martín, Tupungato, Tunuyán, Luján de Cuyo, Las Heras, Lavalle y San Carlos.

Mapa 2. Área de influencia del Aeropuerto Internacional de Mendoza

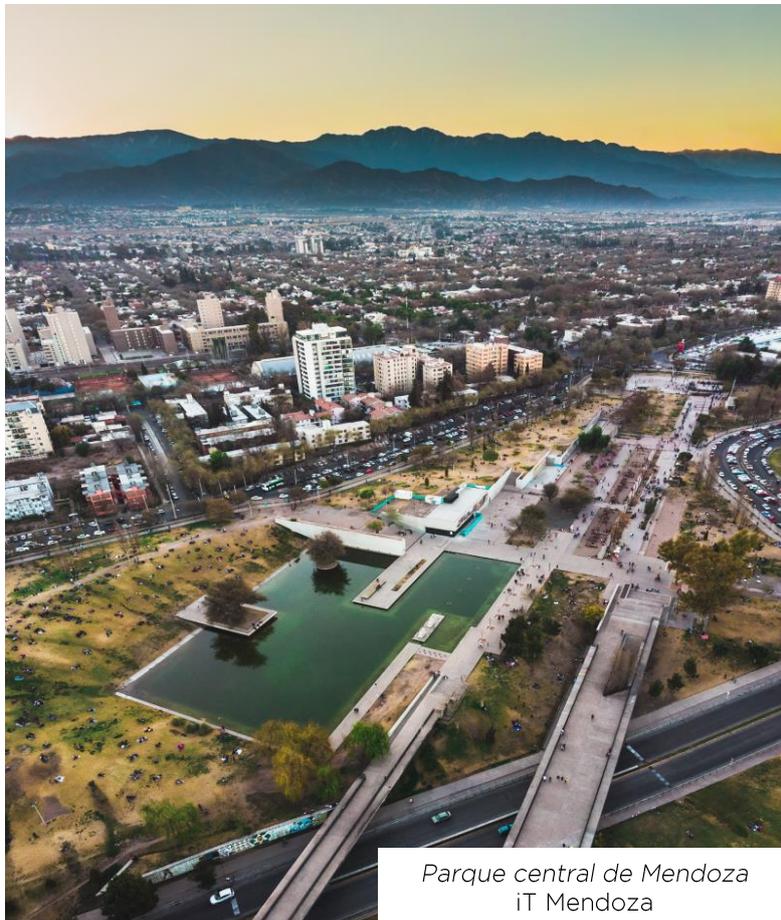


Fuente: Elaboración propia en base a datos de IGN, INDEC, Open Street Map

El aeropuerto “El Plumerillo” se localiza sobre la Ruta Nacional N° 40 en el departamento Las Heras, el cual forma parte de la aglomeración urbana Gran Mendoza, junto con los departamentos de Luján de Cuyo, Godoy Cruz, Maipú, Guaymallén y Capital. Constituye la cuarta aglomeración urbana más grande de Argentina por cantidad de habitantes.

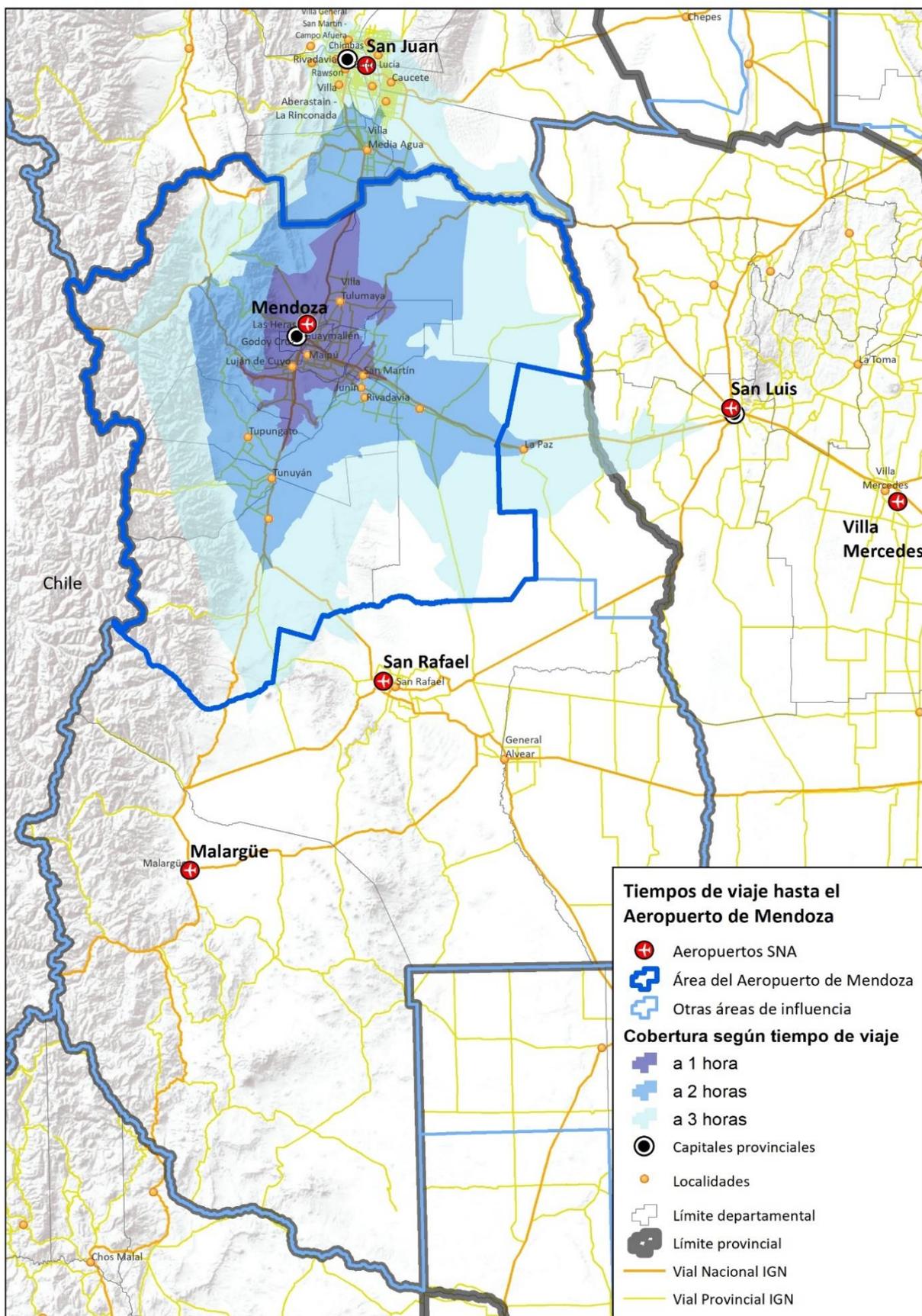
Según datos del según el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022 (resultados provisionales) del INDEC, para el 2022 la población de los departamentos que forman parte del área de influencia del aeropuerto alcanzó 1.708.719 habitantes, de los cuales un 83% se encuentra dentro de una hora de viaje por la red vial desde el aeropuerto.

Mendoza forma parte de la Región Cuyo y se vincula por vía terrestre a través de la Ruta Nacional N° 40 con San Juan hacia el norte y hacia el sur con Malargüe y San Rafael. Por el corredor Ruta Nacional N° 7, se vincula hacia el este con la ciudad de San Luis y hacia el oeste, con Santiago de Chile, en el país vecino.



*Parque central de Mendoza  
iT Mendoza*

Mapa 3. Tiempos de viaje hacia el Aeropuerto Internacional de Mendoza



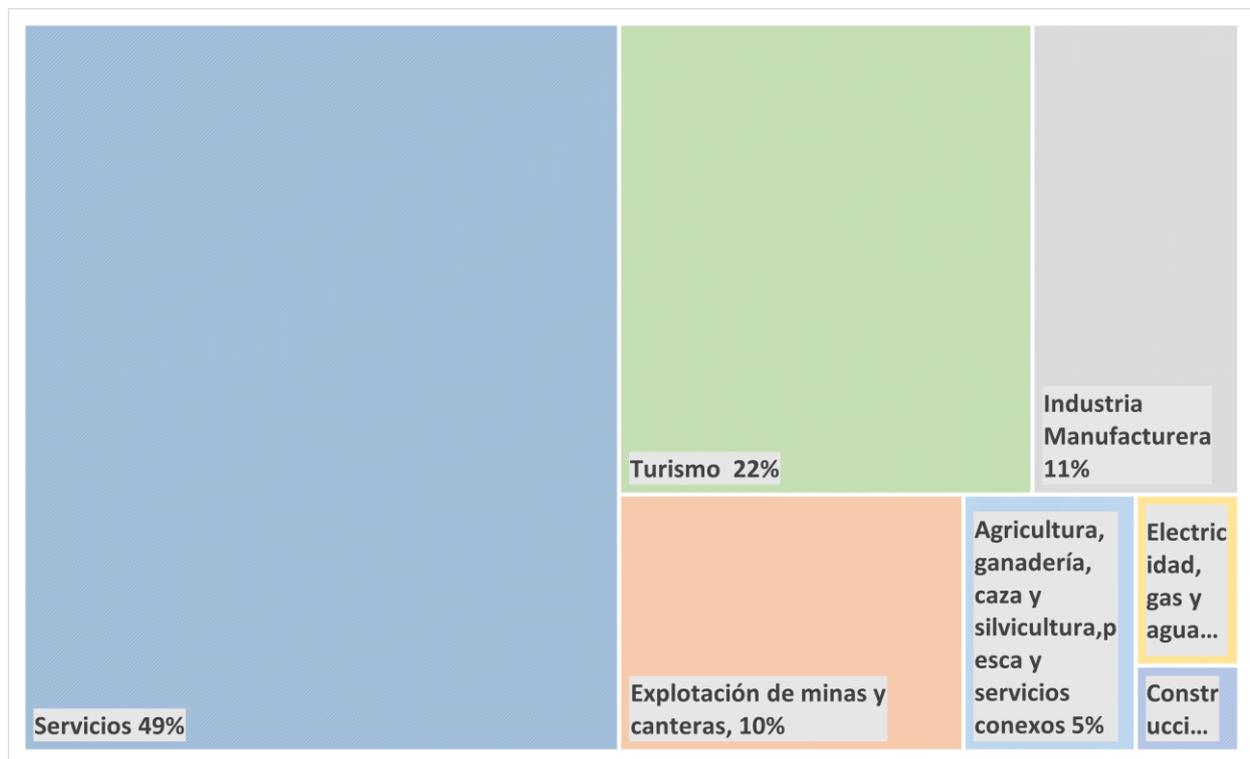
Fuente: Elaboración propia en base a datos de IGN, INDEC, Open Street Map

## Estructura productiva provincial

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

La provincia de Mendoza 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 Mendoza. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos INDEC

Los sectores de actividad que más aportan son: servicios (49%), turismo (22%), industria manufacturera (11%), explotación de minas y canteras (10%), agricultura, ganadería, caza y silvicultura, pesca y servicios conexos (5%), electricidad, gas y agua (2%) y construcción (1%).

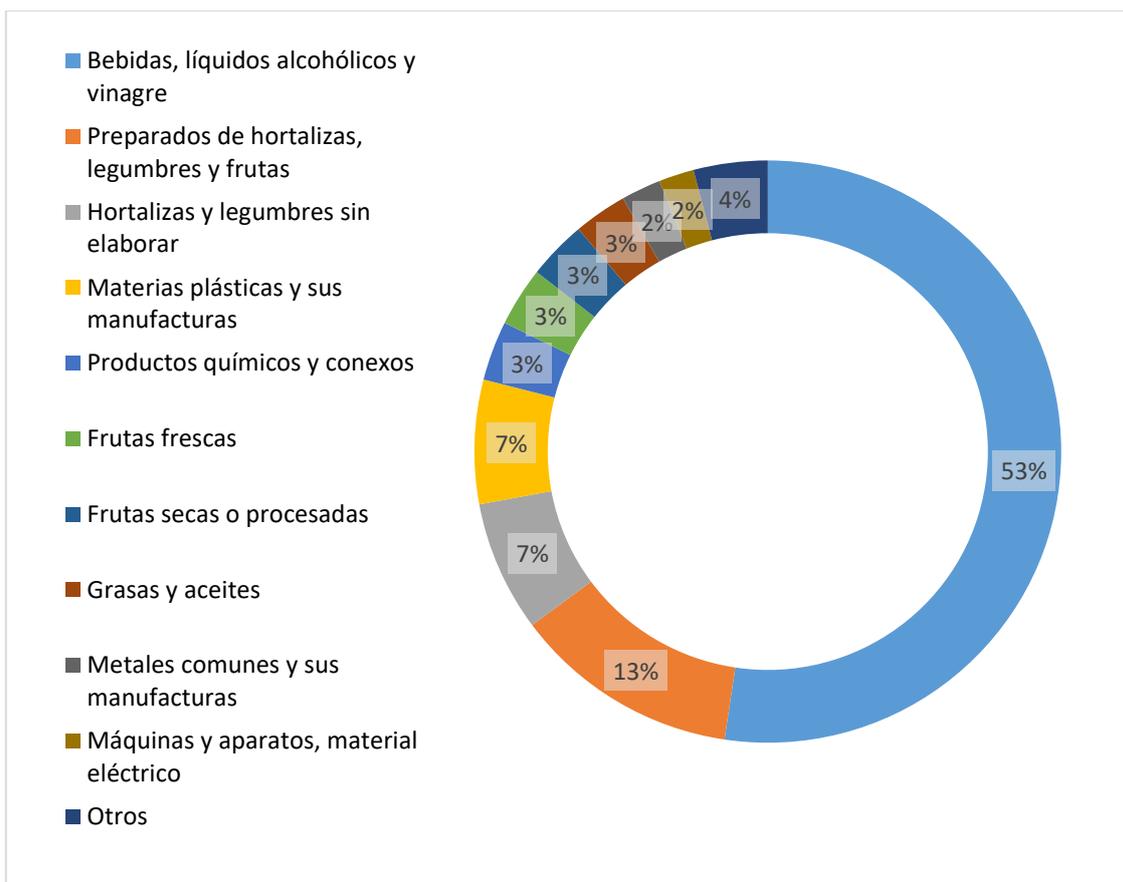
## Perfil exportador

Durante el año 2021, las exportaciones de Mendoza totalizaron 1.613 millones de dólares, representando el 2,1% del valor exportado sobre el total nacional y 44% de la región de Cuyo.

La provincia participa en los mercados internacionales principalmente con productos asociados al sector de bebidas, líquidos alcohólicos y vinagres que representaron el 53% del valor exportado en 2021. También se comercializaron preparados de hortalizas, legumbres y frutas (13%), hortalizas y legumbres sin elaborar (7%), materias plásticas (7%), productos químicos y conexos (3%), frutas frescas (3%), frutas secas o procesadas (3%) 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 y el desarrollo de las economías regionales.

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

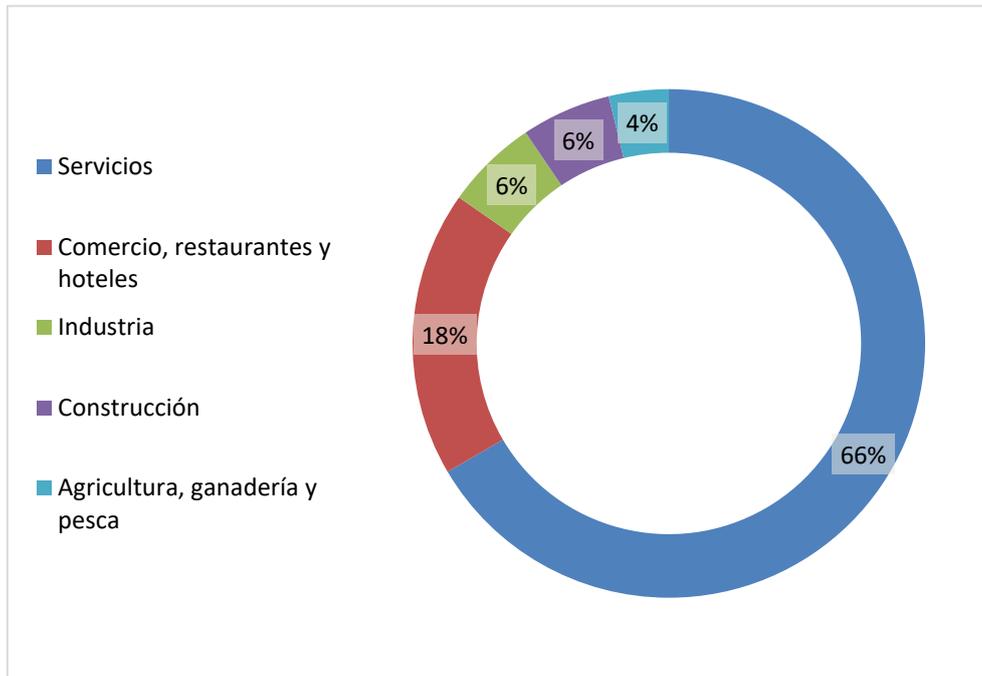


Fuente: Indicador de actividad económica provincial - INDEC

## Empleo provincial

Durante el año 2021 se registraron 282.235 puestos de empleo en la Provincia de Mendoza. Las actividades vinculadas con servicios (66%), comercio, restaurantes y hoteles (18%), industria (6%), construcción (6%) y agricultura, ganadería y pesca (4%).

Gráfico 3. Composición del empleo provincial. Año 2021



Fuente: Ministerio de Trabajo - SIPA



Valle de Uco  
Mendoza Post

## 3. ANÁLISIS

# AEROCOMERCIAL

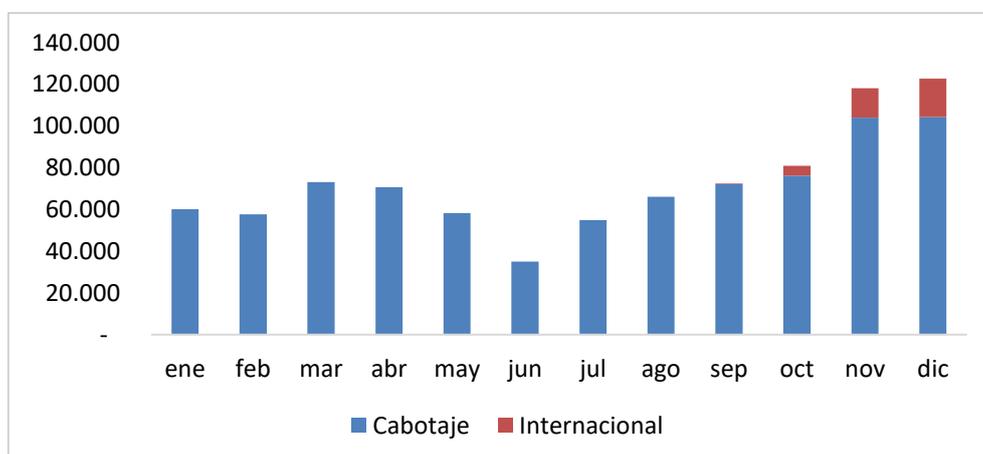
Las actividades socioeconómicas y productivas del territorio estimulan la demanda del mercado aerocomercial y, al mismo tiempo, la conectividad aérea posibilita el crecimiento de dichas dinámicas, estableciéndose entre ambas una relación de complementariedad. El análisis aerocomercial del Aeropuerto Internacional de Mendoza 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 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, seis líneas aéreas operaron vuelos regulares domésticos e internacionales desde el Aeropuerto Internacional de Mendoza. En total, se ofertaron 869.936 asientos, 832.667 (96%) en el mercado doméstico y 37.296 (4%) en el internacional. Las principales variaciones a largo el año estuvieron vinculadas, por un lado, con la recomposición de la oferta a ciudades como Salta-Iguazú, Rosario y los destinos internacionales, y por otro, con el incremento de servicios entre enero y diciembre hacia Buenos Aires (67%), Córdoba (61%) y Bariloche (115%).

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



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

Mapa 4. Rutas de cabotaje del Aeropuerto Internacional de Mendoza. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Mapa 5. Rutas internacionales del Aeropuerto Internacional de Mendoza. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

En el mercado nacional la ciudad de Mendoza estuvo conectada con Buenos Aires, Córdoba, Salta-Iguazú, Bariloche, Neuquén-Comodoro Rivadavia, Mar del Plata (en temporada) y Rosario. Las dos primeras rutas fueron ofrecidas durante todo el año. Los destinos patagónicos tuvieron una baja de oferta: en los meses de enero y febrero Neuquén-Comodoro y en junio-julio Bariloche. Los vuelos a Salta-Iguazú y Rosario operaron de forma sostenida a partir de septiembre de 2021.

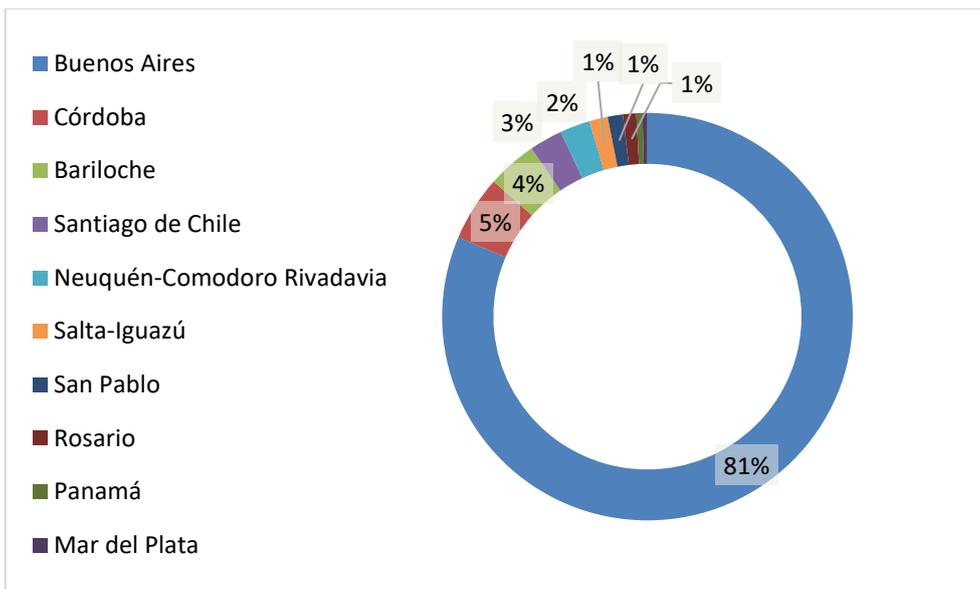
Por otra parte, los servicios aéreos internacionales hacia Santiago de Chile y San Pablo fueron retomados a partir de octubre por Aerolíneas Argentinas, LATAM Airlines y Sky Airline, mientras que el vuelo a la ciudad de Panamá ofrecido por Copa Airlines retomó su programación recién en diciembre del 2021.

Durante la primera semana de julio<sup>6</sup>, el aeropuerto contó con un total de 66 frecuencias comerciales (ida y vuelta) y 9.278 asientos ofrecidos. De ellas, el 85% iban a Buenos Aires, el 9% a Córdoba y el 6% a Neuquén. Aerolíneas Argentinas brindó la mayor cantidad de servicios en el aeropuerto con 40 frecuencias semanales (ida y vuelta) que conectaban a Mendoza con Buenos Aires (Aeroparque y Ezeiza), Córdoba y Neuquén-Comodoro Rivadavia. Sin embargo, en diciembre del mismo año la oferta de asientos semanal en Mendoza había crecido un 240%, llegando a 205 frecuencias (ida y vuelta) y 31.542 asientos totales. El mes de junio marcó el mínimo de servicios ofrecidos con un total de 35.010 asientos, mientras que diciembre fue el máximo del año con 122.618.

A lo largo de todo el año, la conexión con Buenos Aires acaparó el 81% de los servicios aéreos ofrecidos, seguida por Córdoba (5%), Bariloche (4%), Santiago de Chile (3%), Neuquén-Comodoro Rivadavia (2%). El resto de los destinos participó con menos del 1% de los asientos desde/hacia Mendoza.

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

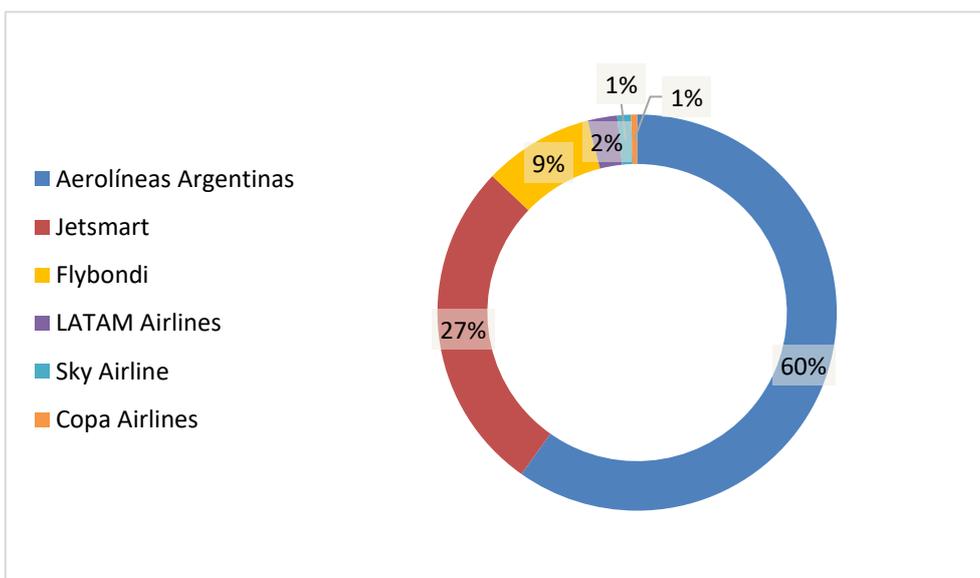
<sup>6</sup> Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2021. Sin embargo, vale aclarar que durante ese mes aún regían restricciones vinculadas a la pandemia covid-19 tanto para el mercado doméstico como para el mercado internacional.



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Por último, la participación de mercado de las diferentes aerolíneas mostró que Aerolíneas Argentinas fue el operador con mayor cuota alcanzando el 60%, le siguió Jetsmart (27%), Flybondi (9%), LATAM Airlines (2%), Sky Airline (1%) y Copa Airlines (0,5%). Asimismo, la línea aérea de bandera sostuvo servicios a todos los destinos nacionales mencionados desde/hacia Mendoza como así también a Santiago de Chile. En cambio, Jetsmart conectó con Buenos Aires y Bariloche, Flybondi solo con la capital nacional, LATAM Airlines con sus hubs en Santiago de Chile y San Pablo, y Copa Airlines con su centro de conexiones en la ciudad de Panamá.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

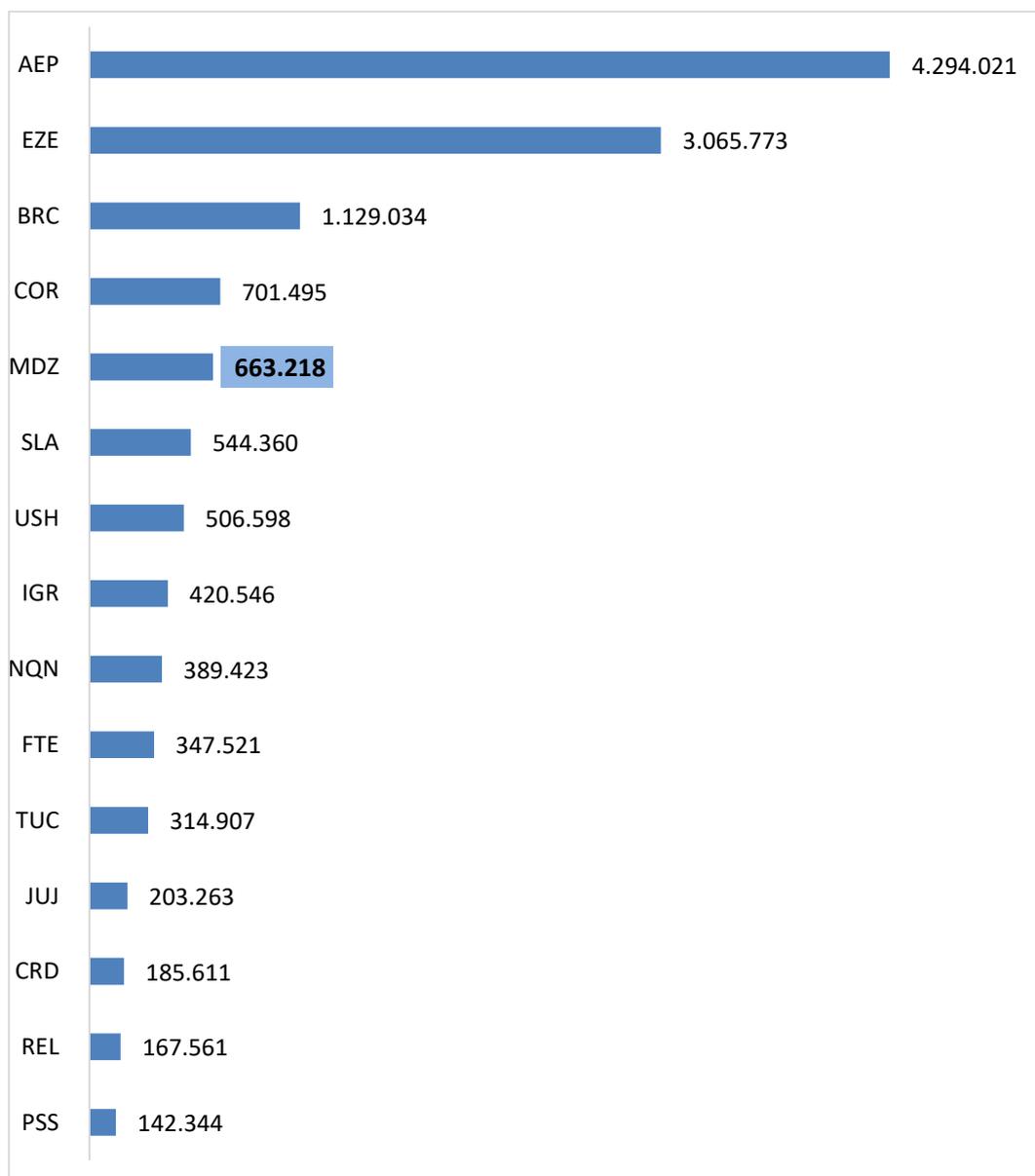


Aeropuerto Internacional de Mendoza

### 3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO

Durante el año 2021 el aeropuerto de Mendoza tuvo 663.218 pasajeros comerciales, de los cuales 634.972 fueron de cabotaje y 28.246 internacionales. Con estas cifras Mendoza se ubicó quinto entre las terminales aeroportuarias con más pasajeros del Sistema Nacional de Aeropuertos por detrás de Aeroparque, Ezeiza, Bariloche y Córdoba. A su vez, en el mismo año, se transportaron un total de 435 toneladas de carga y se realizaron 7.963 movimientos de aeronaves.

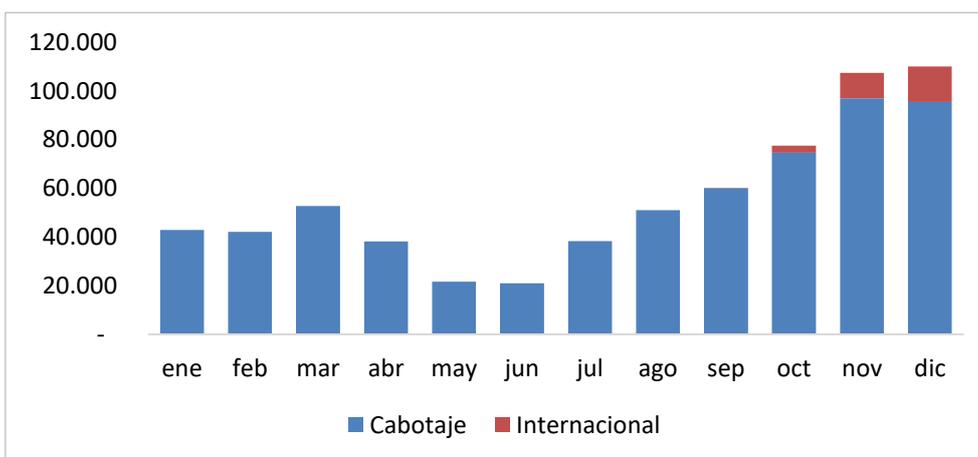
Gráfico 7. Pasajeros en los 15 aeropuertos con más tráfico del Sistema Nacional.  
Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

La demanda anual de pasajeros del año 2021 fue sostenida fundamentalmente por los pasajeros domésticos (96%) que volaron durante todos los meses del año registrando entre julio y diciembre un incremento intermensual promedio del 34%. Los pasajeros internacionales en vuelos comerciales regulares comenzaron a viajar recién en los meses de octubre a diciembre. La demanda total mostró un crecimiento continuo durante el segundo semestre del año pasando de 21.008 pasajeros en junio a más 110.000 en diciembre de 2021, logrando en ese mes superar los pasajeros del mismo período de 2020 en un 348%.

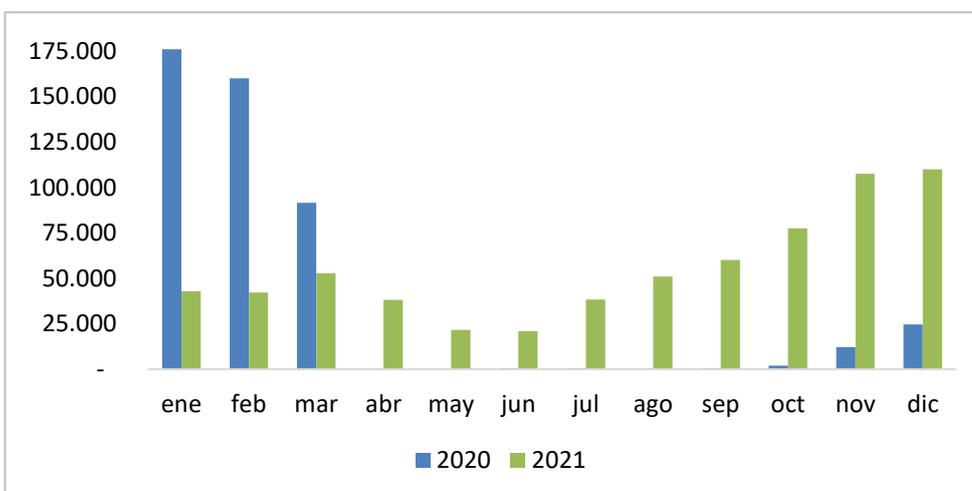
Gráfico 8. Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Si se compara el tráfico anual del 2020 y el 2021, se pasó de 468.359 pasajeros a 663.218 lo que equivale a una recuperación del 42% contrarrestando la abrupta caída del tráfico durante la pandemia que implicó un 78% menos de pasajeros menos entre 2019 y 2020.

Gráfico 9. Evolución mensual de pasajeros. Años 2020-2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En materia de rutas, la conexión con Buenos Aires concentró el 85% de la demanda doméstica. Le siguieron en importancia las rutas a Córdoba (6%), Bariloche (4%), Neuquén-Comodoro Rivadavia (3%), Salta-Iguazú (1%), Rosario (1%) y Mar del Plata (0,5%).

En el mercado internacional, el 66% de los pasajeros internacionales que arribaron o partieron desde el Aeropuerto de Mendoza tuvieron como origen o destino a Santiago de Chile. En segundo lugar, se ubicó la ciudad de San Pablo (22%) y por último Panamá (12%).

### **Tráfico histórico 1999-2021**

Durante los últimos 23 (veintitrés) años el tráfico aerocomercial del Aeropuerto Internacional de Mendoza 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.

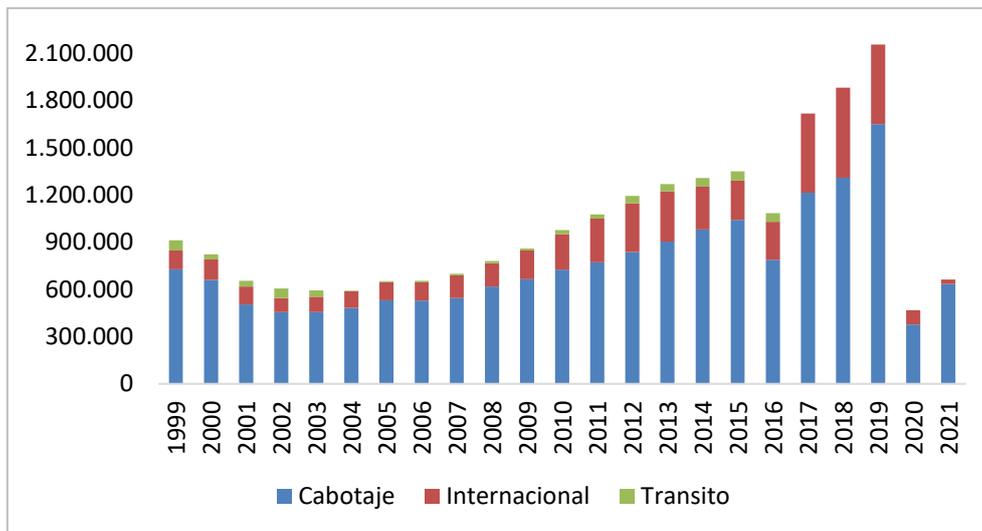
Particularmente, durante 2020 y 2021 se vivió a nivel mundial una de las crisis aerocomerciales más importantes de las últimas décadas como consecuencia de la pandemia covid-19 lo cual afectó la demanda de viajes aéreos en todo el país y el mundo. Este fenómeno exógeno redujo el tráfico de pasajeros del Aeropuerto de Mendoza a niveles más bajos que los registrados a principios de milenio.

A fines de la década del 90 y comienzo de los 2000 se produjo una caída del tráfico nacional e internacional en el mercado argentino consecuencia tanto de la crisis socio-económico y política vivida en la República Argentina en el 2001, como de liberalización aerocomercial implementada en los años noventa. Esto trajo como resultado no sólo una reducción sin precedentes en la demanda de pasajeros sino también la quiebra y cese de operaciones de varias líneas aéreas nacionales<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> ORSNA (2015) Informe de Impacto Económico-Territorial del Aeropuerto de Mendoza. Disponible: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/iet-mdz\\_2013.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/iet-mdz_2013.pdf)

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Este proceso afectó el flujo de pasajeros en el aeropuerto mendocino que entre los años 1999 y 2002 redujo su volumen de tráfico doméstico e internacional en un 33% pasando de 911.724 pasajeros en 1999 a 606.959 en 2002.

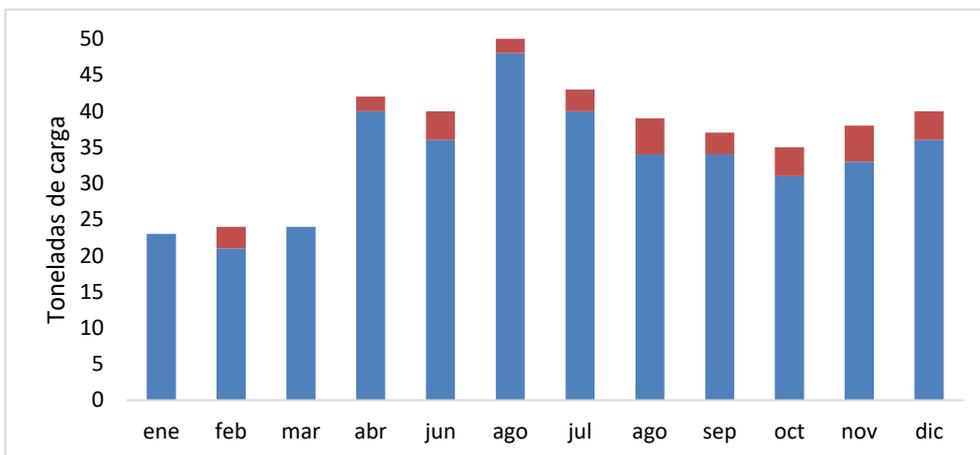
La tendencia de crecimiento comenzó a partir del año 2003 y se mantuvo hasta el año 2019 previo a la pandemia del virus Covid-19 con tasas de evolución interanual de 8,6% en promedio hasta 2019. En términos totales el crecimiento del período 2003-2019 fue del 263%. El año 2016 mostró un comportamiento diferente al resto de la serie con una caída del 20% en la demanda debido a que el aeropuerto se encontró cerrado durante tres meses por la realización de obras de infraestructura.

Puntualmente en el plano doméstico, se pasó de 456.786 pasajeros en 2003 a 1.651.523 en 2019 con un crecimiento interanual promedio de 8,8% y un incremento acumulado del 260%. El tráfico internacional pasó de 95.987 en 2003 a 505.871 en 2019 con un aumento sostenido interanual del 13% y 427% acumulado en todo el período.

### Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el aeropuerto de Mendoza en 2021 fue de 435 toneladas.

Gráfico 11. Evolución mensual del tráfico de cargas (tm<sup>3</sup>). Año 2021

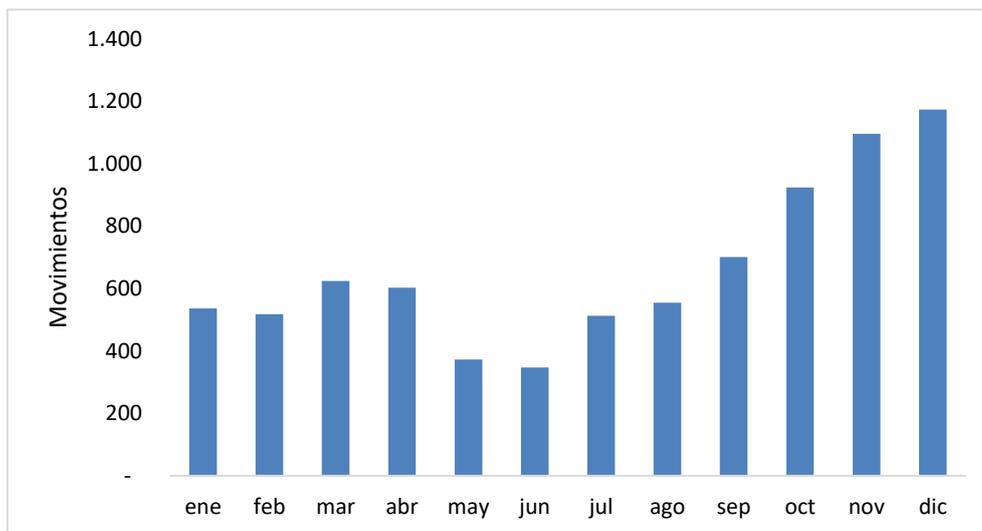


Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

## Movimientos de aeronaves

El año 2021 finalizó con un total de 7.963 movimientos, entre aterrizajes y despegues. Esto representa un promedio diario de 22 operaciones. Se observa que las mismas estuvieron en un rango que va desde el mínimo de 347 movimientos mensuales en junio, al máximo de 1.174 en diciembre. En ese mes, los movimientos estuvieron un 207% por encima del mismo de 2020. En promedio, el aeropuerto contó 664 movimientos mensuales.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



Vallecitos, Parque Provincial Cordón del Plata  
Nicolás Moser

# 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”<sup>8</sup>.

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.

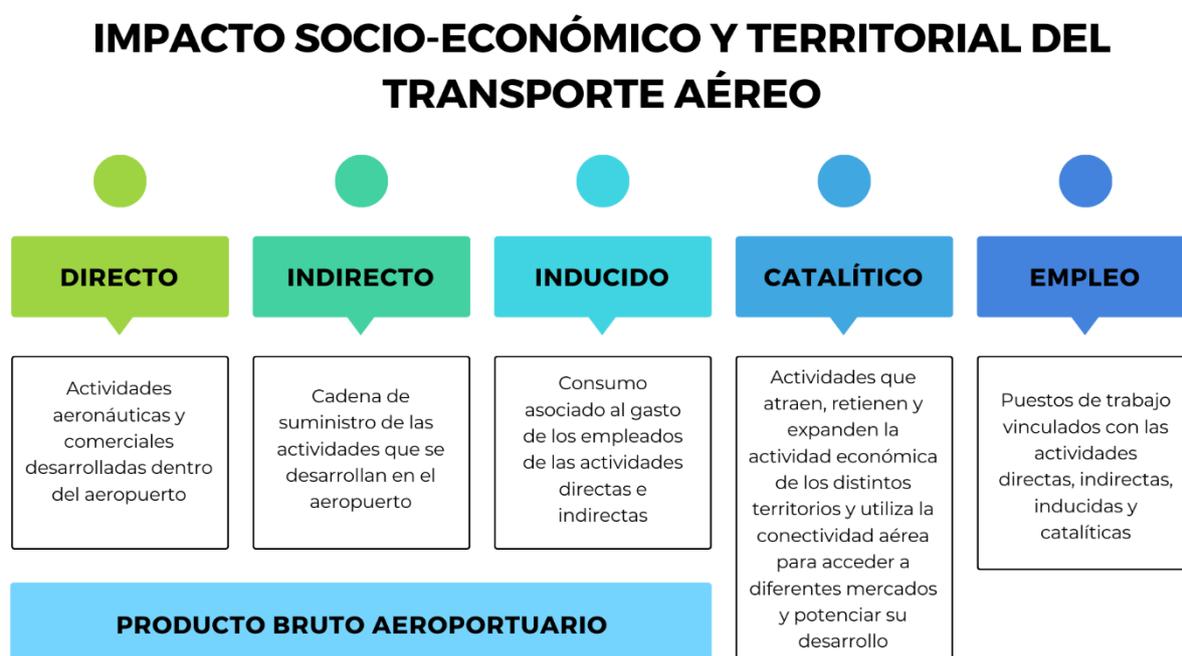
- El **impacto directo** está relacionado con las actividades económicas llevadas a cabo en el aeropuerto.
- El **impacto indirecto** por aquellas actividades económicas que son proveedoras de bienes y servicios de las actividades directas.
- El **impacto inducido** deriva del consumo asociado al proceso 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

---

<sup>8</sup> 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.



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)<sup>9</sup>.

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

<sup>9</sup> 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.

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 Mendoza por el transporte aéreo durante el año 2021 fue de \$11.363.587.148 de pesos, generando 9.475 puestos de empleo.**

- El producto bruto aeroportuario aportó \$1.920.746.831 de pesos,
- el turismo receptivo \$8.739.909.808,
- los beneficios económicos para los pasajeros \$702.930.509.
- El impacto negativo generado por el turismo emisor sumó \$6.387.985.022 de pesos,

**La diferencia entre los impactos positivos y el impacto negativo generó un saldo de impactos de \$4.975.602.126.**



# AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MENDOZA - 2021

# \$ 11.363

MILLONES DE PESOS

Impacto socioeconómico  
y territorial positivo

Impacto socioeconómico y territorial positivo

**\$ 11.363.587.148**

Beneficios económicos para los pasajeros	\$ 702.930.509
Producto Bruto Aeroportuario	\$ 1.920.746.831
Turismo receptivo	\$ 8.739.909.808
Puestos de empleo generados	9.475

Impacto socioeconómico y territorial negativo

**\$ 6.387.985.022**

Turismo emisor	\$ 6.387.985.022
----------------	------------------

Saldo de impactos (pesos)

**\$ 4.975.602.126**

## 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 Mendoza

El aeropuerto de Mendoza generó \$1.920.746.831 pesos en concepto de PBA durante el 2021. Los servicios aeronáuticos generaron \$192.612.728 pesos, lo que representa un 10% del total. El 90% restante equivale a \$1.728.134.103 pesos y fueron generados por los servicios no aeronáuticos.

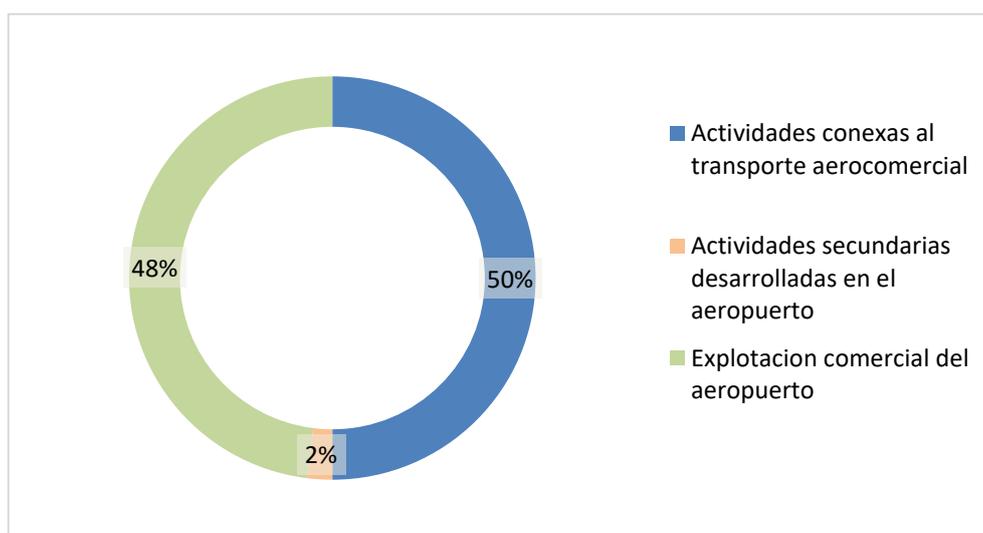
Gráfico 13. Distribución del Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de Mendoza. Año 2021

<b>PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO</b>	<b>\$ 1.920.746.831</b>	
<b>SERVICIOS AERONÁUTICOS</b>	<b>\$ 192.612.728</b>	<b>10%</b>
<b>SERVICIOS NO AERONÁUTICOS</b>	<b>\$ 1.728.134.103</b>	<b>90%</b>

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del aeropuerto de Mendoza, el 50% de la facturación total por los servicios no aeronáuticos provino de las actividades conexas al transporte aerocomercial. Las actividades vinculadas a la explotación comercial del aeropuerto aportaron un 48% y las actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto fueron las menos representativas con un 2% del total.

Gráfico 14. Distribución de la facturación total generada por los servicios no aeronáuticos del Aeropuerto de Mendoza. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

A fines 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 de Mendoza. Año 2021

	Por pasajero	Por movimientos de aeronaves	Por mt2 de terminal	Por hectárea
<b>\$ Producto Bruto Aeroportuario</b>	<b>\$ 2.895</b>	<b>\$241.209</b>	<b>\$ 150.058</b>	<b>\$5.926.401</b>
<b>\$ Servicios aeronáuticos</b>	\$ 290	\$ 24.188	\$ 15.048	\$ 594.300
<b>\$ Servicios no aeronáuticos</b>	\$ 2.605	\$ 217.021	\$ 135.010	\$ 5.332.101
<b>\$ Actividades conexas al transporte aerocomercial</b>	\$ 1.317	\$ 109.684	\$ 68.235	\$ 2.694.891
<b>\$ Explotacion comercial del aeropuerto</b>	\$ 1.243	\$ 103.550	\$ 64.419	\$ 2.544.169
<b>\$ Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto</b>	\$ 45	\$ 3.787	\$ 2.356	\$ 93.041

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



Plataforma comercial del Aeropuerto de Mendoza

## HISTORIAS QUE HABLAN

Vinos mendocinos hacia todo el mundo

Leandro Lowi es el gerente de exportaciones de la bodega Familia Zuccardi, reconocida empresa familiar de vinos y aceites de oliva fundada en 1963.

Con gran reconocimiento nacional e internacional, esta empresa cuenta con viñedos ubicados en distintas regiones de la provincia de Mendoza y dos bodegas: Bodega Santa Julia en Maipú y Bodega Zuccardi en Valle de Uco, con más de mil empleados directos en planta permanente.

Leandro cuenta que tener un aeropuerto es vital para los que viajan a hacer negocios, la exportación de productos y la recepción de visitas: *“dentro del mercado interno, si bien contamos con equipos en distintas provincias, constantemente el personal viaja por el interior del país: enólogos, gente de marketing, comerciales para hacer presentaciones, visitar a productores y sin el aeropuerto esto no sería posible”*.

La bodega exporta hace más de 25 años. Leandro destaca que *“el personal comercial viaja por todo el mundo, ya sea en busca de nuevos clientes, distribuidores, importadores, periodistas, y/o turistas. El uso del transporte aéreo es constante. Hace unos años cuando el aeropuerto estaba cerrado por obra y teníamos que utilizar el aeropuerto de San Juan debido a su cercanía, era muy complicado, limitó mucho la movilización”*.

En la actualidad, solo en exportación de vinos la empresa factura más de 45 millones de dólares. A esta cifra se suma la venta en Argentina de vinos y aceites más el turismo, ya que cuenta con un programa de visitas en ambas bodegas y tres restaurantes.

*“Nosotros constantemente estamos enviando muestras al exterior. El equipo está dividido en varios grupos: unos se encargan de Latinoamérica, otros de EEUU y Canadá, Europa y Asia. Generalmente los viajes son hacia Ezeiza y desde ahí realizan la conexión, también es frecuente la ruta Mendoza - San Pablo y Mendoza - Santiago de Chile. Nos permite enviar muestras a los clientes en muy poco tiempo”*.

## 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.

El área de influencia del Aeropuerto de Mendoza forma parte de la Región turística de Cuyo, sus principales atractivos son la ciudad de Mendoza, la actividad vitivinícola y los atractivos naturales de la Cordillera de los Andes.

En 2021, con una variada oferta hotelera y gastronómica, la ciudad de Mendoza junto al Valle de Uco, concentraron el 47% de los pernóctes de la región<sup>10</sup>. La ciudad de Mendoza es la única de la región que cuenta con oferta hotelera de categoría 4 y 5 estrellas demostrando que atrae un perfil turístico de elevada posición económica.

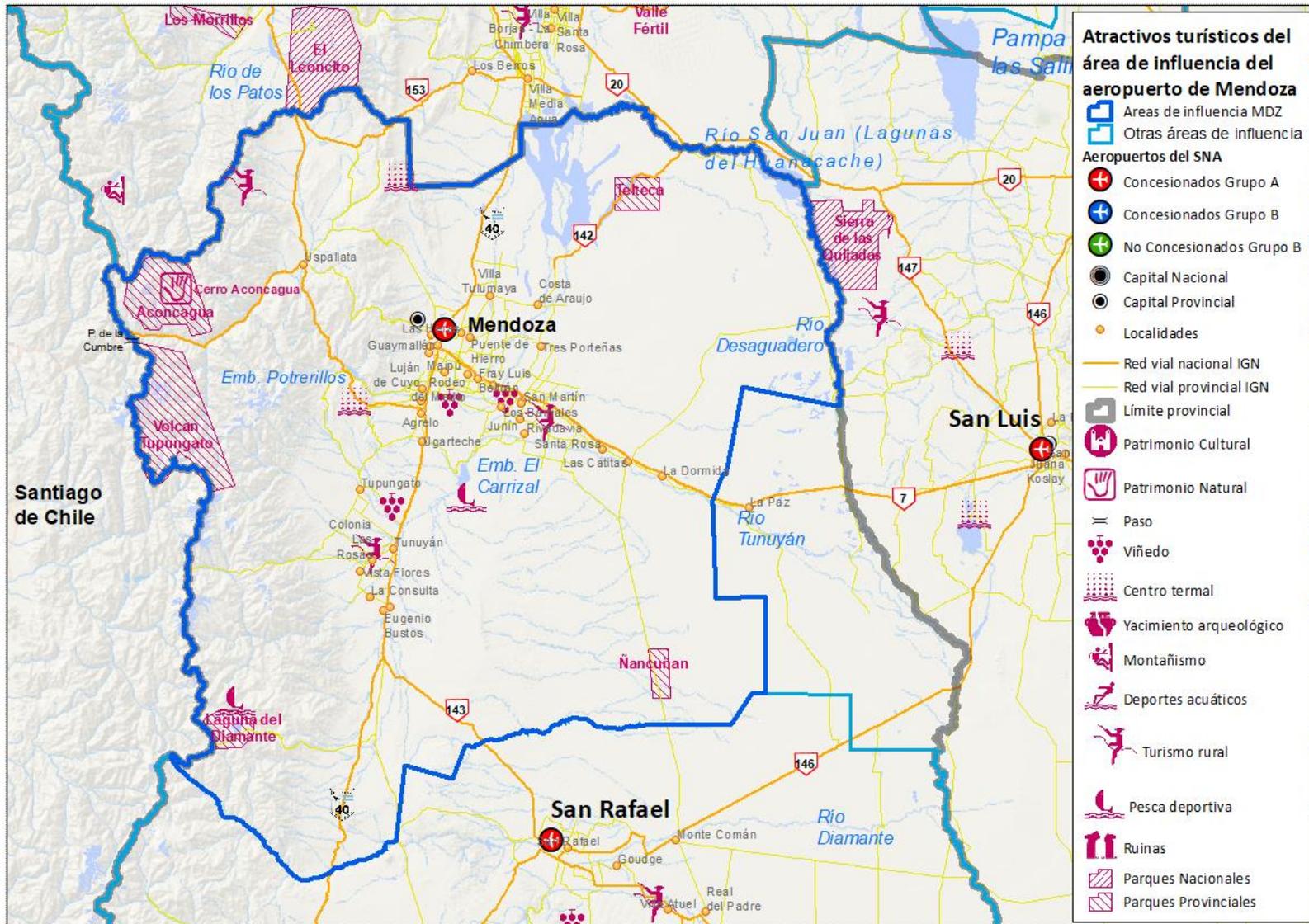
La actividad vitivinícola es muy importante en los departamentos adyacentes a la capital provincial y es a través de ellos que se conforma la “ruta del vino”. Allí, además de los tradicionales recorridos por las bodegas se ofrecen servicios de gastronomía y hoteleros orientado a turistas en todos sus segmentos.

Mendoza cuenta con una gran cantidad de atractivos naturales en torno a la Cordillera de los Andes donde se practican una gran variedad de actividades, principalmente de turismo aventura. En la Alta Montaña se encuentra el Parque Provincial Aconcagua, atractivo emblema de esta zona cuya temporada de actividades se extiende desde noviembre a abril atrayendo año a año miles de turistas internacionales y nacionales que arriban con el objetivo de alcanzar la cima del Cerro Aconcagua, el más alto de América. La ciudad de Uspallata, Puente del Inca y el Cristo Redentor son un atractivo para todo tipo de turistas a lo largo de todo el año. En la zona de Precordillera se destaca el embalse de Potrerillos, donde se realizan deportes náuticos y las termas de Cacheuta.

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.

<sup>10</sup> EOH, 2021. Ciudades turísticas de la Región de Cuyo: San Rafael, La Rioja, Merlo, San Luis, Mendoza, Valle de Uco, Malargüe y San Juan.

Mapa 6. Atractivos turísticos del área de influencia del Aeropuerto Internacional de Mendoza



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

#### **4.2.1 Turismo receptivo**

##### *Turismo extranjero*

En 2021 arribaron el Aeropuerto Internacional de Mendoza un total de 16.212 turistas extranjeros tanto en vuelos internacionales como domésticos. En términos económicos, los viajeros generaron un gasto de \$1.930.330.855 pesos en el área de influencia del aeropuerto mendocino.

##### *Turismo interno*

Por otra parte, 200.748 turistas nacionales ingresaron a la provincia a través el aeropuerto “El Plumerillo” generando un impacto económico de \$6.809.578.953 pesos en el área de influencia de la terminal aeroportuaria.

#### **4.2.2 Turismo emisoro**

El transporte aéreo permite tanto la llegada de miles 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 aquellos pasajeros que llegan a Mendoza 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 mendocinos que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.



Termas de Cacheuta  
Tatiana Barrionuevo

### Turismo extranjero

En 2021, 12.931 mendocinos viajaron al exterior a través del Aeropuerto Internacional de Mendoza generando un gasto de \$1.916.989.921 pesos en el exterior.

### Turismo interno

Asimismo, 131.806 turistas residentes en Mendoza recorrieron otras provincias de nuestro país. En términos económicos, gastaron \$4.470.995.102 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 \$8.739.909.808 pesos en el área de influencia del mendocino. En cambio, el turismo emisoro local que viaja a otros puntos del país y al exterior cuantificó un total de \$6.387.985.022 pesos de impacto negativo.

El saldo del turismo, entendido como la diferencia entre el turismo receptivo y el emisoro, en Mendoza fue equivalente a \$2.351.924.785 pesos.

Gráfico 16. Impacto económico del turismo facilitado por el transporte aéreo en el Aeropuerto de Mendoza. 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

### **4.3 BENEFICIOS POR LA CONECTIVIDAD AÉREA (PRODUCTIVIDAD)**

La conectividad aérea de los aeropuertos, y sus respectivas áreas de influencia, a una gran cantidad de destinos nacionales e internacionales facilitan la inversión de ese territorio a los mercados nacionales y globales. Por este motivo, **se considera que la oferta aerocomercial es vital para el crecimiento y desarrollo de los mercados a largo plazo**: posibilitan el comercio internacional, promueven la inversión extranjera directa y el turismo, facilitan la obtención de beneficios menos tangibles como el intercambio de ideas, entre otros. En consecuencia, es clave la introducción o expansión de rutas hacia los principales destinos dentro de la red del transporte aéreo nacional y global (IATA<sup>11</sup>).

IATA ha desarrollado un indicador de conectividad para medir el grado de integración que un país tiene dentro de la red global de transporte aéreo. Es una medida cualitativa 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 aumenta 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. Este indicador compara el número de asientos disponibles en cada destino servido en un recorte temporal específico<sup>12</sup>. El número de plazas ofrecidas para cada destino se pondera por el tamaño del aeropuerto de destino, en términos de cantidad de pasajeros anual (IATA, 2007:17). En consecuencia, se pondera con el número 1 al aeropuerto con mayor cantidad de pasajeros del mundo (2021 Atlanta) y se asigna el valor relativo que le corresponde a cada destino servido desde el aeropuerto analizado, que será un valor entre 0 a 1 con respecto a sus pasajeros. Si existe un 10% de incremento interanual de esa relación, se genera un aporte del 0,07% del Producto Bruto a la economía (IATA, 2007:17).

#### **Indicador de conectividad**

$\Sigma$  (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 56% con respecto a 2020 para el caso del Aeropuerto Internacional de Mendoza. 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 de la conectividad a la productividad para el año 2021.**

<sup>11</sup> IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

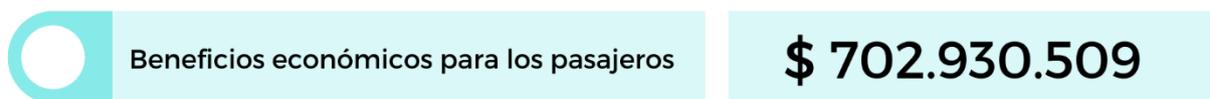
<sup>12</sup> IATA toma como referencia los días del 1 al 7 de julio

#### **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 Mendoza y la tarifa promedio de dicho aeropuerto en el año 2021. Así, el excedente del consumidor registrado alcanzó la suma de \$702.930.509 pesos.

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



Parque Provincial Aconcagua  
Argentina Extrema

## HISTORIAS QUE HABLAN

Nuevas propuestas turísticas “hechas a medida” en Mendoza

Roby Riedel es empresario turístico propietario de la agencia Mendoza Holidays que ofrece distintas alternativas para el turismo receptivo. La agencia de viajes abrió en 2007 y trabaja con turismo interno e internacional. En este sentido, Roby remarca que *“la relación con el aeropuerto es muy importante porque tenemos una logística y una operación que está muy vinculada con el transporte aéreo. Trabajamos en estrecha relación con el aeropuerto”*.

Comenzó con un grupo de 5 empleados y actualmente cuenta con 38. La pandemia los obligó a cerrar durante un año y medio. Durante este proceso buscaron estrategias y crearon dos complejos de turismo aventura: *“creamos dos parques recreativos, Villavicencio Park y Potrerillos Park, ofreciendo nuevos productos en la provincia por fuera de la oferta tradicional de las agencias de viaje”*. Además, abrieron Andes Truck único recorrido en 4x4 estilo safari en la Reserva Natural Villavicencio y el Complejo Recreativo Costa Norte, frente al lago Potrerillos. *“Terminamos conformando un ecosistema de negocios que es bastante integral, donde abarcamos todas las unidades del negocio turístico exceptuando la hotelería. Con todos los desafíos que implica trabajar en pos pandemia, seguimos apostando a la actividad y trabajando mancomunadamente con el aeropuerto ya que es la vía de entrada y salida de nuestro destino”*.

A su vez, a partir de 2021 organizan el Villavicencio Trail, una carrera de aventura en Mendoza que se realiza en un marco natural de los andes mendocinos dentro de la Reserva Natural Villavicencio. Esta carrera convoca a corredores de montaña y debido a su magnitud se posicionó dentro del calendario nacional.

Por último, Roby cuenta que tienen una unidad de negocios que atiende el turismo corporativo *“con el propósito de que la provincia cuente con oferta necesaria para poder realizar eventos, congresos y seminarios. Trabajamos en conjunto con representantes en Buenos Aires y Brasil (principal país de origen de los turistas). Este tipo de turismo necesita mucha asistencia del aeropuerto ya que atrae volúmenes grandes de pasajeros debido a que los eventos pueden ser de hasta cincuenta mil personas”*.



#### **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.

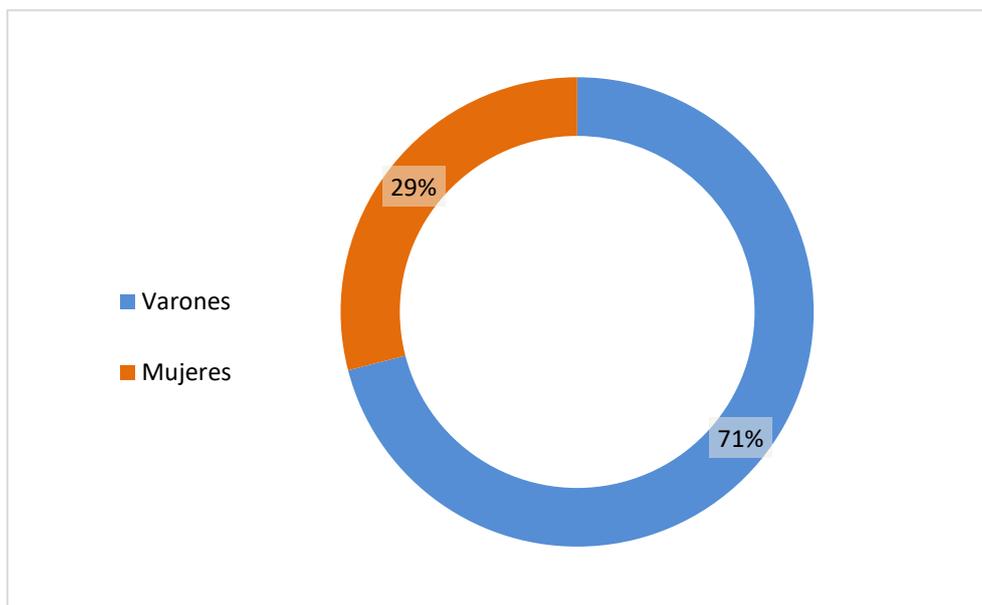
En el área de influencia del Aeropuerto de Mendoza la actividad aerocomercial y aeroportuaria demandó en 2021 un total de 9.475 empleos de los cuales 1.008 fueron empleos directos, 1.210 empleos indirectos, 1.411 empleos inducidos y 5.846 empleos catalíticos. La distribución del empleo directo por género fue de 71% para varones y 29% para mujeres.

Gráfico 17. Empleo aeroportuario Aeropuerto Internacional de Mendoza. Año 2021



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 Aeropuerto Internacional Mendoza.  
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 Mendoza 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 Aeropuerto Internacional Mendoza.  
Año 2021

Tipo de empleos	Cada millón de pasajeros	Cada mil movimientos	Cada 1000 m <sup>2</sup> de terminal	Por hectárea
<b>Empleo total</b>	<b>14.287</b>	<b>1.190</b>	<b>740</b>	<b>29</b>
<b>Empleo directo</b>	1.520	127	79	3
<b>Empleo indirecto</b>	1.824	152	95	4
<b>Empleo inducido</b>	2.128	177	110	4
<b>Empleo catalítico</b>	8.815	734	457	18

Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

**ORSNA** Autoridad  
Aeroportuaria

