



**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.....	3
2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO.....	6
2.1. DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO DE SANTA ROSA.....	7
2.2. ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL.....	14
3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL.....	22
3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO.....	22
3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO.....	27
4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL.....	32
4.1 PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO.....	36
4.2 TURISMO FACILITADO POR EL TRANSPORTE AÉREO.....	40
4.3 BENEFICIOS POR LA CONECTIVIDAD AÉREA (PRODUCTIVIDAD).....	45
4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS.....	46
4.5 GENERACIÓN DE EMPLEO.....	47

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 Santa Rosa incluye los departamentos pampeanos de Atreuco, Capital, Catrileo, Chalileo, Chapaleufú, Chical Co, Conhelo, Curaco, Guatrache, Hucal, Lihue Calel, Limay Mahuida, Loventue, Maraco, Quemú Quemú, Rancul, Realicó, Toay, Trenel y Utracan; los departamentos bonaerenses A. Alsina, Carlos Casares, C. Tejedor, Daireaux, F. Ameghino, General Villegas, Guaminí, Hipólito Yrigoyen, Pehuajó, Pellegrini, Rivadavia, Salliqueló, Trenque Lauquen y Tres Lomas, y el departamento cordobés de Gral. Roca, beneficiando a 663.952 habitantes (Censo 2022).

El Informe de Impacto socioeconómico y territorial (ISET) 2021 del Aeropuerto de Santa Rosa 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 Santa Rosa se registraron 14.475 pasajeros domésticos, representando un crecimiento del 77% en relación al año anterior. Además, el aeropuerto contó con 2.388 movimientos de aeronaves, de los cuales 716 fueron vuelos comerciales. 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 Santa Rosa fue de \$451.787.235 de pesos, creando 1.513 puestos de empleo.

El producto bruto aeroportuario aportó \$46.053.582, el turismo receptivo \$377.233.051 y los beneficios económicos para los pasajeros \$28.500.602. En contraste, el turismo emisor sumó \$218.729.613 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 \$233.057.622 de pesos en el área de influencia aeroportuaria.

IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



AEROPUERTO DE SANTA ROSA - 2021



Impacto socioeconómico y territorial positivo

\$ 451.787.235

Impacto socioeconómico y territorial negativo

\$ 218.729.613

Saldo de impactos (pesos)

\$ 233.057.622

Puestos de empleo generados

1.513

 Población del área de influencia

663.952

 Pasajeros

14.475

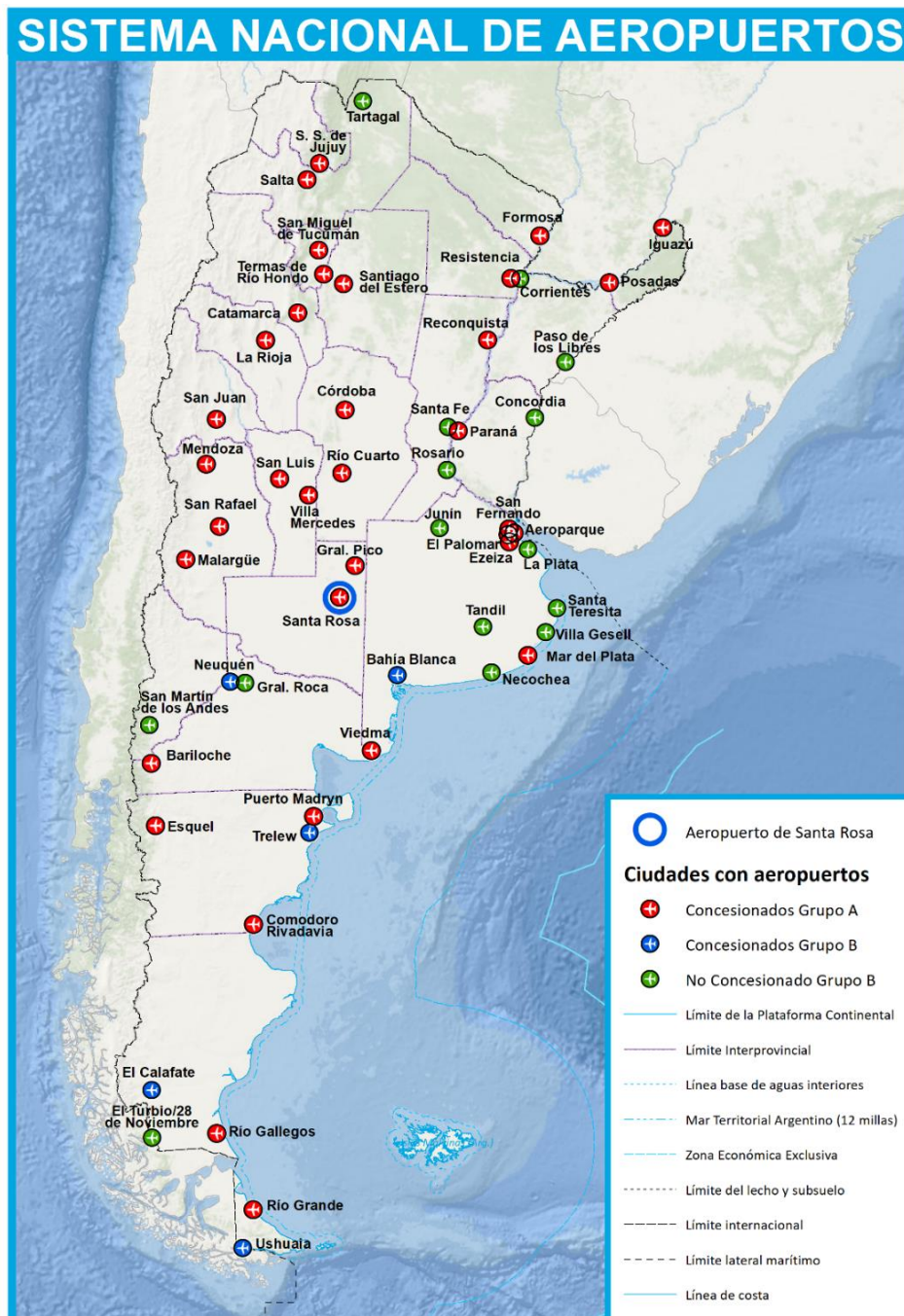
 Movimientos

2.388

2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO

El Aeropuerto de Santa Rosa 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 SANTA ROSA

Aeropuerto de Santa Rosa	
Código OACI	SAZR
Código IATA	RSA
Ciudad	Santa Rosa
Provincia	Santa Rosa
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000
Distancia a la ciudad	4 km

superficies



241 ha
superficie del predio



241 ha
superficie concesionada



460 m2
superficie de la aeroestación de pasajeros

plataforma comercial



pista
01/19

2.300 m
x 30 m
asfalto



2 posiciones comerciales

características del aeropuerto

8 a 22 horario de operación

4D clave de referencia

190 msnm elevación del aeropuerto

Cat I ILS (cabecera 19)

aeroestación



3 mostradores de check in



1 puerta de embarque



1 puestos PSA de seguridad



1 cintas de retiro de equipaje



80 puestos de estacionamiento vehicular

El aeropuerto

El predio aeroportuario es de 241 hectáreas, las cuales han sido concesionadas en su totalidad por el Estado Nacional a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. El límite de la concesión posee un perímetro aproximado de 7,3 kilómetros.

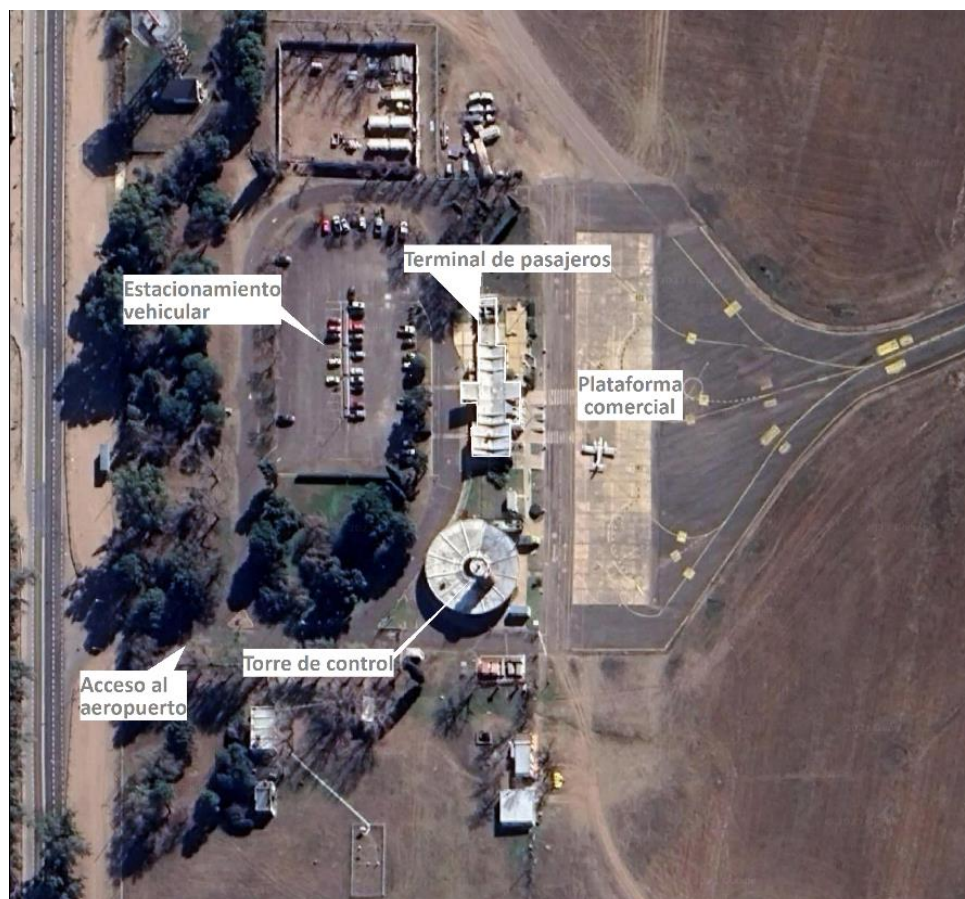
Imagen 1. Predio y área concesionada del Aeropuerto de Santa Rosa



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Santa Rosa.
Resolución ORSNA N° 98/2011

El Aeropuerto de Santa Rosa es aeropuerto habilitado para el transporte aéreo nacional. Posee una única pista, la 01/19 (2.300 m x 30 m) y cuenta con una plataforma que da servicio a las aeronaves comerciales y está asociada a la terminal de pasajeros. La torre de control se ubica al sur de la terminal de pasajeros, en un edificio donde se ubican también los sectores operativos del aeropuerto como oficinas de meteorología, de ANAC y PSA, el SEI y oficinas de mantenimiento.

Imagen 2. Sectores del aeropuerto



Fuente: Plano de Usos del Suelo. Resolución ORSNA N° 98/2011

Terminal de pasajeros

La terminal actual de pasajeros tiene una superficie de 460 m² organizados en una sola planta y se encuentra próxima a la plataforma comercial. En la terminal se concentran las operaciones de pasajeros de aviación comercial y de aviación general.

El hall de arribos y partidas se encuentra en el centro de la planta, allí se encuentra el sector de mostradores de facturación, asientos para el público general, baños públicos y el acceso al local gastronómico. En el área estéril se encuentran las áreas de arribos y embarque.

Plano de usos del suelo

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

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

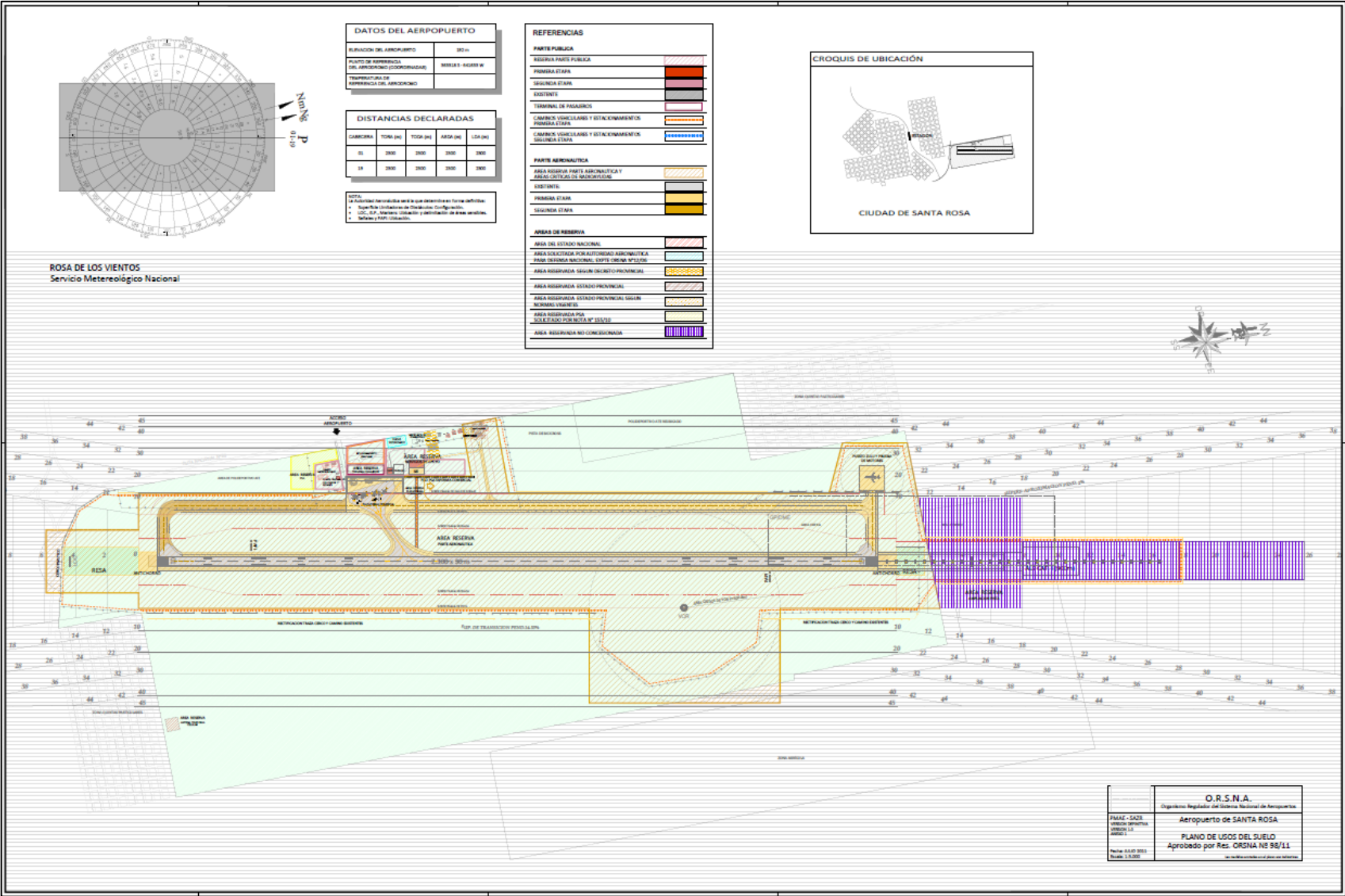


Terminal de pasajeros



Plataforma comercial

Imagen 3. Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Santa Rosa



Fuente: Resolución ORSNA N° 98/2011

Superficie libre de obstáculos

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

Esto se logra mediante la definición de una serie de superficies denominadas superficie de aproximación, de despegue, superficie cónica, de transición, horizontal interna, etc., que marcan los límites hasta donde los objetos pueden proyectarse en el espacio 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.

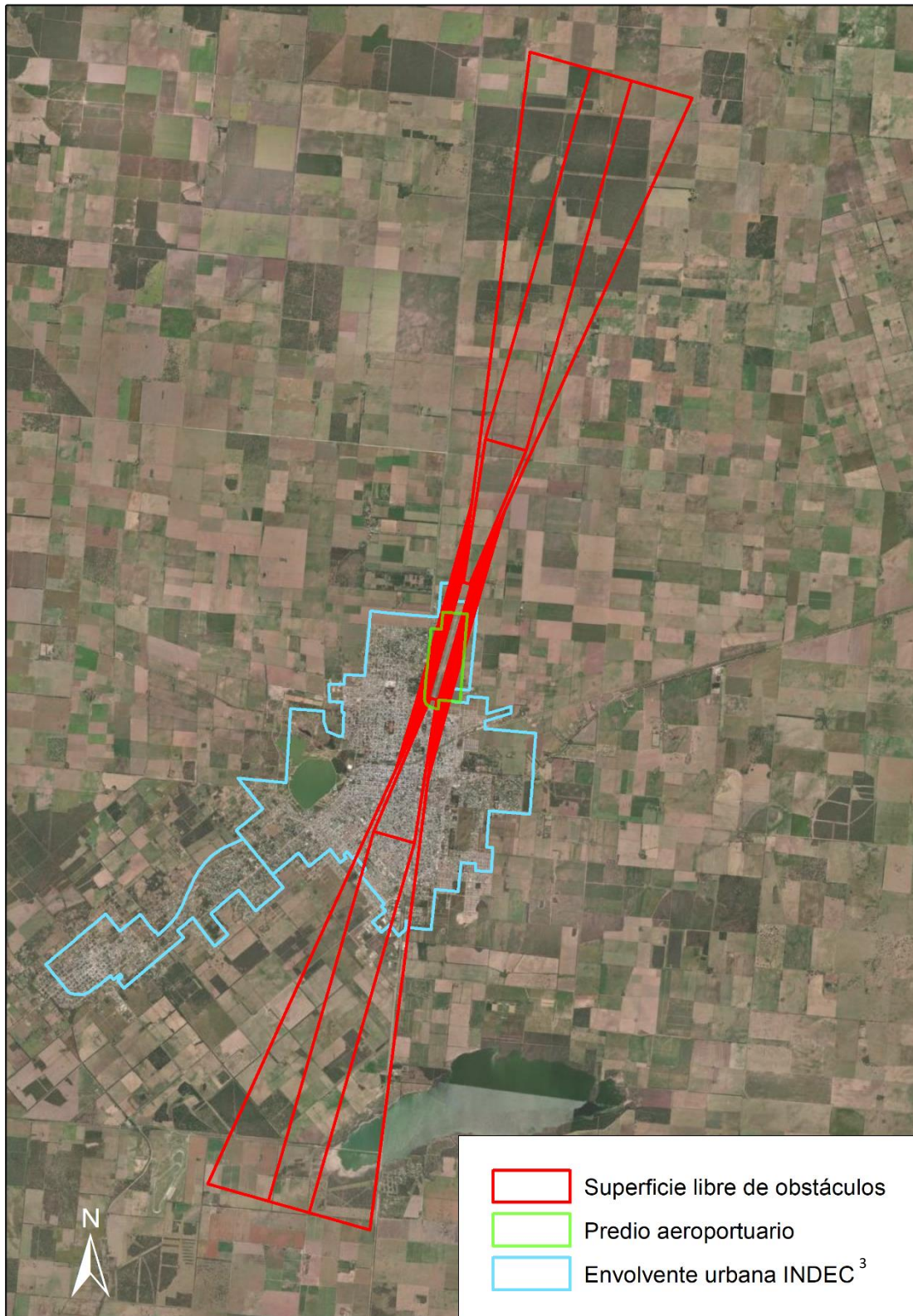
La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) informa mediante la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)² la existencia o no de elementos presentes bajo la superficie libre de obstáculos.

En el caso del Aeropuerto de Santa Rosa se puede observar la presencia de áreas urbanizadas con la utilización de la cabecera 01.

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

² <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Imagen 4. Superficie libre de obstáculos



Fuente: Elaboración propia en base al Plano de Usos del Suelo de Santa Rosa. Resolución ORSNA N° 98/2011

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

2.2 ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL

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

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

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

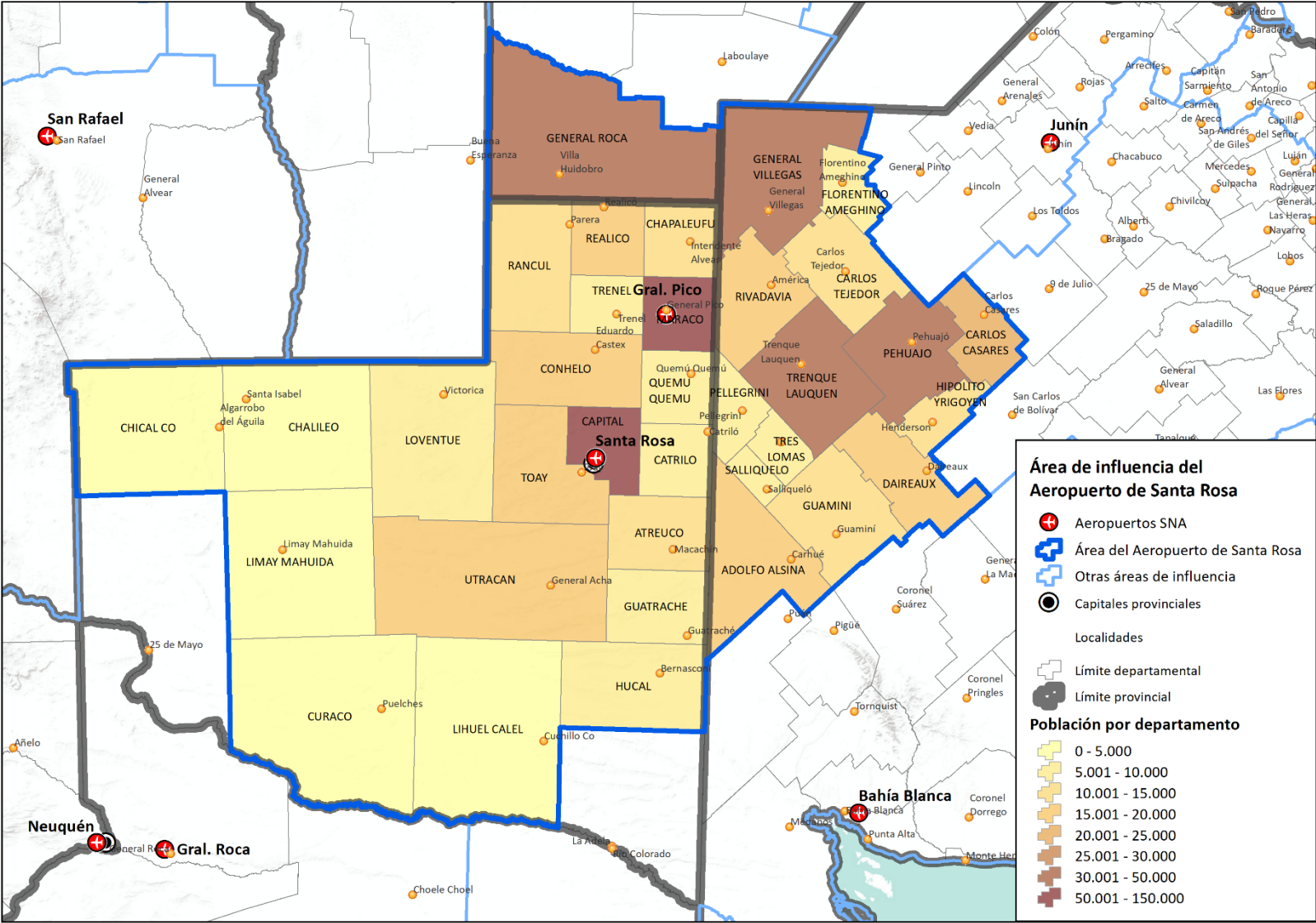
El área de influencia es un espacio geográfico sobre el cual el aeropuerto ejerce un poder de atracción y define el universo de potenciales pasajeros que utilizarán la terminal.

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



El aeropuerto de Santa Rosa se encuentra emplazado en el centro este de la Provincia de La Pampa, a 4 kilómetros de la capital provincial Santa Rosa y su área de influencia incluye 20 departamentos pampeanos Atreuco, Capital, Catrillo, Chalileo, Chapaleufú, Chical Co, Conhelo, Curaco, Guatrache, Hucal, Lihue Calel, Limay Mahuida, Loventue, Maraco, Quemú Quemú, Rancul, Realicó, Toay, Trenal y Utracan, y también incluye a 14 departamentos bonaerenses Adolfo Alsina, Carlos Casares, Carlos Tejedor, Daireaux, Florentino Ameghino, General Villegas, Guaminí, Hipólito Yrigoyen, Pehuajó, Pellegrini, Rivadavia, Salliqueló, Trenque Lauquen y Tres Lomas, y un departamento del sur de la Provincia de Córdoba, General Roca.

Mapa 2. Área de influencia del Aeropuerto de Santa Rosa



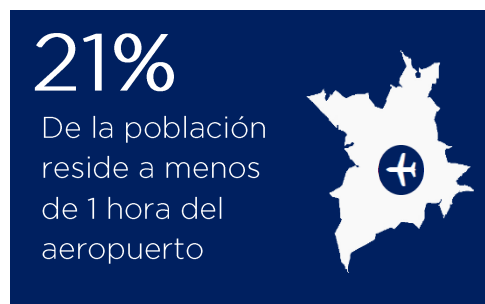
Fuente: Elaboración propia en base a datos de IGN, INDEC, Open Street Map

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial

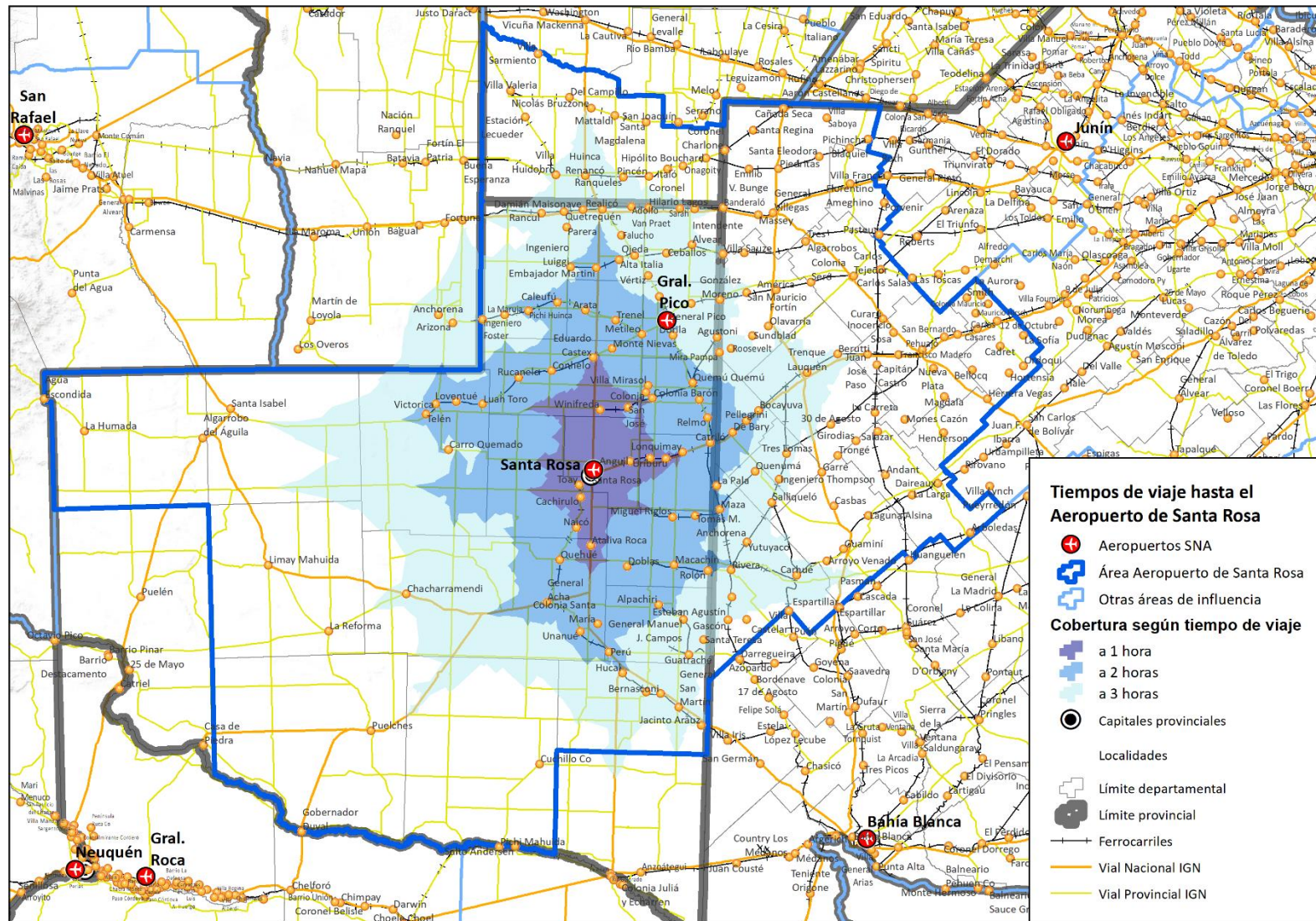
Aeropuerto de Santa Rosa. La Pampa. Argentina

Santa Rosa forma parte de la Región Patagonia y se vincula por vía terrestre a través de la Ruta Nacional N° 35 con la ciudad de Bahía Blanca hacia el sur y hacia el norte con Río Cuarto. Por el corredor Ruta Nacional N° 5, se vincula hacia el este con la ciudad de Buenos Aires, y por el corredor Ruta Provincial N° 9 - Ruta Nacional N° 152 hacia el sudoeste con la ciudad de Neuquén, capital de la provincia vecina.

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 663.952 habitantes, de los cuales un 21% se encuentra dentro de una hora de viaje por la red vial desde el aeropuerto.



Mapa 3. Tiempos de viaje hacia el Aeropuerto de Santa Rosa



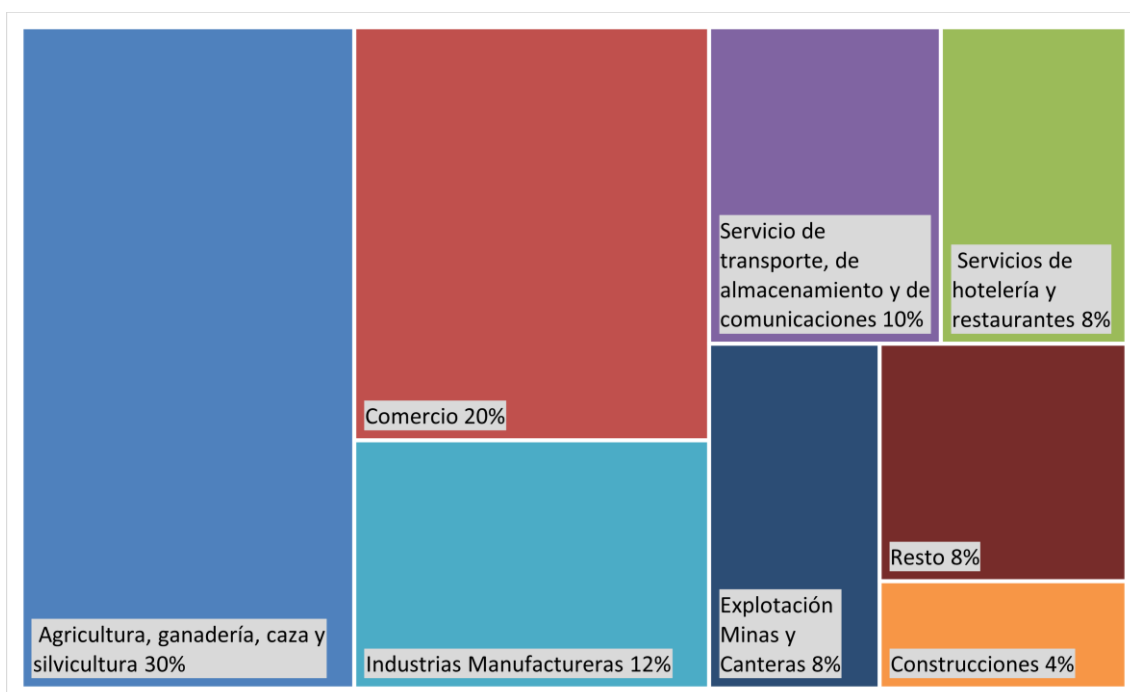
Fuente: Elaboración propia en base a datos de IGN, INDEC, Open Street Map

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 La Pampa cuenta con una estructura productiva que se divide en siete rubros principales y está apoyada principalmente en el sector de agricultura, ganadería, caza y silvicultura.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de INDEC

Los sectores de actividad que más aportan al perfil productivo provincial son: agricultura, ganadería, caza y silvicultura (30%), comercio (20%), industrias manufactureras (12%), servicio de transporte, de almacenamiento y comunicaciones (10%), hotelería y restaurantes (8%) y explotación de minas y canteras (8%) y construcción (4%). El 8% restante se divide entre otros sectores y actividades.

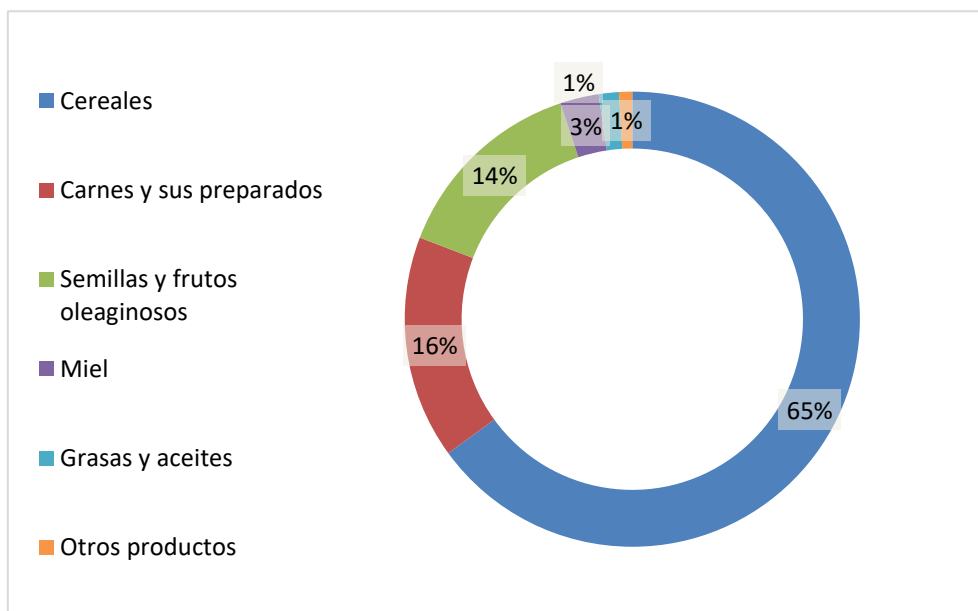
Perfil exportador

Durante el año 2021, las exportaciones de La Pampa totalizaron 838 millones de dólares, representando el 1% del valor exportado sobre el total nacional y 1,4% de la Región Pampeana.

La provincia participa en los mercados internacionales principalmente con productos asociados al sector de cerealero, el cual representó 65% del total exportado. También se comercializaron carnes y sus preparados representando (16%), semillas y frutos oleaginosos (14%), miel (3%) y grasas y aceites (1%). El 1% restante se divide entre otros productos.

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 La Pampa. Año 2021

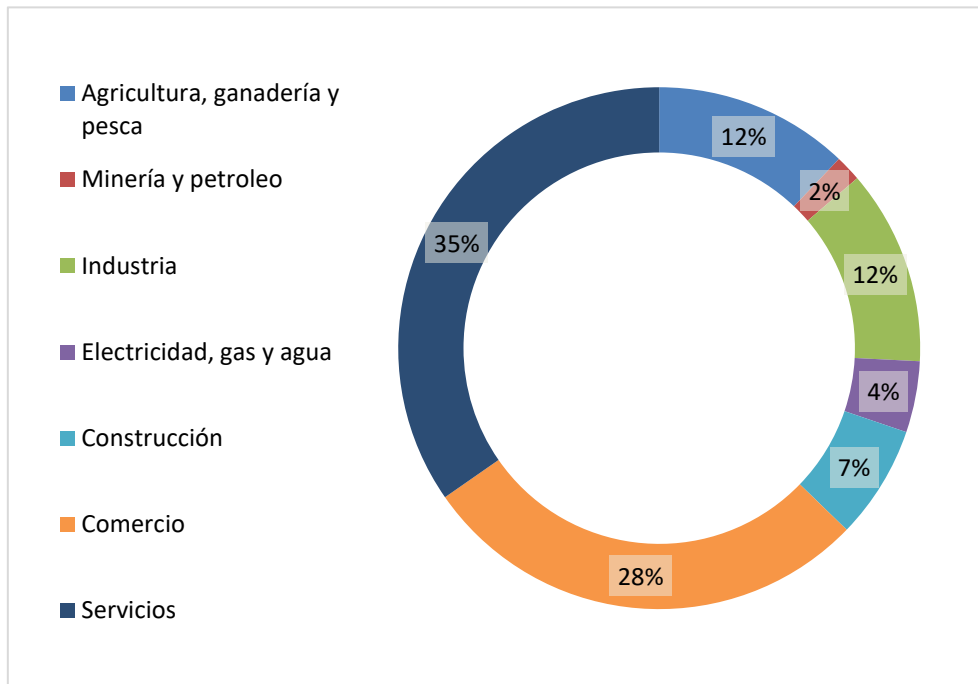


Fuente: Indicador de actividad económica provincial - INDEC

Empleo provincial

Durante el año 2021 se registraron 114.866 puestos de empleo en la Provincia de La Pampa. Las actividades vinculadas con el sector servicios (35%), comercio (28%), industria (12%), agricultura, ganadería y pesca (12%), construcción (7%), electricidad, gas y agua (4%) y minería y petróleo (2%).

Gráfico 3. Composición del empleo provincial. Año 2021



Fuente: Ministerio de Trabajo – SIPA



Colonia Menonita
Matecito Viajero

3. ANÁLISIS

AEROCOMERCIAL

Las actividades socioeconómicas y productivas del territorio estimulan la demanda del mercado aerocomercial y, al mismo tiempo, **la conectividad aérea posibilita el crecimiento** de dichas dinámicas, estableciéndose entre ambas una relación de complementariedad. El análisis aerocomercial del Aeropuerto de Santa Rosa 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 el año 2020 y 2021, el transporte aéreo global se vio afectado severamente por la mayor crisis histórica de la actividad aerocomercial y aeroportuaria, motivada por la aparición de la pandemia del virus COVID-19, la cual generó un fuerte impacto en los indicadores de transporte aéreo producto de la paralización de las actividades y la disminución de las operaciones aéreas mundiales.

En el año 2021, la oferta de servicios aéreos del Aeropuerto de Santa Rosa fue sostenida por Aerolíneas Argentinas, siendo la línea aérea de bandera el único operador con un total de **30.048 asientos** en el mercado doméstico.

Durante la primera semana de julio⁴, el aeropuerto contó con un total de 4 frecuencias comerciales (ida y vuelta) y 384 asientos ofrecidos por la línea aérea de bandera hacia Buenos Aires. Para diciembre del mismo año las frecuencias comerciales y los asientos ofrecidos crecieron en un 100%, alcanzando las 8 frecuencias y los 768 asientos.

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

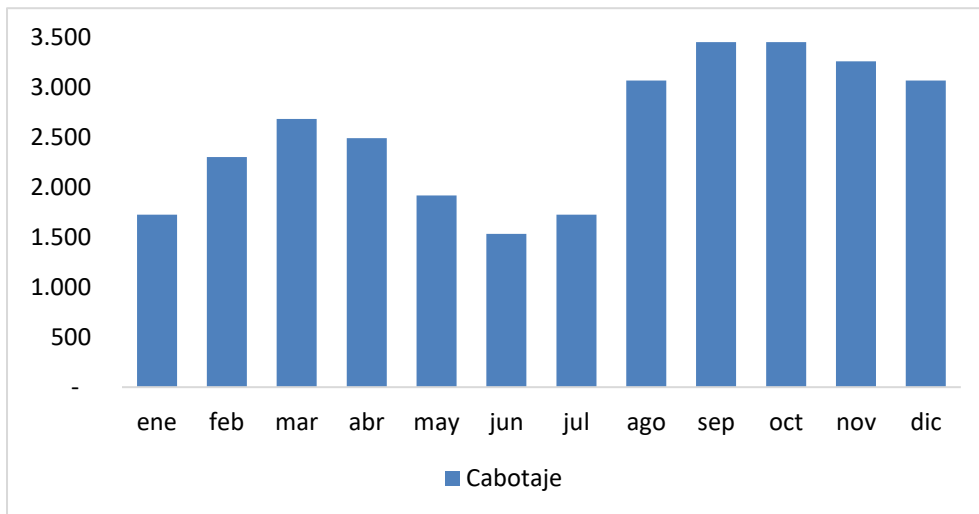
Mapa 4. Rutas del Aeropuerto de Santa Rosa. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

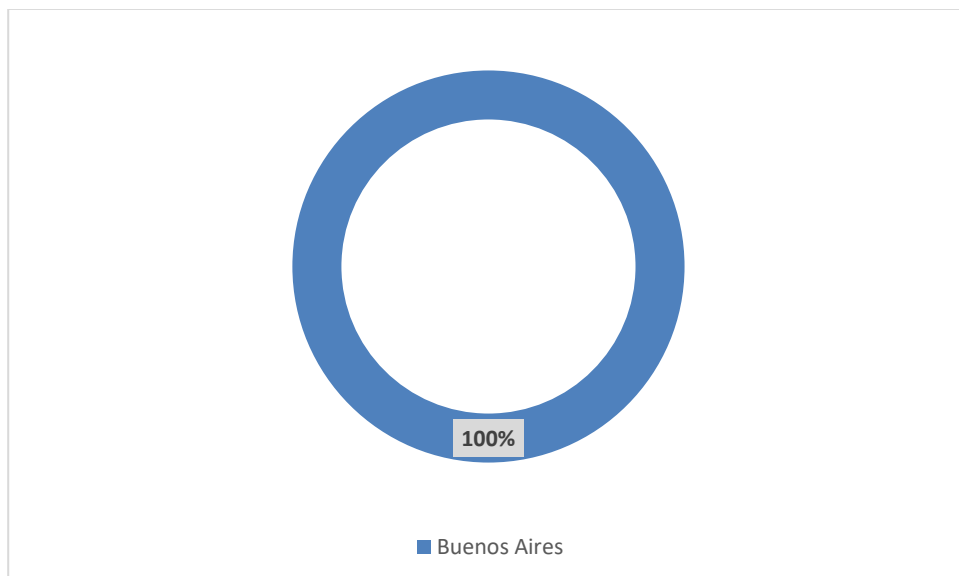
A lo largo del año 2021, la ciudad de Santa Rosa estuvo conectada con Buenos Aires. Si bien la conexión con Buenos Aires se sostuvo durante todo el año mediante vuelos directos, también se realizaron vuelos vía otros aeropuertos (Viedma y Río Cuarto). El mes de junio marcó el mínimo de servicios ofrecidos con un total de 1.536 asientos, mientras que septiembre y octubre tuvieron los máximos mensuales con 3.456. El único operador que garantizó la conectividad del aeropuerto fue Aerolíneas Argentinas (Gráfico 6).

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



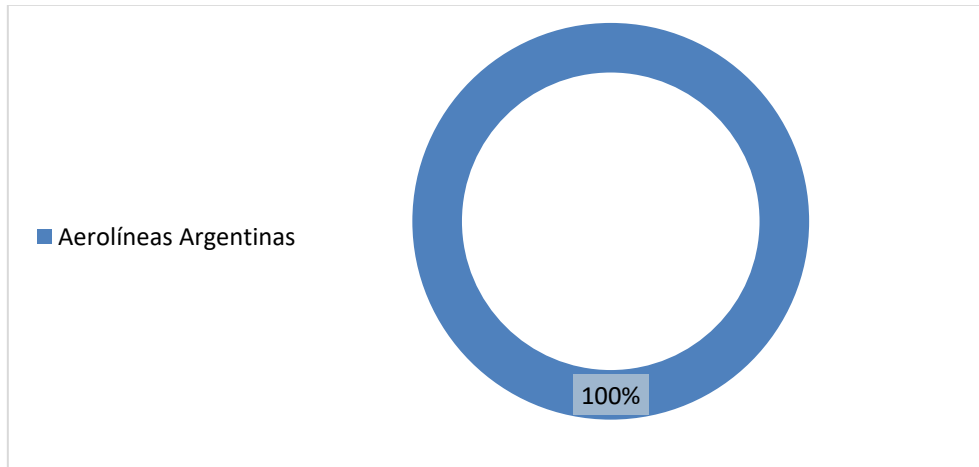
Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

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

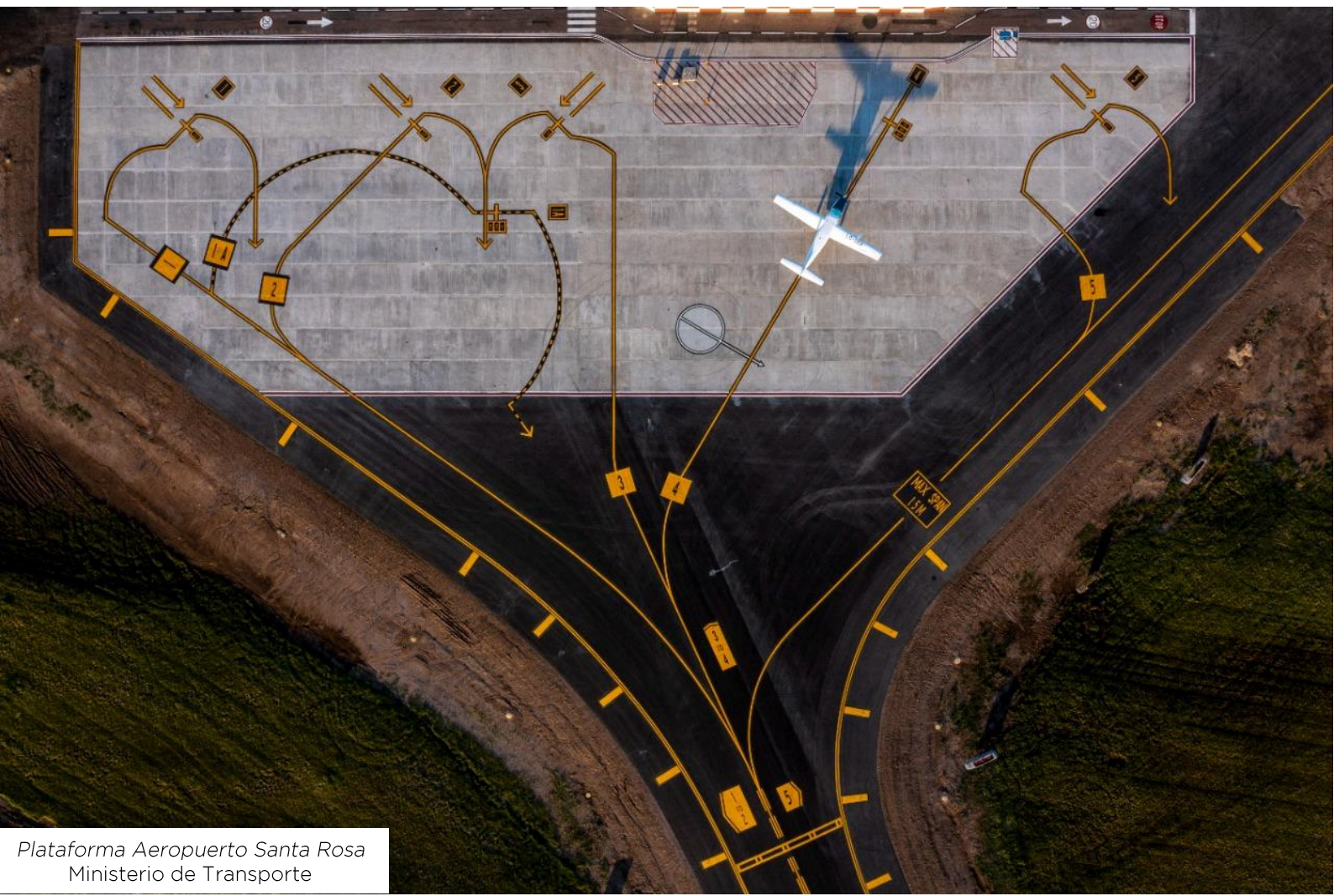


Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG



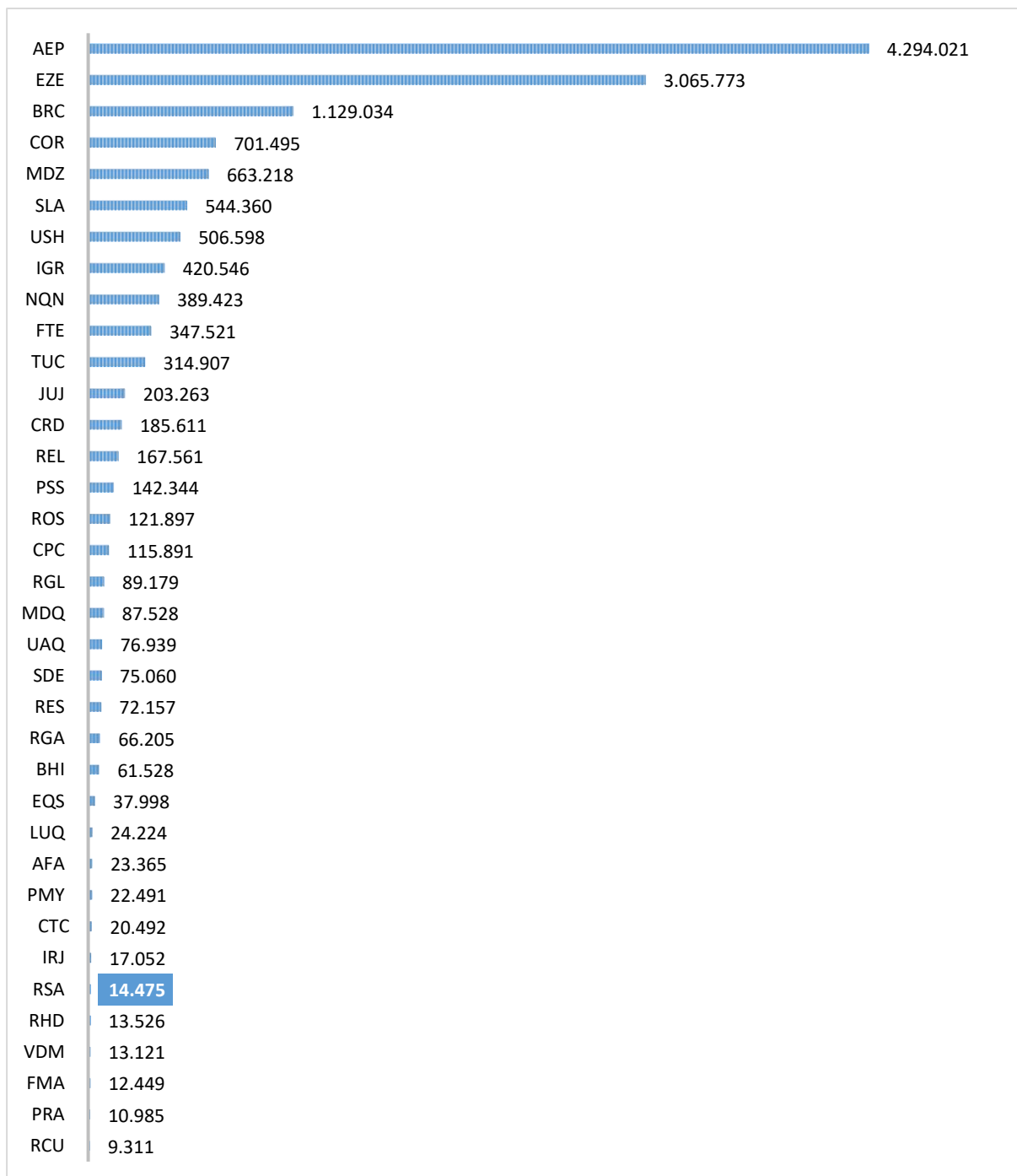


Reserva Provincial Parque Luro
Tripadvisor

3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO

Durante el año 2021, el Aeropuerto de Santa Rosa registró 14.475 pasajeros comerciales de cabotaje. Con estas cifras Santa Rosa se ubicó 29° entre las terminales aeroportuarias con vuelos regulares del Sistema Nacional de Aeropuertos. A su vez, en el mismo año se realizaron 2.388 movimientos de aeronaves.

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

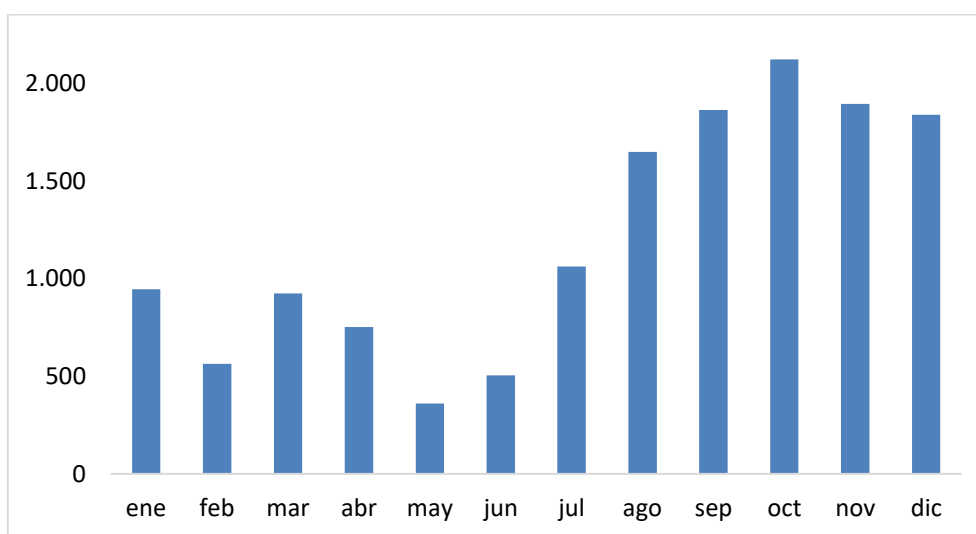


Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

La demanda anual del aeropuerto para el año 2021 fue sostenida por pasajeros nacionales y extranjeros que llegaron en vuelos de cabotaje a la ciudad de Santa Rosa. El aeropuerto mostró un crecimiento continuo a partir del segundo semestre, momento en el cual dejaron de regir las restricciones a la movilidad vinculadas a la pandemia de la COVID-19, pasando de 504 pasajeros en junio a 1.839 en diciembre lo que representó un incremento del 265%.

En materia de rutas, la conexión con Buenos Aires concentró el 100% de la demanda doméstica.

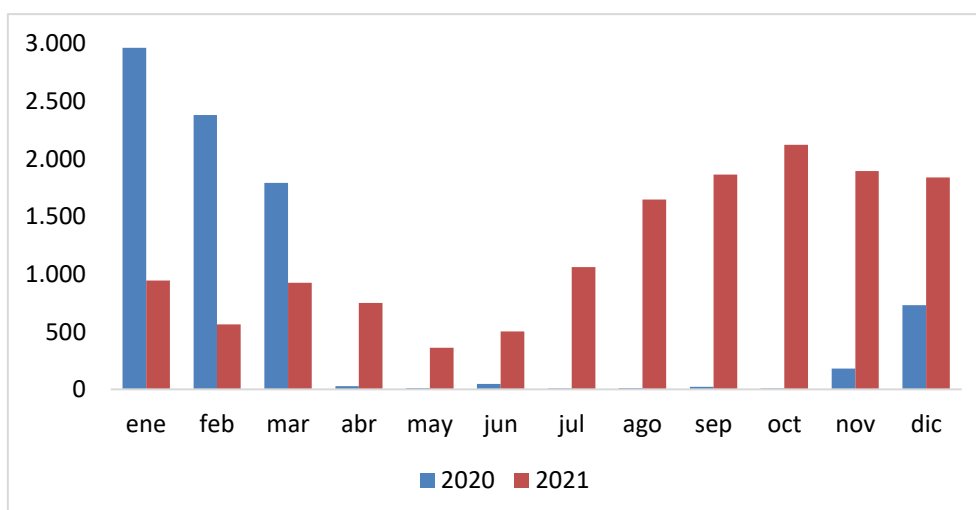
Gráfico 8. Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Si se compara el tráfico anual del 2020 y el 2021, se pasó de 8.183 pasajeros a 14.475 lo que equivale a un **crecimiento del 77% interanual** contrarrestando la abrupta caída del tráfico durante la pandemia. Entre diciembre 2020 y diciembre 2021 el crecimiento fue del 152%.

Gráfico 9. Evolución mensual de pasajeros 2020-2021



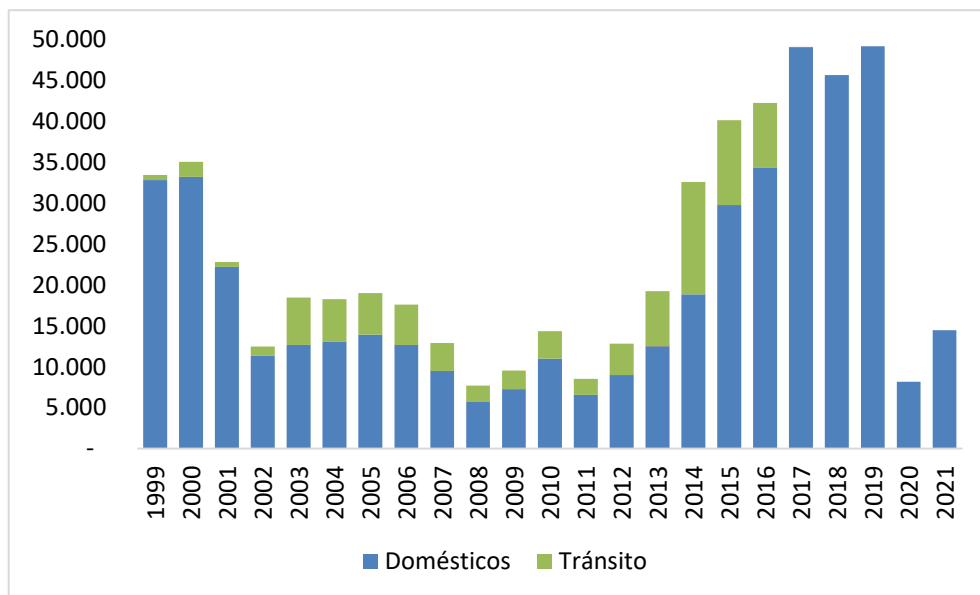
Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Tráfico histórico 1999-2021

Durante los últimos 23 (veintitrés) años el tráfico aerocomercial del Aeropuerto de Santa Rosa experimentó tanto tendencias de crecimiento de la demanda como así también caídas de pasajeros y operaciones. 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 niveles cercanos a los registrados a principios de milenio.

A comienzos de los 2000 se produjo una caída del tráfico nacional del aeropuerto como consecuencia tanto de la crisis socioeconómico y política vivida en la República Argentina en el 2001, como de la liberalización aerocomercial implementada en los años noventa. Este proceso 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.

Gráfico 10. Evolución anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Santa Rosa 1999 - 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Durante el período 2002-2008 se presentaron oscilaciones en la demanda con años de caída y de crecimiento. La variación interanual de la demanda en esos años fue en promedio del -4%.

A partir del año 2009, luego del proceso de reestatización de Aerolíneas Argentinas, se consolidó un crecimiento constante de la demanda doméstica hasta el año 2019

impulsado por la línea aérea de bandera. En dicho período, el crecimiento interanual promedio fue del 23%, alcanzando al finalizar el ciclo los 49.225 pasajeros. Esto representó un crecimiento acumulado de la demanda total del 417%. Sin embargo, este proceso se vio afectado entre el año 2011 y comienzos del 2012 por la erupción del complejo Puyehue-Cordón Caulle ubicado en la República de Chile, causando un descenso en el movimiento de pasajeros del 40%.

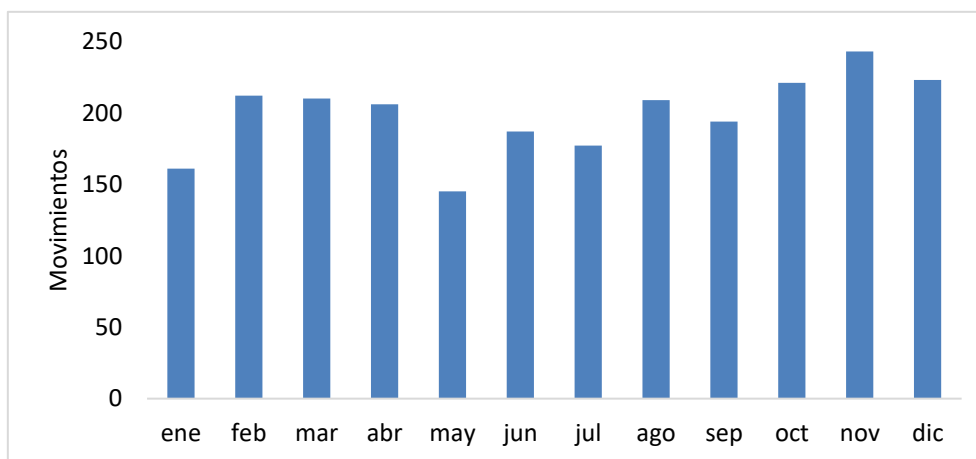
En el 2020 la pandemia del COVID-19 impuso una reducción de la demanda cortando el ciclo de crecimiento precedente, extendiéndose también durante el año 2021.

Movimientos de aeronaves

El año 2021 finalizó con un total de 2.388 movimientos, entre aterrizajes y despegues. De este total, 716 fueron vuelos comerciales, mientras que el resto se trató de vuelos no comerciales (vuelos oficiales, trabajo aéreo, vuelos escuela y vuelos privados)

Esto representa un promedio diario de 7 operaciones totales. Se observa que las mismas estuvieron en un rango que va desde el mínimo de 145 movimientos mensuales en mayo, al máximo de 243 en noviembre. En promedio, el aeropuerto contó 199 movimientos mensuales.

Gráfico 11. 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”⁵.

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

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

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

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

de carga aérea, incluso la promoción de inversiones nacionales y extranjeras, el intercambio de I+D, entre otras.

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

IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



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

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

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

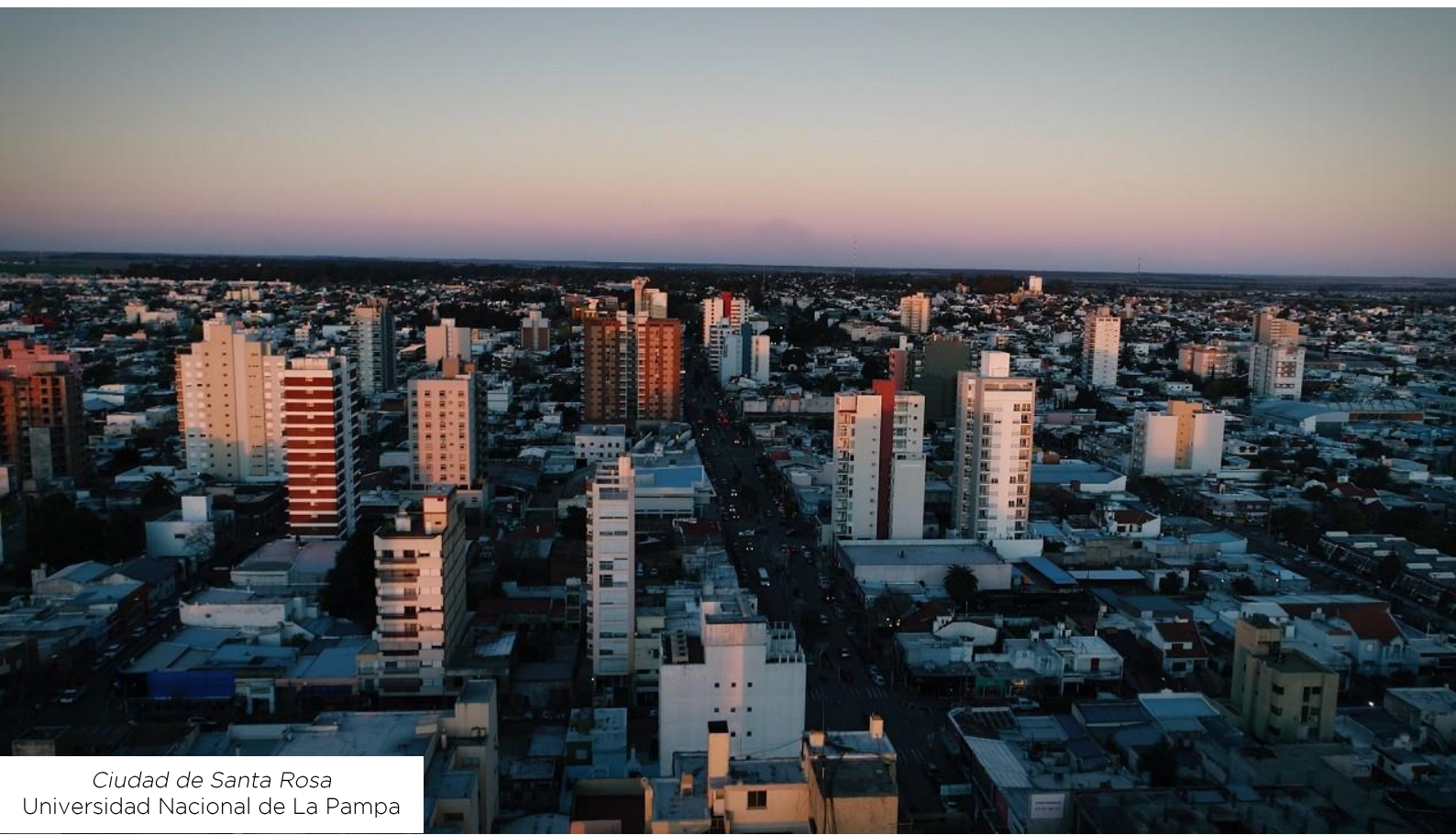
beneficio que favorece a los pasajeros y no se relaciona con ninguna fase redistributiva, catalítica o de derrame ni en el aeropuerto ni en el área de influencia.

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 Santa Rosa por el transporte aéreo durante el año 2021 fue de \$451.787.235 de pesos, generando 1.513 puestos de empleo.

- El producto bruto aeroportuario aportó \$46.053.582
- El turismo receptivo e interno \$377.233.051
- Los beneficios económicos para los pasajeros \$28.500.602
- El impacto negativo generado por el turismo emisor sumó \$218.729.613

La diferencia entre los impactos positivos y el impacto negativo generó un saldo de impactos de \$233.057.622.







AEROPUERTO DE SANTA ROSA - 2021

\$ 451

MILLONES DE PESOS

Impacto socioeconómico
y territorial positivo

Impacto socioeconómico y territorial positivo		\$ 451.787.235
	Beneficios económicos para los pasajeros	\$ 28.500.602
	Producto Bruto Aeroportuario	\$ 46.053.582
	Turismo receptivo	\$ 377.233.051
	Puestos de empleo generados	1.513
Impacto socioeconómico y territorial negativo		\$ 218.729.613
	Turismo emisor	\$ 218.729.613
Saldo de impactos (pesos)		\$ 233.057.622

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 Santa Rosa

El Aeropuerto de Santa Rosa generó \$46.053.582 pesos en concepto de PBA durante el 2021. Los servicios aeronáuticos generaron \$1.719.642 pesos, lo que representa un 4% del total. El 96% restante equivale a \$44.333.940 y fueron generados por las actividades no aeronáuticas.

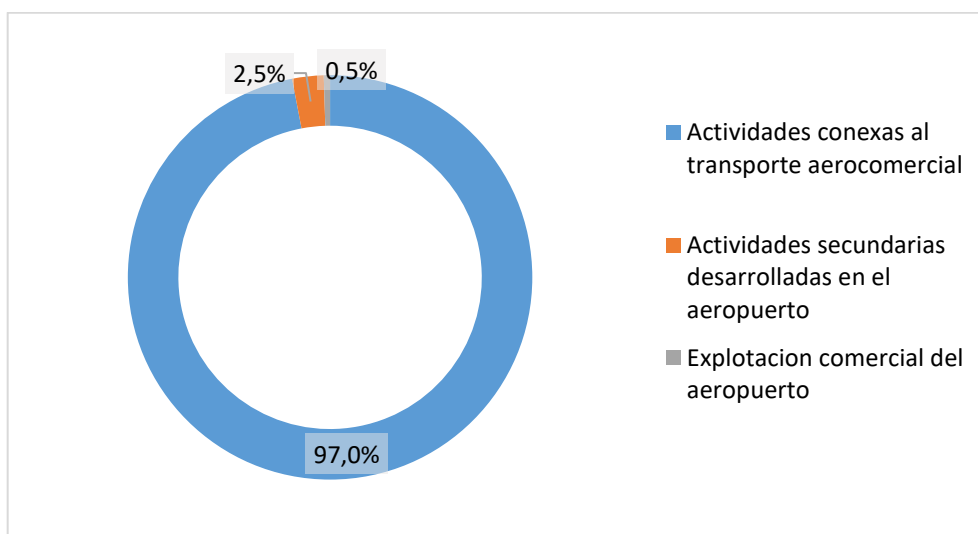
Gráfico 12. Distribución del Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de Santa Rosa. Año 2021

PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO	\$ 46.053.582	
SERVICIOS AERONÁUTICOS	\$ 1.719.642	4%
SERVICIOS NO AERONÁUTICOS	\$ 44.333.940	96%

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del Aeropuerto de Santa Rosa, el 97% de la facturación total de los servicios no aeronáuticos provino de las actividades conexas al transporte aerocomercial. Las actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto aportaron un 2,5% de la facturación total y las actividades vinculadas a la explotación comercial del aeropuerto fueron las menos representativas con un 0,5% del total.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial
Aeropuerto de Santa Rosa. La Pampa. Argentina

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

Gráfico 14. Ratios de facturación del Aeropuerto de Santa Rosa. Año 2021

	Por pasajero	Por movimientos de aeronaves	Por mt2 de terminal	Por hectárea
\$ Producto Bruto Aeroportuario	\$ 3.182	\$ 64.321	\$ 100.116	\$ 191.331
\$ Servicios aeronáuticos	\$ 119	\$ 2.402	\$ 3.738	\$ 7.144
\$ Servicios no aeronáuticos	\$ 3.063	\$ 61.919	\$ 96.378	\$ 184.187
\$ Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$ 2.977	\$ 60.179	\$ 93.669	\$ 179.011
\$ Explotación comercial del aeropuerto	\$ 9	\$ 185	\$ 289	\$ 551
\$ Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$ 77	\$ 1.555	\$ 2.420	\$ 4.625

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



Pista del Aeropuerto de Santa Rosa

HISTORIAS QUE HABLAN

Poniendo en valor los atractivos turísticos

María Cristina Nemesio es empresaria de turismo con un recorrido de más de 30 años en el sector. Desde 2008 es dueña de Canuca Travel, operadora turística de La Pampa, que se ubica en el centro de la ciudad de Santa Rosa.

Además de ofrecer los atractivos turísticos tradicionales de La Pampa, como son el Parque Luro y el Parque Nacional Lihue Calel, su empresa se dedicó a promocionar otros lugares de interés que potencian y diversifican la oferta turística de la provincia. Es así que en su oferta hay programas para conocer estancias turísticas en la que los visitantes pueden realizar desde caminatas por senderos que llevan a capillas y cementerios de familias, cabalgatas, paseos en carruajes y visitar museos de campo. Asimismo, se ofrecen excursiones a los parques termales, salinas y viñedos; como así también visitar museos artesanales donde las piezas exhibidas remiten a la cultura de los pueblos originarios que habitaban el territorio pampeano.

En relación a lo anterior, María Cristina comenta: “Todo esto me lleva a pensar que no me puedo equivocar en la elección de operar turismo en mi provincia, desconocida para muchos pero que tiene una gran riqueza sumado una cordialidad y amabilidad de la gente que la habita”.

Canuca Travel trabaja de forma directa con el aeropuerto ya que ofrecen servicios de traslados desde y hacia el mismo. Al respecto, Cristina comenta: “la conectividad aérea es sumamente importante ya que permite a los visitantes llegar a nuestro destino desde las provincias centro y norte del país vía Buenos Aires, como también, turistas que provienen de otros países. Los turistas internos son principalmente de Buenos Aires, Salta, Chaco, Mendoza y Córdoba mientras que los turistas extranjeros llegan desde Canadá, Estados Unidos, España, México y Brasil”. Además, valora la ubicación estratégica del aeropuerto “es muy importante contar con un aeropuerto localizado a nueve minutos de la ciudad. No sólo para la llegada del turismo sino para nosotros como empresa que viajamos frecuentemente por eventos, exposiciones, congresos y ferias”.

Por otro lado, María Cristina agrega que están trabajando para lograr un corredor turístico que incluya la oferta de atractivos de la Provincia de La Pampa a partir del circuito Patagonia Total.

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.

El Aeropuerto de Santa Rosa es la puerta de entrada a un área muy amplia cuyos atractivos turísticos tienen relevancia local y regional, y que de a poco se van posicionando en el mercado nacional.

En la ciudad de Santa Rosa, los atractivos a visitar son el Museo Provincial de Artes, el Museo de Historia Natural, la Catedral, el Parque Recreativo Don Tomás y el Mercado Artesanal. En éste último se comercializan productos de gran calidad en cuero, madera, lana y otros materiales realizados por prestigiosos artesanos de La Pampa. En la vecina localidad de Toay, la casa museo de la poeta Olga Orozco y el autódromo complementan la oferta turística de la capital pampeana.

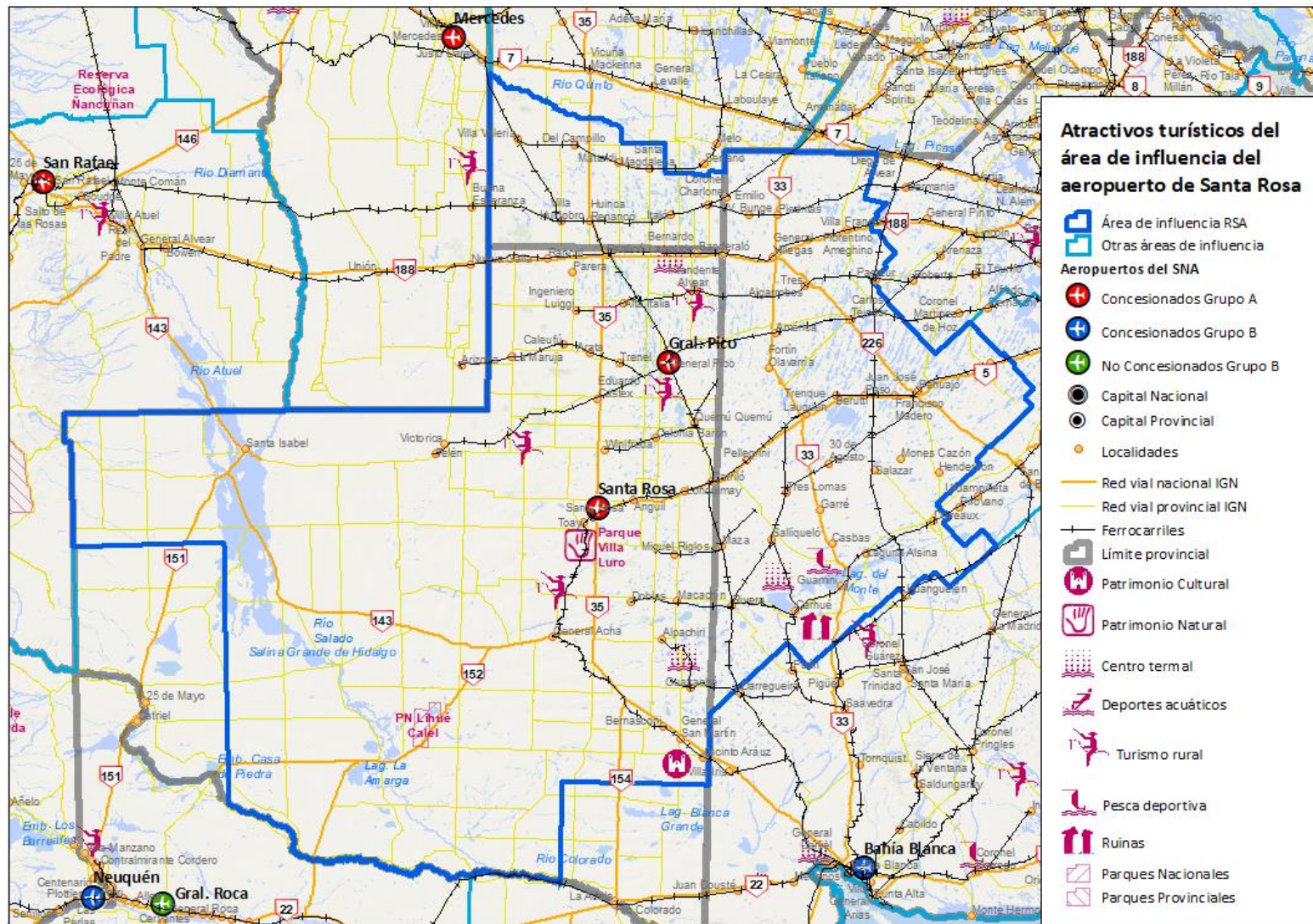
Pero dentro del área de influencia del aeropuerto de Santa Rosa se encuentran: la Reserva Provincia Parque Luro, donde se combinan historia, cultura y naturaleza; el Parque Nacional Lihue Calel que protege la fauna y flora de un paisaje de sierras bajas y que ofrece numerosos senderos para la práctica del ecoturismo.

También en el sudeste provincial se encuentran la localidad de Jacinto Arauz con su museo y circuito Dr. René Favalaro que recuerdan al cardiocirujano en su etapa de médico rural; y Guatraché que cuenta con un centro termal y es el punto de acceso a la Colonia Menonita Nueva Esperanza que abre sus puertas a los visitantes.

El turismo rural puede practicarse en diversos establecimientos cercanos a las ciudades de Gral. Acha, Gral. Pico, Quemú-Quemú e Int. Alvear, entre otras.

Si bien están dentro de la Provincia de Buenos Aires, las Termas de Carhué y las ruinas de la villa balnearia de Epecuén también se encuentran dentro del área de influencia del aeropuerto de Santa Rosa.

Mapa 5. Atractivos de turísticos del área de influencia del Aeropuerto de Santa Rosa



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 Santa Rosa un total de 122 turistas extranjeros tanto en vuelos internacionales como domésticos. En términos económicos, los viajeros generaron un gasto de \$18.096.170 pesos en el área de influencia del aeropuerto pampeano.

Turismo interno

Por otra parte, 10.587 turistas nacionales ingresaron al área de influencia del aeropuerto de Santa Rosa a través del Aeropuerto generando un impacto de \$359.136.881 pesos.

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 través del Aeropuerto de Santa Rosa por turismo y generan un impacto económico positivo en el área de influencia del aeropuerto, se pueden identificar los impactos económicos negativos generados por los viajeros que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.

Turismo extranjero

En 2021, 16 pampeanos viajaron al exterior a través del Aeropuerto de Santa Rosa generando un gasto de \$2.299.383 pesos en el exterior.

Turismo interno

Asimismo, 6.380 turistas residentes en el área de influencia del Aeropuerto de Santa Rosa recorrieron otros destinos de nuestro país. En términos económicos, gastaron \$216.430.230 pesos en el área de influencia de otros aeropuertos del Sistema Nacional.

4.2.3 Saldo de impactos de turismo nacional e internacional

Como resultado del año, el turismo receptivo tanto nacional como internacional vehiculizado por la conectividad aérea se tradujo en un impacto económico positivo de \$377.233.051 pesos en el área de influencia del Aeropuerto de Santa Rosa. En cambio, el turismo emisor local que viajó a otros puntos del país y al exterior cuantificó un total de \$218.729.613 pesos de impacto negativo.

El saldo del turismo, entendido como la diferencia entre el turismo receptivo y el emisor, en Santa Rosa fue equivalente a \$158.503.438 pesos.

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



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

HISTORIAS QUE HABLAN

Un patrimonio cultural de valor histórico en la llanura pampeana

La Estancia Villaverde se encuentra ubicada en la Ruta Provincial 12, a 10 minutos al norte de la ciudad de Santa Rosa. Este campo, de 2.500 ha, fue comprado por la familia Fernández Lorences en 1935. Posteriormente, sus nietos quisieron poner en valor el casco y comenzaron con remodelaciones, abriéndola a visitantes en 1992 convirtiéndose en la primera estancia turística de la provincia.

Hugo Fernández Zampoli es uno de los nietos involucrados en el proyecto y cuenta: *"en Estancia Villaverde los visitantes pueden realizar actividades de agroturismo, como el arreo y encierro de ganado, participación en la siembra o cosecha de cereales, yerra, esquila y señalada de hacienda. Cuenta con 8 suites con todas las comodidades, ofrecemos pensión completa con gastronomía local. Además, contamos con una piscina y solárium, una galería de arte, un campo de Golf y un salón de eventos para 600 personas"*. También se ofrecen paseos en cabalgatas y carruajes de época para visitar el Fortín Huitrú, safaris fotográficos, visitas a una rastrillada indígena, a El Galpón de Don Segundo, el Museo Etnográfico Rural, la Vieja Manga, una Fiesta Gaucha y espectáculos folklóricos, entre otros.

La cercanía al aeropuerto de Santa Rosa (7 km) es de suma importancia para la recepción de visitantes: *"los turistas llegan con una hora de vuelo de Buenos Aires y en diez minutos están en la estancia, los recibimos con transfers propios. Es por esto, que trabajamos conjuntamente con los horarios de los vuelos. En el último tiempo notamos una regularización de los vuelos con horarios más definidos, con una frecuencia semanal, que nos permitió crear un organigrama de funcionamiento que ayudó a mejorar la calidad de los productos ofrecidos"*.

Con respecto al perfil del visitante, Hugo hace hincapié en el turismo extranjero: *"vienen a hacer turismo rural, principalmente de Francia y Reino Unido. Los meses de mayor demanda son de septiembre en adelante; sin embargo, la diversidad de atracciones que ofrece la estancia hace posible que reciba visitas durante todo el año"*.

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 (IATA⁷).

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

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 específico⁸. 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:

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

En el año 2021, la relación del indicador de conectividad con el Producto Bruto Geográfico (PBG) tuvo una caída del 56% con respecto a 2020 para el caso del Aeropuerto de Santa Rosa. 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, es que si existe un descenso del indicador de conectividad se considera que el aporte a la economía del área de influencia es de USD 0.

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

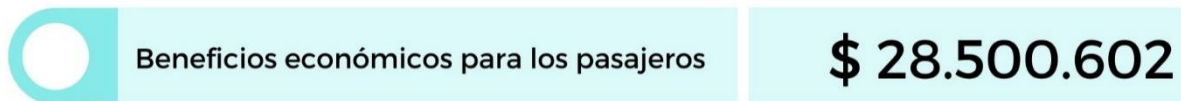
⁸ IATA toma como referencia los días del 1 al 7 de julio.

4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS

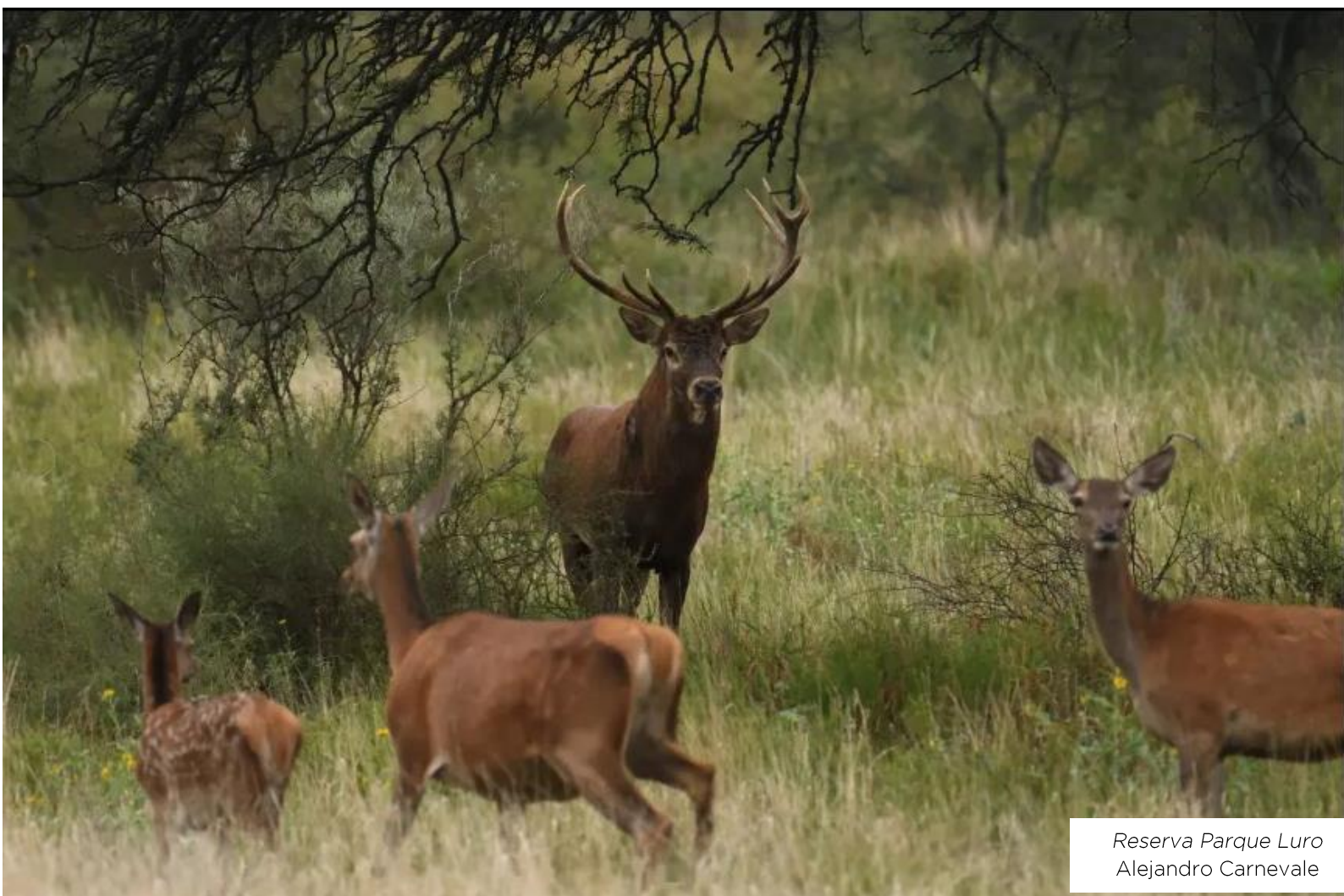
Los pasajeros valorizarán su viaje por el propio placer de la visita turística o del valor del negocio logrado, más que por el costo del mismo (IATA, 2008). A esta valorización se la denomina **excedente del consumidor**. Se toma en cuenta la cantidad de pasajeros en función de la tarifa promedio de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

El cálculo se realizó teniendo en cuenta la cantidad de pasajeros que tuvieron como origen el Aeropuerto de Santa Rosa y la tarifa promedio de dicho aeropuerto en el año 2021. Así, el excedente del consumidor registrado alcanzó la suma de \$28.500.602.

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



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.

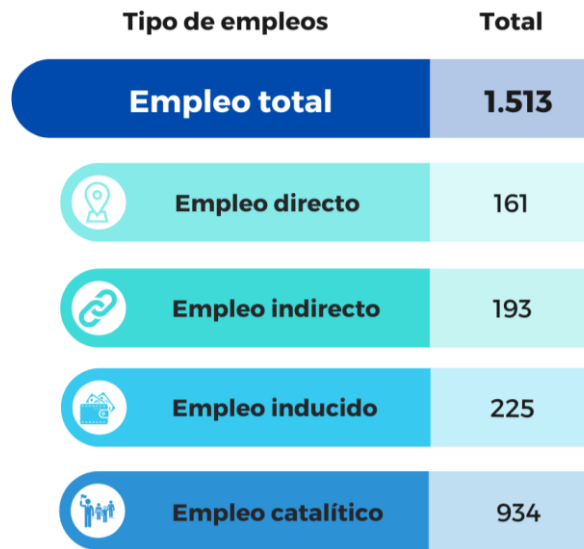
El indirecto se conforma por los empleos originados en la economía del área de influencia aeroportuaria, que forman parte de la cadena de proveedores de bienes y servicios a las actividades directas. Esto quiere decir que estos empleos no tendrían lugar sin la infraestructura aeroportuaria y la conectividad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

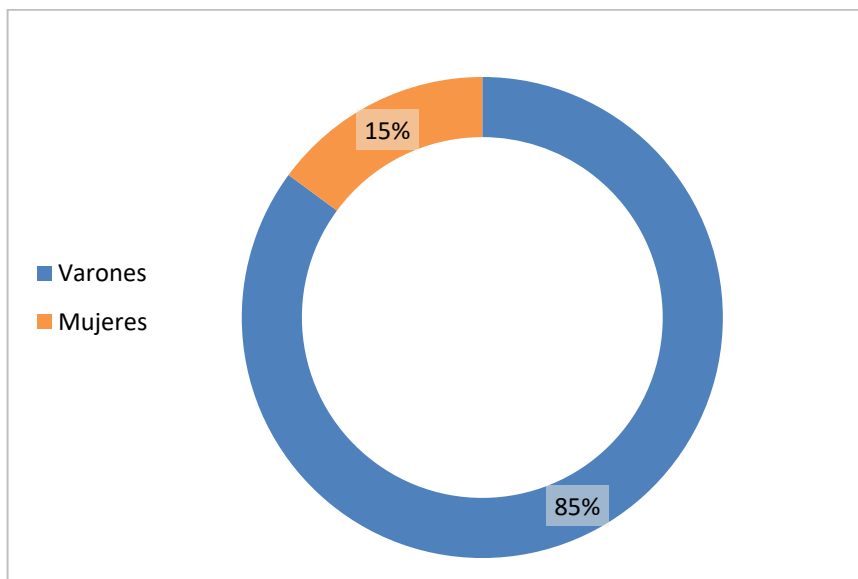
En el área de influencia del Aeropuerto de Santa Rosa la actividad aerocomercial y aeroportuaria promovió en 2021 un total de 1.513 empleos de los cuales 161 fueron empleos directos, 193 empleos indirectos, 225 empleos inducidos y 934 empleos catalíticos. La distribución del empleo directo por género fue de 85% para varones y 15% para mujeres.

Gráfico 16. Empleo aeroportuario Aeropuerto de Santa Rosa. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

Gráfico 17. Empleo directo por género. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

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

Gráfico 18. Empleo aeroportuario directo por rubro en el Aeropuerto de Santa Rosa. 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 Santa Rosa y el volumen de pasajeros en el año, el movimiento de aeronaves anual, los metros cuadrados de terminal y la superficie del aeropuerto. Estos indicadores muestran cuanto aportaría a la generación de empleo el aumento de cada una de dichas variables.

Gráfico 19. Ratios de empleo por unidad de medida Aeroportuario Santa Rosa. Año 2021

Tipo de empleos	Cada millón de pasajeros	Cada mil movimientos	Cada 1000 m ² de terminal	Por hectárea
Empleo total	104.553	2.114	3.290	6,3
Empleo directo	11.123	225	350	0,7
Empleo indirecto	13.347	270	420	0,8
Empleo inducido	15.572	315	490	0,9
Empleo catalítico	64.511	1.304	2.030	3,9

Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

ORSNA Autoridad
Aeroportuaria

