



AEROPUERTO DE SANTIAGO DEL ESTERO AEROPUERTO DE TERMAS DE RÍO HONDO



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

Leticia Dall'Ospedale

Valentina Castro Compañs

Nicolás Moser

Ezequiel Ponce

Daniela Villotti

ÍNDICE

1. RESUMEN EJECUTIVO.....	4
2. INFORMACIÓN GENERAL DE LOS AEROPUERTOS	10
2.1. DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO DE SANTIAGO DEL ESTERO	11
2.2 DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO DE TERMAS DE RIO HONDO	14
2.3 ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL	22
3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL.....	31
3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO.....	32
3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO	40
4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL.....	49
4.1 PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO	54
4.2 TURISMO FACILITADO POR EL TRANSPORTE AÉREO.....	60
4.3 BENEFICIOS POR LA CONECTIVIDAD AÉREA (PRODUCTIVIDAD)	67
4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS	68
4.5 GENERACIÓN DE EMPLEO	69

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 Santiago del Estero y Termas de Río Hondo se analizan en conjunto por su proximidad geográfica y por estar ambos localizados en la Provincia de Santiago del Estero. El área de influencia de ambos aeropuertos incluye los departamentos de Río Hondo, Graneros, Figueroa, Avellaneda, Salavina, General Taboada, Alberdi, Moreno, Juan F. Ibarra, Choya, Ojo de Agua, Silipica, Copo, Banda, Robles, Capital, San Martín, Mitre, Sarmiento, Atamisqui, Loreto, Guayasán, Quebracho, Belgrano y Aguirre, beneficiando a 1.018.387 habitantes (Censo 2022).

Los Informes de Impacto socioeconómico y territorial (ISET) 2021 de los Aeropuertos de Santiago del Estero y Termas de Río Hondo

caracterizan y cuantifican el aporte económico y la cantidad de empleos generados por los servicios aeronáuticos y aeroportuarios en el área de influencia de estos aeropuertos. Estos documentos forman 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 Santiago del Estero se registraron 75.060 pasajeros, representando un crecimiento del 152% en relación al año anterior. Además, tuvo 2.102 movimientos de aeronaves y la carga aérea anual transportada alcanzó las 68 toneladas. Durante el mismo año, el Aeropuerto de Termas de Río Hondo registró 13.526 pasajeros, representando un crecimiento del 1.545% en relación al año anterior. Además, tuvo 396 movimientos de aeronaves y la carga aérea alcanzó las 8 toneladas transportadas a lo largo del año.

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.

En primer lugar, el impacto socioeconómico total positivo del

año 2021 generado por el Aeropuerto de Santiago del Estero fue de \$1.055.970.357 de pesos, creando 2.557 puestos de empleo.

El producto bruto aeroportuario aportó \$184.563.589 de pesos, el turismo receptivo \$805.476.247 y los beneficios económicos para los pasajeros \$65.930.521. En contraste, el turismo emisor sumó \$588.862.636 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 \$467.107.721 de pesos en el área de influencia aeroportuaria.

Por otro lado, el impacto socioeconómico total positivo del año 2021 generado por el Aeropuerto de Termas de Río Hondo fue de \$211.289.149 de pesos, creando 1.128 puestos de empleo.

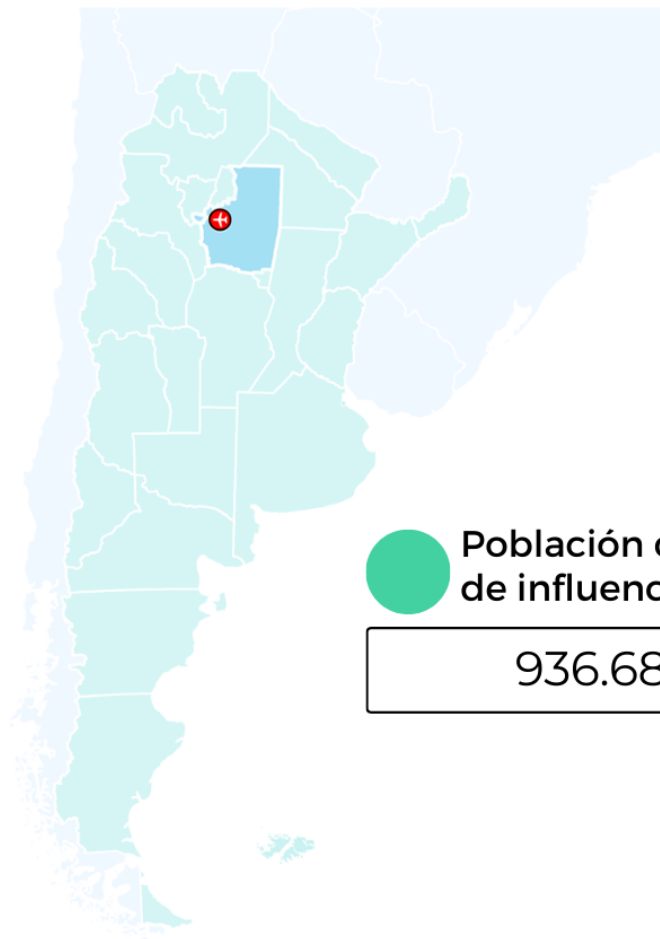
El producto bruto aeroportuario aportó \$3.203.823 de pesos, el turismo receptivo \$199.578.852 y los beneficios económicos para los pasajeros \$8.506.474. En contraste, el turismo emisor sumó \$61.351.896 de pesos de impacto negativo ya que el gasto de los turistas emisivos se realizó en otras regiones del país y del mundo.

La diferencia entre los impactos positivos y negativos del transporte aéreo produjo un saldo de impactos de \$149.937.253 de pesos en el área de influencia aeroportuaria.

IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



AEROPUERTO DE SANTIAGO DEL ESTERO 2021



Impacto socioeconómico y territorial positivo

\$ 1.055.970.357

Impacto socioeconómico y territorial negativo

\$ 588.862.636

Saldo de impactos (pesos)

\$ 467.107.721

Puestos de empleo generados

2.557

 Población del área de influencia

936.685

 Pasajeros

75.060

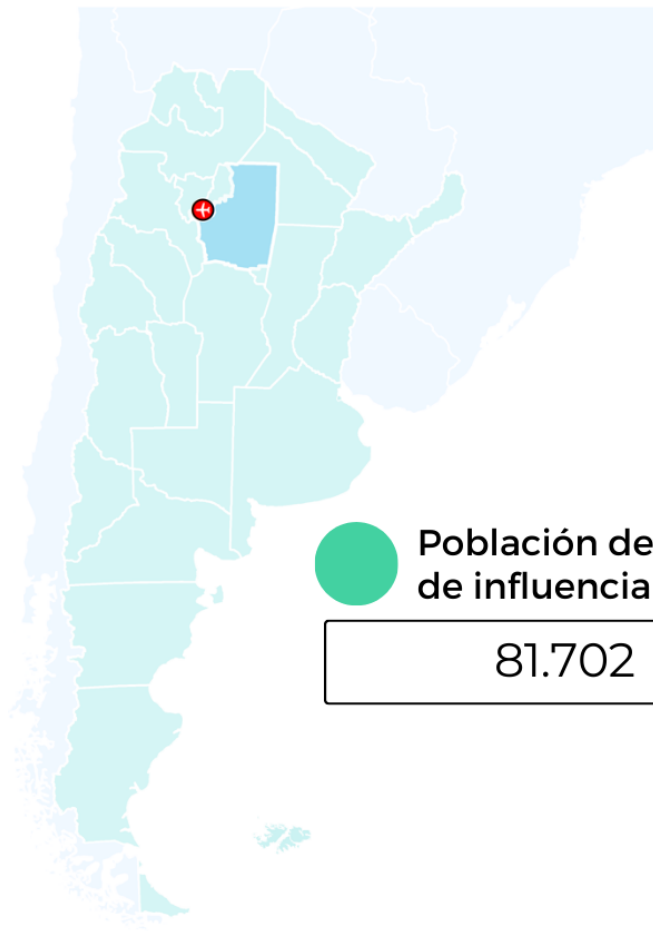
 Cargas

68 tn

 Movimientos

2.102

AEROPUERTO DE TERMAS DE RIO HONDO- 2021



Impacto socioeconómico y territorial positivo	\$ 211.289.149
Impacto socioeconómico y territorial negativo	\$ 61.351.896
Saldo de impactos (pesos)	\$ 149.937.253
Puestos de empleo generados	1.128

 Población del área de influencia

81.702

 Pasajeros

13.526

 Cargas

8 tn

 Movimientos

396



2. INFORMACIÓN GENERAL DE LOS AEROPUERTOS

El Aeropuerto de Santiago del Estero y el Aeropuerto de Termas de Río Hondo son dos de los 55 aeropuertos que integraban en 2021 el Sistema Nacional. En este capítulo se describirán las características técnicas más relevantes de estos aeropuertos, 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 SANTIAGO DEL ESTERO

Aeropuerto de Santiago del Estero Vicecomodoro Ángel de la Paz Aragonés	
Código OACI	SANE
Código IATA	SDE
Ciudad	Santiago del Estero
Provincia	Santiago del Estero
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000
Distancia a la ciudad	6 km



El aeropuerto de Santiago del Estero

El predio aeroportuario es de 498 hectáreas, de las cuales 235 ha (47%) han sido concesionadas por el Estado Nacional a Aeropuertos Argentina 2000. El límite de la concesión posee un perímetro aproximado de 10 kilómetros. Dentro del predio existen varios sectores pertenecientes al Estado Provincial y también varios sectores pertenecientes al Estado Nacional.

Imagen 1. Predio y área concesionada del Aeropuerto de Santiago del Estero



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Santiago del Estero.
Resolución ORSNA N°18/2012

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial

Aeropuerto de Santiago del Estero. Santiago del Estero. Argentina
Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Santiago del Estero. Argentina

El Aeropuerto de Santiago del Estero posee una única pista, la 03/21 (2.435m x 45m), cuenta con una plataforma comercial de estacionamiento de aeronaves la cual está asociada a la terminal de pasajeros, una plataforma de la Dirección Provincial de Aviación Civil, asociada a tres hangares también pertenecientes a esta Dirección y al hangar de Gendarmería Nacional, una plataforma del hangar del Aeroclub de Santiago del Estero, una plataforma del hangar de Paracaidismo y una última plataforma de un hangar de Aeropuertos Argentina 2000.

Terminal de Pasajeros

La terminal de pasajeros de 1.250 m² se ubica en el sector público del aeropuerto y comprende un edificio organizado en dos niveles. La planta baja es principalmente de uso público, y contiene los sectores de arribos y de partidas, un local gastronómico, la sala VIP, oficinas de Aerolíneas Argentinas y de la Policía de Seguridad Aeroportuaria. En el nivel superior se ubican las oficinas administrativas. Las operaciones meteorología y oficinas de ANAC se ubican en otro edificio anexo próximo a la torre de control.

La terminal no posee pasarelas telescópicas para el embarque y arribo de pasajeros. Las operaciones de embarque y desembarque se realizan de modo remoto o ingresando al edificio desde la plataforma peatonalmente.

Imagen 2. Sectores del aeropuerto



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Santiago del Estero.
Resolución ORSNA N° 18/2012

2.2 DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO DE TERMAS DE RIO HONDO

Aeropuerto de Termas de Río Hondo	
Código OACI	SANR
Código IATA	RHD
Ciudad	Santiago del Estero
Provincia	Santiago del Estero
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000
Distancia a la ciudad	7.5 km



El aeropuerto de Termas de Río Hondo

El predio aeroportuario es de 260 hectáreas que han sido concesionadas en su totalidad por la Provincia de Santiago del Estero a Aeropuertos Argentina 2000. El límite de la concesión posee un perímetro aproximado de 9 kilómetros.

Imagen 3. Predio y área concesionada del Aeropuerto de Termas de Río Hondo



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Internacional Termas de Río Hondo.
Resolución ORSNA N° 62/2021

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial

Aeropuerto de Santiago del Estero. Santiago del Estero. Argentina
Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Santiago del Estero. Argentina

El Aeropuerto de Termas de Río Hondo posee una única pista, la 01/19 (2.500m x 30m) de asfalto con cabeceras de hormigón y plataformas de viraje. Se encuentra conectada a la plataforma comercial mediante dos calles de rodaje ubicadas en proximidades de la Cabecera 01. Cuenta con una plataforma comercial de estacionamiento de aeronaves la cual está asociada a la terminal de pasajeros.

Terminal de Pasajeros

La terminal de pasajeros de 2.415 m², está organizada en dos niveles. Cuenta con una pasarela telescópica para el embarque y arribo de pasajeros.

Imagen 4. Sectores del aeropuerto



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Termas de Río Hondo.
Resolución ORSNA N° 62/2021

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).

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.

Tanto en el caso del Aeropuerto de Santiago del Estero y como en el de Termas de Río Hondo no se observa la presencia de áreas urbanizadas bajo las superficies definidas como limitadoras de obstáculos.

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

² <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial

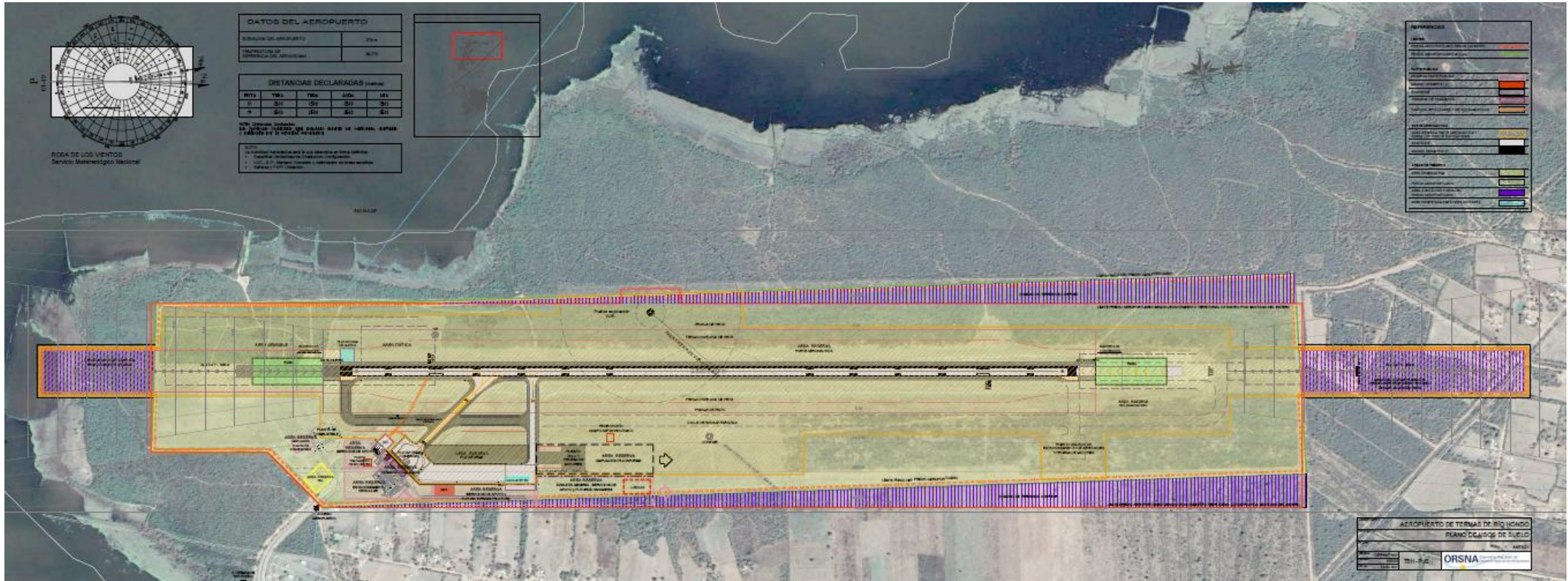
Aeropuerto de Santiago del Estero. Santiago del Estero, Argentina
Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Santiago del Estero, Argentina

Imagen 6. Superficie libre de obstáculos del Aeropuerto de Santiago del Estero



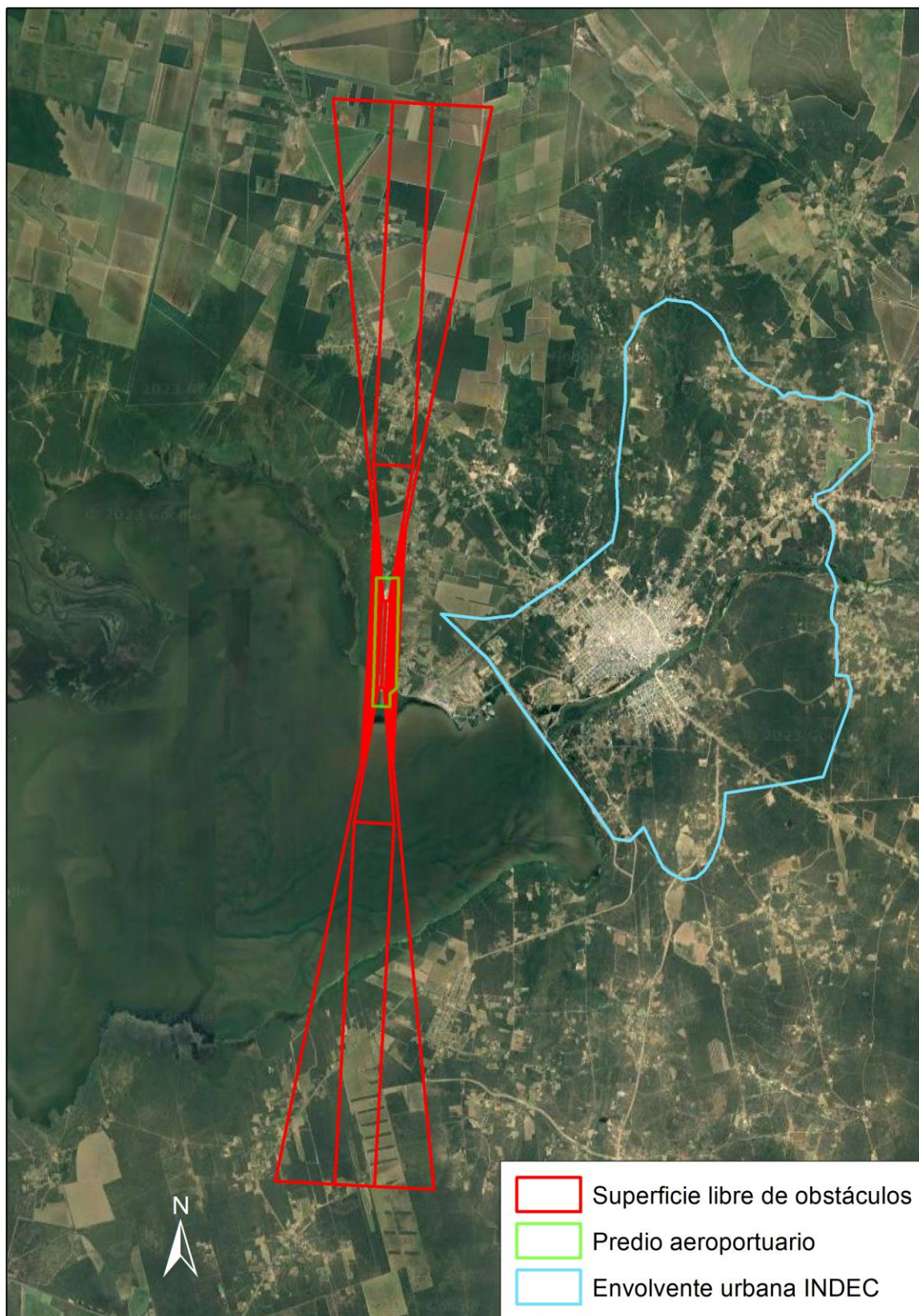
Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Santiago del Estero.
Resolución ORSNA N° 18/2012

Imagen 7. Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Termas de Río Hondo



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Internacional Termas de Río Hondo.
 Resolución ORSNA N° 62/2021

Imagen 8. Superficie libre de obstáculos del Aeropuerto de Termas de Río Hondo



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Internacional Termas de Río Hondo.
Resolución ORSNA N° 62/2021

2.3 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.

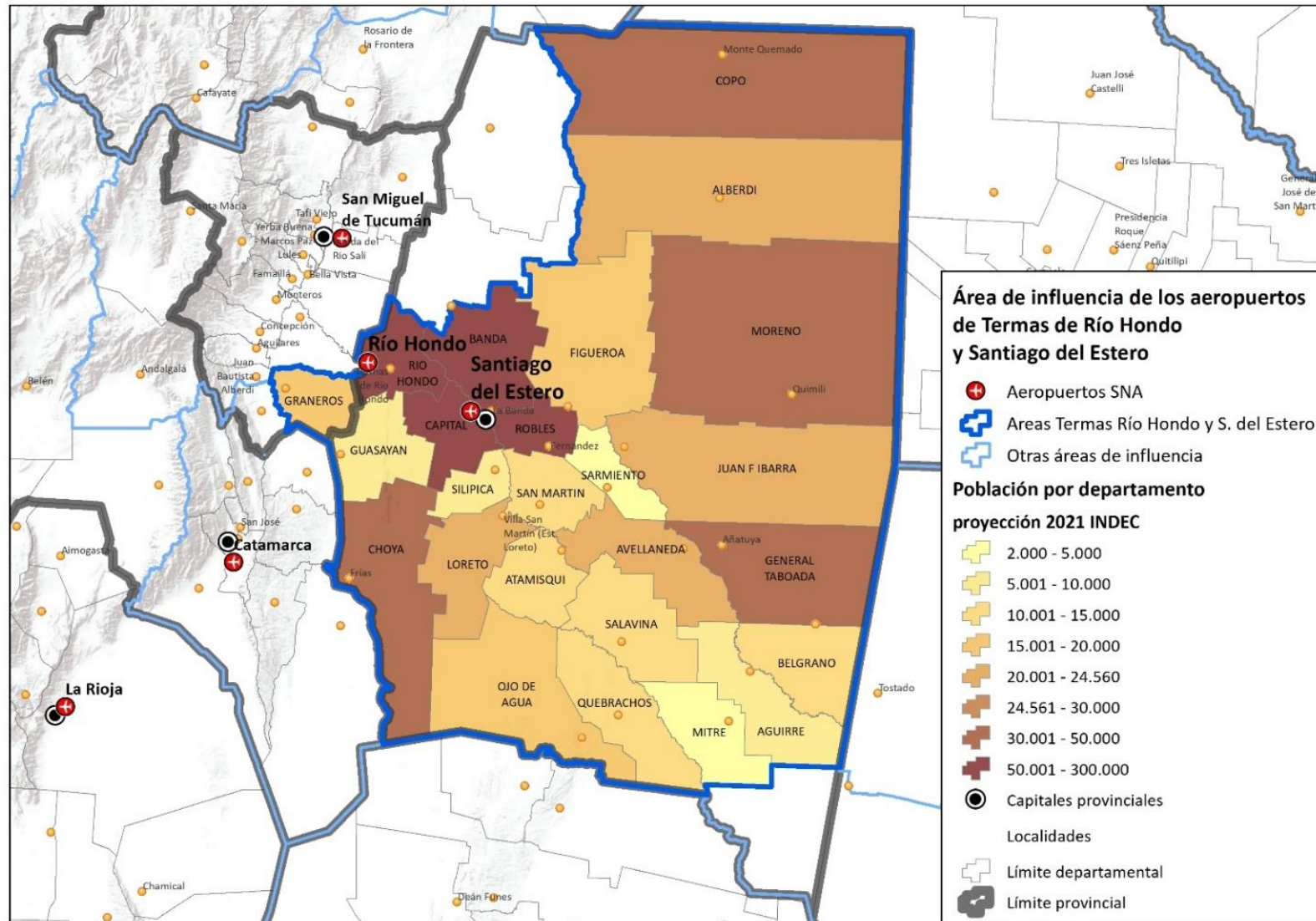
Para la República Argentina se construyeron áreas de influencia según tiempos de viaje sobre la red vial definiendo zonas excluyentes donde cada división departamental del país pertenece a una única área de influencia definida por el aeropuerto más cercano.



Las ciudades de Santiago del Estero y Termas de Río Hondo forman parte de la Región Noroeste (NOA) y se vinculan por vía terrestre a través de la Ruta Nacional N° 9. Por dicho corredor, se vinculan hacia el norte con San Miguel de Tucumán y hacia el sur con Córdoba y Rosario.

El área de influencia de ambos aeropuertos incluye los departamentos de Río Hondo, Graneros, Figueroa, Avellaneda, Salavina, General Taboada, Alberdi, Moreno, Juan F. Ibarra, Choya, Ojo de Agua, Silipica, Copo, Banda, Robles, Capital, San Martín, Mitre, Sarmiento, Atamisqui, Loreto, Guayasán, Quebracho, Belgrano y Aguirre.

Mapa 2. Área de influencia de los Aeropuertos de Santiago del Estero y Termas de Río Hondo



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

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial

Aeropuerto de Santiago del Estero. Santiago del Estero. Argentina
Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Santiago del Estero. Argentina

El Aeropuerto de Santiago del Estero se localiza en la ciudad homónima ubicada en el Departamento Capital. Junto a la ciudad vecina de La Banda y la localidad de El Zanjón, es el aglomerado urbano más poblado de la provincia.

El Aeropuerto de Termas de Río Hondo se encuentra en la ciudad homónima, en el departamento Río Hondo. Siendo el segundo aglomerado urbano provincial, se destaca por ser el principal centro termal del país y por ello cuenta con una destacada infraestructura turística.

Según datos del 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 de Santiago del Estero es de 936.685 habitantes, mientras que para el área del aeropuerto de Termas de Río Hondo es de 81.702 habitantes.

1.018.387

Es la población residente en el área de influencia de ambos aeropuertos



69%

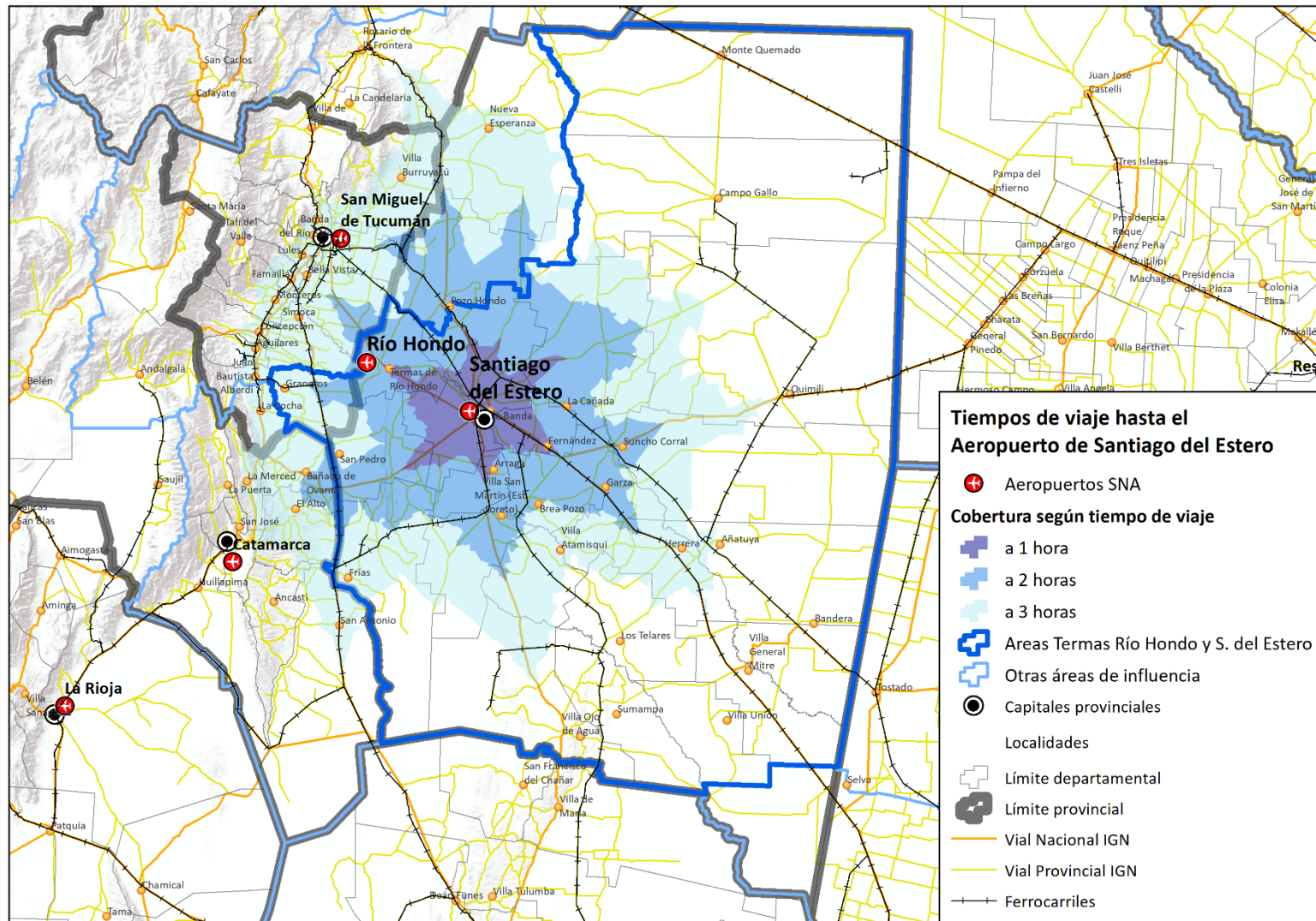
De la población reside a menos de 1 hora de los aeropuertos



Entre ambos alcanzan los 1.018.387 de residentes, de los cuales el 69% se concentran dentro de una hora de viaje por la red vial desde los aeropuertos.

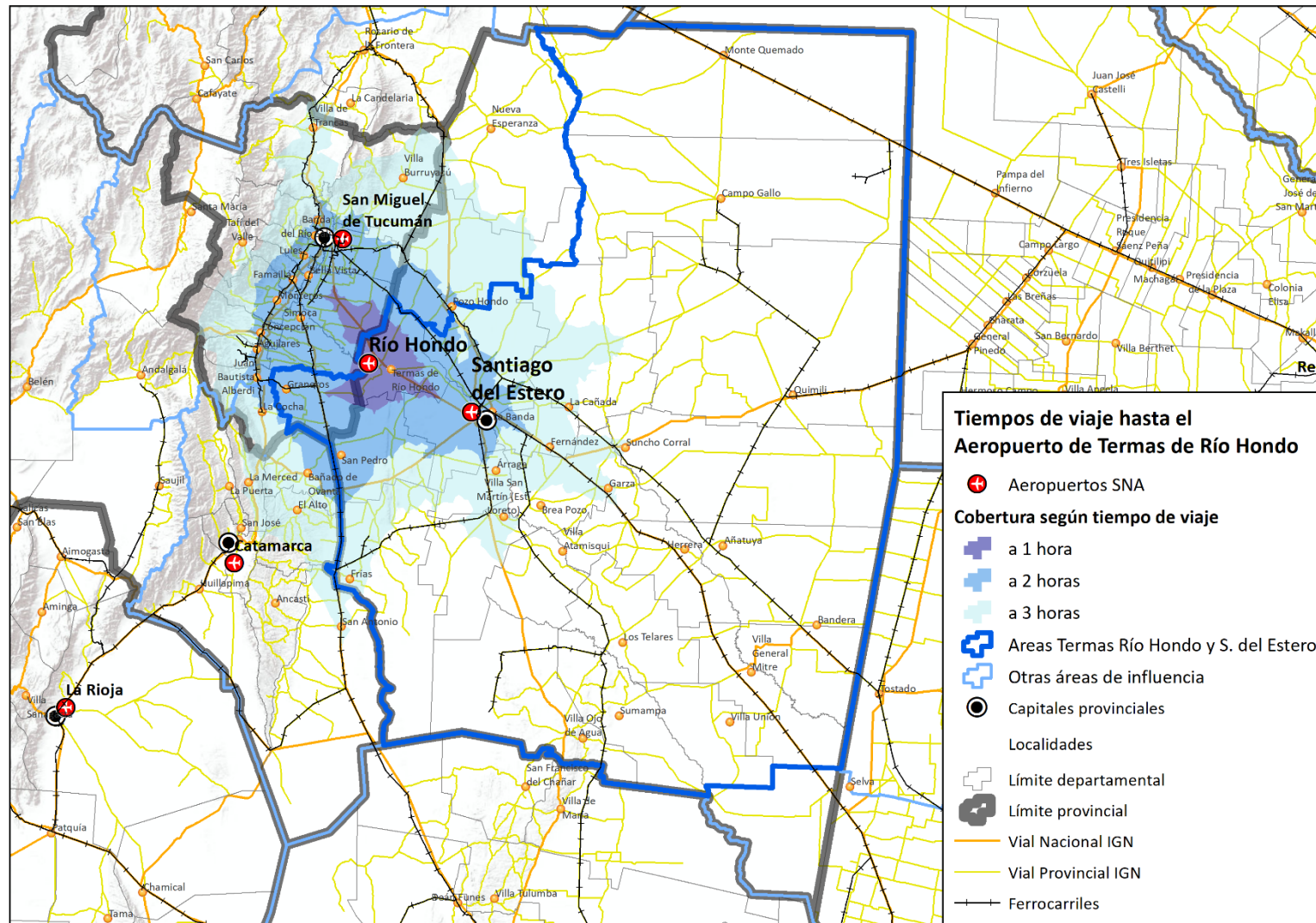


Mapa 3. Tiempos de viaje hacia el Aeropuerto de Santiago del Estero



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

Mapa 4. Tiempos de viaje hacia el Aeropuerto de Termas de Río Hondo



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

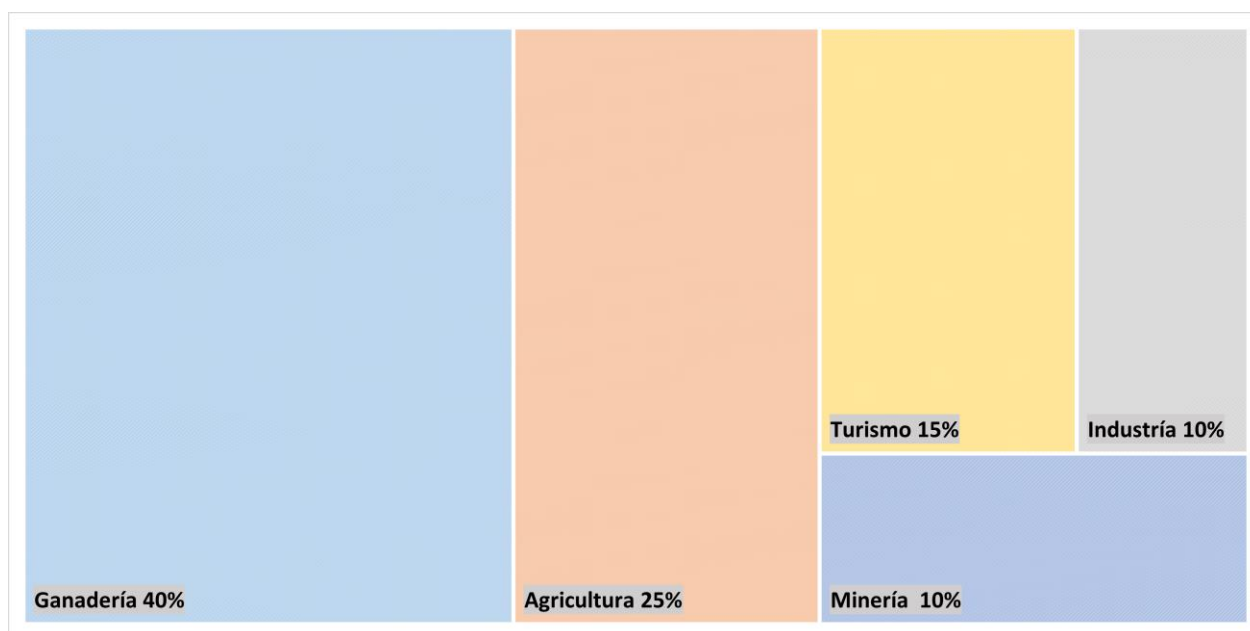
Estructura productiva provincial

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 Santiago del Estero cuenta con una estructura productiva que se divide en cinco rubros principales y está apoyada principalmente en el sector primario.

Los sectores de actividad que más aportan a la estructura productiva provincial son: ganadería (40%), agricultura (25%), turismo (15%), industria (10%) y minería (10%).

Gráfico 1. Estructura económica productiva por grandes rubros en la provincia de Santiago del Estero. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos INDEC

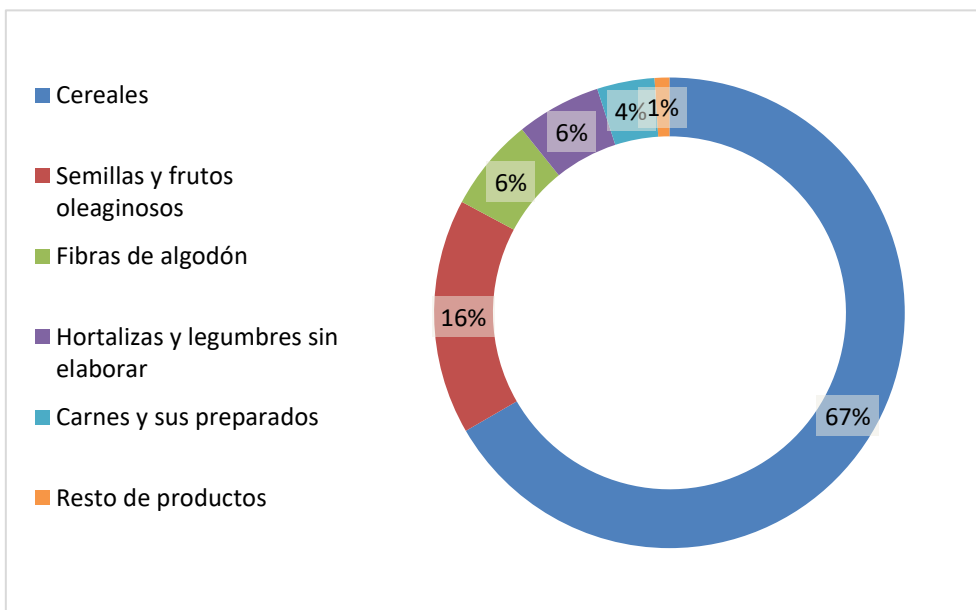
Perfil exportador

Durante el año 2021, las exportaciones de Santiago del Estero totalizaron 2.316 millones de dólares, representando el 1,8% del valor exportado sobre el total nacional y 31,4% de la Región NOA.

La provincia participa en los mercados internacionales principalmente con productos asociados al sector cerealero, que representaron el 67% del valor exportado en 2021. También se comercializaron semillas y frutos oleaginosos (16%), fibras de algodón (6%), hortalizas y legumbre sin elaborar (5%), carnes y sus preparados (4%) y el resto de los productos concentra el 1% restante.

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

Gráfico 2. Principales rubros de exportación de la provincia. Año 2021

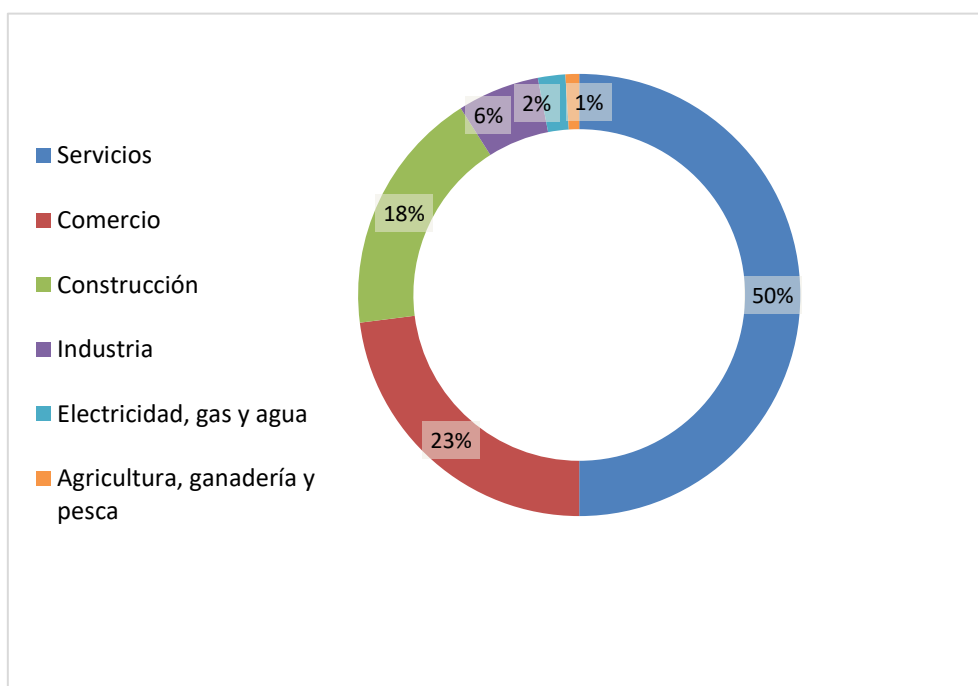


Fuente: Indicador de actividad económica provincial - INDEC

Empleo provincial

Durante el año 2021 se registraron 51.000 puestos de empleo en la Provincia de Santiago del Estero. Las actividades vinculadas con los servicios (50%) generaron la mitad de los puestos de trabajo. El resto se distribuyó de la siguiente manera: comercio (23%), construcción (18%), industria (6%), electricidad, gas y agua (2%) y agricultura, ganadería y pesca (1%).

Gráfico 3. Composición del empleo provincial. Año 2021



Fuente: Ministerio de Trabajo - SIPA



Complejo Juan Felipe Ibarra
Sitio web oficial

3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL

Las actividades socioeconómicas y productivas del territorio estimulan la 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 de los aeropuertos de Santiago del Estero y de Termas de Río Hondo resulta de fundamental importancia para obtener una caracterización precisa de este aspecto. Este capítulo presenta en un primer término el análisis de la oferta de transporte medida en cantidad de asientos y frecuencias ofrecidas y, en segundo término, la caracterización de la demanda medida en cantidad de pasajeros, cargas y movimientos de aeronaves.

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.



Plataforma comercial del Aeropuerto de Termas de Río Hondo

3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO

Aeropuerto de Santiago del Estero

En el año 2021, dos líneas aéreas operaron vuelos regulares domésticos desde el Aeropuerto de Santiago del Estero. En total se ofertaron 87.682 asientos. El mes de enero marcó el mínimo de servicios ofrecidos con un total de 4.500 asientos, mientras que diciembre fue el máximo del año con 11.668.

Durante la primera semana de julio³, el aeropuerto contó con un total de 8 frecuencias comerciales (ida y vuelta) y 1.140 asientos ofrecidos. De ellas el 100% iban a Buenos Aires (Aeroparque y Ezeiza). En esa misma semana, Aerolíneas Argentinas brindó la mitad de los servicios con 4 frecuencias semanales (ida y vuelta) que conectaban a Santiago del Estero con la ciudad de Buenos Aires. Por su parte, Flybondi brindó el resto de los servicios con 4 frecuencias concentradas desde/hacia la capital del país. En diciembre del mismo año las frecuencias comerciales aumentaron un 150%, alcanzando las 20 frecuencias (ida y vuelta). La oferta alcanzó los 2.690 de asientos ofrecidos, alcanzando un aumento del 136%.

³ 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 5. Rutas de cabotaje del Aeropuerto de Santiago del Estero. Año 2021



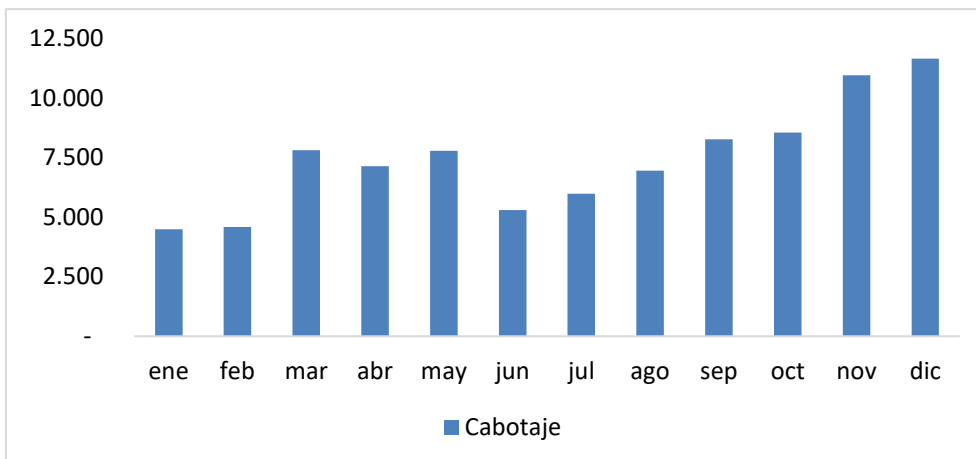
Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial

Aeropuerto de Santiago del Estero, Santiago del Estero, Argentina
Aeropuerto de Termas de Río Hondo, Santiago del Estero, Argentina

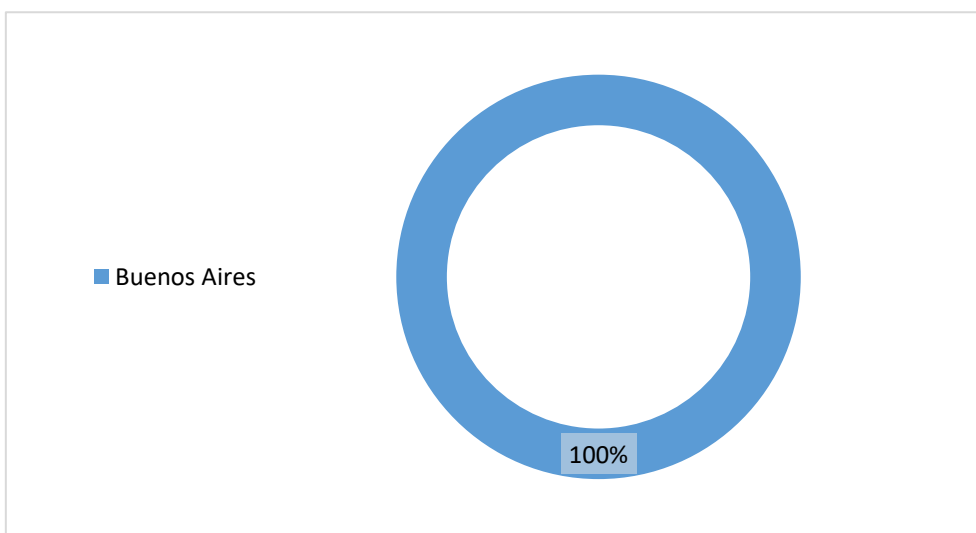
Las rutas a Buenos Aires se operaron durante todo el año y las principales variaciones estuvieron vinculadas con un incremento de los servicios aéreos de esa ruta a partir del segundo semestre

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



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

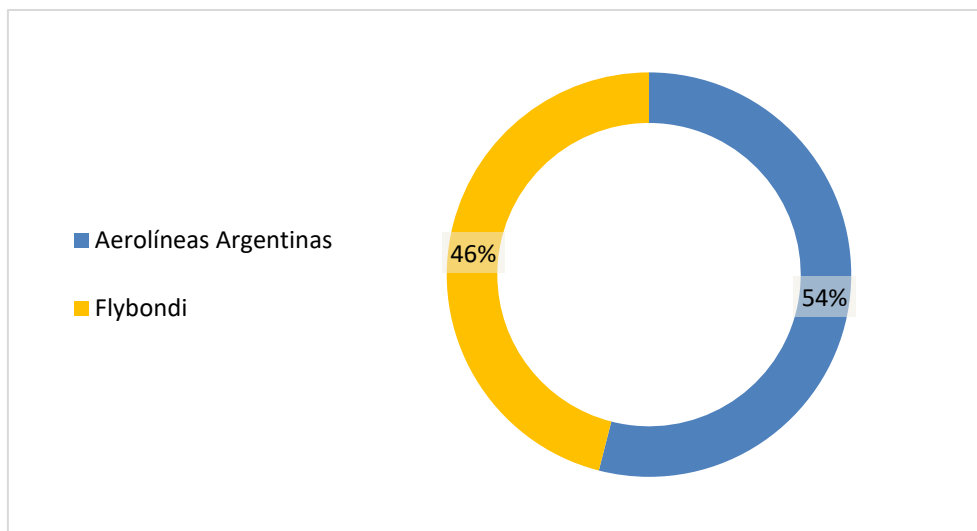
Gráfico 5. Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

Por último, la participación de mercado de las diferentes aerolíneas mostró que **Aerolíneas Argentinas** fue el operador con mayor cuota en el Aeropuerto de Santiago del Estero alcanzando el 54%, acompañada por Flybondi que ofreció el 46% restante.

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



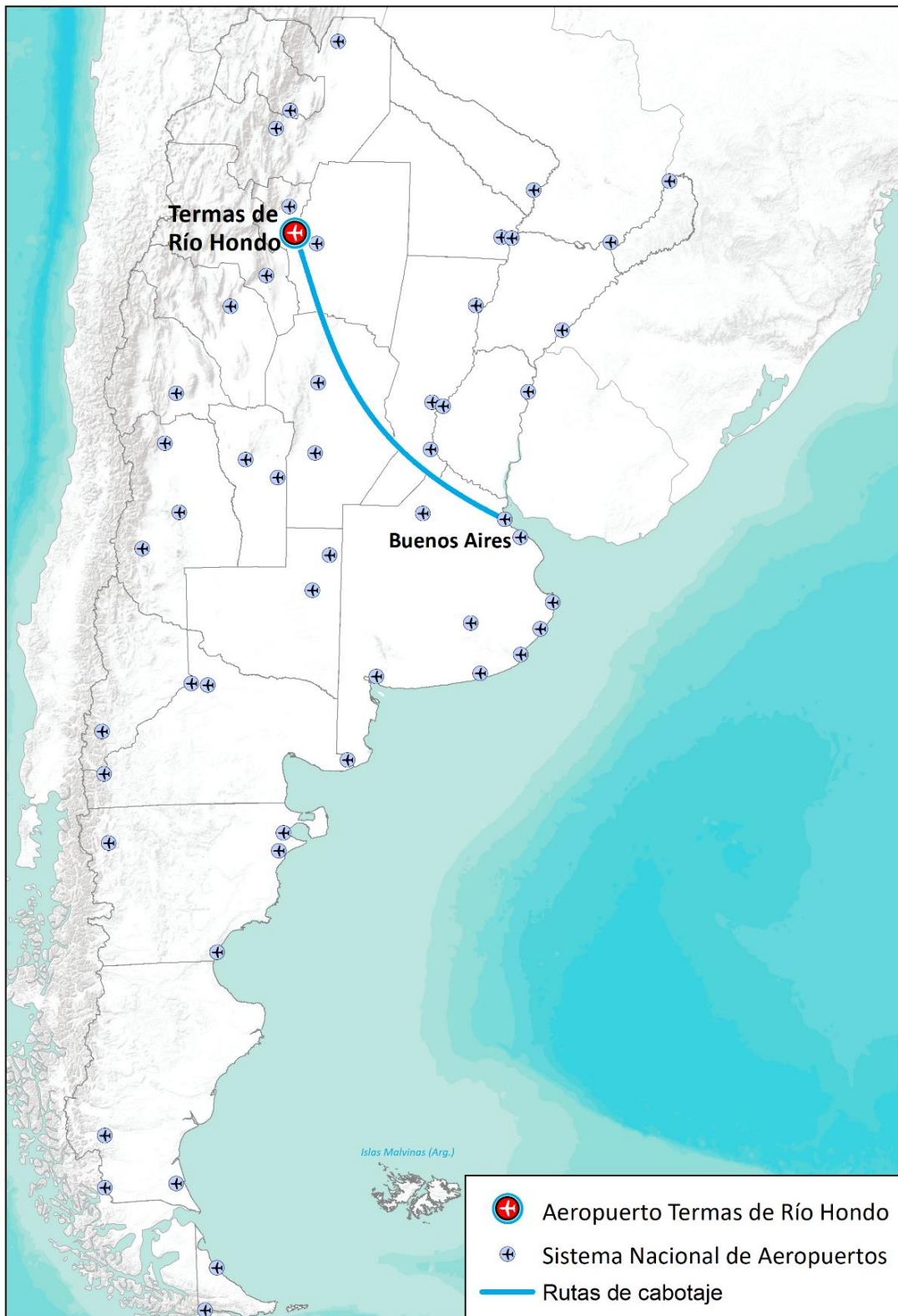
Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

Aeropuerto de Termas de Río Hondo

En el año 2021, la oferta de servicios aéreos del Aeropuerto de Termas de Río Hondo fue sostenida por Aerolíneas Argentinas, siendo la línea aérea de bandera el único operador con un total de **16.406 asientos** en el mercado doméstico. El mes de enero marcó el mínimo de servicios ofrecidos con un total de 768 asientos, mientras que junio fue el máximo del año con 2.010 asientos.

Durante la primera semana de julio, el aeropuerto contó con un total de 2 frecuencias comerciales (ida y vuelta) y 192 asientos ofrecidos. De ellas el 100% iban a Buenos Aires (Aeroparque). En diciembre del mismo año las frecuencias comerciales aumentaron un 200%, alcanzando las 6 frecuencias (ida y vuelta) y la oferta de asientos semanal había aumentado en la misma proporción, llegando a 576 asientos totales.

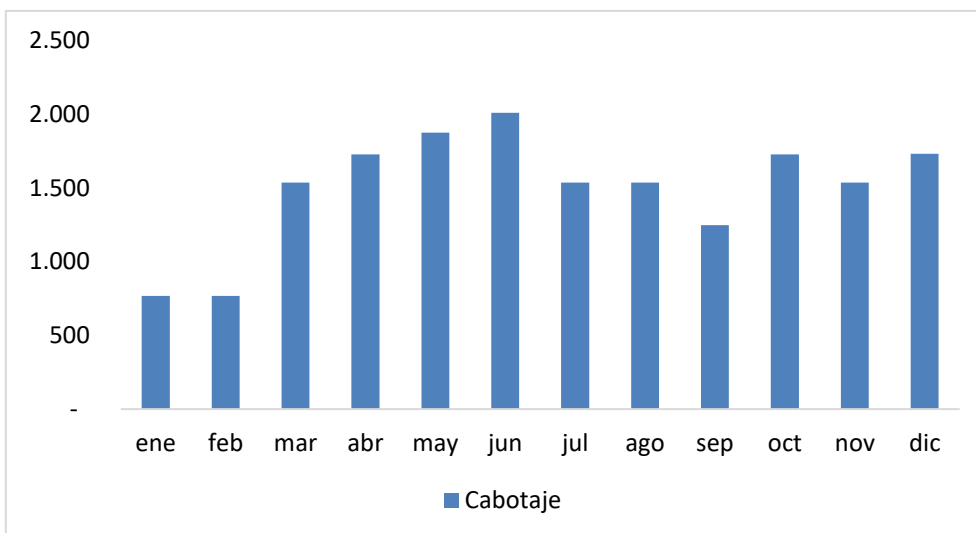
Mapa 6. Rutas de cabotaje del Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

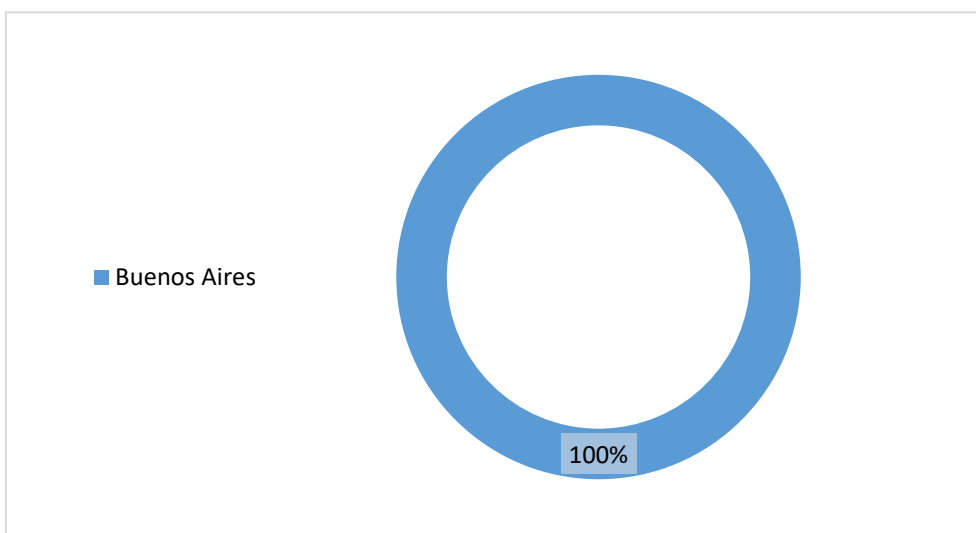
Las rutas a Buenos Aires se operaron durante todo el año y las principales variaciones estuvieron vinculadas con un incremento de los servicios aéreos de esa ruta durante el primer semestre. Aerolíneas Argentinas brindó la totalidad de los asientos ofrecidos.

Gráfico 7. Oferta aerocomercial de asientos por tipo de vuelo. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

Gráfico 8. Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2021



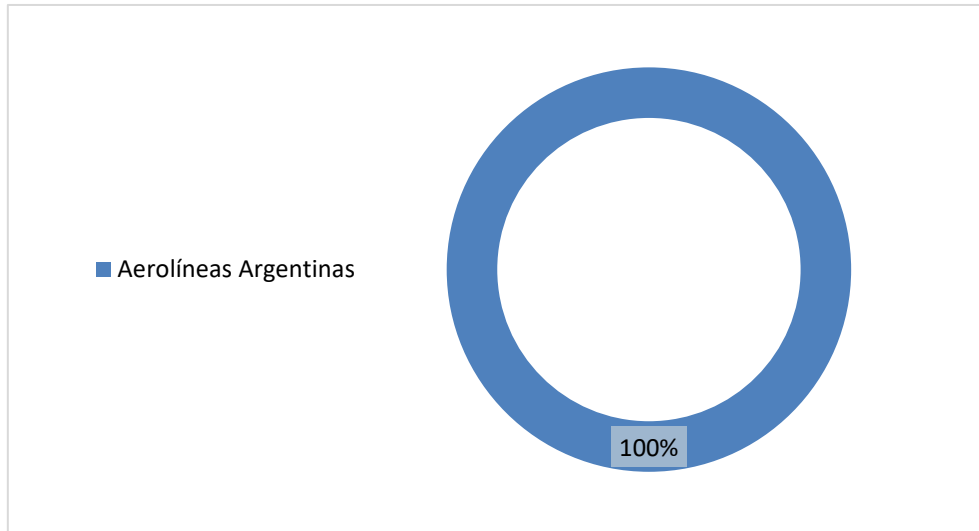
Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial

Aeropuerto de Santiago del Estero. Santiago del Estero. Argentina
Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Santiago del Estero. Argentina

Con respecto al análisis de la oferta medida en asientos por aerolínea, este refleja que **Aerolíneas Argentinas** brindó la totalidad de los asientos ofrecidos, alcanzando de este modo el 100%.

Gráfico 9. Oferta anual medida en asientos por aerolínea. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG



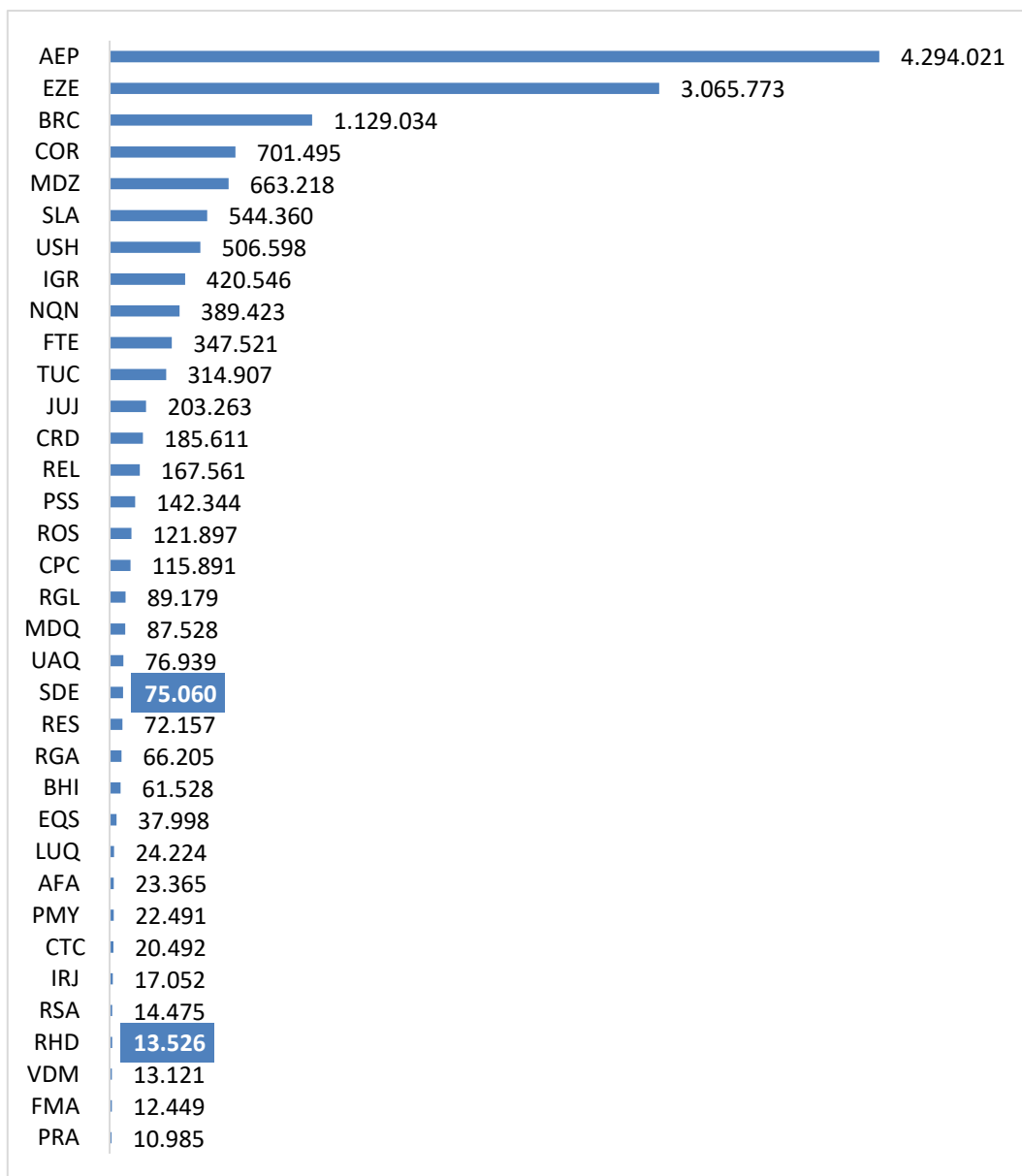
Aeropuerto de Termas de Río Hondo

3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO

Durante el año 2021 el aeropuerto de Santiago del Estero movilizó 75.060 pasajeros de cabotaje. Con estas cifras, Santiago del Estero se ubicó en el puesto veintiuno dentro de las terminales aeroportuarias del Sistema Nacional de Aeropuertos. A su vez, en el mismo año, se transportaron un total de 68 toneladas de carga y se realizaron 2.102 movimientos de aeronaves.

Por otro lado, el aeropuerto de Termas de Río Hondo, se ubicó en el puesto treinta y dos con un total de 13.526 pasajeros durante el año 2021. En este año se transportaron 8 toneladas de carga y se realizaron 396 movimientos de aeronaves.

Gráfico 10. Pasajeros en los aeropuertos del Sistema Nacional. Año 2021

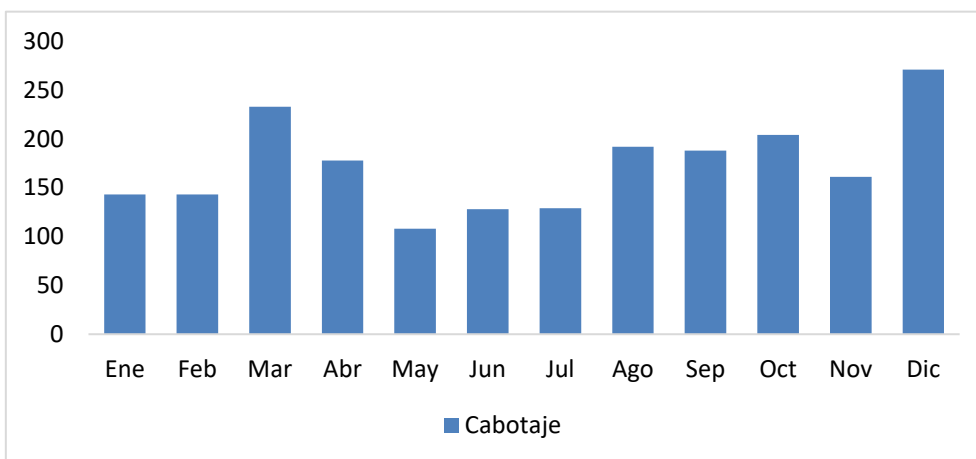


Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Aeropuerto de Santiago del Estero

La demanda anual del año 2021 fue sostenida en su totalidad por los pasajeros domésticos de la ruta a Buenos Aires. Los valores mínimos se registraron en mayo y junio, momento en el que regían restricciones sanitarias. Posteriormente, se identifica un crecimiento constante, hasta alcanzar el máximo anual en diciembre de 271 pasajeros.

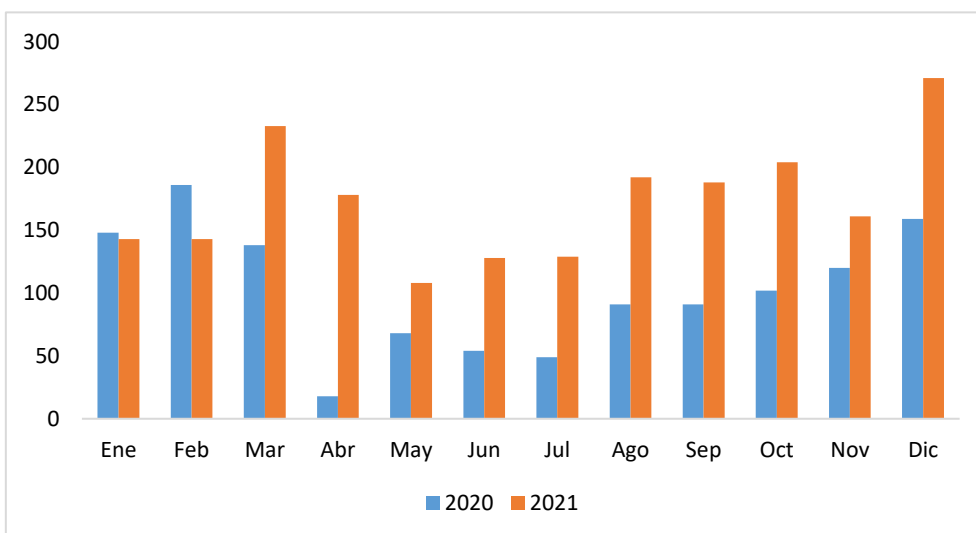
Gráfico 11. Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Si se compara el tráfico anual del 2020 y el 2021 se pasó de 29.786 pasajeros anuales a 75.060, lo que equivale a **una recuperación del 152% interanual** contrarrestando la abrupta caída del tráfico durante la pandemia.

Gráfico 12. Evolución mensual de pasajeros. Años 2020-2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del Aeropuerto de Santiago del Estero, la conexión con Buenos Aires concentró el 100% de la demanda doméstica.

Tráfico histórico 1999-2021

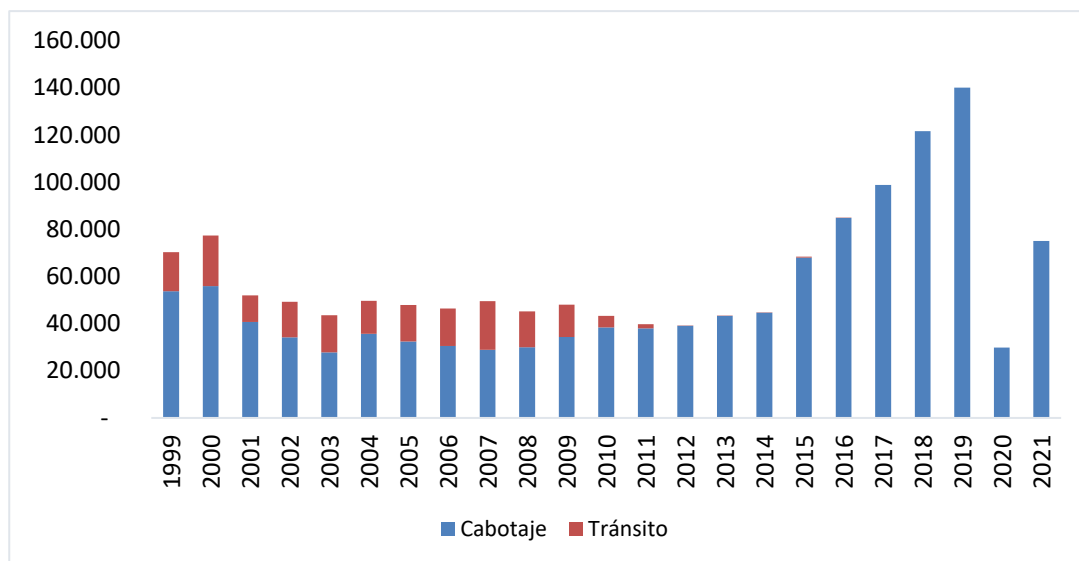
Durante los últimos 23 (veintitrés) años el tráfico aerocomercial del Aeropuerto de Santiago del Estero experimentó tanto tendencias de crecimiento de la demanda como así también caídas de pasajeros y operaciones. Estas variaciones se debieron tanto a factores exógenos al sector (ambientales y/o sanitarios) así como también a la redefinición de políticas públicas a lo largo del tiempo y a diversas estrategias aerocomerciales de los operadores.

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

Si se observa la serie completa 1999-2021, a fines de la década del 90 y comienzo de los 2000 se produjo una caída del tráfico nacional e internacional del aeropuerto santiagueño 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.

Luego de esta mencionada caída, el tráfico del aeropuerto mantuvo un comportamiento heterogéneo con volúmenes de tráfico similares entre 2003 y 2013. Durante esos años la tasa de crecimiento interanual promedio fue del 0,5%. Los pasajeros de cabotaje pasaron 27.870 (2003) a 43.344 en 2013, un 53% más que al inicio del decenio. A partir del año 2014, se recupera la curva de crecimiento hasta el año 2019 creciendo como consecuencia de los pasajeros domésticos. En este período el crecimiento interanual promedio del 27%, alcanzando al final del ciclo un total de 140.171 pasajeros en 2019, esto implicó un incremento interanual del 213% respecto al año 2014, sin embargo, en el 2020 la pandemia del virus Covid-19 impuso una nueva reducción de la demanda.

Gráfico 13. Evolución anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Santiago del Estero. Años 1999-2021

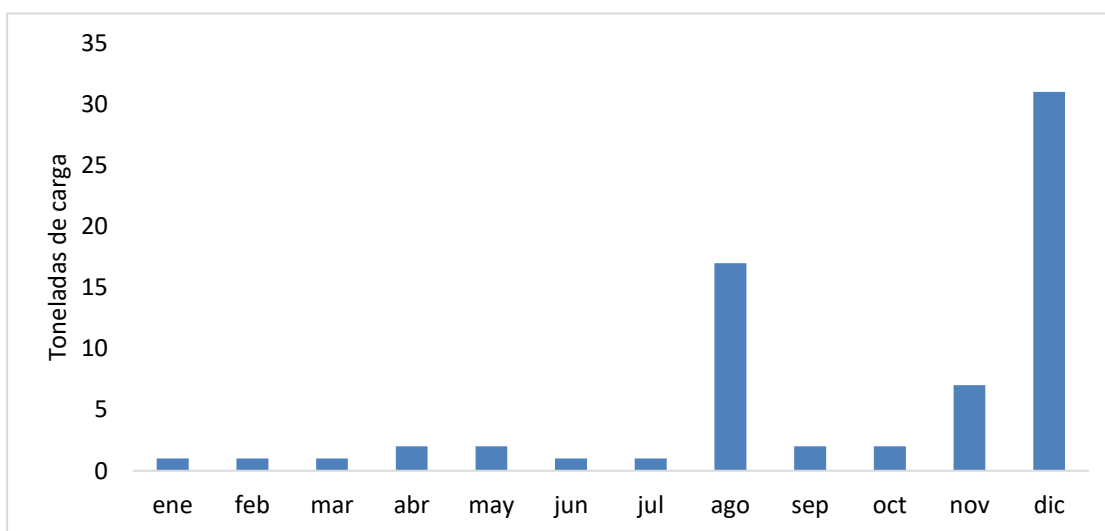


Fuente: elaboración propia en base a administradores aeroportuarios

Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el aeropuerto de Santiago del Estero en 2021 fue de 68 toneladas.

Gráfico 14. Evolución mensual del tráfico de cargas (tm3) en el Aeropuerto de Santiago del Estero. Año 2021

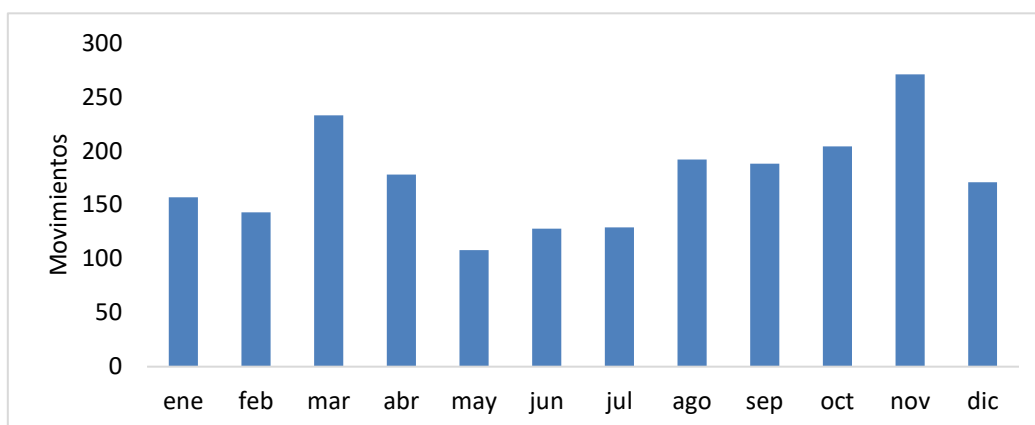


Fuente: elaboración propia en base a datos de explotadores aeroportuarios

Movimientos de aeronaves

El año 2021 finalizó con un total de 2.102 movimientos entre aterrizajes y despegues en el Aeropuerto de Santiago del Estero, lo que representó un promedio diario de 6 operaciones. Se observa que las operaciones estuvieron en un rango que va desde el mínimo de 108 movimientos mensuales en mayo al máximo de 271 movimientos en noviembre. En ese mes los movimientos estuvieron un 126% por encima del mismo de 2020. En promedio, el aeropuerto contó con 175 movimientos mensuales.

Gráfico 15. Evolución mensual del movimiento de aeronaves en el Aeropuerto de Santiago del Estero. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de explotadores aeroportuarios

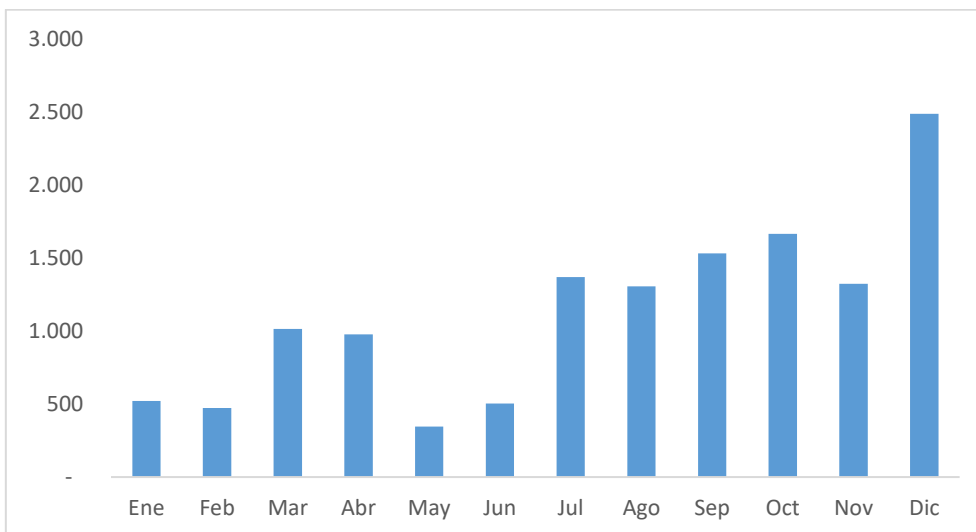
Aeropuerto de Termas de Río Hondo

La demanda anual del año 2021 fue sostenida en su totalidad por los pasajeros domésticos de la ruta a Buenos Aires. Los valores mínimos se registraron en mayo, con 346 pasajeros. Posteriormente, se identifica un crecimiento hasta alcanzar el máximo anual en diciembre de 2.488 pasajeros.

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial

Aeropuerto de Santiago del Estero. Santiago del Estero. Argentina
Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Santiago del Estero. Argentina

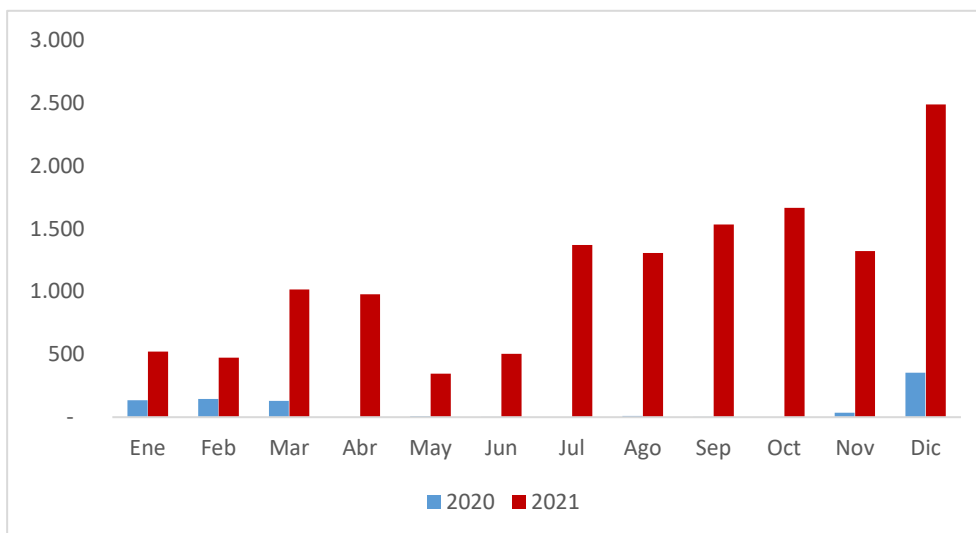
Gráfico 16. Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Si se compara el tráfico anual del 2020 y el 2021 se pasó de 822 pasajeros anuales a 13.526, lo que equivale a una recuperación del 1545% contrarrestando la abrupta caída del tráfico durante la pandemia.

Gráfico 17. Evolución mensual de pasajeros. Años 2020-2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del Aeropuerto de Termas de Río Hondo, la conexión con Buenos Aires concentró el 97% de la demanda doméstica mientras que Tucumán concentró el 3% restante.

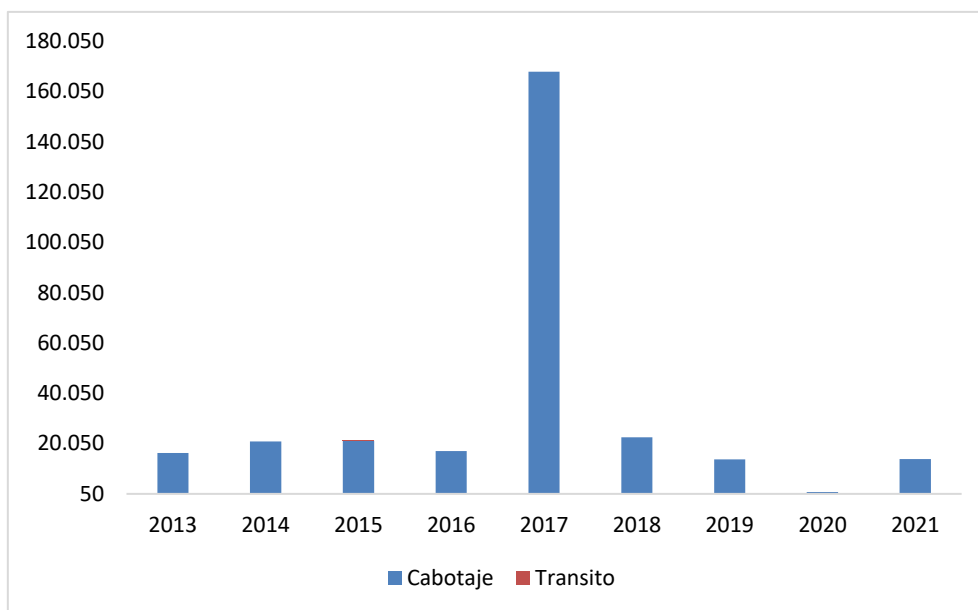
Tráfico histórico 2013-2021

Durante los últimos 9 (nueve) años el tráfico aerocomercial del Aeropuerto de Termas de Río Hondo experimentó una tendencia de crecimiento de la demanda desde el comienzo de las operaciones regulares en 2013 hasta el año 2015, presentando tasas de crecimiento anual del 8% en promedio.

En el año 2017, producto de haber funcionado como alternativa al Aeropuerto de Tucumán como consecuencia de su cierre temporal por obras de ampliación, recibió una demanda excepcional de 154.886 pasajeros. En 2018 los valores volvieron a estabilizarse en 22.589 pasajeros anuales.

Durante 2019, se modificó la tendencia creciente y tuvo una caída de la demanda con respecto a 2018 del 63%. En 2021, hubo una recuperación pos pandemia y logró superar el total de pasajeros del 2019, previo a la pandemia, en un 63%.

Gráfico 18. Evolución anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Años 2013-2021

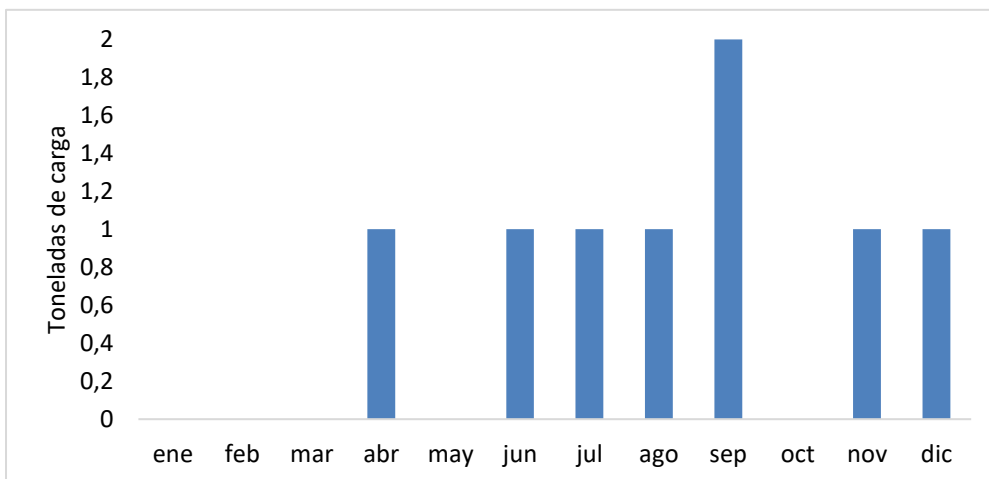


Fuente: elaboración propia en base a administradores aeroportuarios

Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el aeropuerto de Santiago del Estero en 2021 fue de 8 toneladas.

Gráfico 19. Evolución mensual del tráfico de cargas (tm³) en el Aeropuerto el Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Año 2021

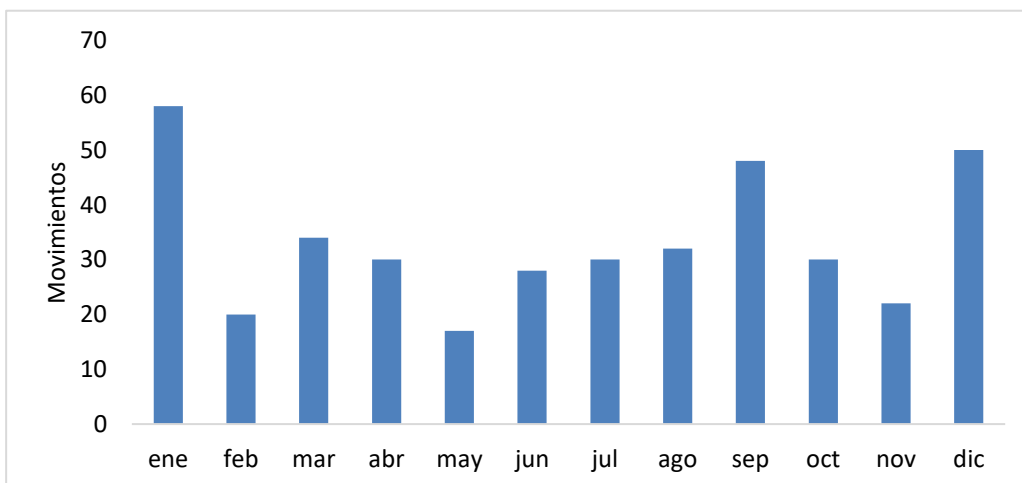


Fuente: elaboración propia en base a datos de explotadores aeroportuarios

Movimientos de aeronaves

En el caso del Aeropuerto de Termas de Río Hondo, en el año 2021 se cuantificaron 396 movimientos de aeronaves entre aterrizajes y despegues, lo que representó un total de 1 operación en el promedio diario. El mínimo de operaciones se presentó en el mes de mayo con un total de 108 al máximo de 50 movimientos en diciembre. En promedio, el aeropuerto contó con 33 movimientos mensuales.

Gráfico 20. Evolución mensual del movimiento de aeronaves en el Aeropuerto Termas de Río Hondo. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de explotadores 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”⁴.

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

⁴ IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

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

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

IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



En primer lugar, el cálculo de los impactos directos, indirectos e inducidos se analizó bajo el concepto de Producto Bruto Aeroportuario, el cual representa la facturación total anual de las actividades aerocomerciales y aeroportuarias que se desarrollan en cada uno de los aeropuertos, junto con el total de los salarios y los impuestos abonados. Esta herramienta permite contabilizar de forma unificada los impactos directos, los ingresos generados por la cadena de suministro y el gasto de los empleados. En segundo lugar, el impacto catalítico agrupó tanto los beneficios generados por el turismo como por la productividad (conectividad aérea)⁵.

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

⁵ 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.

En primer lugar, el impacto socioeconómico total positivo generado en el área de influencia por el Aeropuerto de Santiago por el transporte aéreo durante el año 2021 fue de \$1.055.970.357 de pesos, generando 2.557 puestos de empleo.

- El producto bruto aeroportuario aportó \$184.563.589 de pesos
- El turismo receptivo e interno \$805.476.247
- Los beneficios económicos para los pasajeros \$65.930.521
- El impacto negativo generado por el turismo emisor sumó \$588.862.636

La diferencia entre los impactos positivos y el impacto negativo generó un saldo de impactos de \$467.107.721.






Por otro lado, el impacto socioeconómico total positivo generado en el área de influencia por el Aeropuerto de Termas de Río Hondo por el transporte aéreo durante el año 2021 fue de \$211.289.149 de pesos, generando 1.128 puestos de empleo.

- El producto bruto aeroportuario aportó \$3.203.823 de pesos
- El turismo receptivo e interno \$199.578.852
- Los beneficios económicos para los pasajeros \$8.506.474
- El impacto negativo generado por el turismo emisor sumó \$61.351.896

La diferencia entre los impactos positivos y el impacto negativo generó un saldo de impactos de \$149.937.253.

AEROPUERTO DE SANTIAGO DEL ESTERO - 2021

\$ 1.055
 MILLONES DE PESOS
 Impacto socioeconómico
 y territorial positivo

Impacto socioeconómico y territorial positivo		\$ 1.055.970.357
	Beneficios económicos para los pasajeros	\$ 65.930.521
	Producto Bruto Aeroportuario	\$ 184.563.589
	Turismo receptivo	\$ 805.476.247
	Puestos de empleo generados	2.557
Impacto socioeconómico y territorial negativo		\$ 588.862.636
	Turismo emisor	\$ 588.862.636
Saldo de impactos (pesos)		\$ 467.107.721



AEROPUERTO DE TERMAS DE RÍO HONDO - 2021

\$ 211

MILLONES DE PESOS

Impacto socioeconómico
y territorial positivo



Impacto socioeconómico y territorial positivo		\$ 211.289.149
	Beneficios económicos para los pasajeros	\$ 8.506.474
	Producto Bruto Aeroportuario	\$ 3.203.823
	Turismo receptivo	\$ 199.578.852
	Puestos de empleo generados	1.128
Impacto socioeconómico y territorial negativo		\$ 61.351.896
	Turismo emisor	\$ 61.351.896
Saldo de impactos (pesos)		\$ 149.937.253

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 Santiago del Estero

El Aeropuerto de Santiago del Estero generó \$ \$ 184.563.589 pesos en concepto de PBA durante el 2021. Los servicios aeronáuticos generaron \$8.268.925 pesos, lo que representa un 4% del total. El 95% restante equivale a \$176.294.664 y fueron generados por las actividades no aeronáuticas.

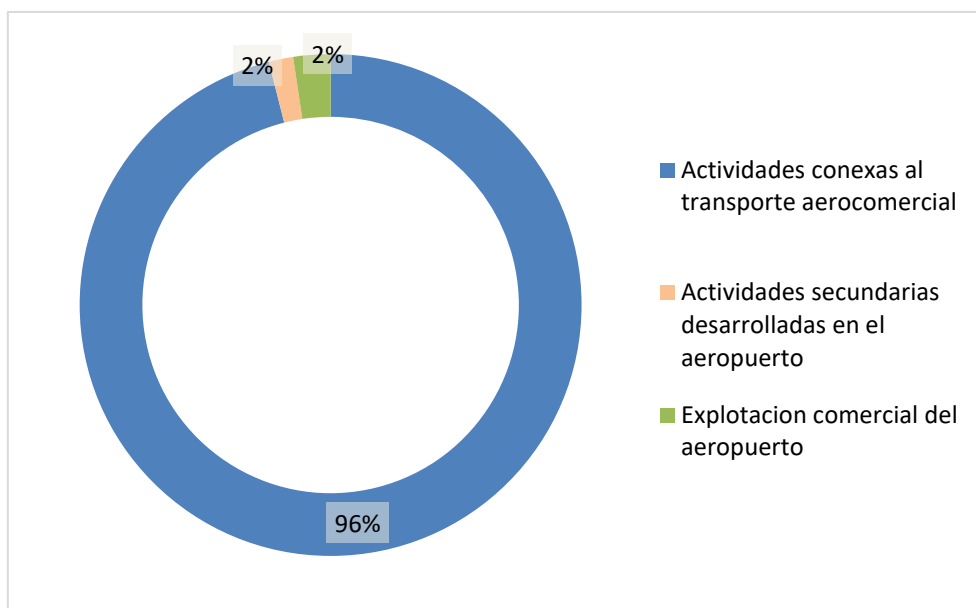
Gráfico 21. Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de Santiago del Estero.
Año 2021

PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO	\$ 184.563.589	
SERVICIOS AERONÁUTICOS	\$ 8.268.925	4%
SERVICIOS NO AERONÁUTICOS	\$ 176.294.664	96%

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del aeropuerto de Santiago del Estero, el 96% 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 2% de la facturación total y las actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto aportaron el 2% restante.

Gráfico 22. Distribución de la facturación total generada por los servicios no aeronáuticos del Aeropuerto de Santiago del Estero. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial

Aeropuerto de Santiago del Estero. Santiago del Estero. Argentina
Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Santiago del Estero. 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 23. Ratios de facturación del Aeropuerto de Santiago del Estero. Año 2021

	Por pasajero	Por movimientos de aeronaves	Por mt2 de terminal	Por hectárea
\$ Producto Bruto Aeroportuario	\$ 2.459	\$ 87.805	\$ 147.651	\$ 785.377
\$ Servicios aeronáuticos	\$ 110	3.934	\$ 6.615	\$ 35.187
\$ Servicios no aeronáuticos	\$ 2.349	\$ 83.871	\$ 141.036	\$ 750.190
\$ Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$ 2.256	\$ 80.547	\$ 135.447	\$ 720.463
\$ Explotación comercial del aeropuerto	\$ 56	\$ 2.007	\$ 3.374	\$ 17.948
\$ Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$ 37	\$ 1.317	\$ 2.215	\$ 11.779

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



Terminal de pasajeros del Aeropuerto de Santiago del Estero

El Aeropuerto de Termas de Río Hondo generó \$ 3.202.823 pesos en concepto de PBA durante el 2021. Los servicios aeronáuticos generaron \$1.195.687 pesos, lo que representa un 37% del total. El 63% restante equivale a \$2.008.136 y fueron generados por las actividades no aeronáuticas.

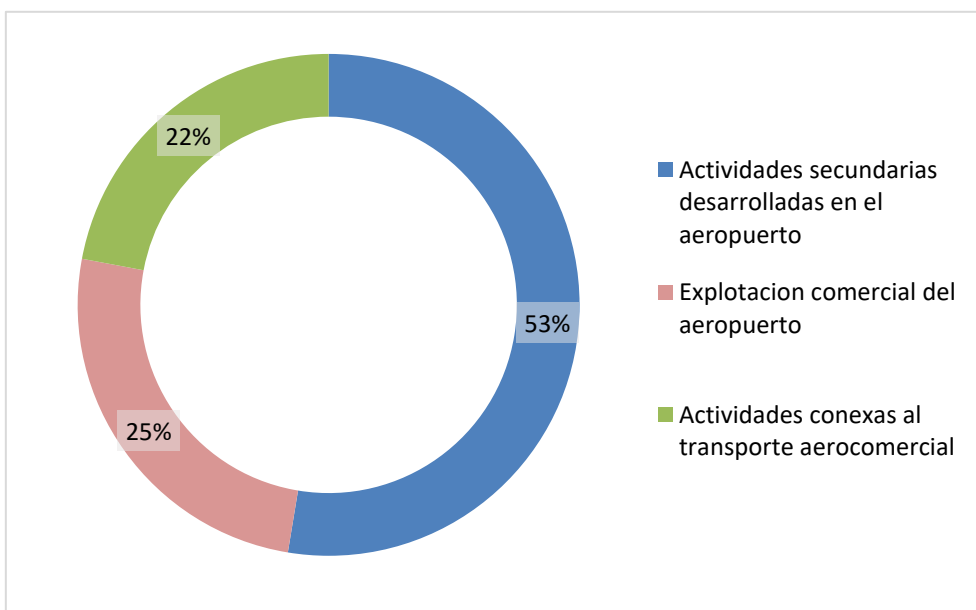
Gráfico 24. Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Año 2021

PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO	\$ 3.203.823	
SERVICIOS AERONÁUTICOS	\$ 1.195.687	37%
SERVICIOS NO AERONÁUTICOS	\$ 2.008.136	63%

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del aeropuerto de Termas de Río Hondo, el 53% de la facturación total por los servicios no aeronáuticos provino de las actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto. Las actividades relacionadas con la explotación comercial del aeropuerto aportaron un 25% de la facturación total y las actividades conexas al transporte aerocomercial aportaron el 22% restante.

Gráfico 25. Distribución de la facturación total generada por los servicios no aeronáuticos del Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial

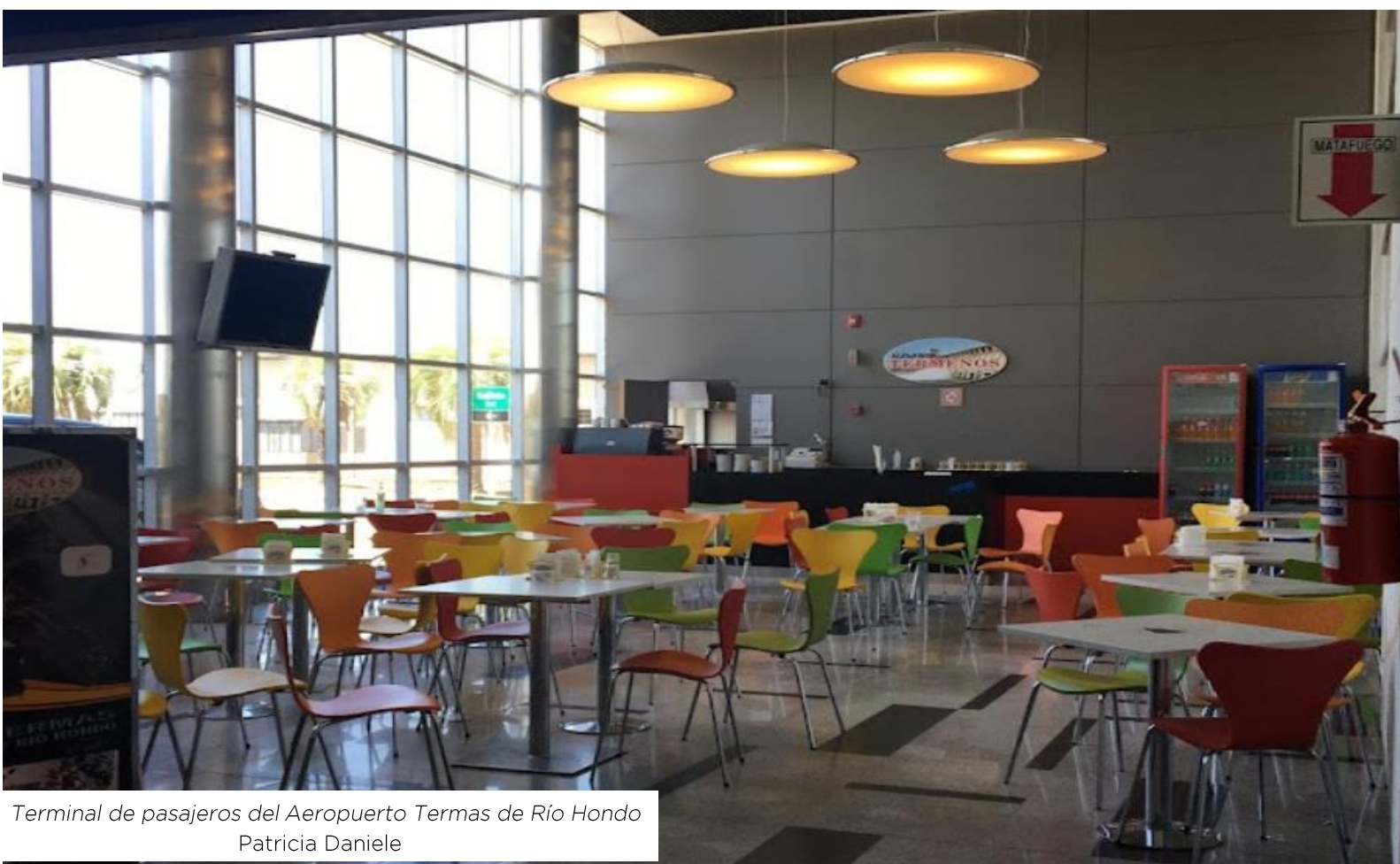
Aeropuerto de Santiago del Estero. Santiago del Estero. Argentina
Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Santiago del Estero. Argentina

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 26. Ratios de facturación del Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Año 2021

	Por pasajero	Por movimientos de aeronaves	Por mt2 de terminal	Por hectárea
\$ Producto Bruto Aeroportuario	\$ 237	\$ 8.090	\$ 1.326	\$ 12.323
\$ Servicios aeronáuticos	\$ 88	\$ 3.019	\$ 495	\$ 4.599
\$ Servicios no aeronáuticos	\$ 149	\$ 5.071	\$ 831	\$ 7.724
\$ Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$ 33	\$ 1.119	\$ 183	\$ 1.704
\$ Explotación comercial del aeropuerto	\$ 38	\$ 1.285	\$ 211	\$ 1.958
\$ Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$ 78	\$ 2.667	\$ 437	\$ 4.062

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



Terminal de pasajeros del Aeropuerto Termas de Río Hondo
Patricia Daniele

A person is riding a horse in a field. In the foreground, there are several cows, some with white faces and brown bodies. The background shows a green field under a clear sky.

Historias que hablan

Exportaciones provinciales con valor agregado por vía aérea

Roberto Cortez participa hace más de 40 años en la industria ganadera y es director de la empresa familiar pionera en cárnicos “El Carancho” que funciona como establecimiento productivo asociándose con distintos frigoríficos y grupos productores de la provincia de Santiago del Estero. El establecimiento, se encuentra ubicado en Suncho Corral a 100 km del Aeropuerto de Santiago del Estero.

La historia de “El Carancho” comenzó en el año 1989 abasteciendo el mercado interno de Madre de Ciudades. Con el correr de los años, la empresa familiar comenzó un proceso de expansión y crecimiento comercializando carnes en sus propias carnicerías.

El Carancho no sólo se destaca por su importante participación en las exportaciones provinciales de Santiago del Estero con la oferta de sus cortes finos en los mercados internacionales, sino que además abastece el mercado interno distribuyendo sus productos en distintos puntos del país. En esta clave, Roberto expresa: *“el rasgo que distingue a El Carancho de otros establecimientos productivos es que nosotros tenemos como prioridad la exportación y al mismo tiempo el mercado interno. El objetivo además de ofrecer nuestras carnes al resto del mundo, es llegar con nuestros productos a las mesas de todos los habitantes de nuestro país”*.

El aporte significativo que el Aeropuerto de Santiago del Estero le otorga al establecimiento productivo es la posibilidad de exportar un producto con alto valor agregado. Roberto destaca que *“recientemente hemos enviado varias muestras de cortes finos de carne vacuna a Alemania por vía aérea y ahora estamos trabajando para continuar realizando este tipo de operaciones hacia otros destinos. La posibilidad de exportar por carga aérea nos brinda una serie de beneficios en materia de costos y de calidad del transporte de nuestros productos, ya que permite enviar las carnes en fresco generando un gran valor agregado para la industria en particular y para la matriz exportadora de la provincia en general”*.

Para el grupo de productores ganaderos que exportan bajo la modalidad de cuota Hilton (cupo de exportación de carne vacuna de alta calidad y valor hacia la Unión Europea), el Aeropuerto de Santiago del Estero cumple un rol fundamental para la estructura productiva primaria de la provincia y el desarrollo territorial.

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. Para el análisis de los beneficios del transporte aéreo es tomada en cuenta como parte del impacto catalítico.

Santiago del Estero es una ciudad que se destaca por su historia y su variada arquitectura, predominando el perfil turístico cultural. Entre los principales atractivos urbanos se encuentran: la Catedral Basílica Ntra. Sra. del Carmen, la Casa de Gobierno, el Centro Cultural del Bicentenario. El nuevo estadio “Madre de Ciudades”, sede de numerosos eventos deportivos, y el Parque Nacional Copo, ubicado en el extremo noreste de la provincia, son los principales atractivos para el perfil deportivo y el ecoturismo.

Termas de Río Hondo, por su parte, predomina el perfil turístico de salud y deportivo. Es el complejo termal más importante del país y uno de los principales atractivos de la provincia. Posee una destacada oferta hotelera encontrándose entre los diez destinos con mayor capacidad de plazas del país, concentrado un 2% del total nacional⁶. Además, es sede de espectáculos deportivos como la fecha internacional del Moto GP y carreras de automovilismo nacional.

Por estos motivos, es lugar de organización de espectáculos, encuentros, congresos y convenciones.

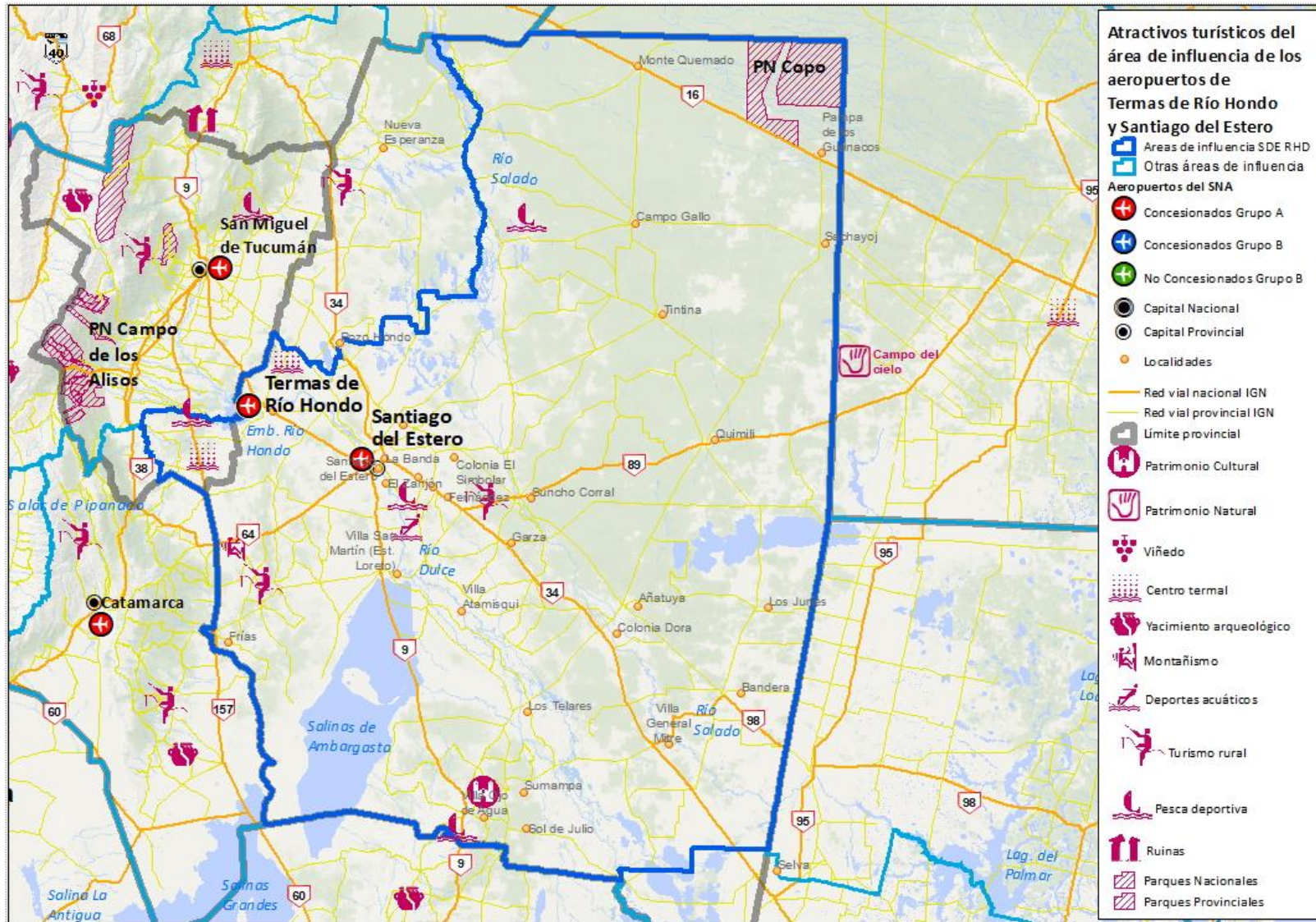
El impacto catalítico estimula, retiene y expande la actividad económica de la zona a través del turismo receptivo, el tráfico de cargas y correo y los viajes por negocios, entre otros. Tiene un rol central en el desarrollo productivo de las regiones.

⁶ Sistema de Información de Estadística de la Argentina, Ministerio de Turismo y Deporte, 2019.

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial

Aeropuerto de Santiago del Estero. Santiago del Estero. Argentina
Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Santiago del Estero. Argentina

Mapa 6. Atractivos turísticos del área de influencia de los aeropuertos de Santiago del Estero y Termas de Río Hondo



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

Aeropuerto de Santiago del Estero

4.2.1 Turismo receptivo

Turismo extranjero

En 2021 arribaron al Aeropuerto de Santiago del Estero un total de 416 turistas extranjeros tanto en vuelos internacionales como domésticos. En términos económicos, los viajeros generaron un gasto de \$51.802.616 pesos en el área de influencia del aeropuerto santiagueño.

Turismo interno

Por otra parte, 22.218 turistas nacionales ingresaron a la provincia a través del Aeropuerto Vicecomodoro Ángel de la Paz Aragonés generando un impacto de \$753.673.631 pesos en el área de influencia de la terminal aeroportuaria.

4.2.2 Turismo emisor

El transporte aéreo permite tanto la llegada de turistas nacionales e internacionales a una ciudad o región, como también la salida de personas residentes hacia otros destinos. En consecuencia, de la misma forma que se contabilizan pasajeros que llegan a Santiago del Estero 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 santiagueños que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.

Turismo extranjero

En 2021, 71 santiagueños viajaron al exterior a través del Aeropuerto de Santiago del Estero generando un gasto de \$8.780.599 pesos en el exterior.

Turismo interno

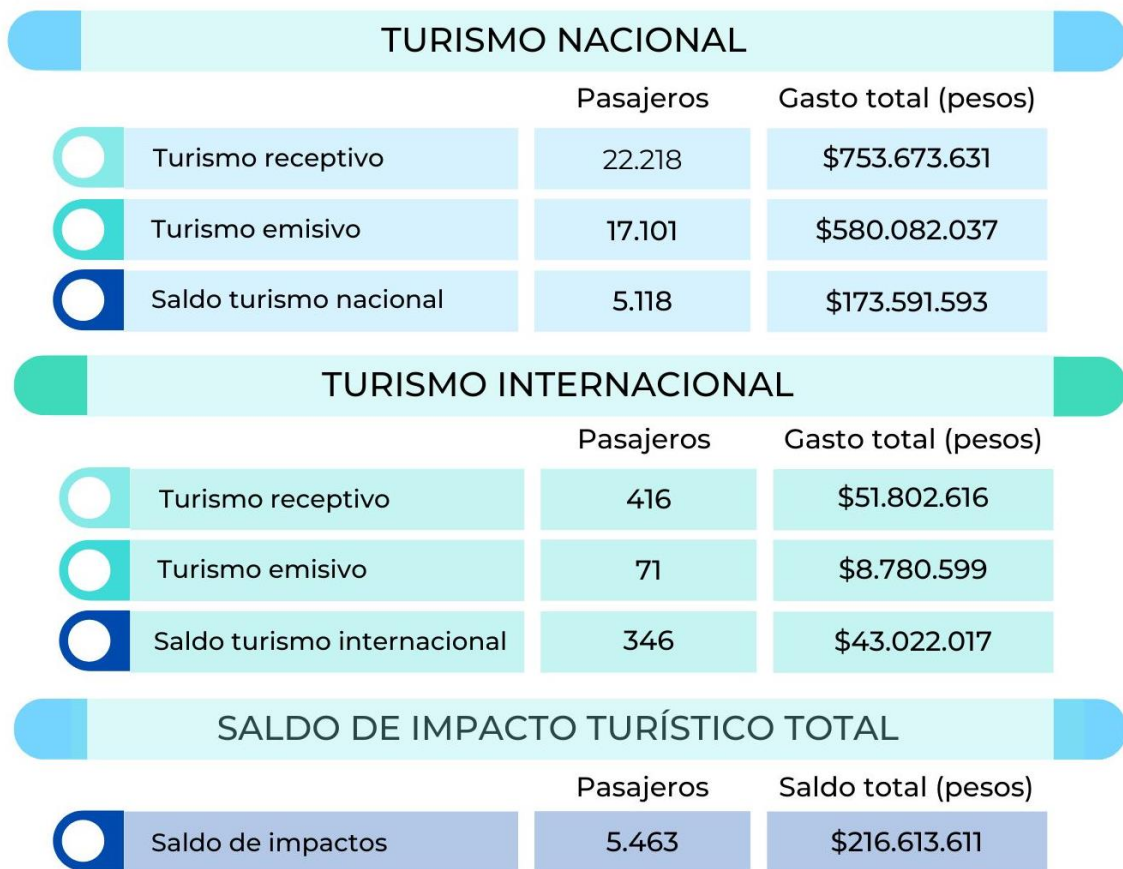
Asimismo, 17.101 turistas residentes en Santiago del Estero recorrieron otras provincias de nuestro país. En términos económicos, gastaron \$580.082.037 pesos en el área de influencia de otros aeropuertos del Sistema Nacional.

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 \$ 805.476.247 pesos en el área de influencia del Aeropuerto de Santiago del Estero. En cambio, el turismo emisor local que viajó a otros puntos del país y al exterior cuantificó un total de \$588.862.636 pesos de impacto negativo.

El saldo del turismo, entendido como la diferencia entre el turismo receptivo y el emisor, en Santiago del Estero fue equivalente a \$216.613.611 pesos.

Gráfico 27. Impacto económico del turismo facilitado por el transporte aéreo en el
 Aeropuerto de Santiago del Estero. 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

Aeropuerto de Termas de Río Hondo

4.2.4 Turismo receptivo

Turismo extranjero

En 2021 arribaron al Aeropuerto Internacional de Termas de Río Hondo un total de 32 turistas extranjeros tanto en vuelos internacionales como domésticos. En términos económicos, los viajeros generaron un gasto de \$3.423.941 pesos en el área de influencia del aeropuerto santiagueño.

Turismo interno

Por otra parte, 5.783 turistas nacionales ingresaron a la provincia a través del aeropuerto generando un impacto de \$196.154.911 pesos en el área de influencia de la terminal aeroportuaria.

4.2.5 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 Termas de Río Hondo 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 de Termas de Río Hondo que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.

Turismo extranjero

En 2021, 1 termense viajó al exterior a través del Aeropuerto Internacional de Termas de Río Hondo generando un gasto de \$115.053 pesos en el exterior.

Turismo interno

Asimismo, 1.805 turistas residentes en Termas de Río Hondo recorrieron otras provincias de nuestro país. En términos económicos, gastaron \$61.236.843 pesos en el área de influencia de otros aeropuertos del Sistema Nacional.

4.2.6 Saldo de impactos de turismo nacional e internacional

Como resultado del año, el turismo receptivo tanto nacional como internacional vehiculado por la conectividad aérea se tradujo en un impacto económico positivo de \$199.578.852 pesos en el área de influencia del Aeropuerto Internacional de Termas de Río Hondo. En cambio, el turismo emisor local que viajó a otros puntos del país y al exterior cuantificó un total de \$61.351.896 pesos de impacto negativo.

El saldo del turismo, entendido como la diferencia entre el turismo receptivo y el emisor, en Termas de Río Hondo fue equivalente a \$138.226.956 pesos.

Gráfico 28. Impacto económico del turismo facilitado por el transporte aéreo en el Aeropuerto de Termas de Río Hondo, 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

Termas todo el año

Termas todo el año

Fernando Estorino pertenece a una familia de empresarios hoteleros y hace 34 años vive en Termas de Río Hondo. Actualmente es dueño del Suite y Apart Hotel Alto Verde y restaurante Rafael Comida & Vino ubicado a 16 minutos del aeropuerto de la ciudad.

El perfil del turista que llega a Termas de Río Hondo fue transformándose. Fernando nos cuenta que “en la década de los 90 estaba focalizado en un turismo social y de tercera edad, muy estacionario (de mayo a septiembre). Esto se modificó con la apertura del aeropuerto en 2013 y los cambios que se dieron en la infraestructura de la ciudad”. Los eventos deportivos que se dieron a partir de la creación del Autódromo Internacional, del nuevo campo de golf y el Estadio único de fútbol, sumaron un nuevo perfil turístico deportivo que provocó que el destino deje de ser estacionario, llegando turistas en todos los meses del año.

Con respecto a la apertura del aeropuerto Fernando nos dice: *“el aeropuerto fue el cambio más transformador de la ciudad. Si bien estamos próximos a los aeropuertos de Tucumán y Santiago de Estero (dos aeropuertos cercanos en capitales provinciales), tener un aeropuerto propio parecía una utopía. Contar con un aeropuerto en la ciudad permitió mucha afluencia de turismo en épocas impensadas”*.

El hotel cuenta actualmente con 60 unidades habitacionales, pero 46 de ellas fueron incorporadas en los últimos diez años, además de cinco piscinas termales y un sector recreativo para chicos. A su vez, trabajan más de 60 empleados. Actualmente, el principal turismo de Termas es interno, principalmente compuesto por familias, pero también hay turismo internacional, principalmente brasileño y asiático.

El sector turístico, debido a los efectos de la pandemia generada por el COVID-19, fue uno de los más golpeados. *“La pandemia nos encontró con varios proyectos de construcción en marcha que tuvieron que postergarse debido al aislamiento social y frenó totalmente el turismo. El pre-viaje 2021 fue un éxito, ya que permitió mantener el trabajo para nuestros empleados. El 2022 es un año muy bueno, estamos casi igualando la cantidad de pernoctes del 2019”*.

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 aéreo.

Específicamente, el indicador de conectividad de cada aeropuerto analiza el aumento de la conectividad en relación al Producto Bruto Geográfico del área de influencia. Este indicador compara el número de asientos disponibles en cada destino servido en un recorte temporal 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:

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

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

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

En el año 2021, la relación del indicador de conectividad con el Producto Bruto Geográfico (PBG) tuvo una caída del 55% con respecto a 2020 para el caso del Aeropuerto de Santiago del Estero y del 56% para el Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Este fuerte descenso del indicador es producto de la caída de la oferta aerocomercial por incidencia directa de la reconfiguración del mercado aerocomercial ocurrido a nivel nacional y global como consecuencia de la pandemia de Covid-19 y a las restricciones a la movilidad impuestas producto de ella. Por este motivo, no se comprueba un diferencial en el aporte a las economías de las áreas de influencia para el año 2021.

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 Santiago del Estero y el Aeropuerto de Termas de Río Hondo y la tarifa promedio de cada aeropuerto en el año 2021. Así, el excedente del consumidor registrado alcanzó la suma de \$65.930.521 para el caso del aeropuerto santiagueño y \$8.506.474 para el aeropuerto termense.

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.

Gráfico 29. Beneficios económicos para los pasajeros del Aeropuerto de Santiago del Estero.
Año 2021

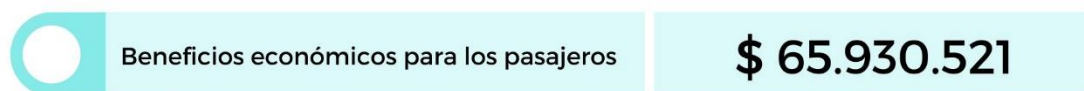
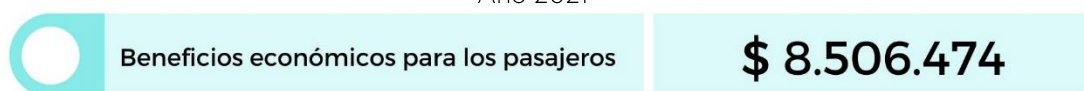


Gráfico 30. Beneficios económicos para los pasajeros del Aeropuerto de Termas de Río Hondo.
Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos 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.

Aeropuerto de Santiago del Estero

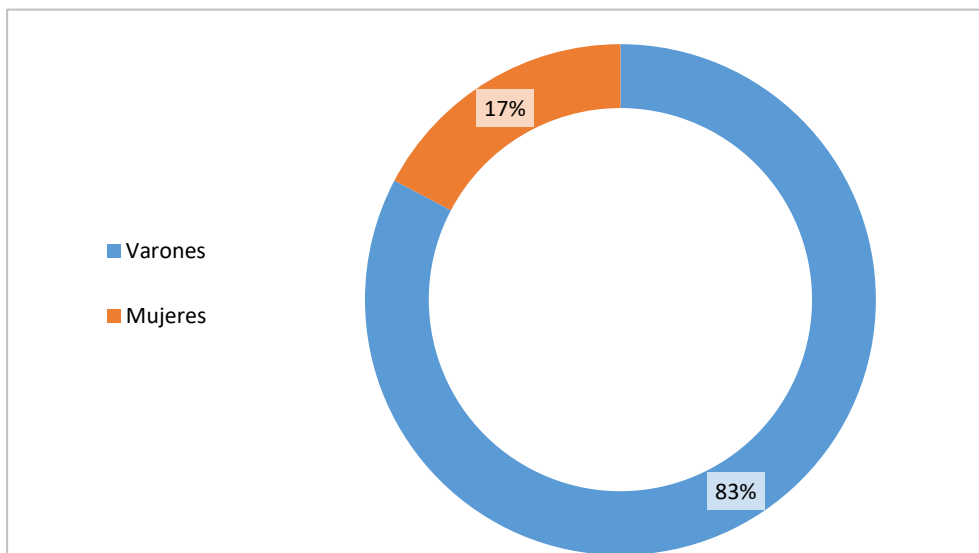
En el área de influencia del Aeropuerto de Santiago del Estero la actividad aerocomercial y aeroportuaria demandó en 2021 un total de 2.557 empleos de los cuales 272 fueron empleos directos, 326 empleos indirectos, 381 empleos inducidos y 1.578 empleos catalíticos. La distribución del empleo directo por género fue de 83% para varones y 17% para mujeres.

Gráfico 31. Empleo aeroportuario del Aeropuerto de Santiago del Estero. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

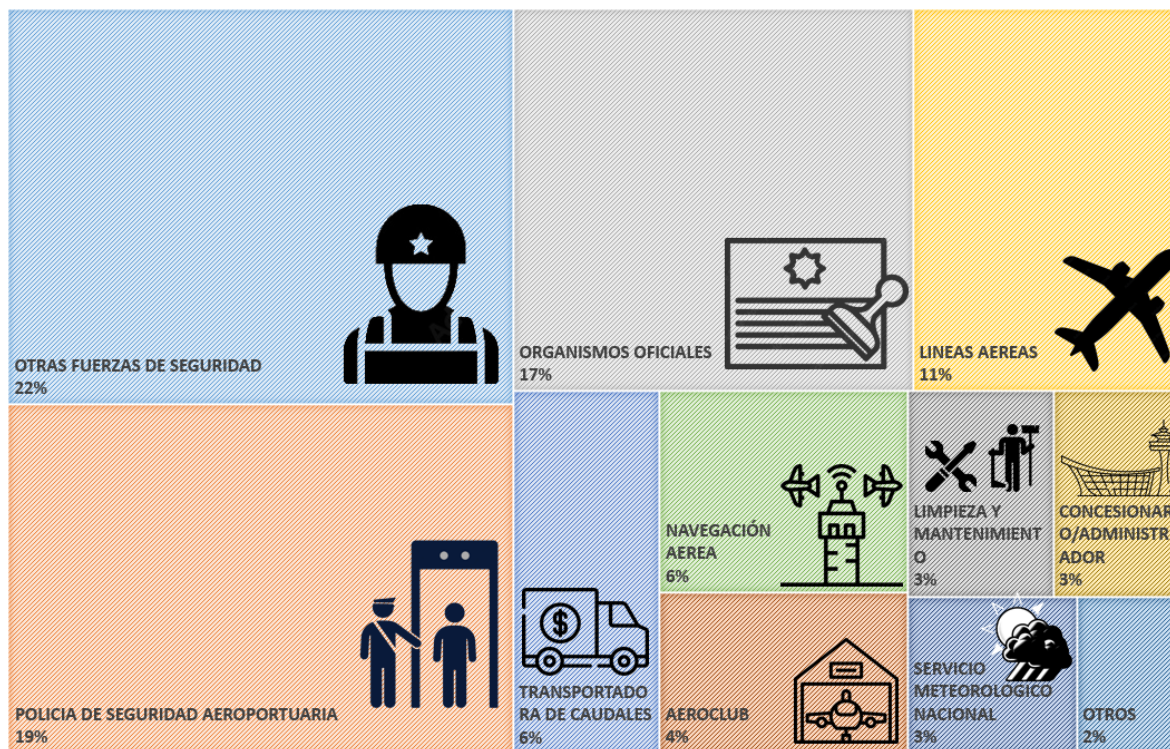
Gráfico 32. Empleo directo por género en del Aeropuerto de Santiago del Estero. Año 2021



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 33. Empleo aeroportuario por rubro en el Aeropuerto de Santiago del Estero. 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 Santiago del Estero 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 34. Ratios de empleo por unidad de medida del Aeropuerto de Santiago del Estero. Año 2021

Tipo de empleos	Cada millón de pasajeros	Cada mil movimientos	Cada 1000 m2 de terminal	Por hectárea
Empleo total	34.064	1.216	2.046	11
 Empleo directo	3.624	129	218	1
 Empleo indirecto	4.349	155	261	1
 Empleo inducido	5.073	181	305	2
 Empleo catalítico	21.018	751	1.262	7

Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

Aeropuerto de Termas de Río Hondo

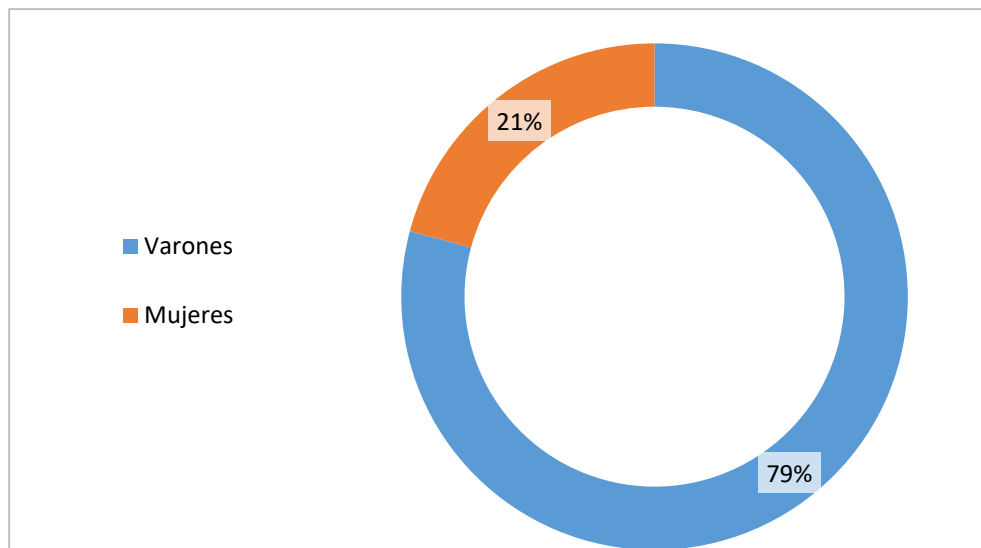
En el área de influencia del Aeropuerto de Termas de Río Hondo la actividad aerocomercial y aeroportuaria demandó en 2021 un total de 1.128 empleos de los cuales 120 fueron empleos directos, 144 empleos indirectos, 168 empleos inducidos y 696 empleos catalíticos. La distribución del empleo directo por género fue de 79% para varones y 21% para mujeres.

Gráfico 35. Empleo aeroportuario del Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Año 2021

Tipo de empleos	Total
Empleo total	1.128
 Empleo directo	120
 Empleo indirecto	144
 Empleo inducido	168
 Empleo catalítico	696

Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

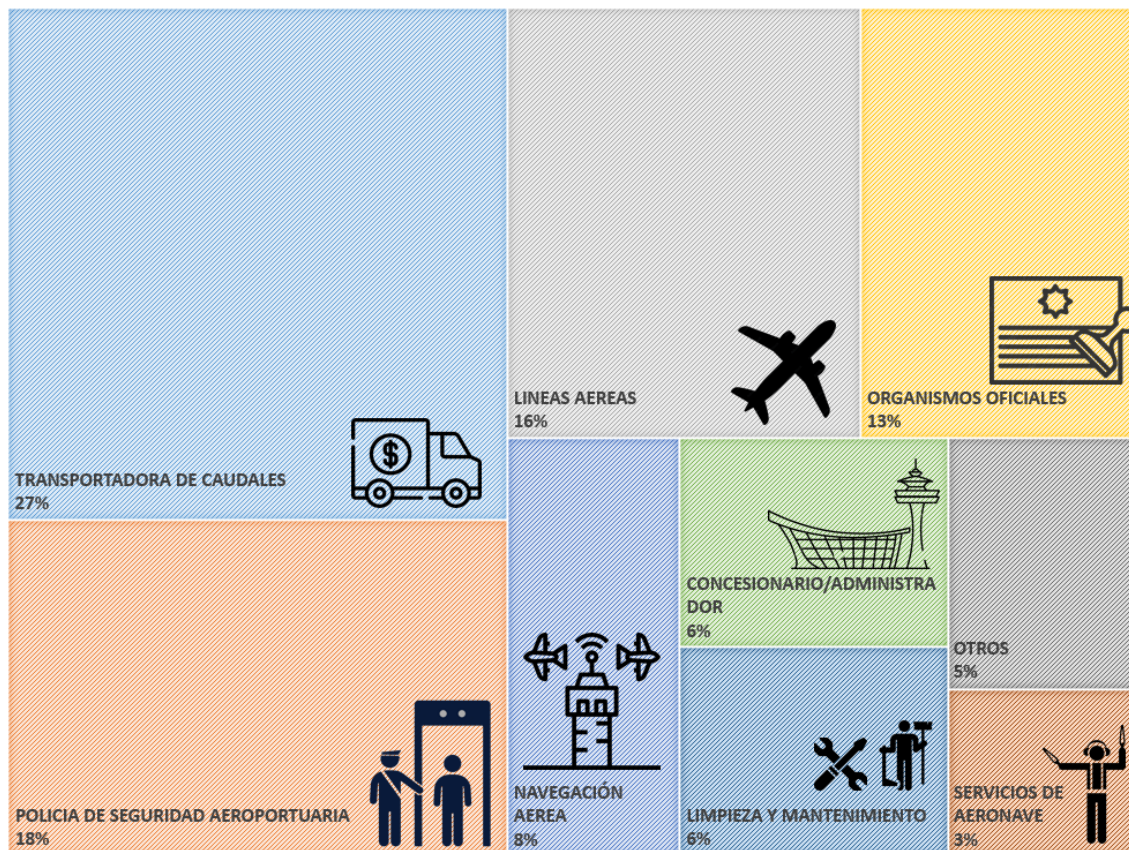
Gráfico 36. Empleo directo por género en el Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Año 2021



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 37. Empleo aeroportuario por rubro en el Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Año 2021







Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial

Aeropuerto de Santiago del Estero. Santiago del Estero. Argentina
Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Santiago del Estero. Argentina

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 Termas de Río Hondo 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 38. Ratios de empleo por unidad de medida del Aeropuerto de Termas de Río Hondo. Año 2021

Tipo de empleos	Cada millón de pasajeros	Cada mil movimientos	Cada 1000 m2 de terminal	Por hectárea
Empleo total	83.395	2.849	468	4,4
 Empleo directo	8.872	303	50	0,5
 Empleo indirecto	10.646	364	60	0,6
 Empleo inducido	12.421	424	70	0,6
 Empleo catalítico	51.456	1.758	288	2,7

Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

ORSNA Autoridad
Aeroportuaria

