

# ORSNA

Autoridad Aeroportuaria



## AEROPUERTO INTERNACIONAL

## DE SALTA



# INFORME DE IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL

## 2021

# AUTORIDADES

Presidente del Directorio del ORSNA

**Carlos Lugones Aignasse**

Vicepresidente del Directorio del ORSNA

**Fernando Muriel**

Primera vocal del Directorio del ORSNA

**Pilar Becerra**

Equipo Técnico

Gerente de Regulación Económica y Financiera

**Juan Pablo Picasso**

Unidad de Desarrollo Socioeconómico y Territorial

**Fernando Arias**

**Tatiana Barrionuevo**

**Valentina Castro Compañs**

**Leticia Dall'Ospedale**

**Nicolás Moser**

**Ezequiel Ponce**

**Daniela Villotti**

# ÍNDICE

1. RESUMEN EJECUTIVO.....	4
2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO.....	8
2.1. DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE SALTA.....	9
2.2. ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL.....	19
3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL.....	27
3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO.....	27
3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO .....	32
4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO -TERRITORIAL .....	38
4.1 PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO .....	42
4.2 TURISMO FACILITADO POR EL TRANSPORTE AÉREO.....	46
4.3 BENEFICIOS POR LA CONECTIVIDAD AÉREA (PRODUCTIVIDAD) .....	51
4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS .....	52
4.5 GENERACIÓN DE EMPLEO.....	53

# 1. RESUMEN EJECUTIVO

El transporte aerocomercial es un componente esencial de la economía e incide en el desarrollo y el bienestar de las poblaciones y los territorios. La provisión de servicios aerocomerciales y la infraestructura aeroportuaria son elementos básicos de cohesión territorial que permiten generar oportunidades de atracción, retención y expansión de la actividad económica en el área de influencia de cada aeropuerto del país.

El área de influencia es un espacio geográfico sobre el cual el aeropuerto ejerce un poder de atracción y define el universo de potenciales pasajeros que utilizarán la terminal. En el caso de Salta incluye los departamentos salteños de Capital, Cerrillos, Chicoana, La Viña, Guachipas, Cafayate, Molinos, San Carlos, Rosario de Lerma, Los Andes, La Poma y La Caldera, y el departamento catamarqueño de Antofagasta de la Sierra, beneficiando a 836.920 habitantes (Censo 2022).

El Informe de Impacto socioeconómico y territorial (ISET) 2021 del Aeropuerto Internacional de Salta 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 Salta se registraron 544.360 pasajeros domésticos, representando un crecimiento del 56% en relación al año anterior. Además, tuvo 5.756 movimientos de aeronaves y la carga aérea anual transportada alcanzó las 241 toneladas. Es necesario considerar que durante los años 2020 y 2021 el transporte aéreo global se ha visto afectado severamente por la mayor crisis histórica de la actividad aerocomercial y aeroportuaria, motivada por la aparición de la Pandemia de la COVID-19, la cual ha generado un fuerte impacto en los indicadores de transporte aéreo producto de la disminución de las operaciones aéreas mundiales.

**Particularmente, el impacto socioeconómico total positivo del año 2021 generado en el área de influencia del Aeropuerto Internacional de Salta fue de \$7.237.745.174 de pesos, creando 6.373 puestos de empleo.**

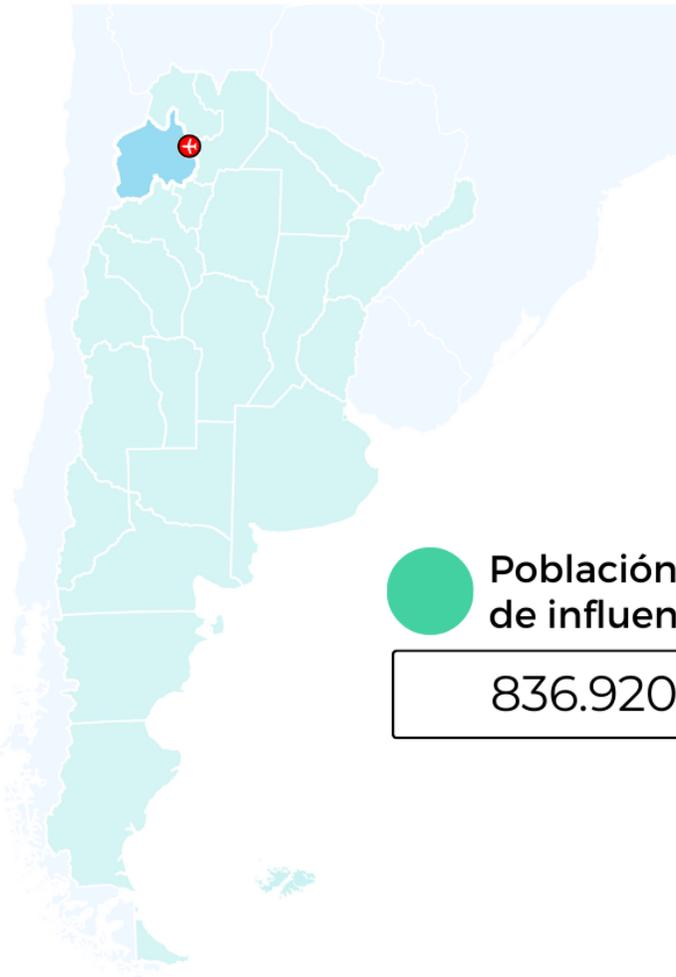
El producto bruto aeroportuario aportó \$859.148.116 de pesos, el turismo receptivo \$5.919.518.867 y los beneficios económicos para los pasajeros \$459.078.191. En contraste, el turismo emisor sumó \$3.373.573.558 de pesos de impacto negativo ya que el gasto de los turistas emisivos se realizó en otras regiones del país y del mundo.

**La diferencia entre los impactos positivos y negativos del transporte aéreo produjo un saldo de impactos de \$3.864.171.616 de pesos en el área de influencia aeroportuaria.**

## IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



# AEROPUERTO INTERNACIONAL DE SALTA - 2021



Impacto socioeconómico y territorial positivo

**\$ 7.237.745.174**

Impacto socioeconómico y territorial negativo

**\$ 3.373.573.558**

Saldo de impactos (pesos)

**\$ 3.864.171.616**

Puestos de empleo generados

**6.373**

 Población del área de influencia

836.920 hab.

 Pasajeros

544.360

 Cargas

241 tn

 Movimientos

5.756

## 2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO

El Aeropuerto Internacional de Salta General Martín Miguel de Güemes es uno de los 55 aeropuertos que integran 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 INTERNACIONAL DE SALTA

Aeropuerto Internacional de Salta General Martín Miguel de Güemes	
Código OACI	SASA
Código IATA	SLA
Ciudad	Salta
Provincia	Salta
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000
Distancia a la ciudad	12 km

### superficies



**800 ha**  
superficie del predio



**780 ha**  
superficie concesionada



**12.000 m<sup>2</sup>**  
superficie de la aeroestación de pasajeros

### plataforma comercial



pista  
**02/20**  
2.990 m  
x 45 m asfalto

7



posiciones comerciales



pista  
**06/24**  
2.400 m  
x 30 m asfalto

2



pasarela telescópica

### características del aeropuerto

**H24** horario de operación

**4D** clave de referencia

**1.247 msnm** elevación del aeropuerto

**Cat II** ILS (cabecera 02)

### aeroestación

30



mostradores de check in

2



puestos PSA de seguridad

498



plazas de estacionamiento vehicular

1



puesto de aduana

6



puertas de embarque

10



puestos de migraciones

3



cintas de retiro de equipaje

## El aeropuerto

El predio aeroportuario es de 800 hectáreas, de las cuales 780 ha (98%) han sido concesionadas por el Estado Nacional a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. El límite de la concesión posee un perímetro de 15 kilómetros<sup>1</sup>.

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



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Salta.  
Resolución ORSNA N° 70/2011

<sup>1</sup> Medidas tomadas sobre el plano del Plan Maestro de Salta 2016

El Aeropuerto Internacional de Salta es de uso civil. Actualmente posee dos pistas, la 02/20 (2.990m x 45m) y la 06/24 (2400m x 30m) y dos plataformas de estacionamiento de aeronaves. La plataforma principal del aeropuerto es la que da servicio a las aeronaves comerciales asociada a la terminal de pasajeros. Por otra parte, existe una plataforma localizada al norte, que da servicio a la aviación general.

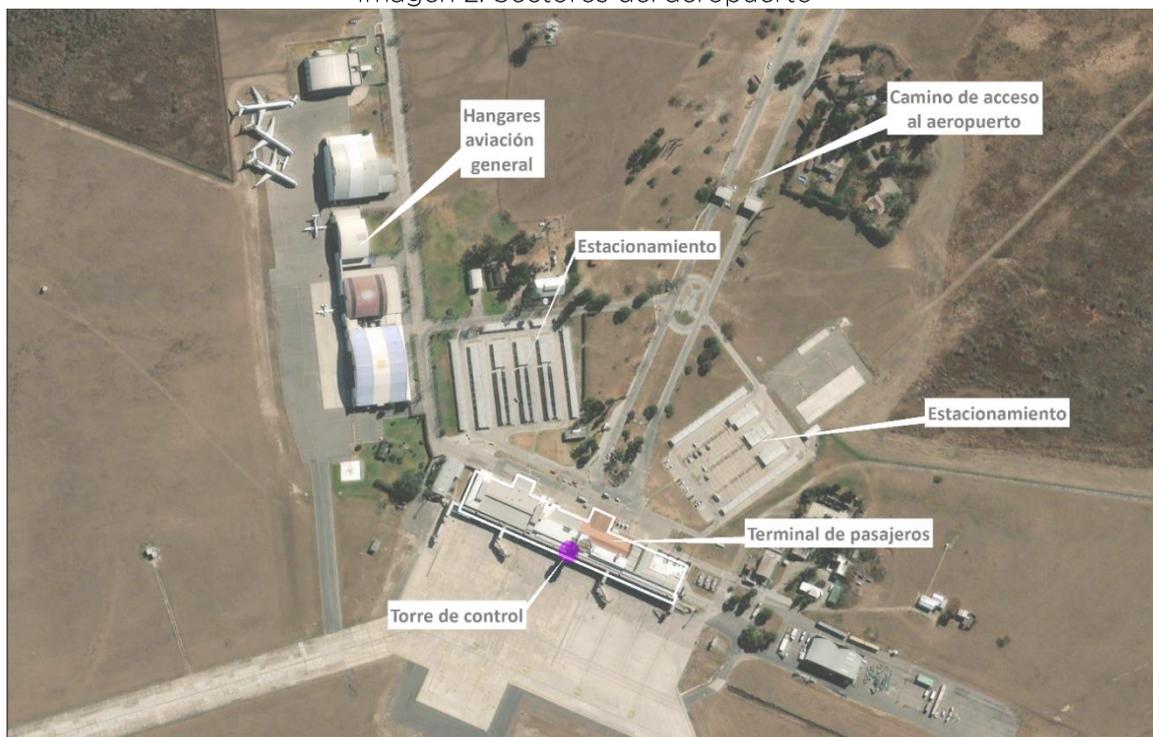
### **Terminal de pasajeros**

El área destinada a la parte pública del Aeropuerto de Salta está comprendida entre el cerco de la calle de ingreso general, el cerco que limita el ingreso al sector del hangar de gobernación, la terminal de pasajeros, y un cerco que limita el estacionamiento con el sector de combustible del aeropuerto y se extiende hasta la ruta de ingreso.

Dentro de este sector se encuentra el ingreso principal al aeropuerto, los puestos de control en el ingreso y egreso del predio, el sistema vial interno del aeropuerto que distribuye los vehículos a diferentes sectores del mismo, un sector de viviendas de Fuerza Aérea, dos áreas de estacionamiento para el público y vehículos de alquiler, estacionamientos frente a los hangares de aviación general, y la terminal de pasajeros y torre de control, las cuales son parte del mismo edificio.

En la parte pública se encuentra la terminal de pasajeros de 12.000 m<sup>2</sup> donde se concentran las operaciones de aviación comercial de cabotaje e internacionales y las de aviación general/privada. Los ingresos y egresos a la terminal se encuentran en planta baja pero los sectores destinados a las operaciones se encuentran divididas en dos niveles, en el nivel superior las partidas y en el nivel inferior los arribos tanto internacionales como de cabotaje.

Imagen 2. Sectores del aeropuerto



Fuente: Plan Maestro de Salta 2016. Resolución ORSNA N° 21/2017

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

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

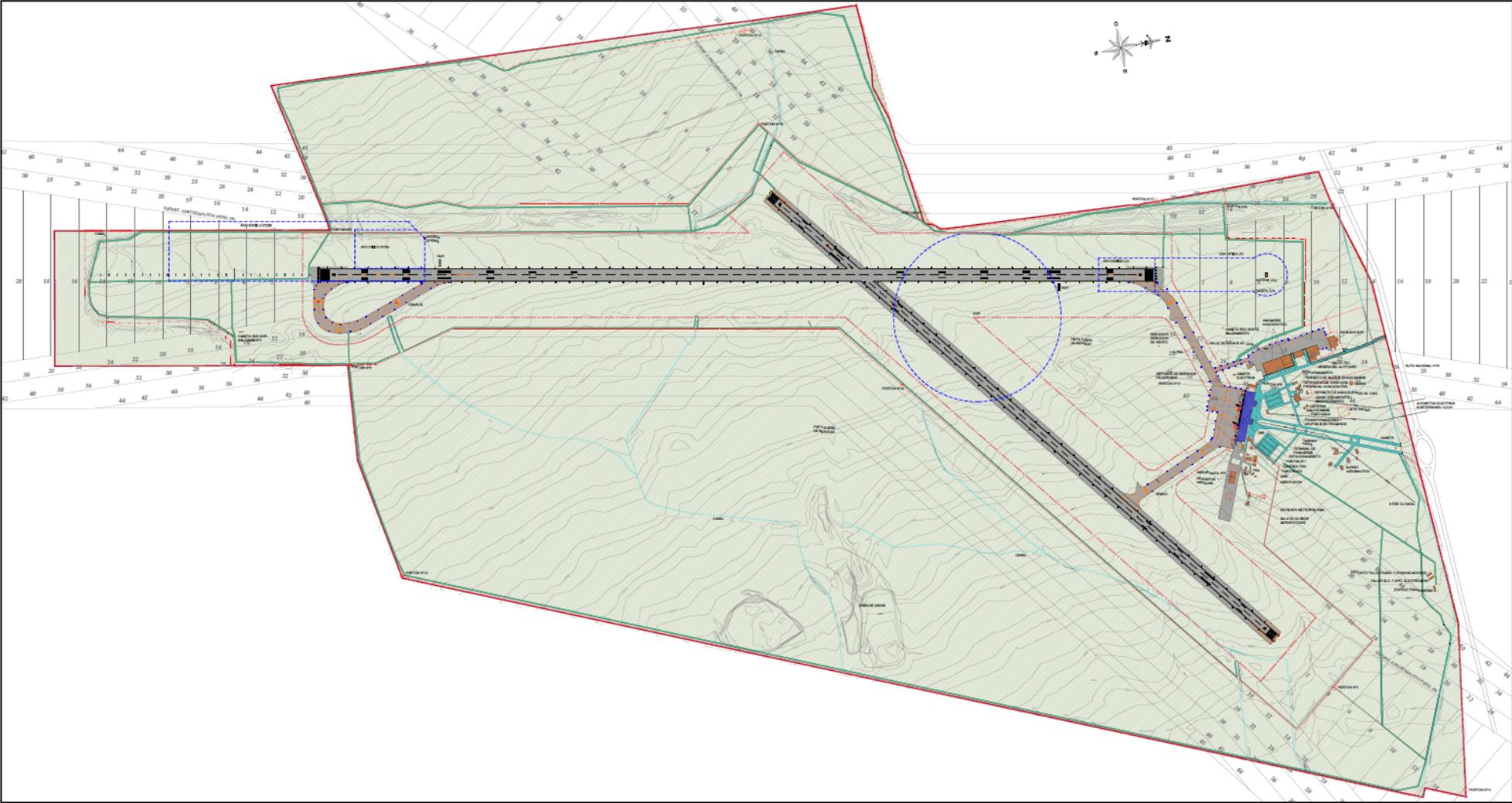
Está basado en cuatro aspectos fundamentales que hacen a la seguridad, eficacia y regularidad de las operaciones aéreas: el entorno aeroportuario, la seguridad operacional (safety), la seguridad de la aviación (security) y la facilitación (medidas para facilitar y acelerar la navegación aérea y evitar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

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

En aquellos aeropuertos que han sido concesionados, **el Plan Maestro contiene la evolución prevista para todo el período de la concesión y su desarrollo es responsabilidad de la empresa administradora**, sobre las pautas que el Estado le impone a través de sus autoridades y organismos de contralor, considerando la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, así como los niveles de satisfacción de los mismos de acuerdo a las normativas y estándares internacionales y locales.



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



Fuente: Resolución ORSNA N° 21/2017

## **Superficie libre de obstáculos**

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

Esto se logra mediante la definición de una serie de superficies denominadas superficie de aproximación, de despegue, superficie cónica, de transición, horizontal interna, etc., que marcan los límites hasta donde los objetos pueden proyectarse en el espacio aéreo<sup>2</sup>. Su finalidad es reducir al mínimo los peligros que para las aeronaves representan dichos elementos, que pueden ser por ejemplo antenas, edificios o torres de alta tensión.

La extensión de estas superficies hace necesario que deban ser consideradas por los planificadores urbanos ya que su desconocimiento podría provocar limitaciones en la operación, limitaciones de capacidad de las infraestructuras aeroportuarias y problemas de seguridad operacional.

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

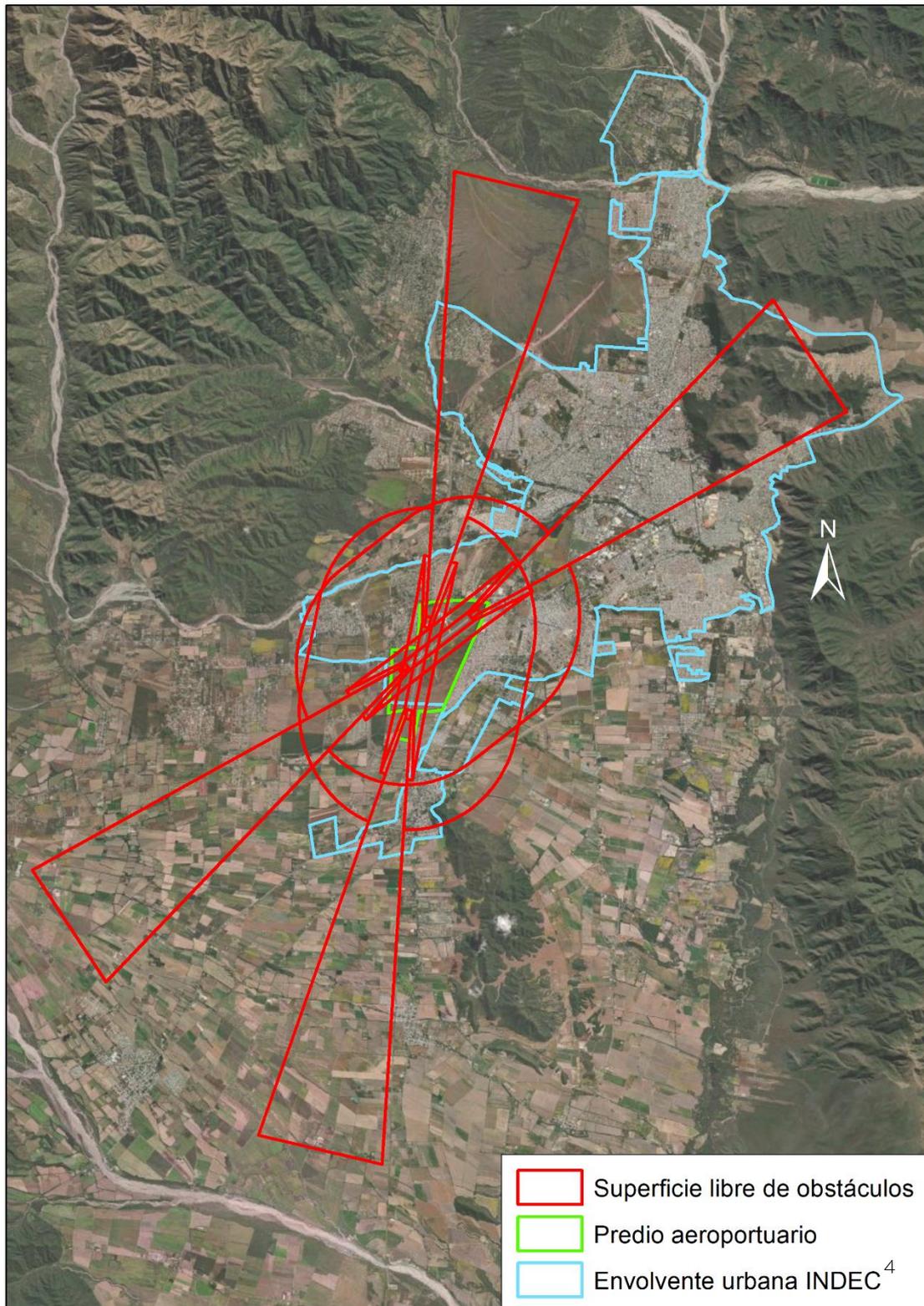
En el caso del Aeropuerto de Salta se puede observar la presencia de áreas urbanizadas bajo las superficies limitadoras de obstáculos. La orientación noreste - suroeste de la pista alternativa provoca que la superficie de aproximación de la cabecera 24 se desarrolle en gran parte sobre la ciudad de Salta.

---

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

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

Imagen 5. Superficie libre de obstáculos



Fuente: Elaboración propia en base al Plan Maestro de Salta. Resolución ORSNA N° 21/2017

<sup>4</sup> La envolvente urbana o envolvente de población es una línea que marca el límite hasta donde se extiende la continuidad de viviendas urbanas. Esta línea se mueve con el tiempo y no respeta las delimitaciones administrativas. Fuente: *¿Qué es el Gran Buenos Aires?* INDEC 2003

## **Mancha de ruido**

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

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

La Publicación de Información Aeronáutica (AIP)<sup>5</sup> correspondiente al aeropuerto de Salta, en el punto 2.21 Procedimientos de atenuación de ruidos, indica que se aplicarán los procedimientos generales de atenuación de ruido establecidos en la Parte 2 - ENR 1.5.

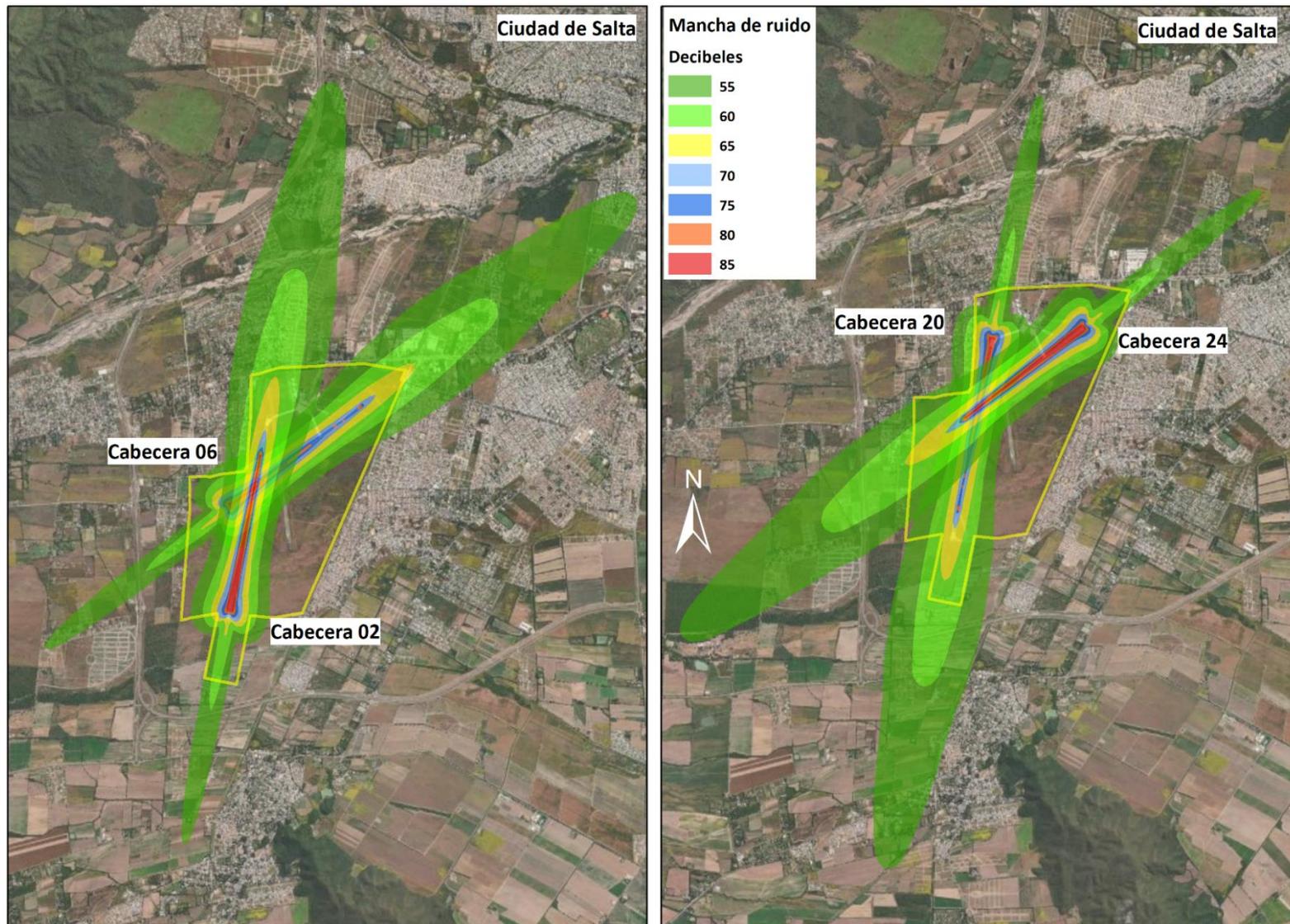
Los procedimientos de atenuación del ruido permiten disminuir el ruido durante las operaciones de las aeronaves a un costo relativamente bajo. Hay varios métodos para esto, incluyendo pistas y rutas preferidas, y también procedimientos de atenuación del ruido para el despegue, la aproximación y el aterrizaje. Que estas medidas sean apropiadas depende de la estructura del aeropuerto y sus alrededores, pero en todos los casos el procedimiento debe dar prioridad a las consideraciones de seguridad.

El análisis del ruido realizado en el Plan Maestro del Aeropuerto de Salta, teniendo en cuenta todas las operaciones de despegue y aterrizaje en las cabeceras de pista utilizando una mezcla de tráfico para el día pico, muestra un mayor impacto del ruido sobre la zona urbana circundante al aeropuerto con la utilización de las cabeceras 02 y 06 en comparación con la 20 y 24, aunque casi no se superan los 60 decibeles promedio fuera del predio aeroportuario, como puede observarse en las imágenes que siguen de las manchas de ruido.

---

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

Imagen 6. Mancha de ruido en día pico en cabeceras de pistas del Aeropuerto de Salta



Fuente: Análisis de ruido del Plan Maestro de Salta. Resolución ORSNA N° 21/2017

## 2.2 ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL

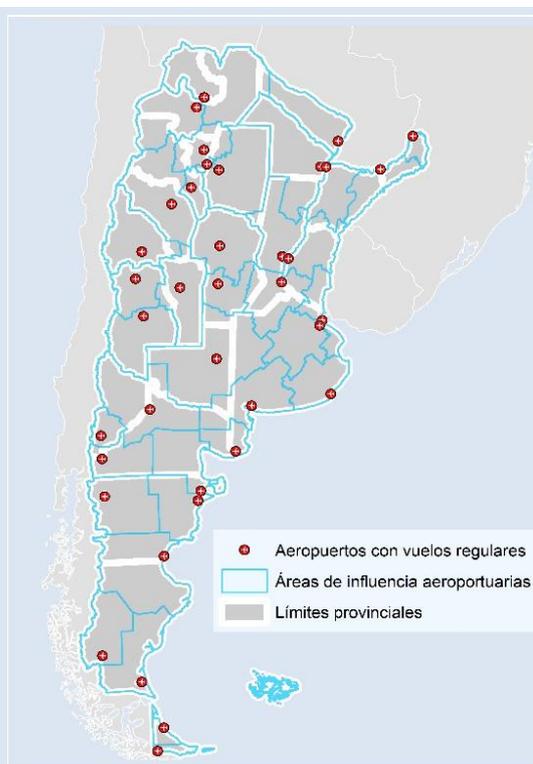
Abordar la relación entre transporte aéreo y territorio es fundamental para dimensionar los beneficios económicos y sociales que la actividad aerocomercial y aeroportuaria generan en su área de influencia.

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.

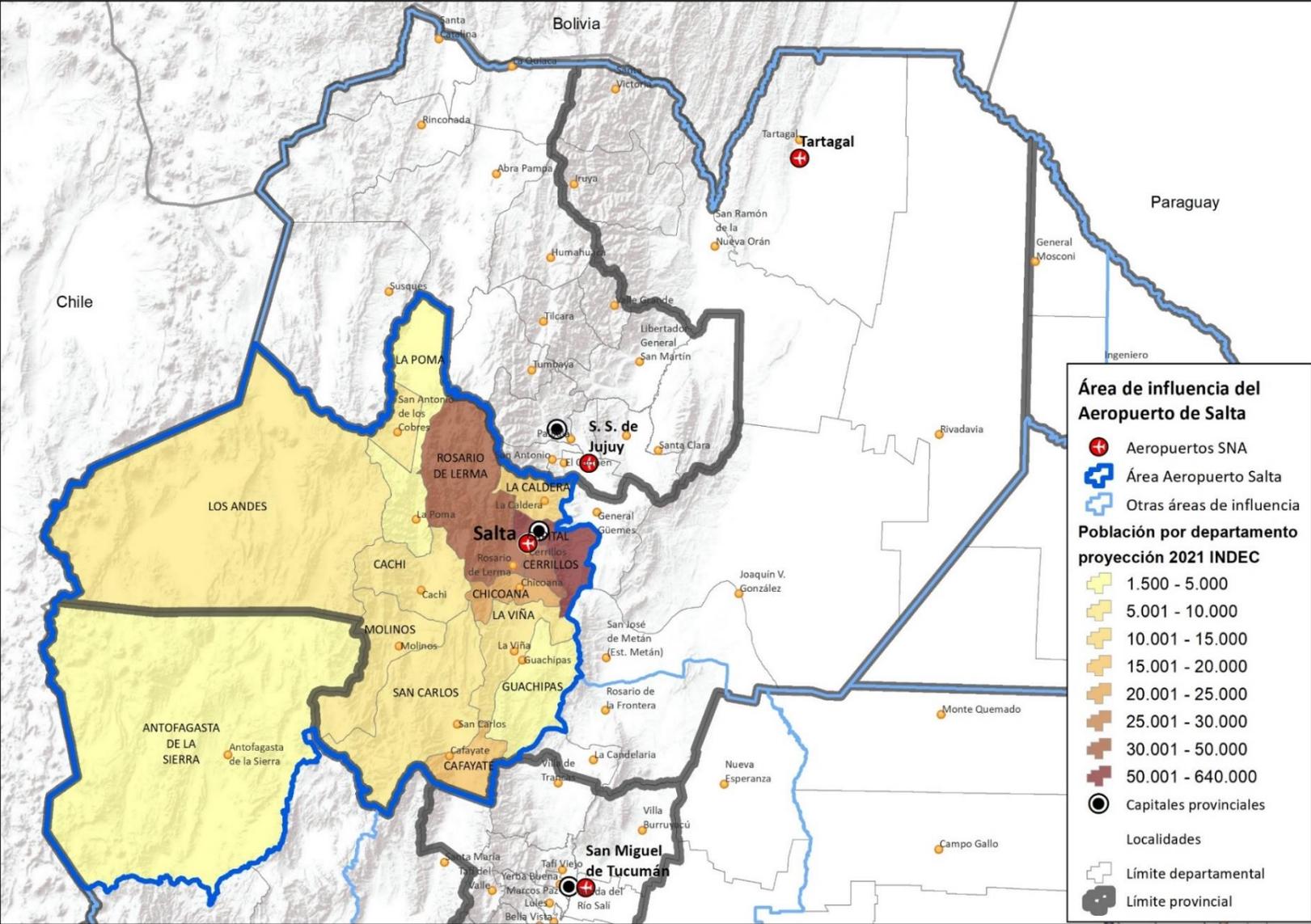
Para la República Argentina se construyeron áreas de influencia según tiempos de viaje sobre la red vial definiendo zonas excluyentes donde cada división departamental del país pertenece a una única área de influencia definida por el aeropuerto más cercano.



El Aeropuerto de Salta se encuentra emplazado en el centro de la provincia de Salta, a 12 km de la ciudad homónima sobre la Ruta Nacional N° 51 y su área de influencia se compone de los departamentos salteños de Capital, Cerrillos, Chicoana, La Viña, Guachipas, Cafayate, Molinos, San Carlos, Rosario de Lerma, Los Andes, La Poma y La Caldera, y el departamento Antofagasta de la Sierra ubicado en la provincia de Catamarca.

Esta conformación del área de influencia se debe a la conexión vial de la provincia de Salta, a través de las Rutas Provinciales N°17 y N°43 con el oeste catamarqueño.

Mapa 2. Área de influencia del Aeropuerto Internacional de Salta



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

La ciudad de Salta forma parte de la Región Noroeste y se vincula por vía terrestre a través de la Ruta Nacional N° 9 con San Salvador de Jujuy hacia el norte y hacia el sur con ciudad de San Miguel de Tucumán. También a través de las Rutas Provinciales N°17 y N°43, se conecta con el oeste catamarqueño.

836.920

Es la población residente en el área de influencia del aeropuerto



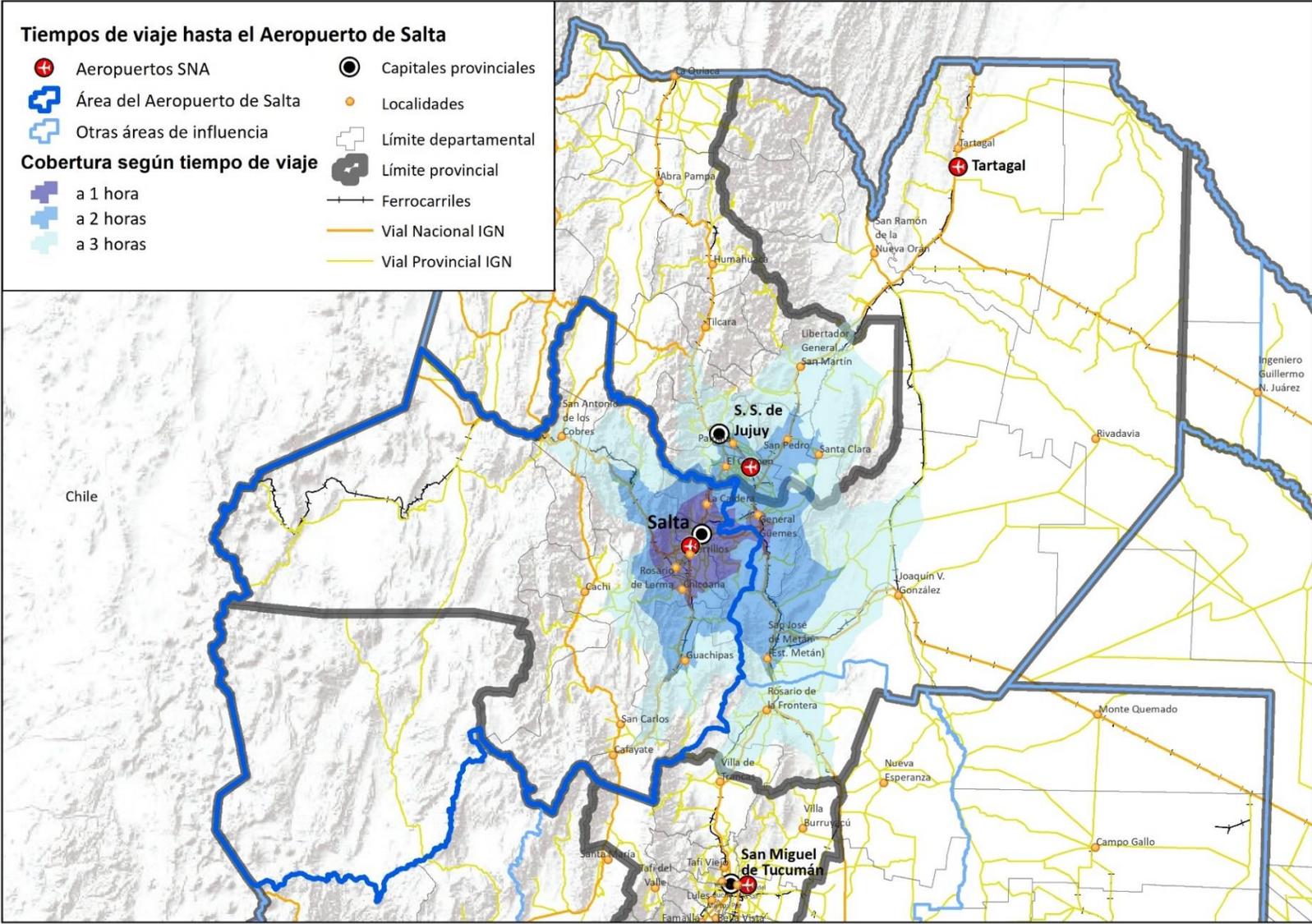
Según datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (resultados provisionales) del INDEC, en 2022 la población que forma parte del área de influencia del aeropuerto alcanzó los 836.920 habitantes, de los cuales un 91% se encuentran dentro de una hora de viaje por la red vial desde el aeropuerto.

91%

De la población reside a menos de 1 hora del aeropuerto



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



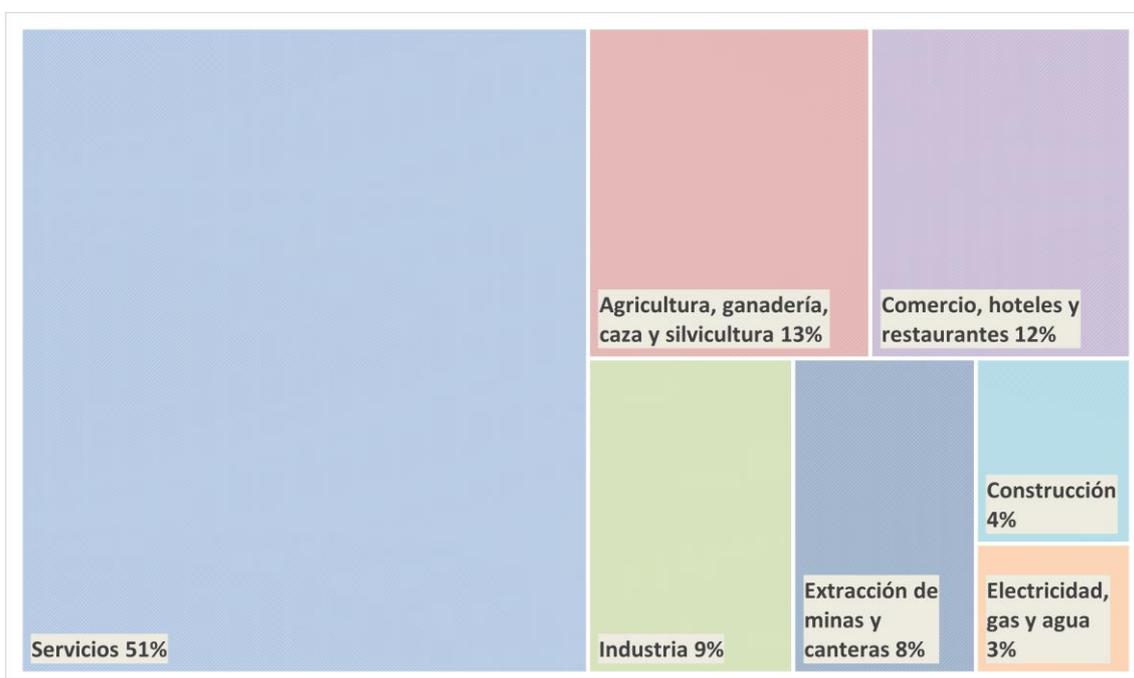
Fuente: Elaboración propia en base a datos de IGN, INDEC, Open Street Map

## 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 Salta cuenta con una estructura productiva que se divide en siete rubros principales, apoyándose principalmente en el de servicios.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de INDEC

Los sectores de actividad que más aportan al perfil productivo provincial son: servicios (51%), agricultura, ganadería, caza y silvicultura (13%), comercio, hoteles y restaurantes (12%), industria (9%), extracción de minas y canteras (8%), construcción (4%) y electricidad, gas y agua (3%)<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Fuente: Indicador de actividad económica provincial - INDEC

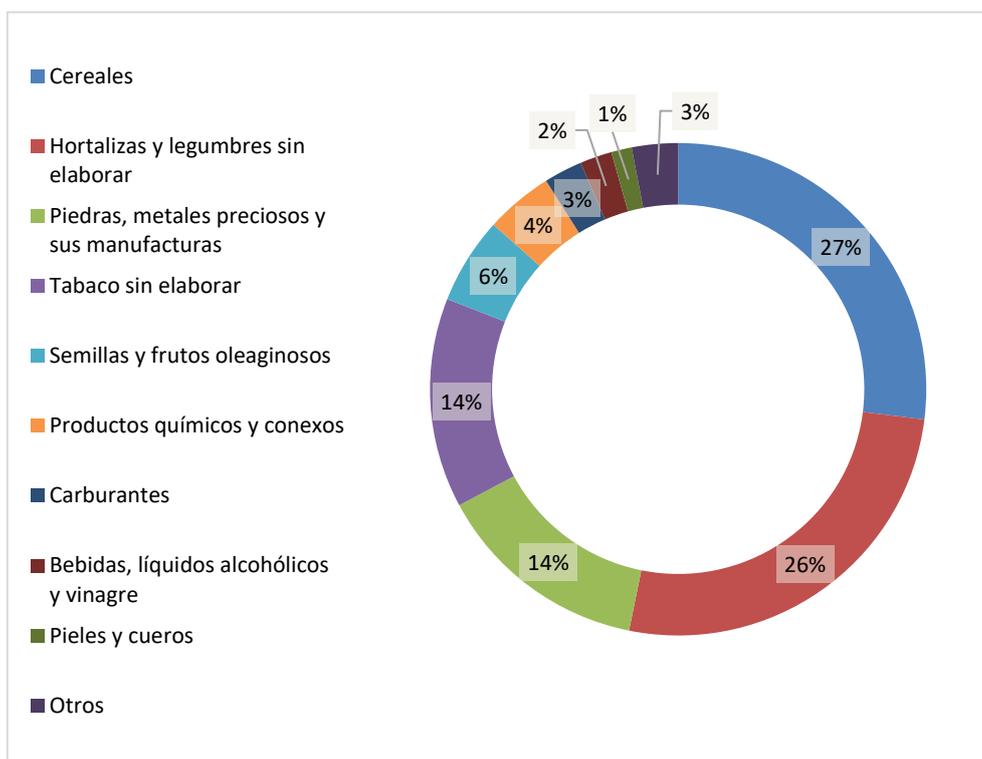
### Perfil exportador

Durante el año 2021, las exportaciones de Salta totalizaron 1.263 millones de dólares, representando el 0,2% del total nacional y el 3,7% sobre el valor de la Región Noroeste.

La provincia participa en los mercados internacionales principalmente con productos asociados al sector cerealero, el cual representó el 27% del valor exportado. También se comercializaron hortalizas y legumbres (26%), piedras y metales preciosos (14%), tabaco sin elaborar (14%), semillas y frutos oleaginosos (6%), productos químicos (4%), carburantes (3%) y otros productos (6%).

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

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

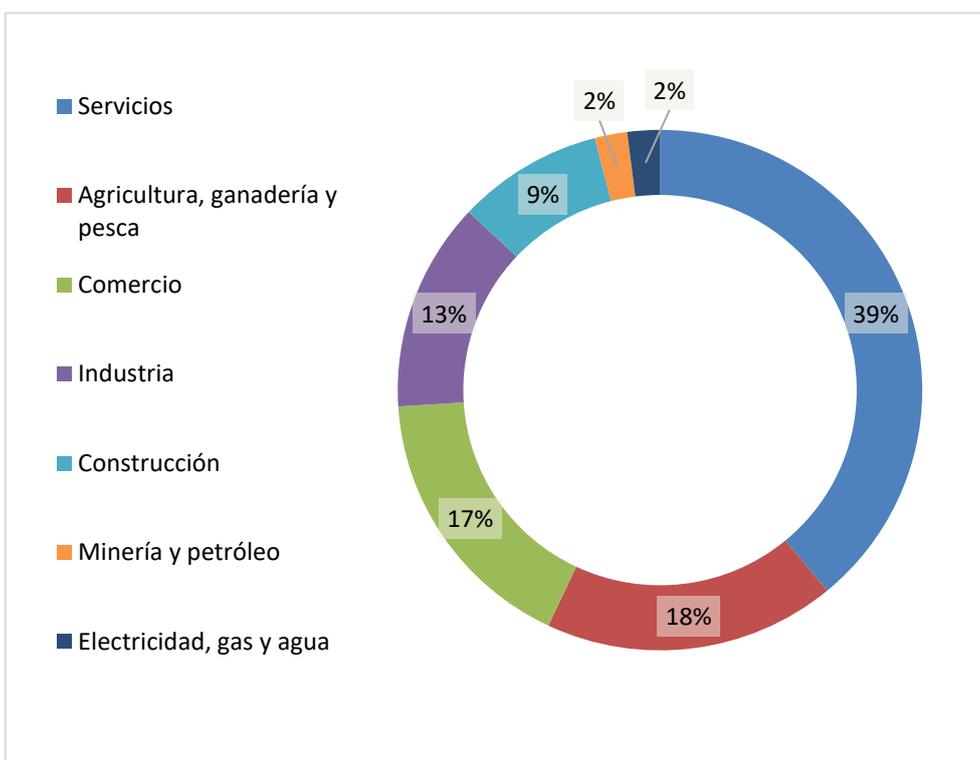


Fuente: Indicador de actividad económica provincial - INDEC

## Empleo provincial

Durante el año 2021 se registraron 115.409 puestos de empleo en la provincia de Salta. Las actividades vinculadas con los servicios (39%) y agricultura (18%), generaron más de la mitad de los puestos de trabajo. El resto se distribuyó de la siguiente manera: comercio, restaurantes y hoteles (17%), industria (13%), construcción (9%), minería y petróleo (2%) y electricidad, gas y agua (2%).

Gráfico 3. Composición del empleo provincial. Año 2021



Fuente: Ministerio de Trabajo - SIPA



*Puente de La Polvorilla, Tren de las Nubes  
Guía Viajo Bien*

# 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 Salta 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, tres líneas aéreas operaron vuelos comerciales regulares en el Aeropuerto Internacional de Salta: Aerolíneas Argentinas, principal operador, Jetsmart y Flybondi.

La ciudad de Salta estuvo conectada con Buenos Aires, Neuquén, Córdoba, Mendoza, Iguazú y Rosario. Los dos primeros destinos mostraron una oferta sostenida durante todo el año. Los servicios a Córdoba se retomaron en marzo del 2021 y a partir de septiembre volvió a operar el corredor Mendoza-Salta-Iguazú y la conexión con Rosario.

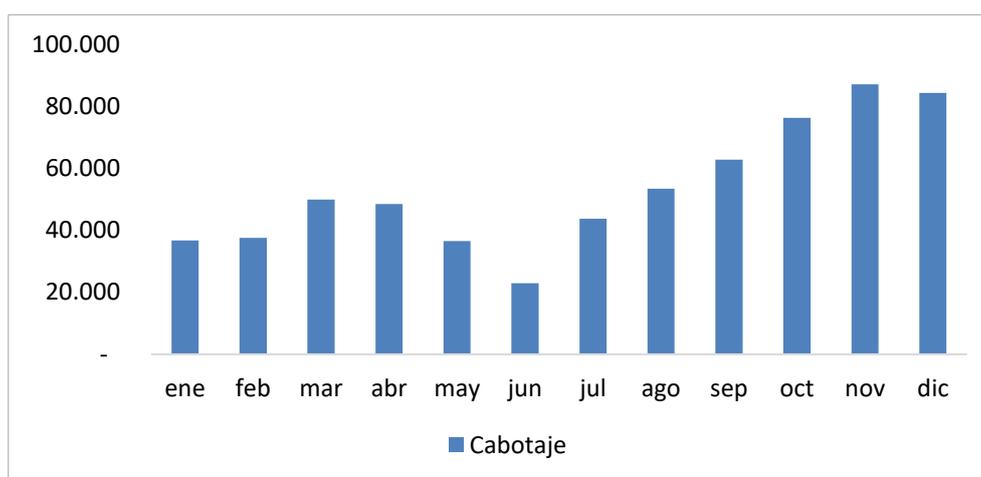
Mapa 4. Rutas de cabotaje del Aeropuerto de Salta. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

En el año 2021 se ofertaron 636.882 asientos anuales hacia/desde Salta. El mes de junio marcó el mínimo de servicios ofrecidos con un total de 20.722 asientos, mientras que noviembre fue el máximo del año con 87.131. Las principales variaciones a largo el año estuvieron vinculadas por un lado con la recomposición de la oferta a ciudades como Mendoza, Iguazú, Rosario y por otro, con el incremento de servicios entre enero y diciembre hacia Buenos Aires (87%), Neuquén (124%) y Córdoba (198%) –a partir de marzo–.

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



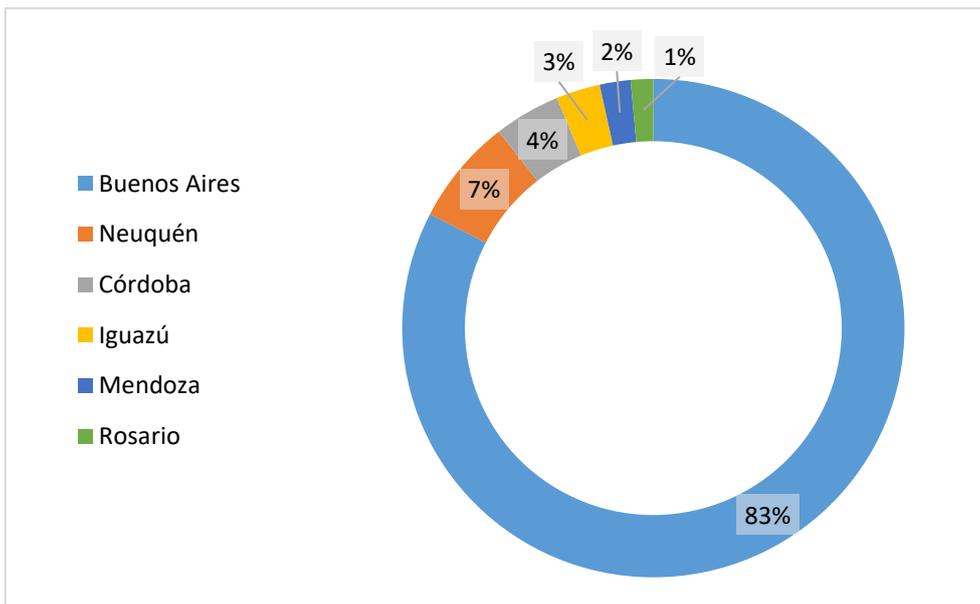
Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Durante la primera semana de julio<sup>7</sup>, el aeropuerto contó con un total de 40 frecuencias comerciales (ida y vuelta) y 6.816 asientos ofrecidos. De ellas, el 88% iban a Buenos Aires, el 6% a Córdoba y el 6% a Neuquén. Aerolíneas Argentinas brindó la mayor cantidad de servicios en el aeropuerto con 22 frecuencias semanales (ida y vuelta) que conectaban a Salta con Buenos Aires (Aeroparque y Ezeiza) y Córdoba. Jetsmart ofreció 10 frecuencias repartidas entre Buenos Aires y Neuquén; y Flybondi solo operó 8 servicios directos a la capital porteña. Sin embargo, en diciembre del mismo año la oferta de asientos semanal en Salta había crecido un 240%, llegando a 136 frecuencias (ida y vuelta) y 21.014 asientos totales.

A lo largo de todo el año, la **conexión con Buenos Aires representó el 83% de los servicios aéreos ofrecidos**, seguida por Neuquén (7%), Córdoba (4%), Iguazú (3%), Mendoza (2%) y Rosario (1%).

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

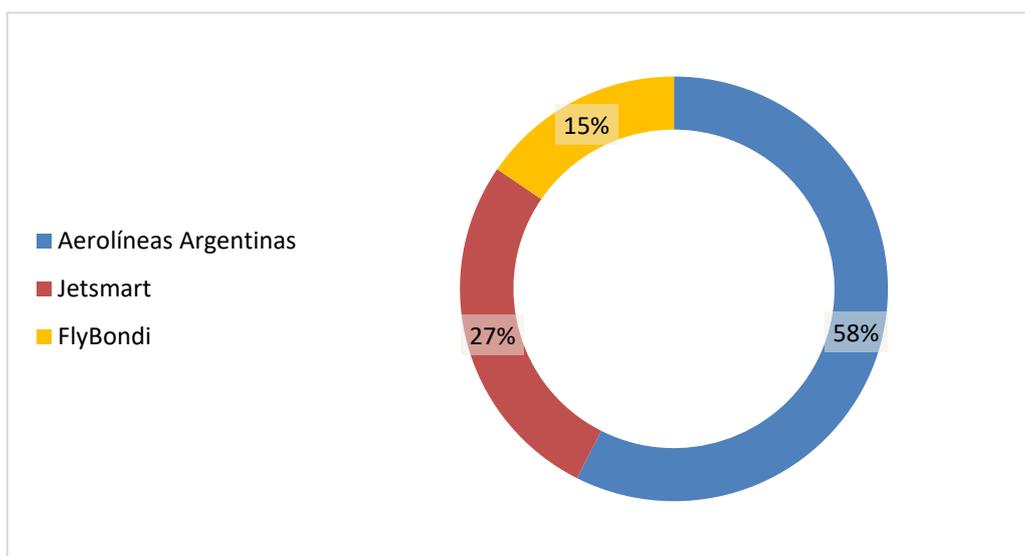
Gráfico 5. Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2021



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 alcanzando el 58%, le siguió Jetsmart (26%), Flybondi (16%). La línea aérea de bandera ofreció servicios a todos los destinos domésticos operados desde/hacia Salta. Jetsmart concentró su oferta en Buenos Aires, Neuquén e Iguazú, mientras que Flybondi únicamente voló a la capital nacional.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG



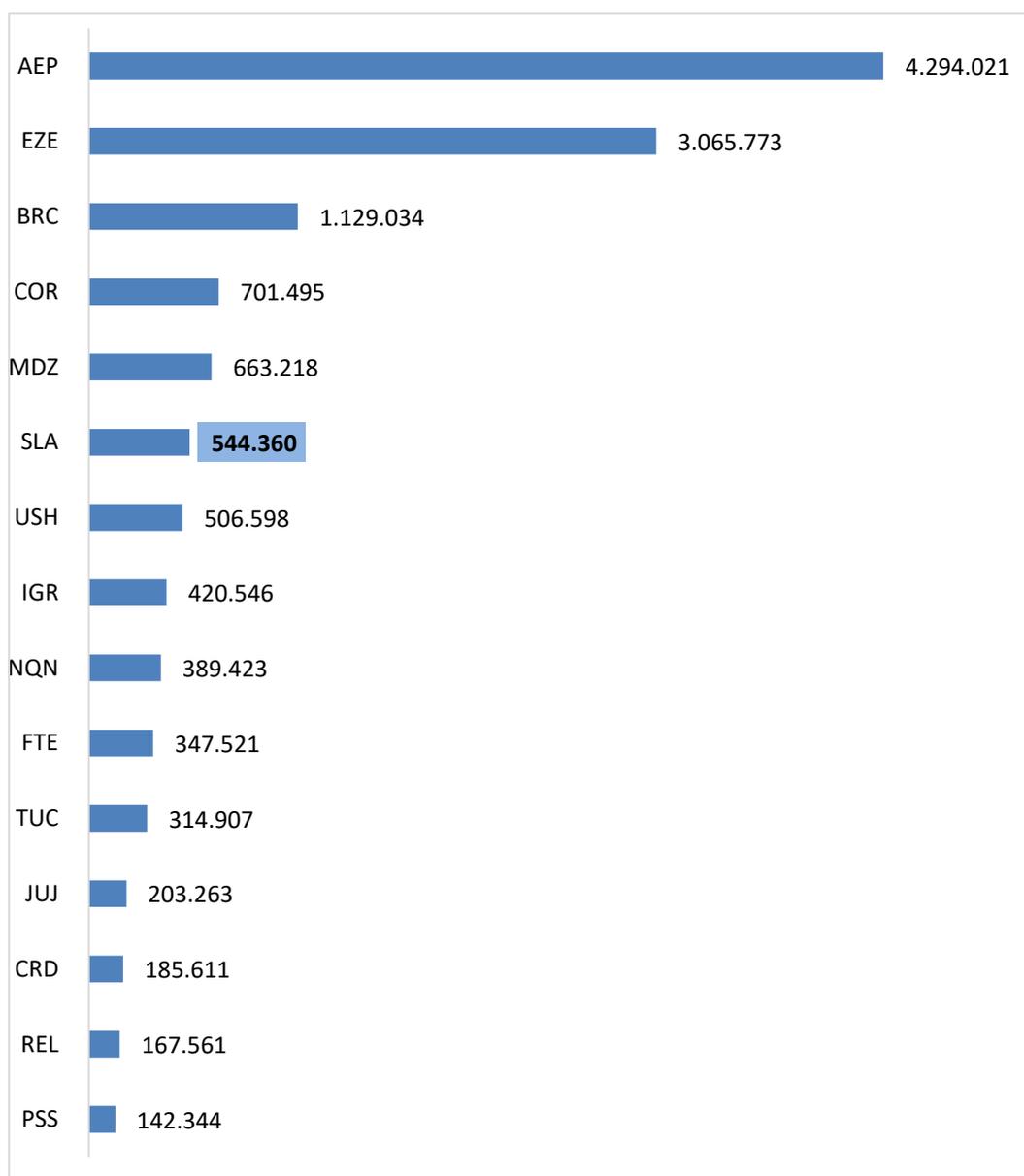
RESERVADO  
DISCAPACITADOS

Terminal de pasajeros del Aeropuerto de Salta

### 3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO

Durante el año 2021 el aeropuerto de Salta tuvo 544.360 pasajeros comerciales de cabotaje. Con estas cifras Salta se ubicó en el sexto lugar entre las terminales aeroportuarias con más pasajeros del Sistema Nacional de Aeropuertos por detrás de Aeroparque, Ezeiza, Bariloche, Córdoba y Mendoza. A su vez, en el mismo año se transportaron un total de 241 toneladas de carga y se realizaron 5.756 movimientos de aeronaves.

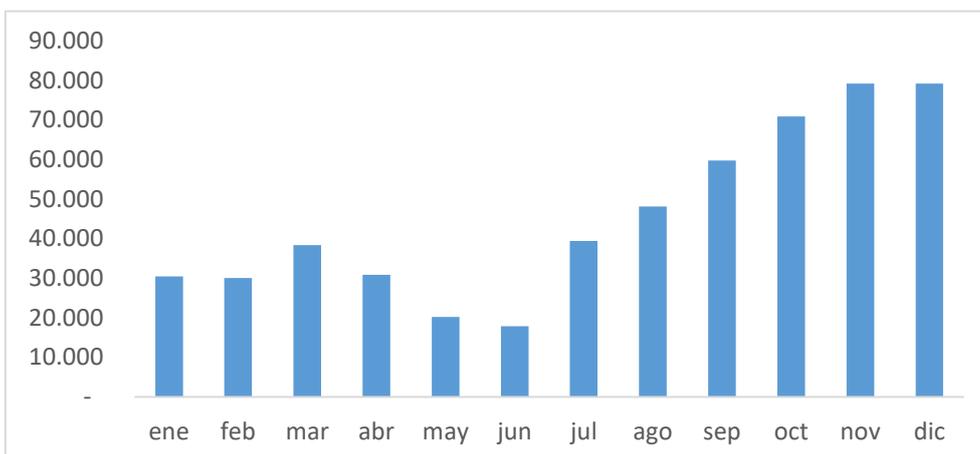
Gráfico 7. Pasajeros en los 15 aeropuertos con más pasajeros del Sistema Nacional. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

La demanda anual de pasajeros del año 2021 fue sostenida por los pasajeros domésticos que volaron durante todos los meses del año registrando entre julio y diciembre un incremento intermensual promedio del 26%. De este modo, se pasó de 39.384 pasajeros en julio a 79.209 en diciembre de 2021, logrando en ese mes superar los pasajeros del mismo período de 2020 en 315%.

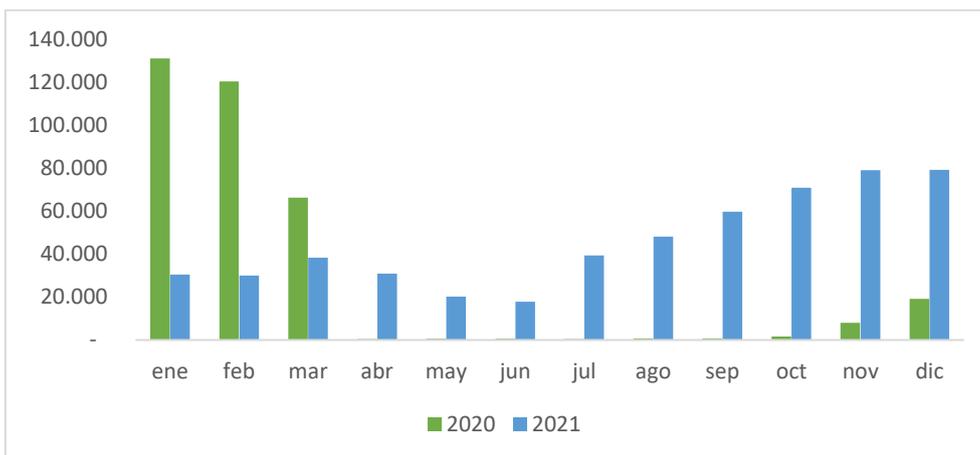
Gráfico 8. Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Si se compara el tráfico anual del 2020 y el 2021, se pasó de 349.885 pasajeros a 544.360 lo que equivale a **una recuperación del 56%** contrarrestando la abrupta caída del tráfico durante la pandemia.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En materia de rutas, **la conexión con Buenos Aires concentró el 84% de la demanda doméstica**. Le siguieron en importancia las rutas a Neuquén (6%), Córdoba (5%), Iguazú (2%), Mendoza (2%) y Rosario (1%).

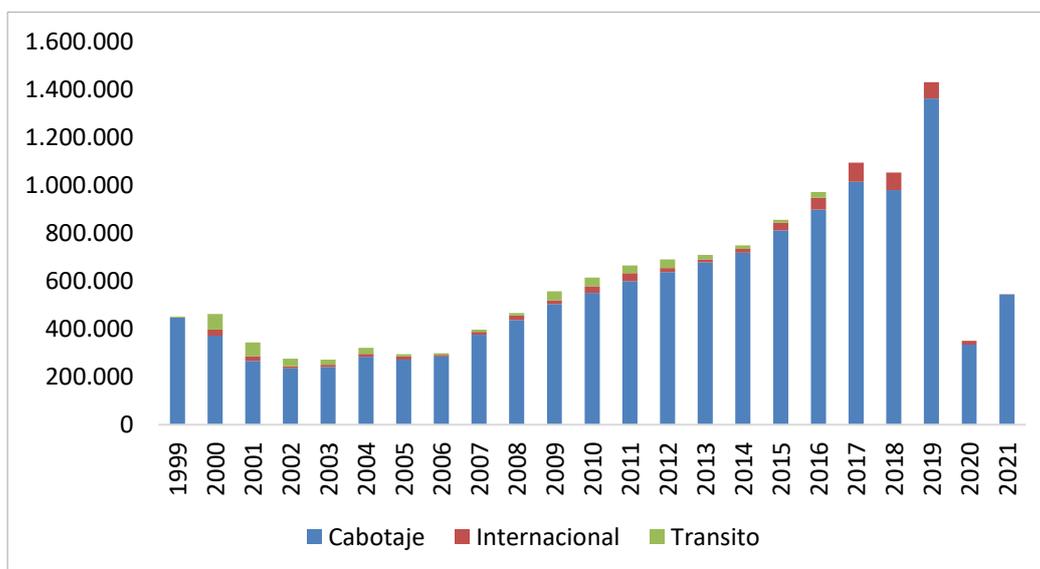
### Tráfico histórico 1999 - 2021

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

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

A fines de la década del 1990 y comienzo de los 2000 se produjo una caída del tráfico nacional e internacional en el mercado aerocomercial argentino consecuencia tanto de la crisis socio-económico y política vivida en la República Argentina en el 2001, como de liberalización aerocomercial implementada en los años noventa. Esto trajo como resultado no sólo una reducción sin precedentes en la demanda de pasajeros sino también la quiebra y cese de operaciones de varias líneas aéreas nacionales<sup>8</sup>. Dicho proceso tuvo su correlato en el aeropuerto salteño que registró en el año 2002 el menor movimiento de pasajeros del período 1999-2021.

Gráfico 10. Evolución anual de tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Salta 1999 - 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

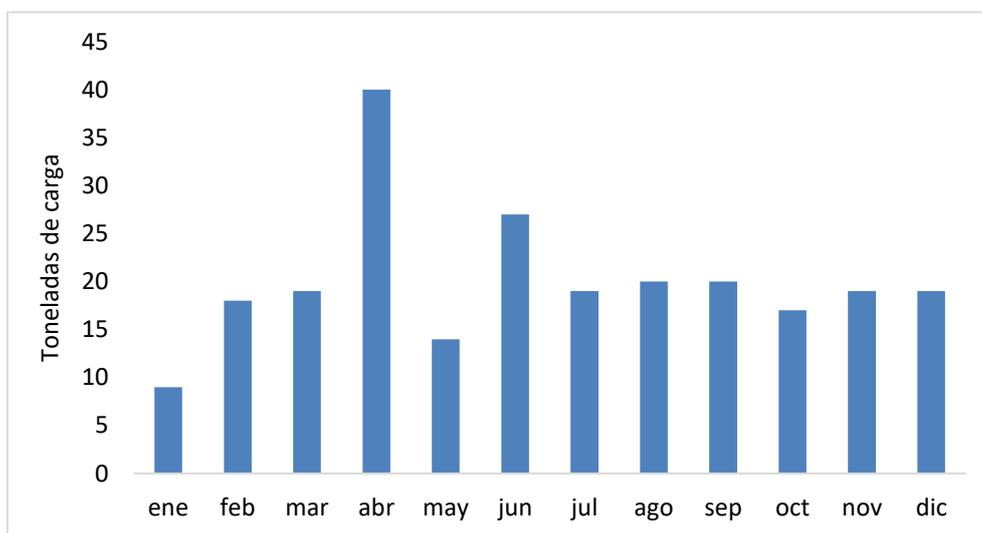
<sup>8</sup> ORSNA (2015) Informe de Impacto Económico-Territorial del Aeropuerto de Salta. Disponible: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/iet-sla\\_2013.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/iet-sla_2013.pdf)

La tendencia de crecimiento sostenido en el aeropuerto se inició a partir de 2004 con tasas de evolución interanual promedio de 12% hasta 2019. Puntualmente, en el plano doméstico se pasó de 284.139 pasajeros en 2004 a 1.362.428 en 2019 con un crecimiento interanual promedio de 12%. El tráfico internacional pasó de 11.563 en 2004 a 69.084 en 2019 con un incremento interanual promedio del 17%.

### Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el aeropuerto de Salta en 2021 fue 241 de toneladas.

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

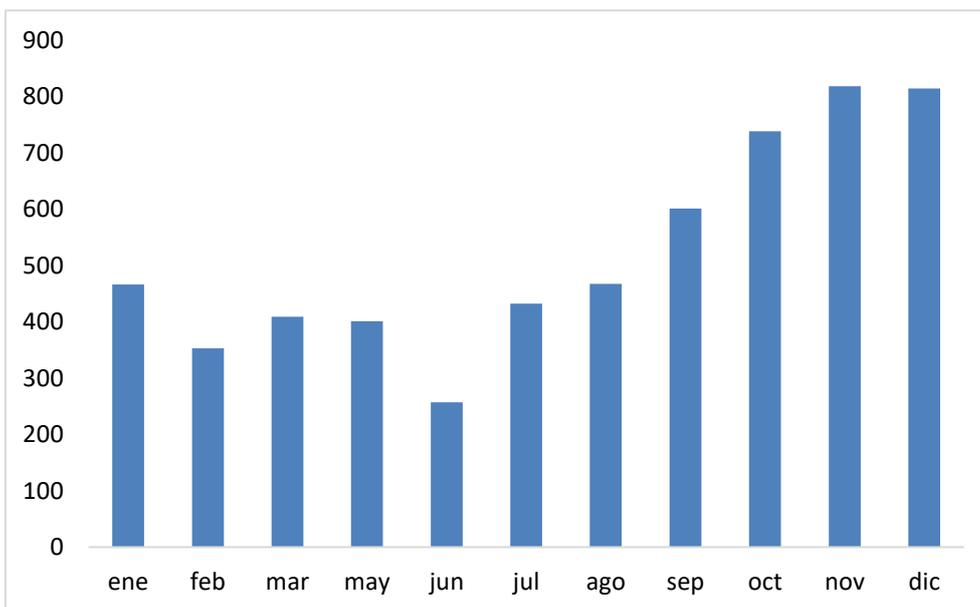


Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

### Movimientos de aeronaves

El año 2021 finalizó con un total de 5.756 movimientos, entre aterrizajes y despegues. Esto representa un promedio diario de 16 operaciones. Se observa que las mismas estuvieron en un rango que va desde el mínimo de 275 movimientos mensuales en junio, al máximo de 818 en noviembre. En ese mes, los movimientos estuvieron un 190% por encima del mismo de 2020. En promedio, el aeropuerto contó 480 movimientos mensuales.

Gráfico 12. Evolución mensual del movimiento de aeronaves Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



## 4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL

El transporte aéreo es un factor indispensable para el desarrollo de la economía ya que facilita los intercambios a escala global e incide en el desarrollo y el bienestar de las poblaciones. La provisión de servicios aerocomerciales y de infraestructura aeroportuaria son actividades esenciales para la cohesión territorial que pueden generar oportunidades que afecten la economía de una determinada región de forma positiva. Sin embargo, también pueden generar efectos negativos que intensifiquen las desigualdades existentes entre regiones.

Según IATA (2008), “el transporte aéreo no sólo contribuye directamente al PBI del país al generar salarios, utilidades y pago de impuestos, sino que también brinda apoyo a la creación de puestos de trabajo y de valor agregado en el sentido más amplio de la economía a través de su cadena de suministros”<sup>9</sup>.

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

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

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

---

<sup>9</sup>IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

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

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

## 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)<sup>10</sup>.

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

<sup>10</sup> A diferencia de los informes publicados en 2015, esta publicación no incluye los impactos económicos de la carga aérea ya que no se contó con información disponible sobre comercio exterior.

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

Por último, en base a la información de credencialización aeroportuaria de empleos directos generados por el desarrollo de la actividad se estimó el total de empleos. Esto incluye a los empleos generados por las actividades que componen a los impactos indirectos, inducidos y catalíticos.

**El impacto socioeconómico total positivo generado en el área de influencia del Aeropuerto de Salta por el transporte aéreo durante el año 2021 fue de \$7.237.745.174 de pesos, generando 6.373 puestos de empleo.**

- El producto bruto aeroportuario aportó \$859.148.116 de pesos
- El turismo receptivo \$5.919.518.867
- Los beneficios económicos para los pasajeros \$459.078.191
- El impacto negativo generado por el turismo emisor sumó \$3.373.573.558

**La diferencia entre los impactos positivos y el impacto negativo generó un saldo de impactos de \$3.864.171.616.**

Cono de Arita  
Somos Jujuy



# AEROPUERTO INTERNACIONAL DE SALTA - 2021

# \$ 7.237

MILLONES DE PESOS

Impacto socioeconómico  
y territorial positivo



Impacto socioeconómico y territorial positivo	<b>\$ 7.237.745.174</b>
Beneficios económicos para los pasajeros	\$ 459.078.191
Producto Bruto Aeroportuario	\$ 859.148.116
Turismo receptivo e interno	\$ 5.919.518.867
Puestos de empleo generados	6.373
Impacto socioeconómico y territorial negativo	<b>\$ 3.373.573.558</b>
Turismo emisivo	\$ 3.373.573.558
Saldo de impactos (pesos)	<b>\$ 3.864.171.616</b>

#### 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 Salta

El aeropuerto de Salta generó \$ 859.148.116 pesos en concepto de PBA durante el 2021. Los servicios aeronáuticos generaron \$ 63.668.265 pesos, lo que representa un 7% del total. El 93% restante equivale a \$ 795.479.851 pesos y fueron generados por los servicios no aeronáuticos.

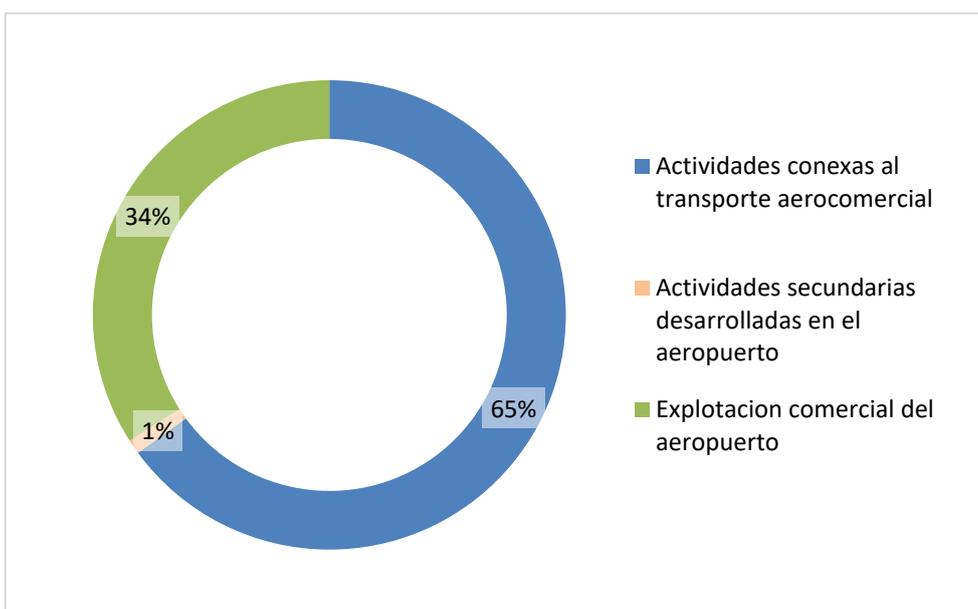
Gráfico 13. Distribución del Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de Salta. Año 2021

<b>PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO</b>	<b>\$ 859.148.116</b>	
<b>SERVICIOS AERONÁUTICOS</b>	<b>\$ 63.668.265</b>	<b>7%</b>
<b>SERVICIOS NO AERONÁUTICOS</b>	<b>\$ 795.479.851</b>	<b>93%</b>

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del aeropuerto de Salta, el 65% 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 34% y las actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto fueron las menos representativas con un 1% sobre el total.

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



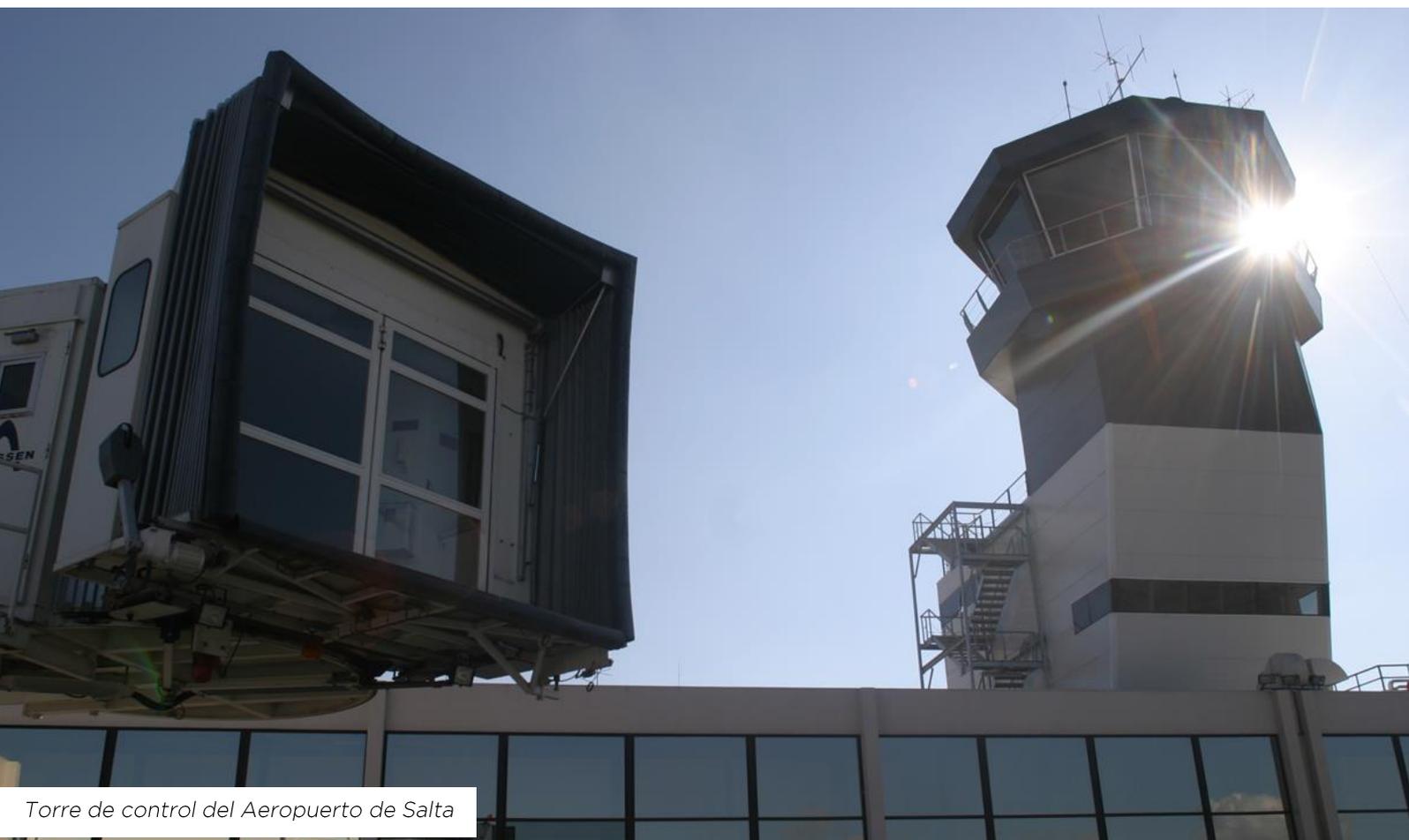
Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

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

Gráfico 15. Ratios de facturación del Aeropuerto de Salta. Año 2021

	Por pasajero	Por movimientos de aeronaves	Por mt2 de terminal	Por hectárea
<b>\$ Producto Bruto Aeroportuario</b>	<b>\$ 1.578</b>	<b>\$ 149.261</b>	<b>\$ 71.596</b>	<b>\$ 1.101.472</b>
<b>\$ Servicios aeronáuticos</b>	\$ 117	\$ 11.061	\$ 5.306	\$ 81.626
<b>\$ Servicios no aeronáuticos</b>	\$ 1.461	\$ 138.200	\$ 66.290	\$ 1.019.846
<b>\$ Actividades conexas al transporte aerocomercial</b>	\$ 942	\$ 89.072	\$ 42.725	\$ 657.308
<b>\$ Explotacion comercial del aeropuerto</b>	\$ 499	\$ 47.227	\$ 22.653	\$ 348.511
<b>\$ Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto</b>	\$ 20	\$ 1.901	\$ 912	\$ 14.027

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



Torre de control del Aeropuerto de Salta

## Historias que hablan

### El transporte aéreo impulsando la actividad minera

Ariel Albornoz es Global Sales Manager de la Minera Santa Rita S.R.L (MSR), puesto en el que se desenvuelve desde hace diez años. Esta minera es una empresa familiar dedicada a la extracción, producción y comercialización de diversos minerales desde el año 2005 dentro de la provincia de Salta. *“La minera se encuentra consolidada en un grupo económico conformado por dos empresas: Minera Santa Rita S.R.L. y Manufacturas Los Andes S.A. El Grupo MSR brinda empleo a 200 trabajadores y en forma indirecta a más de 600 personas. La estrategia de producción de la empresa se basa en la integración vertical de la cadena de abastecimiento del proceso productivo, la explotación de las minas, el transporte de media distancia y la fabricación de su insumo principal: el ácido sulfúrico”.*

La empresa exporta desde el año 2007, en la actualidad alrededor de 50.000 toneladas anuales, en este sentido Ariel nos cuenta *“Actualmente exportamos a 58 países y esto se ha logrado gracias al envío de muestras. El transporte aéreo ocupa un lugar trascendental en la vida cotidiana de nuestra empresa ya que dependemos del mismo para el envío de las muestras que dan lugar a lo que después se traducen en compras de todos nuestros productos. Por su inmediatez, es el medio de transporte ideal”.*

Por ende, la interacción con el aeropuerto es constante *“viajamos muy seguido, ya sea por negocios como también a eventos y ferias en distintos lugares del mundo, pero con mayor frecuencia volamos a Brasil ya que tenemos nuestros principales clientes en dicho país. También recibimos visitas de nuestros clientes de todo el mundo”.*

## **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.

Las zonas turísticas que se destacan en el área de influencia del Aeropuerto de Salta forman parte de la Región Norte. Esta área ocupa el centro y oeste de la provincia y parte del territorio noroeste de Catamarca. Además, el aeropuerto de Salta sirve como acceso a la Quebrada de Humahuaca, compartiendo esta cualidad con el aeropuerto de Jujuy.

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.

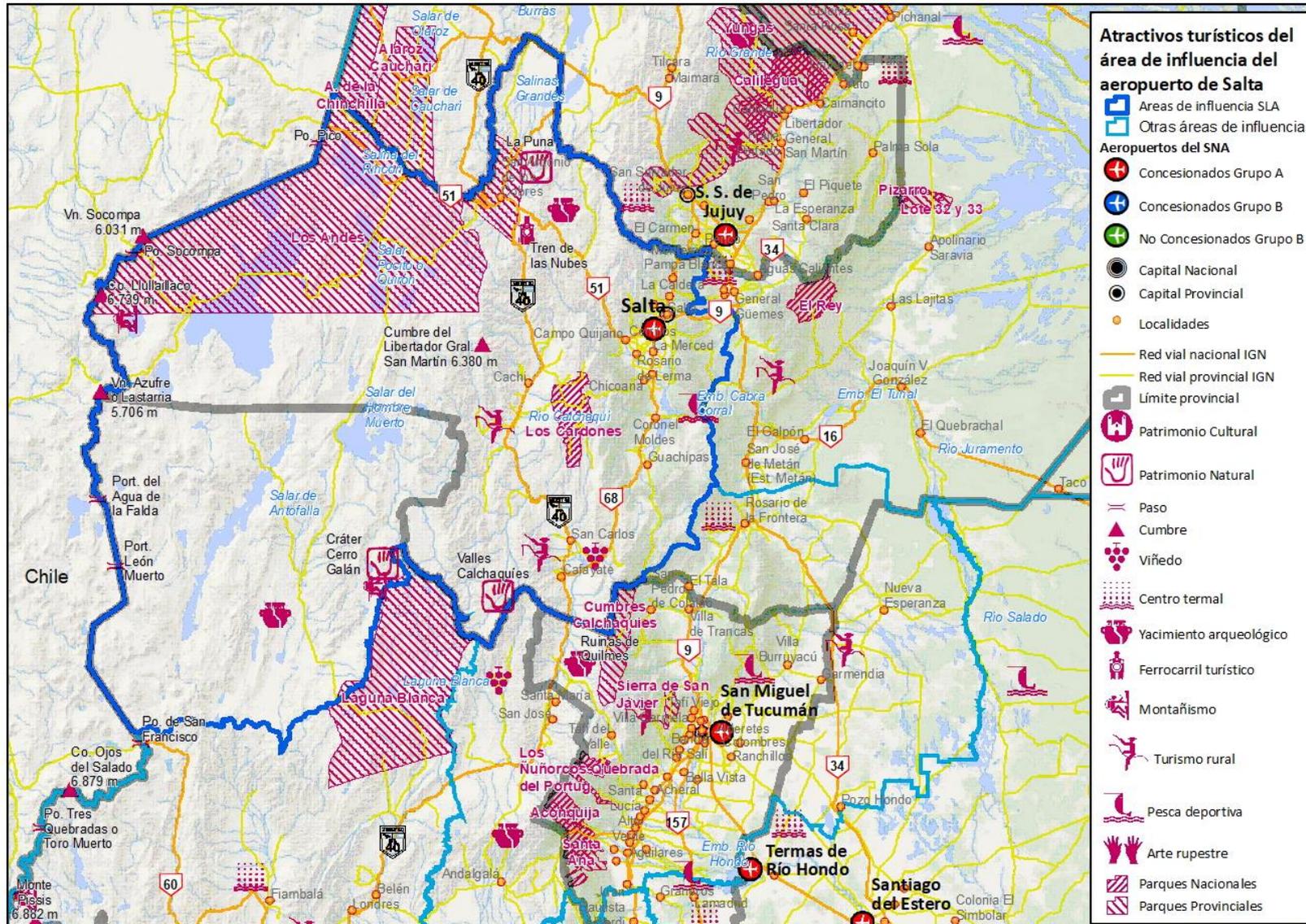
La ciudad de Salta y alrededores cuenta con una amplia oferta cultural, destacándose sus tradicionales peñas folclóricas y su amplia oferta de museos, donde se destacan el Museo de Arqueología de Alta Montaña, la Iglesia San Francisco, el Cabildo Histórico de Salta y el Museo de Güemes. Dentro de la ciudad también es habitual recorrer el cerro San Bernardo a través de sus escalinatas o del teleférico. También la ciudad es nodo receptivo de turismo religioso, debido a la amplia convocatoria de la Virgen del Cerro.

En 2021, la ciudad de Salta concentró el 44% de los pernóctes de la región<sup>11</sup>, posicionándose como uno de los principales destinos turísticos del país. Además, es la única de la región que cuenta con oferta hotelera de categoría 4 y 5 estrellas ofreciendo servicios de altos estándares de calidad. Los turistas que viajan en avión suelen preferir estas categorías de alojamiento, lo cual favorece al lugar receptor dado el nivel superior de gastos realizados. Además, cuenta con centros de convenciones que estimulan el desarrollo del turismo de negocios.

Por otro lado, dentro de esta área también se destacan los Valles Calchaquíes y la Ruta del Vino, la práctica de deportes náuticos en los diques salteños, el circuito de la Puna y el Tren de las Nubes. El circuito de los Valles Calchaquíes, donde su principal ciudad es Cafayate, ofrece diversidad de paisaje, arquitectura colonial y atractivos culturales que se reflejan en sus fiestas tradicionales.

<sup>11</sup> EOH, 2021. Ciudades turísticas de la Región de Norte: Salta, Cafayate, Catamarca, Santiago del Estero, Termas de Río Hondo, Tucumán y Jujuy.

Mapa 5. Atractivos turísticos del área de influencia del Aeropuerto Internacional de Salta



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

#### **4.2.1 Turismo receptivo**

##### *Turismo extranjero*

En 2021 arribaron al Aeropuerto Internacional de Salta un total de 3.216 turistas extranjeros tanto en vuelos internacionales como domésticos. En términos económicos, los viajeros generaron un gasto de \$384.755.103 pesos en el área de influencia del aeropuerto salteño.

##### *Turismo interno*

Por otra parte, 163.166 turistas nacionales ingresaron a la provincia a través del Aeropuerto Martín Miguel de Güemes generando un impacto de \$5.534.763.764 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 Salta 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 salteños que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.

##### *Turismo extranjero*

En 2021, 1.310 salteños viajaron al exterior a través del Aeropuerto Internacional de Salta generando un gasto de \$205.152.215 pesos en el exterior.

##### *Turismo interno*

Asimismo, 93.406 turistas residentes en Salta recorrieron otras provincias de nuestro país. En términos económicos, gastaron \$3.168.421.342 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 \$5.919.518.867 pesos en el área de influencia del aeropuerto salteño. En cambio, El turismo emisor local que viajó a otros puntos del país y al exterior cuantificó un total de \$3.373.573.558 pesos de impacto negativo.

El saldo del turismo, entendido como la diferencia entre el turismo receptivo y el emisor, en Salta fue equivalente a \$2.545.945.309 pesos.

Gráfico 16. Impacto económico del turismo facilitado por el transporte aéreo en el Aeropuerto de Salta. 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 turismo nacional para el extranjero

Gustavo Di Mécola tiene 55 años y comenzó organizando cabalgatas en Cafayate y en la actualidad es dueño de tres agencias de viajes, con su central en Salta capital y con otras bases en Tucumán y Jujuy.

Uma Travel se caracteriza por especializarse en el turismo receptivo. Tiene su propia flota de vehículos y brinda una variada gama de opciones turísticas para satisfacer distintas demandas y perfiles. Trabajan con visitantes nacionales, pero principalmente con extranjeros que visitan la provincia de Salta y el NOA. Gustavo nos cuenta *“que coordina su agenda diaria con las frecuencias de los vuelos, ya que a la mayoría de los turistas hay que ir a buscarlos al Aeropuerto Internacional de Salta”*.

El flujo de visitantes es constante durante todo el año. Gustavo destaca que gracias a la existencia del aeropuerto y su amplia oferta de vuelos logra desarrollar su actividad turística. Además, el aeropuerto permite la llegada de turismo extranjero: *“los visitantes del exterior pernoctan más noches y requieren de servicios más sofisticados (...), esto repercute en un mayor impacto económico para la agencia y la provincia”*.

El perfil del turista varía en un rango etario entre 40 y 70 años. Los visitantes nacionales son principalmente familias, parejas o amigos. En cambio, los internacionales son parejas o personas solas. Sus empleados son un staff de 10 guías. A su vez, comenta acerca del impacto que genera en el desarrollo local: *“trabajamos en conjunto con hoteles, restaurantes y prestadores de diferentes sectores del turismo, fomentando la economía local. En Salta el turista viene entre cinco y seis veces en su vida, hay un porcentaje de turistas que repite este destino, es el porcentaje más alto de Argentina. Por eso se necesita también ir renovándose, el mercado te pide constantemente productos nuevos”*.

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

La conectividad aérea de los aeropuertos, y sus respectivas áreas de influencia, a una gran cantidad de destinos nacionales e internacionales facilitan la inversión de ese territorio a los mercados nacionales y globales. Por este motivo, **se considera que la oferta aerocomercial es vital para el crecimiento y desarrollo de los mercados a largo plazo**: posibilitan el comercio internacional, promueven la inversión extranjera directa y el turismo, facilitan la obtención de beneficios menos tangibles como el intercambio de ideas, entre otros. En consecuencia, es clave la introducción o expansión de rutas hacia los principales destinos dentro de la red del transporte aéreo nacional y global (IATA<sup>12</sup>).

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

Específicamente, el indicador de conectividad de cada aeropuerto analiza el aumento de la conectividad en relación al Producto Bruto. Este indicador compara el número de asientos disponibles en cada destino servido en un recorte temporal específico<sup>13</sup>. El número de plazas ofrecidas para cada destino se pondera por el tamaño del aeropuerto de destino, en términos de cantidad de pasajeros anual (IATA, 2007:17). En consecuencia, se pondera con el número 1 al aeropuerto con mayor cantidad de pasajeros del mundo (2021 Atlanta) y se asigna el valor relativo que le corresponde a cada destino servido desde el aeropuerto analizado, que será un valor entre 0 a 1 con respecto a sus pasajeros. Si existe un 10% de incremento interanual de esa relación, se genera un aporte del 0,07% del Producto Bruto a la economía (IATA, 2007:17).

#### **Indicador de conectividad**

$\Sigma$  (frecuencia x asientos disponibles por vuelo x ponderación del aeropuerto de destino) / 1.000

En el año 2021, la relación del indicador de conectividad con el Producto Bruto Geográfico (PBG) tuvo una caída del 48% con respecto a 2020 para el caso del Aeropuerto de Salta. Este fuerte descenso del indicador es producto de la caída de la oferta aerocomercial por incidencia directa de la reconfiguración del mercado aerocomercial ocurrido a nivel nacional y global como consecuencia de la pandemia de Covid-19 y a las restricciones a la movilidad impuestas producto de ella. Por este motivo, **no se comprueba un diferencial en el aporte a la economía del área de influencia para el año 2021.**

<sup>12</sup> IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

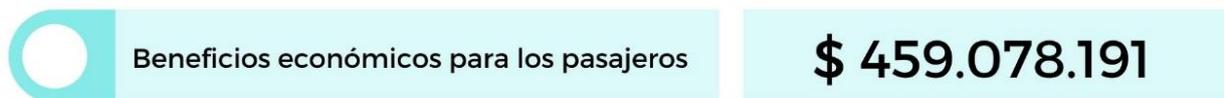
<sup>13</sup> IATA toma como referencia los días del 1 al 7 de julio.

#### **4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS**

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

El cálculo se realizó teniendo en cuenta la cantidad de pasajeros que tuvieron como origen el Aeropuerto Internacional de Salta y la tarifa promedio de dicho aeropuerto en el año 2021. Así, el excedente del consumidor registrado alcanzó la suma de \$459.078.191 pesos.

Si bien el excedente del consumidor es uno de los impactos positivos económicos generados por el transporte aéreo, el mismo tiene efectos solamente sobre los pasajeros. No se relaciona con ninguna fase redistributiva, catalítica o de derrame económico propio de la actividad aérea, ni en el aeropuerto, ni en su área de influencia.



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



#### **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.

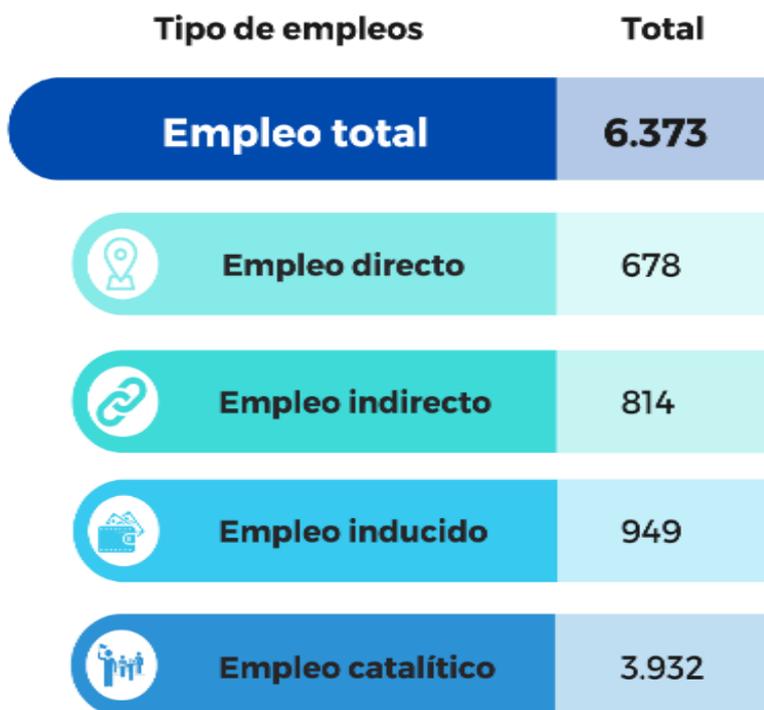
El **indirecto** se conforma por los empleos originados en la economía del área de influencia aeroportuaria, que forman parte de la cadena de proveedores de bienes y servicios a las actividades directas. Esto quiere decir que estos empleos no tendrían lugar sin la infraestructura aeroportuaria y la conectividad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

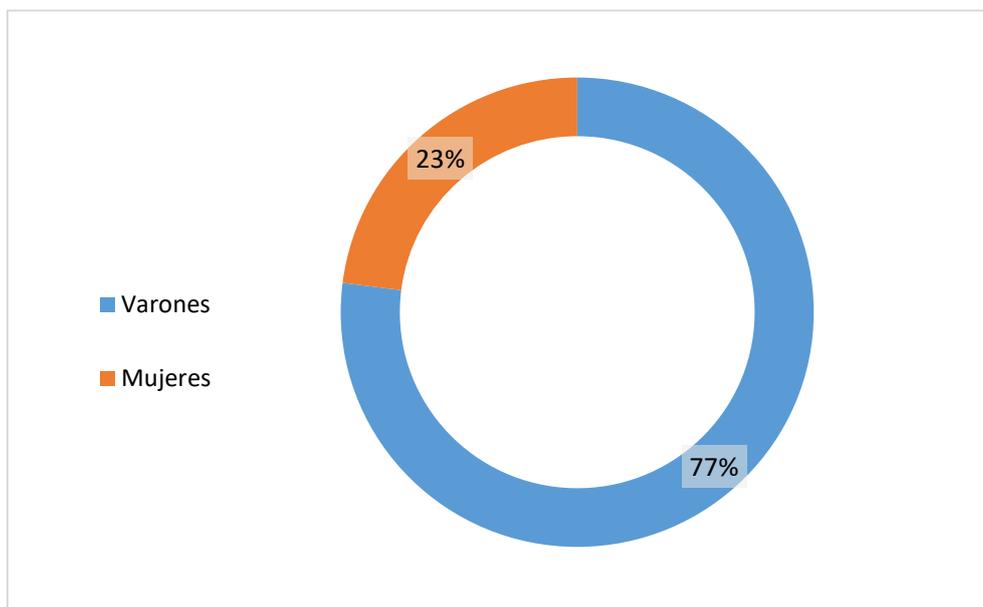
En el área de influencia del Aeropuerto de Salta la actividad aerocomercial y aeroportuaria demandó en 2021 un total de 6.373 empleos de los cuales 678 fueron empleos directos, 814 empleos indirectos, 949 empleos inducidos y 3.932 empleos catalíticos. La distribución del empleo directo por género fue de 77% para varones y 23% para mujeres.

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



Fuente: elaboración propia en base a credencialización aeroportuaria

Gráfico 18. Empleo directo por género. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a credencialización aeroportuaria

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

Gráfico 19. Empleo aeroportuario directo por rubro Aeropuerto Internacional de Salta. 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 Salta y el volumen de pasajeros en el año, el movimiento de aeronaves anual, los metros cuadrados de terminal y la superficie del aeropuerto (en función de las hectáreas del predio). Estos indicadores muestran cuanto aportaría a la generación de empleo el aumento de cada una de dichas variables.

Gráfico 20. Ratios de empleo por unidad de medida Aeropuerto Internacional de Salta. Año 2021

Tipo de empleos	Cada millón de pasajeros	Cada mil movimientos	Cada 1000 m <sup>2</sup> de terminal	Por hectárea
<b>Empleo total</b>	<b>11.708</b>	<b>1.107</b>	<b>532</b>	<b>8</b>
 <b>Empleo directo</b>	1.245	118	57	1
 <b>Empleo indirecto</b>	1.495	141	68	1
 <b>Empleo inducido</b>	1.744	165	79	1
 <b>Empleo catalítico</b>	7.224	683	328	5

Fuente: elaboración propia en base a credencialización aeroportuaria

**ORSNA** Autoridad  
Aeroportuaria

