

2013

Aeropuerto Internacional de Trelew y Aeropuerto de Puerto Madryn

Aeropuerto Internacional de Trelew



Informe de Impacto Económico-Territorial



Departamento de Análisis
Económico-Territorial y Estadística,
Unidad de Planificación del Sistema
Aeroportuario.

AUTORIDADES

Presidenta de la Nación

Dra. Cristina Fernández de Kirchner

Vicepresidente de la Nación

Lic. Amado Boudou

Jefe de Gabinete de Ministros

Dr. Aníbal Fernández

Ministro del Interior y Transporte

Cdr. Aníbal Florencio Randazzo

Secretario de Transporte

Dr. Alejandro Ramos

Presidente del Directorio del ORSNA

Dr. Gustavo Lipovich

Vicepresidenta del Directorio del ORSNA

Dra. Mariana Gagliardi

Equipo Técnico

Presidente del Directorio del ORSNA

Dr. Gustavo Lipovich

Coordinación General

Grisel Azcuy

Gerente de la Unidad de Planificación del Sistema Aeroportuario

Lic. Fernando Arias

Jefa del Departamento de Análisis Económico Territorial y Estadística

Lic. Leticia Dall'Ospedale

Equipo de Elaboración

Ezequiel Ponce, Ma. Pilar Ormsby, Lic. Pablo Manchinu y Mg. Exequiel Franchi

INDICE

1. Presentación	5
2. Información general de los aeropuertos	6
2.1. Características generales del Aeropuerto Internacional de Trelew	7
2.2. Características generales del Aeropuerto de Puerto Madryn	12
2.3. Localización y contexto provincial.	17
3. Análisis aerocomercial	19
3.1. Oferta de transporte aéreo.	19
3.2. Demanda de transporte aéreo.	27
4. Impacto económico-territorial	39
4.1. Beneficios económicos para los pasajeros.	41
4.2. Beneficios por el lado de la demanda (impacto directo, indirecto e inducido).	41
4.3. Beneficios por el lado de la oferta (productividad).	48
4.4. Turismo receptivo facilitado por el transporte aéreo.	50
4.5. Turismo emisoro posibilitado por el transporte aéreo.	54
4.6. Generación de empleo.	55

1. PRESENTACIÓN

El Informe de Impacto Económico-Territorial de los aeropuertos de Trelew y de Puerto Madryn forma parte de una serie de trabajos desarrollados por el Departamento de Análisis Económico-Territorial y Estadística de la Unidad de Planificación del Sistema Aeroportuario del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.

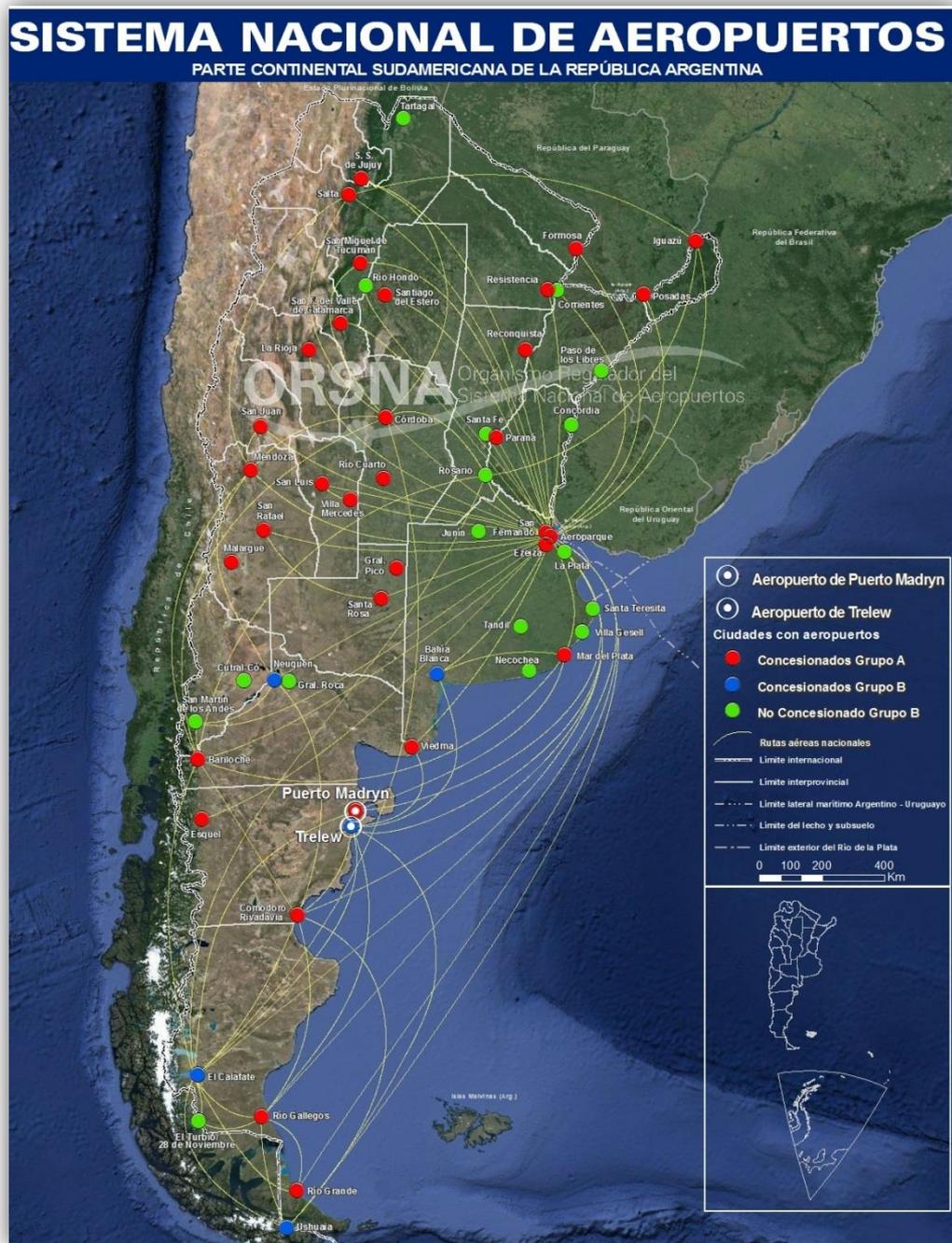
El objetivo del mismo es realizar una caracterización y cuantificación del impacto económico que genera la actividad aeroportuaria y aerocomercial en la sociedad y el territorio en que se localizan. Los primeros informes publicados por este organismo correspondieron a los aeropuertos de Mendoza, Salta, Cataratas del Iguazú, Córdoba, Ushuaia, Neuquén, Bariloche, El Calafate, Comodoro Rivadavia, al Sistema Nacional de Aeropuertos y al subsistema aeroportuario de Buenos Aires.

Estos informes son una herramienta de análisis fundamental 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, en vistas del desarrollo genuino local, regional y nacional.

2. INFORMACIÓN GENERAL DE LOS AEROPUERTOS

El Aeropuerto Internacional de Trelew y el Aeropuerto de Puerto Madryn son dos de los 55 aeropuertos que integran actualmente el Sistema Nacional. Se ubican a 60 kilómetros de distancia entre ellos y se analizan juntos por servir a la misma área y comunidad.

Mapa N°1: Sistema Nacional de Aeropuertos. Año 2015.



Fuente: Elaboración propia ORSNA.

2.1 Características generales del Aeropuerto Internacional de Trelew

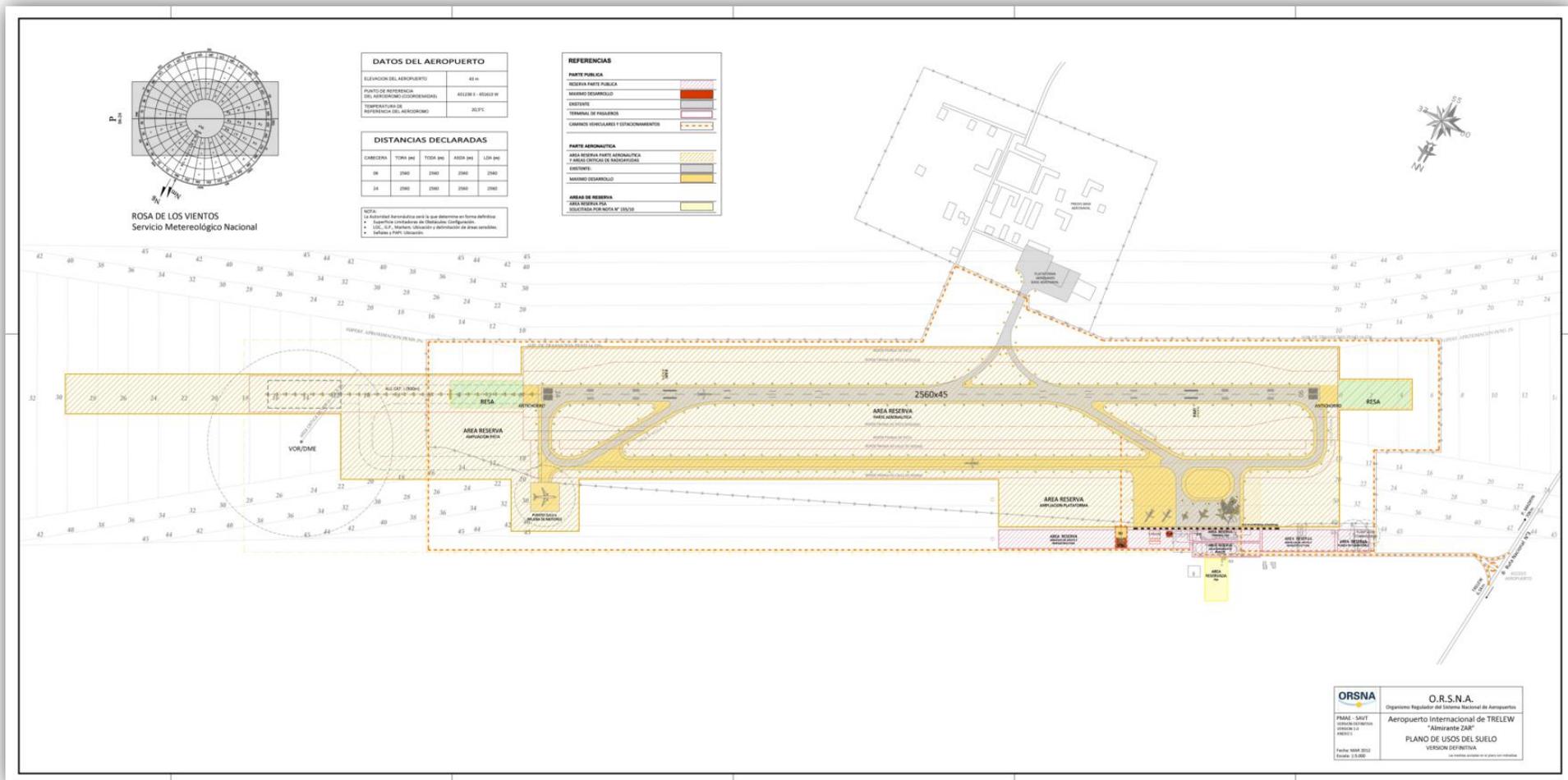
Tabla N° 1: Información técnica del aeropuerto.

Nombre	Aeropuerto Internacional Almirante Marco Andrés Zar
Código OACI	SAVT
Código FAA	TRE
Código IATA	REL
Localización	
Ciudad	Trelew
Provincia	Chubut
Dirección	Ruta 3 s/n CP 9100
Teléfono informes	(0280) 4433443 / 4433666
Web	http://www.aeropuertotrelew.com/
Ubicación	Latitud -43,211906° Longitud -65,268711°
Distancia ciudad	6,5 km
Autoridades	
Organismo regulador	ORSNA
Jefe de aeropuerto	Antonio Rodríguez (ANAC)
Explotador	London Supply S.A.C.I.F.I.
Administrador	Agustin Oller
Otras características	
Habilitación	Internacional
Región aérea	RASU (Sur)
Superficie total	5.100 hectáreas
Superficie concesionada	54 hectáreas (lado tierra)
Superficie de aerostación	4.300 m ²
Clave de referencia	4E
Horario	0 a 24 horas
Elevación	43 metros
Pistas	06/24 (2560 m x 45 m) Hormigón
Plano de Usos del Suelo	Aprobado en 2012 por el ORSNA

Fuente: ORSNA

Informe de Impacto Económico-Territorial
 Aeropuerto Internacional "Almirante Marco Andrés Zar". Trelew. Chubut. Argentina.
 Aeropuerto "El Tehuelche". Puerto Madryn. Chubut. Argentina

Imagen N° 1: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Internacional de Trelew aprobado por el ORSNA en 2012.

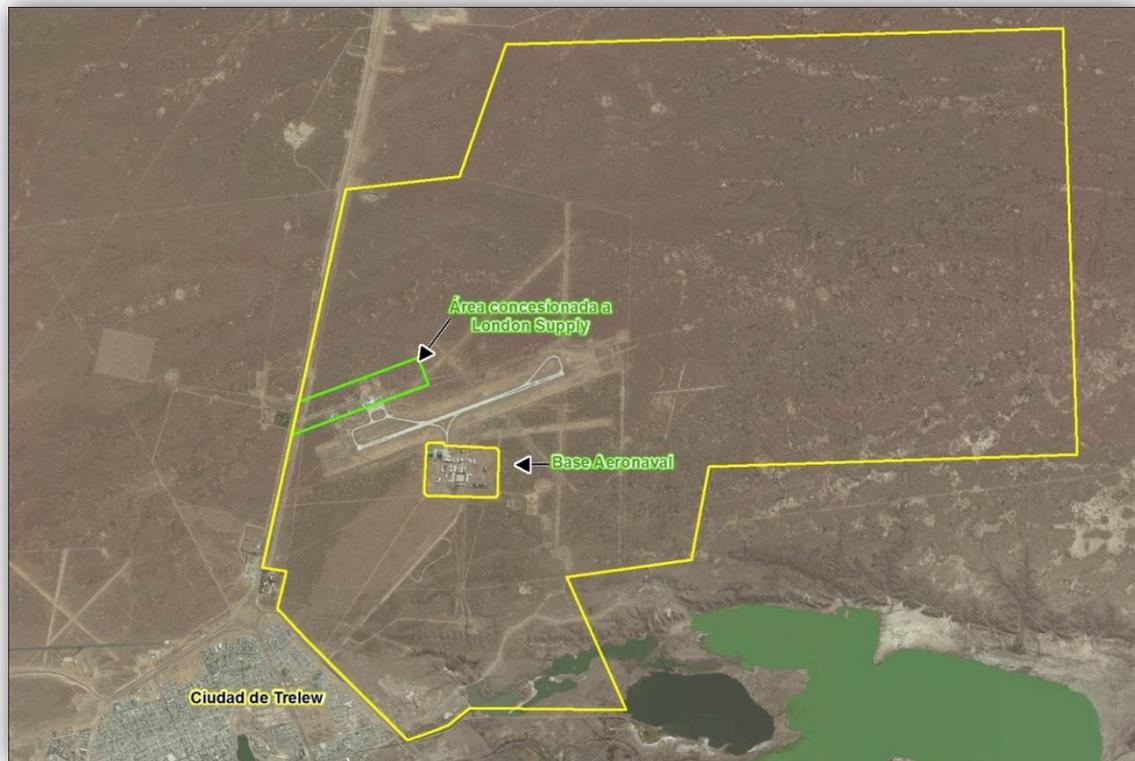


Fuente: ORSNA

El aeropuerto

El predio aeroportuario de 5.100 hectáreas pertenece a la Armada Argentina que mediante un convenio para la regulación del uso y funcionamiento de las instalaciones de la aerostación civil le concede al Municipio de la Ciudad de Trelew un sector de 54 hectáreas correspondiente al lado tierra del aeropuerto (terminal aeroportuaria y estacionamiento vehicular). A su vez, el Municipio cede el gerenciamiento de la aerostación y el estacionamiento a la empresa London Supply S.A.C.I.F.I. Por otra parte, dentro del predio aeroportuario se localiza la Base Aeronaval Almirante Zar. El límite del aeropuerto posee un perímetro de 33 kilómetros y el área concesionada 4 kilómetros. El Aeropuerto Internacional de Trelew posee una única pista, la 06/24 (2560 m x 45 m), una pasarela telescópica, la plataforma comercial de pasajeros y la plataforma de la Base Aeronaval.

Imagen N°2: Predio y área concesionada del Aeropuerto Internacional de Trelew.



Fuente: Elaboración propia en base a Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Trelew.

Terminal de pasajeros y carga

En la parte pública del aeropuerto se encuentra la terminal de pasajeros con 4.300 m² de superficie organizada en dos niveles. En esta terminal se concentran las operaciones de aviación comercial de cabotaje e internacional y las de aviación general. El conjunto de edificios que componen el área terminal son: la terminal de pasajeros, la torre de control y la plataforma comercial de pasajeros. Está planificada la construcción de la terminal de cargas en un sector ubicado al noreste de la actual terminal de pasajeros, en caso que el volumen anual de carga transportada así lo justifique.

Imagen N°3: Sectores del Aeropuerto Internacional de Trelew.



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Internacional de Trelew.

Superficie libre de obstáculos

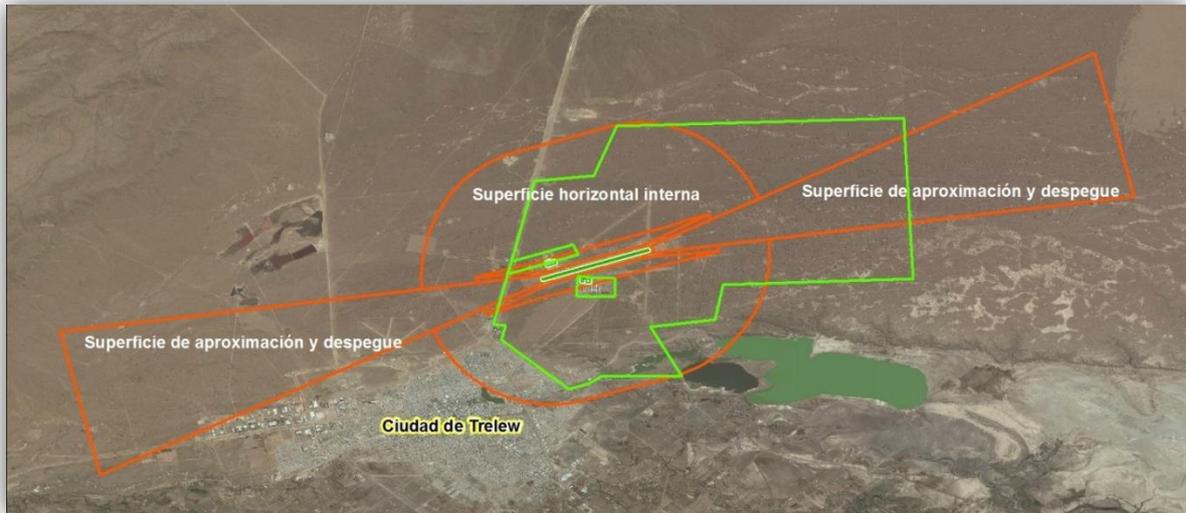
La superficie libre o limitadora de obstáculos se define en el Anexo 14 de la OACI como el espacio aéreo que debe mantenerse libre de obstáculos alrededor de los aeródromos para que puedan llevarse a cabo con seguridad las operaciones de aviones previstas y evitar que los aeródromos queden inutilizados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

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

En la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)² del Aeropuerto Internacional de Trelew se consigna la presencia de obstáculos interfiriendo las superficies limitadoras para ambas cabeceras en el área de aproximación y despegue. A su vez, se puede observar la escasa presencia de áreas urbanizadas bajo dichas superficies.

Imagen N°4: Superficie libre obstáculos del Aeropuerto Internacional de Trelew.



Fuente: Elaboración propia en base a AIP Trelew.

Imagen N°5: Aeronave en la plataforma del Aeropuerto Internacional de Trelew.



Fuente: ORSNA

² www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/2/311/informacion-aeronautica/aip

2.2 Características generales del Aeropuerto de Puerto Madryn

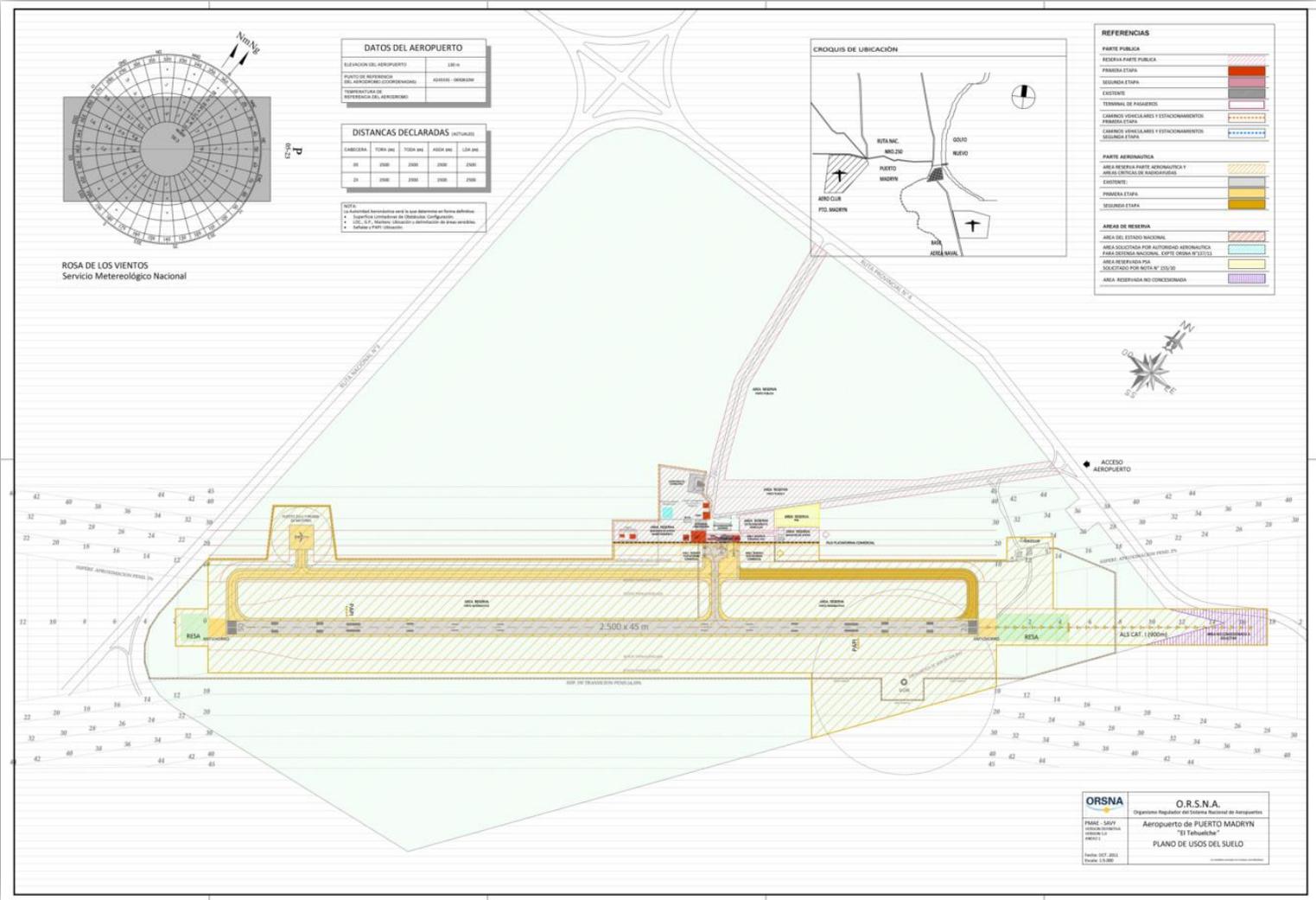
Tabla N°2: Información técnica del aeropuerto.

Nombre	Aeropuerto El Tehuelche
Código OACI	SAVY
Código FAA	DRY
Código IATA	PMY
Localización	
Ciudad	Puerto Madryn
Provincia	Chubut
Dirección	Ruta Nac. A010 Acceso Norte S/N – 9120
Teléfono informes	(0280) 445-6774 / 5
Web	www.aa2000.com.ar
Ubicación	Latitud -42,758812° Longitud -65,103498°
Distancia ciudad	10 km
Autoridades	
Organismo regulador	ORSNA
Jefe de aeropuerto	Ulises Fabían Darío Litterio (ANAC)
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Administrador	Arnaldo Pasian
Otras características	
Habilitación	Cabotaje
Región aérea	RASU (Sur)
Superficie total	460 hectáreas
Superficie concesionada	460 hectáreas
Superficie de aerostación	1.097 m ²
Clave de referencia	4C (se planifica para 4D)
Horario	8 a 21 horas
Elevación	130 metros
Pistas	05/23 (2500 m x 45 m) Asfalto
Plano de Usos del Suelo	Aprobado en 2011 por el ORSNA

Fuente: ORSNA

Informe de Impacto Económico-Territorial
 Aeropuerto Internacional "Almirante Marco Andrés Zar". Trelew. Chubut. Argentina.
 Aeropuerto "El Tehuelche". Puerto Madryn. Chubut. Argentina

Imagen N°6: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Puerto Madryn aprobado por el ORSNA en 2011.

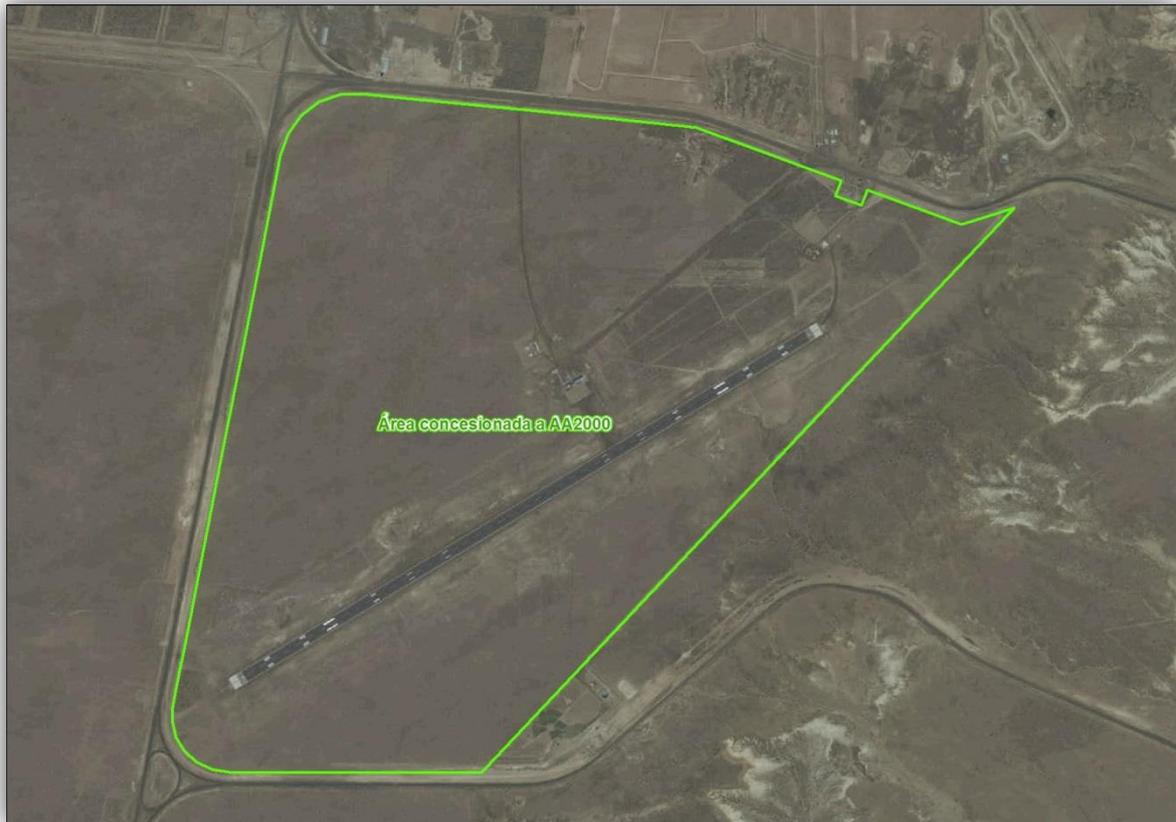


Fuente: ORSNA

El aeropuerto

El predio aeroportuario de Puerto Madryn es de 460 hectáreas concesionadas en su totalidad por el Estado Nacional a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. El límite de la concesión posee un perímetro de 9 kilómetros. En la parte aeronáutica posee una pista operativa, la 05/23 (2500 m x 45 m). Actualmente el aeropuerto cuenta con una plataforma comercial y el hangar perteneciente al aeroclub.

Imagen N°7: Predio y área concesionada del Aeropuerto de Puerto Madryn.



Fuente: Elaboración propia en base a Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Puerto Madryn.

Terminal de pasajeros y carga

En la parte pública del aeropuerto se encuentra la terminal de pasajeros con 1.097 m² de superficie organizada en un nivel. En esta terminal se concentran las operaciones de aviación comercial de cabotaje y las de aviación general. El conjunto de edificios que componen el área terminal son: la terminal de pasajeros, la torre de control y la plataforma comercial de pasajeros. Está planificada la construcción de la terminal de cargas en un sector ubicado al sudoeste de la actual terminal de pasajeros, en caso que el volumen anual de carga transportada así lo justifique.

Imagen N°8: Sectores del Aeropuerto de Puerto Madryn.



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Puerto Madryn.

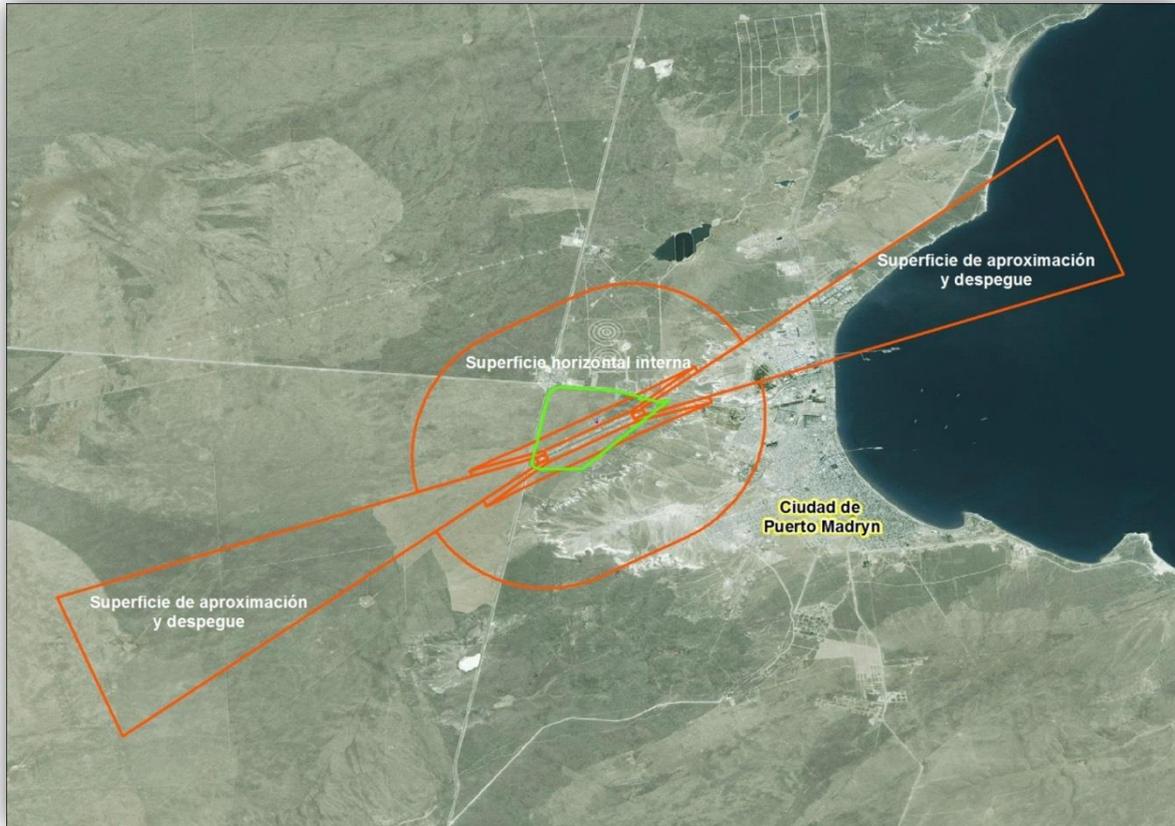
Superficie libre de obstáculos

La superficie 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 aeródromos queden inutilizados por la multiplicidad de obstáculos en sus alrededores. Esto se logra mediante una serie de superficies limitadoras de obstáculos (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 aéreo³. Su finalidad es reducir al mínimo los peligros que para las aeronaves representan dichos obstáculos, 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.

³Manual de Aeródromos de la República Argentina. www.anac.gov.ar

Imagen N°9: Superficie libre obstáculos del Aeropuerto de Puerto Madryn.



Fuente: Elaboración propia en base al Plano de Usos del Suelo de Aeropuerto de Puerto Madryn.

Imagen N°10: Aeropuerto de Puerto Madryn.



Fuente: ORSNA

2.3 Localización y contexto provincial

Abordar la relación entre transporte aéreo y territorio es fundamental para poder dimensionar los beneficios de 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, estimula 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, las características socio-demográficas de la población que allí reside y el perfil económico-productivo de la región.

El Aeropuerto Internacional de Trelew se localiza en la ciudad homónima ubicada en el Departamento Rawson de la Provincia de Chubut, en el valle inferior del río Chubut. Distante unos 20 kilómetros de la Ciudad de Rawson, capital provincial, Trelew es un importante centro comercial e industrial, siendo el polo textil lanero más importante del país.

El Aeropuerto de Puerto Madryn se encuentra también en la ciudad homónima, en el departamento chubutense de Biedma. La Ciudad de Puerto Madryn se destaca por ser la puerta de entrada a la Península Valdés, declarada en 1999 como Patrimonio Mundial de la Humanidad por la Unesco, importante destino turístico visitado durante todo el año. También posee un parque de industria pesada y liviana, incluyendo la producción de aluminio y actividad pesquera.

La distancia entre ambos aeropuertos es de 60 kilómetros, sirviendo a la misma área y comunidad. Asimismo, existen otros dos aeropuertos del Sistema Nacional en la Provincia de Chubut, uno en Esquel y otro en Comodoro Rivadavia.

Por otra parte, ambas ciudades forman parte de la región Patagónica y se vinculan por vía terrestre a través de la Ruta Nacional N°3 hacia el Sur con Comodoro Rivadavia y hacia el Norte con Viedma y Bahía Blanca. La Ruta Nacional N°25 atraviesa la meseta patagónica y las conecta con el oeste provincial y la Ruta Nacional N°40.

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. Estas áreas de influencia pueden solaparse entre sí y deben ser analizadas de forma relacional.

A nivel provincial y regional, el área de influencia del Aeropuerto Internacional de Trelew y del Aeropuerto de Puerto Madryn como aeropuertos de **vuelos comerciales de cabotaje**⁴ comprende los departamentos de Rawson, Gaiman, Martires, Florentino Ameghino, Telsen y Biedma de Chubut.

Para describir un aeropuerto no basta sólo con tener información del espacio que ocupa, sus vuelos y usos, también es importante conocer la realidad socio-demográfica de la población de su área de influencia. Según datos del último Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas el área de influencia de los aeropuertos de Trelew y Puerto Madryn en 2010 alcanzaba casi los 230.000 habitantes. Los departamentos que la conformaban (ver mapa N°2) concentraban el 45% de los hogares de la Provincia de Chubut.

⁴ Comprende las áreas de influencia de los 39 aeropuertos que tuvieron en 2013 vuelos regulares.

Aeropuerto Internacional "Almirante Marco Andrés Zar". Trelew. Chubut. Argentina.

Aeropuerto "El Tehuelche". Puerto Madryn. Chubut. Argentina

Mapa N°2: Localización del Aeropuerto Internacional de Trelew y Aeropuerto de Puerto Madryn y su área de influencia en el contexto provincial.



Fuente: Elaboración propia.

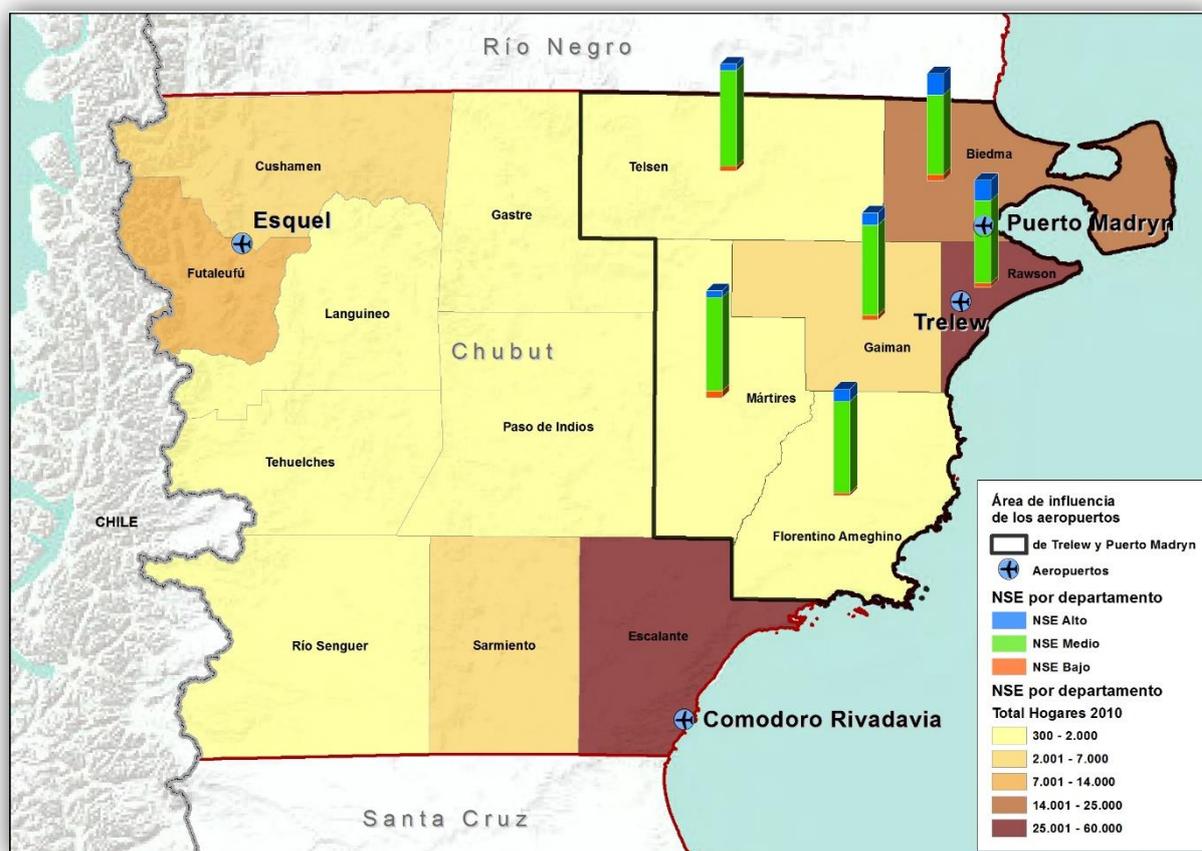
Clasificando los hogares según las variables del último Censo de Población: máximo nivel de estudios alcanzado por el jefe de hogar, su condición de actividad económica, presencia o no de hacimiento en el hogar y necesidades básicas insatisfechas (NBI), se determinó que el Nivel Socio-Económico (NSE) predominante de los hogares del área de influencia de los aeropuertos es el medio en todos los departamentos. El Departamento Rawson se destaca por ser el de mayor concentración de NSE alto, concentrando el 59,4% del total de hogares de NSE alto del área de influencia de los aeropuertos. Los hogares de NSE medio varían entre 77,0% y 89,5% en todos los departamentos y el nivel bajo oscila entre un 2,7% y 5,9%.

Tabla N°3: Nivel socio-económico de los hogares del área de influencia de los aeropuertos de Trelew y Puerto Madryn. Año 2010.

Nivel socio-económico	Hogares	Porcentaje
Alto	13.187	19%
Medio	54.026	77%
Bajo	3.284	5%
Total	70.497	100%

Fuente: Elaboración propia en base al Censo 2010.

Mapa N°3: Nivel socioeconómico de los hogares del área de influencia de los Aeropuertos de Trelew y Puerto Madryn. Año 2010.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo 2010.

3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL

3.1 Oferta de transporte aéreo

Aeropuerto Internacional de Trelew

La oferta aerocomercial del Aeropuerto Internacional de Trelew en 2013 conectaba a la ciudad de forma directa con Buenos Aires (Aeroparque y Ezeiza), Ushuaia, El Calafate, Bahía Blanca, Esquel-Bariloche⁵, Comodoro Rivadavia y Río Gallegos.

Semanalmente⁶ el aeropuerto contó con un total de 51 frecuencias comerciales (ida y vuelta). El destino con más enlaces fue Buenos Aires (Aeroparque) con el 54,90%, seguido por las rutas que conectaba con Comodoro Rivadavia con el 23,53% de las frecuencias. En tercer y cuarto lugar se ubicaron las conexiones con Bahía Blanca y Esquel con el 19,61% y 1,96% de los enlaces respectivamente.

El grupo estatal Aerolíneas Argentinas es el que brindó la mayor cantidad de operaciones llevadas a cabo en el Aeropuerto Internacional de Trelew con el 54,90% de las frecuencias semanales operando hacia y desde la Ciudad de Buenos Aires. En segundo lugar se ubicó la empresa SOL líneas aéreas con el 39,22% conectando directamente a la Ciudad de Trelew con Comodoro Rivadavia (19,61%) y Bahía Blanca (19,61%). En tercer lugar y con el 1,96% de las frecuencias se ubicó la empresa LADE operando la ruta hacia y desde Esquel. Estas últimas dos empresas llevaron a cabo rutas con numerosas escalas que incluían al Aeropuerto Internacional de Trelew y lo conectaban de manera indirecta con otros destinos⁷.

Imagen N°11: Aeronave en la plataforma del Aeropuerto Internacional de Trelew.



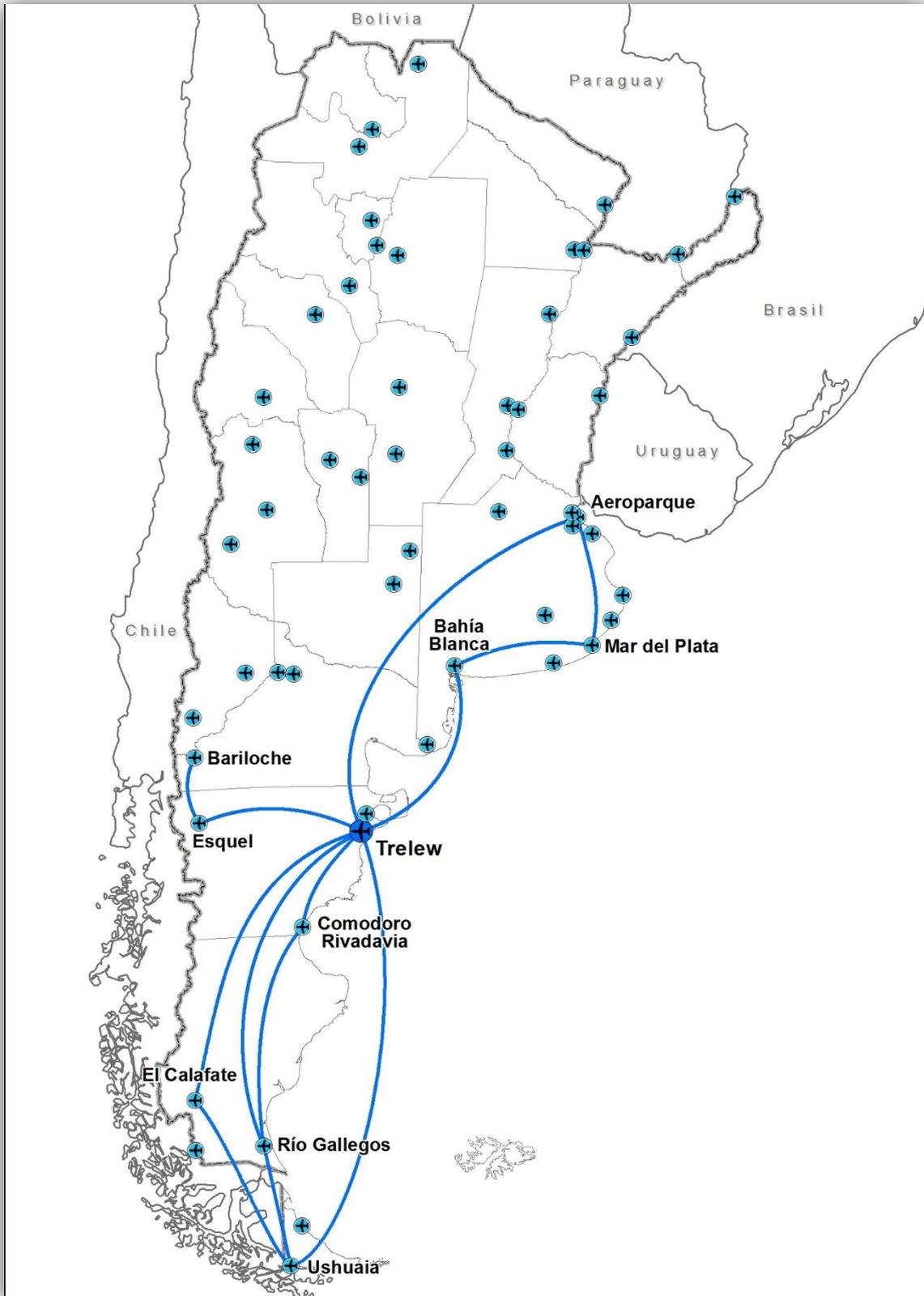
Fuente: ORSNA

⁵ Dependiendo de la demanda, el vuelo se realizaba con escala en Esquel o directo a Bariloche.

⁶ Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2013.

⁷ El resto de los destinos no fueron operados durante la semana analizada.

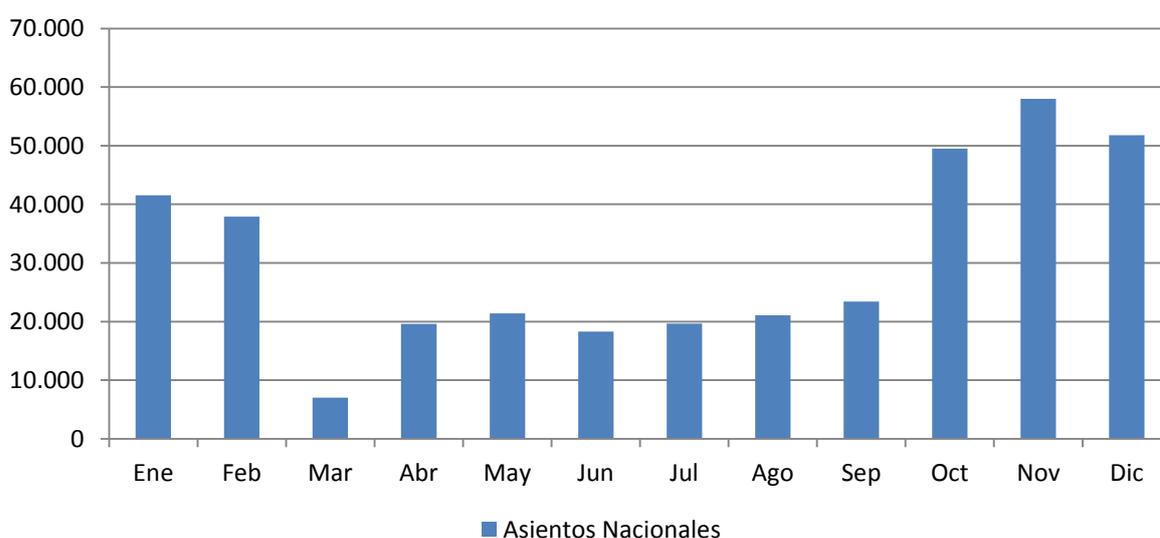
Mapa N°4: Rutas de cabotaje del Aeropuerto Internacional de Trelew. Año 2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.

El Aeropuerto Internacional de Trelew operó vuelos regulares nacionales a diferentes destinos en el año 2013, con una oferta aerocomercial anual superior a los 350.000 asientos. La oferta se mantuvo en el rango de 18.000 a 60.000 asientos mensuales alcanzando su pico máximo en el mes de noviembre con un valor cercano a los 57.000 asientos y un promedio de 32.931 asientos mensuales. Cabe aclarar que durante el mes de marzo el Aeropuerto Internacional de Trelew interrumpió sus operaciones durante 20 días debido a trabajos de mantenimiento en la pista, por lo cual este mes fue excluido para el cálculo del promedio, resultando junio el mes de menor movimiento con casi 18.000 pasajeros.

Gráfico N°1: Oferta aerocomercial de asientos del Aeropuerto Internacional de Trelew por tipo de vuelo. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.

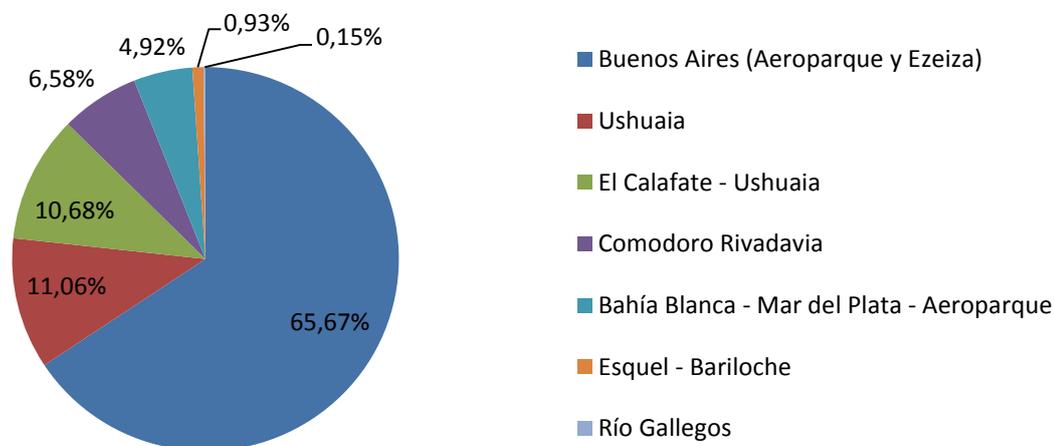
Cuantificando la oferta anual de asientos por destino, la ruta a Buenos Aires (Aeroparque y Ezeiza) aglutinó la mayor cantidad de oferta origen/destino del Aeropuerto Internacional de Trelew con el 65,67% del total ofrecido. En segundo y tercer lugar se ubicaron los enlaces hacia Ushuaia con el 11,06% y El Calafate con el 10,68% de la oferta anual, ambos operados por Aerolíneas Argentinas a comienzos y fines del 2013. Con el 6,58% de los asientos ofrecidos se ubicó la ruta con Comodoro Rivadavia, seguida por el enlace con Bahía Blanca (4,92%) que era parte de una ruta que conectaba a Trelew mediante escalas con los aeropuertos de Mar del Plata y Aeroparque. Los enlaces con Esquel-Bariloche y Río Gallegos concentraron el 1,08% de los asientos anuales.

Imagen N°12: Torre de control. Aeropuerto Internacional de Trelew.



Fuente: ORSNA

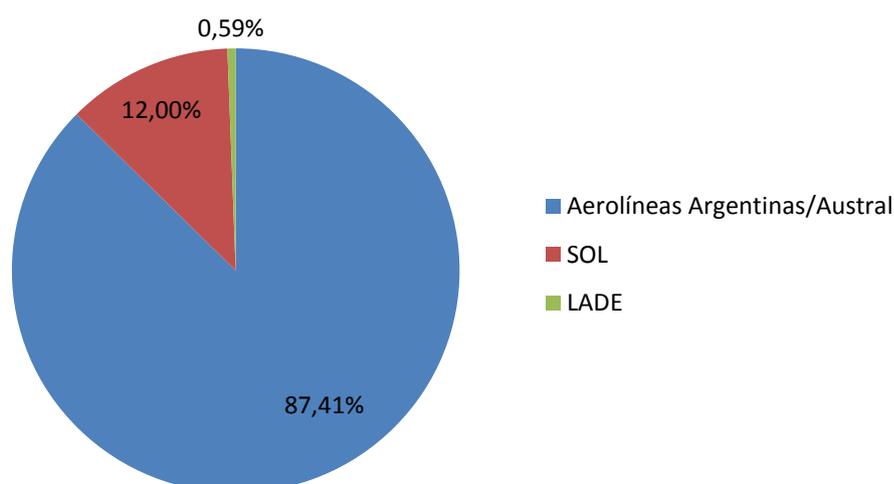
Gráfico N°2: Oferta anual medida en asientos por destino del Aeropuerto de Trelew. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.

En relación a la oferta aerocomercial servida por las diferentes aerolíneas, se observa que el grupo Aerolíneas Argentinas fue el principal operador con el 87,41% de los asientos ofrecidos. El mismo voló a tres destinos de manera directa: Buenos Aires (Aeroparque y Ezeiza), El Calafate y Ushuaia. Posteriormente se encontró la empresa SOL con el 12,00% de los asientos, conectando directamente a Trelew con Bahía Blanca, Comodoro Rivadavia y Esquel. La aerolínea LADE (Línea Aérea de Fomento) llevó a cabo vuelos directos hacia las ciudades de Comodoro Rivadavia, El Calafate y Río Gallegos concentrando una oferta anual del 0,59%.

Gráfico N°3: Oferta anual medida en asientos por aerolínea en el Aeropuerto de Trelew. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.

Aeropuerto de Puerto Madryn

La oferta aerocomercial del Aeropuerto de Puerto Madryn en 2013 conectaba a la ciudad de forma directa con Buenos Aires (Aeroparque), Mar del Plata, El Calafate, Comodoro Rivadavia y Bariloche, y mediante escalas con Ushuaia y Río Gallegos . Semanalmente el aeropuerto contó con un total de 10 frecuencias comerciales (ida y vuelta) de las cuales el 60% iban desde y hacia Buenos Aires seguido por Mar del Plata y El Calafate con el 20% cada uno. El resto de los enlaces hacia los demás destinos no fueron operados en la semana seleccionada.

La aerolínea Andes fue la que brindó la mayor cantidad de operaciones llevadas a cabo en el Aeropuerto Internacional de Puerto Madryn con el 75,46% de las frecuencias semanales operando únicamente hacia y desde Buenos Aires (Aeroparque). La otra aerolínea que operó fue la línea aérea de fomento LADE concentrando el 40% de las frecuencias semanales hacia y desde los destinos de Mar del Plata y El Calafate, tramos que integraban un mismo vuelo cuyo recorrido era Aeroparque-Mar del Plata-Puerto Madryn-El Calafate-Ushuaia.

Imagen N°13: Aeropuerto de Puerto Madryn.



Fuente: ORSNA

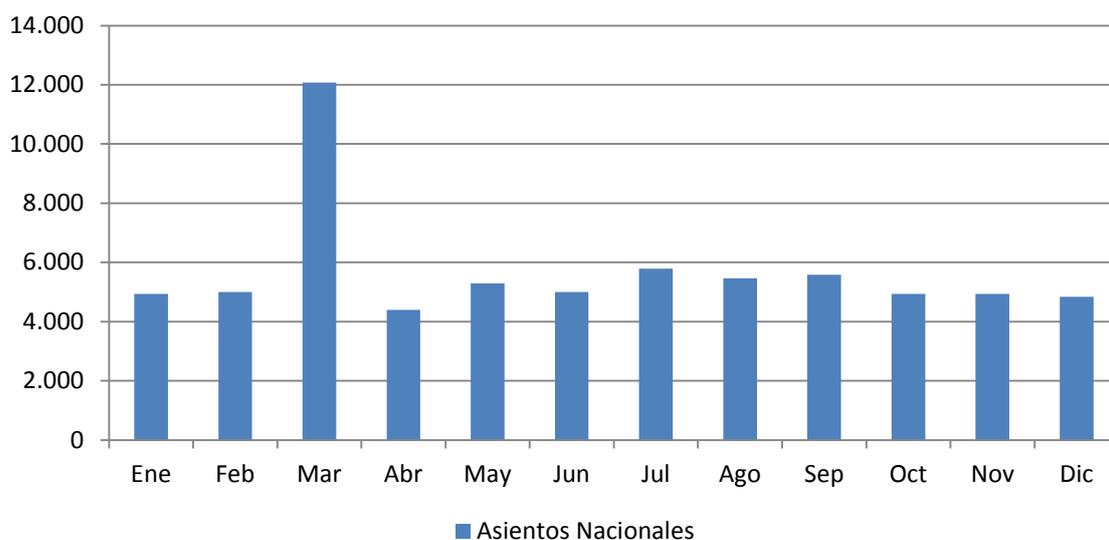
Mapa N°5: Rutas de cabotaje e internacionales del Aeropuerto de Puerto Madryn. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.

El Aeropuerto de Puerto Madryn operó vuelos comerciales nacionales a diferentes destinos en el año 2013, con una oferta aerocomercial anual superior a los 65.000 asientos. La oferta se mantuvo en el rango de 4.000 a 6.000 asientos mensuales alcanzando su pico máximo en el mes de julio con un valor cercano a los 5.800 asientos, con un promedio de 5.104 asientos mensuales. Durante el mes de marzo el Aeropuerto de Puerto Madryn aumentó el número de asientos ofrecidos debido al cese de operaciones del Aeropuerto Internacional de Trelew, operando durante 20 días la empresa Aerolíneas Argentinas.

Gráfico N°4: Oferta aerocomercial de asientos del Aeropuerto de Puerto Madryn por tipo de vuelo. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.

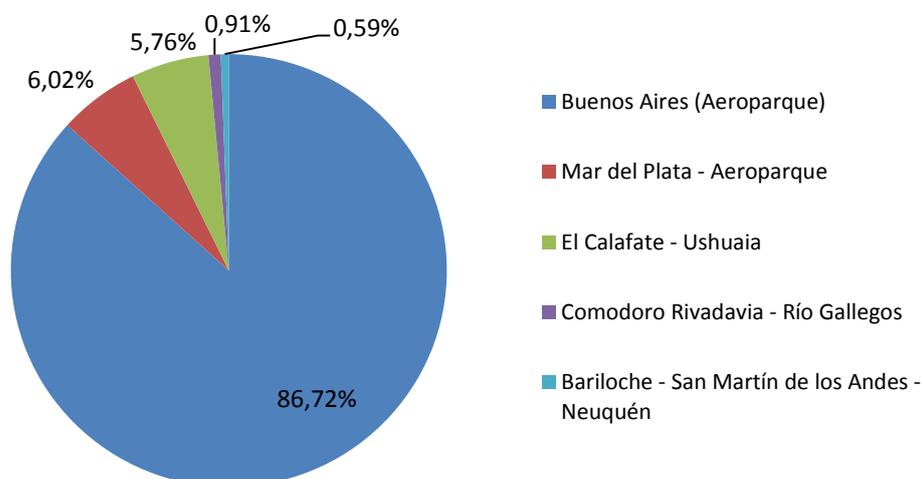
Imagen N°14: Torre de control. Aeropuerto Internacional de Puerto Madryn.

Cuantificando la oferta anual de asientos por destino, la ruta a Buenos Aires (Aeroparque) aglutinó la mayor cantidad de oferta origen/destino del Aeropuerto de Puerto Madryn con el 86,72% del total ofrecido. Luego se ubicó el enlace hacia Mar del Plata con el 6,02% de la oferta anual. Posteriormente el enlace con El Calafate con el 5,76% de los asientos ofrecidos, ruta que conectó mediante escala a Puerto Madryn con Ushuaia. Por último se situaron los enlaces hacia Comodoro Rivadavia y Bariloche sumando una oferta anual de 1,5%. Rutas que continuaban con enlaces hacia Río Gallegos y San Martín de los Andes – Neuquén respectivamente.



Fuente: ORSNA

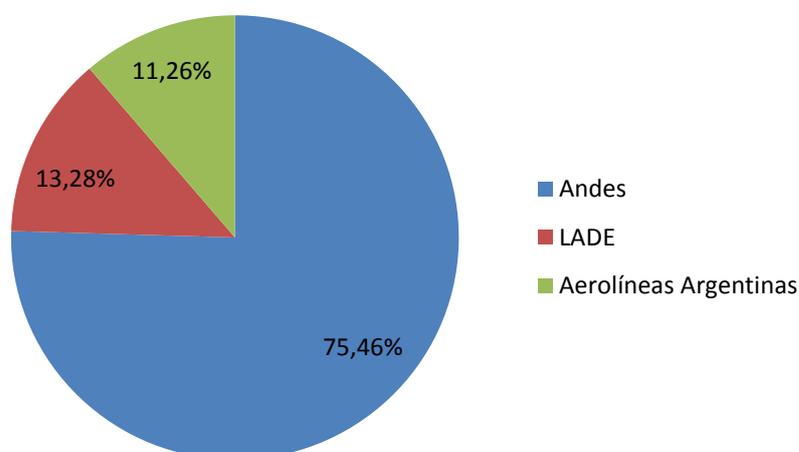
Gráfico N°5: Oferta anual medida en asientos por destino del Aeropuerto de Puerto Madryn. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.

En relación a la oferta aerocomercial servida por las diferentes aerolíneas, se observa que la aerolínea Andes fue el principal operador con el 75,46% de los asientos ofrecidos. El mismo voló únicamente hacia Buenos Aires (Aeroparque). Luego se ubicó la aerolínea LADE con el 13,28% de los asientos ofrecidos. Uniendo mediante vuelos directos a Puerto Madryn con Mar del Plata, El Calafate, Comodoro Rivadavia y Bariloche. Estos eran tramos que conformaban vuelos de mayor recorrido uniendo a localidades Patagónicas. La empresa Aerolíneas Argentinas operó únicamente durante el mes de marzo ocupando el 11,26% de la oferta anual.

Gráfico N°6: Oferta anual medida en asientos por aerolínea en el Aeropuerto de Puerto Madryn. Año 2013.



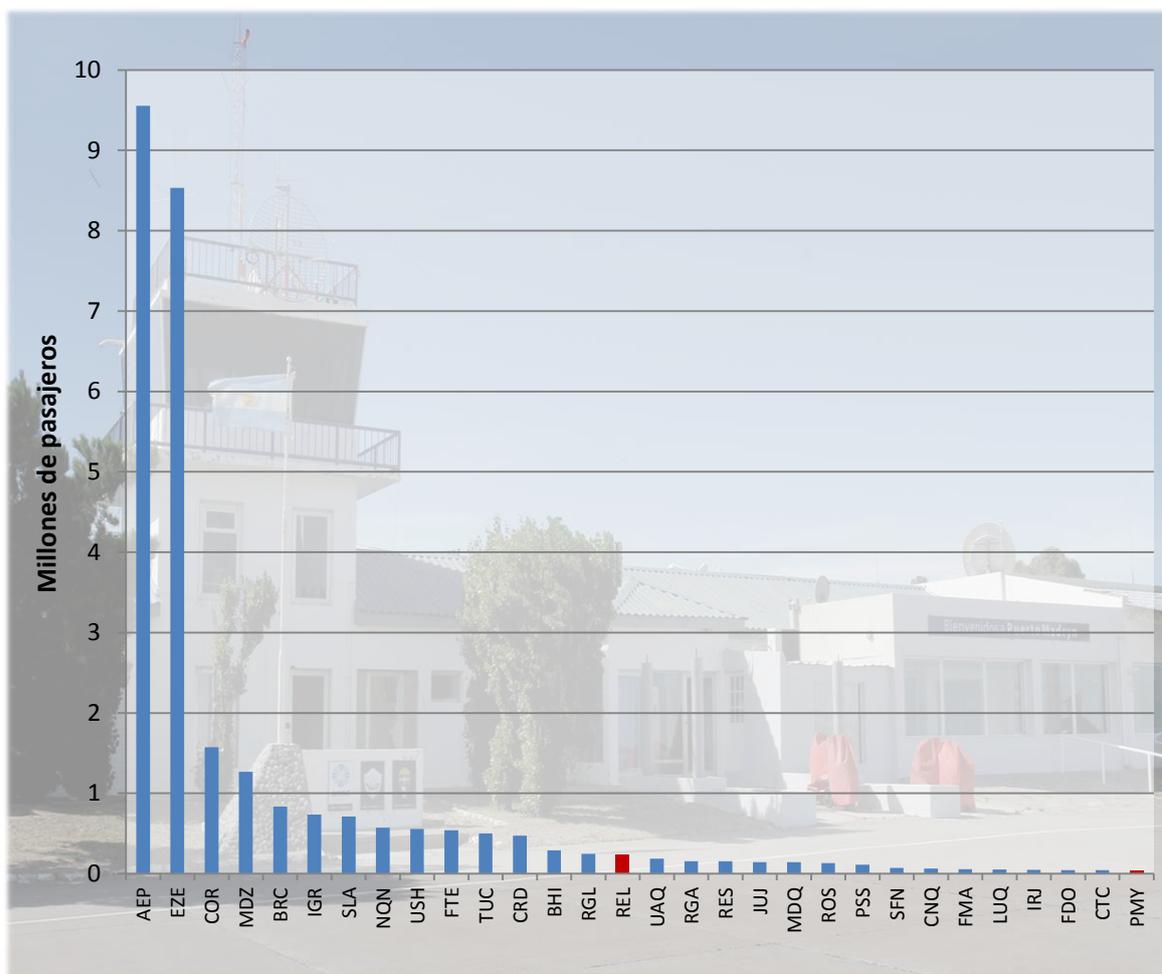
Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.

3.2. Demanda de transporte aéreo

Los aeropuertos de Trelew y Puerto Madryn registraron para el año 2013 un total de 275.345 pasajeros, de los cuales 231.153 (84%) correspondieron al Aeropuerto Internacional de Trelew y 44.192 (16%) al Aeropuerto de Puerto Madryn. A su vez, en el mismo año se transportaron 453 toneladas de carga que en mayor parte circularon por el Aeropuerto Internacional de Trelew (98%). Además, ambos aeropuertos registraron un total de 5.204 movimientos de aeronaves.

Con respecto a la demanda total de pasajeros del año 2013, el Aeropuerto Internacional de Trelew se ubicó en el puesto quince entre las terminales aeroportuarias del Sistema Nacional con más de 44 mil pasajeros, mientras que el Aeropuerto de Puerto Madryn alcanzó el puesto treinta.

Gráfico N°7: Aeropuertos del Sistema Nacional con más de 44.000 pasajeros anuales. Año 2013.



Fuente: Elaboración propia en base a AA2000, London Supply, Aeropuertos del Neuquén S.A.,
Aeropuerto de Bahía Blanca S.A. y Ente Tripartito AIR.



2013

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TRELEW Y AEROPUERTO DE PUERTO MADRYN

275.345

Pasajeros

453

Toneladas de carga aérea

5.204

Movimientos de aeronaves

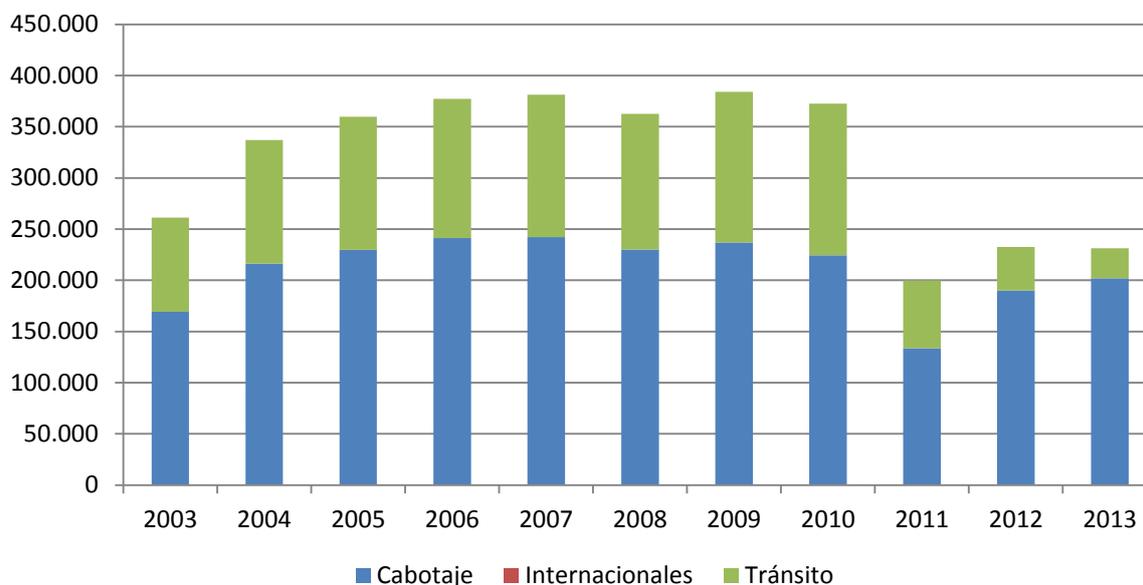
Aeropuerto Internacional de Trelew

El Aeropuerto Internacional de Trelew registró en el año 2013 un movimiento total de 231.153 pasajeros y se ubicó en el puesto quince entre las terminales aeroportuarias pertenecientes al Sistema Nacional de Aeropuertos con más pasajeros. A su vez, en el mismo año se transportaron un total de 444 toneladas de carga y se realizaron 4.364 movimientos de aeronaves.

Tráfico aéreo de pasajeros

Durante 2013, en el Aeropuerto Internacional de Trelew, se registró un movimiento de 231.153 pasajeros de los cuales 201.839 correspondieron a pasajeros de cabotaje y 29.314 a pasajeros en tránsito.

Gráfico N°8: Evolución anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Trelew durante los años 2003-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de London Supply.

La tasa de crecimiento interanual promedio para el período 2003-2013 fue negativa en un -1,10%, generando que durante estos 10 años el volumen total de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Trelew decreciera un -11,49%. Este descenso se debió principalmente a la disminución de los pasajeros en tránsito que pasaron por el aeropuerto. A su vez, durante marzo del 2013 el aeropuerto estuvo cerrado por la realización de obras de infraestructura, no registrando demanda de pasajeros. Específicamente, la tasa de crecimiento interanual promedio para pasajeros de cabotaje fue de 1,61% con un crecimiento total entre 2003 y 2013 de 19,26%. En materia de pasajeros en tránsito la tasa de crecimiento interanual fue de -9,87%, con un decrecimiento total de -68,11% entre el año 2003 y 2013.



2013

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TRELEW

231.153

Pasajeros

444

Toneladas de carga aérea

4.364

Movimientos de aeronaves

Durante la mayor parte del segundo semestre del año 2011 el Aeropuerto Internacional de Trelew estuvo cerrado para operaciones regulares debido a la erupción de complejo Puyehue-Córdon Caulle ubicado en la República de Chile. Esto causó un descenso en el movimiento de pasajeros del 46,42% en relación al mismo período del año 2010.

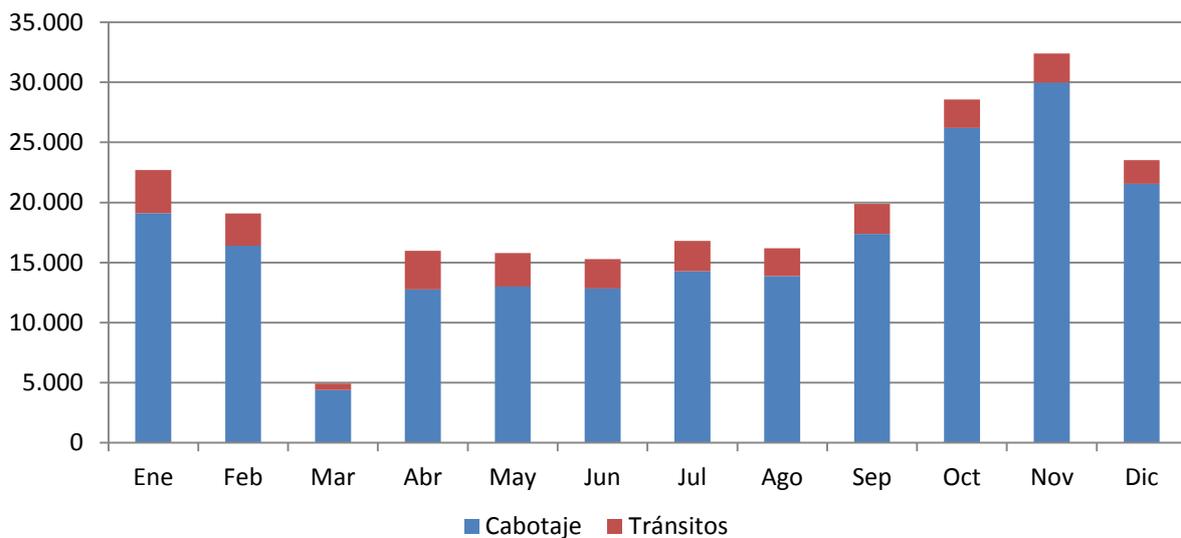
Los pasajeros en tránsito presentaron un crecimiento estable entre los años 2003 y 2010, con un movimiento superior a los 100.000 pasajeros, posteriormente entre los años 2010 y 2013 hubo un decrecimiento de los mismos pasando a operar un movimiento inferior a los 30.000 pasajeros el último año.

Imagen N°15: Pasarela telescópica. Aeropuerto Internacional de Trelew.



Fuente: ORSNA

Gráfico N°9: Evolución mensual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Trelew. Año 2013.

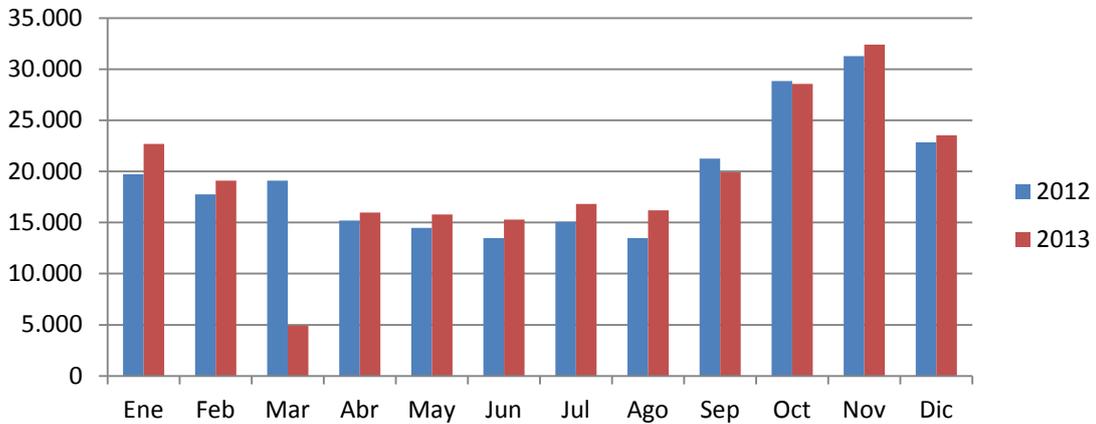


Fuente: Elaboración propia en base a datos de London Supply.

La demanda anual de pasajeros del año 2013 presentó un promedio mensual de 20.566 movimientos cuyas variaciones se presentaron en un rango que fue desde los 15.000 a los 35.000 pasajeros. En materia pasajeros de cabotaje, el promedio mensual fue de 17.949, siendo los meses de octubre y noviembre los de mayor movimiento con valores superiores a los 25.000 pasajeros. Los meses de menor movimiento correspondieron a abril y junio con valores inferiores a los 13.000 pasajeros. Para este análisis no se tuvo en cuenta el mes de marzo debido el cese de operaciones durante 20 días. En relación a los pasajeros en tránsito los mismos presentaron un promedio mensual de 2.618 pasajeros cuyo rango de valores se encontró entre 1.900 y 3.600 movimientos.

En relación al año 2012, el movimiento de pasajeros presentó un leve decrecimiento del -0,56%. Particularmente en marzo de 2013, el Aeropuerto de Trelew estuvo cerrado por la realización de obras de infraestructura aeroportuaria por lo que las operaciones pasaron al Aeropuerto de Puerto Madryn.

Gráfico N°10: Evolución mensual de pasajeros 2012-2013 del Aeropuerto Internacional de Trelew.



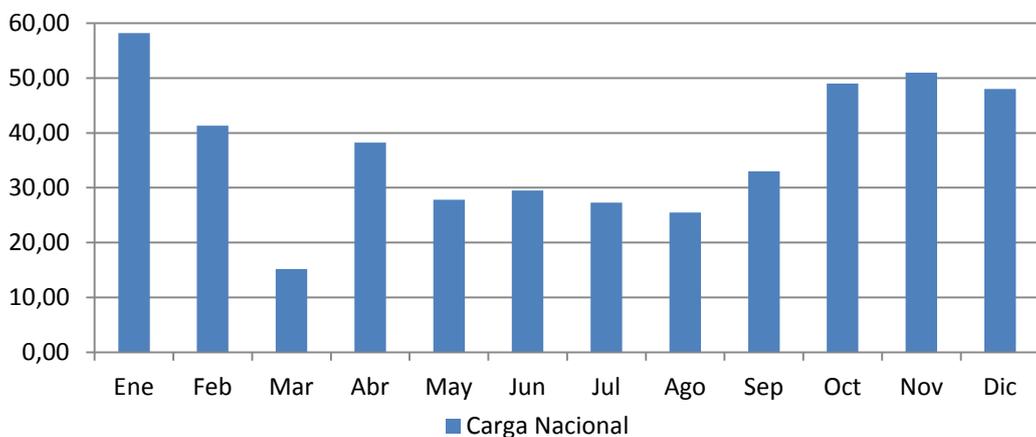
Fuente: Elaboración propia en base a datos de London Supply.

La ruta de mayor demanda desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Trelew correspondió al enlace con Buenos Aires (Aeroparque y Ezeiza) con el 72,23% del total de pasajeros. Le siguen en importancia las rutas a Ushuaia (9,12%), El Calafate (5,89%), Comodoro Rivadavia (5,68%) y Bahía Blanca (5,32%) mientras que el resto de los destinos (1,76%) se dividió en enlaces que fueron operados mediante vuelos de la empresa LADE a Comodoro Rivadavia y Río Gallegos y otras ciudades unidas por vuelos de aviación general y charters.

Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea doméstica transportada desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Trelew en 2013 fue 444 toneladas, un 20,14% menos que en el año 2012. La misma varió en un rango de 15 a 58 toneladas con un promedio mensual de 37 toneladas.

Gráfico N°11: Evolución mensual del tráfico de cargas (tm³) en el Aeropuerto de Trelew. Año 2013

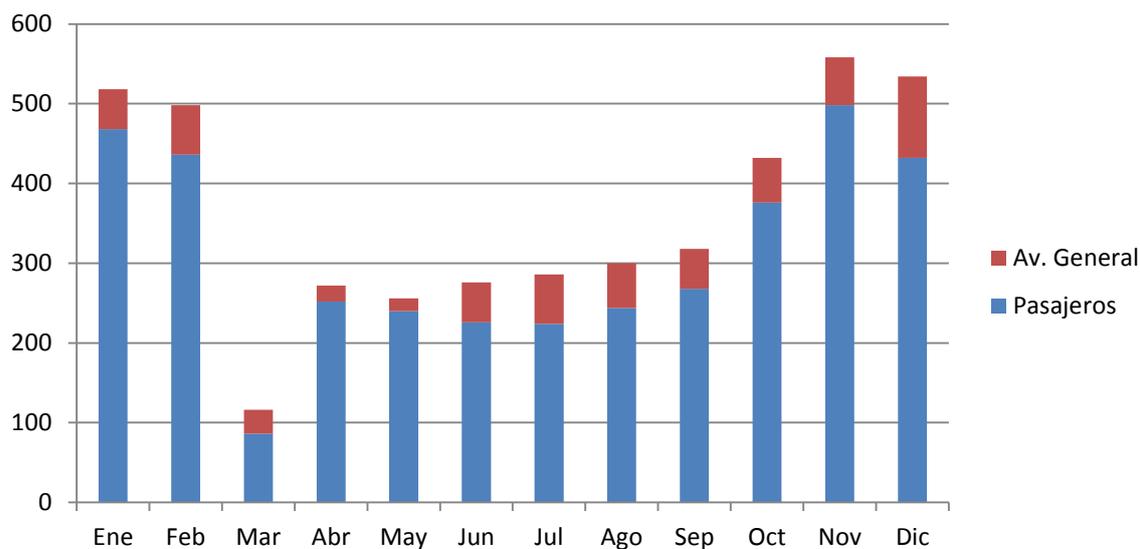


Fuente: Elaboración propia en base a datos de London Supply.

Movimientos de aeronaves

El año 2013 cerró con un total 4.364 movimientos, entre aterrizajes y despegues, en el Aeropuerto Internacional de Trelew, lo que representó un promedio de 12 operaciones diarias. Se observa que las mismas se mantuvieron en un rango que va desde los 116 a los 558 movimientos mensuales, siendo el mes de noviembre el de mayor cantidad de operaciones. En promedio los vuelos comerciales tuvieron 313 movimientos por mes y la aviación general un promedio mensual de movimientos de 51 operaciones.

Gráfico N°12: Evolución mensual del movimiento de aeronaves en el Aeropuerto de Trelew. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de London Supply.

Imagen N°16: Terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Trelew.



Fuente: ORSNA

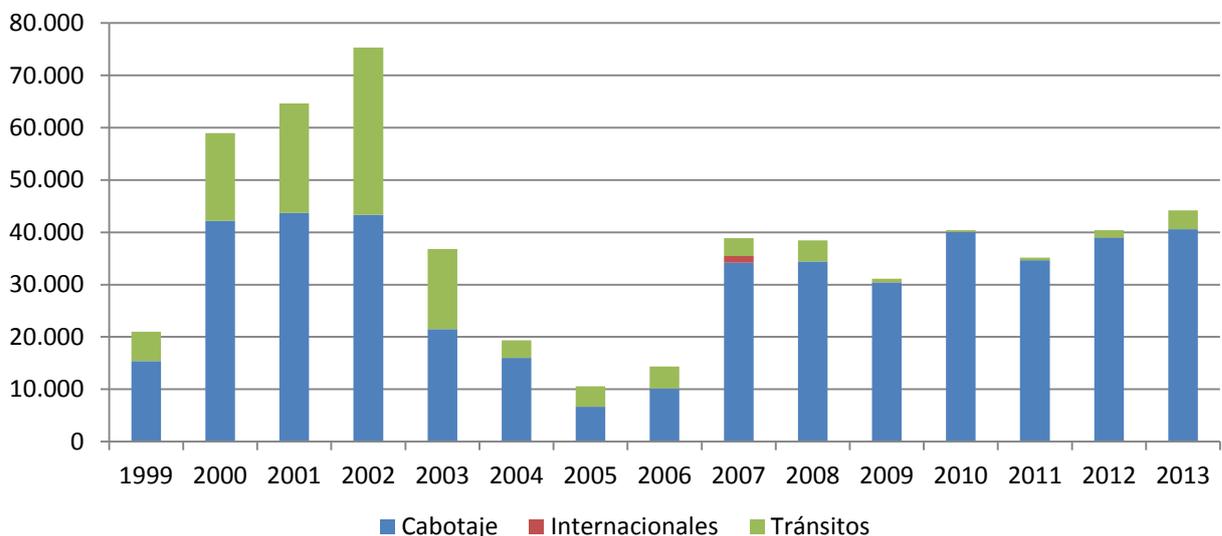
Aeropuerto de Puerto Madryn

El Aeropuerto Puerto Madryn registró en el año 2013 un movimiento total de 44.192 pasajeros y se ubicó en el puesto treinta entre las terminales aeroportuarias pertenecientes al Sistema Nacional de Aeropuertos con más pasajeros. A su vez, en el mismo año se transportaron un total de 9 toneladas de carga y se realizaron 840 movimientos de aeronaves.

Tráfico aéreo de pasajeros

Durante el 2013, en el Aeropuerto de Puerto Madryn, se registró un movimiento de 44.192 pasajeros de los cuales 40.575 correspondieron a pasajeros de cabotaje y 3.617 a pasajeros en tránsito.

Gráfico N°13: Evolución anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Puerto Madryn durante los años 1999-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

La tasa de crecimiento interanual promedio para el período 2003-2013 fue de 1,68%, generando que durante estos 10 años el volumen total de pasajeros del Aeropuerto de Puerto Madryn crezca en un 20,07%. Específicamente, la tasa de crecimiento interanual promedio para pasajeros de cabotaje fue de 5,96% con un crecimiento total entre 2003 y 2013 de 88,97%. En relación a los pasajeros en tránsito la tasa de crecimiento interanual promedio fue negativo en un -12,30% con una media anual para la década seleccionada de 3.702 pasajeros.

Se observan cambios en la evolución del movimiento anual de pasajeros del aeropuerto. Para el período 2003-2006 se presentó una demanda promedio de 20.275 pasajeros aumentando la misma para el resto de los años a 38.378 debido al inicio de operaciones regulares de la aerolínea Andes. Durante el período 2000-2002 la aerolínea Dinar operó el enlace Aeroparque-Puerto Madryn, el mismo fue cancelado debido a la quiebra de la compañía y continuado durante el año 2003 por la empresa LAPA. Durante el período 2004-2005 el Aeropuerto de Puerto Madryn vio reducido el movimiento de pasajeros debido al cese de operaciones de varias compañías aéreas producto de la crisis aerocomercial.

2013

AEROPUERTO DE PUERTO MADRYN

44.192

Pasajeros

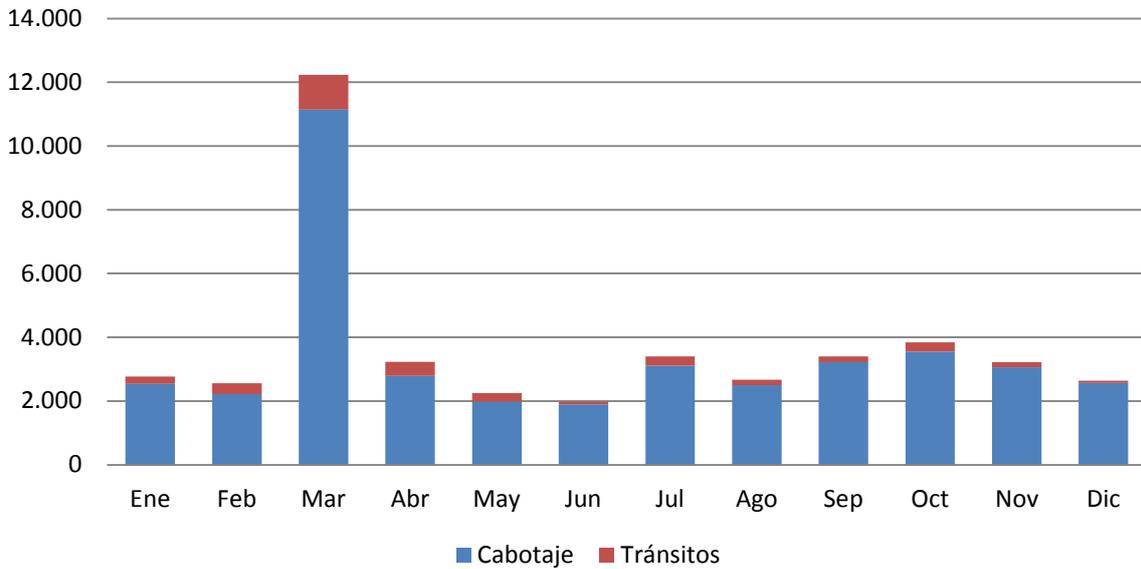
9

Toneladas de carga aérea

840

Movimientos de aeronaves

Gráfico N°14: Evolución mensual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Puerto Madryn. Año 2013.

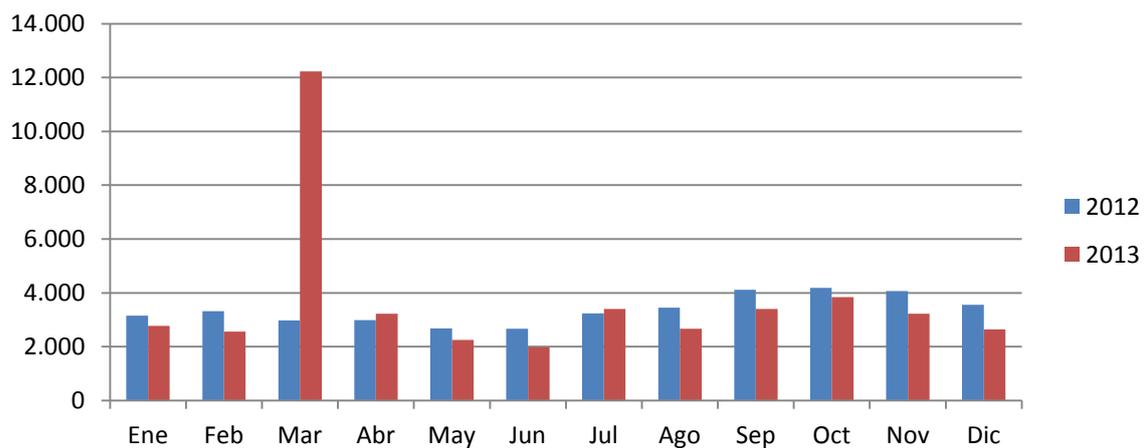


Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

La demanda anual del año 2013 presentó un promedio mensual de 2.906 pasajeros cuyas variaciones se presentaron en un rango que fue desde los 2.770 a los 3.900 pasajeros. En materia pasajeros de cabotaje, el promedio mensual fue de 2.676, siendo el mes de octubre el de mayor movimiento con más de 3.800 pasajeros⁸. La situación opuesta correspondió para el mes de junio con un movimiento de pasajeros inferior a los 2.000 pasajeros.

En relación al año 2012, el movimiento de pasajeros presentó una variación del 9,42%⁹.

Gráfico N°15: Evolución mensual de pasajeros 2012-2013 del Aeropuerto Puerto Madryn.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

⁸ El mes de marzo no se tuvo en cuenta para este análisis debido a que el Aeropuerto de Puerto Madryn presentó un aumento inusual de operaciones por ser aeropuerto alternativo del de Trelew, que estuvo cerrado 20 días por obras de infraestructura.

⁹ El mes de marzo del 2013 presentó una demanda 311% superior a la del mismo período del 2012 por las razones ya expuestas.

La ruta de mayor demanda desde y hacia el Aeropuerto de Puerto Madryn correspondió al enlace con Buenos Aires con el 80,11% del total de pasajeros. Le siguen en importancia las rutas a Mar del Plata (5,89), El Calafate (5,89%), Comodoro Rivadavia (3,09%) y Bahía Blanca (2,07%), mientras que el resto de los destinos (1,80%) se dividió en enlaces que fueron operados mediante vuelos charters o privados.

Imagen N°16: Sector de check-in. Aeropuerto de Puerto Madryn.

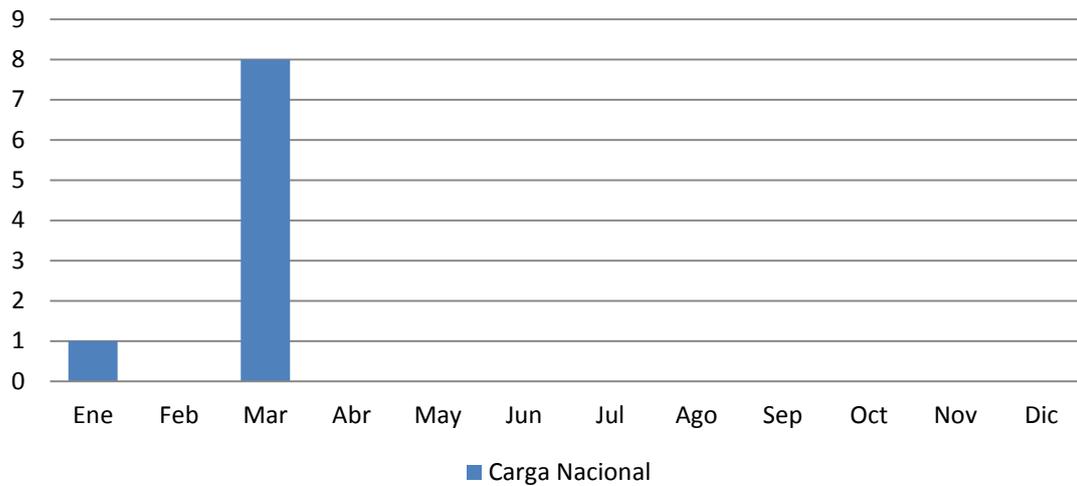


Fuente: ORSNA

Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea doméstica transportada desde y hacia el Aeropuerto de Puerto Madryn en 2013 fue 9 toneladas, un 64% menos que en el año 2012. La misma varió en un rango de 1 a 8 toneladas.

Gráfico N°16: Evolución mensual del tráfico de cargas (tm³) en el Aeropuerto de Puerto Madryn. Año 2013



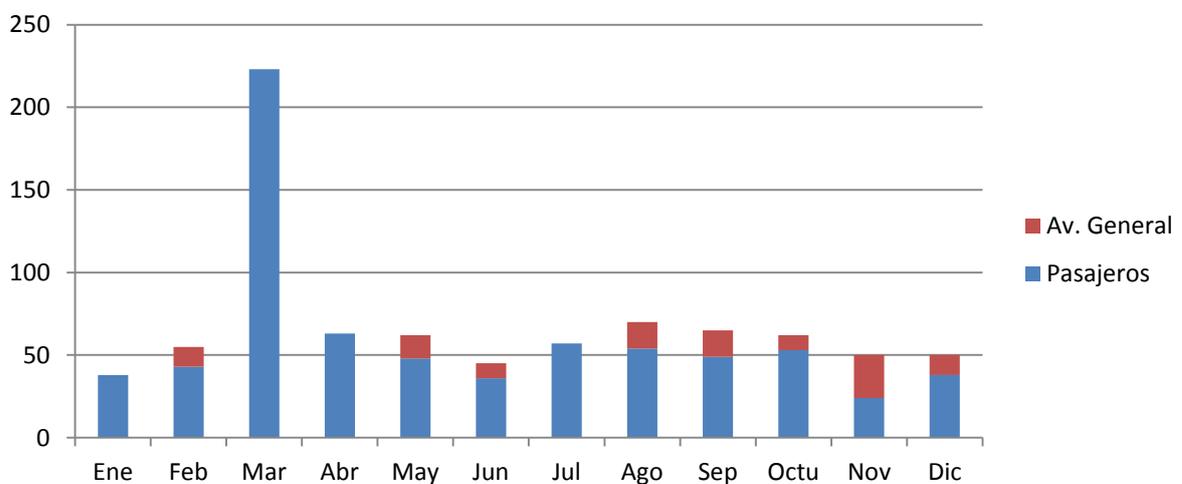
Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Movimientos de aeronaves

El año 2013 cerró con un total 840 movimientos, entre aterrizajes y despegues, en el Aeropuerto de Puerto Madryn, lo que representó un promedio de 2,3 operaciones diarias. Se observa que las mismas se mantuvieron en un rango que va desde los 38 a los 70 movimientos mensuales. El mes de marzo presentó un movimiento inusual 223 operaciones debido al cese de actividad del Aeropuerto Internacional Trelew. En promedio los vuelos comerciales tuvieron 46 movimientos por mes y la aviación general un promedio mensual de movimientos de 14 operaciones.

Gráfico N°17: Evolución mensual del movimiento de aeronaves en el Aeropuerto de Puerto Madryn.

Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Imagen N°17: Descenso de pasajeros en el Aeropuerto de Puerto Madryn.



Fuente: ORSNA

4. IMPACTO ECONÓMICO-TERRITORIAL

El transporte aéreo es un importante componente de la economía e incide en el desarrollo y el bienestar de las poblaciones. La provisión de servicios aerocomerciales y de infraestructura aeroportuaria son elementos esenciales de cohesión territorial que pueden generar oportunidades económico-sociales que afecten positivamente a toda la economía de una determinada región o, inversamente, que puedan ser consideradas como “parásitos urbanos” que intensifiquen las desigualdades socio-económicas existentes entre regiones, según Brian Graham (1995)¹⁰, en función de sus características cualitativas.

Según IATA (2008)¹¹ “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”.

La actividad aeroportuaria y aerocomercial no sólo brindan servicios a otras industrias y actividades, sino que generan importantes beneficios económicos para las sociedades y las regiones que conecta.

Existen distintas formas de mensurar este impacto. Organismos internacionales y equipos académicos han homogeneizado una metodología con el fin de comparar distintos casos a nivel mundial. El Airports Council International (ACI), IATA junto a Oxford Economics y ATAG -con mayor o menor detalle- anualmente presentan informes sobre los beneficios económicos de la actividad aerocomercial y aeroportuaria 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 actividades afines.

Específicamente los estudios de IATA definen diferentes beneficios que involucran tanto la actividad aerocomercial como la aeroportuaria y su cadena de suministros. Por una parte, miden los beneficios para los pasajeros. Por otra parte, miden los beneficios por el lado de la oferta -vinculados a la productividad- y los beneficios por la demanda enlazados directamente con los impactos directos, indirectos e inducidos producidos por la actividad aeroportuaria y aerocomercial. Además, contabiliza las ganancias generadas por exportaciones, los impuestos, el empleo generado y el turismo.

A diferencia de IATA, la ACI-Europe propone agrupar a la actividad turística, al comercio internacional de carga aérea, a los beneficios por el lado de la oferta -productividad- y a las inversiones¹² en otro impacto denominado como *catalítico*.

En este informe se utilizará la metodología IATA para el análisis de los Aeropuertos de Trelew y Puerto Madryn sin perder de vista esta última clasificación.

¹⁰ Graham, Brian (1995) *Geography and Air Transport*. Wiley. Reino Unido.

¹¹ IATA (2008) *Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina*. www.iata/economics

¹² ACI-Europe (2015) *Economic Impact of European Airports. A Critical Catalyst to Economic Growth*. InterVISTAS. Disponible online.

Los aeropuertos son grandes establecimientos urbanos que de acuerdo a su infraestructura operativa, la cualidad de su oferta aerocomercial y la interacción con su área de influencia pueden representar importantes retornos y beneficios económicos que influyen en el rendimiento económico local y regional.

\$959 M

IMPACTO ECONÓMICO-TERRITORIAL POSITIVO Aeropuertos de Trelew y Puerto Madryn. Año 2013

Impacto económico-territorial del aeropuertos de Trelew y Puerto Madryn	Valores (\$)
Beneficios económicos para los pasajeros (excedente del consumidor)	\$16,2 millones
Beneficios por el lado de la demanda para el PBI derivados del transporte aéreo (impacto directo, indirecto e inducido)	\$39,0 millones
Beneficios por el lado de la oferta (productividad)	\$144,6 millones
Beneficios por el lado de la oferta (turismo receptor)	\$759,9 millones
IMPACTO ECONÓMICO POSITIVO	\$959,7 millones
Efectos negativos por el lado de la oferta (turismo emisor)	\$87,1 millones
IMPACTO ECONÓMICO NEGATIVO	\$87,1 millones
SALDO DE IMPACTOS	\$872,6 millones

4.1 Beneficios económicos para los pasajeros

Según IATA (2008), muchos de los pasajeros valorizan su viaje más por el placer de la visita turística o del valor del negocio logrado a través del viaje que por el costo del pasaje. Dicha valorización es denominada excedente del consumidor, el valor recibido por el pasajero por encima del costo del pasaje. Para cuantificar este valor IATA 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.

El cálculo se realizó teniendo en cuenta la cantidad de pasajeros que tuvieron como origen los aeropuertos de Trelew y Puerto Madryn en 2013 y la tarifa promedio para cada caso. Así, el excedente del consumidor registrado para los pasajeros que se movilizaron desde dichos establecimientos hacia todos los destinos alcanzó la suma de \$16,2 millones de pesos, de los cuales unos \$14,3 millones (89%) correspondieron al Aeropuerto Internacional de Trelew y otros \$1,8 millones (11%) al Aeropuerto de Puerto Madryn.

Cabe señalar que, 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 mismos 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. Si se tuviera el objetivo de distribuir los beneficios económicos producidos por el transporte aéreo, el excedente del consumidor no sería una variable determinante de análisis.

4.2 Beneficios por el lado de la demanda (impacto directo, indirecto e inducido).

Como ya se señaló, el rol de la aviación en la economía moderna no se reduce solo a la prestación de un servicio hacia otras industrias o al público en general, sino que puede constituir un motor clave en el crecimiento y desarrollo económico y social. El impacto económico de los aeropuertos y la actividad aerocomercial se puede clasificar en cuatro tipos de impactos: directo, indirecto, inducido y catalítico.

Impacto directo, indirecto e inducido (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. Este incluye la facturación total de las actividades junto con los salarios y los impuestos.

El impacto directo está relacionado 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 que se desarrollan en el aeropuerto. 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. En este informe, se contabilizan todos esos impactos en el volumen de facturación total de los aeropuertos denominando al mismo como *Producto Bruto Aeroportuario (PBA)*.

Aeropuerto Internacional de Trelew

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. Los servicios no aeronáuticos pueden separarse en tres grandes rubros: actividades conexas al transporte aerocomercial, explotación comercial del aeropuerto y actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto. Cada rubro posee un subconjunto de actividades específicas.

En el año 2013 el Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto Internacional de Trelew de \$37,7 millones de pesos. Bajo esta denominación no se incluye la facturación propia de las líneas aéreas, sino la de todas las actividades desarrolladas dentro del aeropuerto. La facturación por servicios no aeronáuticos durante 2013 alcanzó un valor de \$32,9 millones pesos, lo que representa un 87% del PBA, el restante 13% correspondió a los servicios aeronáuticos con un monto total de \$4,8 millones de pesos. Del total de la facturación correspondiente a las actividades no aeronáuticas que se desarrollan en el aeropuerto, la venta de aerocombustibles es la principal.

Cuadro N°1: Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto Internacional de Trelew. Año 2013

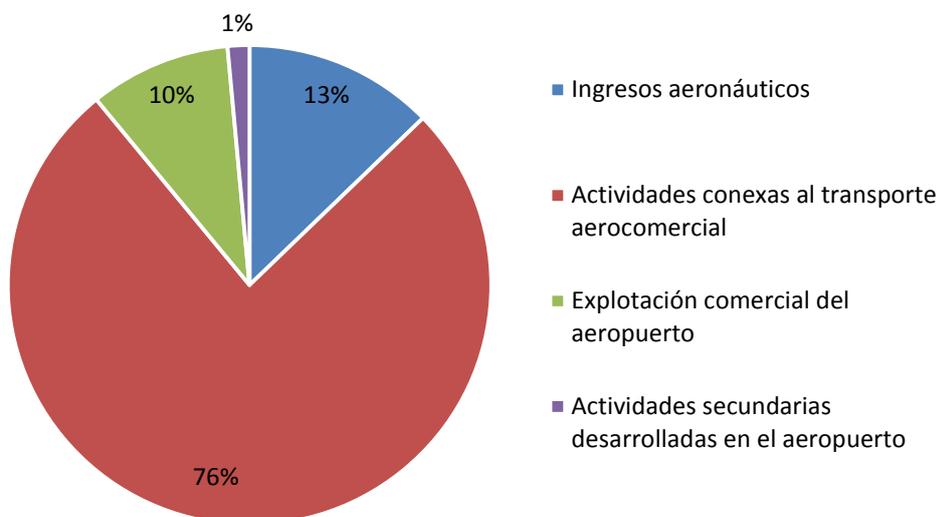


Fuente: Elaboración propia en base a datos de London Supply.

De la actividad económica del Aeropuerto Internacional de Trelew, dos tercios del total deviene de las actividades conexas al transporte aerocomercial. La explotación comercial del aeropuerto aporta el 10%, siendo las actividades secundarias las que en volumen son menos representativas. El 13% restante es generado en forma directa por los ingresos en tasas de la actividad aerocomercial.

Los **Ingresos no aeronáuticos** pueden dividirse en tres grandes rubros que agrupan diferentes actividades: actividades conexas al transporte aerocomercial (servicios para líneas aéreas de transporte de cargas y pasajero), explotación del aeropuerto (actividades de empresas que prestan servicios a pasajeros, usuarios de la terminal o al entorno urbano) y actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto (actividades de soporte a las propias empresas que desarrollan su actividad en el aeropuerto y se encuentran en los primeros dos rubros).

Gráfico N°18: Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto Internacional de Trelew. Año 2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de London Supply.

Quien administra el Aeropuerto de Trelew, London Supply S.A.C.I.F.I., percibe un 13% del total de los ingresos a través de los distintos cánones -fijos y variables- a los prestadores de los servicios de los distintos rubros y actividades. Además, percibe otros ingresos aeronáuticos por el cobro directo de tasas. El ingreso total del concesionario declarado para el año 2013 fue de \$17,9 millones de pesos. El 56% son ingresos aeronáuticos y el 44% no aeronáuticos. El resto de los ingresos aeronáuticos del aeropuerto lo componen las tasas de seguridad y aduana por un monto de \$4,7 millones de pesos.

Caracterizando el rendimiento económico de los aeropuertos se calculan los siguientes ratios al fin de exhibir la relación de las facturaciones totales de los aeropuertos con el volumen de pasajeros, el movimiento de aeronaves en un período determinado, los m² de terminal y la superficie del aeropuerto (en función de las hectáreas del predio).

Tabla N°4: Ratios de ingresos del Aeropuerto Internacional de Trelew (\$ pesos). Año 2013.

	Por pasajero	Por movimiento	Por m ² Terminal	Por hectárea
Ingresos Totales	\$163,12	\$8.648	\$8.769	\$698.240
Ingresos Aeronáuticos	\$20,79	\$1.102	\$1.482	\$88.981
Ingresos no Aeronáuticos	\$142,33	\$7.546	\$7.651	\$609.259
Ingresos no Aeronáuticos por rubro				
Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$124,51	\$6.601	\$6.693	\$532.963
Explotación comercial del aeropuerto	\$15,44	\$816	\$830	\$66.111
Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$2,38	\$126	\$128	\$10.185

Fuente: Elaboración propia en función de datos provistos London Supply.

Los aeropuertos son grandes establecimientos urbanos que de acuerdo a su infraestructura operativa, la cualidad de su oferta aerocomercial y la interacción con su área de influencia pueden representar importantes retornos y beneficios económicos que influyen en el rendimiento económico local y regional.

\$803 M

IMPACTO ECONÓMICO-TERRITORIAL POSITIVO Aeropuerto Internacional de Trelew. Año 2013

Impacto económico-territorial del Aeropuerto de Trelew	Valores (\$ pesos)
Beneficios económicos para los pasajeros (excedente del consumidor)	\$14,3 millones
Beneficios por el lado de la demanda para el PBI derivados del transporte aéreo (impacto directo, indirecto e inducido)	\$37,7 millones
Beneficios por el lado de la oferta (productividad)	114,9 millones
Beneficios por el lado de la oferta (turismo receptivo)	\$636,9 millones
IMPACTO ECONÓMICO POSITIVO	\$803,9 millones
Efectos negativos por el lado de la oferta (turismo emisor)	\$78,2 millones
IMPACTO ECONÓMICO NEGATIVO	\$78,2 millones
SALDO DE IMPACTOS	\$725,7 millones

Aeropuerto de Puerto Madryn

En el año 2013, el Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de Puerto Madryn fue de \$1.257.611 pesos. Bajo esta denominación no se incluye la facturación propia de las líneas aéreas, sino la de todas las actividades desarrolladas dentro del aeropuerto. La facturación por servicios no aeronáuticos durante 2013 alcanzó un valor de \$764.848 pesos, lo que representa un 61% del PBA, el restante 39% correspondió a los servicios aeronáuticos con un monto total de \$492.763 pesos.

Cuadro N°2: Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de Puerto Madryn. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

De la actividad económica del Aeropuerto de Puerto Madryn, más de la mitad del total deviene de las actividades conexas al transporte aerocomercial. La explotación comercial del aeropuerto aporta el 4%, siendo las actividades secundarias las que en volumen son menos representativas. El 39% restante es generado en forma directa por los ingresos en tasas de la actividad aerocomercial.

Gráfico N°19: Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de Puerto Madryn. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Quien administra el Aeropuerto de Puerto Madryn, Aeropuertos Argentina 2000 S.A., percibe un 31% del total de los ingresos a través de los distintos cánones -fijos y variables- a los prestadores de los servicios de los distintos rubros y actividades. Además, percibe otros ingresos aeronáuticos por el cobro directo de tasas. El ingreso total del concesionario declarado para el año 2013 fue de \$383.768 pesos. El 70% (\$267.203 pesos) son ingresos aeronáuticos y el 30% (\$116.565 pesos) no aeronáuticos. El resto de los ingresos aeronáuticos del aeropuerto lo componen las tasas de seguridad y aduana por un monto de \$225.560 pesos.

Caracterizando el rendimiento económico de los aeropuertos se calculan los siguientes ratios al fin de exhibir la relación de las facturaciones totales de los aeropuertos con el volumen de pasajeros, el movimiento de aeronaves en un período determinado, los m² de terminal y la superficie del aeropuerto (en función de las hectáreas del predio).

Tabla N°5: Ratios ingresos del Aeropuerto de Puerto Madryn (\$ pesos). Año 2013.

	Por pasajero	Por movimiento	Por m ² Terminal	Por hectárea
Ingresos Totales	\$28,46	\$1.497	\$1.146	\$2.734
Ingresos Aeronáuticos	\$11,15	\$587	\$449	\$1.071
Ingresos no Aeronáuticos	\$17,31	\$911	\$697	\$1.663
Ingresos no Aeronáuticos por rubro				
Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$16,26	\$855	\$655	\$1.562
Explotación comercial del aeropuerto	\$1,05	\$55	\$42	\$101
Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$0,00	\$0	\$0	\$0

Fuente: Elaboración propia en función de datos provistos por AA2000.

Los aeropuertos son grandes establecimientos urbanos que de acuerdo a su infraestructura operativa, la cualidad de su oferta aerocomercial y la interacción con su área de influencia pueden representar importantes retornos y beneficios económicos que influyen en el rendimiento económico local y regional.

\$155 M

IMPACTO ECONÓMICO-TERRITORIAL POSITIVO Aeropuerto de Puerto Madryn. Año 2013

Impacto económico-territorial del Aeropuerto de Puerto Madryn	Valores (\$)
Beneficios económicos para los pasajeros (excedente del consumidor)	\$ 1.840.667
Beneficios por el lado de la demanda para el PBI derivados del transporte aéreo (impacto directo, indirecto e inducido)	\$ 1.257.611
Beneficios por el lado de la oferta (productividad)	\$ 29.681.138
Beneficios por el lado de la oferta (turismo receptivo)	\$ 123.073.580
IMPACTO ECONÓMICO POSITIVO	\$ 155.852.996
Efectos negativos por el lado de la oferta (turismo emisor)	\$ 8.921.461
IMPACTO ECONÓMICO NEGATIVO	\$ 8.921.461
SALDO DE IMPACTOS	\$ 146.931.535

4.3 Beneficios por el lado de la oferta (productividad)

Según IATA (2008), los servicios aerocomerciales que brinda la oferta de transporte aéreo a los mercados son vitales para el desarrollo y crecimiento 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.

A partir del **indicador de conectividad** de cada nodo (aeropuerto) se 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 específico¹³. El 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, 2007:17).

Indicador de conectividad:

$$\Sigma (\text{Frecuencia} \times \text{Asientos disponibles por vuelo} \times \text{Ponderación del aeropuerto de destino}) / 1000$$

En el año 2013, la relación del indicador de conectividad con el PBG tuvo un incremento del 28% con respecto a 2012 para el caso del Aeropuerto Internacional de Trelew, mientras que Puerto Madryn registró un crecimiento del 24%. En 2013, entre ambos aeropuertos generaron un impacto de \$144,6 millones de pesos sobre la productividad de su área de influencia. Los beneficios facilitados por el Aeropuerto de Trelew representaron más de \$114,6 millones de pesos (79%), y los de Puerto Madryn unos \$29,7 millones de pesos (21%).

Impacto Catalítico

La Airports Council International (ACI) plantea que el impacto catalítico se relaciona con las actividades que utilizan el acceso a los mercados provisto por la actividad aeroportuaria y aerocomercial. Este impacto estimula, retiene y expande la actividad económica de la zona a través del turismo receptivo, el tráfico de cargas y correo, los viajes por negocios, etc. Tiene un rol central en el desarrollo productivo de las regiones.

Imagen N°18: Parque Industrial Trelew.



Fuente: Municipio de Trelew

¹³ IATA toma la primera semana de Julio.

HISTORIAS QUE HABLAN...

Producir para generar energía sustentable

Martín Castillo es el gerente de Industrias Bass y el presidente del Parque Industrial Pesado de Trelew. La empresa comenzó haciendo mantenimiento de equipos para la industria lanera local. Luego fue reconvirtiéndose para desarrollar obras de ingeniería, tales como puentes, pasarelas, torres eólicas y otras superestructuras.

Para poner en marcha su línea de producción y capacitar al personal fue y es necesario viajar constantemente: *"Contamos con tecnología muy específica por lo que nuestra gente fue a formarse y otros técnicos vinieron a capacitarnos. En los últimos meses nos visitaron profesionales de Alemania, Austria, Italia y Rusia, todos ellos arribaron a nuestra planta a través del aeropuerto local. A su vez, de nuestra empresa también tomamos vuelos hacia Buenos Aires. Para nosotros es una constante que nos permite estar en unas pocas horas en cualquier parte del país y del mundo"*.

Al viajar seguido, Martín y su equipo manifiestan que es muy habitual ver las mismas caras de personas de otras empresas que toman un vuelo regularmente por motivos laborales: *"Una de las cosas que queremos fortalecer desde la cámara del Parque Industrial es el rol del Aeropuerto de Trelew. Consideramos que los beneficios pueden multiplicarse aún más por su posición estratégica. Naturalmente va a seguir creciendo"*. Desde un punto de vista más personal, contar con una terminal aérea de estas características genera un impacto positivo más allá de lo corporativo: *"A veces uno piensa ¿para qué nos sirve el aeropuerto? Es de las cosas que te das cuenta cuando no lo tenés. En la época de la interrupción por las cenizas volcánicas muchos dependíamos exclusivamente de nuestros vehículos particulares. Hoy en día, prácticamente no usamos el auto"*.

Las condiciones favorables del Parque Industrial de Trelew y su relación con el aeropuerto son muy fuertes: *"Estamos en la puerta de la Patagonia y desde aquí apuntamos a abastecer a todo el Sur y el Oeste de la región"*.



4.4 Turismo receptivo facilitado por el transporte aéreo

El turismo es una de las actividades económicas estratégicas de desarrollo y generadora de crecimiento en Chubut¹⁴. El transporte, y en particular el transporte aéreo, es un factor determinante del producto turístico nacional e internacional. La actividad turística facilitada por la actividad aerocomercial es tenida en cuenta como uno de los impactos catalíticos fundamentales dentro del análisis de beneficios del transporte aéreo. Según la ACI-Europe (2014) los efectos catalíticos remiten a aquellas actividades y negocios que el aeropuerto facilita, dentro de las cuales se encuentra el turismo.

Las zonas turísticas localizadas en el área de influencia de los aeropuertos de Trelew y Puerto Madry forman parte de la Región Turística Patagonia y la Comarca Turística Península Valdés, declarada Patrimonio Natural de la Humanidad por la UNESCO en 1999. Sus principales atractivos son: las áreas naturales protegidas Península Valdés, Punta Tombo, El Doradillo y Punta Loma, la actividad turística de avistaje costero de la Ballena Franca Austral (*Eubalaena australis*) que se congrega allí cada año entre los meses de junio a octubre para reproducirse y amamantar sus crías. Durante la temporada de verano, las playas y la práctica de deportes náuticos donde se destaca las playas de Las Grutas. Asimismo, Puerto Madryn es denominada "Capital Nacional del Buceo", en los golfos San José y Nuevo las aguas cristalinas y serenas permiten una penetración de luz hasta los 70m de profundidad.¹⁵

También constituyen un importante atractivo turístico las ciudades de Trelew, Puerto Madryn y Gaiman, esta última colonia de costumbres y tradiciones galesas, el Área Natural Protegida Punta Tombo donde se asienta la mayor colonia continental del Pingüino de Magallanes, el Museo Paleontológico Egidio Feruglio referente en paleontología de Patagonia, el Geoparque Bryn Gwyn zona natural de yacimientos fósiles ubicada a 7 kilómetros al sur de Gaiman y al oeste de Trelew.

Asimismo, Puerto Madryn se posiciona como uno de los destinos turísticos más importantes con 5 hoteles de 4 y 5 estrellas¹⁶. 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. A su vez, estos hoteles suelen contar con salones especialmente preparados para conferencias y reuniones de negocios.

Imagen N°19: Exhibición del Museo paleontológico Egidio Feruglio en el Aeropuerto de Trelew.



Fuente: ORSNA

¹⁴ En 2005 fue promulgada la nueva Ley Nacional de Turismo -N°25.997- mediante la que se declara de interés nacional al sector como actividad socioeconómica, estratégica y esencial para el desarrollo del país.

¹⁵ Ente Mixto Turístico de Puerto Madryn.

¹⁶ Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH). INDEC. Año 2013

HISTORIAS QUE HABLAN...

Descubriendo las riquezas de nuestro pasado



Daniel Menghini es oriundo de Puerto Madryn. Vivió en muchos lugares del país hasta que finalmente se radicó en Trelew y comenzó a trabajar en el Museo Paleontológico "Egidio Feruglio" (MEF). Si bien en ese entonces el conocimiento sobre la paleontología en la Patagonia era muy escaso, científicos y autoridades locales comenzaron a trabajar en la idea de crear una institución que se dedicara a la investigación en esta disciplina. A medida que el interés y el turismo se fueron incrementando, se decidió construir el edificio actual para poder montar nuevas exhibiciones.

Al estar vinculado al CONICET y a otras instituciones nacionales, el personal del MEF utiliza constantemente el transporte aéreo. *"Viajamos no sólo a otras ciudades del país, sino que desde Trelew conectando con Ezeiza participamos en numerosas convenciones y eventos en Europa, Norteamérica y en otros países latinoamericanos. El aeropuerto también nos da la posibilidad de recibir colegas de otras partes del mundo. De esta manera, tenemos la posibilidad de mantener un intercambio fluido"*. A su vez, los fósiles no sólo llegan por vía terrestre sino que algunos más pequeños que requieren un tratamiento más delicado son enviados y recibidos a través del aeropuerto: *"Un fósil llega del campo en un envoltorio especial, se abre y se comienza a trabajar en el departamento técnico. Cuando está en determinadas condiciones de limpieza, empieza a ser estudiado por el científico. Nosotros somos un repositorio de los restos encontrados en la región, fundamentalmente por paleontólogos patagónicos. Cada fósil que se guarda se informa a la Secretaría de Cultura de la Nación, ya que es patrimonio de todos"*.

Por otro lado, esta institución se ve beneficiada indirectamente por la actividad aerocomercial: *"El incremento de las frecuencias en los vuelos hacia Trelew, sobre todo en temporada alta, favorece a una mayor afluencia de turistas en la ciudad que visitan nuestro museo. Esto también nos permite a los residentes locales tener una mayor conectividad y oferta aérea hacia Buenos Aires que utilizamos constantemente para viajes más personales"*.

Hoy en día el MEF recibe a unos 11.000 visitantes durante los meses de enero y octubre y genera empleo para más de 70 personas, sobre todo para numerosos profesionales jóvenes provenientes de universidades nacionales del país: *"Como institución consideramos que de la mano del transporte aéreo vamos a poder dar a conocer nuestro trabajo y así compartir cada vez más nuestro conocimiento y patrimonio"*.

Turismo extranjero

Las zonas turísticas del área de influencia los aeropuertos de Trelew y Puerto Madryn, recibieron en el 2013 más de 26 mil visitantes extranjeros que arribaron a través del aeropuerto.

Turismo interno

Asimismo, el turismo nacional que llegó a través de ambas terminales aéreas aportó ese mismo año más de 95 mil visitantes.

Imagen N°20: Avistaje de ballenas en el Golfo Nuevo. Puerto Madryn, Chubut, Argentina.



Fuente: Ente Mixto Turístico de Puerto Madryn.

Impacto positivo del turismo

Desde el punto de vista económico, el impacto positivo del turismo generado por el movimiento de turistas ingresados por vía aérea en el año 2013 por los aeropuertos de Trelew y Puerto Madryn fue de \$759,9 millones de pesos (\$636,9 millones correspondientes al Aeropuerto Internacional de Trelew y \$123,0 millones correspondientes al Aeropuerto de Puerto Madryn). De este total, el gasto de los turistas internos fue de \$569,8 millones de pesos mientras que los turistas extranjeros arribados gastaron un total de \$190,1 millones de pesos. El beneficio para el área de influencia producto del gasto que realizaron los turistas involucra a distintos actores del sector: alojamiento, gastronomía, excursiones y paseos, comercio, transporte interno, entre otros gastos, impactando positivamente en toda la economía de Chubut.

Imagen N°21: Pingüinos en Punta Tombo. Chubut, Argentina.



Fuente: Ente Mixto Turístico de Puerto Madryn

HISTORIAS QUE HABLAN...

Un emprendimiento que surgió gracias al transporte aéreo

Agustín Paats es uno de los dueños de Argentina Visión, una de las empresas de turismo receptivo más importantes de Puerto Madryn. Fundada por su padre hace más de 35 años, Agustín y su hermano Guillermo son licenciados en comercialización y también se desempeñan en los rubros de hotelería y gastronomía en Península Valdés.



El origen de la firma estuvo relacionado al transporte aéreo desde sus inicios: *"Cuando se estaba empezando a formar*

Aluar había una necesidad urgente con el tema de las cargas aéreas con Buenos Aires, entonces mi padre de a poco comenzó a relacionarse con ese sector. De esa manera, consiguió la representación de Austral en Puerto Madryn para el manejo de encomiendas y pequeños paquetes. Luego de a poco se fue reconvirtiendo al rubro turístico".

Hoy en día, ya habiéndose consolidado únicamente como empresa turística, recibe viajeros nacionales, extranjeros y estudiantes: *"el turismo receptivo en temporada alta que llega por vía aérea es sumamente importante, en este año a diferencia de otros hemos recibido muchos visitantes nacionales de todos los rincones del país, principalmente de la Ciudad de Buenos Aires, Córdoba y Rosario".* Con respecto al turismo extranjero: *"Todo se maneja a través de Aerolíneas Argentinas por la buena conectividad nacional e internacional que ofrece junto con las otras empresas que conforman la alianza aérea Skyteam".* En Argentina Visión trabajan unas 22 personas en diversos sectores, a ese número se suman otros empleados de gastronomía y hotelería que forman parte de los servicios que se ofrecen al turista.

Como habitantes de Puerto Madryn, Agustín y Guillermo nos detallan acerca de los beneficios de tener un aeropuerto cerca del centro de la ciudad: *"Elegimos nuestro aeropuerto por una cuestión de comodidad y proximidad. A nosotros como comunidad nos sirve mucho, en 5 o 10 minutos estás en el aeropuerto, lo mismo le pasa al de Trelew. A nivel local creo que los dos aeropuertos son muy importantes. La Patagonia naturalmente se maneja por vía aérea debido a las largas distancias".*

A su vez, otro beneficio que reciben no sólo esta empresa sino el resto de los operadores turísticos de la zona son las numerosas promociones aéreas que lanza Aerolíneas Argentinas con regularidad, sobre todo en época de avistaje de ballenas y demás fauna marina: *"Esto nos facilita la llegada de más turistas y motoriza no sólo las ventas de nuestros servicios, sino también de los comercios de ciudad".*

4.5 Turismo emisor posibilitado por el transporte aéreo

Así como el transporte aéreo permite la llegada de miles de turistas de diferentes lugares, tanto nacionales como internacionales a una ciudad o región, también facilita la salida de las personas residentes hacia otros destinos. En consecuencia, de la misma forma que se contabilizan aquellos pasajeros que llegan a la zona costera de Chubut por turismo y generan un impacto económico positivo en el área de influencia, se pueden identificar los impactos económicos negativos generados por los viajeros locales que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.

En 2013, más de 15 mil chubutenses viajaron al interior y al exterior del país a través de ambos aeropuertos. Unos 14.891 pasajeros eligieron viajar hacia destinos nacionales, mientras que 317 fueron al exterior. En términos económicos, el gasto total de los turistas chubutenses en destinos de la Argentina fue de \$85,1 millones de pesos. Además, los que partieron en avión al exterior realizaron gastos por unos \$2 millones pesos. En conclusión, el impacto negativo total que se registró en 2013 para el área de influencia ambos aeropuertos fue de \$87,1 millones de pesos (\$78,2 millones correspondieron al Aeropuerto Internacional de Trelew y \$8,9 millones al Aeropuerto de Puerto Madryn).

Tabla N°6: Impacto económico total del turismo facilitado por el transporte aéreo en los aeropuertos de Trelew y Puerto Madryn. Año 2013.

TURISMO	Cantidad de turistas en transporte aéreo	Gasto total en pesos
<i>Turismo internacional</i>		
Turismo receptivo	26.767	\$190.136.658
Turismo emisor	317	\$2.034.039
Saldo de impactos del turismo internacional	26.450	\$188.102.619
<i>Turismo nacional</i>		
Turismo receptivo	95.335	\$569.823.545
Turismo emisor	14.891	\$85.061.463
Saldo de impactos del turismo interno	80.443	\$484.762.083
SALDO DE IMPACTO TURÍSTICO TOTAL	106.893	\$672.864.702

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Encuesta de Viajes y Turismo de los Hogares 2013 del Ministerio de Turismo de la Nación y el Sistema Integral de Aviación Civil.

4.6 Generación de empleo

Un aporte fundamental de la actividad aerocomercial y aeroportuaria es la generación de miles de puestos de trabajo. Contabilizando solamente el número de empleos dentro del predio aeroportuario, el **Aeropuerto Internacional de Trelew** registró en 2013 un total de 184 empleos directos. Las actividades comerciales y de administración con mayor relevancia fueron: organismos estatales, líneas aéreas, transporte de caudales y transporte de pasajeros que llegan y salen del aeropuerto. Sin embargo, además de los puestos de trabajo en el establecimiento, se generan miles de puestos de trabajo indirectos, inducidos y catalíticos.

GENERACIÓN DE EMPLEO

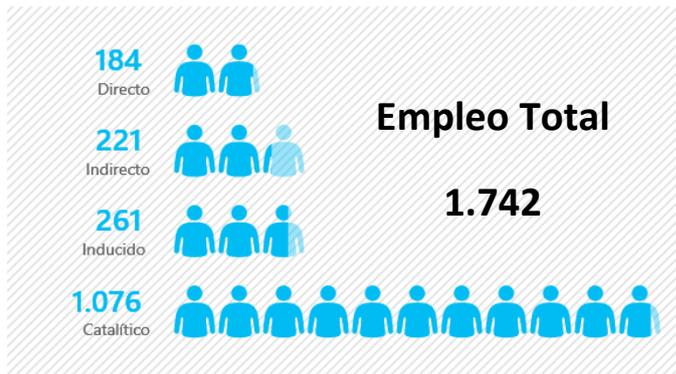


Imagen N°22: Sector gastronómico del Aeropuerto de Trelew.



Fuente: ORSNA

Cuadro N°3: Empleos directos por rubro en el Aeropuerto Internacional de Trelew. Año 2013.



Fuente: Policía de Seguridad Aeroportuaria.

Analizando el desempeño del sistema se calcularon una serie de ratios de empleo aeroportuario directo por: pasajero, movimiento de aeronaves, m² de terminal y hectárea del predio aeropuerto. Particularmente, en el Aeropuerto Internacional de Trelew, se generaron 796 puestos de trabajo directos en el año 2013 por cada millón de pasajeros.

Tabla N°7: Ratios de empleo por unidad de medida en el Aeropuerto de Trelew. Año 2013.

	C/millón Pasajeros	C/1.000 Movimientos	C/1.000 m ² Terminal	Por Hectárea
Empleo total	7.537	400	405	32,3
Empleo directo	796	42	43	3,4
Empleo indirecto	955	51	51	4,1
Empleo inducido	1.129	60	61	4,8
Empleo catalítico	4.657	247	250	19,9

Fuente: Elaboración propia en función de datos de PSA y London Supply.

La actividad aeroportuaria en Trelew llevó en 2013 a significar la generación de 184 puestos de trabajos directos, de 221 empleos indirectos, de 261 puestos de trabajo dentro de las actividades correspondientes al impacto inducido, y de 1.076 empleos ponderados en las actividades en las cuales el transporte aéreo produce un impacto catalítico. Por lo tanto, se puede decir que las actividades llevadas a cabo en el año 2013 en el Aeropuerto Internacional de Trelew implicaron la generación de un total de 1.742 empleos.

HISTORIAS QUE HABLAN...

Un proyecto de calidad artesanal

Nicolás Wargon nació en La Plata, pero desde muy joven se instaló con sus padres en Puerto Madryn en el año 1975. Estudió licenciatura en comunicación en Buenos Aires. De la mano del rugby jugó en Francia y cuando fue conformando su proyecto personal de vida decidió repatriarse y volver a la tranquilidad de las costas patagónicas.



En el año 2007 junto a su esposa montaron un primer emprendimiento que ofrecía el servicio de transfers y excursiones hacia Península Valdés: *“Desde que comenzamos nos vimos beneficiados por la actividad aerocomercial y la llegada de turistas nacionales e internacionales. Para mí y mi familia fue un puntapié inicial que nos permitió comprar una heladería que ya existía, pero que sólo funcionaba en verano, veíamos que faltaba oferta para el turismo que se venía incrementando. Empezamos a desarrollar un concepto más integral, más patagónico, que represente bien a la zona. Para ello fue necesario viajar en numerosas ocasiones a Buenos Aires para contactar a un estudio de diseño y también a otras ciudades de la Patagonia para desarrollar una línea de chocolates propia”.*

Su empresa, Helados Bomke, fue creciendo y sumando nuevas sucursales en varias ciudades de la provincia de Chubut, incluso vende sus productos artesanales a restaurantes y a otros comercios: *“El aeropuerto es indispensable para nuestro desarrollo comercial en la región, no sólo nos trae turismo, sino que nos acerca a nuevos clientes y nos da la posibilidad de participar en numerosos encuentros y ferias del sector en cualquier parte del país”.*

El efecto multiplicador que genera el turismo de buen poder adquisitivo que llega por vía aérea genera beneficios para muchos sectores económicos de la ciudad: *“Acá en Puerto Madryn los visitantes piden gastronomía de buena categoría, como así también mejores servicios hoteleros y buscan un tipo consumo que lleva al desarrollo de nuevos emprendimientos. Es un ciclo que se inició hace aproximadamente 10 años y que afortunadamente se sigue expandiendo. Esto no podría sostenerse en el tiempo sin la conectividad que nos da el aeropuerto”.* También otro nicho que se está consolidando es el del turismo educativo y deportivo, es decir, de grupos de estudiantes y atletas que combinan la competencia deportiva con la visita a los atractivos de la zona.

El **Aeropuerto de Puerto Madryn** registró en 2013 un total de 54 empleos directos. Las actividades comerciales y de administración con mayor relevancia fueron: organismos estatales, líneas aéreas, transporte de caudales y transporte de pasajeros que llegan y salen del aeropuerto. Sin embargo, además de los puestos de trabajo en el establecimiento, se generan miles de puestos de trabajo indirectos, inducidos y catalíticos.

GENERACIÓN DE EMPLEO



Imagen N°22: Trabajos de renovación en la pista del Aeropuerto de Puerto Madryn.



Fuente: ORSNA.

Cuadro N°4: Empleos directos por rubro en el Aeropuerto de Puerto Madryn. Año 2013.



Fuente: Policía de Seguridad Aeroportuaria.

Analizando el desempeño del sistema se calcularon una serie de ratios de empleo aeroportuario directo por: pasajero, movimiento de aeronaves, m² de terminal y hectárea del predio aeropuerto. Particularmente, en el Aeropuerto de Puerto Madryn, se generaron 1.222 puestos de trabajo directos en el año 2013 por cada millón de pasajeros.

Tabla N°8: Ratios de empleo por unidad de medida en el Aeropuerto de Puerto Madryn. Año 2013.

	C/millón Pasajeros	C/1.000 Movimientos	C/1.000 m ² Terminal	Por Hectárea
Empleo total	11.569	609	466	1,1
Empleo directo	1.222	64	49	0,1
Empleo indirecto	1.466	77	59	0,1
Empleo inducido	1.733	91	70	0,2
Empleo catalítico	7.148	376	288	0,7

Fuente: Elaboración propia en función de datos de PSA y AA2000.

La actividad aeroportuaria en Puerto Madryn llevó en 2013 a significar la generación de 54 puestos de trabajos directos, de 65 empleos indirectos, de 77 puestos de trabajo dentro de las actividades correspondientes al impacto inducido, y de 316 empleos ponderados en las actividades en las cuales el transporte aéreo produce un impacto catalítico. Por lo tanto, se puede decir que las actividades llevadas a cabo en el año 2013 en el Aeropuerto de Puerto Madryn implicaron la generación de un total de 511 empleos.

