

2013

Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia



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	3
2. Información general del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia	4
2.1. Características generales.	5
2.2. Localización y contexto provincial.	14
3. Análisis aerocomercial	17
3.1. Oferta de transporte aéreo.	17
3.2. Demanda de transporte aéreo.	21
4. Impacto económico-territorial	27
4.1 Beneficios económicos para los pasajeros.	29
4.2 Beneficios por el lado de la demanda (impacto directo, indirecto e inducido).	29
4.3. Beneficios por el lado de la oferta (productividad).	32
4.4. Turismo receptivo facilitado por el transporte aéreo.	34
4.5. Turismo emisoro posibilitado por el transporte aéreo.	36
4.6. Generación de empleo.	37

1. PRESENTACIÓN

El Informe de Impacto Económico-Territorial del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia 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 aero comercial 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 y Tucumán, 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 DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE COMODORO RIVADAVIA

El Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia "General Enrique Mosconi" es uno de los 55 aeropuertos que integran actualmente el Sistema Nacional de Aeropuertos.

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



Fuente: Elaboración propia ORSNA.

2.1 Características generales

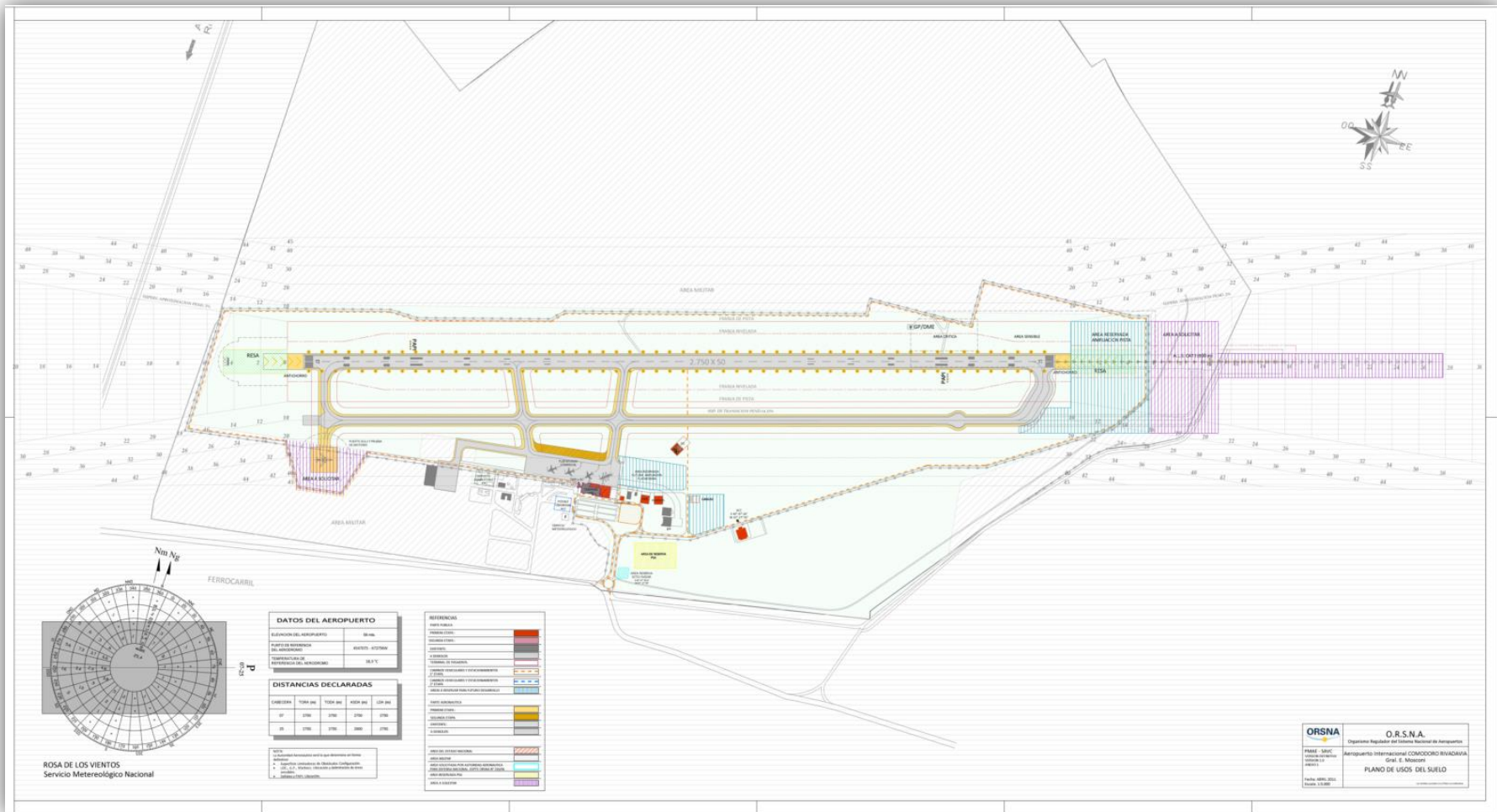
Tabla N°1: Información técnica del aeropuerto.

Nombre	Aeropuerto General Enrique Mosconi
Código OACI	SAVC
Código FAA	CRV
Código IATA	CRD
Localización	
Ciudad	Comodoro Rivadavia
Provincia	Chubut
Dirección	Camino Vecinal Dr. Mariano González kilómetro 9. CP:9000
Teléfono informes	(0297) 454 8190
Web	www.aa2000.com.ar
Ubicación	Latitud -45,784942 ° Longitud -67,465533 °
Distancia ciudad	11 km
Autoridades	
Organismo regulador	ORSNA
Jefe de aeropuerto	Lic. Leonardo Altamirano (ANAC)
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Administrador	Ing. Claudio Costabel
Otras características	
Habilitación	Internacional
Región aérea	RASU (Sur)
Superficie total	790 hectáreas
Superficie concesionada	260 hectáreas
Superficie de aerostación	4.000 m ²
Clave de referencia	4D (se planifica para 4E)
Horario	0 a 24 horas
Elevación	58 metros
Pistas	07/25 (2810 m x 50 m) Hormigón
Plano de Usos del Suelo	Aprobado en 2011 por el ORSNA
Plan Maestro	Aprobado en 2015 por el ORSNA

Fuente: Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.

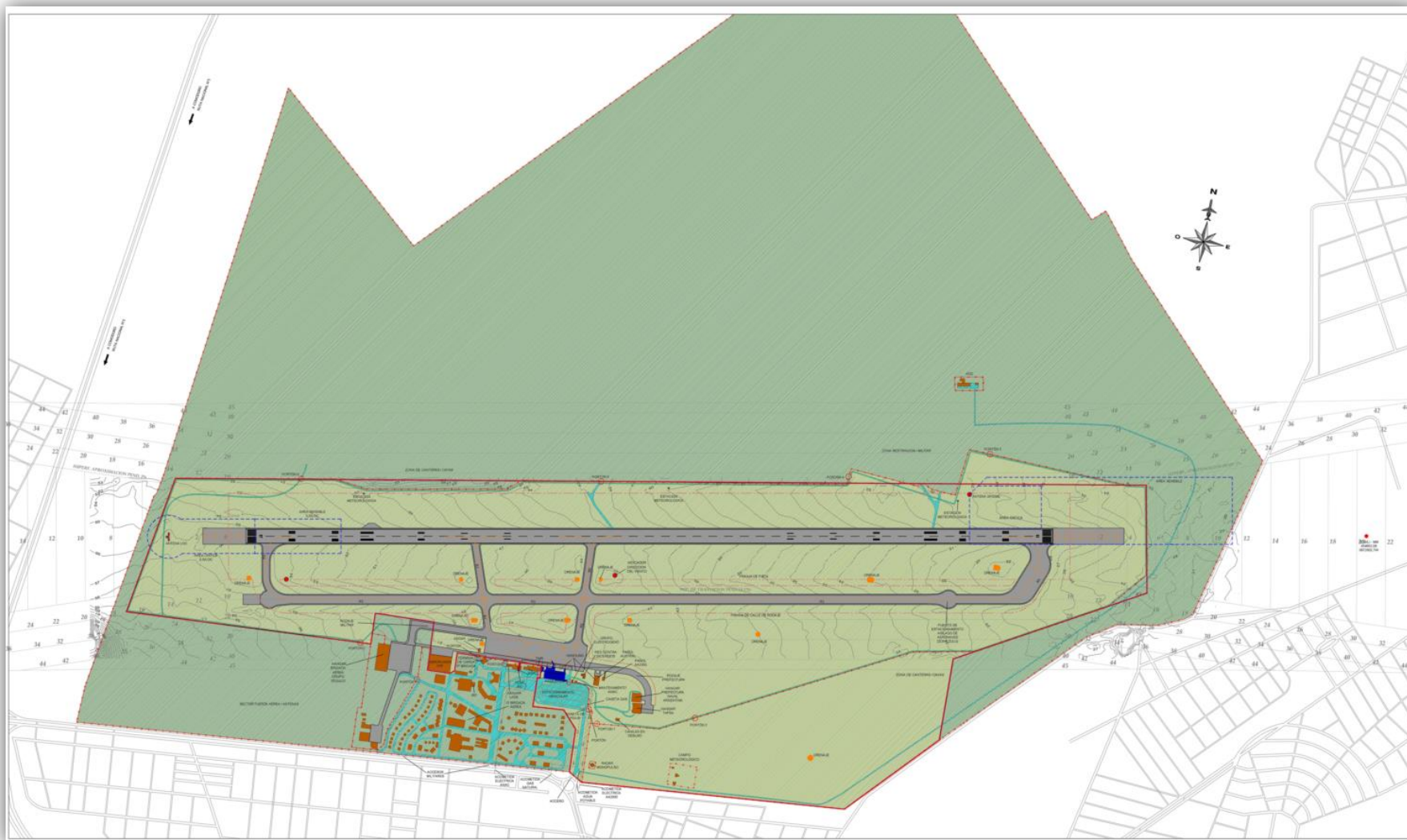
Informe de Impacto Económico-Territorial
Aeropuerto Internacional "General Enrique Mosconi". Comodoro Rivadavia. Chubut. Argentina.

Imagen N°1: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia aprobado por el ORSNA en 2011.



Fuente: ORSNA.

Imagen N°2: Plano del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia aprobado por el ORSNA en 2015.



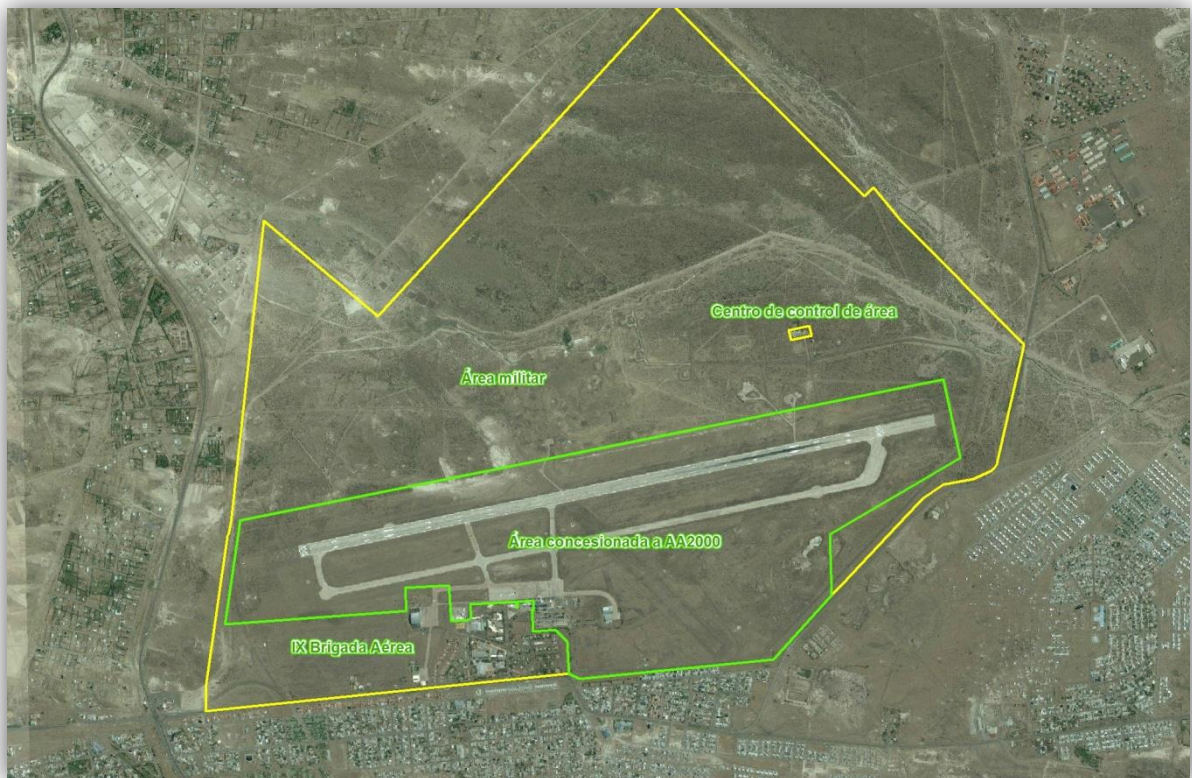
Fuente: ORSNA.

El aeropuerto

El predio aeroportuario comprende 790 has. de las cuales 260 has. (33%), se encuentran concesionadas por el Estado Nacional a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. El límite del aeropuerto posee un perímetro de 12 kilómetros y el límite del área concesionada unos 9 kilómetros. Dentro del predio aeroportuario y por fuera de la concesión se encuentran zonas de uso militar.

El Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia posee una única pista, la 07/25 (2.810m x 50m), una pasarela telescópica y cuatro plataformas, la comercial asociada a la terminal de pasajeros, la que da servicio a la Prefectura Naval y TAPSA y las plataformas de la IX Brigada Aérea, una localizada al norte y la otra al sur.

Imagen N°3: Predio y área concesionada del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia.

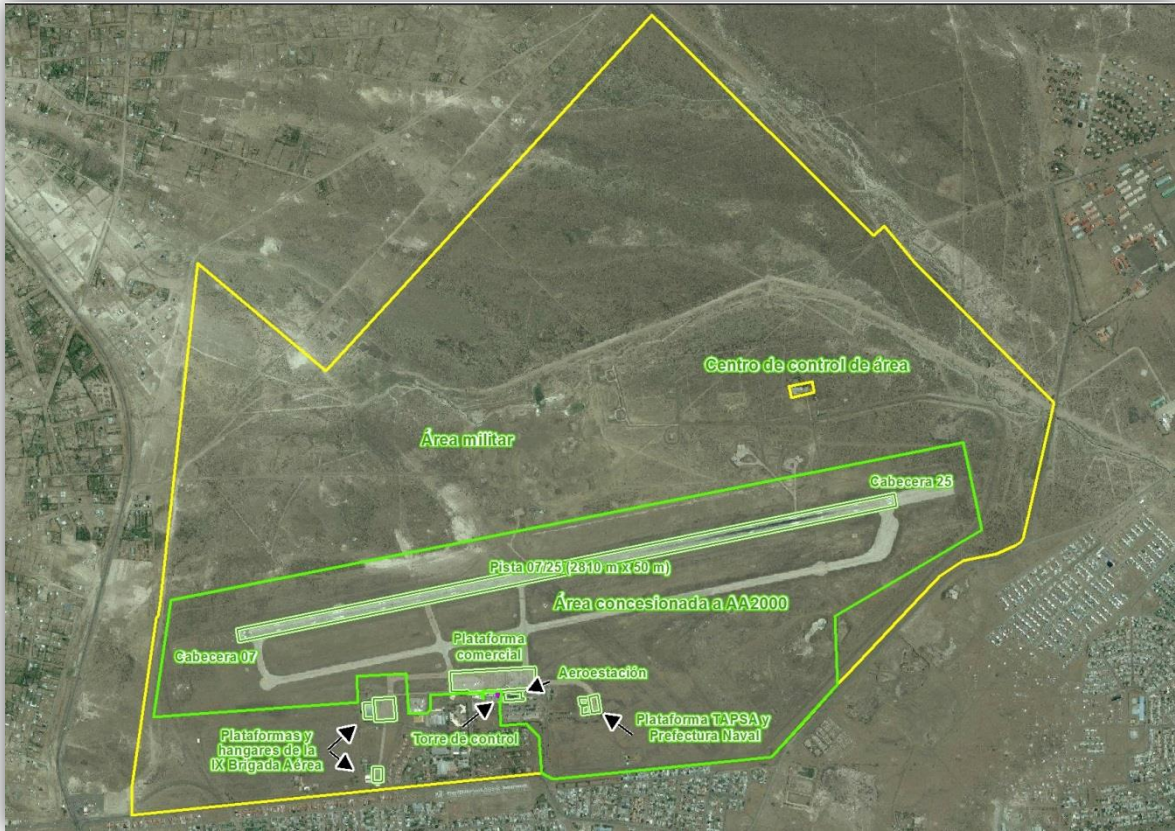


Fuente: Elaboración propia en base a Plano de Usos del Suelo y Plan Maestro del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia.

Terminal de pasajeros y carga

En la parte pública del aeropuerto se encuentra la terminal de pasajeros con 4.000 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. Está planificada la construcción de la terminal de cargas en un sector ubicado al este de la actual terminal de pasajeros, en caso que el volumen anual de carga transportada así lo justifique.

Imagen N°4: Sectores del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia.



Fuente: Plano de Usos del Suelo y Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia.

Imagen N°5: Pasarela telescópica y plataforma comercial. Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia.



Fuente: Plan Maestro de Comodoro Rivadavia.

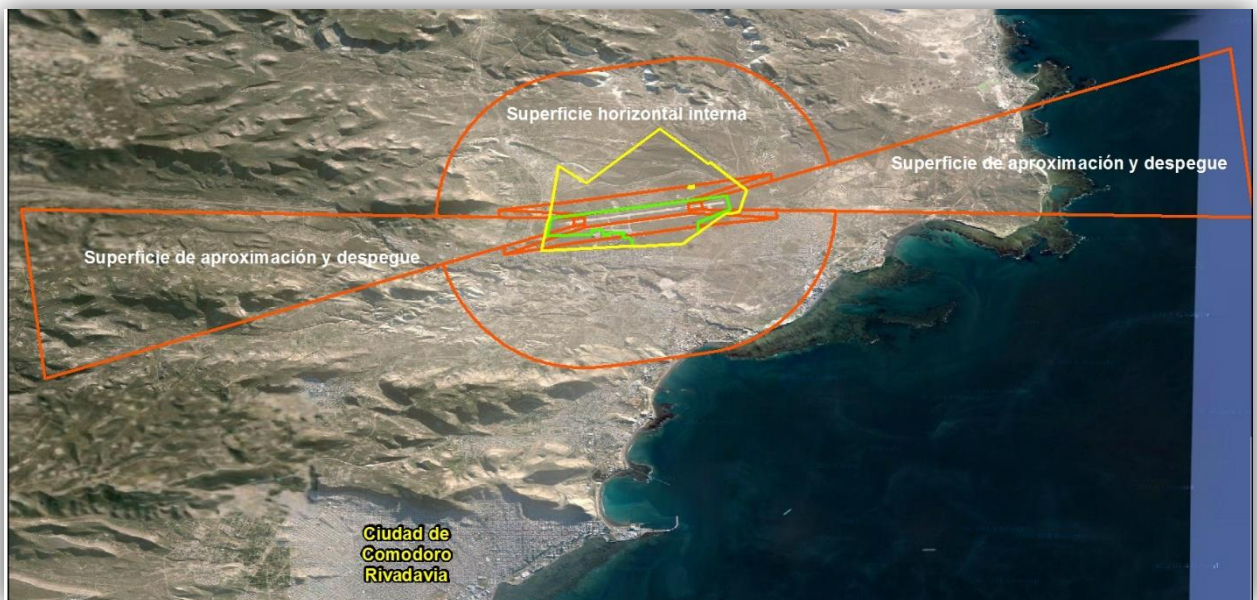
Superficie libre de obstáculos

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.

En la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)² del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia se consigna la presencia de cerros, construcciones, tendido eléctrico y antenas interfiriendo las superficies definidas como limitadoras para la cabecera 07 en el área de aproximación, así como en el área de circuito. A su vez, se puede observar la presencia de áreas urbanizadas bajo dichas superficies.

Imagen N°6: Superficie libre obstáculos del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia.



Fuente: Elaboración propia en base a AIP de Comodoro Rivadavia.

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

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

Mancha de ruido

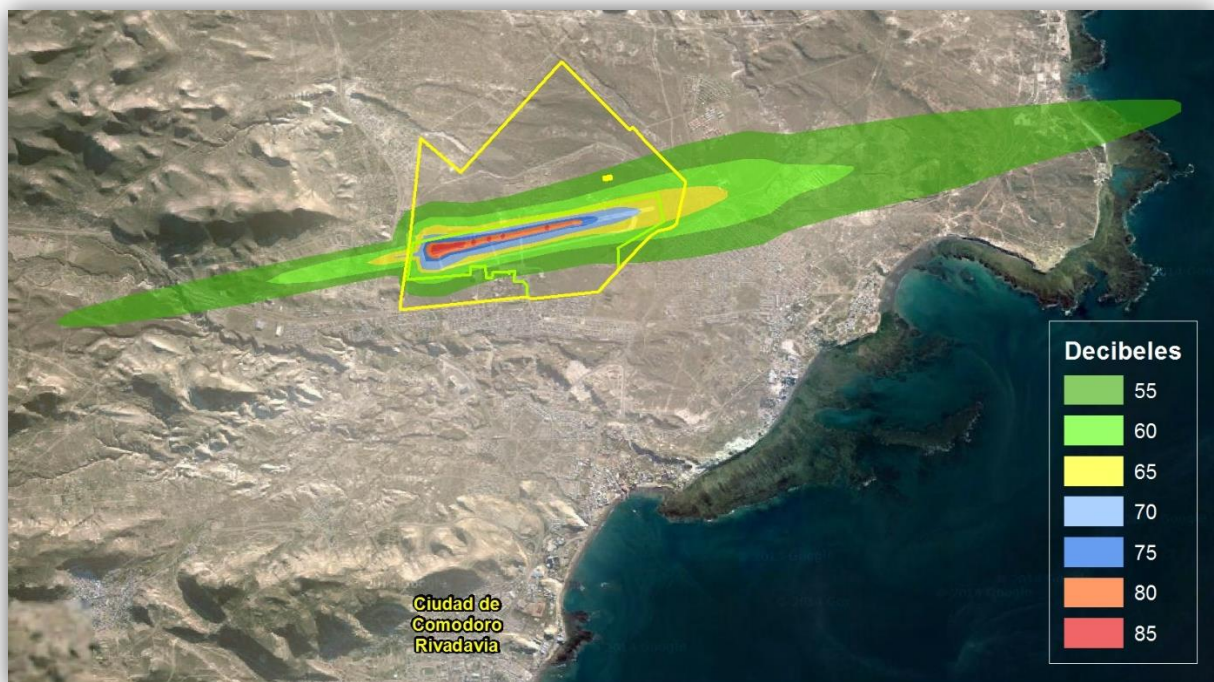
La contaminación acústica es un fenómeno inherente a cualquier área urbana y constituye un factor ambiental de singular impacto sobre la calidad de vida de sus habitantes. De todos los medios de transporte, la aviación es el que genera mayor cantidad de energía acústica, por ello en las localidades situadas en las inmediaciones de los aeropuertos las molestias que se ocasionan son realmente importantes.

La Publicación de Información Aeronáutica (AIP)³ correspondiente al Aeropuerto de Comodoro Rivadavia, 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. Procedimiento de espera, aproximación y salida.

El análisis de ruido realizado como parte del Plan Maestro de cada aeropuerto toma como referencia la normativa FAR, Parte 150 (AC 150/5020-1). Para su estimación se toma en cuenta una mezcla de tráfico de aeronaves de distinto tipo y se incluyen en el cálculo datos de peso de despegue, tipo de movimiento y pista utilizada, trayectorias de aproximación y despegue (rectas o curvas) así como la configuración de las pistas, el horario de funcionamiento, la temperatura, presión atmosférica y el viento. El análisis se realiza con las variables que producen las condiciones más desfavorables en el día pico del año, es decir el día de más movimientos de aeronaves.

El análisis del ruido realizado en el Plan Maestro del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia muestra que las manchas de ruido de ambas pistas se desarrollan sobre áreas urbanizadas de baja densidad poblacional, como puede observarse en las imágenes que siguen.

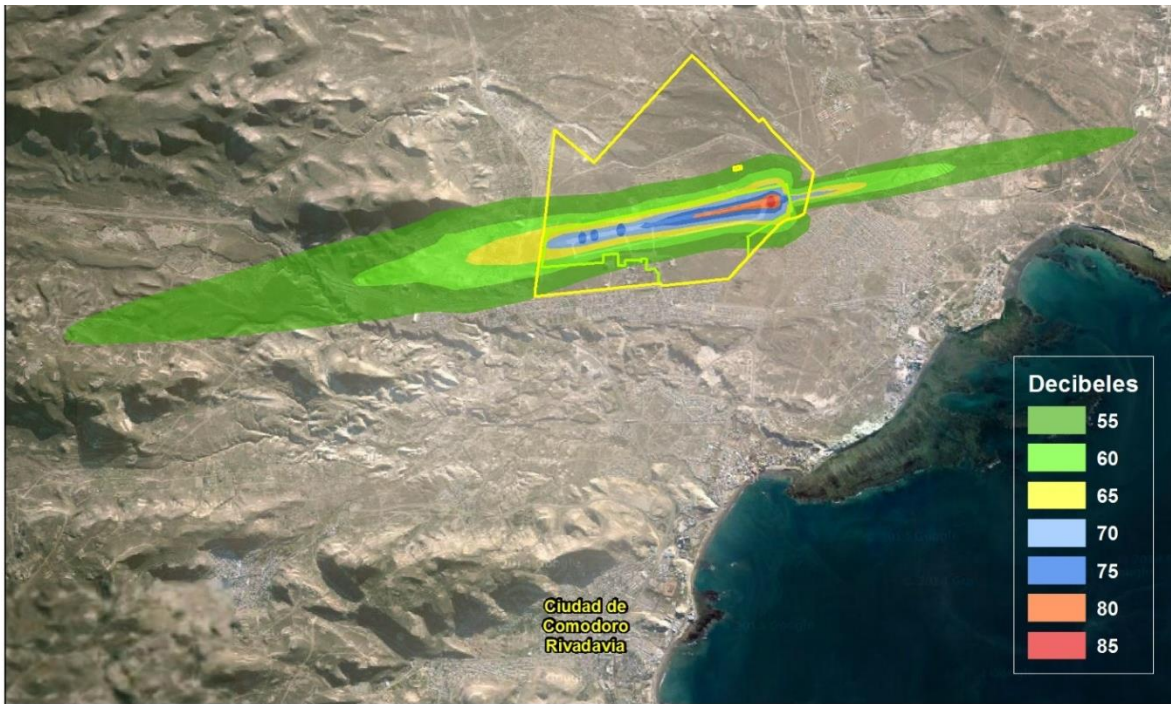
Imagen N°7: Mancha de ruido pista 07.



Fuente: Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia.

³ <http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/2/311/informacion-aeronautica/aip>

Imagen N°8: Mancha de ruido pista 25.



Fuente: Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia.

Imagen N°9: Terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia.



Fuente: ORSNA.

2.2 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 Comodoro Rivadavia se localiza en la ciudad homónima y en el Departamento Escalante de la Provincia de Chubut. Este departamento es el más poblado y se encuentra sobre el extremo sureste del territorio provincial, a orillas del Mar Argentino, formando parte de la región Patagónica. Además de este, existen otros tres aeropuertos del Sistema Nacional en la Provincia de Chubut en Esquel, Puerto Madryn y Trelew.

La Ciudad de Comodoro Rivadavia se localiza en la zona hidrocarburífera del Golfo San Jorge, es un nodo concentrador comercial de transporte regional y un importante punto de exportación contando con una zona franca. Por medio de sus puertos salen al mundo petróleo, productos industriales y agrícolas regionales. Es la segunda ciudad patagónica con más población de la Región Patagónica después de Neuquén.

La Ciudad de Comodoro Rivadavia está unida por rutas nacionales y provinciales con la red vial del país. Específicamente, a través de la Ruta Nacional N°3 se vincula por vía terrestre hacia el sur con Río Gallegos y hacia el norte con Trelew y Puerto Madryn. Asimismo, hacia el oeste, la Ruta Provincial N°26 la conecta con la Ruta Nacional N°40 y con el paso fronterizo Coyhaique hacia el vecino país de Chile.

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 Comodoro Rivadavia como aeropuerto de **vuelos comerciales de cabotaje**⁴ comprende los departamentos de Escalante, Sarmiento y Río Senguer de Chubut, más Lago Buenos Aires y Deseado de Santa Cruz (ver Mapa N° 2).

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 del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia en 2010 alcanzaba los 316.792 habitantes. Los departamentos que la conformaban (ver mapa N°2) concentraban el 40% de los hogares de la Provincia de Chubut y el 43% de la Provincia de Santa Cruz.

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

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

de hacinamiento en el hogar y necesidades básicas insatisfechas (NBI), se determinó que el Nivel Socio-Económico (NSE) predominante de los hogares del área de influencia del aeropuerto es el medio en todos los departamentos. El Departamento Escalante se destaca por ser el de mayor concentración de NSE alto, concentrando el 64% del total de hogares de NSE alto del área de influencia del aeropuerto. Los hogares de NSE medio varían entre 68,9% y 87,7% en todos los departamentos y el nivel bajo oscila entre un 2,1% y 8,1%.

Tabla N°2: Nivel socio-económico de los hogares del área de influencia del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia. Año 2010.

Nivel socio-económico	Hogares	Porcentaje
Alto	16.237	17%
Medio	75.914	78%
Bajo	4613	5%
Total	96.764	100%

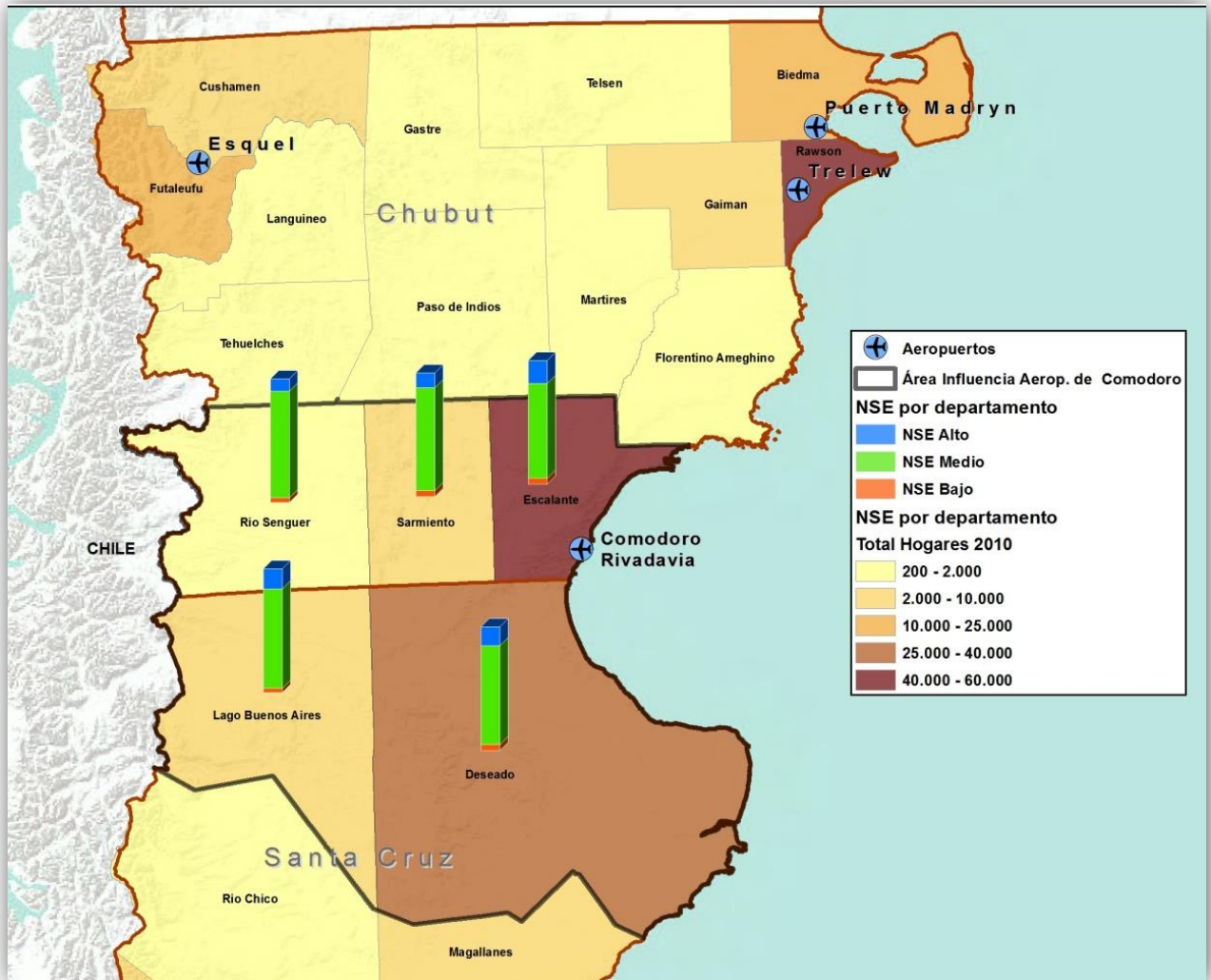
Fuente: Elaboración propia en base al Censo 2010.

Mapa N°2: Localización del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia y su área de influencia en el contexto provincial.



Fuente: Elaboración propia.

Mapa N°3: Nivel socioeconómico de los hogares del área de influencia del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia. Año 2010.



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

3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL

3.1 Oferta de transporte aéreo

La oferta aerocomercial del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia en 2013 conectaba a la ciudad de forma directa en materia de vuelos de cabotaje con Buenos Aires (Aeroparque), Neuquén, Río Gallegos, Trelew, El Calafate, San Martín de los Andes, Bariloche, Puerto Madryn, Esquel, Río Grande y El Turbio. Algunos fueron operados regularmente durante todo el año y otros, como es el caso de San Martín de los Andes, Puerto Madryn, Río Grande y El Turbio solo estuvieron enlazados con Comodoro Rivadavia durante algunos meses del año. Semanalmente⁵ el aeropuerto contó con un total de 130 frecuencias comerciales (ida y vuelta) de las cuales el 56,15% iban desde y hacia Buenos Aires, seguido por Neuquén con el 18,46%. En tercer y cuarto lugar se ubicaron los aeropuertos de Río Gallegos y Trelew con el 13,08% y 9,23% de las frecuencias. Luego se ubicaron con 1 frecuencia semanal los aeropuertos de Esquel, Bariloche, El Calafate y Puerto Madryn sumando el 3,08% de las frecuencias.

El grupo estatal Aerolíneas Argentinas es el que brindó la mayor cantidad de operaciones llevadas a cabo en el Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia con el 59,23% de las frecuencias semanales operando hacia y desde Buenos Aires (Aeroparque) alcanzando el 48,46% y Neuquén (10,77%). Por otro lado, SOL Líneas Aéreas operó el 23,85% de las frecuencias hacia los aeropuertos de Neuquén (7,69%), Trelew (7,69%) y Río Gallegos (7,69%) y Bariloche (0,77%) mientras que la empresa LADE (Líneas Aéreas del Estado) ofreció vuelos a cuatro destinos en forma directa: Río Gallegos (5,38%), Trelew (1,54%), El Calafate (0,77%) y Puerto Madryn (0,77%). La cuarta empresa que operó en el Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia fue la aerolínea LAN Argentina concentrando el 7,69% de las frecuencias únicamente hacia la ciudad de Buenos Aires (Aeroparque)

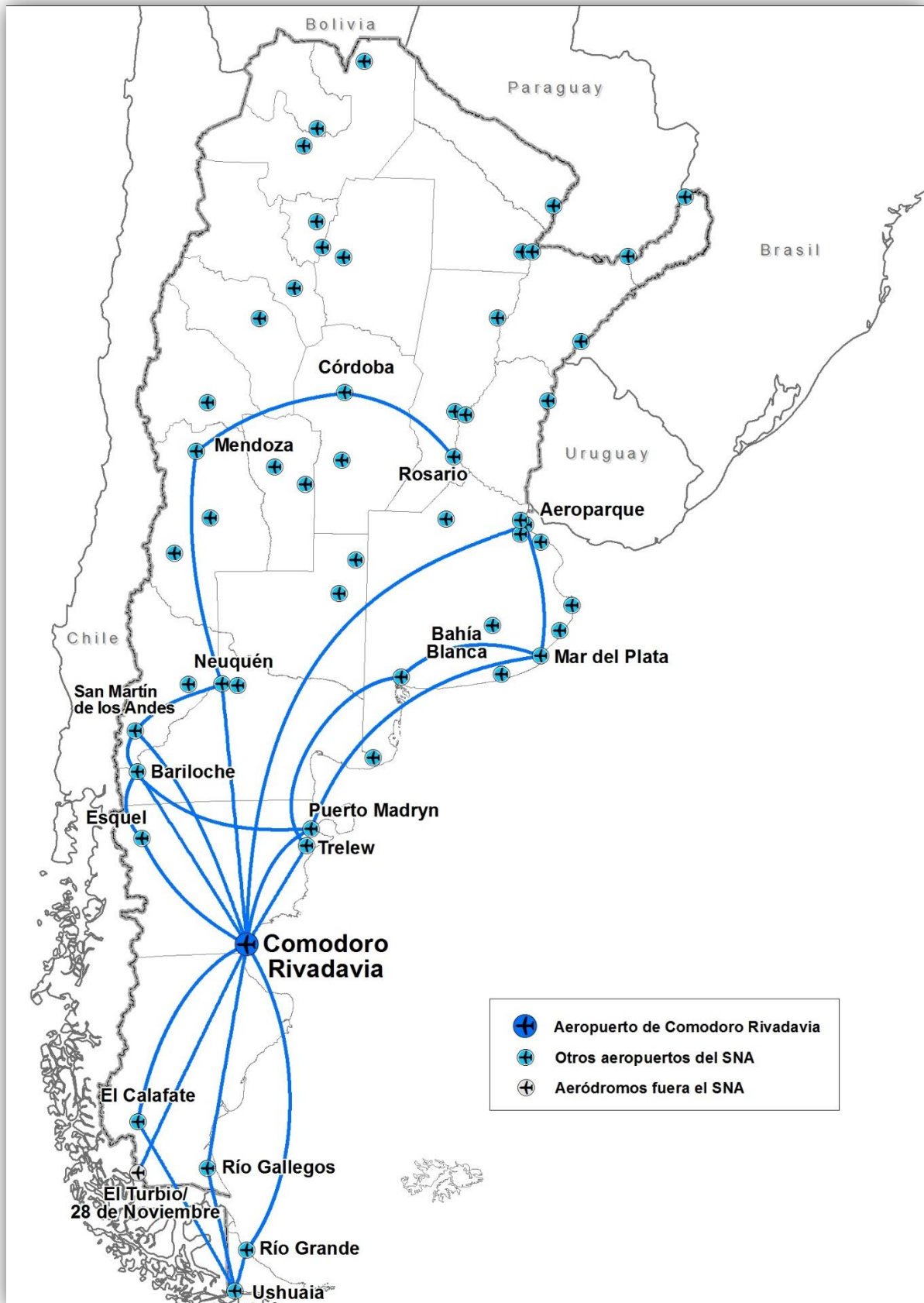
Imagen N°10: Terminal de pasajeros. Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia



Fuente: ORSNA.

⁵ Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2013.

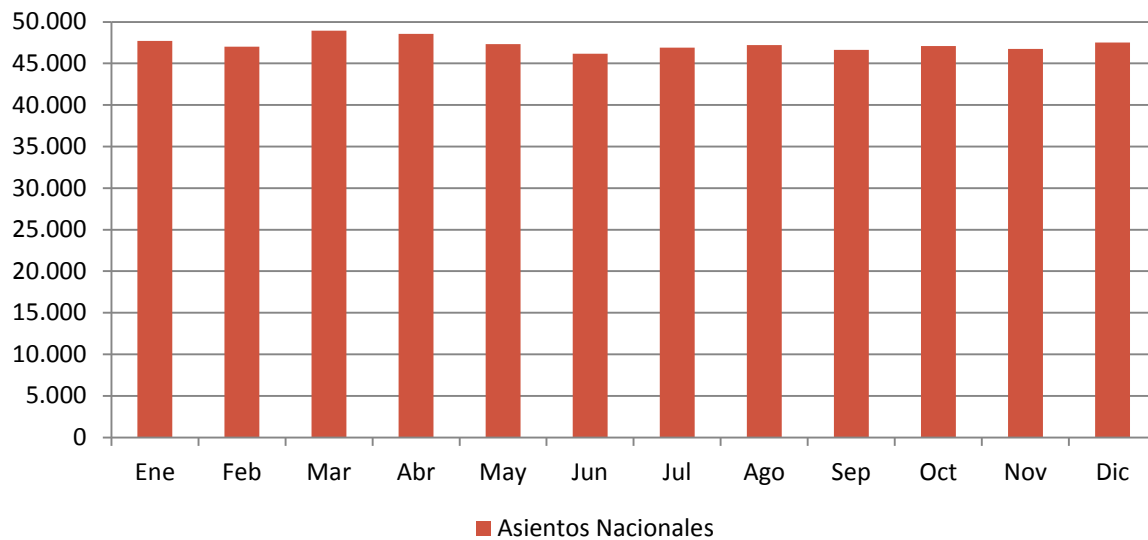
Mapa N°4: Rutas de cabotaje del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia. Año 2013



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

El Aeropuerto Internacional Comodoro Rivadavia operó vuelos regulares nacionales a diferentes destinos en el año 2013, con una oferta aerocomercial anual superior a los 550.000 asientos. La misma se mantuvo en el rango de 45.000 a 50.000 asientos mensuales alcanzando su pico máximo en el mes de marzo con un valor cercano a los 48.500 asientos, con un promedio de 47.319 asientos mensuales. La oferta intermensual presentó escasa variación.

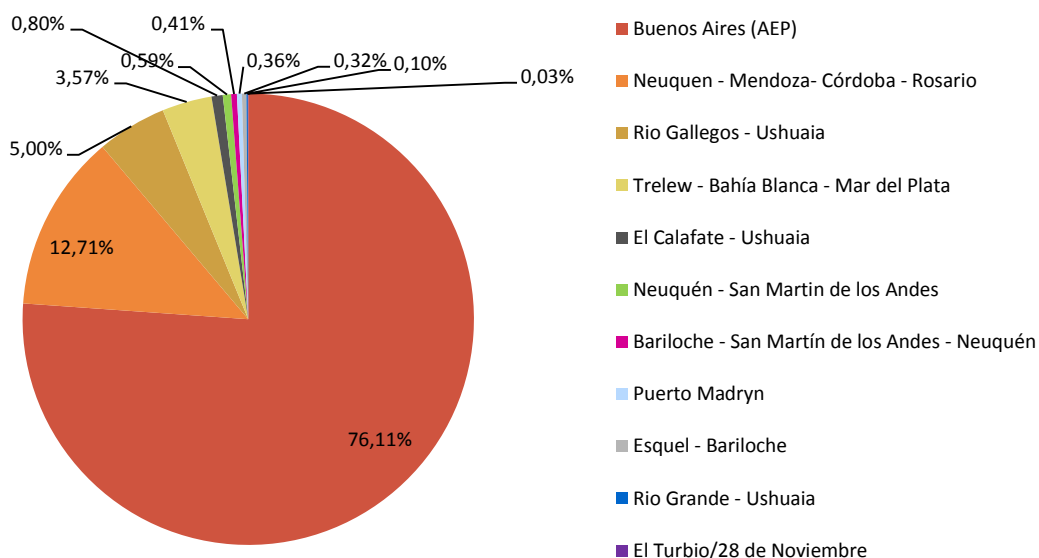
Gráfico N°1: Oferta aerocomercial de asientos del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia. Año 2013



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

Cuantificando la oferta anual de asientos por destino, la ruta a Buenos Aires (Aeroparque) aglutinó la mayor cantidad de oferta origen/destino del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia con el 76,11% del total ofrecido. Luego se ubicó el enlace con Neuquén con el 12,71% de la oferta anual, siendo parte de un vuelo con escalas en Mendoza, Córdoba y Rosario. En tercer lugar se ubicó el enlace con Río Gallegos con el 5,00% de los asientos ofrecidos, ruta que conectó mediante escala a Comodoro Rivadavia con la Ciudad de Ushuaia. En cuarto lugar se situó el enlace hacia Trelew con continuidad hacia Bahía Blanca y Mar del Plata con el 3,57% del total de asientos ofrecidos. Por último se ubicaron las rutas que unían a Comodoro Rivadavia con El Calafate, San Martín de los Andes, Bariloche, Puerto Madryn, Esquel, Río Grande y El Turbio/28 de Noviembre sumando una oferta anual de 2,61%.

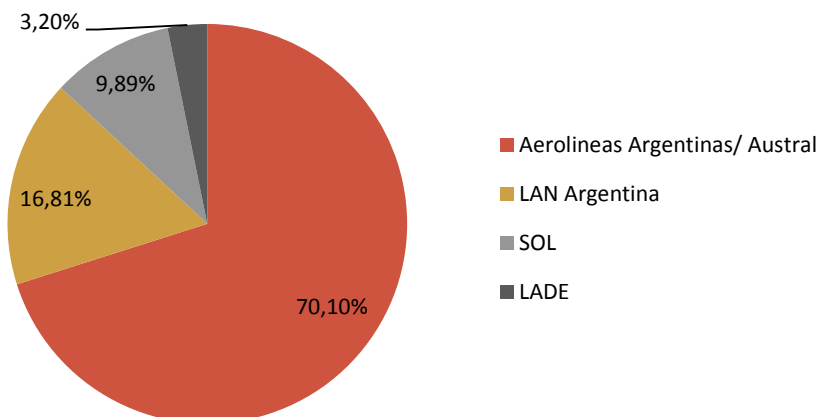
Gráfico N°2: Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2013



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 70,10% de los asientos ofrecidos. El mismo voló a tres destinos de manera directa: Buenos Aires (Aeroparque), Neuquén y San Martín de los Andes este último solamente los meses de enero y febrero debido al cese de operaciones del Aeropuerto Internacional de Neuquén. Posteriormente se encontró la empresa LAN Argentina con el 16,81% de los asientos, conectando directamente a Comodoro Rivadavia con Buenos Aires (Aeroparque). En tercer lugar se ubicó la empresa SOL concentrando el 9,89% de los asientos anuales, con enlaces directos a Neuquén, Trelew, Río Gallegos, Esquel, Bariloche y Puerto Madryn, estos últimos tres destinos fueron servidos de manera ocasional durante varios meses del año. La empresa de fomento LADE llevó a cabo vuelos directos hacia las ciudades de Río Gallegos, Trelew, El Calafate, Bariloche, Esquel, Río Grande y El Turbio/28 de Noviembre concentrando una oferta anual del 3,20%. Todos estos vuelos conectaron mediante escalas al Aeropuerto Internacional Comodoro Rivadavia con diferentes destinos patagónicos.

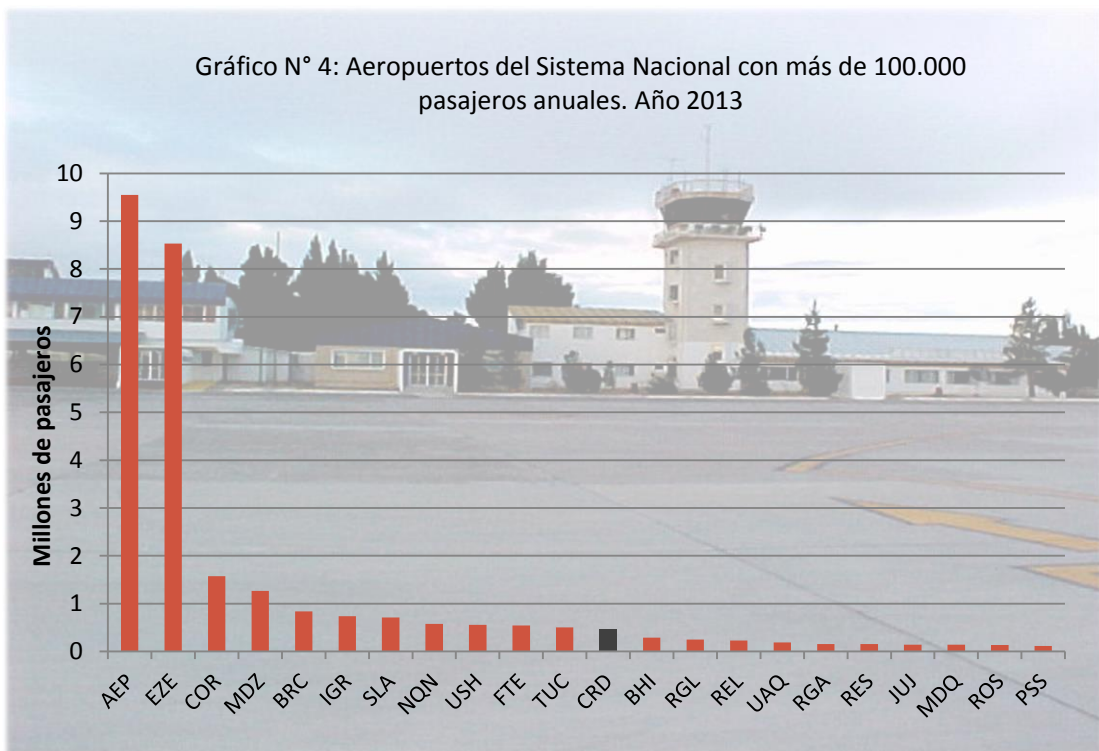
Gráfico N°3: Oferta anual medida en asientos por aerolínea. Año 2013



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

3.2. Demanda de transporte aéreo

El Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia registró en el año 2013 un movimiento total de 474.225 pasajeros y se ubicó duodécimo 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 2.157 toneladas de carga y se realizaron 11.283 movimientos de aeronaves.



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

Imagen N°7 : Hall del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia.

Tráfico aéreo de pasajeros

Durante 2013, en el Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia, se registró un movimiento de 474.225 pasajeros de los cuales 471.787 correspondieron pasajeros de cabotaje, 22 a pasajeros internacionales y 2.416 a pasajeros en tránsito.



Fuente: ORSNA.



2013

AEROPUERTO DE COMODORO RIVADAVIA

474.225

Pasajeros

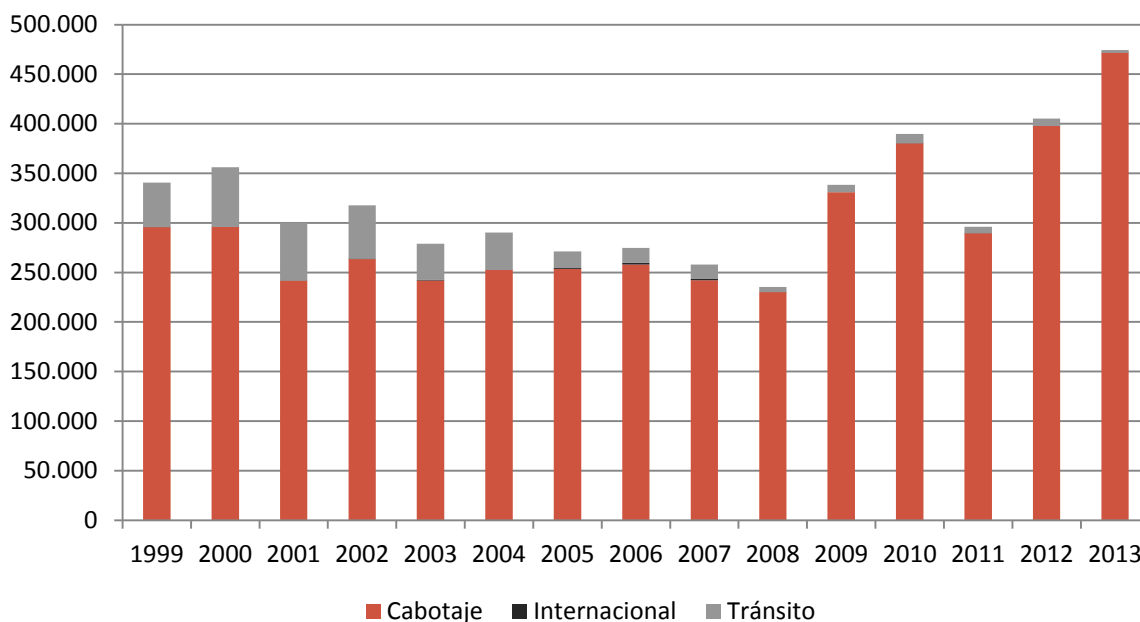
2.157

Toneladas de carga aérea

11.283

Movimientos de aeronaves

Gráfico N°5: Evolución anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia durante los años 1999-2013.

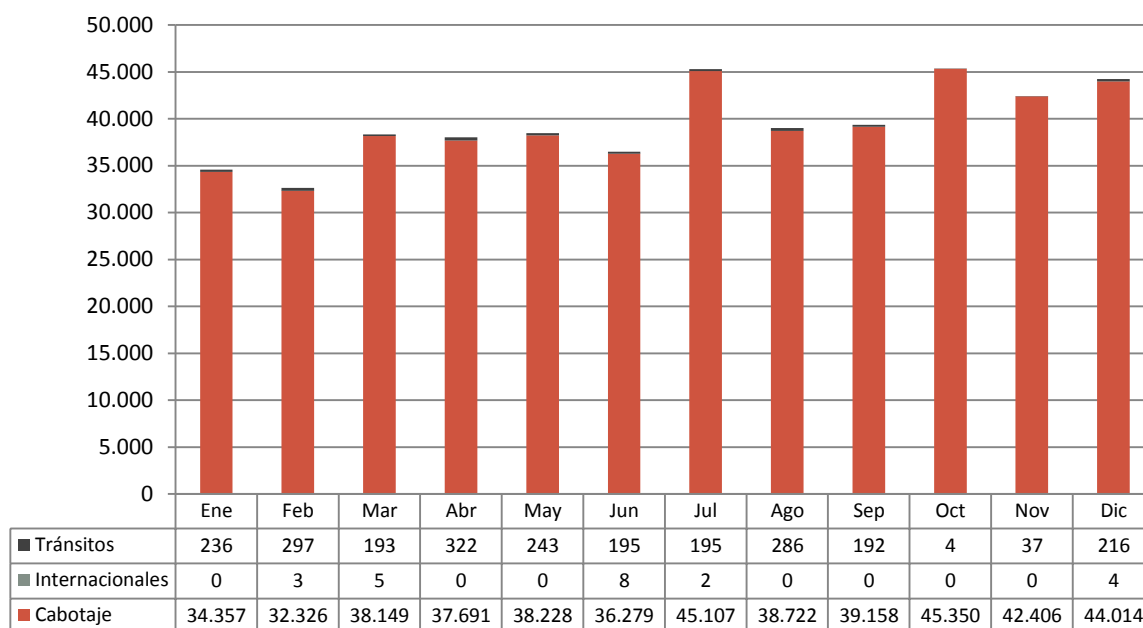


Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

La tasa de crecimiento interanual promedio para el período 2003-2013 fue de 7,28%, generando que durante estos 10 años el volumen total de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia crezca en un 67,30%. Específicamente, la tasa de crecimiento interanual promedio para pasajeros de cabotaje fue de 8,63% con un crecimiento total entre 2003 y 2013 de 95,14%. En relación a los pasajeros en tránsito, los mismos presentaron una tasa de crecimiento negativa de -13,74% generando un decrecimiento de -59,85% entre los años 2003 y 2007 para luego mantenerse en un promedio de 6000 pasajeros anuales. En materia de pasajeros internacionales, la falta de vuelos regulares mostró un crecimiento inestable con valores muy bajos.

Durante la mayor parte del segundo semestre del año 2011 el Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia estuvo limitado en sus operaciones debido a la erupción de complejo Puyehue-Córdon Caulle ubicado en la República de Chile. Esto causó un descenso en el movimiento de pasajeros de -23,80% en relación al mismo período del año 2010.

Gráfico N° 6: Evolución mensual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia. Año 2013.

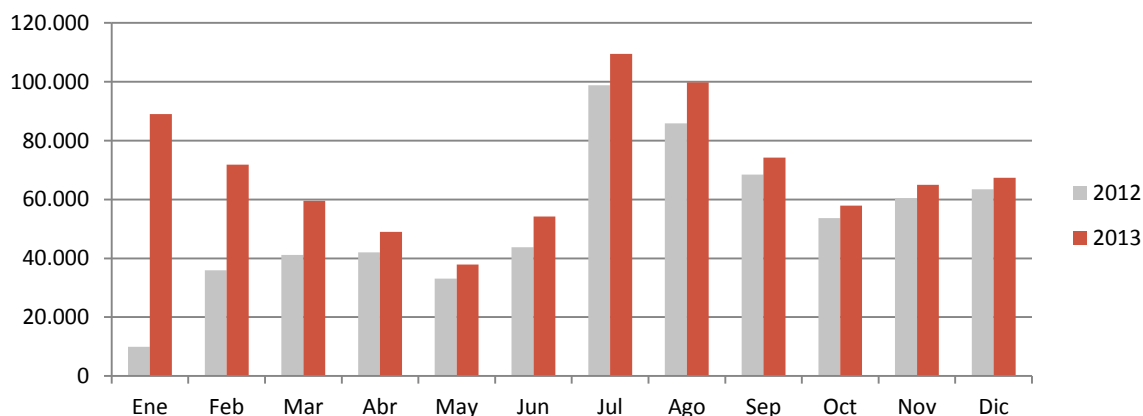


Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

La demanda anual de pasajeros del año 2013 presentó un promedio mensual de 39.519 movimientos cuyas variaciones se presentaron en un rango que fue desde los 30.000 a los 46.000 pasajeros. En materia pasajeros de cabotaje, el promedio mensual fue de 39.316, siendo los meses de julio y octubre los de mayor movimiento con valores cercanos a los 45.000 pasajeros. La situación opuesta correspondió para el mes de febrero con un movimiento de pasajeros inferior a los 33.000 pasajeros. En relación a los pasajeros en tránsito, estos presentaron un promedio de 201 pasajeros mensuales con valores mínimos de 4 pasajeros durante el mes de octubre.

En relación al año 2012, el movimiento de pasajeros presentó una variación del 17,04%. Este incremento se debió, en parte, a la limitación de operaciones durante los primeros meses del año 2012 como consecuencia de la erupción del volcán antes mencionado.

Gráfico N° 7: Evolución mensual de pasajeros 2012-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

La ruta de mayor demanda desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia correspondió al enlace con Buenos Aires con el 76,81% del total de pasajeros. Le siguen en importancia las rutas Neuquén (12,33%), Río Gallegos (3,80%), Trelew (3,24%), mientras que el resto de los destinos (3,81%) se dividió en enlaces que fueron operados mediante vuelos charters, privados o los operados por la empresa LADE.

Imagen N°11: Aeroestación del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia.

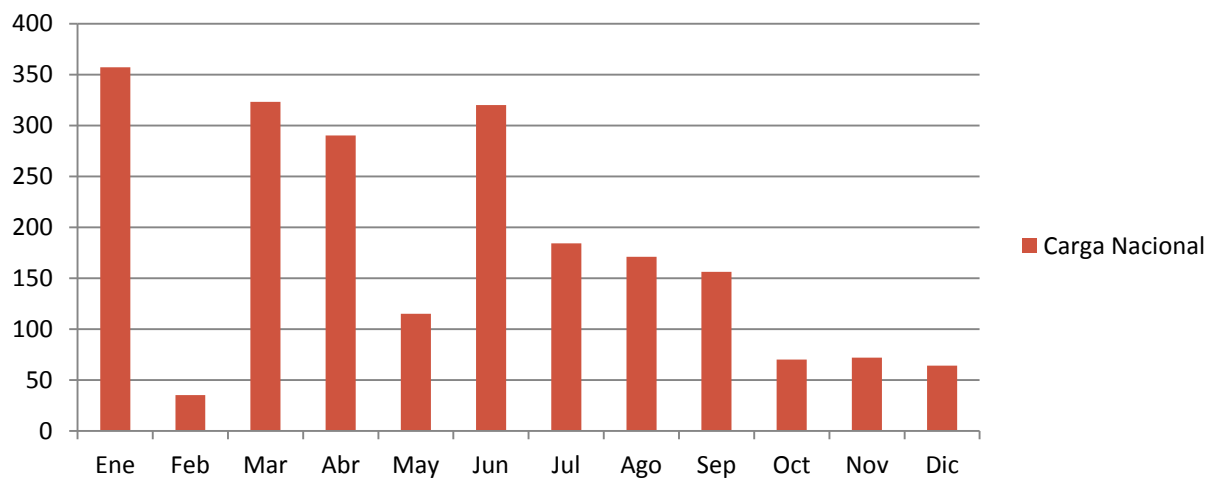


Fuente: ORSNA

Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea doméstica transportada desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia en 2013 fue 2.157 toneladas, un 188% más que en el año 2012. La misma varió en un rango de 60 a 360 toneladas con un promedio mensual de 180 toneladas.

Gráfico N° 8: Evolución mensual del tráfico de cargas (tm³). Año 2013

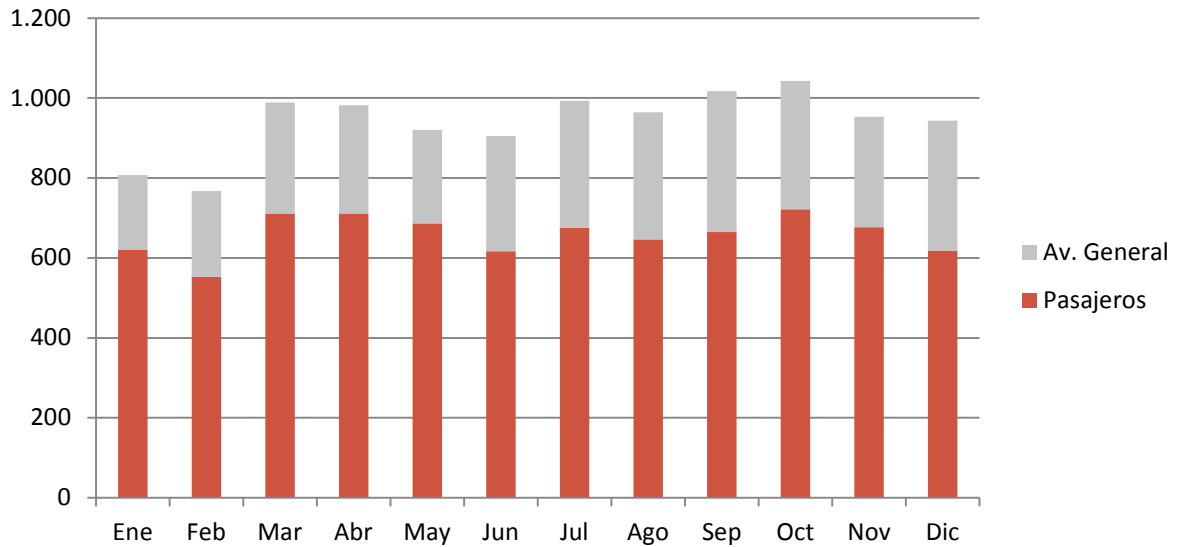


Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Movimientos de aeronaves

El año 2013 cerró con un total 11.283 movimientos, entre aterrizajes y despegues, en el Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia, lo que representó un promedio de 31 operaciones diarias. Se observa que las mismas se mantuvieron en un rango que va desde los 750 a los 1.050 movimientos mensuales, siendo el mes de octubre el de mayor cantidad de operaciones. En promedio los vuelos comerciales tuvieron 658 movimientos por mes y la aviación general un promedio de 282 operaciones mensuales.

Gráfico N° 9: Evolución mensual del movimiento de aeronaves. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Imagen N°12: Sala de partidas del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia.



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)⁶, en función de sus características cualitativas.

Según IATA (2008)⁷ "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, mensuran 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 inversiones⁸ en otro impacto denominado como *catalítico*.

En este informe se utilizará la metodología IATA para el análisis del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia sin perder de vista esta última clasificación.

⁶ Graham, Brian (1995) *Geography and Air Transport*. Wiley. Reino Unido.

⁷ IATA (2008) *Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina*. www.iata/economics

⁸ 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.

\$1.538 M

IMPACTO ECONÓMICO-TERRITORIAL POSITIVO **Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia**

Impacto económico-territorial del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia	Valor (\$ pesos)
Beneficios económicos para los pasajeros (excedente del consumidor)	\$31.912.098
Beneficios por el lado de la demanda para el PBI derivados del transporte aéreo (impacto directo, indirecto e inducido)	\$73.046.979
Beneficios por el lado de la oferta (productividad)	\$181.254.735
Beneficios por el lado de la oferta (turismo receptivo)	\$1.252.202.491
IMPACTO ECONÓMICO POSITIVO	\$1.538.416.303
Efectos negativos por el lado de la oferta (turismo emisor)	\$150.402.748
IMPACTO ECONÓMICO NEGATIVO	\$150.402.748
SALDO DE IMPACTOS	\$1.388.013.554

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 al Aeropuerto de Comodoro Rivadavia en 2013 y la tarifa promedio para cada caso. Así, el excedente del consumidor registrado para los pasajeros que se movilizaron exclusivamente desde Comodoro Rivadavia hacia todos los destinos alcanzó la suma de \$31.912.098 pesos.

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)*.

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 Comodoro Rivadavia fue de \$73.046.979 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 \$65.976.855 pesos, lo que representa un 90% del PBA, el restante 10% correspondió a los servicios aeronáuticos con un monto total de \$7.070.124 pesos. Del total de la facturación correspondiente a las actividades no aeronáuticas que se desarrollan en el aeropuerto, la venta de aerocombustibles representó el 74%.

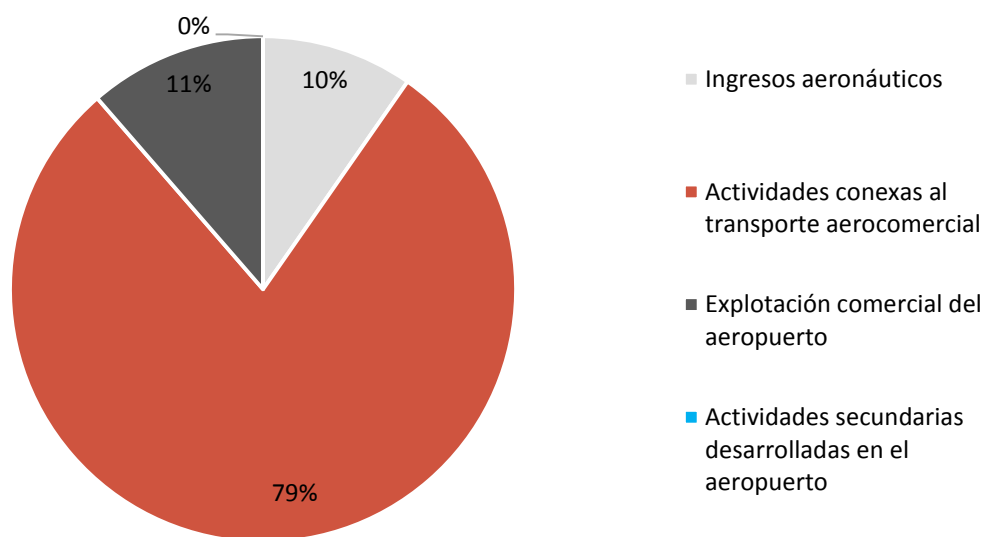
Cuadro Nº1: Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

De la actividad económica del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia, casi el 80% del total devino de las actividades conexas al transporte aerocomercial. La explotación comercial del aeropuerto aportó el 11%, siendo las actividades secundarias las que en volumen fueron menos representativas. El 10% restante fue 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° 10: Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia.
Año 2013

Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Quien administra el aeropuerto, Aeropuertos Argentina 2000 S.A., recibió 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, percibió otros ingresos aeronáuticos por el cobro directo de tasas. El ingreso total del concesionario declarado para el año 2013 fue de \$9.857.438 pesos. El 47% (\$4.668.104 pesos) fueron ingresos aeronáuticos y el 53% (\$5.189.334 pesos) no aeronáuticos. El resto de los ingresos aeronáuticos del aeropuerto estuvo compuesto por las tasas de seguridad y aduana por un monto de \$2.402.020 pesos.

Caracterizando el rendimiento económico de los aeropuertos se calculan los siguientes ratios a 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°3: Ratios de ingresos del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia (\$ pesos). Año 2013.

	Por pasajero	Por movimiento	Por m ² Terminal	Por hectárea
Ingresos Totales	\$154,03	\$6.474	\$18.262	\$280.950
Ingresos Aeronáuticos	\$14,91	\$627	\$1.768	\$27.193
Ingresos no Aeronáuticos	\$139,13	\$5.847	\$16.494	\$253.757
Ingresos no Aeronáuticos por rubro				
Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$121,61	\$5.111	\$14.417	\$221.801
Explotación comercial del aeropuerto	\$17,52	\$736	\$2.077	\$31.956
Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$0,00	\$0	\$0	\$0

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

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 específico⁹. 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 30% con respecto a 2012 para el caso del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia. En términos totales para el año 2013, el impacto del aeropuerto sobre la productividad fue de \$181.254.735 pesos, siguiendo la metodología aplicada por la IATA.

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°13: Sector petrolero en Comodoro Rivadavia.



Fuente: YPF

⁹ IATA toma la primera semana de Julio.

HISTORIAS QUE HABLAN...

El sueño de la empresa propia

Sergio Schiavoni inició su carrera profesional como geólogo trabajando en YPF. Sin embargo, luego de su privatización en los 90' junto con doce compañeros en pos de no perder su fuente de trabajo tuvieron el sueño de formar su propio emprendimiento, así nació Geopatagonia.



La empresa se dedica a prestar servicios a grandes petroleras nacionales como internacionales y ya tiene más de 23 años en el mercado. Por su experiencia, Sergio destaca que no podrían haber prosperado sin el uso del transporte aéreo: *"Para nosotros es fundamental el transporte aéreo, nuestro personal está viajando todo el tiempo. Tenemos un presupuesto importante destinado a pasajes en avión, mínimo emitimos 110 pasajes por mes. Por ejemplo dentro de la gente que trabaja en el campo muchos vienen por diez días y luego se van a otros destinos en avión. Continuamente se usa para ir y venir a todos lados por motivos de todo tipo, hasta cargas. Hay veces que llega alguien de la empresa o un cliente a la mañana, va hasta el campo, se le da las novedades, hace su trabajo y se toma un vuelo de vuelta a la noche. Para nosotros es fundamental, hemos probado otras alternativas como colectivo pero la gente llega muy cansada, ya sabemos que el medio que funciona para esta empresa es el avión".*

Geopatagonia habiendo iniciado sus actividades con tan solo 12 integrantes, en los últimos años debido al crecimiento en la actividad ya alcanzan a 280 personas estables. Muchos de ellos usan de manera frecuente el avión por diversos asuntos, ya sea para viajes dentro de la Argentina como al extranjero: *"Estamos continuamente viajando afuera también, ahora está el gerente de la empresa en Buenos Aires. Igualmente uno de los técnicos se va el mes que viene a Houston. Continuamente hay viajes a Europa, a países como Holanda o España, a veces para ver equipos o para asistir a grandes exposiciones petroleras mundiales. Y acá también se hacen muchísimos encuentros y cursos de capacitación por lo que arriban pasajeros contantemente. Recién por ejemplo vino un ingeniero a ver los equipos, llegó ayer y se va mañana".*

Así, Sergio no imagina su trabajo sin el aeropuerto cerca: *"Si no tuviera el aeropuerto se complicaría todo muchísimo. Lo usamos muy seguido para enviar y recibir repuestos, cuestión clave ya que si no lo hacemos de manera veloz es dinero que perdemos, son urgencias que se deben resolver rápido. Además, vamos a ver clientes cada quince días como mínimo. Nos movemos a todos lados todo el tiempo. Sin el aeropuerto directamente nos iríamos de la ciudad".*

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 las Provincias de Chubut y Santa Cruz¹⁰. 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 del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia forman parte de la Región Turística Patagonia. En la Provincia de Chubut, sus principales atractivos son: la Ciudad de Comodoro Rivadavia, el apostadero reproductivo de lobo marino de un pelo (*Otaria flavescens*) en Punta del Marqués cercano a la Ciudad de Rada Tilly, el área natural protegida provincial Bosque Petrificado Sarmiento ubicada en el Departamento Sarmiento y Alto Río Senguer con la pesca en los Lagos La Plata y Fontana, ríos y arroyos, donde se encuentra una de las mayores poblaciones de truchas de arroyo (*Salvelinus fontinalis*) del mundo¹¹. En el área de influencia perteneciente a la Provincia de Santa Cruz se encuentra el Lago Buenos Aires, el segundo más grande de Sudamérica después del Lago Titicaca (Bolivia), con las ciudades de Los Antiguos y Perito Moreno en su cercanía, el Parque Nacional Bosques Petrificados de Jaramillo, el sitio arqueológico y de pinturas rupestres Cueva de las Manos, la Reserva Natural Provincial de la Ría de Puerto Deseado, cuya presencia se debe a una falla geológica que permitió que un río seco fuera invadido por el agua del mar y que permite la observación de animales marinos como la Tonina Overa y finalmente, la localidad de Pico Truncado que se caracteriza por preservar monumentos naturales e históricos.

Turismo extranjero

La Ciudad de Comodoro Rivadavia recibió en el 2013 más de 3 mil visitantes extranjeros que arribaron a través del Aeropuerto Internacional "General Enrique Mosconi".

Turismo interno

A su vez, en el mismo año el turismo nacional aportó más de 205 mil visitantes que llegaron por avión a la ciudad.

Imagen N°14: Faro San Jorge. Comodoro Rivadavia, Argentina.



Fuente: Municipalidad de Comodoro Rivadavia.

¹⁰ 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.

¹¹ Secretaría de Turismo y Áreas Protegidas del Gobierno de Chubut <http://www.disfrutachubut.gob.ar/>

HISTORIAS QUE HABLAN...

Turismo en Comodoro Rivadavia



Guillermo Shneider es la tercera generación de comodorenses en su familia, sus abuelos, descendientes de africanos y alemanes, fueron de los primeros habitantes de la ciudad. Inició sus actividades en la industria del turismo hace 30 años fundando su propia empresa en 1984 en la ciudad.

Guillermo encontró en Comodoro un hub para atraer turistas como punto inicial para luego recorrer todos los paisajes patagónicos, para lograrlo el aeropuerto fue esencial: *“Empecé fomentado el turismo receptivo a la Patagonia*

Central desde Comodoro, era raro porque no tenía nada que ver con el petróleo, busqué otro nicho de trabajo. Acá llegan todos en avión, está siempre lleno el aeropuerto. La mayoría son extranjeros, principalmente italianos y ahora también muchos japoneses. Y desde aquí los llevo luego a conocer toda la región de bosques petrificados en Colonia Sarmiento o el Lago Muster, entre otros destinos”.

En su amplia experiencia, cuenta con la organización de viajes a las Islas Malvinas y a todo el corredor de la ruta 40, para Guillermo el desarrollo turístico, además de ser su pasión, es una importante industria para el crecimiento local y nacional: *“El turismo receptivo es importantísimo para la economía de un país. Por ejemplo ahora viene un grupo en avión a Comodoro, los voy a buscar para llevarlos después hasta Puerto de Canoas y al mirador de Darwin cerca de Puerto Deseado, ahí encontrás pingüino de pelaje amarillo, es otra Patagonia. Tenemos vuelos a Río Gallegos que utilizamos bastante”.* Además, Guillermo en la actualidad visita continuamente al aeropuerto ya que realiza la logística y el traslado de personas que llegan a las empresas petroleras de la zona: *“Me encargo de llevarlos y traerlos al aeropuerto, además de organizarle la emisión de pasajes y toda su estadía en la ciudad”.*

En este sentido, Guillermo siente que el transporte aéreo colabora en su trabajo de manera cotidiana al tiempo que de manera indirecta genera otras fuentes de trabajo: *“Estamos muy atados al aeropuerto, es irradiador de otras acciones positivas para la ciudad y para la región. En todos los aspectos, social, cultural y económico. Permite que venga gente de todos lados y eso es trabajo para el diariero, para el restaurant y para quien maneja un remis”.*

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 Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia, fue de \$1.252,2 millones de pesos en el año 2013. De este total, los turistas internos gastaron un total de \$1.230,3 millones de pesos, mientras que el gasto de los turistas extranjeros arribados fue de \$21,9 millones de pesos. El beneficio para el área de influencia del aeropuerto 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 chubutense.

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 Comodoro Rivadavia 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 locales que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.

En 2013 aproximadamente 26 mil residentes locales viajaron al interior y al exterior del país a través del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia. Unos 25,5 mil pasajeros eligieron viajar hacia destinos nacionales, mientras que los 700 restantes fueron al exterior.

En términos económicos, el gasto total de los turistas locales en destinos de la Argentina fue de \$146,0 millones de pesos. Además, los que partieron en avión al exterior realizaron gastos por unos \$4,4 millones pesos. En conclusión, el impacto negativo total que se registró en 2013 para el área de influencia del aeropuerto fue de \$150,4 millones de pesos.

Tabla N°4: Impacto económico total del turismo facilitado por el transporte aéreo. Año 2013.

TURISMO	Cantidad de turistas en transporte aéreo	Gasto total en pesos
Turismo internacional		
Turismo receptivo	3.446	\$21.873.292
Turismo emisor	734	\$4.448.710
Saldo de impactos del turismo internacional	2.712	\$17.424.581
Turismo nacional		
Turismo receptivo	205.841	\$1.230.329.199
Turismo emisor	25.533	\$145.954.038
Saldo de impactos del turismo interno	180.308	\$1.084.375.161
SALDO DE IMPACTO TURÍSTICO TOTAL	183.020	\$1.101.799.743

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 Comodoro Rivadavia registró en 2013 un total de 321 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.

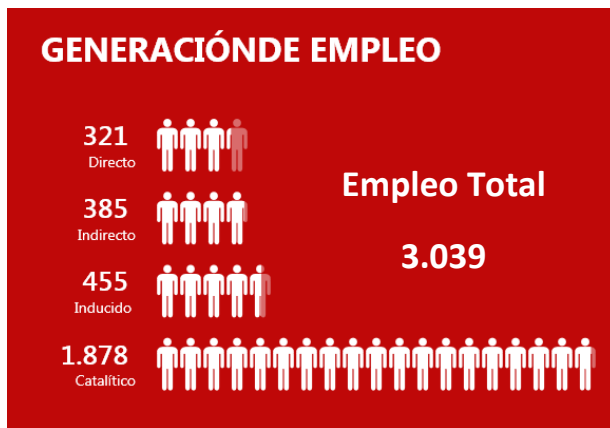


Imagen N°15: Sector de Check-in.
Aeropuerto de Comodoro Rivadavia.



Fuente: ORSNA

Cuadro N°2: Empleos directos por rubro en el Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia.
Año 2013.



Fuente: Policía de Seguridad Aeroportuaria.

HISTORIAS QUE HABLAN...

Abriendo caminos en la Patagonia

Sergio fuentes es Ingeniero civil de la Universidad Nacional del Sur. Hace ocho años envió un curriculum a Burgwardt y fue convocado para trabajar en el campo donde se encuentran los pozos de petróleo del Golfo San Jorge. De a poco Sergio fue creciendo laboralmente hasta llegar al cargo de Gerente de la sede de Comodoro de Rivadavia.



Desde sus primeros tiempos hasta la actualidad el uso del aeropuerto ha sido esencial para su labor cotidiano: *“En cuanto a movimientos aéreos utilizamos mucho el avión porque la gerencia y directores vienen seguido a Comodoro y nosotros también viajamos continuamente a Buenos Aires para encontrarnos con ellos o con clientes, semanalmente hay mínimo 5 viajes. Hace dinámico el trabajo tener el aeropuerto cerca, permite que pueda venir muchas más gente al campo y nosotros movernos mucho más a otras ciudades”.*

Burgwardt fue creada hace más de 100 años por una familia argentina que aún la sigue dirigiendo. Se inició con obras públicas y viales para luego incorporar a sus funciones la realización de caminos para conectar los pozos petroleros de la Patagonia argentina, lo que generó que en 1983 se instalaran en Comodoro Rivadavia. Hoy, el total de sus empleados reside en la zona: *“Acá se empezó con doce personas, tomaron gente local para poder arrancar con trabajos muy chicos y en 33 años se creció mucho. El personal actualmente es todo de la zona, imagínate que para nuestro trabajo en el yacimiento la gente tiene que vivir cerca ya que diariamente la pasa a buscar un colectivo para llevarla al campo. A las 8 está en el yacimiento y baja a la ciudad a las 17:30”.* Para su crecimiento el aeropuerto jugó un rol destacado: *“Nosotros necesitamos el aeropuerto. Hacemos viajes de planificación, de organización de la empresa, encuentros de personal o recibimos gente que viene al campo a visitarnos. Hay viajes de capacitación también. Además realizamos reuniones con la gente que nos contrata y a veces ellos deben venir para juntarnos. Ahora parte de nuestro proyecto es ampliarnos tanto en clientes como geográficamente”.*

Parte de la rutina de Sergio es recibir personal de la empresa o clientes que llegan al Aeropuerto de Comodoro: *“La gente de Burgwardt llega a la oficina y, según la agenda, van al campo o hacen encuentros por área. O por ejemplo viene la gerente de RR.HH y hay que ir a una asamblea en el campo por alguna cuestión”.* Burgwardt ya cuenta con 750 empleados y el tener un aeropuerto a tan sólo 15km colabora en su crecimiento.

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 Comodoro Rivadavia, se generaron 677 puestos de trabajo directos en el año 2013 por cada millón de pasajeros.

Tabla N°6: Ratios de empleo por unidad de medida. Año 2013.

	C/millón Pasajeros	C/1.000 Movimientos	C/1.000 m ² Terminal	Por Hectárea
Empleo total	6.409	269	760	11,7
Empleo directo	677	28	80	1,2
Empleo indirecto	812	34	96	1,5
Empleo inducido	960	40	114	1,8
Empleo catalítico	3.960	166	469	7,2

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

La actividad aeroportuaria llevó en 2013 a significar la generación de 321 puestos de trabajos directos, de 385 empleos indirectos, de 455 puestos de trabajo dentro de las actividades correspondientes al impacto inducido, y de 1.878 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 Comodoro Rivadavia implicaron la generación de un total de 3.039 empleos.

Imagen N° 16: Terminal de pasajeros. Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia.



Fuente: ORSNA.

