

2013

Aeropuerto Internacional de Mendoza



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

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 Mendoza	4
2.1. Características generales.	5
2.2. Localización y contexto provincial.	11
3. Análisis aerocomercial	14
3.1. Oferta de transporte aéreo.	14
3.2. Demanda de transporte aéreo.	18
4. Impacto Económico-Territorial	23
4.1. Beneficios económicos para los pasajeros.	25
4.2. Beneficios por el lado de la demanda (impacto directo, indirecto e inducido).	25
4.3. Beneficios por el lado de la oferta (productividad).	28
4.4. Turismo receptivo facilitado por el transporte aéreo.	30
4.5. Turismo emisoro posibilitado por el transporte aéreo.	32
4.6. Generación de empleo.	33

1. PRESENTACIÓN

El Informe de Impacto Económico-Territorial del Aeropuerto Internacional de Mendoza es el primero de una serie de trabajos a desarrollar 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 aproximación y cuantificación del impacto económico que genera la actividad aeroportuaria y aerocomercial en las sociedades y el territorio en que se localizan.

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 MENDOZA

El Aeropuerto Internacional de Mendoza Francisco Gabrielli "El Plumerillo" es uno de los 54 aeropuertos que integran el Sistema Nacional de Aeropuertos.

Imagen N°1: Sistema Nacional de Aeropuertos



Fuente: Elaboración propia ORSNA

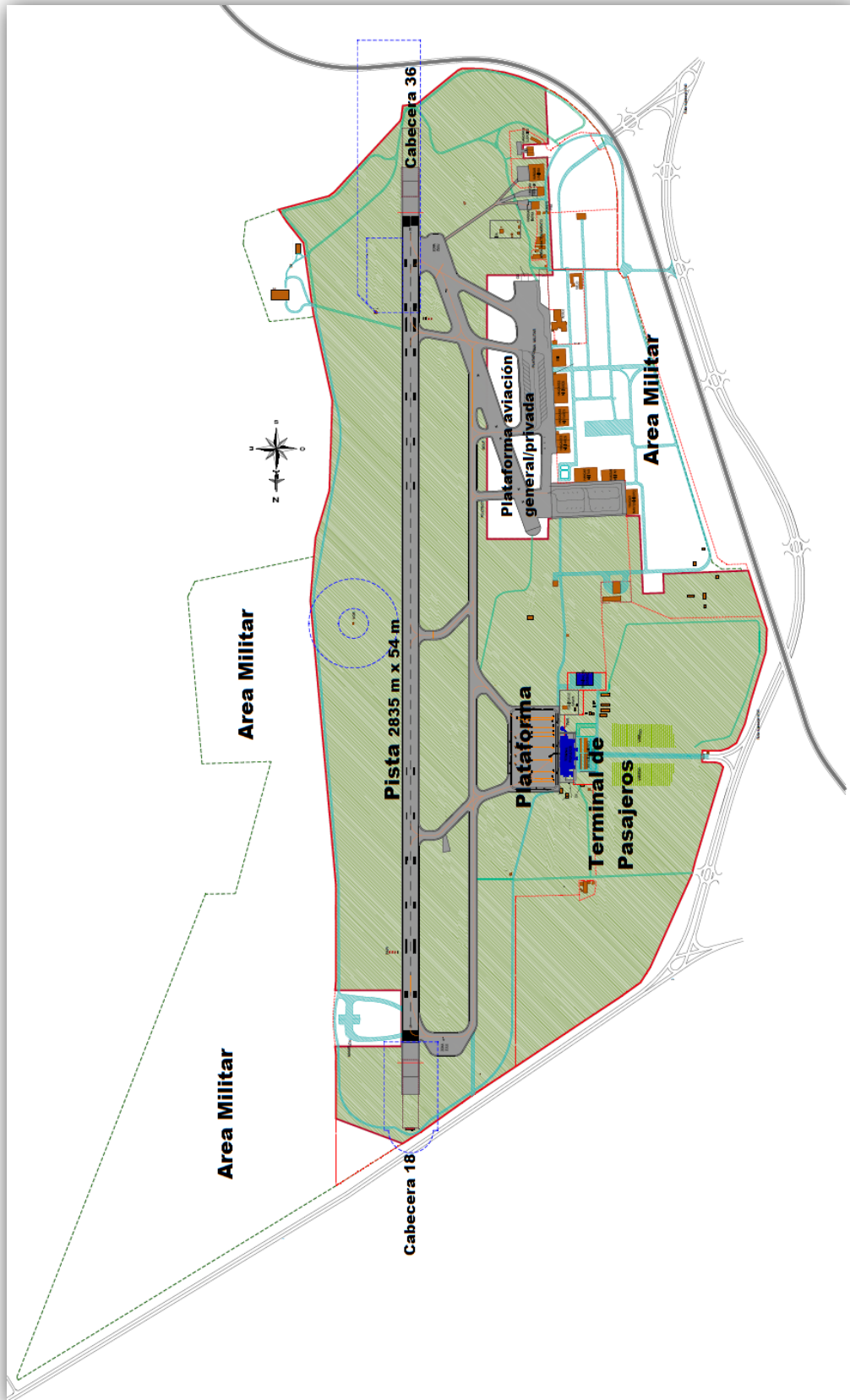
1.2 Características generales

Tabla N°1: Información técnica del Aeropuerto.

Nombre	Aeropuerto de Mendoza Francisco Gabrielli "El Plumerillo"
Código OACI	SAME
Código FAA	DOZ
Código IATA	MDZ
Localización	
Ciudad	Mendoza
Provincia	Mendoza
Dirección	Ruta Nac. N° 40, Acceso Norte Km 15 CP:5539 Las Heras – Mendoza
Teléfono informes	(0261) 520 6000
Web	www.aa2000.com.ar
Ubicación	-32° 50.246', -68° 47.703'
Distancia ciudad (km)	8,4
Autoridades	
Coordinador aeroportuario	Ignacio Redondo (ORSNA)
Organismo regulador (ORSNA)	Oficina: hall público de planta alta en la terminal de pasajeros.
Jefe de aeropuerto	Alejandro Barrionuevo (ANAC)
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Administrador	Pablo Seiro (AA2000)
Otras características	
Habilitación	Internacional
Categoría	Primera
Región aérea	RANO (Noroeste)
Superficie total	530,3 hectáreas
Superficie concesionada	324,1 hectáreas
Superficie de aerostación	12.800 m ²
Clave de referencia	4E
Horario	0 a 24hs
Elevación	704 metros
Pistas	18/36 (2835 m x 54 m) Hormigón
Plan Maestro	Aprobado en 2014 por el ORSNA
Transporte público	
Colectivo	Línea 63 grupo 6. Tiene parada en el ingreso a la terminal de pasajeros. Tiene 22 frecuencias diarias entre las 9 y 22 hs
Metrotranvia	Existe un proyecto para su llegada al Aeropuerto
Taxi	\$85 al centro
Remis	\$100 al centro

Fuente: Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.

Imagen N°2: Plan Maestro del Aeropuerto de Mendoza (situación actual) aprobado por el ORSNA en 2014.



El aeropuerto

El predio aeroportuario es de 530,3 hectáreas, de las cuales 324,1 (61%) han sido concesionadas por el Estado Nacional a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. El límite de la concesión posee un perímetro de 10,9 kilómetros¹.

El Aeropuerto de Mendoza es de uso civil compartido con la Fuerza Aérea. En la parte aeronáutica tiene una plataforma comercial de pasajeros, una plataforma de aviación civil o general, una plataforma militar y una plataforma de mantenimiento militar. Posee una única pista (18/36) y una pasarela telescópica (otras 2 adicionales se encuentran en construcción).

Imagen N° 3: Predio del aeropuerto y área concesionada.



Fuente: Elaboración propia en base al Plan Maestro del Aeropuerto de Mendoza - ORSNA.

¹Medidas tomadas sobre el plano del Plan Maestro de Mendoza 2014.

Terminal de pasajeros y carga

En la parte pública se encuentra la terminal de pasajeros de 12.500 m² organizados en dos plantas públicas y una tercera de mantenimiento. En esta terminal se concentran las operaciones de aviación comercial de cabotaje e internacionales y las de aviación general/privada. El conjunto de edificios que componen el área terminal son: la terminal de pasajeros, la torre de control, un sector destinado a correo y la terminal de carga.

Imagen N°4: Sectores del lado público del aeropuerto



Fuente: Plan Maestro de Mendoza 2014 – ORSNA.

La Terminal de Cargas del Aeropuerto de Mendoza² se encuentra al sur de la terminal de pasajeros, en un sector destinado a la misma delimitado por dos cercos perimetrales. Opera en un único edificio de 2.242m² aproximadamente dividido en dos áreas: un sector administrativo de oficinas y un sector de depósito general con dos cámaras de frío para cargas perecederas. El sector de depósito de cargas está dividido en importación y exportación.

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

² TCA tiene su sede central en el Aeropuerto Internacional Ezeiza y cuenta con sucursales en Aeroparque, Mendoza, Córdoba, Mar del Plata y Tucumán.

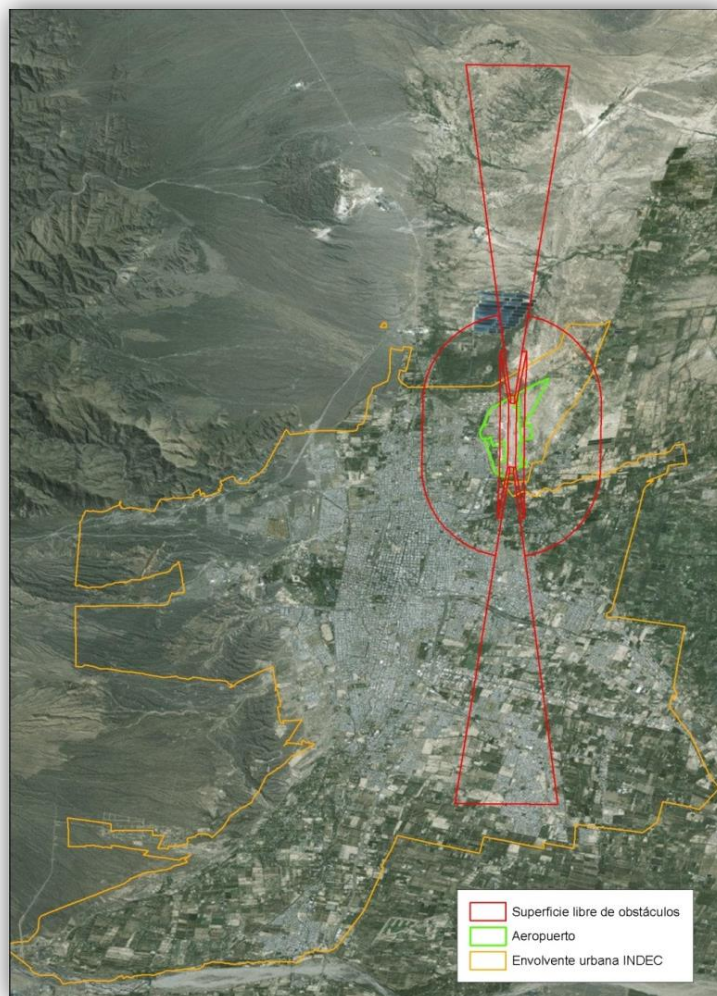
límites hasta donde los objetos pueden proyectarse en el espacio aéreo³. Su finalidad es reducir al mínimo los peligros que para las aeronaves representan dichos obstáculos, que pueden ser por ejemplo antenas, edificios o torres de alta tensión.

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.

Si bien en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)⁴ de Mendoza no se consignan obstáculos bajo las superficies definidas como limitadoras de obstáculos, cuando se describen las características de la pista se advierte que el umbral 36 se encuentra desplazado permanentemente 45 metros por obstáculos.

Por otra parte, sí se puede observar la presencia de áreas urbanizadas bajo las superficies definidas como limitadoras de obstáculos. La orientación norte-sur de la pista provoca que la superficie de aproximación sur (pista 36 orientación norte) se desarrolle enteramente sobre la ciudad de Mendoza.

Imagen N°5: Superficie libre de obstáculos.



Fuente: Elaboración propia en base al Plan Maestro de Mendoza - ORSNA

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

⁴<http://www.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.

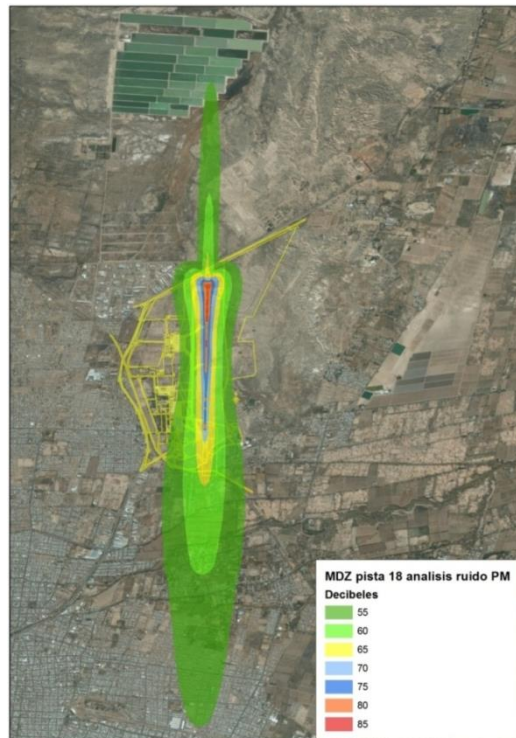
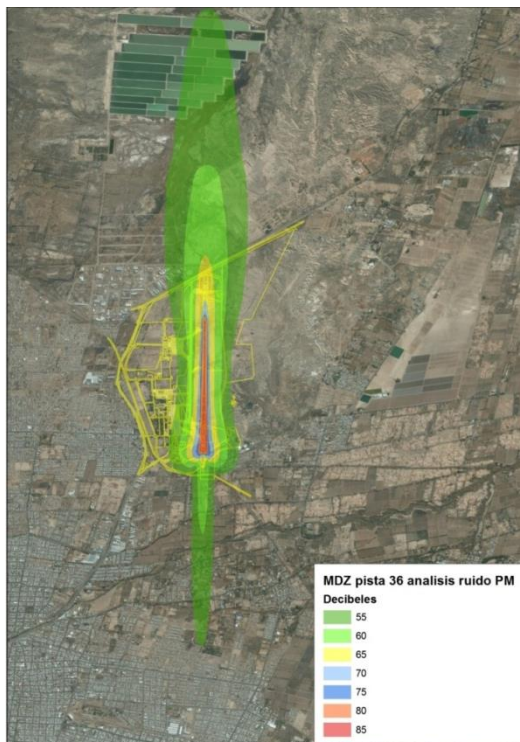
La Publicación de Información Aeronáutica (AIP)⁵ correspondiente al aeropuerto de Mendoza, en el punto 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS, indica que se aplicarán los procedimientos generales de atenuación de ruido establecidos en la Parte 2 – ENR 1.5, y como procedimientos particulares se indica que, cuando el viento lo permita, los despegues se efectuarán utilizando la pista 36. Esta indicación se orienta a evitar el impacto del ruido sobre la población que se ubica principalmente al sur del aeropuerto.

En el mismo sentido, el punto AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO, indica que el circuito de tránsito para los procedimientos de despegue y aterrizaje se efectuará por el Este del aeropuerto y sin sobrevolar la ciudad de Mendoza.

Estas previsiones de la AIP concuerdan con los resultados del análisis del ruido realizado en el Plan Maestro del Aeropuerto de Mendoza. Este análisis muestra un mayor impacto del ruido sobre la zona urbana más densamente poblada con la utilización de la pista 18 en comparación con la pista 36, aunque casi no se superan los 60 decibeles promedio fuera del predio, como puede observarse en las imágenes que siguen de ambas manchas de ruido.

Imagen N°6: Mancha de ruido pista 18

Imagen N°7: Mancha de ruido pista 36



Fuente: Análisis de ruido del Plan Maestro de Mendoza - ORSNA

⁵ <http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/2/311/informacion-aeronautica/aip>

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 esencial de las estructuras económicas metropolitanas y regionales, ya que puede permitir el desarrollo de actividades de alto valor agregado, el estímulo a la generación de economías de escala e impactar 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 de Mendoza se localiza al norte de la Provincia de Mendoza, en el Departamento de Las Heras, a unos 8,4km de la capital provincial (ver mapa N°1). El Gran Mendoza es la aglomeración urbana más importante de la provincia con 1 millón de habitantes y la cuarta más importante del país, concentrando el 62% de la población mendocina. Además, de "El Plumerillo" existen otros dos aeropuertos del Sistema Nacional en la Provincia de Mendoza en las ciudades de San Rafael y Malargüe, aunque el más próximo es el Aeropuerto de San Juan.

El Aeropuerto de Mendoza está emplazado sobre la Ruta Nacional 40, a unos 8,5km de su cruce con la Ruta Nacional 7. Estas rutas son las principales vías de comunicación y conexión intermodal aéreo-terrestre que respectivamente unen a Mendoza con otras ciudades precordilleranas en sentido longitudinal y forman parte del más importante corredor bioceánico del país. Conectan Mendoza hacia el Este con San Luis, Sur de Córdoba y Santa Fe y Buenos Aires, y hacia el Oeste, luego de atravesar el paso internacional Cristo Redentor⁶, con territorio chileno. La red ferroviaria tiene dos líneas con cobertura en Mendoza, las líneas San Martín y Belgrano con servicios de carga.

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.

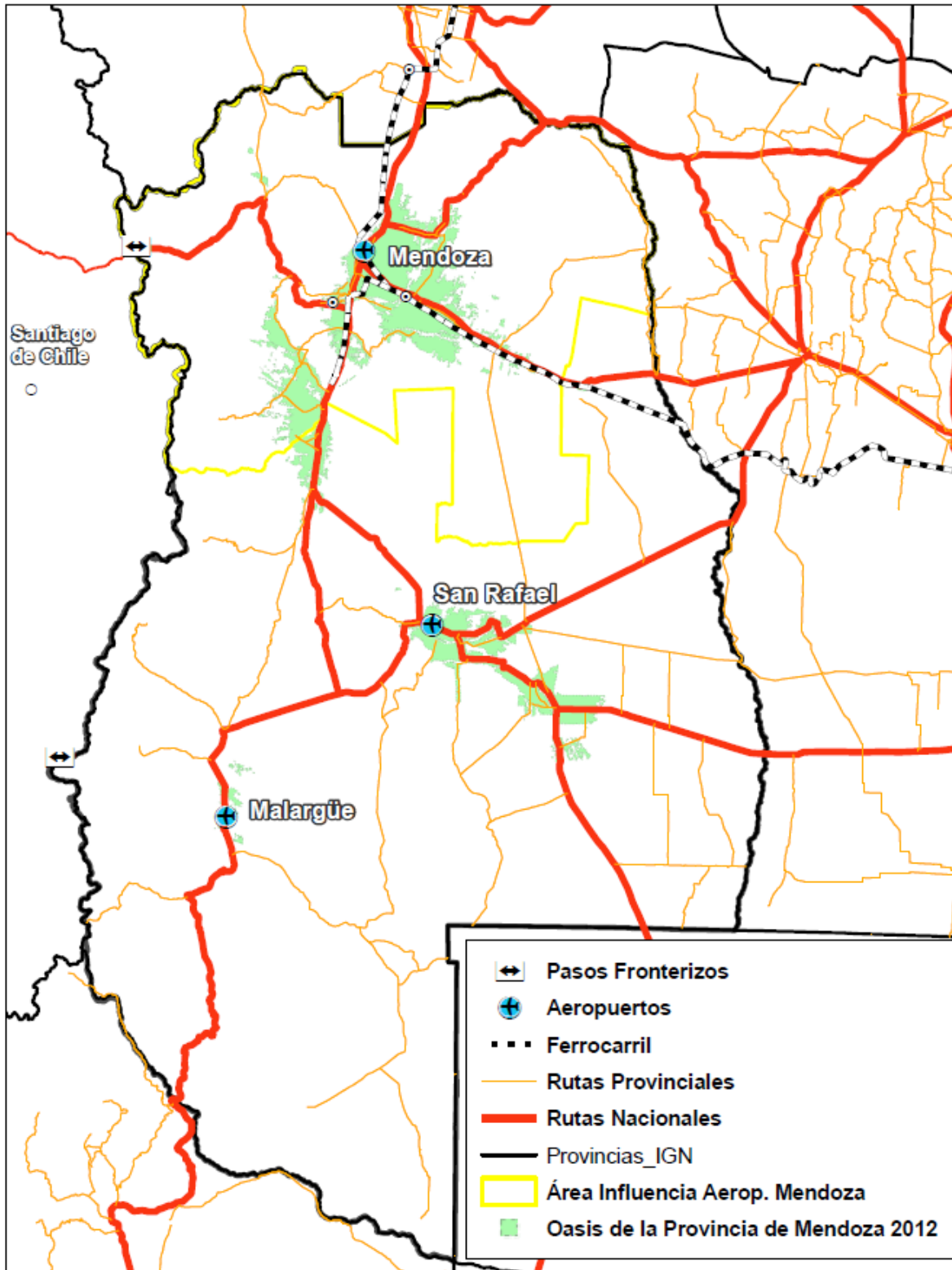
A nivel provincial y regional, el área de influencia del aeropuerto de Mendoza como aeropuerto de **vuelos regulares**⁷ comprende los departamentos de Luján de Cuyo, Guaymallén, Capital, Godoy Cruz, Tupungato, Tunuyán, Las Heras, Lavalle, San Martín, Santa Rosa, Maipú, Junín y Rivadavia.

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 y Viviendas, la provincia alcanzó en 2010 una población de 1.739.929 personas. Los departamentos pertenecientes al área de influencia del aeropuerto (ver mapa N°1) concentran más del 80% de la población total de la provincia en un 30% de su territorio.

⁶ <http://www.gendarmeria.gov.ar/pasos/chile/fichcris.html>

⁷ El mapa nacional de áreas de influencia comprende 39 aeropuertos del SNA que tuvieron en 2013 vuelos regulares.

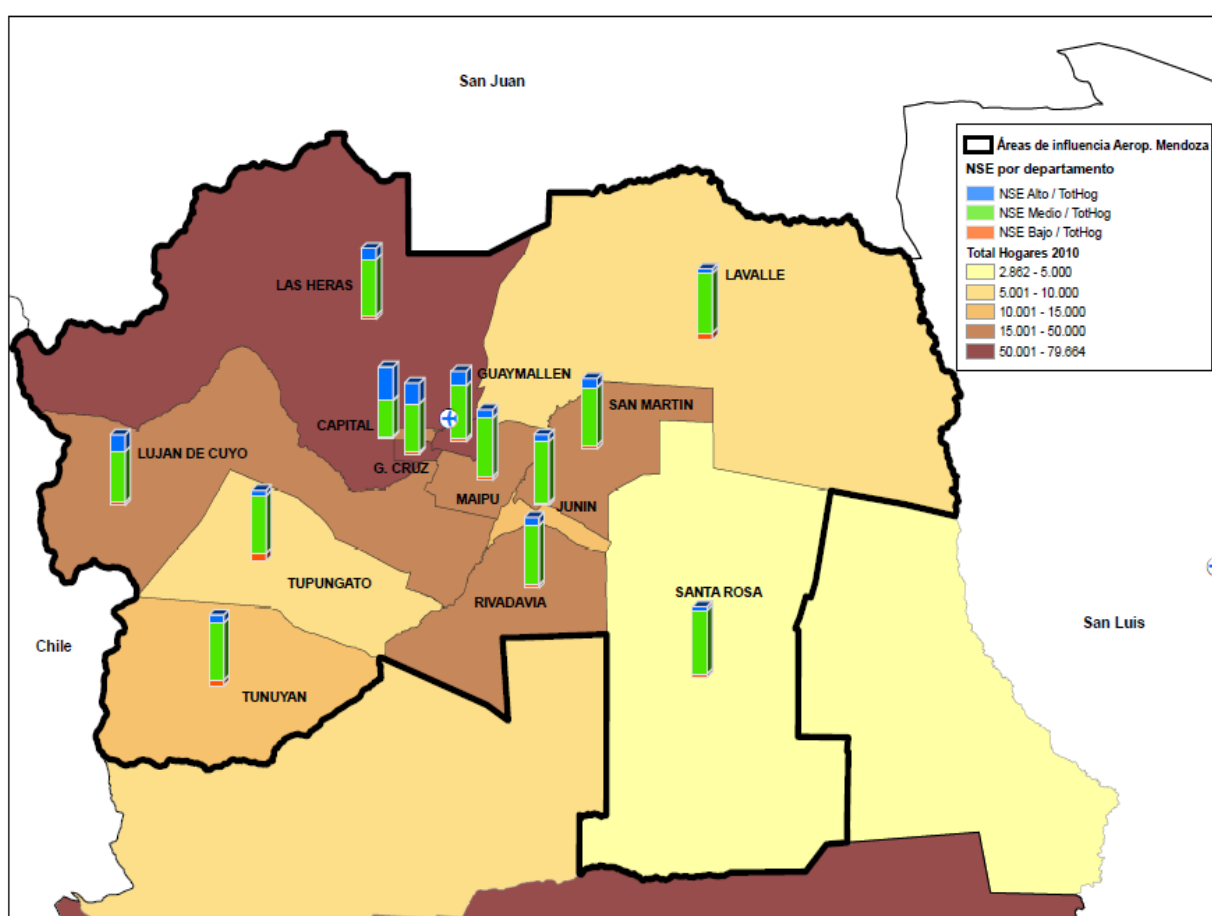
Mapa N°1: Localización del Aeropuerto Internacional de Mendoza en el contexto provincial



Fuente: Elaboración propia

Clasificando los hogares del área de influencia del aeropuerto según variables como: nivel socioeconómico, máximo nivel de estudios alcanzado por el jefe de hogar, si lo ha concluido, condición de actividad económica, presencia o no de hacinamiento en el hogar y necesidades básicas insatisfechas (NBI) se concluye que el nivel socioeconómico predominante es el medio en todos los departamentos. El departamento Capital se destaca por ser el de mayor concentración de NSE alto. Allí la mitad de los hogares tienen NSE alto y la otra mitad, medio. Los departamentos Godoy Cruz y Luján de Cuyo son los que más nivel alto poseen después de La Capital. El nivel bajo alcanza un escaso 10% de los hogares únicamente en Tupungato.

Mapa N°2: Nivel socioeconómico de la población del área de influencia del aeropuerto



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

Tabla N°2: Nivel socio-económico de los hogares del área de influencia del aeropuerto

Nivel socio-económico	Hogares	Porcentaje
Alto	84.369	21%
Medio	300.922	75%
Bajo	18.182	5%

Fuente: Elaboración propia en base al Censo 2010.

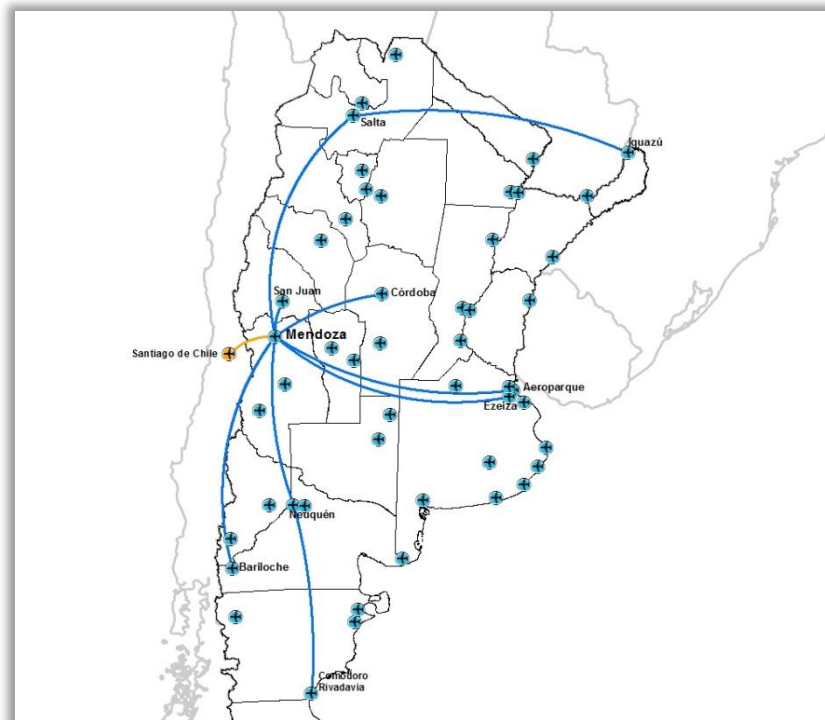
3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL

3.1 Oferta de transporte aéreo

La oferta aerocomercial de Mendoza conectaba en 2013 al aeropuerto de forma directa con Buenos Aires (Aeroparque y Ezeiza), Córdoba, Salta-Iguazú, Neuquén-Comodoro Rivadavia, Bariloche, San Juan (sólo arribos) y Santiago de Chile. Semanalmente⁸ el aeropuerto contó en 2013 con un total de 301 frecuencias comerciales. De ellas, 161 frecuencias desde y hacia el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires, el 53,48% del total, seguido por Santiago de Chile con 59 frecuencias (19,6%). En tercer lugar, se encontraba el Aeropuerto de Córdoba con 30 enlaces semanales (9,96%) y el restante 15% se distribuía entre Neuquén-Comodoro Rivadavia con 19 frecuencias, Ezeiza con 17, Salta-Iguazú con 6, San Juan con 5 (solo llegadas) y Bariloche con 4.

El grupo estatal Aerolíneas Argentinas es el que brindó la mayor cantidad de operaciones llevadas a cabo en el aeropuerto de Mendoza con 166 frecuencias semanales a ocho destinos, siendo la ruta que enlazó a esta ciudad con el Aeroparque Metropolitano la de mayor importancia con 100 frecuencias semanales. Le siguió en importancia Lan Argentina, con 69 frecuencias -sólo al Aeroparque en ambas direcciones-. Lan Airlines de Chile, ofreció 45 operaciones semanales hacia la ciudad de Santiago de Chile. Con un mercado marginal se encontraba la aerolínea SOL, con 21 frecuencias semanales.

Mapa N°3: Mapa de rutas de cabotaje e internacionales del Aeropuerto de Mendoza. Año 2013

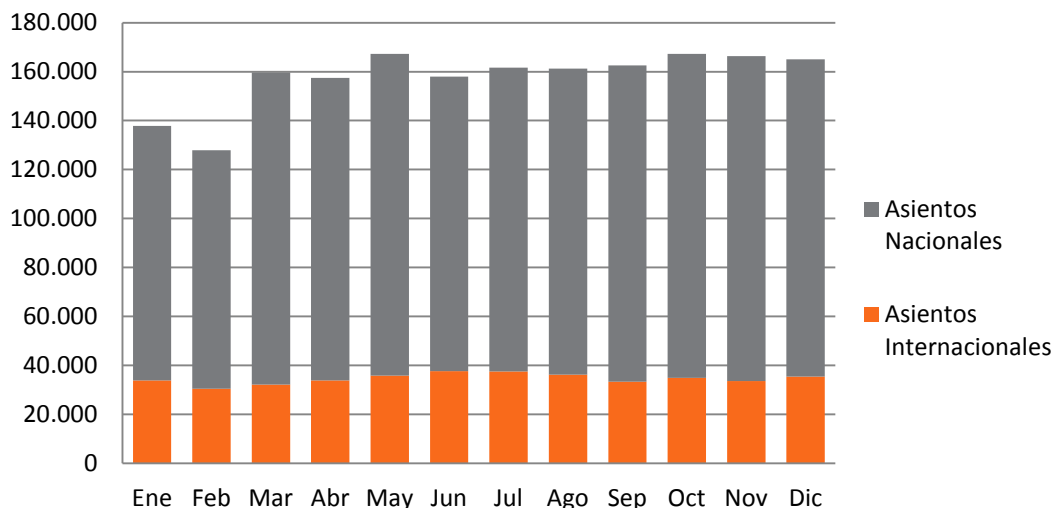


Fuente: Elaboración propia.

⁸ Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio de 2013.

La oferta aerocomercial medida en asientos para vuelos de cabotaje creció a partir de marzo para luego mantenerse estable a lo largo del año (157.671 asientos promedio por mes). La oferta de vuelos internacionales, aunque de menor volumen, también fue estable a lo largo de todo el año 2013 con pequeñas variaciones.

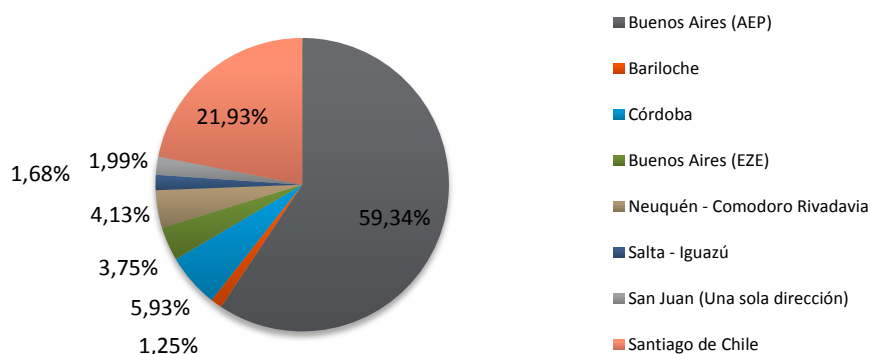
Gráfico N°1: Oferta aerocomercial de asientos del Aeropuerto de Mendoza por tipo de vuelo. Año 2013



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

Cuantificando la oferta anual de asientos por destino, Buenos Aires aglutina la mayor cantidad de oferta origen/destino del Aeropuerto de Mendoza. En mayor grado esta oferta se concentra en el Aeroparque Metropolitano, a excepción de los vuelos desde/hacia Ezeiza orientados a la realización de conexiones inmediatas con la oferta internacional de Aerolíneas Argentinas. Seguidamente se encontró el único destino internacional del año 2013, Santiago de Chile, que para el caso de Lan Airlines sus vuelos estuvieron orientados en parte a la realización de conexiones inmediatas con los servicios de dicha empresa. Los otros servicios corresponden a las diferentes ciudades del interior del país conectadas mediante vuelos transversales que permiten evitar la realización de transbordos en Buenos Aires.

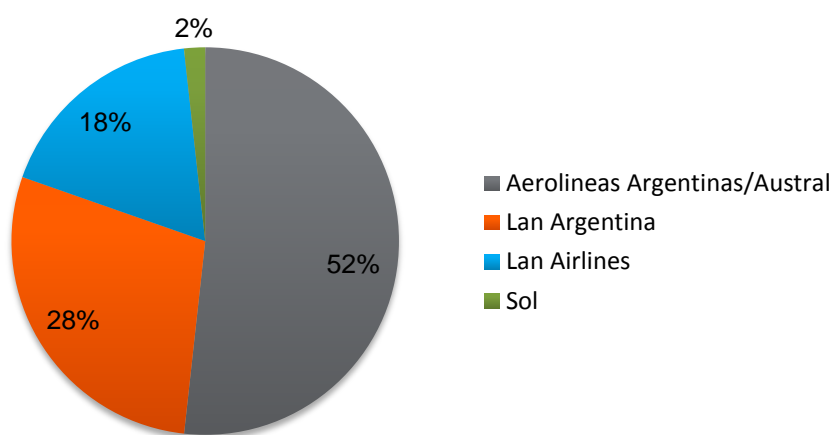
Gráfico N°2: Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2013



Fuente: Elaboración 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 la principal, seguida por Lan Argentina y luego por Lan Airlines de Chile. Estas 3 empresas acumularon el 98% de los asientos ofrecidos para el mercado mendocino. Sin embargo, Aerolíneas Argentinas presentó una mayor distribución de destinos, conectando a Mendoza con los aeropuertos de Aeroparque, Ezeiza, Córdoba, Neuquén, Comodoro Rivadavia, Salta, Iguazú, Bariloche y Santiago de Chile, muchos de estos a través de los denominados "corredores federales". Mientras que la empresa chilena concentró totalmente su oferta aerocomercial con Santiago de Chile, y su filial argentina exclusivamente al Aeroparque en ambas direcciones –los servicios desde San Juan solamente se ofrecieron en el sentido UAQ-MDZ). La otra aerolínea que conectó Mendoza con destinos nacionales es Sol.

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



Fuente: Elaboración en base a datos de la OAG.

2013

AEROPUERTO DE MENDOZA

1.269.289

Pasajeros

2.367

Toneladas de carga aérea

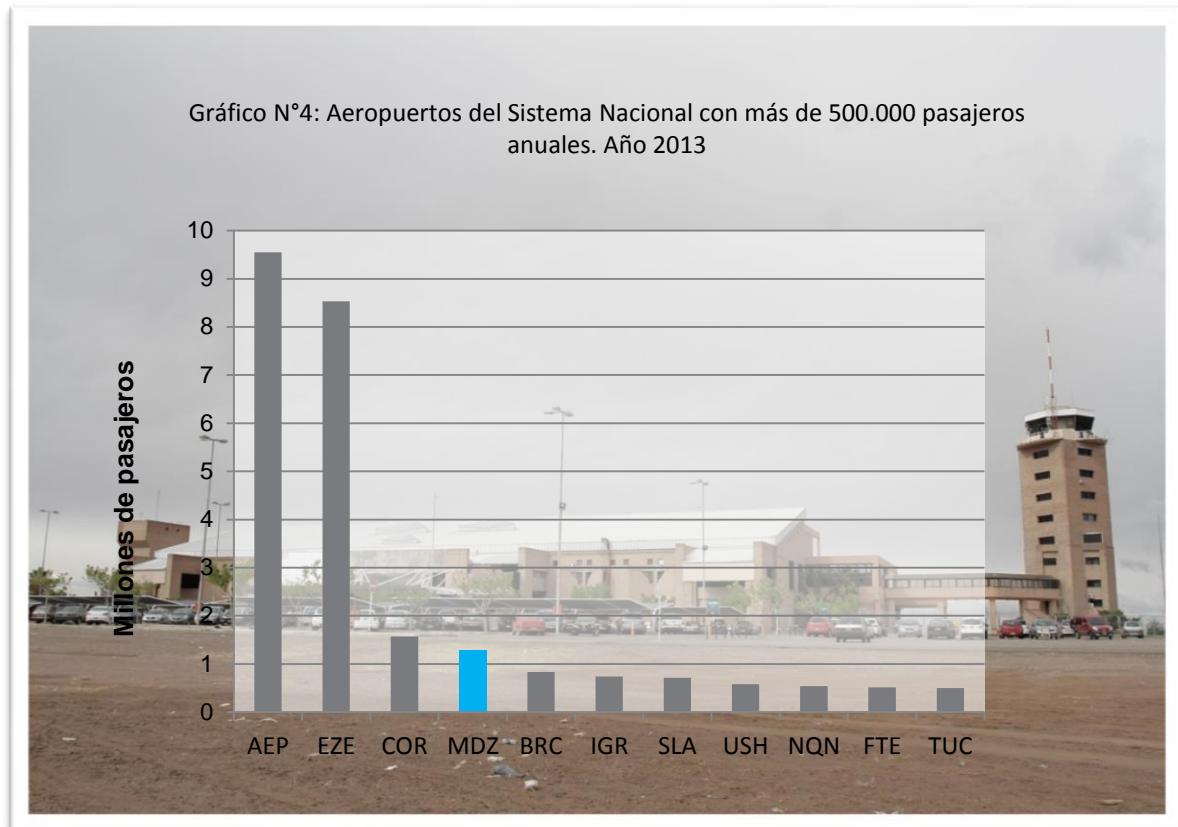
16.892

Movimientos de aeronaves



3.2. Demanda de transporte aéreo

El Aeropuerto Internacional de Mendoza registró en el año 2013 un movimiento total de 1.269.289 pasajeros y se ubicó cuarto entre las terminales nacionales aeroportuarias con más pasajeros del Sistema Nacional de Aeropuertos. A su vez, en el mismo año se transportaron un total de 2.367 toneladas de carga y se realizaron 16.892 movimientos de aeronaves.

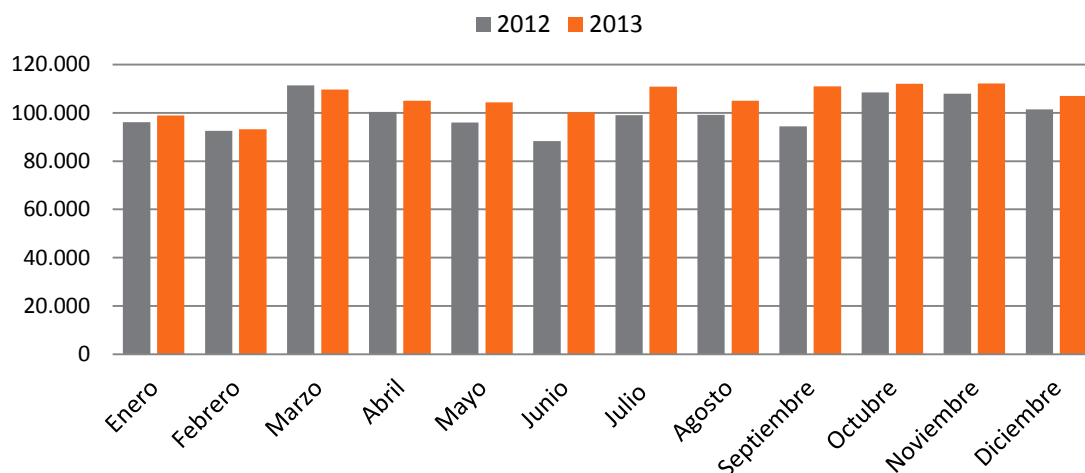


Fuente: Elaboración propia en base a AA2000, London Supply y Aeropuertos del Neuquén

Tráfico aéreo de pasajeros

Durante 2013, en el Aeropuerto de Mendoza, se registraron 904.496 pasajeros de cabotaje, 319.597 internacionales y 45.196 en tránsito -entendiendo a éstos como aquellos que hicieron escala en el aeropuerto sin efectuar ningún transbordo-. La demanda total fue de 1.269.289 de pasajeros, que significó un incremento del 6% respecto al año 2012.

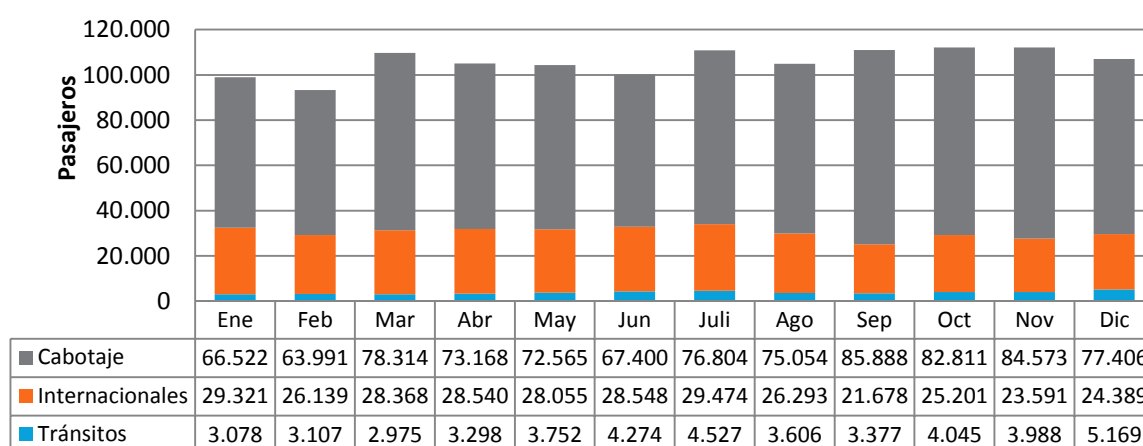
Gráfico N°5: Evolución mensual de pasajeros 2012-2013



Fuente: Elaboración propia en base a AA2000.

La demanda anual de pasajeros del año 2013 fue regular durante todo el año, tanto en la distribución mensual, como en la proporción de pasajeros de cabotaje e internacionales, siendo ésta relación de 3 a 1 aproximadamente. Excepto los meses de enero y febrero, el resto del año presentó un movimiento mensual superior a los 100.000 pasajeros, siendo los meses de octubre y noviembre los de mayor movimiento, superando los 110.000. Los pasajeros en tránsito contabilizados en el Aeropuerto de Mendoza corresponden a los pasajeros de vuelos que hacen una escala comercial sin transbordo. La mayoría de ellos pertenecen a los denominados "corredores federales" operados por el Grupo Aerolíneas Argentinas y en menor medida a la empresa Sol Líneas Aéreas. Estos pasajeros no abonan tasa de uso de aerostación.

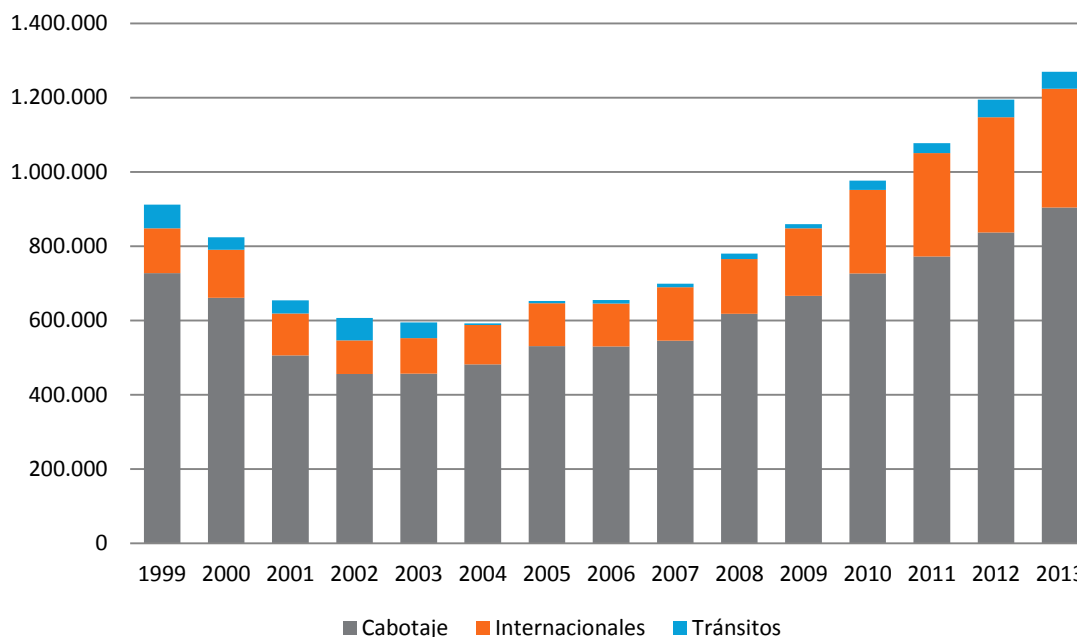
Gráfico N°6: Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a AA2000.

Según datos del Sistema Integral de Aviación Civil provisto por la ANAC, el 98% de los pasajeros internacionales del Aeropuerto de Mendoza tienen al aeropuerto de Santiago de Chile como origen/destino o como conexión hacia otro origen/destino de viaje. Por otra parte, las rutas de cabotaje hacia Buenos Aires (AEP y EZE) concentran el 79% de la demanda doméstica. Le siguen en importancia las rutas a Córdoba (6,7%), Neuquén-Comodoro Rivadavia (5,7%), San Juan -servicio combinado- (4,2%), Bariloche (1,5%), Salta-Iguazú (1%), otros destinos (1,9%).

Gráfico N°7: Evolución anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Mendoza 1999-2013



Fuente: Elaboración propia en base a AA2000.

La tasa de crecimiento interanual promedio para el período 2003-2013 fue de 7,97%, permitiendo que durante estos 10 años el volumen total de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Mendoza crezca en un 113,4%. Específicamente, la tasa de crecimiento interanual promedio para pasajeros nacionales es de 7,13% con un crecimiento total entre 2003 y 2013 de un 98%, y 13,16% y 232% respectivamente para pasajeros internacionales.

Si se lleva a cabo un análisis desagregado de los diferentes tipos de pasajeros que transitaron por la terminal mendocina en los últimos 15 años, pueden observarse variaciones en relación a la evolución de cada grupo. Los pasajeros domésticos e internacionales comparten cierta correlación, siendo el año de menor movimiento el 2002, mientras que los pasajeros en tránsito presentan una evolución diferente siendo el año 2004 el de menor movimiento. Esto podría deberse a la caída de operaciones transversales donde Mendoza es parte de diversos corredores aéreos, concentrando así sus operaciones domésticas desde y hacia el Aeroparque Metropolitano. La incidencia de la caída de pasajeros en tránsito ocasionó que este año 2004 sea el de menor movimiento del período considerado.

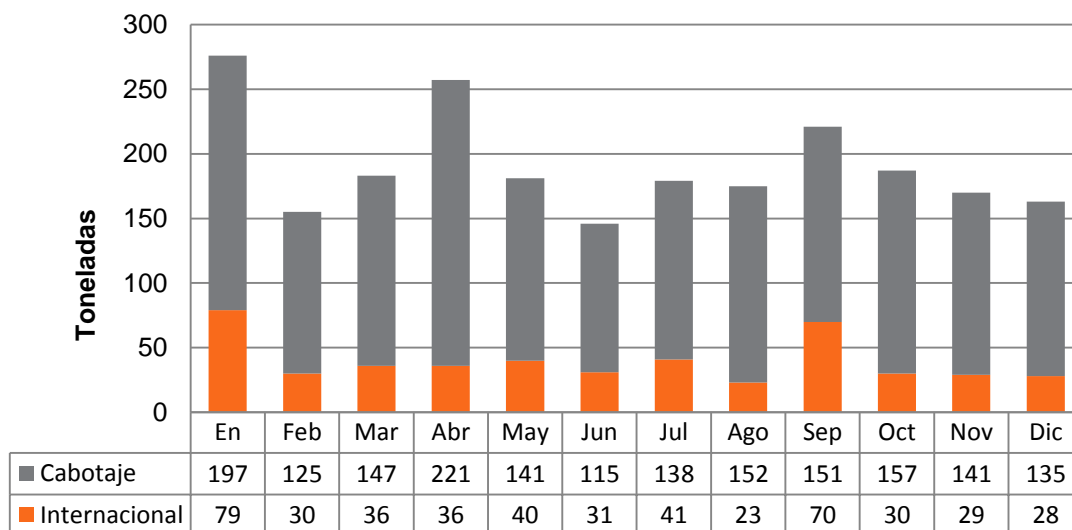
Se observan grandes cambios en la evolución del movimiento anual de pasajeros del aeropuerto producto de la crisis aerocomercial atravesada desde la aplicación de la más amplia liberalización experimentada por el mercado aerocomercial luego de 1998 (por la cual dejaron de

volar las empresas Líneas Aéreas Privadas Argentinas- LAPA⁹, Dinar Líneas Aéreas¹⁰ y SouthernWinds¹¹), reforzada en los años 2007-2008 debido a la grave situación financiero-económica que atravesaba la aerolínea de bandera Aerolíneas Argentinas. A partir del año 2008 se puede apreciar un crecimiento constante en el movimiento anual de pasajeros producto de diversos factores, principalmente del aumento de frecuencias y rutas de la empresa estatizada Aerolíneas Argentinas y su filial Austral.

Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el aeropuerto de Mendoza en 2013 fue 2.367 de toneladas, un 1,4% más que en el año 2012. Principalmente se transportan: semillas de cultivo, oleaginosas, vinos, insumos de bodegas, maquinarias para bodegas, otros insumos y productos de la actividad vitivinícola característica de la provincia, cd's virgen, dvds, material de empaque tetra-briks en bobinas grandes de cartón, entre otros.

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



Fuente: Elaboración propia en base a AA2000.

Movimientos de aeronaves

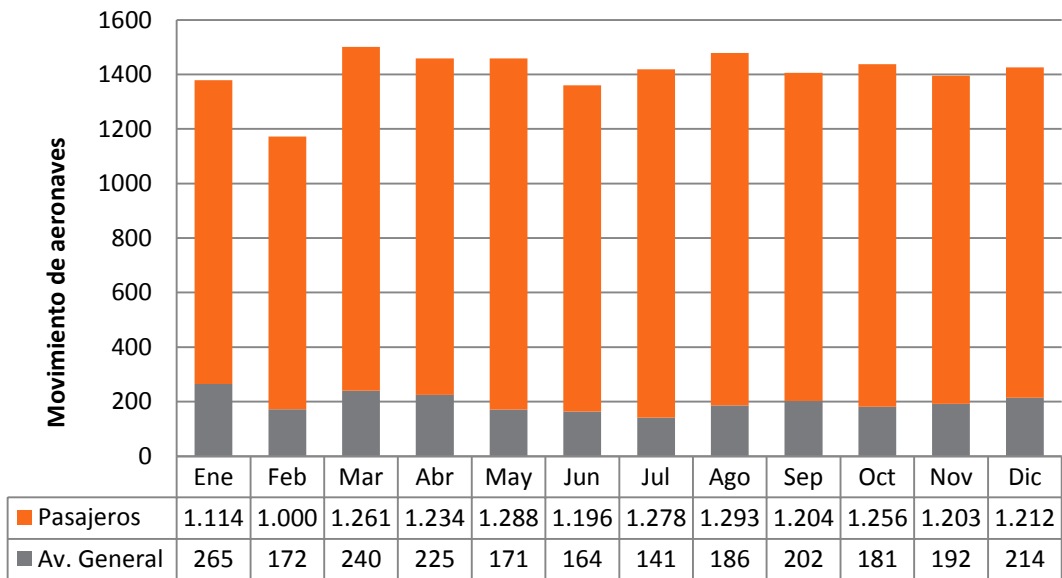
El año 2013 cerró con un total 16.892 movimientos, entre aterrizajes y despegues, en el Aeropuerto de Mendoza, lo que representó un promedio diario de 46 operaciones diarias. Se observa una disminución de los movimientos regulares para los meses de Enero y Febrero para luego mantener durante el resto del año un promedio mensual de 1.200 movimientos entre aterrizajes y despegues. En relación a la aviación general, presenta un promedio mensual de movimientos de 196 operaciones, siendo este número relativamente constante durante todo el año (14% del total de los movimientos).

⁹ LAPA comenzó a operar en el año 1977 y cesó sus operaciones el 20 de abril de 2003.

¹⁰ Dinar operó entre los años 1992 y 2002.

¹¹ Southern Winds operó entre 1996 y 2005.

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



Fuente: Elaboración propia en base a AA2000.



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, en función de sus características cualitativas.

Según IATA (2008)¹² "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, en este caso, la Ciudad de Mendoza y su área de influencia.

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 inversiones¹³ en otro impacto denominado como *catalítico*.

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

¹² IATA (2008) Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina. www.iata/economics

¹³ 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.

\$2.988 M

Millones de pesos

IMPACTO ECONÓMICO-TERRITORIAL POSITIVO Aeropuerto de Mendoza

Impacto económico-territorial del Aeropuerto de Mendoza	Valor (\$ pesos)
Beneficios económicos para los pasajeros (excedente del consumidor)	\$232.538.323
Beneficios por el lado de la demanda para el PBI derivados del transporte aéreo (impacto directo, indirecto e inducido)	\$228.199.348
Beneficios por el lado de la oferta (productividad)	\$986.950.707
Beneficios por el lado de la oferta (turismo receptor)	\$1.540.345.022
IMPACTO ECONÓMICO POSITIVO	\$2.988.033.401
Efectos negativos por el lado de la oferta (turismo emisor)	\$1.272.690.409
IMPACTO ECONÓMICO NEGATIVO	\$1.272.690.409
SALDO DE IMPACTOS	\$1.715.342.992

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.

El cálculo se realizó teniendo en cuenta la cantidad de pasajeros que tuvieron como origen al Aeropuerto de Mendoza en 2013 y la tarifa promedio para cada caso. Así, el excedente del consumidor registrado para los pasajeros que se movilizaron exclusivamente desde el Aeropuerto de Mendoza hacia todos los destinos alcanzó la suma de \$232.538.323 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 Mendoza fue de \$228.199.348 pesos. Bajo esta denominación no se incluye la facturación propia de las líneas aéreas, sino las de todas las actividades dentro del aeropuerto. Si se ordenaran los aeropuertos del Sistema Nacional por su PBA, el Aeropuerto de Mendoza se vería superado solo por Ezeiza, Aeroparque y Córdoba.

La facturación por servicios no aeronáuticos durante 2013 alcanzó un valor de \$180.651.814 pesos, lo que representa un 79% del PBA, el restante 21% correspondió a los servicios aeronáuticos con un monto total de \$47.547.534 pesos.

Cuadro Nº1: Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de Mendoza. Año 2013.

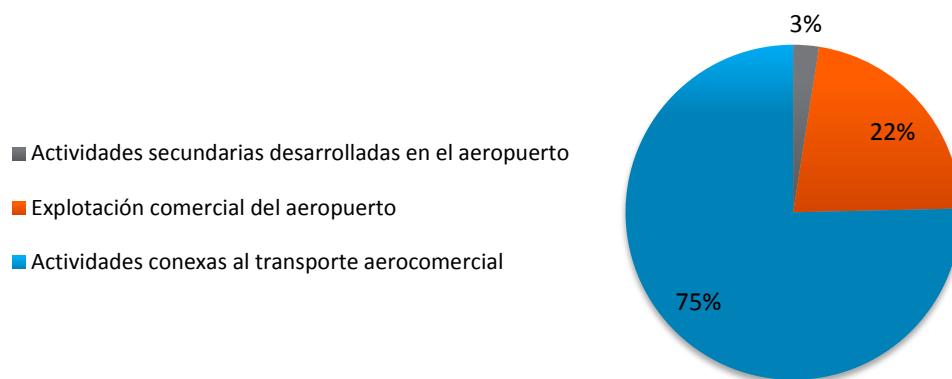


Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Del total de la facturación correspondiente a los servicios no aeronáuticos que se generan en el aeropuerto, quien lo administra -en este caso el concesionario-, percibe en promedio un 7% a través de los distintos cánones -fijos y variables- por parte de los prestadores de los servicios de los distintos rubros y actividades. Además, el concesionario percibe ingresos aeronáuticos directos por el cobro de tasas. El ingreso total del concesionario declarado para el año 2013 fue de \$46.644.610 pesos. El 70% (\$33.250.414 pesos) son ingresos aeronáuticos y el 30% (\$13.394.196 pesos) son ingresos no aeronáuticos que no provienen del cobro de tasas. El resto de los ingresos aeronáuticos lo componen las tasas de seguridad y aduana por un monto de \$14.297.120 pesos.

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: Facturación por servicios no aeronáuticos por grandes rubros. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

En el Aeropuerto de Mendoza, tres cuartas partes de la facturación total por servicios no aeronáuticos devienen de las actividades conexas al transporte aerocomercial. La explotación comercial del aeropuerto aporta el 22,5% de la facturación total, siendo las actividades secundarias las que en volumen son menos representativas.

Para caracterizar el rendimiento económico de los aeropuertos se suele calcular una serie de ratios con el fin de caracterizar la relación de las facturaciones totales de los aeropuertos con el volumen de pasajeros, de 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°2: Ratios Ingresos (\$ pesos). Año 2013.

	Por pasajero	Por movimiento	Por m ² Terminal	Por hectárea
Ingresos Totales	\$179,78	\$13.509	\$17.828	\$704.102
Ingresos Aeronáuticos	\$37,46	\$2.815	\$3.707	\$146.706
Ingresos no Aeronáuticos	\$142,33	\$10.695	\$14.113	\$557.395
Ingresos no Aeronáuticos por rubro				
Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$107,26	\$8.059	\$10.636	\$420.049
Explotación comercial del aeropuerto	\$31,54	\$2.370	\$3.128	\$123.530
Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$3,53	\$265	\$350	\$13.816

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 específico¹⁴. 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 de Mendoza. Este crecimiento implicó un impacto adicional interanual de \$29.562.942 millones de pesos sobre el producto bruto geográfico del área de influencia. Ahora bien, en términos totales para el año 2013, el impacto del aeropuerto sobre la productividad fue de \$986.950.707 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.

¹⁴ IATA toma la primera semana de Julio.

HISTORIAS QUE HABLAN...

Con valor agregado

Jimena Ayala es Licenciada en Informática. En 2001 junto a otros trece jóvenes emprendedores, tomó el riesgo de asociarse y formar "Silice, tranquilidad tecnológica", empresa de software con sede en Mendoza. Su lema es *ser los mejores para el mundo* y no los mejores del mundo. El **Aeropuerto de Mendoza** es hoy el **enlace imprescindible** con sus clientes y socios en Europa, Latinoamérica y EE.UU.



Con más de catorce años en el mercado mendocino dedicado a la innovación y desarrollo de tecnologías de la información y servicios informáticos, "Silice" ha alcanzado reconocimiento, como el Sadosky de Oro*, y crecimiento a nivel nacional e internacional. Para lograrlo, la cercanía al aeropuerto ha sido indispensable: *"El contacto cara a cara es irremplazable. Nosotros participamos de rondas de negocios en Alemania, España, Italia, Perú y Colombia. Tanto para la parte comercial como para el inicio y cierre de un trabajo es necesario estar ahí"*.

La conexión aeroportuaria no sólo permite visitar clientes y firmar contratos, sino también recibir inversores en su ciudad, buscando ser buenos anfitriones y conseguir una gran primera impresión: *"Sí no tuviésemos el aeropuerto cerca se nos complicarían las cosas. Estuvimos tres meses en tratativas con un cliente de Tester en Denver, el plan era que el viniera y conociera Mendoza. Vos a un cliente de ese tipo no le podés decir llegó a Córdoba y de ahí tomas un micro. Por ejemplo, nuestro socio inversor en EE.UU vino a visitarnos, se enamoró de la ciudad, de una mendocina y ahora vive acá"*.

En este sentido, la proximidad al "Aeropuerto Gobernador Francisco Gabrielli, conocido como "El Plumerillo", fortalece los encuentros de trabajo con sus socios de Buenos Aires, contemplando que pueden ampliar las jornadas de trabajo: *"Tener el aeropuerto en veinte minutos nos extiende la jornada laboral, cuando nos juntamos con nuestros partners de Buenos Aires, sabemos que podemos estar hasta tarde en reunión porque llegan rapidísimo al aeropuerto. La proximidad es indispensable."*

Mientras ellos agregan valor a otras empresas, el aeropuerto les brinda posibilidades para su crecimiento.

* Premio otorgado por la Cámara de Software y Servicios Informáticos de la República Argentina (CESSI) a equipos de trabajo y organizaciones que, con su labor y desempeño, contribuyan al crecimiento de la Industria Argentina de Tecnología Informática

4.4 Turismo receptivo facilitado por el transporte aéreo

El turismo es una de las actividades económicas estratégicas de desarrollo y generadora de mayor crecimiento en la Provincia de Mendoza¹⁵. El sector de comercios, restaurantes y hoteles representa el 24,5% del PBG mendocino y ocupa al 17% de la Población Económicamente Activa (PEA).

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.

La Provincia de Mendoza, junto a las de San Juan, San Luis y La Rioja, forman parte de la Región Turística Cuyo. Sus principales atractivos turísticos son¹⁶: la Ciudad de Mendoza, el Cerro Aconcagua, la vendimia o época de la cosecha de la uva, el vino, el turismo aventura y otros deportes, los centros de esquí, el turismo rural, el ecoturismo (Áreas Naturales Protegidas) y las termas-spa.

Turismo extranjero

Mendoza recibió en el 2013 un total de 650 mil visitantes de otros países¹⁷. En el mismo período arribaron al Aeropuerto de Mendoza unos 123 mil turistas extranjeros en vuelos internacionales y de cabotaje que visitaron otros puntos del país. La relación entre ambos datos permite afirmar la importancia del aporte del transporte aéreo al turismo mendocino. Asimismo, Mendoza se destaca entre los más importantes destinos turísticos de visitantes internacionales con 10 hoteles de 4 estrellas y 6 de 5 estrellas. Estos hoteles suelen contar con salones especialmente preparados para conferencias y reuniones de negocios. Los turistas extranjeros suelen preferir estas categorías de alojamiento, lo cual también favorece al lugar receptor dado el nivel superior de gastos realizados por los turistas no residentes en comparación con los residentes.

Turismo interno

El turismo nacional aportó más de 2 millones de visitantes a la provincia en 2013. En el mismo período arribaron al Aeropuerto de Mendoza unos 346 mil turistas argentinos en vuelos de cabotaje. También en este caso se pone de manifiesto el aporte del transporte aéreo como puerta de acceso a la actividad turística.

¹⁵ 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.

¹⁶ www.turismo.mendoza.gov.ar

¹⁷ Según datos del Anuario Estadístico de Turismo de la Provincia de Mendoza, de los cuales el 42% son de origen chileno.

HISTORIAS QUE HABLAN...



Brindando confort, generando trabajo

El Hotel Esplendor -4 estrellas- ubicado dentro del complejo "Arenas Maipú" cuenta 118 habitaciones, cines, restaurants, casino y pileta. Juan Ravagliatti, recepcionista, y Mariela Freiria, ejecutiva de cuentas, destacan la importancia de su cercanía al Aeropuerto de Mendoza. La proximidad y el acceso rápido son elementos muy valorizados por los huéspedes corporativos, turistas y participantes de eventos.

Juan trabaja desde hace dos años como recepcionista del hotel. Su contacto permanente con los pasajeros produce inevitablemente un fuerte vínculo con el aeropuerto y sus servicios: *"La gran mayoría de nuestros huéspedes vienen en avión, ya sea por turismo familiar o corporativo. Muchos son de Buenos Aires y Brasil. Por eso estamos en contacto todo el tiempo con el aeropuerto, pidiendo autos o chequeando vuelos"*.

Su objetivo es lograr que los huéspedes disfruten de su estadía en Mendoza: *"La gente se va contenta de Mendoza. Yo estoy directamente en relación con ellos y cuando se brinda un buen servicio, con buena energía, se recibe lo mismo del otro lado. Es un trabajo difícil porque ves poco a tu familia, puedes pasar toda la noche, hasta navidad. Pero a mí me gusta"*.

Asimismo, Mariela Freiria, Licenciada en Gestión de Empresas Turísticas, destaca la importancia de tener al aeropuerto cerca: *"Por nuestra ubicación estratégica, accesos rápidos, cercanía al aeropuerto, a la zona industrial y a las bodegas, tenemos gran ocupación todo el año. Mientras el turista familiar quiere pasear y pensamos en su disfrute para conocer la ciudad, con el cliente corporativo aseguramos que tenga un buen descanso y jornada de trabajo, por estar en un complejo no necesita ir al centro. Son diferentes pasajeros para los que se busca su máximo confort"*.

Al tiempo que la cercanía al aeropuerto permite el desarrollo de un emprendimiento hotelero, el mismo promueve el crecimiento económico de la ciudad donde está situado: *"La mayoría de los empleados del hotel y del complejo somos de Maipú. Es el primer hotel de esta categoría que se ha creado en el Departamento por lo que pasó a ser una gran fuente de trabajo. Además, reavivó la zona"*.

Impacto positivo del turismo

Desde el punto de vista económico, el movimiento turístico total del 2013 significó para la Provincia de Mendoza un ingreso de \$7.284 millones de pesos producto del gasto que realizaron los turistas, el cual se distribuye entre los distintos actores que trabajan en el sector: alojamiento, gastronomía, excursiones y paseos, comercio, transporte interno, entre otros gastos, impactando positivamente en toda la economía mendocina.

En lo que respecta al impacto positivo del turismo generado por el movimiento registrado en el Aeropuerto Internacional de Mendoza, se puede decir que el gasto de los turistas arribados por vía aérea fue de \$1.540 millones de pesos en el año 2013. De este total, el gasto de los turistas extranjeros arribados al Aeropuerto de Mendoza fue de \$712 millones de pesos, mientras que los turistas internos arribados en avión gastaron un total de \$828 millones de pesos.

4.5. Turismo emisoro 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 Mendoza 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 mendocinos que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.

En 2013 aproximadamente 240 mil mendocinos viajaron al interior y al exterior del país a través del Aeropuerto Internacional de Mendoza. Unos 66.800 pasajeros eligieron viajar hacia destinos nacionales, mientras que los 173 mil restantes fueron al exterior.

En términos económicos, el gasto total de los turistas mendocinos hacia destinos de la Argentina fue de \$299.760.207 pesos. Además, los mendocinos que partieron en avión al exterior realizaron gastos por unos \$972.930.202 pesos. En conclusión, el impacto negativo total que se registró en 2013 para el área de influencia del Aeropuerto de Mendoza fue de \$1.272.690.409 pesos.

Tabla N°3: Impacto económico total del turismo facilitado por el transporte aéreo. Año 2013

TURISMO	Pasajeros	Gasto total en pesos
Turismo Internacional		
Turistas receptivos	123.713	\$711.886.249
Turistas emisivos	173.553	\$972.930.202
Saldo de impactos del turismo internacional	-49.840	-\$261.043.953
Turismo Interno		
Turismo receptivo	346.883	\$828.458.773
Turismo emisoro	66.821	\$299.760.207
Saldo de impactos del turismo interno	280.062	\$528.698.566
SALDO DE IMPACTO TURÍSTICO TOTAL	230.222	\$267.654.613

Fuente: Elaboración propia

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 de Mendoza registró en 2013 un total de 950 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	
Empleo directo	950 empleos
Empleo indirecto	1.140 empleos
Empleo inducido	1.347 empleos
Empleo catalítico	5.558 empleos
Total empleo generado	8.995 empleos



Cuadro N°2: Empleos directos por rubro en el Aeropuerto de Mendoza



Fuente: Policía de Seguridad Aeroportuaria

HISTORIAS QUE HABLAN...



De Mendoza al mundo

Fernando Silva nació en Chile donde se recibió de Ingeniero Comercial. Al presente es Gerente de Marketing de la bodega *Renacer*, ubicada en Luján de Cuyo, Mendoza. El vino mendocino representa al país en el mundo y para lograrlo es necesario estar conectados.

La bodega *Renacer* fue creada en el año 2002 por Patricio Reich. Su filosofía es hacer grandes vinos obteniendo un portafolio acotado y de calidad. El conocido enólogo Alberto Antonini desarrolla sus vinos clásicos, superiores y de alta gama. En sus inicios exportaban vinos por un valor de u\$s 500.000 anuales y actualmente ya alcanzan los u\$s 5.000.000, siendo EE.UU su principal comprador, seguido por China, Brasil, el mercado interno y otros cuarenta países.

Renacer no sólo se dedica a la exportación ya que en su impresionante bodega estilo italiano recibe turistas y grandes compradores del exterior y del interior del país. El aeropuerto es vital: *“Actualmente las conexiones dentro de Argentina han mejorado muchísimo, eso es un gran beneficio para las empresas. La industria vitivinícola vive de la exportación y de los turistas, sin un aeropuerto cerca sería muy complicado sostenerla”.*

Es primordial para el desarrollo de la actividad y el alcance de nuevos horizontes recibir a futuros clientes de la forma más cálida: *“Importadores que llegan a la una del mediodía en un vuelo, sabemos que una y media los tenemos comiendo un asado criollo en la bodega. Logísticamente tener el aeropuerto a menos de treinta minutos es muy bueno”.* También se vuelve fundamental para el personal de la bodega vincularse con otros lugares: *“Semanalmente hay algún representante de Renacer en el aeropuerto viajando a otra provincia u a otro país”.*

Contar con el aeropuerto a escasos kilómetros también ha logrado realizar negocios en forma inmediata: *“En Diciembre despachamos 2000 vinos a China en avión. Por la urgencia de la conexión directa al aeropuerto fue fundamental. El vino es un embajador en el mundo”.*

Analizando el desempeño del aeropuerto 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 Mendoza, se generaron 748 puestos de trabajo directos en el año 2013 por cada millón de pasajeros.

Tabla N°3: Ratios de empleo por unidad de medida. Año 2013.

	C/millón Pasajeros	C/1.000 Movimientos	C/1.000m ² Terminal	Por Hectárea
Empleo (total)	7.087	533	703	27,8
Empleo directo	748	56	74	2,9
Empleo indirecto	898	67	89	3,5
Empleo inducido	1.061	80	105	4,2
Empleo Catalítico	4.379	329	434	17,1

Fuente: Elaboración propia en base a datos de PSA y AA2000.

La actividad del aeropuerto llevó en 2013 a significar la generación de 950 puestos de trabajos directos, de 1.140 empleos indirectos, de 1.347 puestos de trabajo dentro de las actividades correspondientes al impacto inducido, y de 5.558 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 Mendoza implicaron la generación de un total de 8.995 empleos en su área de influencia.

