

2013

Aeropuerto Internacional de Neuquén



Informe de Impacto Económico-Territorial



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

Noviembre 2015

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 Neuquén	4
2.1. Características generales.	5
2.2. Localización y contexto provincial.	10
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.	31
4.6. Generación de empleo.	32

1. PRESENTACIÓN

El Informe de Impacto Económico-Territorial del Aeropuerto Internacional de Neuquén forma parte de una serie de trabajos desarrollados por el Departamento de Análisis Económico-Territorial y Estadística de la Unidad de Planificación del Sistema Aeroportuario del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.

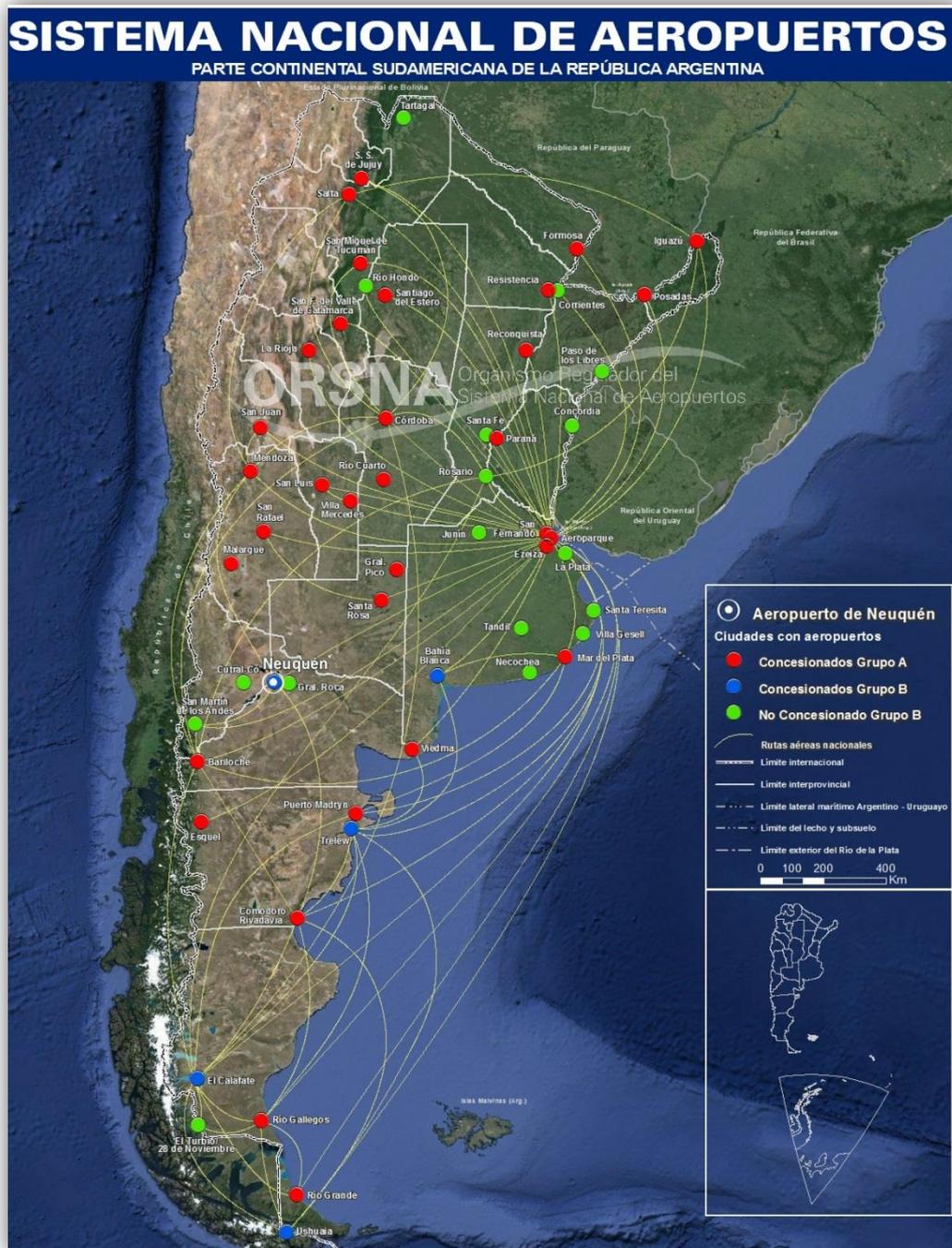
El objetivo del mismo es realizar una caracterización y cuantificación del impacto económico que genera la actividad aeroportuaria y aerocomercial en la sociedad y el territorio en que se localizan. Los informes anteriormente publicados por este organismo correspondieron al de Argentina (SNA) y a los aeropuertos de Mendoza, Salta, Cataratas del Iguazú, Córdoba, Buenos Aires y Ushuaia.

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 NEUQUÉN

El Aeropuerto Internacional de Neuquén "Presidente Perón" es uno de los 55 aeropuertos que actualmente integran el Sistema Nacional de Aeropuertos.

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



Fuente: Elaboración propia ORSNA.

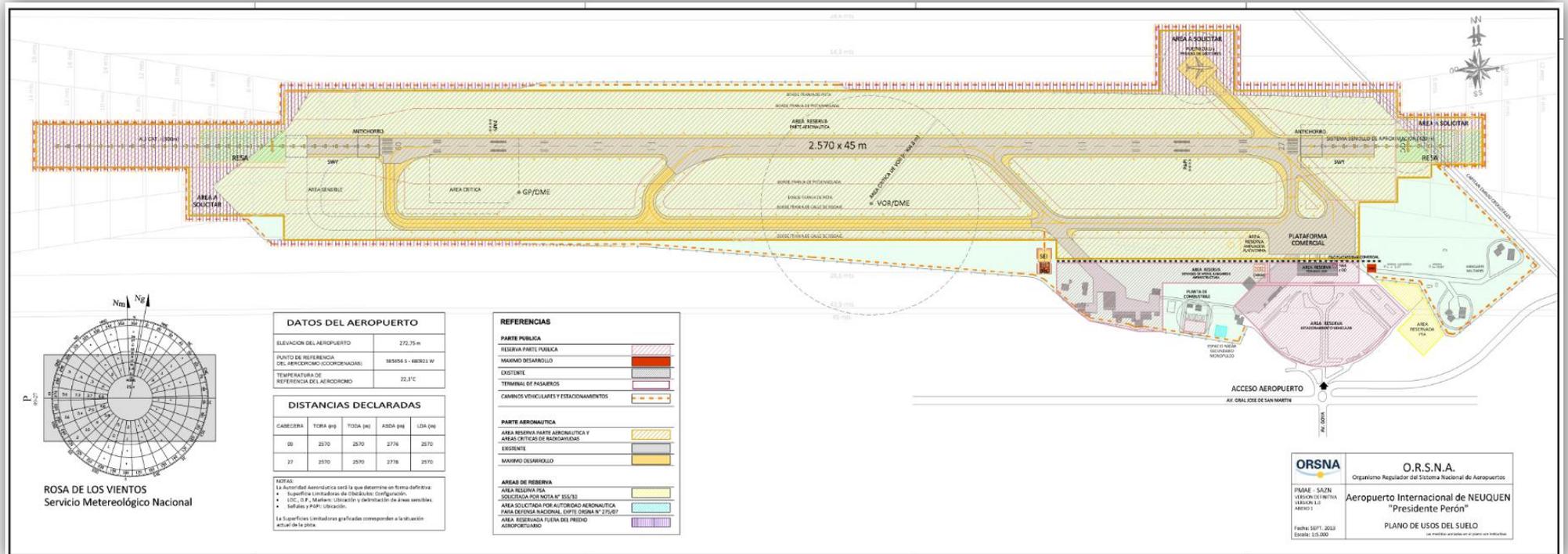
2.1 Características generales

Tabla N°1: Información técnica del aeropuerto.

Nombre	Aeropuerto Internacional Presidente Perón
Código OACI	SAZN
Código FAA	NEU
Código IATA	NQN
Localización	
Ciudad	Neuquén
Provincia	Neuquén
Dirección	San Martín 5901 CP: Q8304ACG
Teléfono informes	(0299) 444-0525 / 0448 / 0446
Web	www.anqn.com.ar
Ubicación	Latitud -38,947706° Longitud -68,171854°
Distancia ciudad	7 km
Autoridades	
Organismo regulador	ORSNA
Jefe de aeropuerto	Juan Cayetano Falgares (ANAC)
Explotador	Aeropuertos del Neuquén S.A.
Administrador	Jorge Gustavo Roco
Otras características	
Habilitación	Internacional
Región aérea	RACE (Centro)
Superficie total	254 hectáreas
Superficie concesionada	254 hectáreas
Superficie de aerostación	5.900 m ²
Clave de referencia	4D
Horario	0 a 24hs
Elevación	273 metros
Pistas	09/27 (2570 m x 45 m) Asfalto
Plano de Usos del Suelo	Aprobado en 2013 por el ORSNA

Fuente: Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.

Imagen N°1: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Internacional de Neuquén aprobado por el ORSNA en 2013.



Fuente: ORSNA.

El aeropuerto

El predio aeroportuario, propiedad de la Provincia de Neuquén, comprende 254 hectáreas ubicadas al este de la provincia. El aeropuerto se encuentra concesionado a la empresa Aeropuertos del Neuquén S.A. que explota las actividades comerciales, la playa de estacionamiento vehicular, la pista de aterrizaje y la plataforma, los hangares, el depósito de almacenamiento de cargas y rampa¹.

El Aeropuerto Internacional de Neuquén posee una única pista, la 09/27 (2570 m x 45 m), una plataforma comercial de pasajeros y hangares militares.

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



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

Terminal de pasajeros y carga

En la parte pública del aeropuerto se encuentra la terminal de pasajeros con 5.900 m² de superficie organizada en dos niveles, donde se concentran las operaciones de aviación comercial de cabotaje e internacional –aunque actualmente no se ofrecen servicios internacionales regulares en el aeropuerto-. El conjunto de edificios que componen el área terminal son: la terminal de pasajeros, la torre de control, la plataforma y los hangares. El aeródromo dispone depósitos y oficinas para cargas fuera de la terminal de pasajeros y se planificó una reserva de espacio para la construcción de la Terminal de Cargas en un sector ubicado al Oeste de la actual terminal de pasajeros, en caso que el volumen anual de carga transportada así lo justifique.

¹ Según el Contrato de concesión de la administración, operación y explotación del aeropuerto internacional de Neuquén celebrado el 24 de octubre de 2001.

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



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

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 aéreo². 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.

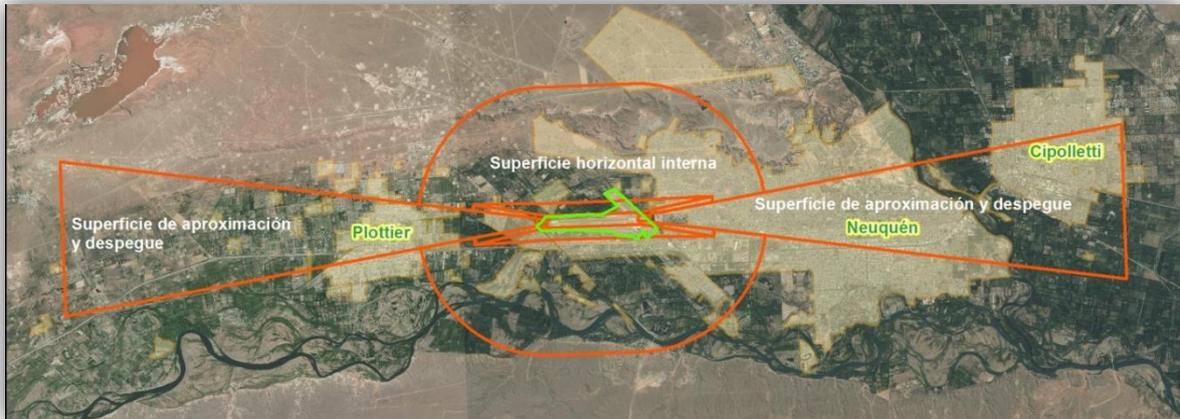
En la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)³ del Aeropuerto Internacional de Neuquén se consignan obstáculos para las cabeceras 09 y 27 en las áreas de aproximación y despegue. A su vez, se puede observar la presencia de áreas urbanizadas bajo las superficies limitadoras de obstáculos. La orientación de la pistas provoca que las superficies de aproximación y despegue se desarrollen sobre la ciudades de Plottier, Neuquén y Cipolletti.

²Manual de Aeródromos de la República Argentina. www.anac.gov.ar

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

Informe de Impacto Económico-Territorial
Aeropuerto Internacional "Presidente Perón". Neuquén. Argentina.

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



Fuente: Elaboración propia en base a AIP Neuquén.

Imagen N°5: Aeroestación, plataforma e instalaciones del Aeropuerto Internacional de Neuquén.



Fuente: ORSNA.

2.2 Localización y contexto provincial

Abordar la relación entre transporte aéreo y territorio es fundamental para poder dimensionar los beneficios económicos y sociales que la actividad aerocomercial y aeroportuaria generan en su área de influencia. El transporte aéreo es un factor modelador de las estructuras económicas metropolitanas y regionales, permite el desarrollo de actividades de alto valor agregado, 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 Neuquén se localiza en la capital de la Provincia homónima, en el Departamento Confluencia. La Ciudad Neuquén es la más poblada del norte de la Patagonia y forma parte de la micro-región del Alto Valle del Río Negro rodeado por mesetas típicas del relieve patagónico⁴. Este aeropuerto sirve también a otras ciudades como Plottier, Centenario, Zapala, Chos Malal y Rincón de los Sauces en Neuquén, General Roca, Cipolletti, Catriel y Villa Regina en Río Negro y 25 de Mayo en La Pampa.

Según el Censo Nacional de Población del año 2010 la provincia cuenta con 551.266 habitantes de los cuales el 66% residen en el Departamento Confluencia, donde se asienta la Ciudad de Neuquén, capital provincial. Las otras ciudades de la provincia donde se localizan aeropuertos del Sistema Nacional son San Martín de los Andes y Cutral-Co.

La Ciudad de Neuquén se vincula por vía terrestre hacia el oeste con la Ciudad de San Carlos de Bariloche a través de la Ruta Nacional N°237 y con otras ciudades de la provincia a mediante la Ruta Nacional N°22 y otras rutas provinciales vinculadas también a la Ruta Nacional N°40. Por otro lado, hacia el este la Ruta Nacional N°22 la comunica con Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires, y desde allí por la Ruta Nacional N°3 con la Región Metropolitana de Buenos Aires.

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 Neuquén como aeropuerto de **vuelos comerciales de cabotaje**⁵ comprende los departamentos de Curaco, Chos Malal, Minas, Pehuenches, Norquín, Anelo, Loncopué, Picunches, Confluencia, Zapala y Picún Leufú de la Provincia de Neuquén, Chical Co y Puelén de la Provincia de La Pampa, General Roca, Avellaneda, El Cuy y 9 de Julio de la Provincia de Río Negro (ver Mapa N° 2).

⁴ Subsecretaría de Turismo del Gobierno de la Provincia de Neuquén - <http://neuquentur.gob.ar>

⁵ Comprende las áreas de influencia de los 39 aeropuertos que tuvieron en 2013 vuelos comerciales de cabotaje.

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 Neuquén en 2010 alcanzaba los 264.827 hogares. Los departamentos que conforman el área de influencia del aeropuerto (ver mapa N°2) concentraban el 3% de la población de la provincia de La Pampa, el 87% de la provincia de Neuquén y el 57% de la provincia de Río Negro.

Clasificando los hogares según las variables del último Censo de Población: máximo nivel de estudios alcanzado por el jefe de hogar, su condición de actividad económica, presencia o no de 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, con un 81% en promedio. Los departamentos Confluencia de Neuquén y General Roca de Río Negro se destacan por ser los de mayor concentración de NSE alto, alcanzando un 52,50% y un 35,30% respectivamente del total de hogares con NSE alto. El nivel medio es el predominante en el 76% de los hogares. Los hogares de NSE alto alcanzan el 19% y los de NSE bajo el 6%.

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

Nivel socio-económico	Hogares	Porcentaje
Alto	49.190	19%
Medio	200.409	76%
Bajo	15228	6%
Total	264.827	100%

Fuente: Elaboración propia en base al Censo 2010.

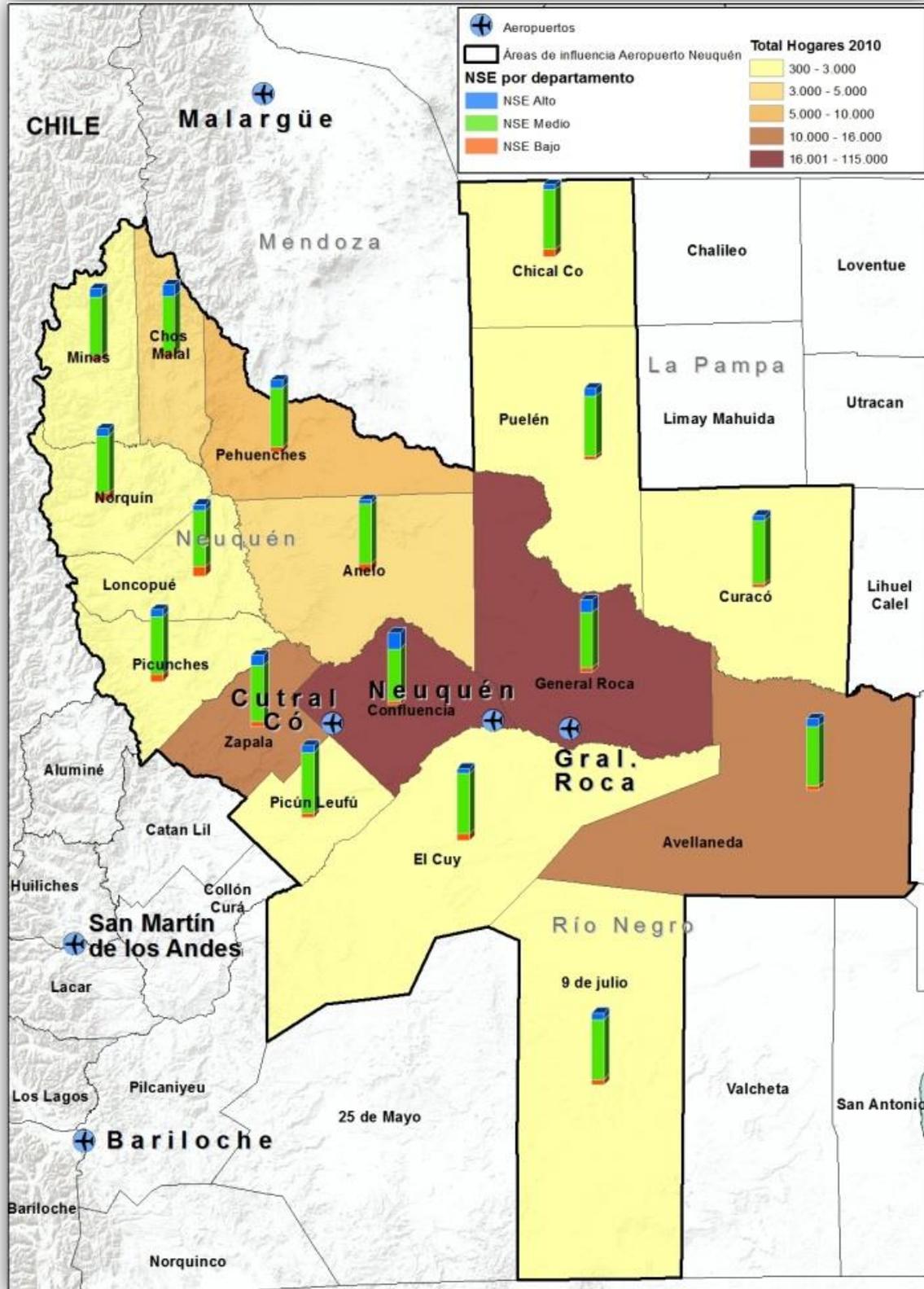
Imagen N°6: Aeropuerto Internacional de Neuquén.



Fuente: ORSNA

Informe de Impacto Económico-Territorial
Aeropuerto Internacional "Presidente Perón". Neuquén. Argentina.

Mapa N°3: Nivel socioeconómico de la población del área de influencia del Aeropuerto de Neuquén.
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 Neuquén en 2013 conectaba a la ciudad de forma directa con Buenos Aires (Aeroparque), Mendoza, Comodoro Rivadavia y San Martín de los Andes y de manera indirecta con Bariloche, Esquel, Córdoba, Rosario a través de una o varias escalas. Semanalmente⁶ el aeropuerto contó con un total de 152 frecuencias comerciales (ida y vuelta) de las cuales el 68,42% iban desde y hacia Buenos Aires (Aeroparque) seguido por Mendoza y Comodoro Rivadavia ambos con el 15,79%.

El grupo estatal Aerolíneas Argentinas es el que brindó la mayor cantidad de operaciones llevadas a cabo en el aeropuerto con el 59,21% de las frecuencias semanales (ida y vuelta), operando hacia y desde las ciudades de Buenos Aires (40,79%), Mendoza (9,21%) y Comodoro Rivadavia (9,21%), ambos destinos escalas del denominado "Corredor Petrolero" junto con Córdoba. La misma ruta fue operada por la aerolínea SOL, agregándose Rosario y conectando directamente al Aeropuerto de Neuquén con Comodoro Rivadavia y Mendoza, ambas con el 6,58% cada una de las frecuencias semanales.

Por otro lado, LAN Argentina operó el 27,63% de las frecuencias sólo a Buenos Aires en ambas direcciones. La empresa LADE no operó durante la semana seleccionada en el Aeropuerto Internacional de Neuquén, sin embargo sí lo hizo durante el resto del año.

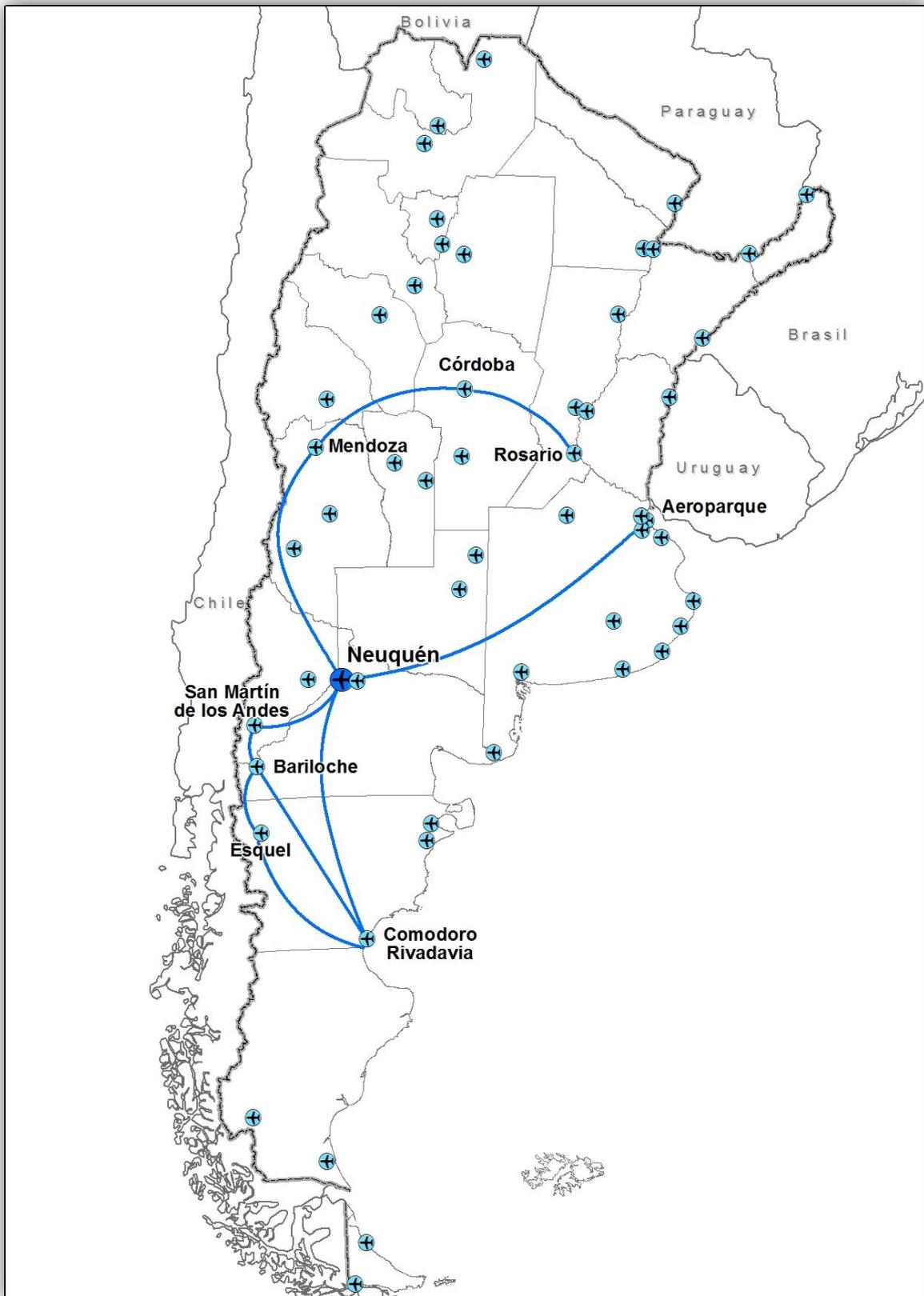
Imagen N°7: Movimientos en la plataforma del Aeropuerto Internacional de Neuquén.



Fuente: ORSNA.

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

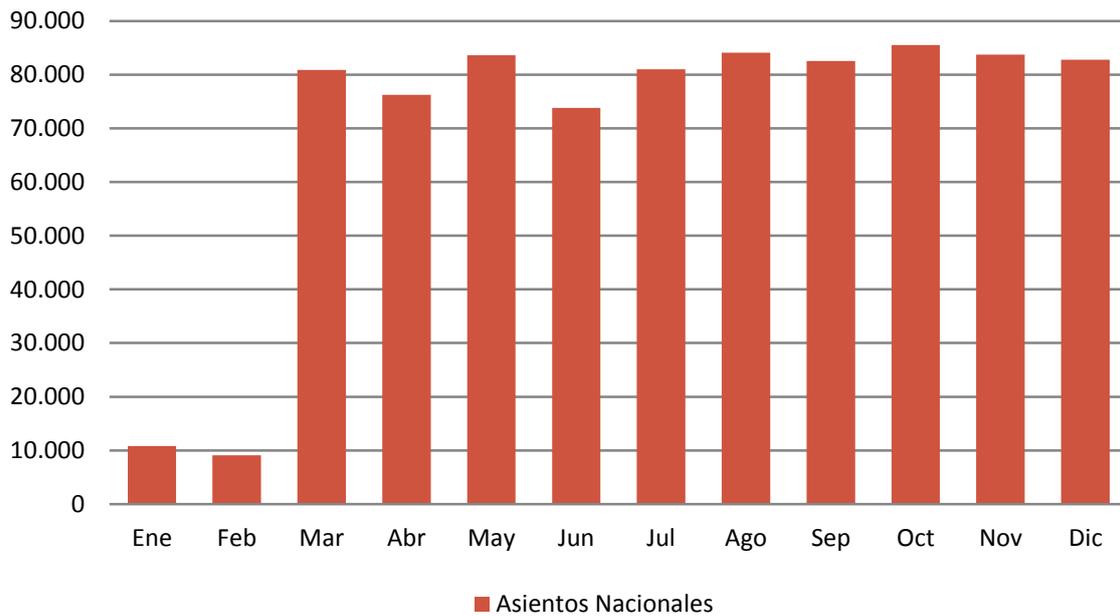
Mapa N°4: Rutas de cabotaje del Aeropuerto Internacional de Neuquén. Año 2013



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

Durante el año 2013, en el Aeropuerto Internacional de Neuquén se operaron vuelos regulares nacionales a diferentes destinos con una oferta aerocomercial anual superior a los 830.000 asientos. En los meses de enero y febrero el ORSNA realizó obras de repavimentación y fresado de la pista y sus cabeceras, fue por este motivo que en tales meses se observa una disminución marcada de la oferta aerocomercial. En el resto del año, la oferta se mantuvo en el rango de 70.000 a 85.000 asientos mensuales alcanzando su pico máximo en el mes de octubre con un valor superior a los 85.000 asientos, con un promedio de 81.442 asientos mensuales.

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



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

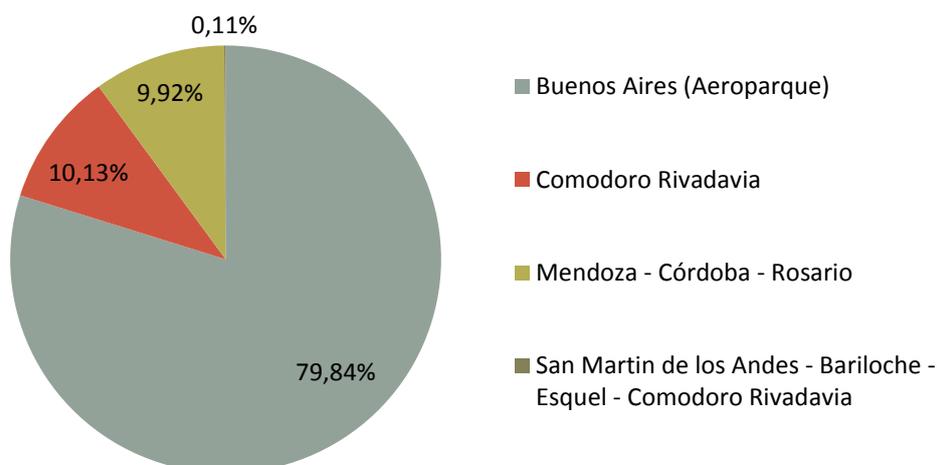
Cuantificando la oferta anual de asientos por destino, la ruta a Buenos Aires (Aeroparque) concentró la mayor cantidad de asientos hacia y desde el Aeropuerto de Neuquén con el 79,84% del total ofrecido. Luego se ubicaron los enlaces con Comodoro Rivadavia (10,13%) y Mendoza (9,92%), esta última continuaba hacia las ciudades de Córdoba y Rosario. Posteriormente se situó el enlace hacia San Martín de los Andes (con continuación hacia las ciudades de Bariloche, Esquel y Comodoro Rivadavia) cuya sumatoria representó el 0,11% de la oferta anual.

Imagen N°8: Terminal de pasajeros. Sector de arribos. Aeropuerto de Neuquén



Fuente: ORSNA

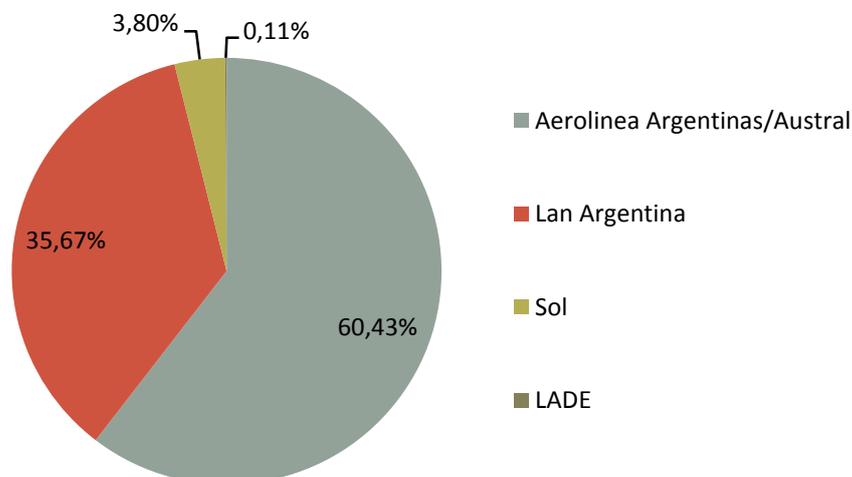
Gráfico N°2: Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2013



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 60,42% de los asientos ofrecidos. El mismo voló a tres destinos de manera directa: Buenos Aires (Aeroparque), Comodoro Rivadavia y Mendoza, el cuarto destino fue la Ciudad de Córdoba de manera indirecta. Posteriormente se encontraron la empresa LAN Argentina con el 35,66% de los asientos, conectando a Neuquén con Buenos Aires (Aeroparque) y la compañía SOL (3,80%) cuya ruta, mediante varias escalas, conectaba las ciudades de Rosario con Comodoro Rivadavia pasando por Córdoba, Mendoza y Neuquén. La empresa de fomento LADE llevó a cabo vuelos directos hacia la localidad de San Martín de los Andes, concentrando una oferta anual del 0,11%. Estos vuelos eran parte de corredores que unían, mediante diferentes escalas, localidades patagónicas conectando por ejemplo la Ciudad de Neuquén con Bariloche y Esquel.

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

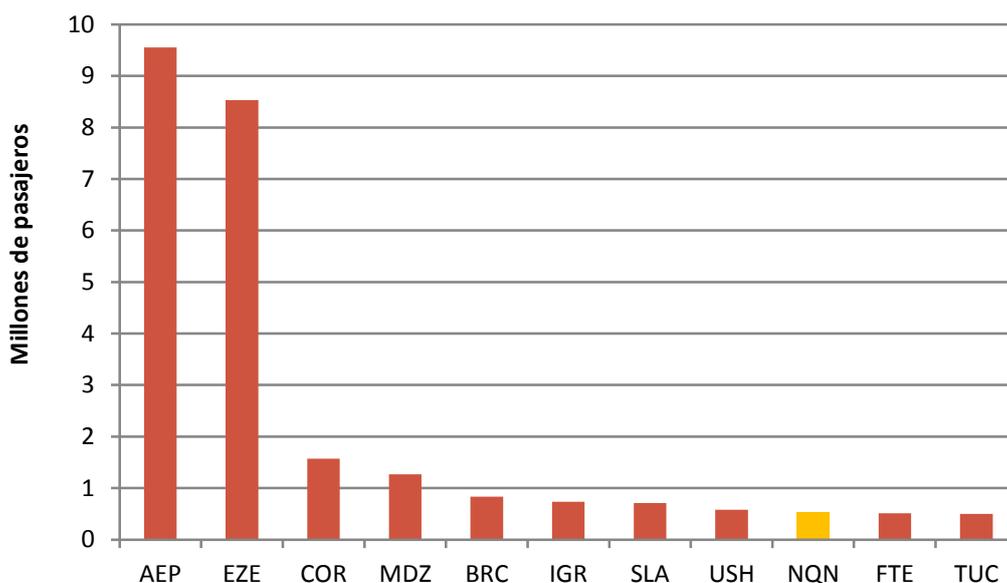


Fuente: Elaboración propia en base a datos del a OAG.

3.2 Demanda de transporte aéreo

El Aeropuerto Internacional de Neuquén registró en el año 2013 un movimiento total de 573.443 pasajeros y se ubicó noveno entre las terminales nacionales aeroportuarias pertenecientes al Sistema Nacional de Aeropuertos con más pasajeros. A su vez, en el mismo año se transportaron un total de 1.335 toneladas de carga y se realizaron 13.312 movimientos de aeronaves.

Gráfico N°4: Aeropuertos del Sistema Nacional con más de 500.000 pasajeros anuales. Año 2013



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

Tráfico aéreo de pasajeros

Durante 2013, en el Aeropuerto Internacional de Neuquén, se registró un movimiento de 573.443 pasajeros de los cuales 533.675 correspondieron pasajeros nacionales, 25 a pasajeros internacionales y 39.743 a pasajeros en tránsito.

La tasa de crecimiento interanual promedio para el período 2003-2013 fue de 6,30%, permitiendo que durante estos 10 años el volumen total de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Neuquén crezca en un 95,82%. Específicamente, la tasa de crecimiento interanual promedio para pasajeros nacionales fue de 6,37% con un crecimiento total entre 2003 y 2013 de un 97,30%. En relación a los pasajeros internacionales, el movimiento fue mínimo exceptuando el año 2008. Si se analizan los pasajeros en tránsito, la tasa promedio interanual fue de 5,49% con un crecimiento entre los años 2003 y 2013 de 80,00%.

Se observan cambios en la evolución del movimiento anual de pasajeros del aeropuerto. Para el período 2003-2007 se evidencia un estancamiento con tendencia decreciente para los años 2006 y 2007. Sin embargo, desde el año 2008 el aeropuerto presentó un crecimiento continuo que solamente se vio interrumpido en el año 2011 debido a la erupción del complejo volcánico Puyehue-Cordón Caulle.



2013

AEROPUERTO DE NEUQUÉN

573.443

Pasajeros

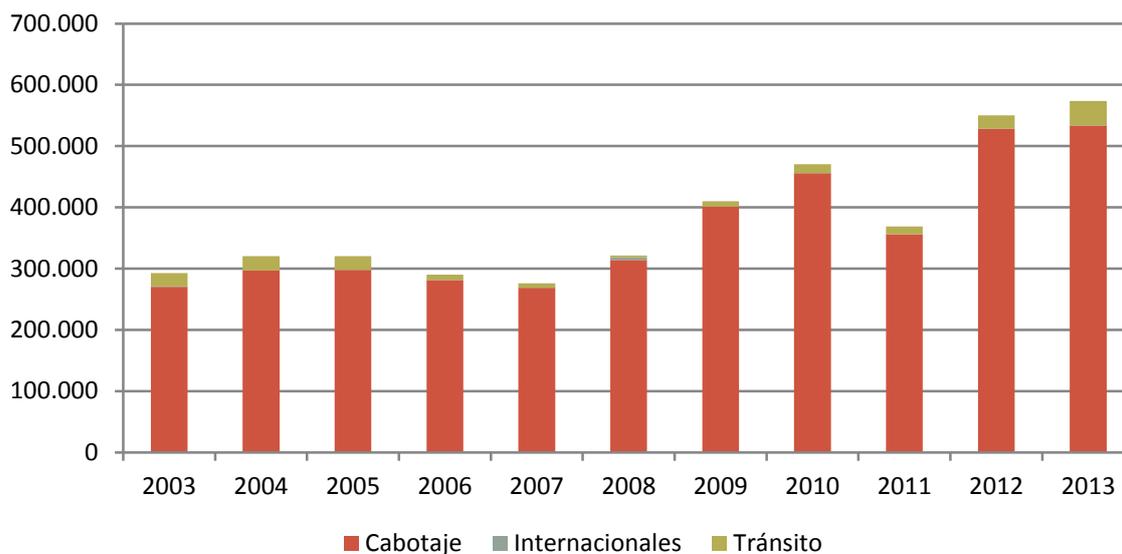
1.335

Toneladas de carga aérea

13.312

Movimientos de aeronaves

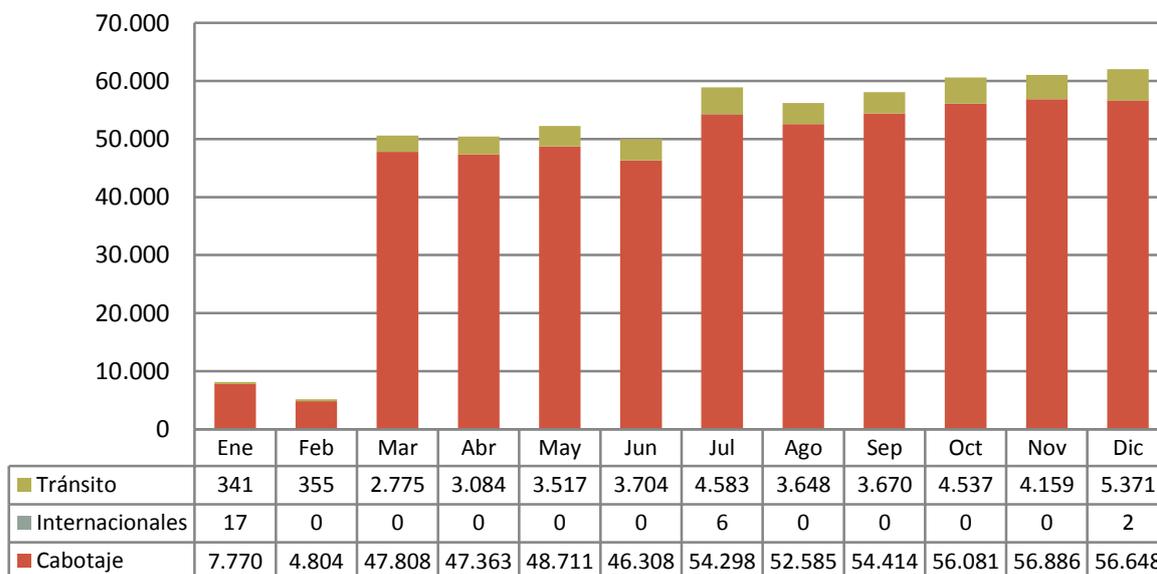
Gráfico N°5: Evolución anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Neuquén 2003-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aeropuertos del Neuquén S.A

La demanda anual del año 2013 presentó un promedio mensual de 47.787 pasajeros. Sin embargo, los meses de enero y febrero fueron meses extraordinarios debido al cierre del aeropuerto por obras. Si se excluyen estos meses el promedio mensual se eleva a 56.016 pasajeros cuyas variaciones se presentaron en un rango que fue desde los 50.000 a los 62.000 pasajeros mensuales. En materia nacional, los mismos presentaron un promedio mensual de 52.110 pasajeros, siendo los meses de octubre, noviembre y diciembre los de mayor movimiento con valores superiores a los 56.000 pasajeros. La situación opuesta correspondió a los meses de marzo, abril y junio con movimientos cercanos a los 50.000 pasajeros. En relación al tráfico internacional el mismo fue mínimo y correspondió a vuelos privados. Los pasajeros en tránsito presentaron un promedio mensual 3.905 pasajeros, la mayoría de los mismos pertenecieron a los vuelos operados por Aerolíneas Argentinas y SOL.

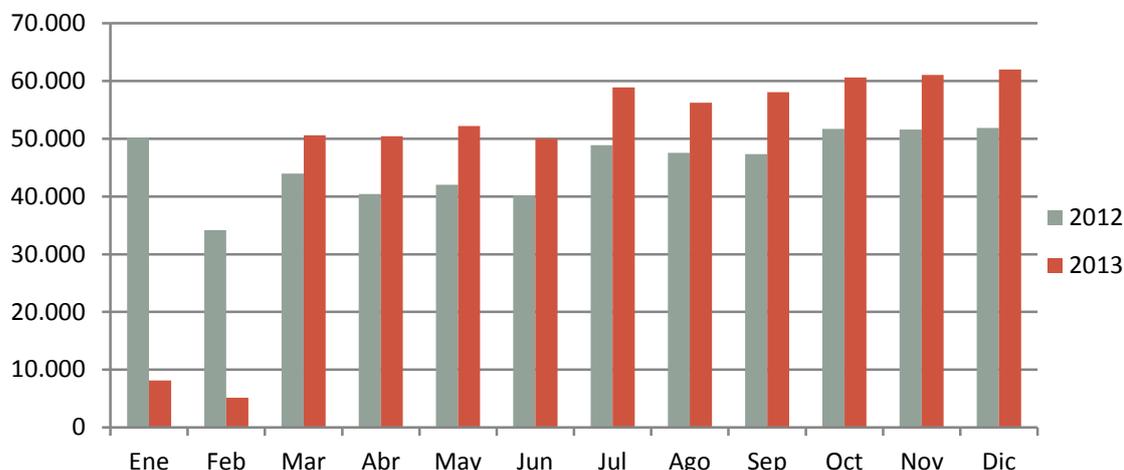
Gráfico N°6: Evolución mensual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Neuquén. Año 2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aeropuertos del Neuquén S.A.

En relación al año 2012, cuyo movimiento de pasajeros fue de 550.037, la variación rondó el 4,25%, un valor elevado si se considera que en el 2013 el Aeropuerto Internacional de Neuquén estuvo cerrado por casi dos meses (enero y febrero), que sí estuvieron operables durante el año 2012.

Gráfico N°7: Evolución mensual de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Neuquén 2012-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aeropuertos del Neuquén S.A.

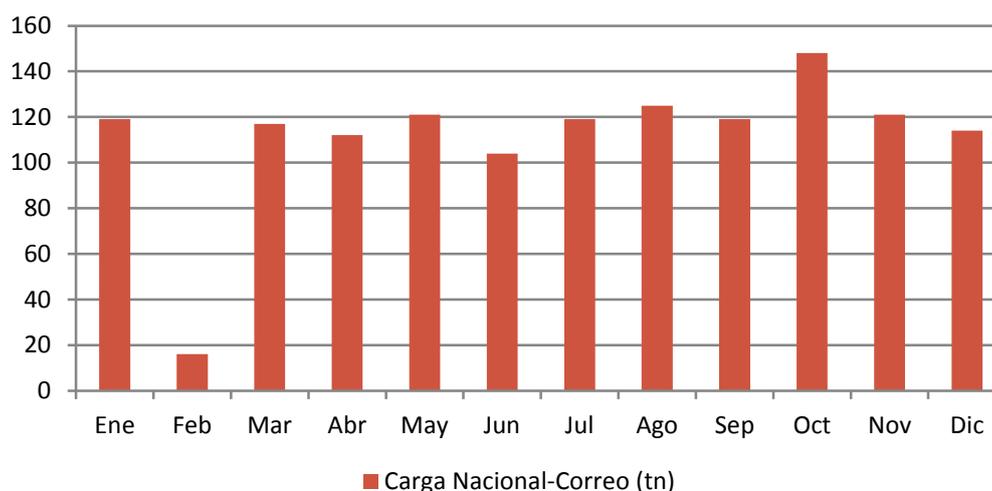
La ruta de mayor demanda desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Neuquén correspondió al enlace con Buenos Aires (Aeroparque) con el 85,87% del total de pasajeros. Les siguieron en importancia las rutas a Comodoro Rivadavia (7,35%) y Mendoza (5,45%). El destino San Martín de los Andes operado por la empresa LADE representó el 0,19% del total de los pasajeros. El resto de los destinos acumularon el 1,14% del total, siendo mayoritariamente vuelos privados.

Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Neuquén en 2013 fue 1.335 de toneladas, un 8,97% más que en el año 2012 cuyo valor fue de 1.225 toneladas. El total de la carga fue doméstica, repartido entre carga con el 63,35% y correo con el 36,35%.

El promedio mensual fue de 111,25 toneladas y se mantuvo en un rango que varió entre 110 y 150 toneladas, exceptuando el mes de febrero cuyo movimiento fue de 16 toneladas debido al cierre operativo del aeropuerto. El mes de enero también presentó un cese de operaciones durante varios días, pero el arribo de un avión carguero a principios de mes cuya carga subida fue el rotor de una turbina de la central térmica Loma de la Lata, permitió que los valores se asemejen a los de los meses donde se operó con normalidad. El mismo tuvo como destino Alemania, previa escala en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

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

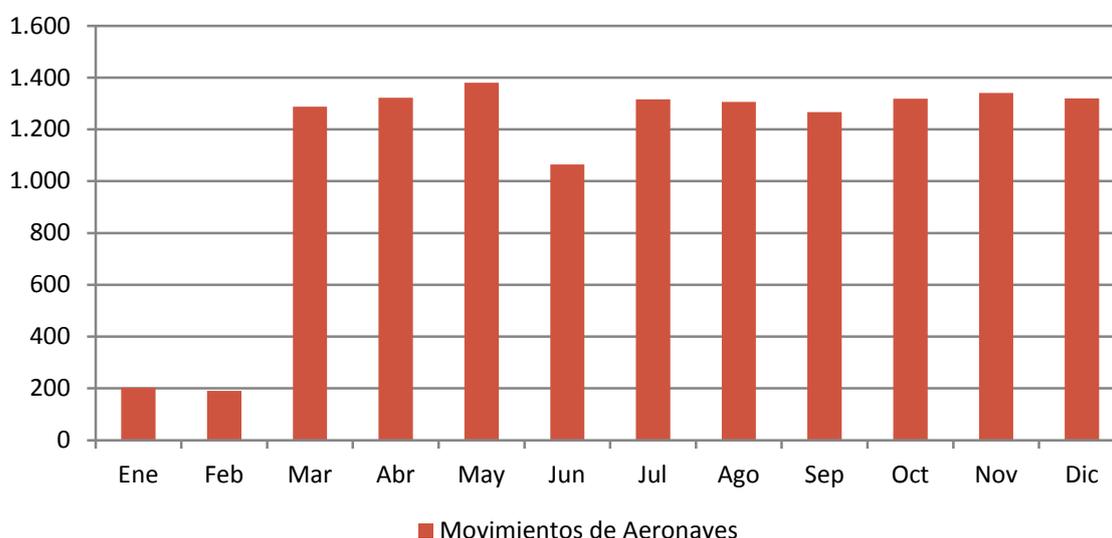


Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aeropuertos del Neuquén S.A.

Movimientos de aeronaves

El año 2013 cerró con un total 13.312 movimientos entre aterrizajes y despegues, lo que representó un promedio diario de 37 operaciones. Se observa que las mismas se mantuvieron en un rango que fue desde los 1.000 a los 1.400 movimientos mensuales exceptuando los meses de enero y febrero, por el motivo ya mencionado.

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



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aeropuertos del Neuquén S.A.

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, pueden ser considerados como “parásitos urbanos” que intensifiquen las desigualdades socio-económicas existentes entre regiones, según Brian Graham, 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, 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 inversiones⁸ en otro impacto denominado como *catalítico*.

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

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.

\$2.098 M

IMPACTO ECONÓMICO-TERRITORIAL POSITIVO Aeropuerto Internacional de Neuquén

Impacto económico-territorial del Aeropuerto Internacional de Neuquén	Valor (\$ pesos)
Beneficios económicos para los pasajeros (excedente del consumidor)	\$47,2 millones
Beneficios por el lado de la demanda para el PBI derivados del transporte aéreo (impacto directo, indirecto e inducido)	\$77,9 millones
Beneficios por el lado de la oferta (productividad)	\$529,2 millones
Beneficios por el lado de la oferta (turismo receptivo)	\$1.444,3 millones
IMPACTO ECONÓMICO POSITIVO	\$2.098,6 millones
Efectos negativos por el lado de la oferta (turismo emisor)	\$223,2 millones
IMPACTO ECONÓMICO NEGATIVO	\$223,2 millones
SALDO DE IMPACTOS	\$1.875,4 millones

4.1 Beneficios económicos para los pasajeros

Según IATA (2008), muchos de los pasajeros valorizan su viaje más por el placer de la visita turística o del valor del negocio logrado a través del viaje que por el costo del pasaje. Dicha valorización es denominada excedente del consumidor, el valor recibido por el pasajero por encima del costo del pasaje. Para cuantificar este valor IATA toma en cuenta la cantidad de pasajeros en función de la tarifa promedio de viaje del año bajo análisis teniendo en cuenta que la elasticidad precio 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 Neuquén en 2013 y la tarifa promedio para cada caso. Así, el excedente del consumidor registrado para los pasajeros que se movilizaron exclusivamente desde Neuquén hacia todos los destinos alcanzó la suma de \$47,2 millones de 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.

Para el año 2013, el Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto Internacional de Neuquén, en base a estimaciones propias, fue de \$77,9 millones de pesos. Bajo esta denominación no se incluye la facturación propia de las líneas aéreas, sino la de todas las actividades desarrolladas dentro del aeropuerto. La facturación por servicios no aeronáuticos durante 2013 alcanzó un valor de \$64,2 millones de pesos (la mayor parte correspondió a la venta de aerocombustibles), lo que representó un 82% del PBA, el restante 18% correspondió a los servicios aeronáuticos con un monto de \$13,7 millones de pesos.

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

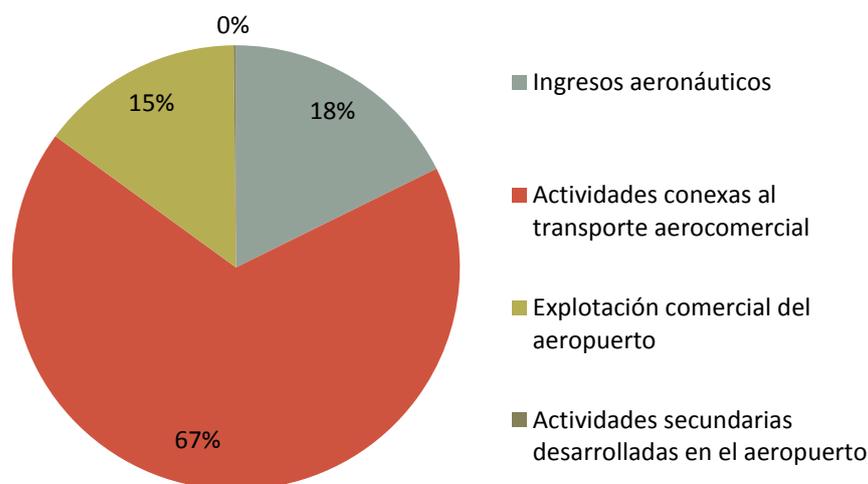


Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aeropuertos del Neuquén S.A.

En el Aeropuerto Internacional de Neuquén, según estimaciones, dos tercios de la facturación total devino de las actividades conexas al transporte aerocomercial. La explotación comercial del aeropuerto aportó el 15%, siendo las actividades secundarias las que en volumen fueron menos representativas. El 18% 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 Neuquén. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aeropuertos del Neuquén S.A.

Quien administra el aeropuerto percibió en promedio un 16% 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, el administrador recibió otros ingresos aeronáuticos por el cobro directo de tasas. El ingreso total del concesionario declarado para el año 2013 fue de \$12,8 millones de pesos de los cuales el 61% fueron ingresos aeronáuticos y el 39% no aeronáuticos. El resto de los ingresos aeronáuticos del aeropuerto estuvo compuesto por las tasas de seguridad y aduana por un monto de \$5,9 millones de pesos.

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

Tabla N°3: Ratios de ingresos del Aeropuerto Internacional de Neuquén (\$ pesos). Año 2013.

	Por pasajero	Por movimiento	Por m ² Terminal	Por hectárea
Ingresos Totales	\$135,89	\$5.854	\$13.208	\$306.791
Ingresos Aeronáuticos	\$24,00	\$1.034	\$2.333	\$54.192
Ingresos no Aeronáuticos	\$111,89	\$4.820	\$10.875	\$252.598
Ingresos no Aeronáuticos por rubro				
Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$91,59	\$3.945	\$8.902	\$206.772
Explotación comercial del aeropuerto	\$20,07	\$865	\$1.951	\$45.315
Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$0,23	\$10	\$22	\$512

Fuente: Elaboración propia en función de datos provistos por Aeropuertos del Neuquén S.A.

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 22% con respecto a 2012 para el caso del Aeropuerto Internacional de Neuquén. Sin embargo, en términos económicos, para el año 2013 el impacto del aeropuerto sobre la productividad de su área de influencia fue de \$529,2 millones de 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°9: Aeronave en pista en el Aeropuerto de Neuquén



Fuente: Subsecretaría de Turismo de la Provincia del Neuquén

⁹ IATA toma la primera semana de Julio.

HISTORIAS QUE HABLAN...

Acompañando la industria petrolera argentina

Desde sus inicios laborales Jorge Méndez trabaja para la industria petrolera neuquina. En el 2012 asumió como Gerente Técnico y de Operaciones de Marbar, empresa donde trabaja hace más de diez años. Como responsable de las operaciones de la base Neuquén, considera que la conexión aérea es indispensable para el desarrollo de su trabajo: *"El aeropuerto lo utilizamos como medio de movilidad constantemente, ya sea para encuentros con clientes, para armado de licitaciones en otras sedes o para la comunicación entre bases, nos mezclamos entre todas las áreas viajando. Seguro cuatro veces por semana alguno de nosotros está en el aeropuerto"*.



La empresa tiene 400 empleados, siendo parte de ese plantel los Ingenieros de Fluidos que viven catorce días en los yacimientos dentro de trallers, catorce días en sus hogares y así consecutivamente: *"No todos nuestros ingenieros viven en las provincias donde trabajan, donde está la operación. Hay gente que vive en Santiago del Estero o Salta y usan el aeropuerto para conectar su lugar de trabajo con su vivienda particular"*. Asimismo, utilizan el aeropuerto para el transporte de muestras de fluidos: *"El envío de las primeras muestras a otros países como China o EE.UU se hace a través de carga en los aviones. Del mismo modo, para trasladar un sobre de una licitación si los tiempos nos apuran vía correo."*

La empresa argentina Marbar inició su actividad como prestadora de servicios petroleros en Comodoro Rivadavia (Chubut), continuó en Pico Truncado (Santa Cruz) y actualmente también cuenta con oficinas en Neuquén Capital y Tartagal (Salta). Por ello es que Jorge no imagina su evolución sin la posibilidad de agilizar sus tiempos a través del avión: *"Como medio de movilidad es muy importante, especialmente por los tiempos. El viaje corto ayuda muchísimo, trasladarse a cualquier lugar con distancia requeriría de muchas horas si fuese en un medio terrestre. Tardaríamos muchísimo y se nos complicaría el trabajo, como por ejemplo ir a Comodoro o Buenos Aires. Así manejás y optimizás mejor los tiempos. Si no estuviese el aeropuerto sería complicado, engorroso"*. Igualmente, poseen bases operativas en Añelo y Catriel y en la Provincia de Mendoza, lugares que visitan asiduamente.

Su crecimiento implica un mayor uso del aeropuerto y del transporte aéreo: *"Cuanto más crecemos, los movimientos son más continuos, hay más viajes. Cuantos más proyectos tenemos, más utilizamos el aeropuerto"*.

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 del área de influencia del Aeropuerto de Neuquén (Neuquén, Río Negro y La Pampa)¹⁰. 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 Neuquén forma parte de la Región Turística Patagonia Norte y en 2013 recibió más de 900 mil visitantes nacionales y extranjeros. Dentro del área de influencia del Aeropuerto Internacional de Neuquén se encuentran las regiones norte y centrales del territorio provincial neuquino, con la Ruta del Pehuén integradas por las localidades cordilleranas de Copahue–Caviahue, Aluminé, Villa Pehuenia–Moquehue, el corredor de la Ruta 40 que une el norte y centro neuquino. En el primero se encuentra el Parque Provincial Tromen, con el volcán (3.978 mts.), el Área Natural Protegida Lagunas de Epulauquen reducto único de roble pellín y las termas del Domuyo, volcán que se encuentra a 4.709 metros sobre el nivel del mar. Otros atractivos turísticos del área de influencia del aeropuerto son: la pesca deportiva, la paleontología, el turismo cultural, actividades invernales, trekking, rafting/kayac, etc. Además, la provincia tiene un amplio desarrollo turístico en el área denominada el corredor de los lagos (Villa la Angostura y San Martín de los Andes) que pertenece al área de influencia del Aeropuerto de San Martín de los Andes.

Asimismo, la Ciudad de Neuquén se posiciona entre los destinos turísticos más importantes con tres hoteles de 4 y 5 estrellas¹¹. Los turistas que viajan en avión suelen preferir estas categorías de alojamiento, lo cual favorece al lugar receptor dado el nivel superior de gastos realizados. A su vez, estos hoteles suelen contar con salones especialmente preparados para conferencias y reuniones de negocios.

Imagen N°10: Pesca deportiva en Neuquén.

Turismo extranjero

La Ciudad de Neuquén recibió en el 2013 unos 8 mil visitantes extranjeros que arribaron a través del Aeropuerto Internacional "Presidente Perón" en vuelos de cabotaje.

Turismo interno

En el mismo período arribaron por vía aérea a la Ciudad de Neuquén unos 232 mil turistas argentinos.



Fuente: Subsecretaría de Turismo de la Provincia del Neuquén

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 Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Neuquén.

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 neuquino fue de \$1.444,3 millones de pesos en el año 2013. De este total, el gasto de los turistas extranjeros arribados fue de \$52,2 millones de pesos, mientras que los turistas internos gastaron un total de \$1.392,1 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 neuquina.

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 Neuquén 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 neuquinos que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.

En 2013 aproximadamente 45 mil neuquinos viajaron al interior y al exterior del país a través del Aeropuerto Internacional de Neuquén. Unos 43 mil pasajeros eligieron viajar hacia destinos nacionales, mientras que los 2 mil restantes fueron al exterior.

En términos económicos, el gasto total de los turistas neuquinos que viajaron en avión a otros destinos de la Argentina fue de \$207,6 millones de pesos. Además, los que partieron en avión al exterior realizaron gastos por unos \$15,6 millones pesos. En conclusión, el impacto negativo total que se registró en 2013 para el área de influencia del aeropuerto fue de \$223,2 millones de pesos.

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

TURISMO	Pasajeros	Gasto total en pesos
Turismo Internacional		
Turistas receptivos	8.171	\$52.231.914
Turistas emisivos	2.318	\$15.589.425
Saldo de impactos del turismo internacional	5.853	\$36.642.489
Turismo Nacional		
Turismo receptivo	232.902	\$1.392.079.657
Turismo emisoro	42.947	\$207.619.539
Saldo de impactos del turismo interno	189.955	\$1.184.460.119
SALDO DE IMPACTO TURÍSTICO TOTAL	232.902	\$1.392.079.657

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.

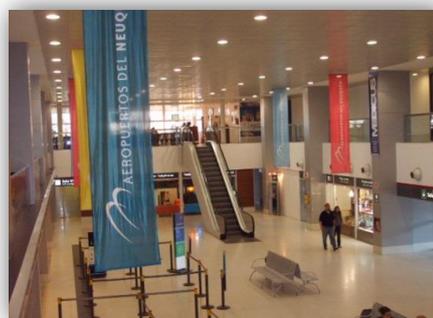
4.6 Generación de empleo

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 Neuquén registró en 2013 un total de 549 empleos directos. Las actividades comerciales y de administración con mayor relevancia fueron: organismos estatales, líneas aéreas, transporte de caudales y transporte de pasajeros que llegan y salen del aeropuerto. Sin embargo, además de los puestos de trabajo en el establecimiento, se generan miles de puestos de trabajo indirectos, inducidos y catalíticos.

GENERACIÓN DE EMPLEO



Imagen N°11: Terminal de pasajeros del Aeropuerto de Neuquén.



Fuente: Aeropuertos Argentinos.

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



Fuente: Policía de Seguridad Aeroportuaria.

HISTORIAS QUE HABLAN...



Viajando en avión para evaluar los recursos hídricos nacionales

Evarsa (Evaluación de Recursos S.A.) nace en la década del noventa como repuesta a la privatización de la empresa estatal Agua y Energía Eléctrica, formada por sus ex empleados, responsables de la evaluación de los recursos hídricos nacionales en pos de conocer el potencial de sus cuencas y evitar

así inundaciones.

El Ing. Alfredo Ruiz, su Presidente, junto con el Lic. Juan Carlos Rusci, Gerente Comercial, y el Lic. Antonio Fratamico, Asistente Comercial, cuentan su experiencia de trabajo y sus constantes viajes. Los tres coinciden en la necesidad de estar vinculados con el resto del país a través del Aeropuerto Internacional de Neuquén para su base en Cipolletti: *"Obligadamente por nuestra actividad comercial somos permanentes usuarios de los aeropuertos. Tenemos mucho movimiento de personas, todos contamos con tarjeta de pasajero frecuente. Hay oficinas nuestras por todo el país. En Cipolletti se encuentra nuestra base del Comahue, además desde ahí también nos movemos a nuestro centro en Chos Malal"*.

Alfredo, Juan Carlos y Antonio, son parte de los ciento cincuenta integrantes de EVARSA, formada por expertos de distintas disciplinas como ingenieros electrónicos, geólogos y politólogos, entre otros. Crearon la empresa tomando su antigua red de trabajo, aprovechando toda su práctica y capital humano. Siendo la región del Alto Valle del Río Negro donde se encuentra su área de Desarrollo Tecnológico, todo lo que allí se produce se envía al resto de las bases operativas. Por ello, para sus tareas diarias no imaginan su desarrollo sin la posibilidad de moverse en avión: *"Todas las semanas hay alguien viajando. En el caso de Neuquén, hay viajes de gerencia y también de técnicos especializados. Casualmente ahí tenemos una base de desarrollo, entonces en todos los proyectos donde hay implicada tecnología, la primera participación es la de ellos, por lo cual tienen que trasladarse sí o sí desde el aeropuerto hacia donde es la obra o la instalación"*.

Asimismo, también trasladan importante equipamiento. Desde Neuquén se distribuye al país: *"De allí sale equipamiento al resto de las provincias. En Neuquén se realiza desarrollo tecnológico para toda la transmisión de datos y variables meteorológicas, y ante una nueva innovación, eso se lleva a las otras bases distribuidas en la Argentina"*. El aeropuerto de Neuquén es su hub operativo si de innovación se trata.

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 Neuquén, se generaron 957 puestos de trabajo directos en el año 2013 por cada millón de pasajeros.

Tabla N°7: 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	9.064	390	881	20
Empleo directo	957	41	93	2
Empleo indirecto	1.149	49	112	3
Empleo inducido	1.358	58	132	3
Empleo catalítico	5.601	241	544	13

Fuente: Elaboración propia en función de datos de PSA y Aeropuertos del Neuquén S.A.

La actividad aeroportuaria llevó en 2013 a significar la generación de 549 puestos de trabajos directos, de 659 empleos indirectos, de 778 puestos de trabajo dentro de las actividades correspondientes al impacto inducido, y de 3212 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 Neuquén implicaron la generación de un total de 5.198 empleos.

