

# 2013

## Aeropuerto Internacional de Río Grande



## 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

---

<b>1. Presentación</b>	<b>4</b>
<b>2. Información general del Aeropuerto Internacional de Río Grande</b>	<b>5</b>
2.1 Características generales.	6
2.2 Localización y contexto provincial.	11
<b>3. Análisis aerocomercial</b>	<b>14</b>
3.1 Oferta de transporte aéreo.	14
3.2 Demanda de transporte aéreo.	18
<b>4. Impacto económico-territorial</b>	<b>23</b>
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 Río Grande forma parte de una serie de trabajos desarrollados por el Departamento de Análisis Económico-Territorial y Estadística de la Unidad de Planificación del Sistema Aeroportuario del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.

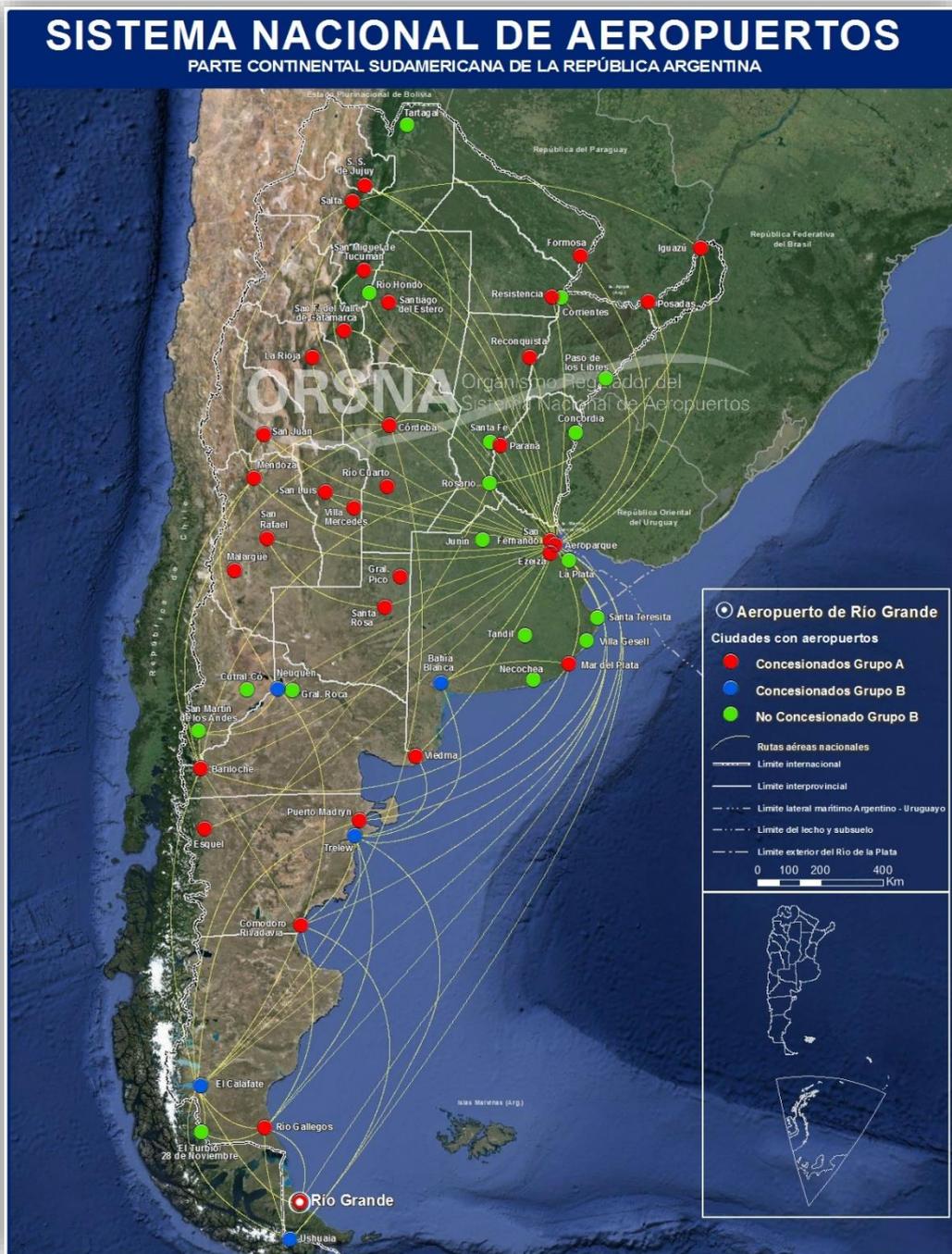
El objetivo del mismo es realizar una caracterización y cuantificación del impacto económico que genera la actividad aeroportuaria y aerocomercial en la sociedad y el territorio en que se localizan. Los primeros informes publicados por este organismo correspondieron a los aeropuertos de Mendoza, Salta,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

Estos informes son una herramienta de análisis fundamental tanto para la planificación estratégica aeroportuaria como para la toma de decisiones en materia de políticas de transporte en general y de transporte aéreo en particular, en vistas del desarrollo genuino local, regional y nacional.

# 2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE RÍO GRANDE

El Aeropuerto Internacional de Río Grande es uno de los 55 aeropuertos que integran actualmente el Sistema Nacional de Aeropuertos.

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



Fuente: Elaboración propia ORSNA.

## 2.1 Características generales

Tabla N°1: Información técnica del aeropuerto.

<b>Nombre</b>	Aeropuerto Internacional de Río Grande
Código OACI	SAWE
Código FAA	GRA
Código IATA	RGA
<b>Localización</b>	
Ciudad	Río Grande
Provincia	Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur
Dirección	Ruta Nacional N° 3, S/N – CP: 9420
Teléfono informes	(02964) 42 - 0699
Ubicación	Latitud -53,77784° Longitud -67,753083°
Distancia ciudad	4,5 km
<b>Autoridades</b>	
Organismo regulador	ORSNA
Jefe de aeropuerto	Juan Carlos Montes de Oca (ANAC)
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Administrador	Alberto Arnaldo Luna
<b>Otras características</b>	
Habilitación	Internacional
Región aérea	RASU (Sur)
Superficie total	684 hectáreas
Superficie concesionada	684 hectáreas
Superficie de aerostación	2.900 m <sup>2</sup>
Clave de referencia	4C
Horario	6 a 24 horas
Elevación	20 metros
Pistas	Pista 07/25 (2000 m x 40 m) Asfalto
Plano de Usos del Suelo	Aprobado en 2011 por el ORSNA

Fuente: Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.



## El aeropuerto

El predio aeroportuario comprende 684 hectáreas concesionadas por el Estado Nacional a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. El perímetro del predio alcanza los 14 kilómetros.

El aeropuerto posee una pista, la 07/25 (2.000 m x 40 m), una pasarela telescópica, una plataforma comercial y una militar perteneciente a la Base Aeronaval Río Grande.

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



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Internacional de Río Grande.

## Terminal de pasajeros y carga

En la parte pública del aeropuerto se encuentra la terminal de pasajeros con 2.900 m<sup>2</sup> de superficie organizada en dos niveles, donde se concentran las operaciones de aviación comercial de cabotaje e internacional y la aviación general. El conjunto de edificios que componen el área terminal son: la terminal de pasajeros, la torre de control y la plataforma comercial. Asimismo, en el aeropuerto existe una reserva de espacio para la construcción de una terminal de cargas en caso que el volumen anual de carga transportada así lo justifique<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Internacional de Río Grande aprobado por el ORSNA.

Imagen N°3: Sectores del Aeropuerto Internacional de Río Grande.



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Internacional de Río Grande.

### 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 aéreo<sup>2</sup>. 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.

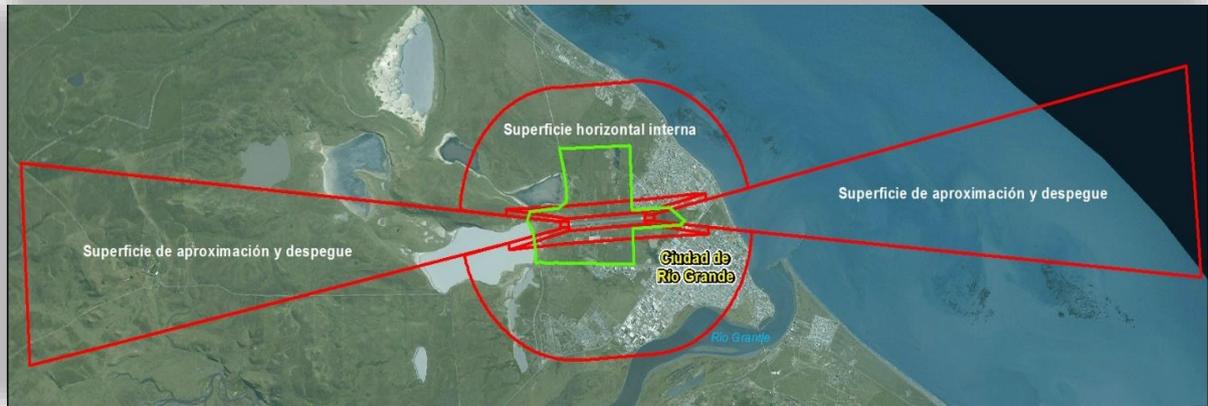
La extensión de estas superficies hace necesario que deban ser consideradas por los planificadores urbanos ya que su desconocimiento podría provocar limitaciones en la operación, limitaciones de capacidad de las infraestructuras aeroportuarias y problemas de seguridad operacional.

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

Aeropuerto Internacional de Río Grande. Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Argentina.

En la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)<sup>3</sup> del Aeropuerto Internacional de Río Grande se consigna la presencia de obstáculos interfiriendo las superficies definidas como limitadoras para ambas cabeceras en el área de aproximación y despegue y en el área de circuito. A su vez, se puede observar la presencia de áreas urbanizadas bajo dichas superficies.

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



Fuente: Elaboración propia en base Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Internacional de Río Grande.

Imagen N°5: Acceso a la terminal de pasajeros. Aeropuerto de Río Grande.



Fuente: ORSNA

<sup>3</sup> [www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/2/311/informacion-aeronautica/aip](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 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 de Río Grande se encuentra al noroeste de la ciudad homónima ubicada en la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Es la ciudad más poblada de la provincia. Además de éste existe otro aeropuerto del Sistema Nacional en dicha provincia, en la Ciudad de Ushuaia.

Río Grande se destaca por su actividad industrial petrolera y ganadera. Desde su origen estuvo ligada a esta última, pero en la actualidad, debido a leyes de promoción como la Ley Nº 26.539, ha ampliado su desarrollo industrial en especial en el rubro de aparatos electrónicos, impulsando la creación de más de 8.000 puestos de trabajo entre el año 2009 y el 2013<sup>4</sup>.

La Ciudad de Río Grande se vincula por vía terrestre con la Ciudad de Ushuaia a través de la Ruta Nacional N°3. La conexión terrestre con el resto del país debe realizarse por territorio chileno para retomar la Ruta Nacional N°3 del lado continental argentino en la Provincia de Santa Cruz. De esta forma, el transporte aéreo se constituye en el único modo que permite el desplazamiento de pasajeros sin hacer trámites fronterizos.

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 Río Grande como aeropuerto de **vuelos comerciales de cabotaje**<sup>5</sup> comprende únicamente el Departamento de Río Grande, uno de los dos departamentos en que se divide la provincia (ver mapa N°2).

Para describir un aeropuerto no basta sólo con tener información del espacio que ocupa, sus vuelos y usos, también es importante conocer la realidad socio-demográfica de la población de su área de influencia que era casi 70.000 habitantes según datos del último Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (2010).

A los fines de clasificar los hogares según su nivel socioeconómico, se utilizaron las variables: 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) correspondientes al Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Así se determinó que el Nivel Socio-Económico (NSE) predominante de los hogares del área de influencia del aeropuerto es el medio, predominante en el 76% de los hogares. Los hogares de NSE alto alcanzan el 21% y los de NSE bajo el 3%.

<sup>4</sup> Guía Industrial de Río Grande 2014. Municipio de Río Grande.

<sup>5</sup> Comprende las áreas de influencia de los 39 aeropuertos que tuvieron en 2013 vuelos regulares.

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

Nivel socio-económico	Hogares	Porcentaje
Alto	4.450	21%
Medio	16.214	76%
Bajo	732	3%
<b>Total</b>	<b>21.396</b>	<b>100%</b>

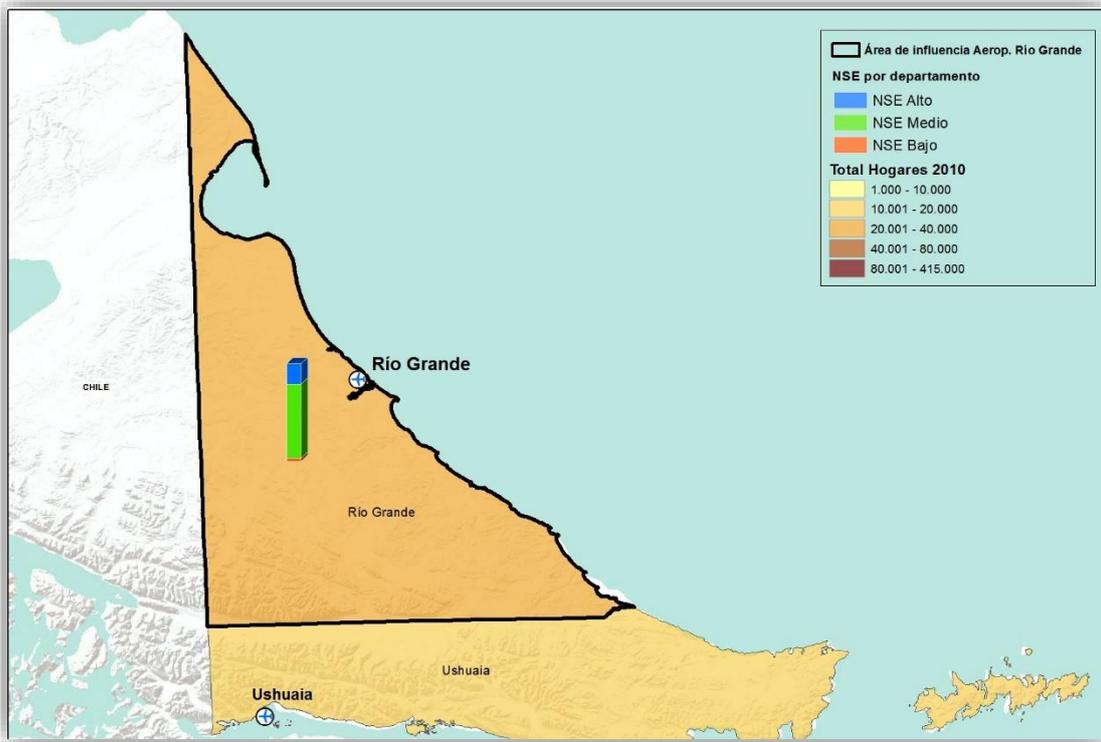
Fuente: Elaboración propia en base al Censo 2010.

Mapa N°2: Localización del Aeropuerto de Río Grande y su área de influencia en el contexto provincial.



Fuente: Elaboración propia.

Mapa N°3: Nivel socioeconómico de la población del área de influencia del Aeropuerto de Río Grande. Año 2010.



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

Imagen N°6: Operaciones en calle de rodaje. Aeropuerto de Río Grande.



Fuente: ORSNA

## 3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL

### 3.1 Oferta de transporte aéreo

La oferta aerocomercial del Aeropuerto Internacional de Río Grande en el 2013 conectaba a la ciudad de forma directa con Buenos Aires (Aeroparque), Río Gallegos, Ushuaia, El Calafate y Comodoro Rivadavia y de manera indirecta con las ciudades de Trelew, Bahía Blanca y Mar del Plata. Semanalmente<sup>6</sup> el aeropuerto contó con un total de 43 frecuencias comerciales (ida y vuelta) de las cuales el 65,12% iban a Buenos Aires (Aeroparque) operadas por el grupo estatal Aerolíneas Argentinas, seguido por Río Gallegos (20,93%), Ushuaia (11,63%) y El Calafate (2,33%).

Las otras empresas que operaron durante la semana seleccionada fueron las aerolíneas LADE con el 23,26% de las frecuencias a las ciudades patagónicas de Ushuaia (11,63%), Río Gallegos (9,30%) y El Calafate (2,33%), y la aerolínea SOL con el 11,63% de las frecuencias, todas ellas a la Ciudad de Río Gallegos y con continuación hacia Comodoro Rivadavia, Trelew, Bahía Blanca, Mar del Plata y Buenos Aires (Aeroparque).

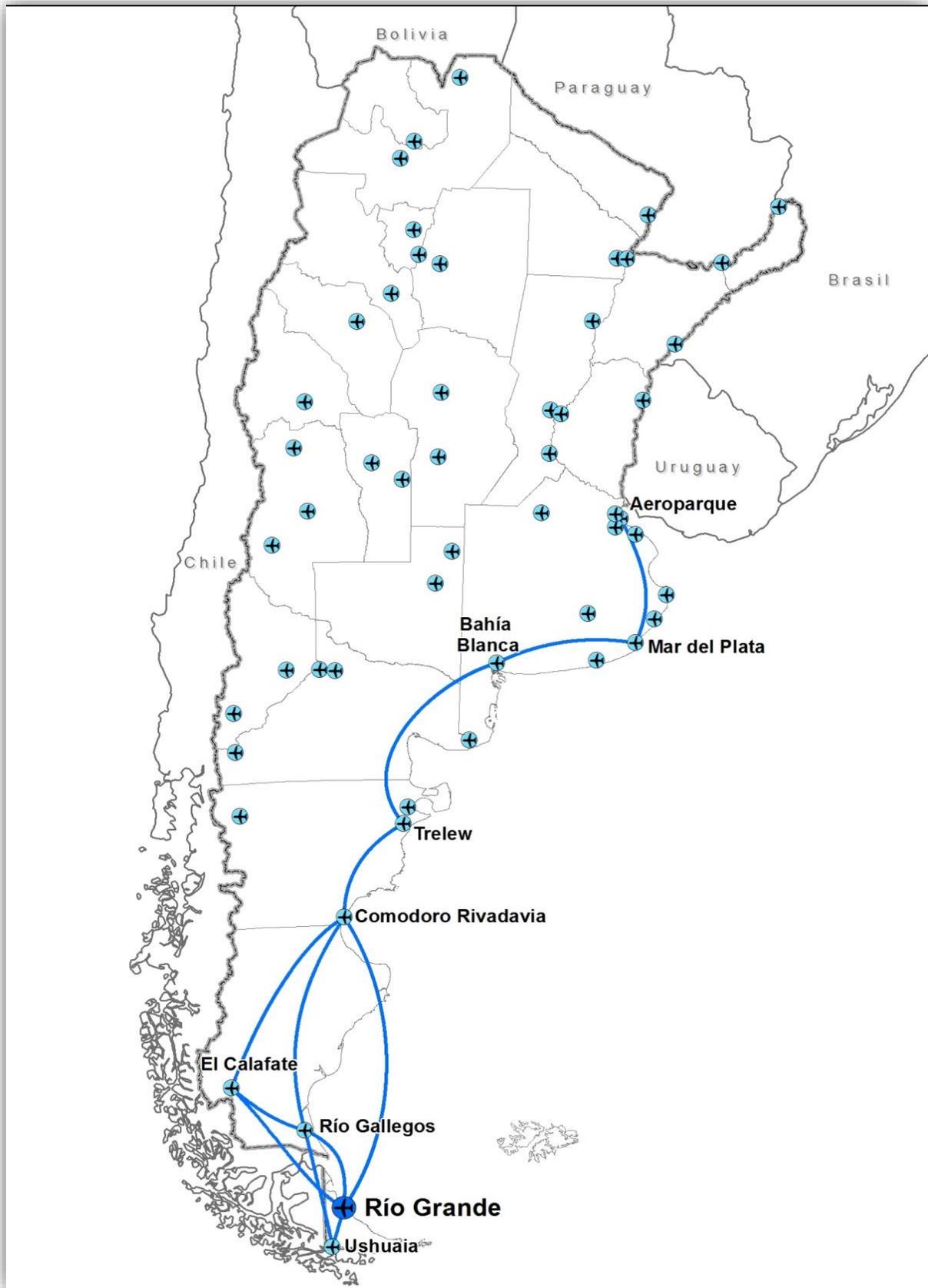
Imagen N°7: Acceso a la terminal de pasajeros. Aeropuerto de Río Grande



Fuente: ORSNA

<sup>6</sup> Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2013.

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

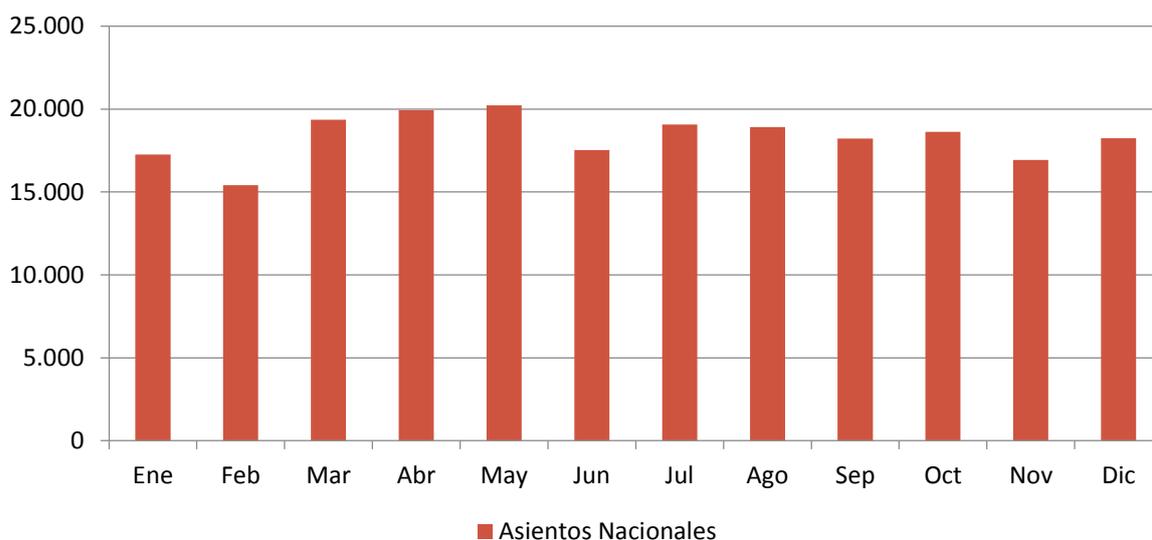


Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.

Aeropuerto Internacional de Río Grande. Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Argentina.

En el Aeropuerto Internacional de Río Grande se operaron vuelos regulares nacionales e internacionales a diferentes destinos en el año 2013, con una oferta aerocomercial anual superior a los 215.000 asientos. La oferta se mantuvo en el rango de 15.000 a 21.000 asientos mensuales alcanzando su pico máximo en el mes de mayo con un valor superior a los 20.000 asientos. El promedio mensual fue de 18.312 asientos, presentando una oferta regular durante todo el año.

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



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

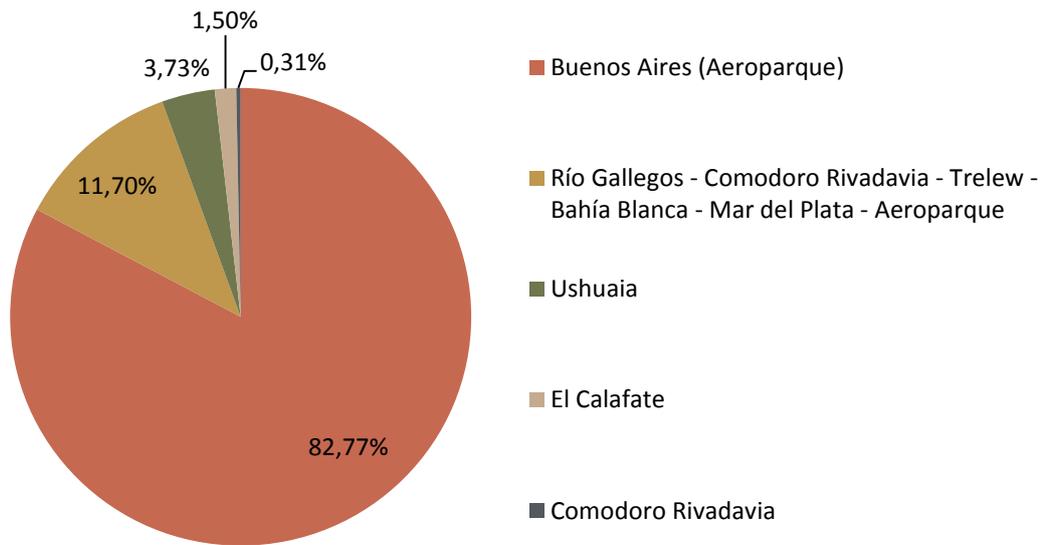
Cuantificando la oferta anual medida en asientos por destino desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Río Grande, la ruta a Buenos Aires (Aeroparque) concentró el mayor porcentaje con el 82,77% del total ofrecido. Luego se ubicó el enlace hacia Río Gallegos con el 11,70% de la oferta anual, esta ruta correspondía a una de mayor dimensión que conectaba a Río Grande mediante escalas con las ciudades de Comodoro Rivadavia, Trelew, Bahía Blanca, Mar del Plata y Buenos Aires (Aeroparque). En tercer y cuarto lugar se posicionaron las conexiones con el Aeropuerto Internacional de Ushuaia (3,73%) y con el Aeropuerto de El Calafate (1,50%). Ambas rutas continuaban hacia otros destinos Patagónicos que variaban de acuerdo a la programación de la empresa LADE. Por último, se ubicó el enlace con el Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia con el 0,31% de los asientos ofertados, esta ruta presentó una operación discontinuada durante el 2013.

Imagen N°8: Pasarela telescópica. Aeropuerto de Río Grande.



Fuente: ORSNA

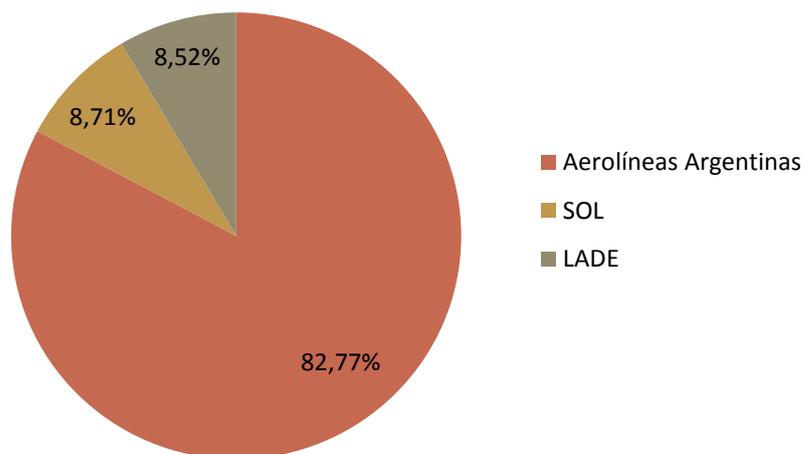
Gráfico N°2: Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2013



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 82,77% de los asientos ofrecidos. El mismo voló únicamente a Buenos Aires (Aeroparque). Luego se encontró la empresa SOL con el 8,71% de los asientos concentrando su oferta a través de enlaces directos con las ciudades de Ushuaia y Río Gallegos conformando una ruta de mayor recorrido que unía a Río Grande mediante escalas con Comodoro Rivadavia, Trelew, Bahía Blanca, Mar del Plata y Buenos Aires (Aeroparque). La empresa LADE llevó a cabo vuelos directos hacia las ciudades de Ushuaia, Río Gallegos, El Calafate y Comodoro Rivadavia concentrando una oferta anual de 8,52%.

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



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

### 3.2. Demanda de transporte aéreo

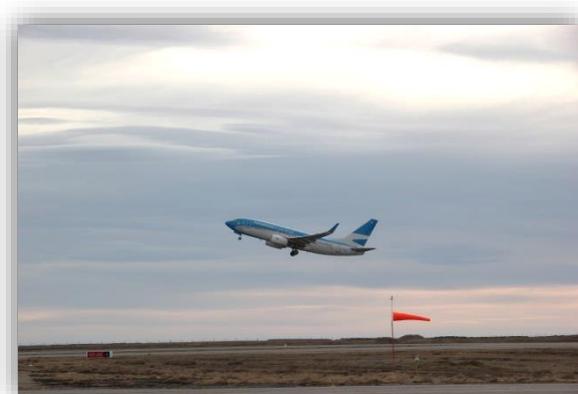
El Aeropuerto Internacional de Río Grande registró en el año 2013 un movimiento total de 154.603 pasajeros y se ubicó décimo séptimo entre las terminales aeroportuarias pertenecientes al Sistema Nacional de Aeropuertos con más pasajeros. A su vez, en el mismo año se transportaron un total de 637 toneladas de carga y se realizaron 4.690 movimientos de aeronaves.

Gráfico N°4: Aeropuertos del Sistema Nacional con más de 100.000 pasajeros anuales. Año 2013.



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

Imagen N°9: Despegue de aeronave en el Aeropuerto Internacional de Río Grande.



Fuente: ORSNA

#### Tráfico aéreo de pasajeros

Durante el año 2013, en el Aeropuerto de Río Grande, se registró un movimiento de 154.603 pasajeros de los cuales 153.162 correspondieron pasajeros de cabotaje, 180 a pasajeros internacionales y 1.261 a pasajeros en tránsito.

# 2013

## AEROPUERTO DE RÍO GRANDE

# 154.603

## Pasajeros

# 637

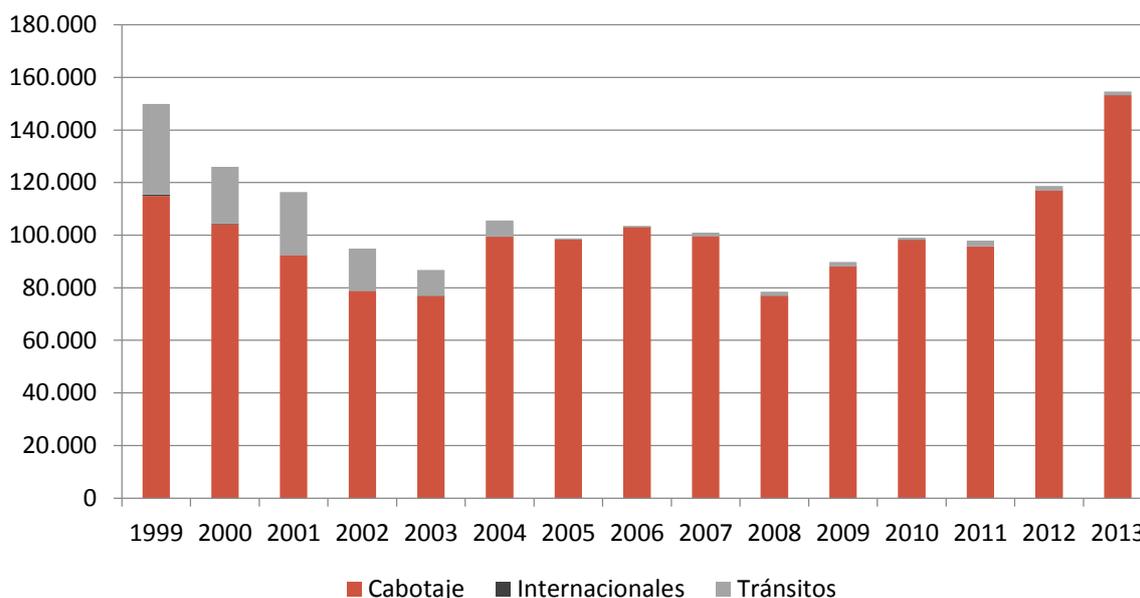
## Toneladas de carga aérea

# 4.690

## Movimientos de aeronaves



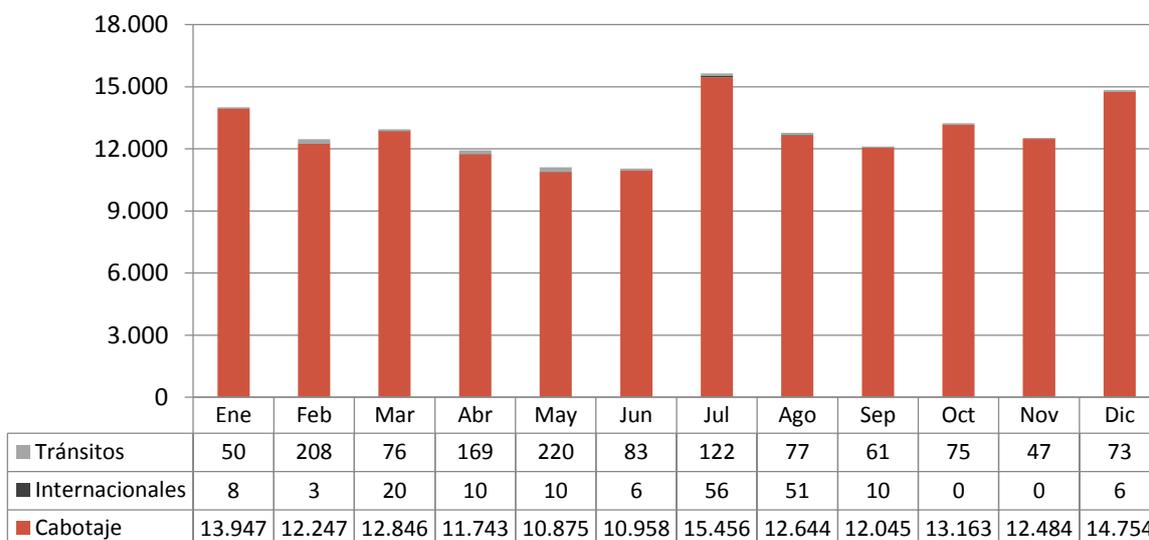
Gráfico N°5: Evolución anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Río Grande 1999-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000 S.A.

La tasa de crecimiento interanual promedio para el período 2003-2013 fue de 5,39%, generando que durante estos 10 años el volumen total de pasajeros del aeropuerto creciera un 78,24%. Específicamente, la tasa de crecimiento interanual promedio para pasajeros de cabotaje fue de 6,46% con un crecimiento total entre 2003 y 2013 de 99,19%. En relación a los pasajeros en tránsito, la tasa de crecimiento anual promedio fue de -16,96%, presentando un decrecimiento de -87,06% entre el año 2003 y el 2013. En materia de pasajeros internacionales, Río Grande no presentó operaciones regulares durante la década seleccionada.

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

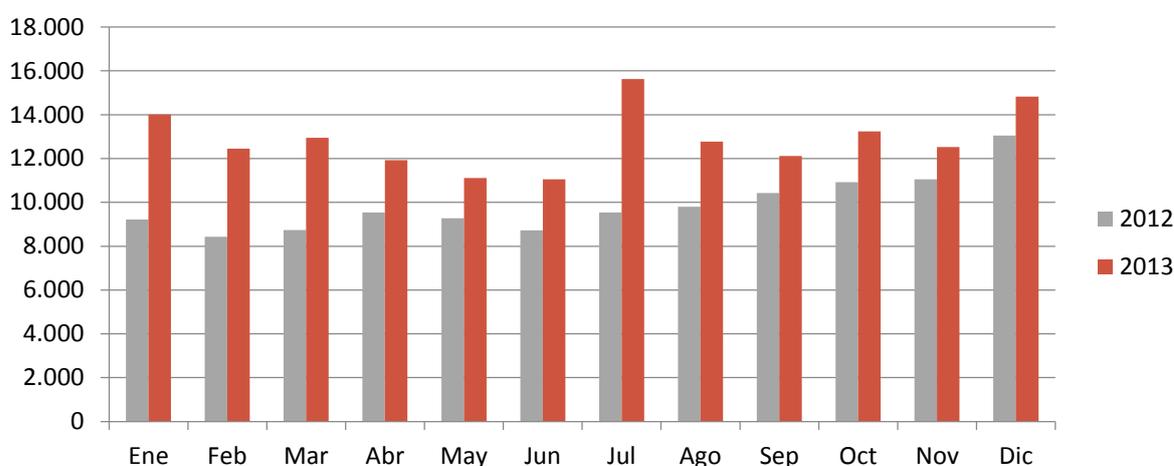


Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aeropuertos Argentina 2000 S.A.

La demanda anual de pasajeros del año 2013 presentó un promedio mensual de 12.884 movimientos cuyas variaciones se presentaron en un rango que fue desde los 11.000 a los 16.000 pasajeros mensuales, siendo el mes de julio el de mayor demanda con un valor superior a los 15.000 pasajeros. Por otra parte, los meses de menor demanda fueron abril, mayo y junio, con valores inferiores a 12.000 pasajeros. En materia de pasajeros de cabotaje, los mismos presentaron un promedio mensual de 12.764 movimientos, mientras que los pasajeros en tránsito correspondientes a los vuelos de LADE y SOL, presentaron un promedio mensual de 105 movimientos.

Con respecto al año 2012, el movimiento de pasajeros presentó una variación del 30,23%, pasando de manejar 118.707 a 154.603 pasajeros anuales.

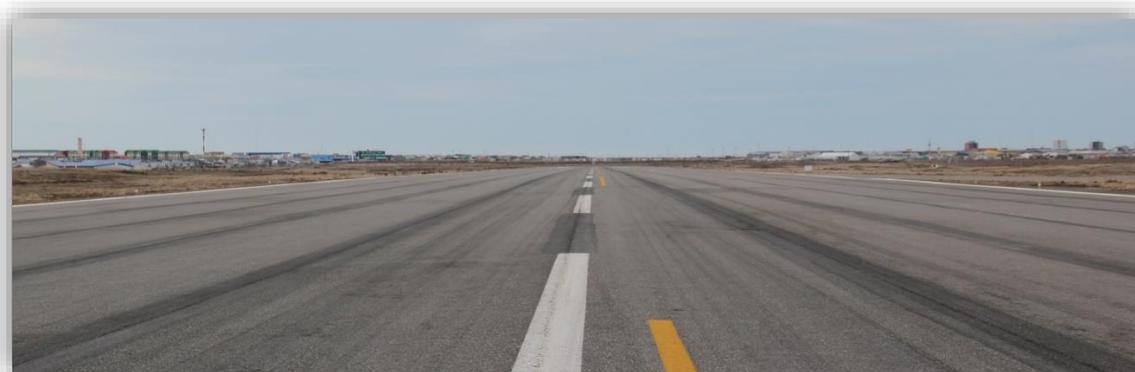
Gráfico N°7: Evolución mensual de pasajeros 2012-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aeropuertos Argentina 2000 S.A.

La ruta de mayor demanda desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Río Grande correspondió al enlace con Buenos Aires (Aeroparque) con el 84,35% del total de pasajeros. Le siguieron en importancia las rutas a Río Gallegos (10,17%), Ushuaia (3,11%) y El Calafate (1,21%). El resto de los destinos poseían una demanda menor al 1% acumulando entre todos ellos el 1,16% del total de pasajeros que utilizaron las instalaciones del Aeropuerto Internacional de Río Grande.

Imagen N°10: Pista 07/25. Aeropuerto de Río Grande

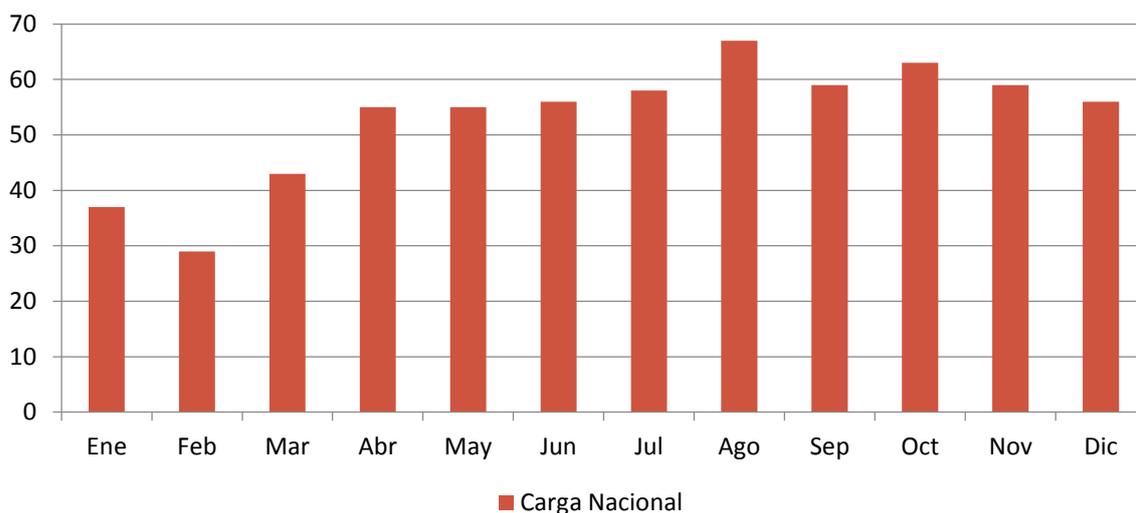


Fuente: ORSNA

### Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el Aeropuerto Río Grande en 2013 fue de 637 toneladas, un 72,62% más que en el año 2012. La misma correspondió un 100% a carga doméstica y varió en un rango de 25 a 75 toneladas con un promedio mensual de 53 toneladas. El mes de mayor movimiento correspondió a agosto con 67 toneladas.

Gráfico N°8: Evolución mensual del tráfico de cargas (tm<sup>3</sup>). Año 2013

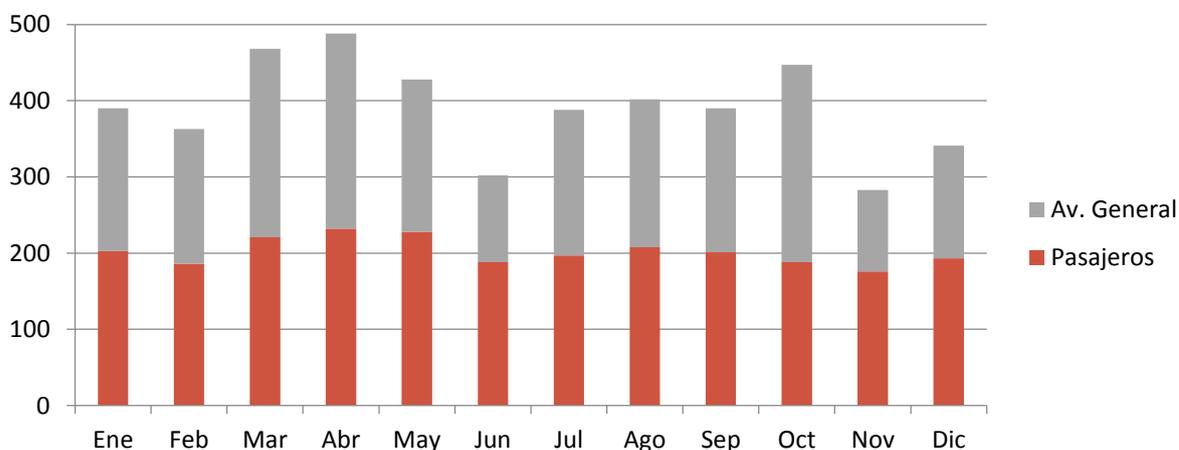


Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000 S.A.

### Movimientos de aeronaves

El año 2013 cerró con un total 4.690 movimientos, entre aterrizajes y despegues, en el Aeropuerto Internacional Río Grande, lo que representó un promedio de 13 operaciones diarias. Se observa que las mismas se mantuvieron en un rango que va desde los 250 a los 500 movimientos mensuales, siendo el mes de abril el de mayor cantidad de operaciones con 488 despegues y aterrizajes. En promedio, los vuelos comerciales tuvieron 202 movimientos por mes y la aviación general un promedio de 189 operaciones mensuales.

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



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000 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<sup>7</sup>, en función de sus características cualitativas.

Según IATA (2008)<sup>8</sup> “el transporte aéreo no sólo contribuye directamente al PBI del país al generar salarios, utilidades y pago de impuestos, sino que también brinda apoyo a la creación de puestos de trabajo y de valor agregado en el sentido más amplio de la economía a través de su cadena de suministros”.

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

Existen distintas formas de mensurar este impacto. Organismos internacionales y equipos académicos han homogeneizado una metodología con el fin de comparar distintos casos a nivel mundial. El Airports Council International (ACI), IATA junto a Oxford Economics y ATAG -con mayor o menor detalle- anualmente presentan informes sobre los beneficios económicos de la actividad aerocomercial y aeroportuaria en las distintas regiones del mundo. De manera general estos estudios definen cuatro tipos de impactos: directo, indirecto, inducido y catalítico poniendo en foco los empleos, los ingresos/valor agregado, las ganancias y la recaudación impositiva generados por el transporte aéreo y actividades afines.

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

A diferencia de IATA, la ACI-Europe propone agrupar a la actividad turística, al comercio internacional de carga aérea, a los beneficios por el lado de la oferta -productividad- y a las inversiones<sup>9</sup> en otro impacto denominado como *catalítico*.

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

<sup>7</sup> Graham, Brian (1995) *Geography and Air Transport*. Wiley. Reino Unido.

<sup>8</sup> IATA (2008) Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina. [www.iata/economics](http://www.iata/economics)

<sup>9</sup> 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.*

# \$625 M

## **IMPACTO ECONÓMICO-TERRITORIAL POSITIVO** **Aeropuerto de Río Grande. Año 2013**

<b>Impacto económico-territorial del Aeropuerto de Río Grande</b>	<b>Valor (\$ pesos)</b>
Beneficios económicos para los pasajeros (excedente del consumidor)	\$98.413.761
Beneficios por el lado de la demanda para el PBI derivados del transporte aéreo (impacto directo, indirecto e inducido)	\$15.660.953
Beneficios por el lado de la oferta (productividad)	\$69.411.955
Beneficios por el lado de la oferta (turismo receptivo)	\$441.869.439
<b>IMPACTO ECONÓMICO POSITIVO</b>	<b>\$625.356.108</b>
Efectos negativos por el lado de la oferta (turismo emisor)	\$25.851.323
<b>IMPACTO ECONÓMICO NEGATIVO</b>	<b>\$25.851.323</b>
<b>SALDO DE IMPACTOS</b>	<b>\$599.504.785</b>

## 4.1 Beneficios económicos para los pasajeros

Según IATA (2008), muchos de los pasajeros valorizan su viaje más por el placer de la visita turística o del valor del negocio logrado a través del viaje que por el costo del pasaje. Dicha valorización es denominada excedente del consumidor, el valor recibido por el pasajero por encima del costo del pasaje. Para cuantificar este valor IATA toma en cuenta la cantidad de pasajeros en función de la tarifa promedio de viaje del año bajo análisis teniendo en cuenta que la elasticidad de la demanda en Argentina es igual a -1, lo que implica que cambios porcentuales en la tarifa promedio de viaje generan un cambio porcentual de igual magnitud en sentido contrario en la cantidad de pasajes vendidos.

El cálculo se realizó teniendo en cuenta la cantidad de pasajeros que tuvieron como origen al Aeropuerto de Río Grande en 2013 y la tarifa promedio para cada caso. Así, el excedente del consumidor registrado para los pasajeros que se movilizaron exclusivamente desde Río Grande hacia todos los destinos alcanzó la suma de \$98.413.761 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)*.

Aeropuerto Internacional de Río Grande. Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Argentina.

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 de Río Grande fue de \$16.423.873 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 \$14.141.265 de pesos, lo que representó un 86% del PBA, mientras que el restante 14% correspondió a los servicios aeronáuticos por un monto total de \$2.291.608 de pesos. Del total de la facturación correspondiente a las actividades no aeronáuticas que se desarrollan en el aeropuerto, la venta de aerocombustibles representó el 50%.

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



Fuente: Elaboración propia en base a datos provistos por AA2000 S.A.

En el Aeropuerto de Río Grande, el 45% de la facturación total devino de las actividades conexas al transporte aerocomercial. La explotación comercial del aeropuerto aportó el 41%, siendo las actividades secundarias las que en volumen fueron menos representativas. El 14% 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 de Río Grande. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos provistos por AA2000 S.A.

Quien administra el aeropuerto percibió un 17% 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, y del cobro directo de tasas. Para el año 2013 el ingreso fue de \$2.810.088 de pesos de los cuales el 54% fueron aeronáuticos y el 46% no aeronáuticos. El resto de los ingresos aeronáuticos del aeropuerto estuvieron compuestos por las tasas de seguridad por un monto de \$771.920 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 m<sup>2</sup> de terminal y la superficie del aeropuerto (en función de las hectáreas del predio).

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

	Por pasajero	Por movimiento	Por m <sup>2</sup> de Terminal	Por hectárea
<b>Ingresos Totales</b>	<b>\$106,29</b>	<b>\$3.504</b>	<b>\$5.667</b>	<b>\$86.489</b>
Ingresos Aeronáuticos	\$14,82	\$489	\$790	\$12.061
Ingresos no Aeronáuticos	\$91,47	\$3.015	\$4.876	\$74.428
<b>Ingresos no aeronáuticos</b>				
<i>Actividades conexas al transporte aerocomercial</i>	\$48,38	\$1.595	\$2.579	\$39.367
<i>Explotación comercial del aeropuerto</i>	\$43,09	\$1.420	\$2.297	\$35.061
<i>Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto</i>	\$0,00	\$0	\$0	\$0

Fuente: Elaboración propia en función de datos provistos por AA2000 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 específico<sup>10</sup>. 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 113% con respecto a 2012 para el caso del Aeropuerto de Río Grande. En términos totales para el año 2013, el impacto del aeropuerto sobre la productividad de su área de influencia fue de \$69.411.455 pesos, siguiendo la metodología aplicada por la IATA.

Imagen N°11: Industria electrónica en Río Grande.



Fuente: Guía de la Industria. Municipio de Río Grande

#### 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.

<sup>10</sup> IATA toma la primera semana de Julio.

## HISTORIAS QUE HABLAN...

### Conectando el trabajo en el sur patagónico

Río Chico S.A., es una planta perteneciente al Grupo IPESA y se encuentra radicada en la Ciudad de Río Grande desde hace 36 años, produciendo film de polietileno para innumerables aplicaciones, entre las que se cuentan: bolsas para ensilado de granos y forraje, sachets de leche, invernaderos, bolsas de pañales, películas para el agro y la construcción, termocontraíbles, geomembranas<sup>1</sup>, etc., siendo la industria de este rubro más grande de Argentina y una de las mayores en Latinoamérica.



Andrés Moore, analista senior del laboratorio de control de calidad, quien trabaja allí desde hace 18 años, destaca la importancia del aeropuerto en esa ciudad: *“El aeropuerto nos permite mantener un vínculo estrecho con nuestra casa matriz localizada en Buenos Aires, ya que tanto la dirección de la empresa, como jefaturas de distintas áreas deben viajar continuamente”*.

La conexión aérea es vital para el crecimiento de la empresa: *“Clientes y distribuidores de nuestros productos nos visitan permanentemente para conocer las instalaciones, esto genera una mayor confianza y, por ende, una apertura del mercado. También nos visitan técnicos de las empresas que nos proveen materias primas, que vienen a trabajar con nosotros en nuevos desarrollos”*.

El sistema de gestión de calidad de la empresa se encuentra certificado por ISO, un ente de normalización internacional. Sin esta certificación es muy difícil entrar y mantenerse en el mercado: *“En la actualidad cada vez más empresas te exigen que estés certificado por un ente reconocido, de lo contrario no sólo es difícil exportar, sino también mantenerse en el mercado interno. Para mantener la certificación, envían auditores periódicamente que vienen en avión. Además hay clientes, particularmente mineras, que contratan sus propias empresas aseguradoras de calidad, las cuales envían auditores que siguen todo nuestro proceso en nuestra planta y la única manera que tienen de venir es en avión y si no pueden venir, no te compran”*

En la planta de Río Grande trabajan unas 350 personas. Para ellos, como para todas las personas que de todo el país vinieron a radicarse a esta ciudad a partir de la promoción industrial, es importante contar con un aeropuerto y dos vuelos diarios para estar conectados con sus ciudades de origen: *“Como observó un amigo mío profesor de geografía, si bien la ley 19.640 se conoce como de ‘Promoción Industrial’ fue concebida más bien como una ley de inmigración para que argentinos se radiquen en Tierra del Fuego. Si no fuera por esa ley, probablemente esta Provincia ya no estaría en el mapa de Argentina.”*

#### 4.4 Turismo receptivo facilitado por el transporte aéreo

El turismo es una de las actividades económicas estratégicas para el desarrollo y crecimiento de la Provincia de Tierra del Fuego<sup>11</sup>. 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.

El área de influencia del Aeropuerto de Río Grande forma parte de la Región Turística Patagonia. Sus atractivos turísticos son las estancias patagónicas donde se pueden realizar diversas actividades como cabalgatas, caminatas, safaris fotográficos, esquila y pesca. Gracias a la siembra anual de alevinos, Río Grande se ha convertido en un lugar atractivo para la pesca deportiva. Esta zona es habitualmente elegida por pescadores nacionales y extranjeros para practicar pesca con mosca y señuelos, actividad que está estrictamente regulada, con una temporada de pesca habilitada de noviembre a abril, un sistema de acceso a los cotos de pesca (permisos), un número máximo de piezas por pescador, ciertas modalidades y equipos permitidos y además existe una restricción especial para pescar en el Río Grande.

Asimismo, Río Grande contiene áreas naturales protegidas provinciales como la Reserva Costa Atlántica que fue creada con el objetivo primordial de conservar las aves playeras migratorias y sus hábitats y también fue incorporada a la Lista de Humedales de Importancia Internacional establecida por la Convención RAMSAR. La Reserva Corazón de la Isla, ubicada en el centro de la Isla Grande de Tierra del Fuego, en la margen norte del Lago Fagnano, fue promovida por el Instituto Fueguino de Turismo para establecer nuevos circuitos de atracción y fortalecer la integración de la región centro y norte de la Isla a la oferta turística y recreativa natural. Finalmente, la Reserva Río Valdez, ubicada en la costa sudeste del Lago Fagnano, se halla comprendida en la región de bosques andino-patagónicos.

Imagen N°12: Reserva Provincial Corazón de la Isla.  
Río Grande, Argentina



Fuente: Ministerio de La Producción. Provincia de Tierra del Fuego.

##### *Turismo extranjero*

El área de influencia del Aeropuerto recibió en 2013 más de 1.800 visitantes extranjeros que arribaron a través del Aeropuerto de Río Grande.

<sup>11</sup> 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.

## HISTORIAS QUE HABLAN...

### Pesca con mosca en el Río Grande

Ángel Rubén “Goma” Carrillo es de Rosario y se vino hace 40 años al Sur: *“Un hombre sin mucha preparación como yo, escuchaba hablar del Sur y me largué a intentar vivir un poco mejor. Acá me hice mi casa, que no es poca cosa. Tierra del Fuego me ha dado todo y lo mejor que me ha dado es que no me cuesta ir al trabajo y eso es una bendición. Soy guía de pesca con mosca y lo vine a descubrir acá en Río Grande.”*



Al principio trabajó en Río Gallegos en la industria petrolera y un día lo mandaron a hacer un reemplazo en Río Grande y le gustó. En la petrolera pasaba 60 días embarcado en las plataformas y otros 30 de franco en tierra, que usaba para ir a pescar luego de cumplir con las tareas familiares: *“Y de ahí nació la pasión por la pesca y nunca supe que realmente era bueno hasta que un día un guía profesional de una operación de pesca no pudo venir y me llamaron a mí. Fui e hice lo que hacía siempre, que era sacar peces, y me pagaron una propina que era el doble de lo que yo ganaba, ¡entonces me di cuenta! Y bueno, ahí empecé a trabajar de esto. Ahora ya estoy terminando porque tengo 60 años y esta actividad es dura en Río Grande, son 14 o 15 horas por día y hay que poner el cuerpo.”*

El “Goma” Carrillo trabajó en lodge de pesca pero actualmente es un guía independiente que trae grupos de 2 a 4 personas que vienen de nuestro país, de Brasil y Japón: *“Cuando llegan el domingo los voy a buscar al aeropuerto, los traigo al alojamiento y al día siguiente los paso a buscar a las 8 de la mañana para ir al río, así durante 6 días. El río está dividido en 87 pozos donde los pescadores se turnan para distribuirse. Se pesca hasta que baja el sol, durante 19 semanas que dura la temporada de pesca.”*

La pesca con mosca es la última etapa en la evolución de un pescador y la culminación de un pescador con mosca es venir a pescar al Río Grande: *“Primero cuando sos chico te lleva tu papá a pescar con una boyita, una lombriz y pescas una mojarra, después con carnada, con línea, con riele, con carnada viva, llega un momento que querés pescar salmónido, primero con carnada, después lo pescas con cuchara o con señuelo, y por último lo pescas con mosca, que la armas vos mismo, y con una línea imitando el movimiento de un insecto para engañar al pez.”*

Pescadores de todo el mundo llegan al aeropuerto de Río Grande luego de recorrer miles de kilómetros: *“Aquí tenemos el mejor río del mundo y las truchas más grandes, llegando a 15 kilos. Los últimos 7 record del mundo son de truchas de Río Grande y se pagan fortunas por venir a pescar acá, siempre con devolución. Cada lodge de pesca trae unos 250 pescadores extranjeros por temporada (de enero a abril), es una industria y mueve muchos puestos de trabajo, además de los guías hay gente que trabaja en la atención de los pescadores como mucamas, cocineros y ayudantes de cocina, también los transportes”.*

Si bien Río Grande es un lugar de intensa actividad industrial, la pesca con mosca lo posiciona también como un famoso destino turístico de nivel internacional, y el aeropuerto es el lugar al que llegan los más experimentados pescadores de todo el mundo.

*Turismo interno*

En el mismo año, el turismo nacional aportó casi 72 mil visitantes argentinos que arribaron al aeropuerto en vuelos de cabotaje.

**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 de Río Grande, fue de \$441,9 millones de pesos en el año 2013. De este total, los turistas internos gastaron un total de \$431,1 millones de pesos, mientras que el gasto de los turistas extranjeros arribados fue de \$10,8 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 fueguina.

**4.5 Turismo emisor posibilitado por el transporte aéreo**

Así como el transporte aéreo permite la llegada de miles de turistas de diferentes lugares, tanto nacionales como internacionales a una ciudad o región, también facilita la salida de las personas residentes hacia otros destinos. En consecuencia, de la misma forma que se contabilizan aquellos pasajeros que llegan a Río Grande 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 fueguinos que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.

En 2013 más de 4.400 fueguinos viajaron al interior y al exterior del país a través del Aeropuerto de Río Grande. Unos 4.231 pasajeros eligieron viajar hacia destinos nacionales, mientras que los 178 restantes fueron al exterior.

En términos económicos, el gasto total de los turistas locales en destinos de la Argentina fue de \$24,8 millones de pesos. Además, los que partieron en avión al exterior realizaron gastos por unos \$1,1 millones pesos. En conclusión, el impacto negativo total que se registró en 2013 para el área de influencia del aeropuerto fue de \$25,9 millones de pesos.

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

<b>TURISMO</b>	<b>Pasajeros</b>	<b>Gasto total en pesos</b>
<b>Turismo Internacional</b>		
Turistas receptivos	1.851	\$10.787.599
Turistas emisivos	178	\$1.095.878
<b>Saldo de impactos del turismo internacional</b>	<b>1.673</b>	<b>\$9.691.720</b>
<b>Turismo Interno</b>		
Turismo receptivo	72.122	\$431.081.841
Turismo emisor	4.231	\$24.755.445
<b>Saldo de impactos del turismo interno</b>	<b>67.891</b>	<b>\$406.326.396</b>
<b>SALDO DE IMPACTO TURÍSTICO TOTAL</b>	<b>69.564</b>	<b>\$ 416.018.116</b>

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 de Río Grande registró en 2013 un total de 149 empleos directos. Las actividades comerciales y de administración con mayor relevancia fueron: organismos estatales, líneas aéreas, transporte de caudales y transporte de pasajeros que llegan y salen del aeropuerto. Sin embargo, además de los puestos de trabajo en el establecimiento, se generan miles de puestos de trabajo indirectos, inducidos y catalíticos.

Imagen N°13: Sector gastronómico. Terminal de pasajeros del Aeropuerto de Río Grande.



Fuente: ORSNA.

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



Fuente: Policía de Seguridad Aeroportuaria.

Analizando el desempeño del sistema se calcularon una serie de ratios de empleo aeroportuario directo por: pasajero, movimiento de aeronaves, m<sup>2</sup> de terminal y hectárea del predio aeropuerto. Particularmente, en el Aeropuerto de Río Grande, se generaron 964 puestos de trabajo directos en el año 2013 por cada millón de pasajeros.

Tabla N°5: Ratios de empleo por unidad de medida. Año 2013.

	C/millón Pasajeros	C/1.000 Movimientos	C/1.000 m <sup>2</sup> Terminal	Por Hectárea
<b>Empleo total</b>	<b>9.125</b>	<b>301</b>	<b>486</b>	<b>7,4</b>
Empleo directo	964	32	51	0,8
Empleo indirecto	1.157	38	62	0,9
Empleo inducido	1.367	45	73	1,1
Empleo catalítico	5.638	186	301	4,6

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

La actividad aeroportuaria llevó en 2013 a significar la generación de 149 puestos de trabajos directos, de 179 empleos indirectos, de 211 puestos de trabajo dentro de las actividades correspondientes al impacto inducido, y de 872 empleos ponderados en las actividades en las cuales el transporte aéreo produce un impacto catalítico. Por lo tanto, se puede decir que las actividades llevadas a cabo en el año 2013 en el Aeropuerto de Río Grande implicaron la generación de un total de 1.411 empleos.

Imagen N°14: Plataforma comercial. Aeropuerto de Río Grande.



Fuente: ORSNA.

