

# 2013

## Aeropuerto Internacional de Salta



## Informe de Impacto Económico-Territorial



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

# AUTORIDADES

---

Presidenta de la Nación

**Dra. Cristina Fernández de Kirchner**

Ministro del Interior y Transporte

**Cdr. Aníbal Florencio Randazzo**

Secretario de Transporte

**Dr. Alejandro Ramos**

Presidente del Directorio del ORSNA

**Dr. Gustavo Lipovich**

Vicepresidenta del Directorio del ORSNA

**Dra. Mariana Gagliardi**

## **Equipo Técnico**

Presidente del Directorio del ORSNA

**Dr. Gustavo Lipovich**

Coordinación General

**Grisel Azcuy**

Gerente de la Unidad de Planificación del Sistema Aeroportuario

**Lic. Fernando Arias**

Jefa del Departamento de Análisis Económico Territorial y Estadística

**Lic. Leticia Dall'Ospedale**

Equipo de Elaboración

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

# INDICE

---

<b>1. Presentación</b>	<b>3</b>
<b>2. Información general del Aeropuerto Internacional de Salta</b>	<b>4</b>
2.1. Características generales.	5
2.2. Localización y contexto provincial.	10
<b>3. Análisis aerocomercial</b>	<b>13</b>
3.1. Oferta de transporte aéreo.	13
3.2. Demanda de transporte aéreo.	17
<b>4. Impacto Económico-Territorial</b>	<b>22</b>
4.1. Beneficios económicos para los pasajeros.	24
4.2. Beneficios por el lado de la demanda (impacto directo, indirecto e inducido).	24
4.3. Beneficios por el lado de la oferta (productividad).	27
4.4. Turismo receptivo facilitado por el transporte aéreo.	29
4.5. Turismo emisoro posibilitado por el transporte aéreo.	30
4.6. Generación de empleo.	32

# 1. PRESENTACIÓN

El Informe de Impacto Económico-Territorial del Aeropuerto Internacional de Salta es el segundo 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 aproximación y cuantificación del impacto económico que genera la actividad aeroportuaria y aerocomercial en las sociedades y el territorio en que se localizan.

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

## 2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE SALTA

El Aeropuerto Internacional de Salta “Martín Miguel de Güemes” es uno de los 54 aeropuertos que integran el Sistema Nacional de Aeropuertos.

Imagen N°1: Sistema Nacional de Aeropuertos



Fuente: Elaboración propia ORSNA

## 1.2 Características generales

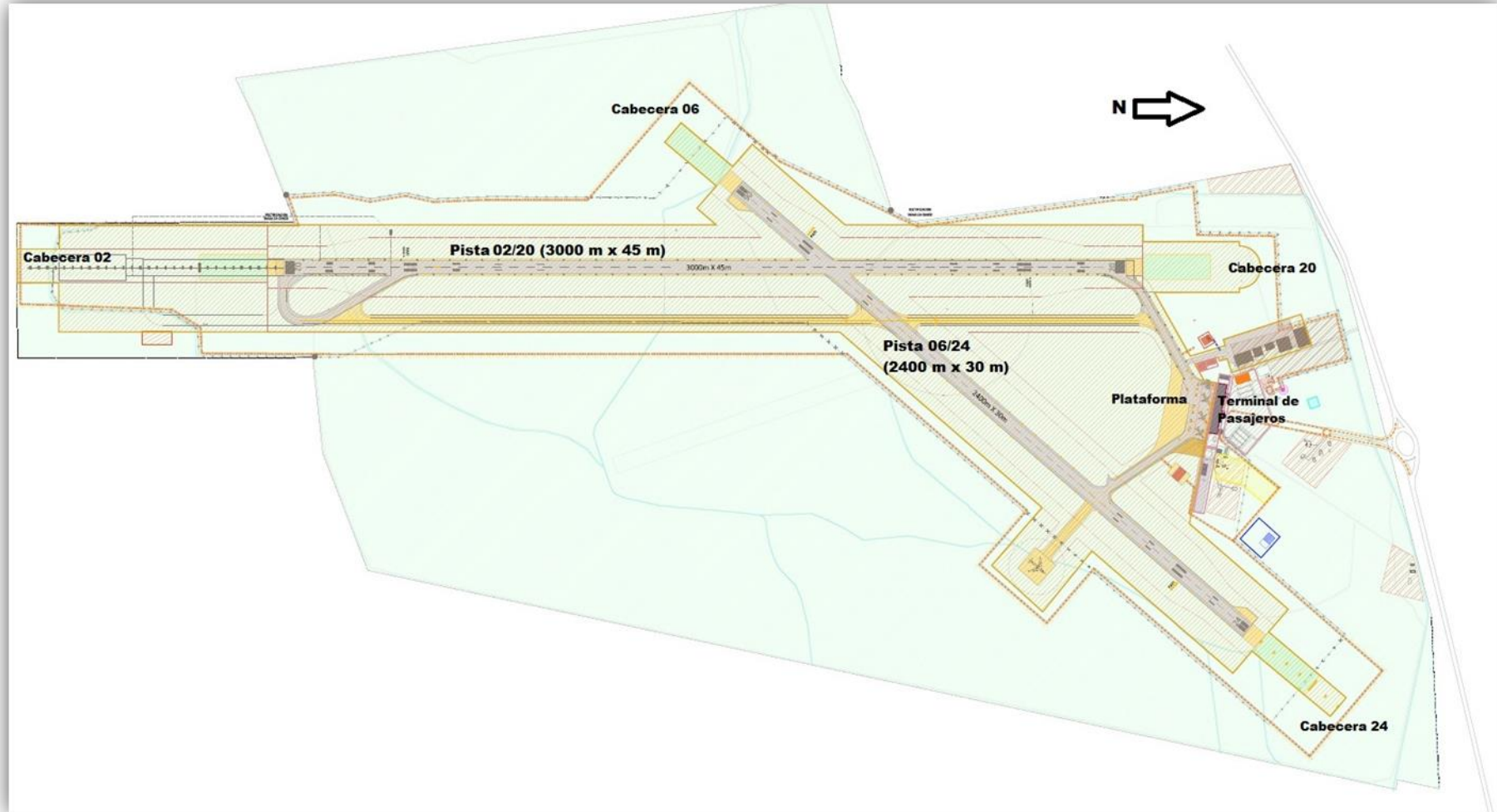
Tabla N°1: Información técnica del Aeropuerto.

<b>Nombre</b>	Aeropuerto de Salta “Martín Miguel de Güemes”
Código OACI	SASA
Código FAA	SAL
Código IATA	SLA
<b>Localización</b>	
Ciudad	Salta
Provincia	Salta
Dirección	Ruta Nac. N° 51, Km 5 CP:4400 Salta - Salta
Teléfono informes	(0387) 424 3115
Web	www.aa2000.com.ar
Ubicación	Latitud -24,844444°, Longitud -65,478611°
Distancia ciudad (km)	12
<b>Autoridades</b>	
Coordinador aeroportuario	Noelia Bonetto (ORSNA) nbonetto@orsna.gob.ar
Organismo regulador	Oficina: hall público de planta baja, sector de arribos.
Jefe de aeropuerto	Sergio Arce (ANAC)
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Administrador	Federico Durand (AA2000)
<b>Otras características</b>	
Habilitación	Internacional
Categoría	Primera
Región aérea	RANO (Noroeste)
Superficie total	950 hectáreas
Superficie concesionada	932 hectáreas
Superficie de aerostación	12.000 m <sup>2</sup>
Clave de referencia	4E
Categoría Sanidad	3
Horario	0 a 24hs
Elevación	1.246 metros
Pistas	02/20 (3000 m x 45 m) Asfalto   06/24 (2400 m x 30 m) Asfalto
Plano de Usos del Suelo	Aprobado en 2011 por el ORSNA
<b>Transporte público</b>	
Colectivo	Corredor 8A. Parada ubicada a 200 metros de la aerostación. Tiene frecuencias cada 10 minutos entre las 5:20 y las 23.26hs. Luego, aprox. cada 1h. Boleto común: \$3,25.
Taxi	\$80 al centro
Remis	\$80 al centro
Micro	\$30 al centro

Fuente: Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.



Imagen N°2: Plan de Usos del Suelo del Aeropuerto de Salta aprobado por el ORSNA en 2011.



## **El aeropuerto**

El predio aeroportuario es de 950 hectáreas, de las cuales 932 ha (98%) han sido concesionadas por el Estado Nacional a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. El límite de la concesión posee un perímetro de 15 kilómetros.

El Aeropuerto Internacional de Salta es de uso civil. Actualmente posee dos pistas, la 02/20 y la 06/24, una única plataforma tanto de uso comercial como general y dos pasarelas telescópicas.

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



Fuente: Elaboración propia en base al Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Salta - ORSNA

## **Terminal de pasajeros y carga**

En la parte pública se encuentra la terminal de pasajeros de 12.000 m<sup>2</sup> organizados en dos niveles. En esta terminal se concentran las operaciones de aviación comercial de cabotaje e internacionales y las de aviación general/privada. El conjunto de edificios que componen el área terminal son: la terminal de pasajeros, la torre de control y un sector destinado a cargas. También hay un hangar privado y un conjunto de hangares provinciales en donde opera la Sección de Aviación de Montaña del Ejército Argentino.



Imagen N°4: Sectores de lado público aeropuerto



Fuente: Plan de Usos del Suelo del Aeropuerto de Salta 2011 - ORSNA

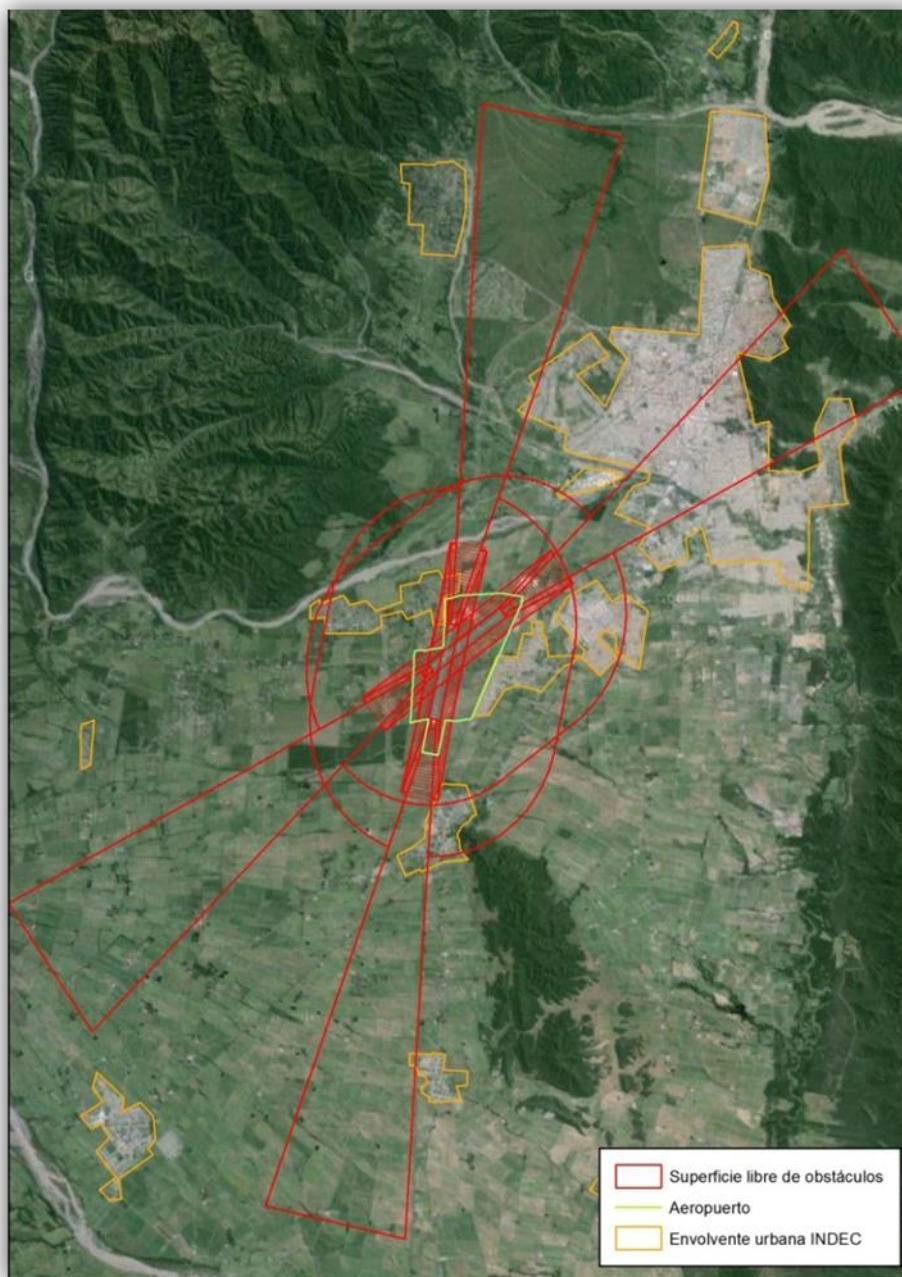
### Superficie libre de obstáculos

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>1</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>1</sup>Manual de Aeródromos de la República Argentina. [www.anac.gov.ar](http://www.anac.gov.ar)

Imagen N°5: Superficie libre obstáculos



Fuente: Elaboración propia en base a Plan de Usos del Suelo del Aeropuerto de Salta - ORSNA

En la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)<sup>2</sup> de Salta se consignan obstáculos (antenas, árboles y cerros) bajo las superficies definidas como limitadoras de obstáculos, tanto para las cabeceras de la pista 06/24 como de la 02/20. A su vez, se puede observar la presencia de áreas urbanizadas bajo las superficies limitadoras de obstáculos. La orientación noreste – suroeste de la pista alternativa provoca que la superficie de aproximación de la cabecera 24 se desarrolle en gran parte sobre la ciudad de Salta.

<sup>2</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 Salta se localiza en el centro de la Provincia de Salta, en el Departamento de la Capital, a unos 12 kilómetros de la ciudad homónima sobre la Ruta Nacional 51 km 5 (ver mapa N°1). El Gran Salta<sup>3</sup> es la aglomeración urbana más importante de la Provincia con más de 500 mil habitantes. Concentrando el 46% de la población provincial, es la segunda urbe más habitada de la región Noroeste y la séptima del país. Además de este aeropuerto, la provincia cuenta con otro perteneciente al Sistema Nacional en la ciudad de Tartagal.

La ciudad está unida por las Rutas Nacionales 9 y 34 hacia el sur con las provincias pampeanas y hacia el norte con la Provincia de Jujuy y Bolivia. La Ruta Nacional 16 la vincula con la Provincia de Chaco y la Ruta Nacional 51 al oeste con Chile. En cuanto a la red ferroviaria, Salta es terminal de la línea Belgrano que llega hasta la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y al este se extiende hasta el puerto de Barranqueras en la Provincia de Chaco. Por el norte, el ferrocarril enlaza con otra línea que llega hasta La Paz (Bolivia) y por el oeste conecta con el ramal a Antofagasta (Chile) en la costa del Pacífico. Los únicos servicios que operan son los de cargas y sólo uno de pasajeros limitado entre Salta y Güemes.

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 Salta como aeropuerto de **vuelos regulares**<sup>4</sup> comprende los departamentos de Cachi, Cafayate, Capital, Cerrillos, Chicoana, Guachipas, La Caldera, La Poma, La Viña, Los Andes, Molinos, Rosario de Lerma, San Carlos y Antofagasta de la Sierra; este último perteneciente a la Provincia de Catamarca.

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, la Provincia de Salta alcanzó en 2010 una población de 1.215.207 personas. Los departamentos pertenecientes al área de influencia del aeropuerto (ver mapa N°1) concentran algo más del 60% de la población total de la provincia de Salta en un 37% de

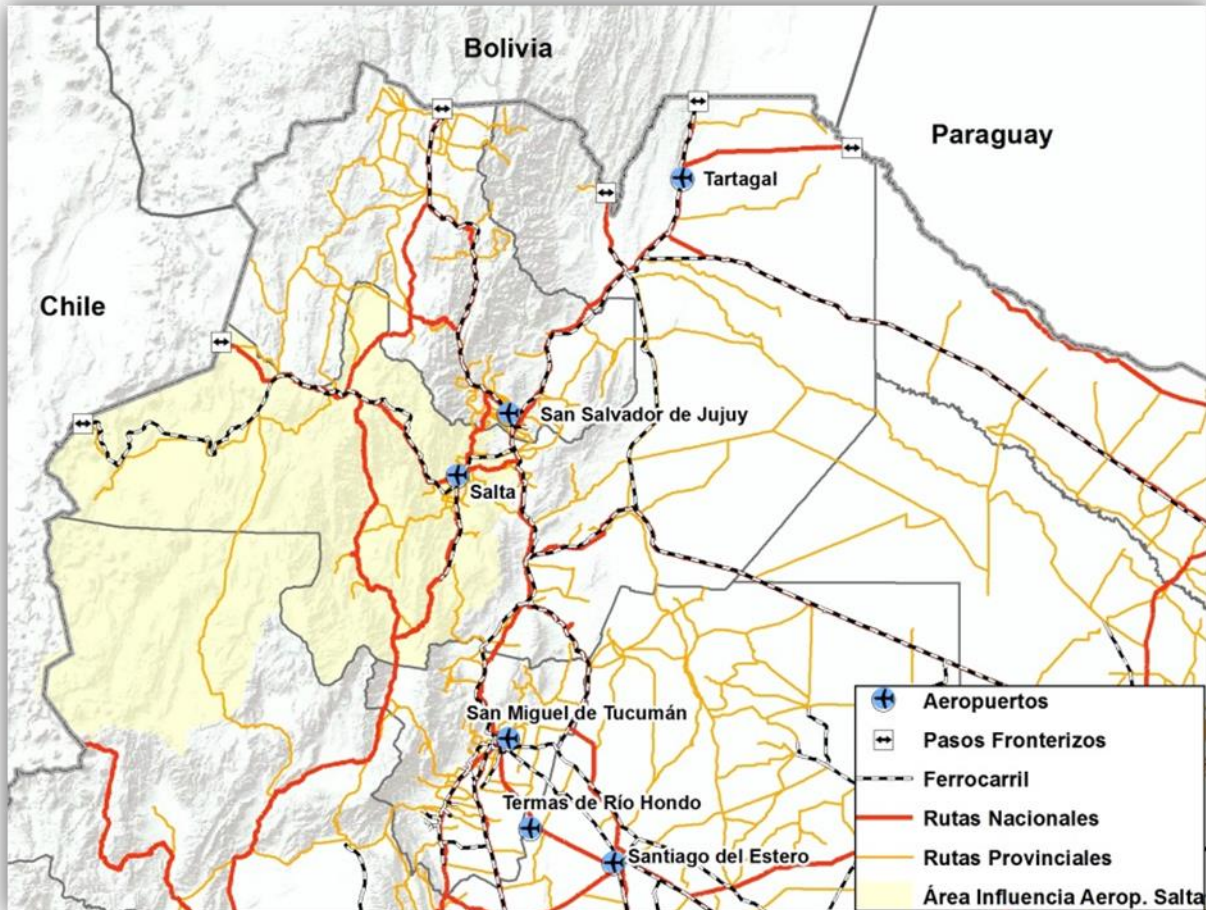
<sup>3</sup>El aglomerado se compone de las localidades de Salta, Vaqueros, Villa Los Álamos y La Ciénaga-San Rafael.

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



su territorio e incluye también el departamento de Antofagasta de la Sierra de la Provincia de Catamarca de escasa población (1.456 habitantes en 2010).

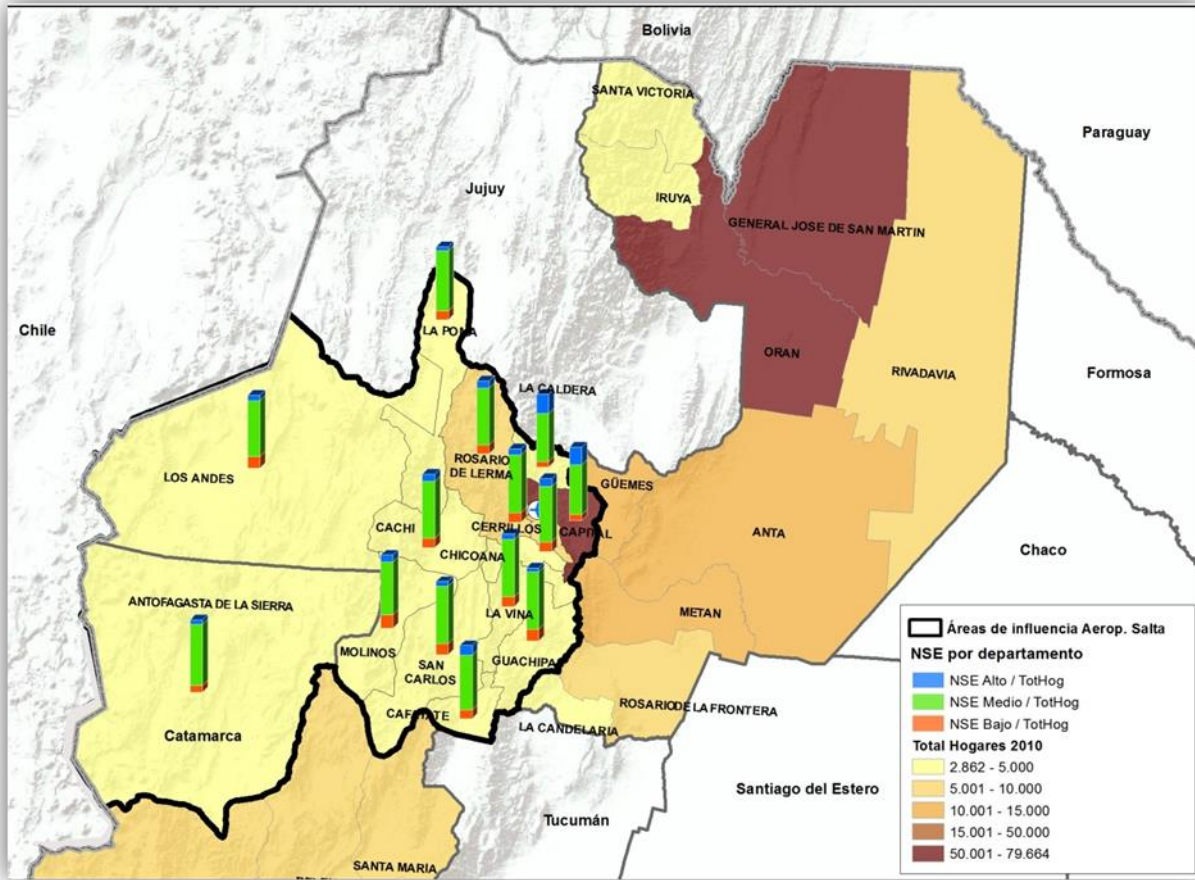
Mapa N°1: Localización del Aeropuerto de Salta en el contexto provincial.



Fuente: Elaboración propia.

Clasificando los hogares según variables como: nivel socioeconómico, máximo nivel de estudios alcanzado por el jefe de hogar, si lo ha concluido, condición de actividad económica, presencia o no de hacinamiento en el hogar y necesidades básicas insatisfechas (NBI) se determinó que el nivel socioeconómico (NSE) de los hogares del área de influencia del Aeropuerto de Salta predominante es el medio en todos los departamentos. Los departamentos de La Caldera y Capital se destacan por ser los de mayor concentración de NSE alto, sumando ambos un 50% del total. El NSE medio supera el 65% en todos los departamentos y el nivel bajo oscila entre un 10% y 20%, a excepción de los dos distritos mencionados anteriormente. Antofagasta de la Sierra también presenta un predominio de NSE medio en su escasa población.

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



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

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

Nivel socio-económico	Hogares	Porcentaje
Alto	37.770	21%
Medio	129.712	71%
Bajo	15.828	9%

Fuente: Elaboración propia en base al Censo 2010.



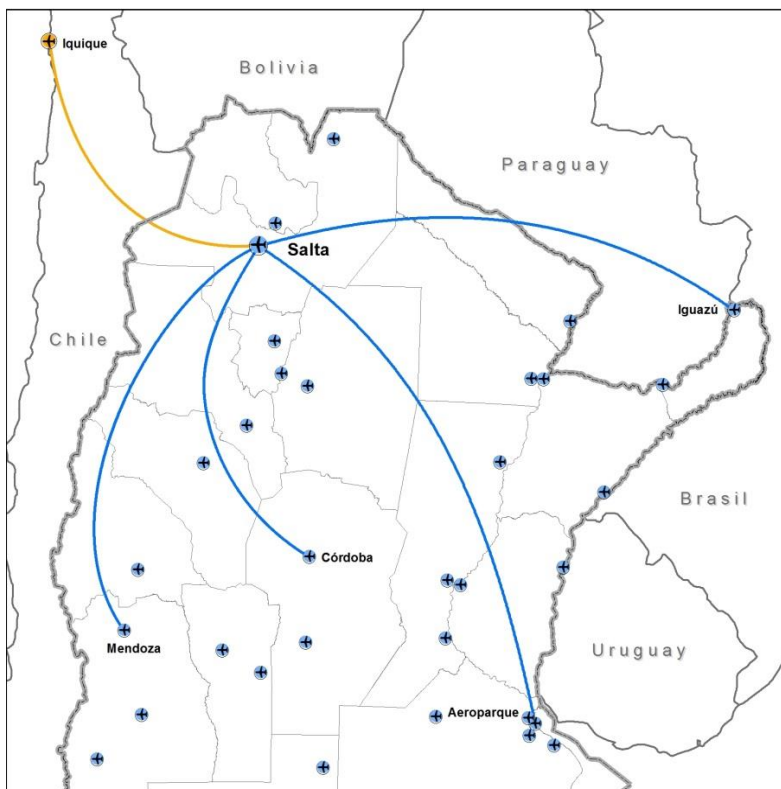
## 3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL

### 3.1 Oferta de transporte aéreo

La oferta aerocomercial de Salta conectaba en 2013 al aeropuerto de forma directa con Buenos Aires (Aeroparque), Córdoba, Iguazú y Mendoza. Semanalmente<sup>5</sup> en 2013 el aeropuerto contó con un total de 152 frecuencias comerciales. De ellas, 124 frecuencias iban desde y hacia el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires, el 81,57 % del total, seguido por Iguazú con 14 frecuencias (9,51%). En tercer lugar, se encontraba el Aeropuerto de Córdoba con 8 enlaces semanales (5,26%) y por último el Aeropuerto de Mendoza con 6 frecuencias semanales (3,94%).

El grupo estatal Aerolíneas Argentinas es el que brindó la mayor cantidad de operaciones llevadas a cabo en el Aeropuerto de Salta con 98 frecuencias semanales a cuatro destinos. La ruta que enlazó a la Ciudad de Salta con el Aeroparque Metropolitano fue la de mayor importancia con 70 frecuencias semanales. Por otro lado, Lan Argentina ofreció 42 frecuencias sólo al Aeroparque en ambas direcciones. Por último, con un mercado marginal, se encontraba la aerolínea Andes con 12 frecuencias semanales conectando a la ciudad salteña solamente con el Aeroparque Metropolitano.

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

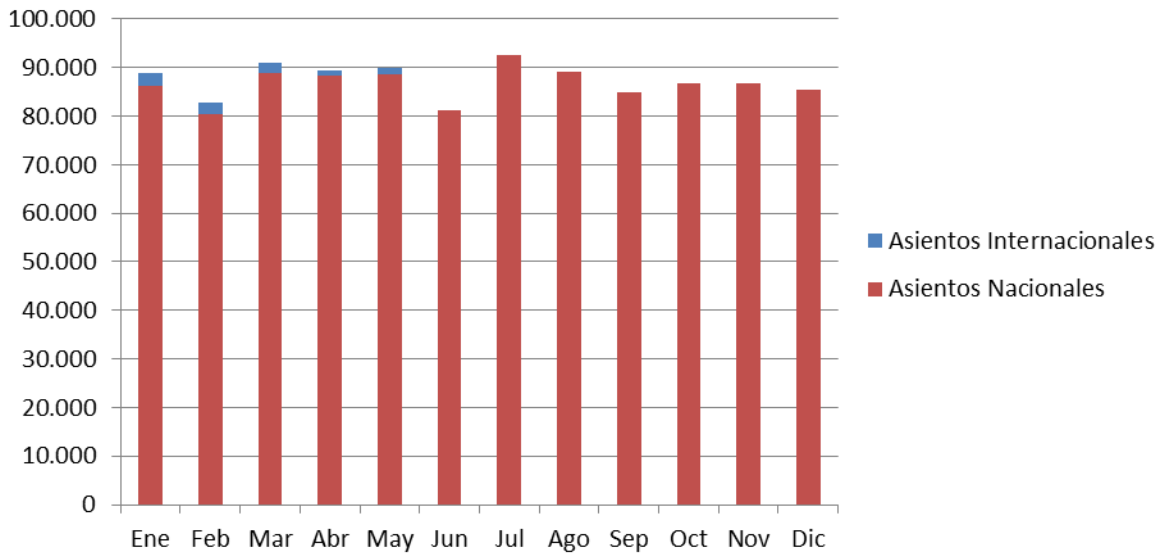


Fuente: Elaboración propia

<sup>5</sup> Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2013.

La oferta aerocomercial anual medida en asientos nos indica que en 2013 se llevaron a cabo mayormente operaciones regulares nacionales a diferentes destinos del país. En materia de vuelos internacionales se realizaron vuelos estacionales y charters hacia países limítrofes. La oferta se mantuvo en el rango de 80.000 – 100.000 asientos mensuales alcanzando su pico máximo en el mes de julio, con un promedio de 86.582 asientos mensuales. En materia de asientos internacionales, los mismos corresponden a la ruta que enlaza la ciudad de Salta con el Aeropuerto Internacional de Iquique, la misma se opera en los meses de enero a mayo.

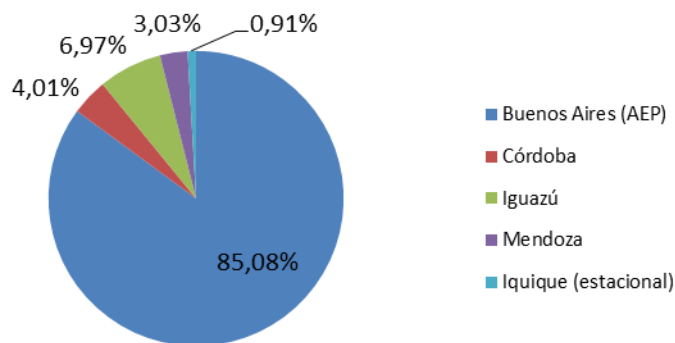
Gráfico N°1: Oferta aerocomercial de asientos del Aeropuerto de Salta por tipo de vuelo. Año 2013



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

Cuantificando la oferta anual de asientos por destino, la ruta a Buenos Aires aglutina la mayor cantidad de oferta origen/destino del Aeropuerto de Salta. En parte, esta oferta se concentra porque las tres compañías que operaron en el año 2013 llevaban a cabo el servicio a ese destino. Seguidamente se encontraron los tres destinos del interior del país conectados con la capital salteña mediante los corredores federales operados por la empresa Aerolíneas Argentinas/Austral: Iguazú, Córdoba y Mendoza integrados en los dos itinerarios COR-SLA-IGR y MDZ-SLA-IGR intercalándose diariamente.

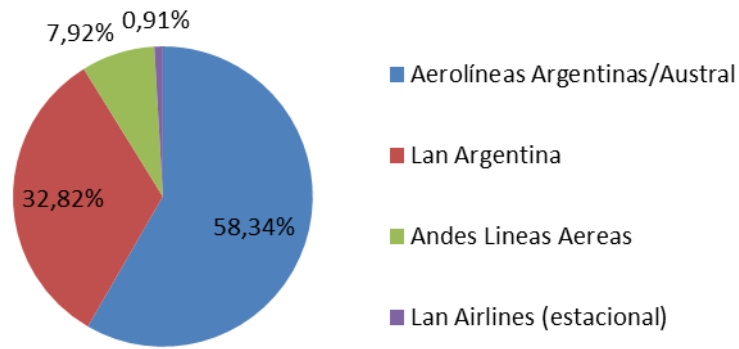
Gráfico N°2: Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2013



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 la principal, seguida por Lan Argentina y en tercer lugar Andes Líneas Aéreas, aerolínea con base en dicho aeropuerto. Estas tres empresas acumularon el 100% de los asientos ofrecidos para el mercado salteño en vuelos regulares. Sin embargo, Aerolíneas Argentinas presentó una mayor distribución de destinos, conectando a Salta con los aeropuertos de Aeroparque, Córdoba, Iguazú y Mendoza. Mientras que la empresa LAN mediante su filial argentina concentró totalmente su oferta aerocomercial con el Aeroparque Metropolitano. La otra aerolínea que conectó Salta es la provincial Andes Líneas Aéreas con un mercado marginal en comparación a las dos anteriores. En materia de vuelos temporales, la aerolínea transandina Lan Airlines operó vuelos hacia la ciudad de Iquique ocupando el 0,91% del total de asientos ofrecidos durante el 2013.

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



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





# 2013

## AEROPUERTO DE SALTA

# 709.765

## Pasajeros

# 1.365

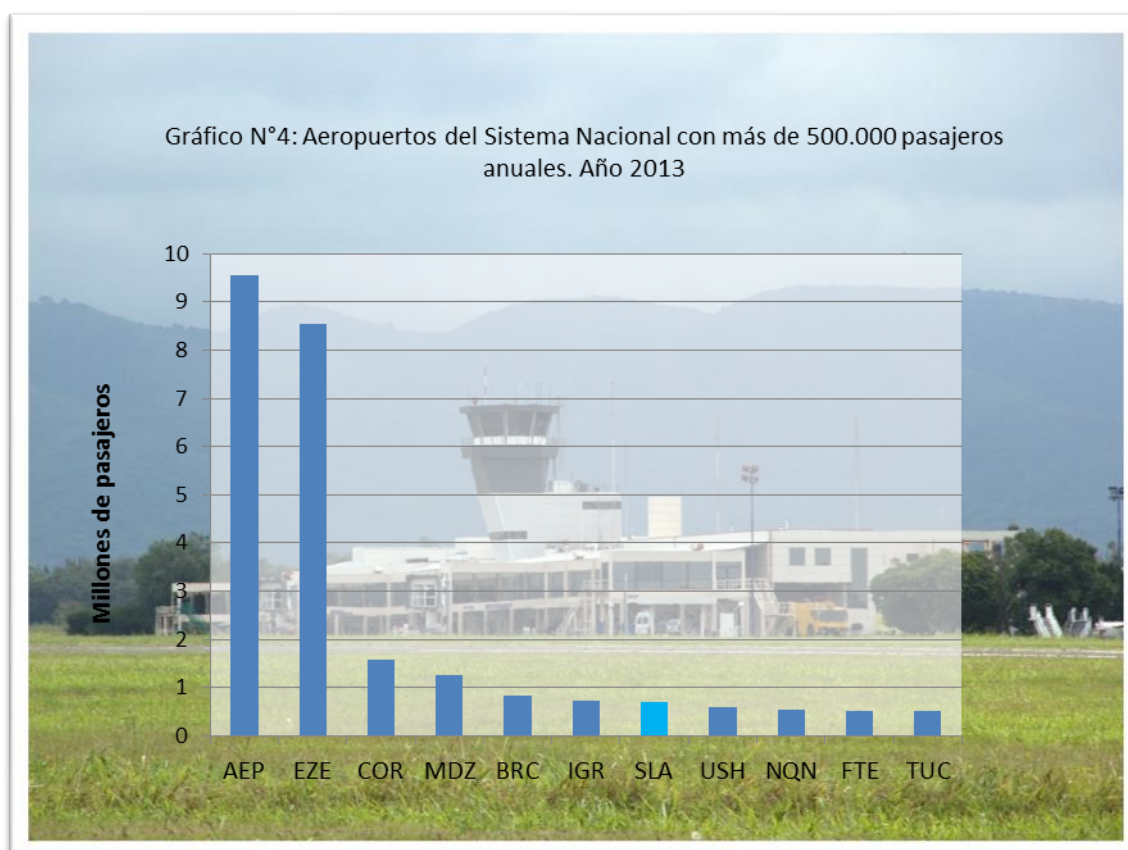
## Toneladas de carga aérea

# 12.110

## Movimientos de aeronaves

### 3.2. Demanda de transporte aéreo

El Aeropuerto Internacional de Salta registró en el año 2013 un movimiento total de 709.765 pasajeros y se ubicó séptimo 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 1.365 toneladas de carga y se realizaron 12.110 movimientos de aeronaves.



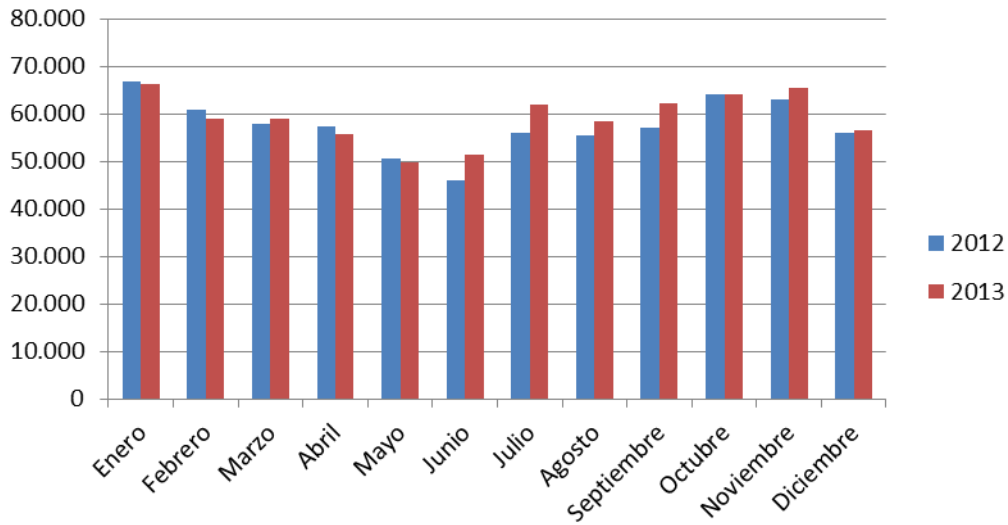
Fuente: Elaboración propia en base a AA2000, London Supply y Aeropuertos de Neuquén.

#### Tráfico aéreo de pasajeros

Durante 2013, en el Aeropuerto de Salta, se registraron 678.803 pasajeros de cabotaje, 11.245 internacionales y 19.717 en tránsito -entendiendo a éstos como aquellos que hicieron escala en el aeropuerto sin efectuar ningún transbordo-. La demanda total fue de 709.765 de pasajeros, y significó un incremento del 2,75% respecto al año 2012.



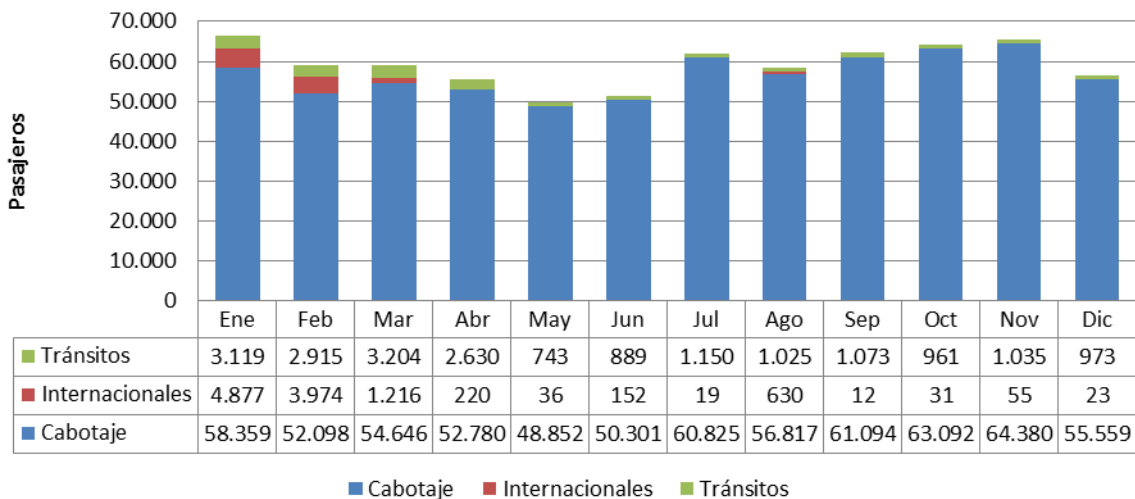
Gráfico N°5: Evolución mensual de pasajeros 2012-2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

La demanda anual de pasajeros del año 2013 presentó algunas variaciones durante el transcurso del año. Se observa un descenso en el movimiento de pasajeros para los meses de mayo y junio y luego un crecimiento en el mes de julio, posteriormente los valores se mantuvieron relativamente constantes. Este descenso se evidenció principalmente en los pasajeros internacionales, debido al cese de operaciones de los enlaces internacionales que tenía el Aeropuerto de Salta anualmente donde los únicos vuelos fueron operados mediante la modalidad charters durante la temporada estival argentina y el vuelo estacional operado por Lan Airlines. Los pasajeros en tránsito contabilizados corresponden a los pasajeros de vuelos que hacen una escala comercial sin transbordo. La mayoría de ellos pertenecen a los denominados “corredores federales” operados por el grupo Aerolíneas Argentinas, en los mismos se puede observar un descenso en el mes de mayo, número que luego se mantuvo constante durante el resto del año. Estos pasajeros no abonan tasa de uso de aerostación.

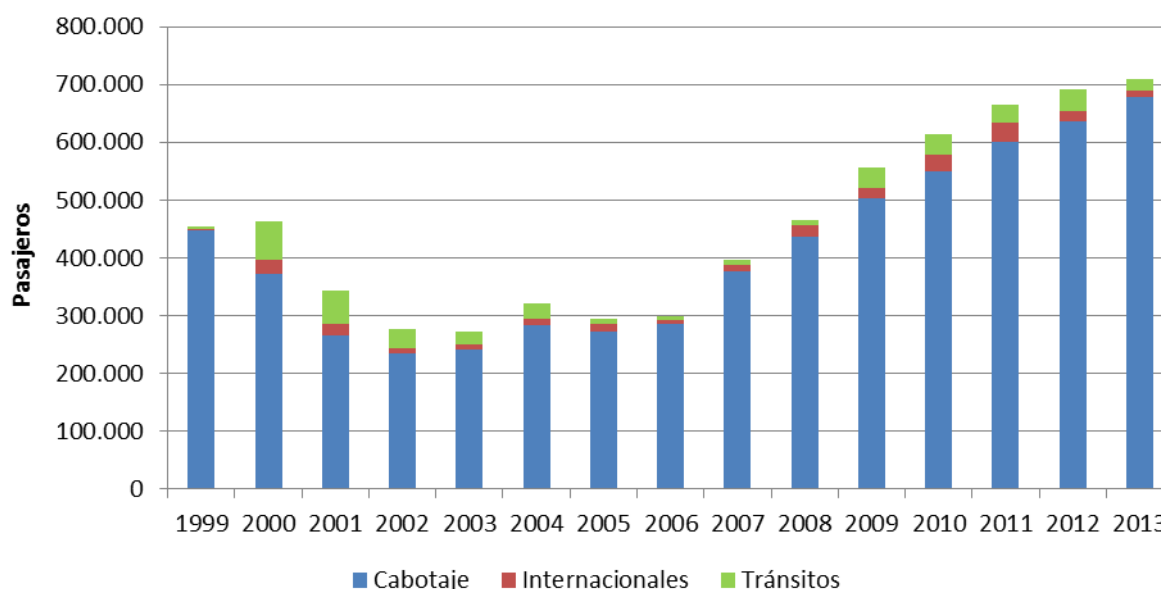
Gráfico N°6: Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Según datos del Sistema Integral de Aviación Civil provisto por la ANAC, el 88% de los pasajeros que arribaron o partieron del Aeropuerto de Salta fueron hacia o desde el Aeroparque Metropolitano. Le siguen en importancia las rutas a Córdoba (4,92%), Iguazú (4,19%) y por último Mendoza dentro de los destinos con vuelos regulares con 2,89% de los pasajeros.

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



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

La tasa de crecimiento interanual promedio para el período 2003-2013 fue de 4,38%, permitiendo que durante estos 10 años el volumen total de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Salta crezca en un 56,45%. Específicamente, la tasa de crecimiento interanual promedio para pasajeros nacionales es de 4,17% con un crecimiento total entre 2003 y 2013 de un 52%, y 119,94% y 686% respectivamente para pasajeros internacionales.

Se observan grandes cambios en la evolución del movimiento anual de pasajeros del aeropuerto producto de la crisis aerocomercial atravesada desde la aplicación de la más amplia liberalización experimentada por el mercado aerocomercial luego de 1998 (por la cual dejaron de volar las empresas Líneas Aéreas Privadas Argentinas- LAPA6, Dinar<sup>7</sup> Líneas Aéreas y Southern Winds<sup>8</sup>), reforzada en los años 2007-2008 debido a la grave situación financiero-económica que atravesaba la aerolínea de bandera Aerolíneas Argentinas. A partir del año 2008 se puede apreciar un crecimiento constante en el movimiento anual de pasajeros producto de diversos factores, principalmente del aumento de frecuencias y rutas de la empresa estatizada Aerolíneas Argentinas y su filial Austral.

Si se lleva a cabo un análisis desagregado de los diferentes tipos de pasajeros que transitaban por la terminal salteña en los últimos 15 años, pueden observarse variaciones en relación a la evolución de cada grupo. Por un lado, el movimiento de pasajeros nacionales

<sup>6</sup> LAPA comenzó a operar en el año 1977 y cesó sus operaciones el 20 de abril de 2003.

<sup>7</sup> Dinar operó entre los años 1992 y 2002. Su base de operaciones era el Aeropuerto de Salta.

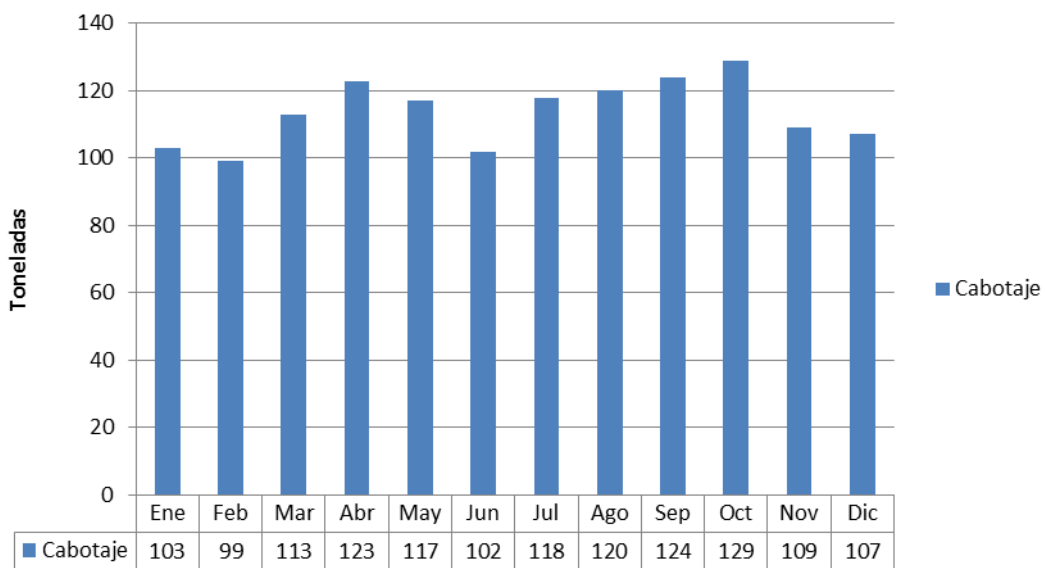
<sup>8</sup> Southern Winds operó entre 1996 y 2005.

comparte cierta correlación con la evolución que presentó en su totalidad el Aeropuerto de Salta entre los años 1999 y 2013, dado que el porcentaje mayor de pasajeros que transitaron por dicha terminal correspondió a viajeros que arribaron o salieron hacia o desde algún destino nacional. Por otro lado, el movimiento de pasajeros internacionales presentó una evolución bastante irregular con crecimiento y decrecimiento constante a lo largo de estos 15 años, esto demuestra la falta de estabilidad de operaciones de rutas internacionales que conecten al Aeropuerto de Salta con, principalmente, países limítrofes. En materia de movimiento anual de pasajeros en tránsito, los mismos presentan la irregularidad observada en los pasajeros internacionales con la salvedad que en los últimos 4 años esta se fue estabilizando debido principalmente a la apertura de los corredores federales operados por Aerolíneas Argentinas y su filial Austral.

### Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el aeropuerto de Salta en 2013 fue 1.365 de toneladas, un 1,6% más que en el año 2012. Todas las operaciones de carga aérea realizadas en el aeropuerto correspondieron a vuelos de cabotaje.

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

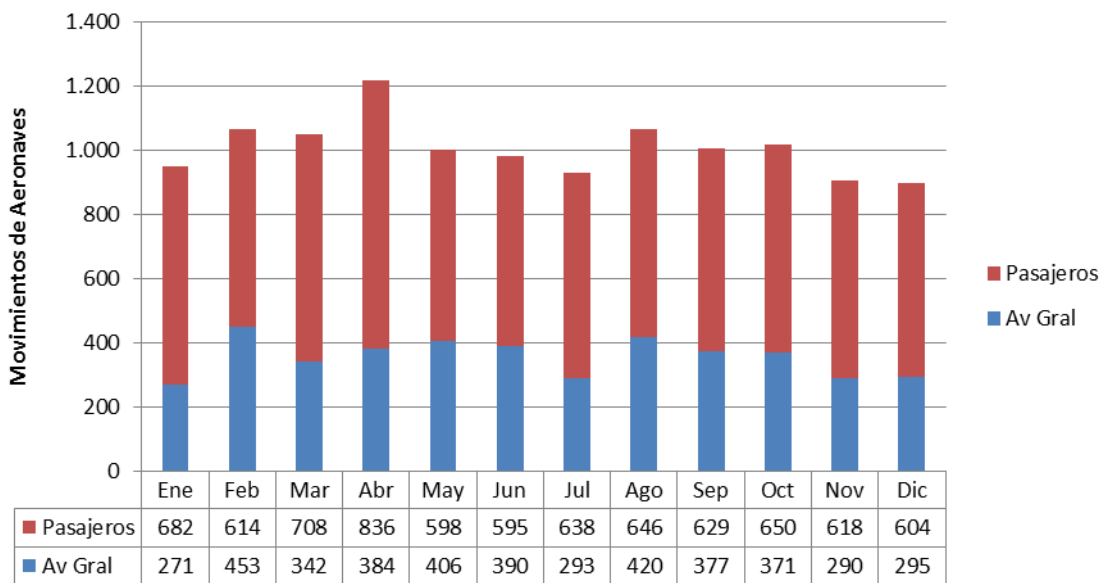


Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000

### Movimientos de aeronaves

El año 2013 cerró con un total 12.110 movimientos, entre aterrizajes y despegues, en el Aeropuerto de Salta, lo que representó un promedio diario de 33 operaciones diarias. Se observa una disminución de los movimientos regulares para los meses de noviembre y diciembre, alcanzando valores cercanos a los 900 movimientos mensuales entre vuelos regulares y aviación general. El resto de los meses se mantuvo cercano a los 1.000 movimientos con su pico máximo en el mes de abril por encima de las 1.200 operaciones. En promedio los vuelos regulares tuvieron 652 movimientos por mes y la aviación general un promedio mensual de movimientos de 358 operaciones, siendo este número relativamente constante variando entre los 271 y los 453 para los diferentes meses del año.

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



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000



## 4. IMPACTO ECONÓMICO-TERRITORIAL

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

Según IATA (2008)<sup>9</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, en este caso, la Ciudad de Salta y su área de influencia.

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

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

A diferencia de IATA, la ACI-Europe propone agrupar a la actividad turística, al comercio internacional de carga aérea, a los beneficios por el lado de la oferta -productividad- y a las inversiones<sup>10</sup> en otro impacto denominado como *catalítico*.

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

<sup>9</sup> IATA (2008) Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina. [www.iata/economics](http://www.iata/economics)

<sup>10</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.*

# \$1.335 M

Millones de pesos

**IMPACTO ECONÓMICO-TERRITORIAL POSITIVO**  
**Aeropuerto de Salta**

Impacto económico-territorial del Aeropuerto de Salta	Valor (\$ pesos)
Beneficios económicos para los pasajeros (excedente del consumidor)	\$26.291.224
Beneficios por el lado de la demanda para el PBI derivados del transporte aéreo (impacto directo, indirecto e inducido)	\$106.178.948
Beneficios por el lado de la oferta (productividad)	\$182.878.500
Beneficios por el lado de la oferta (turismo receptivo)	\$1.020.433.311
<b>IMPACTO ECONÓMICO POSITIVO</b>	<b>\$ 1.335.781.983</b>
Efectos negativos por el lado de la oferta (turismo emisor)	\$ 166.122.405
<b>IMPACTO ECONÓMICO NEGATIVO</b>	<b>\$ 166.122.405</b>
<b>SALDO DE IMPACTOS</b>	<b>\$ 1.169.659.578</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.

El cálculo se realizó teniendo en cuenta la cantidad de pasajeros que tuvieron como origen al Aeropuerto de Salta en 2013 y la tarifa promedio para cada caso. Así, el excedente del consumidor registrado para los pasajeros que se movilizaron exclusivamente desde el Aeropuerto de Salta hacia todos los destinos alcanzó la suma de \$26.291.224 pesos.

Cabe señalar que si bien el excedente del consumidor es uno de los impactos positivos económicos generados por el transporte aéreo, el mismo tiene efectos solamente sobre los mismos pasajeros. No se relaciona con ninguna fase redistributiva, catalítica o de derrame económico propio de la actividad aérea, ni en el aeropuerto, ni en su área de influencia. Si se tuviera el objetivo de distribuir los beneficios económicos producidos por el transporte aéreo, el excedente del consumidor no sería una variable determinante de análisis.

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

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

##### **Impacto directo, indirecto e inducido (Producto Bruto Aeroportuario)**

Los impactos que se generan en los aeropuertos consisten en el volumen total facturado por los servicios aerocomerciales y aeroportuarios prestados dentro del predio. Dicho monto conforma el Producto Bruto Aeroportuario (PBA) total. Este incluye la facturación total de las actividades junto con los salarios y los impuestos.

El impacto directo está relacionado actividades económicas llevadas a cabo en el aeropuerto. El impacto indirecto por aquellas actividades económicas que son proveedoras de bienes y servicios de las actividades directas que se desarrollan en el aeropuerto. El impacto inducido deriva del consumo asociado al proceso de reproducción social de los empleados de las empresas y actividades económicas incluidas en los impactos anteriores. En este informe, se contabilizan todos esos impactos en el volumen de facturación total de los aeropuertos denominando al mismo como *Producto Bruto Aeroportuario (PBA)*.

El PBA puede clasificarse en función de dos tipos de ingresos: aquellos derivados de los *servicios aeronáuticos* y los que corresponden a los *servicios no aeronáuticos*. Los primeros son ingresos directos del transporte aerocomercial generados por el cobro de tasas a pasajeros y líneas aéreas. Los servicios no aeronáuticos pueden separarse en tres grandes rubros: actividades conexas al transporte aerocomercial, explotación comercial del aeropuerto y actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto. Cada rubro posee un subconjunto de actividades específicas.

En el año 2013 el Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto Internacional de Salta fue de \$106.178.948 pesos. Bajo esta denominación no se incluye la facturación propia de las líneas aéreas, sino las de todas las actividades dentro del aeropuerto.

La facturación por servicios no aeronáuticos durante 2013 alcanzaron un valor de \$94.406.195 pesos, lo que representa un 89% del PBA, el restante 11% correspondió a los servicios aeronáuticos con un monto total de \$11.772.753 pesos.

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



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Del total de la facturación correspondiente a los servicios no aeronáuticos que se generan en el aeropuerto, quien lo administra -en este caso el concesionario-, percibe en promedio un 4% a través de los distintos cánones -fijos y variables- por parte de los prestadores de los servicios de los distintos rubros y actividades. Además, el concesionario percibe ingresos aeronáuticos directos por el cobro de tasas. El ingreso total del concesionario declarado para el año 2013 fue de \$12.186.802 pesos. El 68% (\$8.300.813 pesos) son ingresos aeronáuticos y el 32% (\$3.885.989 pesos) son ingresos no aeronáuticos que no provienen del cobro de tasas. El resto de los ingresos aeronáuticos del aeropuerto lo componen las tasas de seguridad y aduana por un monto de \$3.471.940 pesos.

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



Gráfico N°10: Facturación de servicios no aeronáuticos por grandes rubros. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

En el Aeropuerto de Salta, más de tres cuartas partes de la facturación total por servicios no aeronáuticos devienen de las actividades conexas al transporte aerocomercial. La explotación comercial del aeropuerto aporta el 15,9% de la facturación total, siendo las actividades secundarias las que en volumen son menos representativas.



Para caracterizar el rendimiento económico de los aeropuertos se suele calcular una serie de ratios con el fin de caracterizar la relación de las facturaciones totales de los aeropuertos con el volumen de pasajeros, de movimiento de aeronaves en un período determinado, los m<sup>2</sup> de terminal y la superficie del aeropuerto (en función de las hectáreas del predio).

Tabla N°2: Ratios Ingresos (\$ pesos). Año 2013

	Por pasajero	Por movimiento	Por m <sup>2</sup> Terminal	Por hectárea
<b>Ingresos Totales</b>	<b>\$149,6</b>	<b>\$8.768</b>	<b>\$8.848</b>	<b>\$113.926</b>
Ingresos Aeronáuticos	\$16,59	\$972	\$981	\$12.632
Ingresos no Aeronáuticos	\$133,01	\$7.796	\$7.867	\$101.294
<b>Ingresos no Aeronáuticos por rubro</b>				
Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$111,32	\$6.524	\$6.584	\$84.774
Explotación comercial del aeropuerto	\$21,09	\$1.236	\$1.248	\$16.065
Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$0,60	\$35	\$35	\$455

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

### 4.3 Beneficios por el lado de la oferta (productividad)

Según IATA (2008), los servicios aerocomerciales que brinda la oferta de transporte aéreo a los mercados son vitales para el desarrollo y crecimiento a largo plazo. Posibilitan el comercio internacional, promueven la inversión extranjera directa y el turismo, facilitan la obtención de beneficios menos tangibles como el intercambio de ideas, entre otros. En consecuencia, es clave la introducción o expansión de rutas hacia los principales destinos dentro de la red del transporte aéreo nacional y global.

A partir del **indicador de conectividad** de cada nodo (aeropuerto) se analiza el aumento de la conectividad en relación al Producto Bruto. Este indicador compara el número de asientos disponibles en cada destino servido en un recorte temporal específico<sup>11</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 26% con respecto a 2012 para el caso del Aeropuerto de Salta. Este crecimiento implicó un impacto adicional interanual de \$4.754.842 millones de pesos sobre el producto bruto geográfico del área de influencia. Ahora bien, en términos totales para el año 2013, el impacto del aeropuerto sobre la productividad fue de \$182.878.500 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.

<sup>11</sup> IATA toma la primera semana de Julio.



## HISTORIAS QUE HABLAN...

### Minerales salteños para exportación

Gustavo André es Director Ejecutivo de LATINBOR, empresa dedicada a la comercialización de minerales del NOA con sede en Salta desde hace trece años. Para ellos, todos los países son potenciales clientes, por lo que **contar con el Aeropuerto del Salta como primera conexión al mercado mundial es indispensable tanto como para su propio desarrollo como en pos del crecimiento regional.**



Su objetivo es el perfeccionamiento y la planificación de la acción comercial de las empresas mineras: detección de prospectos, desarrollo de nuevos productos, asesoramiento en el plan de marketing, venta y seguimiento de venta. Para cumplir correctamente es necesario tener una relación estrecha con los importadores de minerales salteños y posibles clientes. Sus consumidores se encuentran en todo el mundo, no hay región o continente al que no exporten: *“Es fundamental tener una salida rápida al mundo e ingreso rápido desde el mundo. Es muy frecuente la negociación personal, más allá de que en el día a día se haga por teléfono o internet u otros medios. Muchos clientes, aunque haya oficinas en otros lados, quieren conocer la planta. Además del trabajo de oficina, quieren ver la planta en producción, ver el packaging, la reserva minera.”*

En este sentido, el aeropuerto no solo permite un contacto inmediato y personal con los compradores, sino que también posibilita el envío de muestras minerales a través de courriers al mundo. Primero se hace el enlace comercial y luego el envío hacia cuarenta y cinco destinos regulares, dentro de los cuales los principales son EE.UU, Europa, Sudeste Asiático, África y Australia. Por su inmediatez, no se contempla ningún otro medio de transporte para lógralo: *“El envío de muestras es siempre por avión, no conozco alguien que lo haya hecho de otra manera. Es principalmente por los tiempos, porque el potencial cliente quiere todo en cuestión de días.”*

Asimismo, no solo se envían muestras de futuras compras, también se envían muestras para producción: *“Hay minerales como en el litio del cual, además de muestras para clientes, también se mandan muestras productivas. El envío de material para ser procesado y refinado en destino se da en el caso de una empresa francesa por ejemplo. En la etapa de exploración se sacan estas muestras, pedazos de roca, y se mandan vía aérea. Hay empresas con envío mensual o semanal.”*

#### **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 la Provincia de Salta<sup>12</sup>. El sector de comercios, restaurantes y hoteles representó en 2013 el 10,96% del PBG salteño.

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 Salta, junto a Catamarca, Jujuy, La Rioja, Santiago del Estero y Tucumán, forman parte de la Región Turística Norte. Sus principales atractivos turísticos son<sup>13</sup>: la Ciudad de Salta y alrededores, los Valles Calchaquíes y la Ruta del Vino, la práctica de deportes náuticos en los diques salteños, el circuito de la Puna y el Tren de las Nubes, más numerosas áreas naturales protegidas entre las que se destacan los Parques Nacionales El Rey y Baritú. Además, existe una amplia oferta cultural en cuanto a museos, turismo religioso y un nuevo circuito de diseño textil.

##### *Turismo extranjero*

Salta recibió en el 2013 un total de 235 mil visitantes de otros países<sup>14</sup>. En el mismo período arribaron al Aeropuerto de Salta unos 27.516 turistas extranjeros en vuelos de cabotaje e internacionales. La relación entre ambos datos indica que el aporte del transporte aéreo al turismo salteño alcanza un 12%. Asimismo, la Ciudad de Salta se destaca entre los destinos turísticos de visitantes internacionales más importantes con 13 hoteles de 4 y 5 estrellas. Los turistas extranjeros suelen preferir estas categorías de alojamiento, lo cual también favorece al lugar receptor dado el nivel superior de gastos realizados por los turistas no residentes en comparación con los residentes. A su vez, estos hoteles suelen contar con salones especialmente preparados para conferencias y reuniones de negocios, servicio clave dado que en 2013 se realizaron un total de 237 congresos y convenciones en la Provincia, un 28% más que el año anterior<sup>15</sup>.

##### *Turismo interno*

El turismo nacional aportó más de 1,4 millones de visitantes a la provincia en 2013. En el mismo período arribaron al Aeropuerto de Salta unos 298.033 turistas argentinos en vuelos de cabotaje. También en este caso se pone de manifiesto el aporte del transporte aéreo como puerta de acceso a la actividad turística.

---

<sup>12</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.

<sup>13</sup> [www.turismo.salta.gov.ar](http://www.turismo.salta.gov.ar)

<sup>14</sup> Informe Estadístico de Turismo de la Provincia de Salta. Año 2013

<sup>15</sup> [www.salta.gov.ar/prensa/noticias/salta-promociona-el-turismo-de-reuniones-en-expoeventos-2014/32967](http://www.salta.gov.ar/prensa/noticias/salta-promociona-el-turismo-de-reuniones-en-expoeventos-2014/32967)

## HISTORIAS QUE HABLAN...

### Promoviendo el encuentro

Federico Bischburg y Pablo Epstein son Director y Vicedirector del *Centro de Convenciones Salta*. Su majestuoso edificio es considerado uno de los más importantes del país para el turismo de reuniones tanto por su gran envergadura como por su estilo, capacidad y tecnología de punta. **Desde su diseño y planificación, fue clave su ubicación estratégica a tan sólo 4 km. del Aeropuerto de Salta.**

El Centro de Convenciones surge en el año 2012 a partir de la necesidad provincial de contar con un espacio importante para el turismo de reuniones. El mismo posee una superficie total de 10.685 m<sup>2</sup> distribuidos en un gran salón principal, cuatro salones de menor tamaño, tres salas complementarias, un salón de usos múltiples y un predio exterior de 32 ha.

Su Director, ex gerente de un hotel cinco estrellas de Salta, considera que para una obra de tal importancia es indispensable contar con un aeropuerto en su cercanía: *“Uno de los ejes cuando se eligió el lugar era que tenga accesibilidad tanto al centro histórico de la ciudad como al aeropuerto. Que se llegue rápido al aeropuerto es una ventaja competitiva como destino turístico, como industria y a nivel comercial muy grande.”*

La cercanía al aeropuerto les permite realizar eventos de jornada completa: *“Está en el cruce de avenidas más importantes de la ciudad. Lo que tiene de bueno es que mucha gente al finalizar un evento, un congreso o una disertación, se va directo al aeropuerto porque está a menos de diez minutos.”* Asimismo, su Vicedirector, afirma que esa proximidad refuerza sus posibilidades de realizar eventos de gran tamaño como es la presentación de una automotriz internacional, una feria comercial regional o la producción del Rally Dakar en Salta: *“El aeropuerto de Salta al ser 24hs. permitió que todo el periodismo al arribar desde Bolivia llegase al centro de convenciones a las dos de la mañana.”*

Federico coincide con Pablo en que el aeropuerto es estratégico para la realización de encuentros en el Centro de Convenciones y que los mismos son importantes para el crecimiento de su ciudad: *“Cada persona que pisa Salta deja algo acá. Ya sea en un servicio gastronómico, alquiler de un salón, gastar en el mismo aeropuerto, el sólo hecho de haber pisado ya genera un impacto porque algo gasta”.*



### Impacto positivo del turismo

Desde el punto de vista económico, el movimiento turístico total del 2013 significó para la Provincia de Salta un ingreso de \$3.150 millones<sup>16</sup> de pesos producto del gasto que realizaron los turistas, el cual se distribuye entre los distintos actores que trabajan en el sector: alojamiento, gastronomía, excursiones y paseos, comercio, transporte interno, entre otros gastos, impactando positivamente en toda la economía salteña.

En lo que respecta al impacto positivo del turismo generado por el movimiento registrado en el Aeropuerto Internacional de Salta, se puede decir que el gasto de los turistas arribados por vía aérea fue \$1.020 millones de pesos en el año 2013. De este total, el gasto de los turistas extranjeros arribados al Aeropuerto de Salta fue de \$178 millones de pesos, mientras que los turistas internos arribados en avión gastaron un total de \$841 millones de pesos.

### 4.5. Turismo emisoro posibilitado por el transporte aéreo

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

En 2013 aproximadamente 39 mil salteños viajaron al interior y al exterior del país a través del Aeropuerto Internacional de Salta. Unos 27 mil pasajeros eligieron viajar hacia destinos nacionales, mientras que los 12 mil restantes fueron al exterior.

En términos económicos, el gasto total de los turistas salteños hacia destinos de la Argentina fue de \$96.894.488 pesos. Además, los que partieron en avión al exterior realizaron gastos por unos \$69.227.917 pesos. En conclusión, el impacto negativo total que se registró en 2013 para el área de influencia del Aeropuerto de Salta fue de \$166.122.405 pesos.

Tabla N°3: 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	27.516	\$178.856.282
Turistas emisivos	12.159	\$69.227.917
<b>Saldo de impactos del turismo internacional</b>	<b>15.358</b>	<b>\$109.628.365</b>
<b>Turismo Interno</b>		
Turismo receptivo	298.033	\$841.577.029
Turismo emisoro	27.187	\$96.894.488
<b>Saldo de impactos del turismo interno</b>	<b>270.845</b>	<b>\$744.682.542</b>
<b>SALDO DE IMPACTO TURÍSTICO TOTAL</b>	<b>286.845</b>	<b>\$854.310.907</b>

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Encuesta de Viajes y Turismo de los Hogares 2013 y las Encuestas de Turismo Internacional. Ministerio de Turismo de la Nación.

<sup>16</sup> Cálculo propio en base a datos provistos por el Informe Estadístico de Turismo de la Provincia de Salta. Año 2013

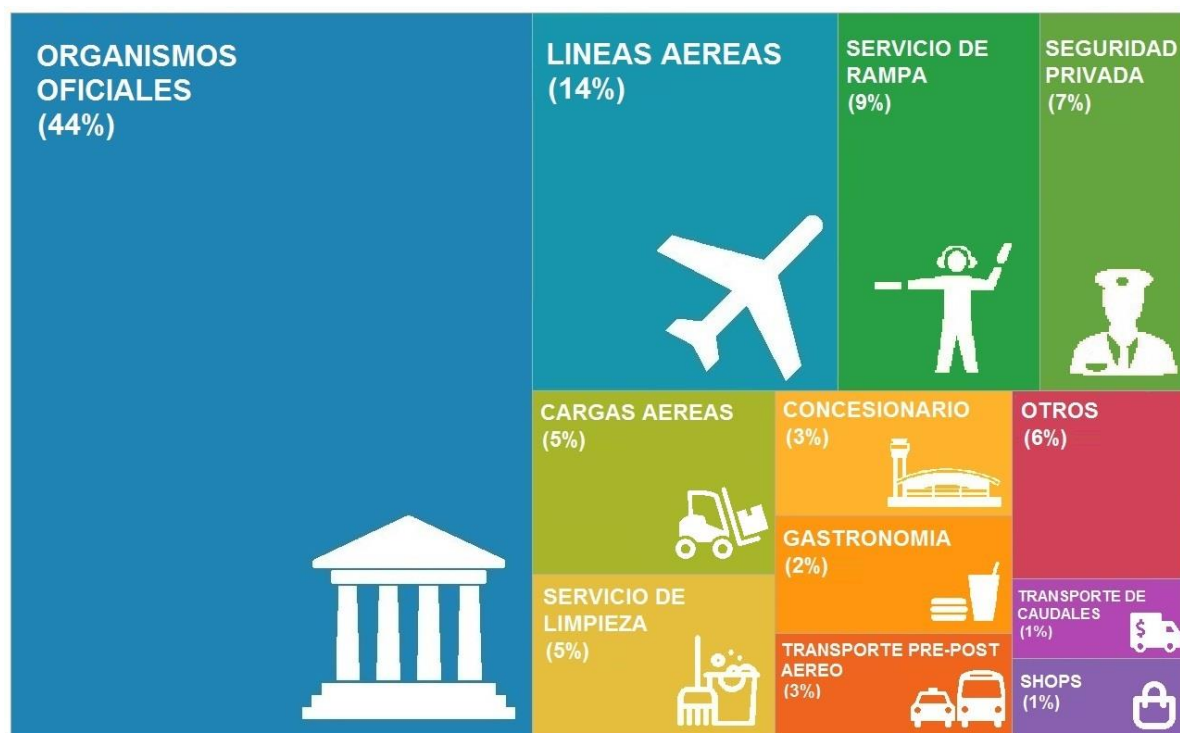
## 4.5. Generación de empleo

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 Salta registró en 2013 un total de 517 empleos directos. Las actividades comerciales y de administración con mayor relevancia fueron: organismos estatales, líneas aéreas, transporte de caudales y transporte de pasajeros que llegan y salen del aeropuerto. Sin embargo, además de los puestos de trabajo en el establecimiento, se generan miles de puestos de trabajo indirectos, inducidos y catalíticos.

Generación de empleo	
Empleo directo	517 empleos
Empleo indirecto	620 empleos
Empleo inducido	733 empleos
Empleo catalítico	3.024 empleos
<b>Total empleo generado</b>	<b>4.894 empleos</b>



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



Fuente: Policía de Seguridad Aeroportuaria



## HISTORIAS QUE HABLAN...



### Salta “La linda”

José Luis Arandia es Gerente de Operaciones de Turismo Tastil, empresa salteña de turismo con treinta y siete años de experiencia en el mercado. Para ellos **los pocos kilómetros que separan al centro de Salta del aeropuerto** posibilitan que los visitantes tengan más tiempo para disfrutar de su ciudad.

José Luis Arandia hace treinta y cuatro años que forma parte de Turismo Tastil, empresa dedicada al turismo receptivo que por su fuerte expansión actualmente cuenta con el hotel “La Candela” y una agencia de alquiler de autos propia. La relación de la empresa con el aeropuerto es fundamental y cotidiana: *“Nosotros realizamos desde la recepción hasta dejarlos de nuevo en el aeropuerto. Los recibimos, hacemos todo el circuito turístico y vamos nuevamente al aeropuerto. Desde el momento que llegas, contratando una agencia sabes lo que vas a hacer, directamente llegas a disfrutar.”*

Los puntos de interés van cambiando con el tiempo. En los últimos años a los tradicionales Valles Calchaquíes y Salinas se sumaron San Antonio de los Cobres, los corredores incaicos y el turismo aventura con escapadas para realizar cabalgatas, rafting y travesías. Tener un aeropuerto local facilitó romper con la estacionalidad del turismo y recibir turistas todos los fines de semana largo: *“Estamos en veinte minutos y el pasajero no se tiene que preparar tanto tiempo antes. Si estas a dos horas del aeropuerto perdiste medio día. Tener poca distancia con el aeropuerto permite aprovechar ese tiempo en hacer un city-tour, un museo o ir a la catedral”*. La proximidad al aeropuerto también les permitió crecer y expandirse a nuevos mercados como la logística para eventos corporativos: *“También hacemos logística de eventos, entonces ahí colabora que estamos cerca del aeropuerto porque los participantes ya tienen la agenda pautada desde que llegan.”*

Igualmente, no sólo Salta se fortalece sino que el crecimiento es conjunto con otras ciudades, el corredor aéreo que los conecta con Iguazú es uno de los más solicitados por los visitantes: *“El corredor con Iguazú se utiliza mucho. Antes los turistas tenían que ir a Buenos Aires, venir a Salta, volver a Buenos Aires y después ir a Iguazú o al revés, ir a Iguazú y de ahí a Salta. Ahora esta triangulado y desde Iguazú vuelven a Salta. Los abarata bastante y además se economiza tiempo. Porque estamos a dos horas de Iguazú y sin escalas. Antes eran cuatro horas con las esperas de conexión en Buenos Aires, más demoras de tiempo o imprevistos se podía llegar a tardar un día”*.

Analizando el desempeño del aeropuerto 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 Internacional de Salta, se generaron 728 puestos de trabajo directos en el año 2013 cada millón de pasajeros.

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

	C/millón Pasajeros	C/1.000 Movimientos	C/1.000 m <sup>2</sup> Terminal	Por Hectárea
<b>Empleo total</b>	<b>6.895</b>	<b>404</b>	<b>408</b>	<b>5,25</b>
Empleo directo	728	43	43	0,55
Empleo indirecto	873	51	52	0,66
Empleo inducido	1.033	60	61	0,78
Empleo catalítico	4.260	250	252	3,24

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

La actividad del aeropuerto llevó en 2013 a significar la generación de 517 puestos de trabajos directos, de 620 empleos indirectos, de 733 puestos de trabajo dentro de las actividades correspondientes al impacto inducido, y de 3.024 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 Salta implicaron la generación de un total de 4.894 empleos en su área de influencia.

