

# 2013

## Aeropuerto Internacional de Ushuaia



## Informe de Impacto Económico-Territorial



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

Actualización octubre 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>3</b>
<b>2. Información general del Aeropuerto Internacional de Ushuaia</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>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.	31
4.6. Generación de empleo.	33

# 1. PRESENTACIÓN

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

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

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 USHUAIA

El Aeropuerto Internacional de Ushuaia “Malvinas Argentinas” es uno de los 55 aeropuertos que integran actualmente el Sistema Nacional de Aeropuertos.

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



Fuente: Elaboración propia ORSNA.

## 2.1 Características generales

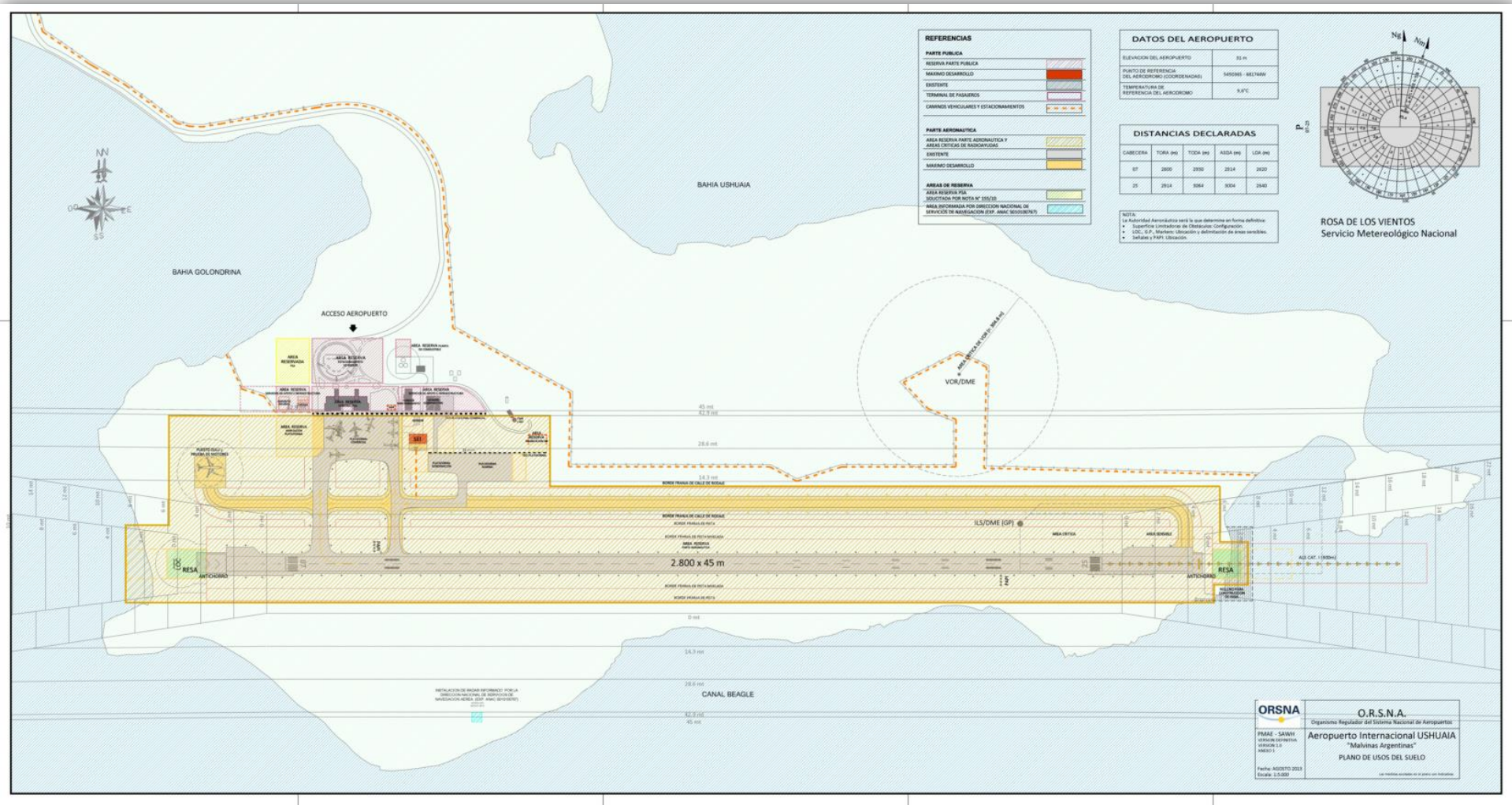
Tabla N°1: Información técnica del aeropuerto.

Nombre	Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas
Código OACI	SAWH
Código FAA	USU
Código IATA	USH
<b>Localización</b>	
Ciudad	Ushuaia
Provincia	Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur
Dirección	Paseo Roque Sánchez Galdeano s/n
Teléfono informes	(02901) 43 1232 / 43 2587
Web	www.aerpuertoushuaia.com
Ubicación	Latitud -54,843586° Longitud -68,308105°
Distancia ciudad	4 km
<b>Autoridades</b>	
Organismo regulador	ORSNA
Jefe de aeropuerto	Pablo Miskoff (ANAC)
Explotador	London Supply S.A.
Administrador	Sr. Rubén Manmana
<b>Otras características</b>	
Habilitación	Internacional
Región aérea	RASU (Sur)
Superficie total	274 hectáreas
Áreas concesionadas	Aeroestación, camino de acceso al aeropuerto, estacionamiento vehicular, plataforma comercial y calles de rodaje
Superficie de aerostación	5.500 m <sup>2</sup>
Clave de referencia	4D (se planifica para aeronave crítica clave E)
Horario	6 a 22 hs.
Elevación	31 metros
Pistas	07/25 (2800 m x 45 m) Hormigón
Plano de Usos del Suelo	Aprobado en 2013 por el ORSNA

Fuente: Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.



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



Fuente: ORSNA.

## El aeropuerto

El predio aeroportuario, propiedad de la Provincia de Tierra del Fuego, comprende 274 hectáreas ubicadas en la parte sur de la Península de Ushuaia. El aeropuerto se encuentra concesionado a la empresa London Supply S.A. mediante el Decreto Provincial N° 2026/95 y normas posteriores que le otorgaron la concesión de la aeroestación y su estacionamiento vehicular, los servicios de limpieza y mantenimiento del camino de acceso al aeropuerto, la pista de aterrizaje y la plataforma de estacionamiento de aeronaves<sup>1</sup>.

El Aeropuerto Internacional de Ushuaia posee una única pista, la 07/25 (2800 m x 45 m), dos pasarelas telescópicas y tres plataformas, la comercial de pasajeros, la de la Provincia de Tierra del Fuego y la de la Armada Argentina.

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



Fuente: Elaboración propia en base a Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Ushuaia.

<sup>1</sup> Según el Contrato de concesión de obra pública para la construcción y explotación del aeropuerto internacional de Ushuaia, Malvinas Argentinas celebrado el 9 de enero de 1996 y posteriores ampliaciones según Acta de Recomposición Contractual del 25 de junio de 1999.



### Terminal de pasajeros

En la parte pública del aeropuerto se encuentra la terminal de pasajeros con 5.500 m<sup>2</sup> de superficie organizada en dos niveles. Allí se concentran las operaciones de aviación comercial de cabotaje e internacional. El conjunto de edificios que componen el área terminal son: la terminal de pasajeros, la torre de control, las plataformas mencionadas y los hangares de mantenimiento y de la gobernación. Asimismo, en el aeropuerto existe una reserva de espacio para la construcción de la Terminal de Cargas en caso que el volumen anual de carga transportada así lo justifique<sup>2</sup>.

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



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

### 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>3</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.

<sup>2</sup> Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Internacional de Ushuaia aprobado por el ORSNA.

<sup>3</sup> Manual de Aeródromos de la República Argentina. [www.anac.gov.ar](http://www.anac.gov.ar)

Aeropuerto Internacional “Malvinas Argentinas”. Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Argentina.

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

En la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)<sup>4</sup> del Aeropuerto Internacional de Ushuaia se consignan obstáculos (Monte Susana) bajo las superficies definidas como limitadoras para las cabeceras 07 y 25 en la aproximación, así como antenas en el área de circuito. A su vez, se puede observar que no existen áreas urbanizadas bajo dichas superficies.

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



Fuente: Elaboración propia en base a AIP Ushuaia.

Imagen N°5: Aeronave en la plataforma. Aeropuerto Internacional de Ushuaia.



Fuente: ORSNA.

<sup>4</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 de económicos y sociales que la actividad aerocomercial y aeroportuaria generan en su área de influencia. El transporte aéreo es un factor modelador de las estructuras económicas metropolitanas y regionales, permite el desarrollo de actividades de alto valor agregado, estimula economías de escala e impacta en los patrones de crecimiento de las ciudades. A su vez, las particularidades del territorio en el cual se sitúa el aeropuerto influyen y condicionan la actividad aérea. Por esta razón es fundamental definir el área de influencia del aeropuerto, las características socio-demográficas de la población que allí reside y el perfil económico-productivo de la región.

El Aeropuerto Internacional de Ushuaia se localiza en la ciudad homónima, capital de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. La ciudad es considerada la más austral del mundo y se encuentra sobre la costa norte del canal Beagle, al pie del cordón Martial, en plena Cordillera de los Andes. La provincia se encuentra en el archipiélago fueguino localizado en el extremo sur de la parte continental del país, separado del continente por el Estrecho de Magallanes. La isla principal es conocida por el nombre de Isla Grande cuya parte oriental pertenece a la República Argentina, allí se localizan los departamentos Ushuaia y Río Grande con una superficie es de 21.571 km<sup>2</sup> y una densidad de 5,9 hab/km<sup>2</sup> (Censo 2010). Sus límites se hallan establecidos al oeste por el meridiano de 68°36´ longitud oeste, el Mar Argentino al este, mientras que la boca oriental del Estrecho de Magallanes demarca el límite y el canal Beagle el sur.

Según el Censo Nacional de Población del año 2010, la Provincia de Tierra del Fuego contó con 126.190 habitantes de los cuales el 45% residían en Ushuaia. La otra ciudad de la provincia es Río Grande con el 54% de los residentes donde se localiza otro de los aeropuertos pertenecientes al Sistema Nacional.

La Ciudad de Ushuaia se vincula por vía terrestre con la Ciudad de Río Grande a través de la Ruta Nacional N°3, sin embargo no está unida por rutas nacionales con la red vial del país. La conexión terrestre 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 Internacional de Ushuaia como aeropuerto de **vuelos regulares**<sup>5</sup> comprende únicamente el departamento de Ushuaia, 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.

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



Aeropuerto Internacional “Malvinas Argentinas”. Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Argentina.

Según datos del último Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (2010) el departamento que conforma el área de influencia del aeropuerto concentra el 45% de la población total de la provincia con 56.825 habitantes, en un 43% de su territorio.

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



Fuente: Elaboración propia.

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 69% de los hogares. Los hogares de NSE alto alcanzan el 28% y los de NSE bajo el 3%.

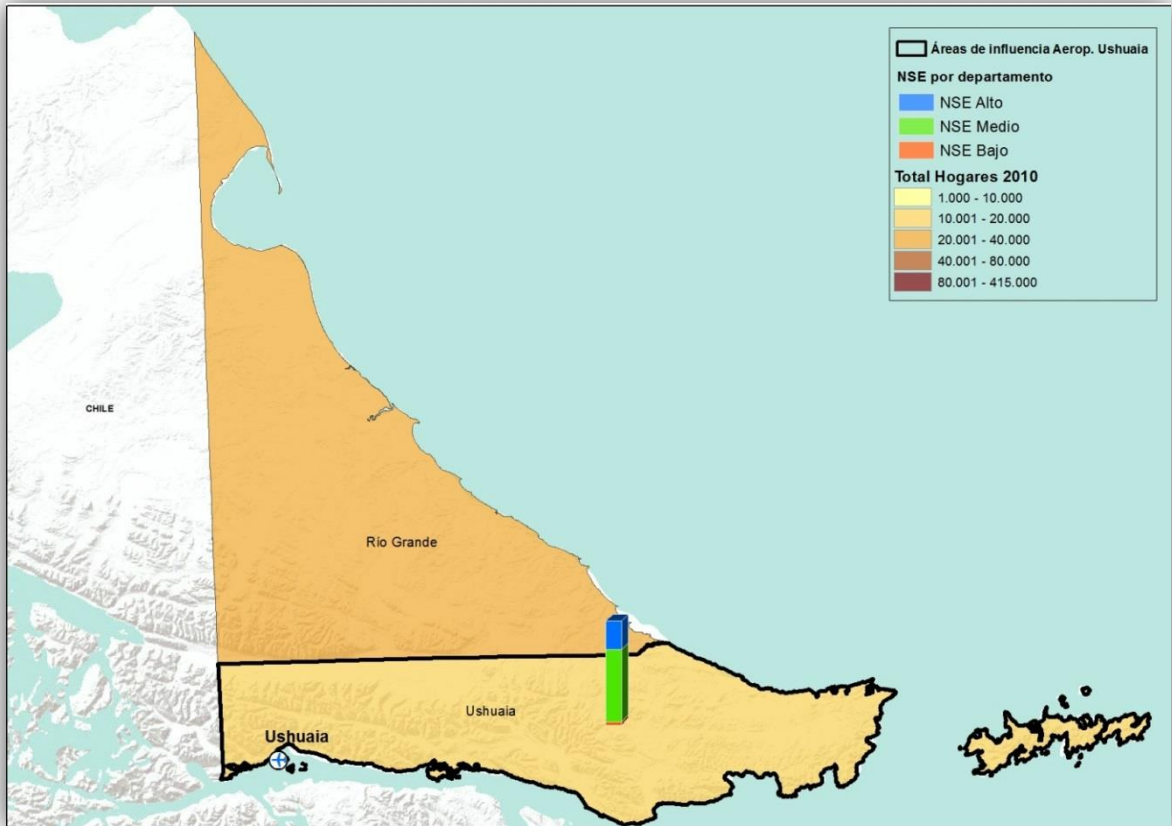
Tabla N°2: Nivel socio-económico de los hogares del área de influencia del Aeropuerto Internacional de Ushuaia. Año 2010.

Nivel socio-económico	Hogares	Porcentaje
Alto	4.837	28%
Medio	12.092	69%
Bajo	595	3%
<b>Total</b>	<b>17.524</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración propia en base al Censo 2010.

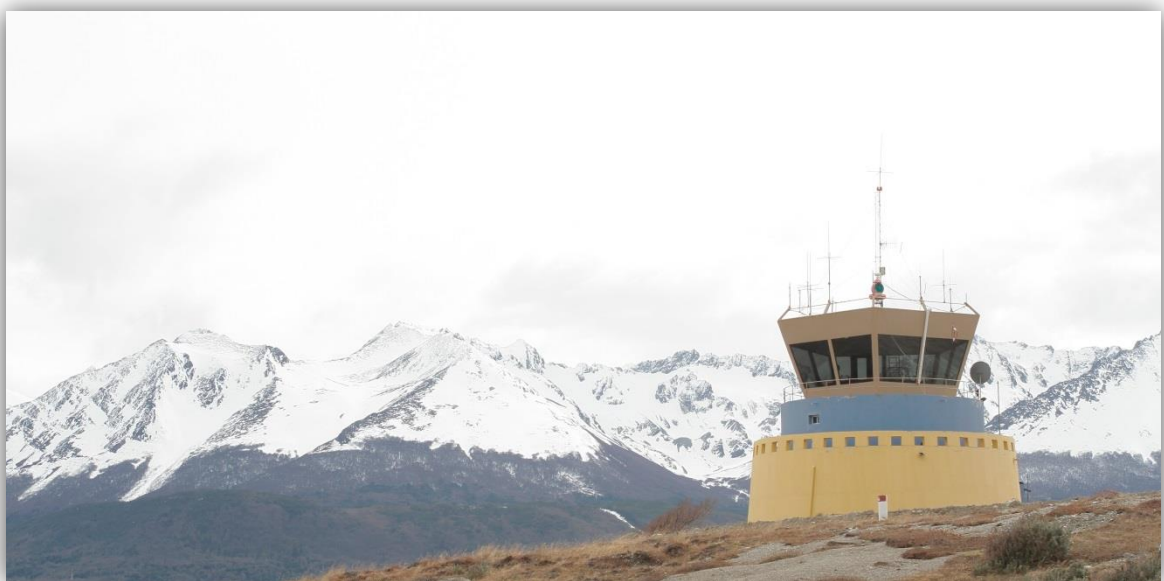


Mapa N°3: Nivel socioeconómico de la población del área de influencia del Aeropuerto Internacional de Ushuaia. Año 2010.



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

Imagen N°6: Torre de Control del Aeropuerto Internacional de Ushuaia.



Fuente: ORSNA

## 3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL

### 3.1 Oferta de transporte aéreo

La oferta aerocomercial anual del Aeropuerto Internacional de Ushuaia en 2013 conectaba a la ciudad de forma directa con Buenos Aires (Aeroparque y Ezeiza), Trelew, El Calafate, Río Gallegos y Río Grande y de manera indirecta con las ciudades de Comodoro Rivadavia, Bahía Blanca, Mar del Plata, Puerto Madryn y Bariloche. Semanalmente<sup>6</sup> el aeropuerto contó con un total de 80 frecuencias comerciales (ida y vuelta). De ellas, el 72,50% iban a Buenos Aires (82,76% al Aeroparque y 17,24% a Ezeiza) y el 18,75% a El Calafate. Luego con una oferta menor se encontraron los aeropuertos de Río Gallegos y Río Grande acumulando ambos el 8,75% del total de frecuencias<sup>7</sup>.

El grupo estatal Aerolíneas Argentinas es el que brindó la mayor cantidad de operaciones llevadas a cabo en el Aeropuerto Internacional de Ushuaia con el 70% de las frecuencias semanales, enlazando Ushuaia con las ciudades de Buenos Aires -Aeroparque y Ezeiza- (56,25%) y El Calafate (17,50%), siendo esta última escala comercial de un vuelo triangular con la capital argentina.

Por otro lado, Lan Argentina operó el 20% de las frecuencias sólo a Buenos Aires (Aeroparque).<sup>8</sup> Mientras que la empresa LADE (Líneas Aéreas del Estado) ofreció vuelos a tres destinos en forma directa: El Calafate, Río Grande y Río Gallegos, concentrando el 10% de las frecuencias.

Imagen N°7: Sector de check-in del Aeropuerto Internacional de Ushuaia.



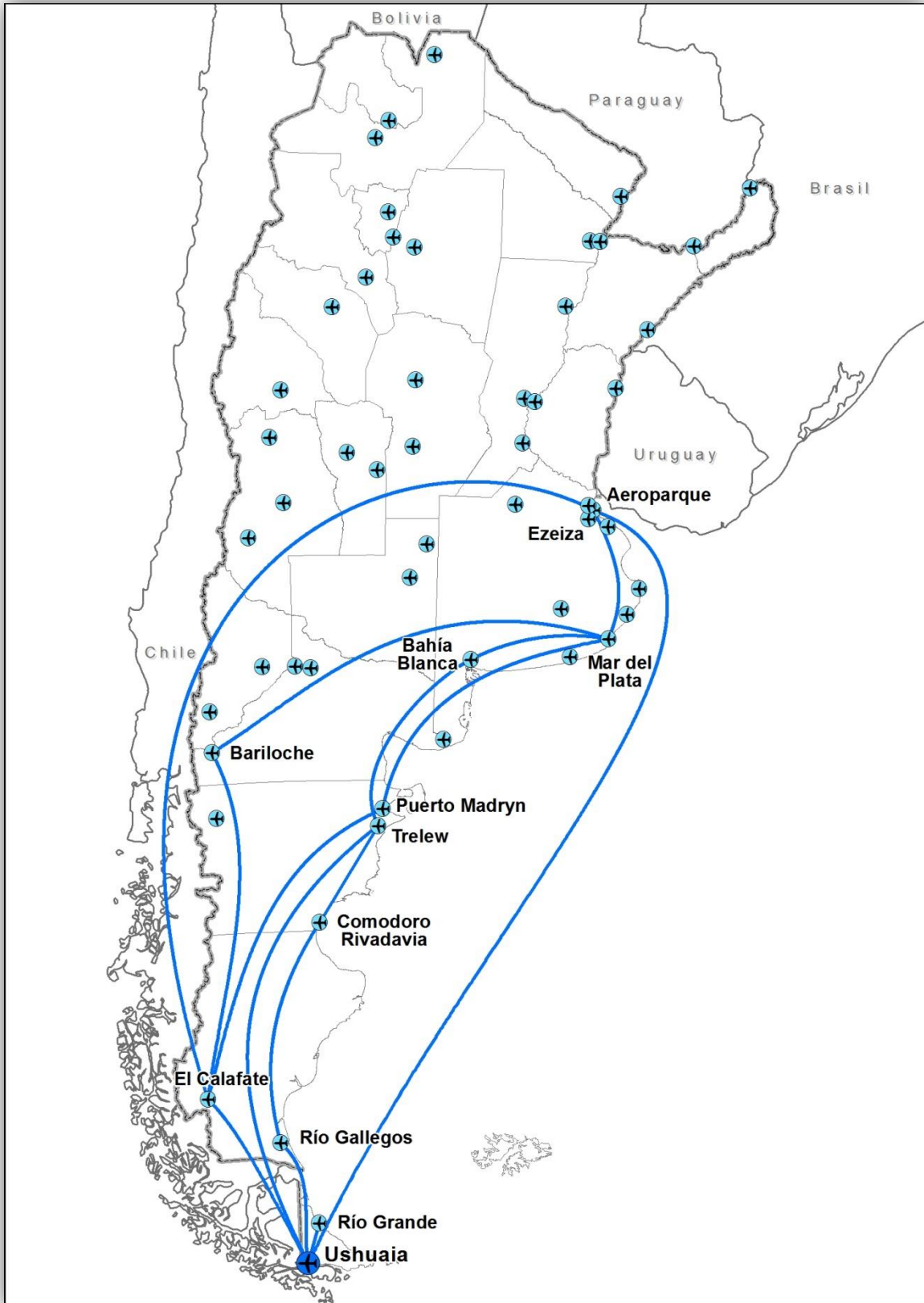
Fuente: ORSNA.

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

<sup>7</sup> Durante la semana analizada Aerolíneas Argentinas no operó la ruta Trelew-Ushuaia, aunque sí lo hizo durante los primeros y los últimos meses del año volviéndose la tercera ruta en importancia en términos de oferta aerocomercial.

<sup>8</sup> Si bien en la semana analizada Lan Argentina solo ofreció servicios entre Buenos Aires y Ushuaia, en el total anual registró servicios enlazando Ushuaia con El Calafate de forma triangular con la capital argentina.

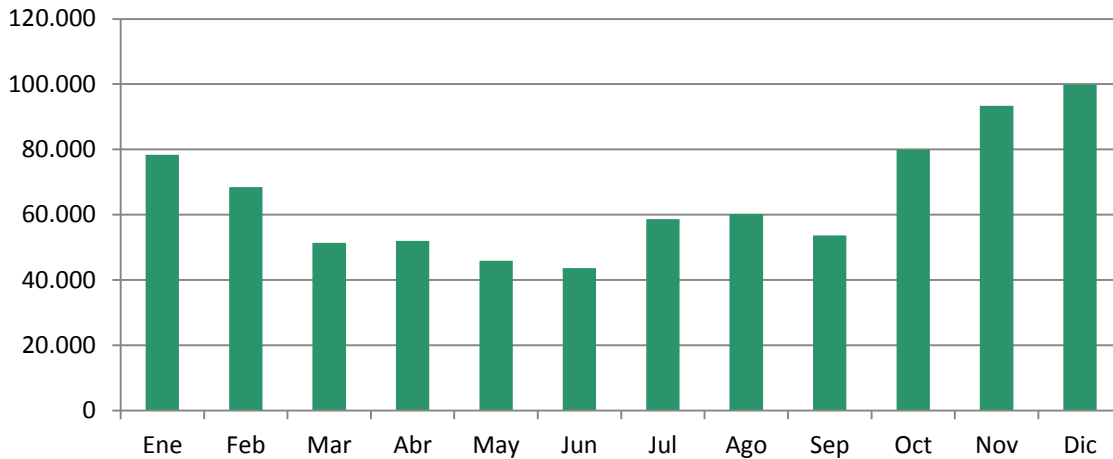
Mapa N°4: Rutas de cabotaje del Aeropuerto Internacional de Ushuaia. Año 2013



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

El Aeropuerto Internacional de Ushuaia operó vuelos regulares nacionales a diferentes destinos en el año 2013, con una oferta aerocomercial anual superior a los 780.000 asientos. La misma se mantuvo en el rango de 40.000 a 100.000 asientos mensuales alcanzando su pico máximo en el mes de diciembre con un valor cercano a los 100.000 asientos, con un promedio de 65.466 asientos mensuales.

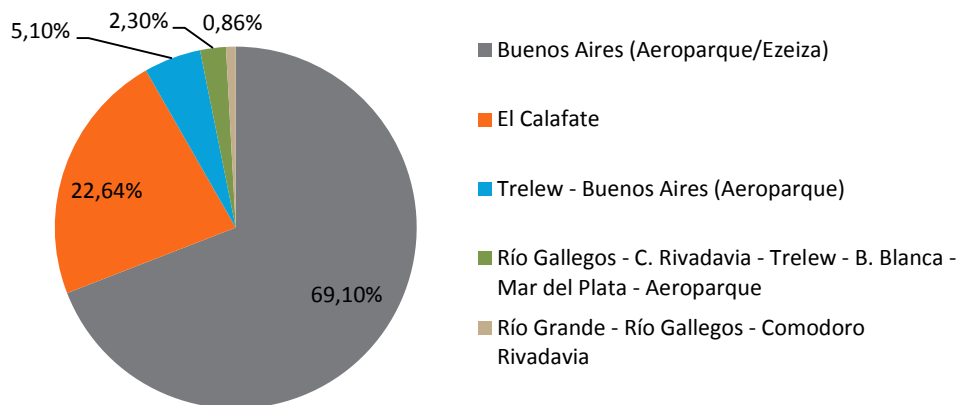
Gráfico N°1: Oferta aerocomercial de asientos del Aeropuerto Internacional de Ushuaia. Año 2013



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

Cuantificando la oferta anual de asientos por destino, la ruta a Buenos Aires (Aeroparque y Ezeiza) aglutinó la mayor cantidad de oferta origen/destino del Aeropuerto Internacional de Ushuaia con el 69,10% del total ofrecido. Luego se ubicó el enlace hacia El Calafate con el 22,64% de la oferta anual que mediante vuelos triangulares vinculaba a Ushuaia con Buenos Aires mediante una o varias escalas (enlazando con Bariloche -ida-, Puerto Madryn -vuelta-y Mar del Plata -ambos sentidos-). Posteriormente se ubicó el enlace con el Aeropuerto de Trelew con el 5,10% de los asientos ofrecidos, donde en un principio la ruta se operó solamente en el sentido Trelew-Ushuaia. Luego se situaron los enlaces hacia Río Gallegos y Río Grande con una oferta anual de 2,30% y 0,86% respectivamente.

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

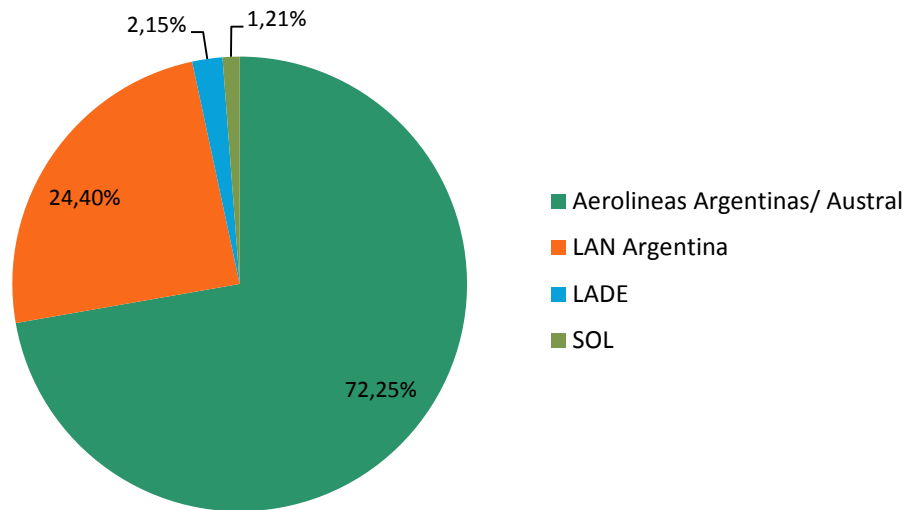


Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.



En relación a la oferta aerocomercial servida por las diferentes aerolíneas, se observa que el grupo Aerolíneas Argentinas fue el principal operador con el 72,25% de los asientos ofrecidos. La misma voló a tres destinos, Buenos Aires (Aeroparque y Ezeiza), El Calafate y Trelew, estos dos últimos eran escalas comerciales de la ruta que enlazó a la capital argentina con la ciudad de Ushuaia, conformando vuelos triangulares. En segundo lugar, se encontró la empresa LAN Argentina con el 24,40% de los asientos, conectando a Ushuaia con Buenos Aires (Aeroparque y Ezeiza) mediante enlaces directos y alternando con El Calafate mediante vuelos triangulares. La empresa de fomento LADE llevó a cabo vuelos directos hacia las ciudades de El Calafate, Río Gallegos y Río Grande, concentrando una oferta anual del 2,15%, estos eran tramos de vuelos con mayor recorrido que unían varias localidades patagónicas. En cuarto lugar, se ubicó la empresa SOL con el 1,21% de los asientos, operando desde y hacia las ciudades de Río Gallegos y Río Grande de manera directa y mediante diferentes escalas con las ciudades de Comodoro Rivadavia, Trelew, Bahía Blanca, Mar del Plata y Buenos Aires (Aeroparque).

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



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

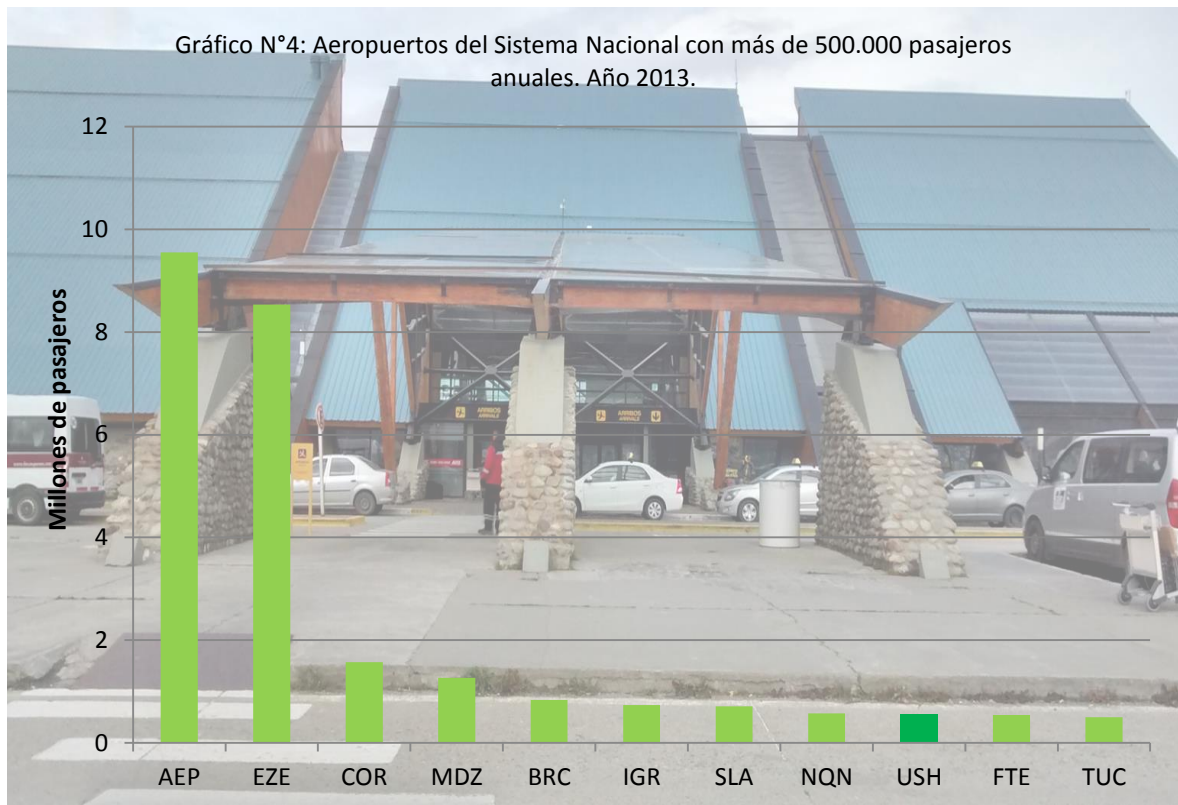
Imagen N°8: Sala de embarque de la Terminal de Pasajeros. Aeropuerto Internacional de Ushuaia.



Fuente: ORSNA.

### 3.2 Demanda de transporte aéreo

El Aeropuerto Internacional de Ushuaia registró en el año 2013 un movimiento total de 556.963 pasajeros y se ubicó noveno entre las terminales nacionales aeroportuarias pertenecientes al Sistema Nacional de Aeropuertos con más pasajeros. A su vez, en el mismo año se transportaron un total de 1.320 toneladas de carga y se realizaron 6.383 movimientos de aeronaves.



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

#### Tráfico aéreo de pasajeros

Durante 2013, en el Aeropuerto Internacional de Ushuaia, se registró un movimiento de 556.963 pasajeros de los cuales 545.637 correspondieron pasajeros nacionales, 9.212 a pasajeros en tránsito y 2.114 a pasajeros internacionales. Estos últimos arribaron y/o salieron del Aeropuerto Internacional de Ushuaia mediante vuelos “charter” o privados.

Imagen N°9: Aeropuerto Internacional Ushuaia



Fuente: ORSNA.



2013

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE USHUAIA

556.963

Pasajeros

1.320

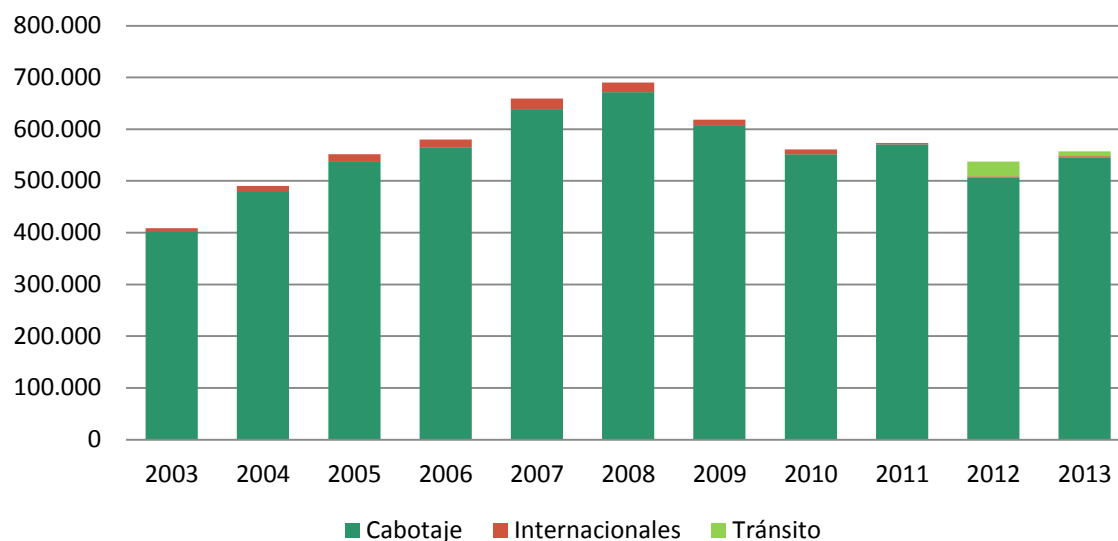
Toneladas de carga aérea

6.383

Movimientos de aeronaves



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



Fuente: Sistema Integral de Aviación Civil y London Supply.

La tasa de crecimiento interanual promedio para el período 2003-2013<sup>9</sup> fue de 3,49%, generando que durante estos 10 años el volumen total de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Ushuaia crezca en un 34,06%. Específicamente, la tasa de crecimiento interanual promedio para pasajeros nacionales fue de 3,56% con un crecimiento total entre 2003 y 2013 del 34,35%, mientras que para pasajeros internacionales fue de 2,16% interanual con una variación de 69,42% para el período 2003-2010, donde se operaron vuelos charters hacia el Aeropuerto Internacional de Ushuaia. Durante los últimos 3 años se presentó una disminución de los mismos lo que produjo una merma en el movimiento de pasajeros internacionales con valores cercanos a los 2.000 pasajeros anuales.

Imagen N°10: Sector de arribos. Aeropuerto Internacional de Ushuaia.

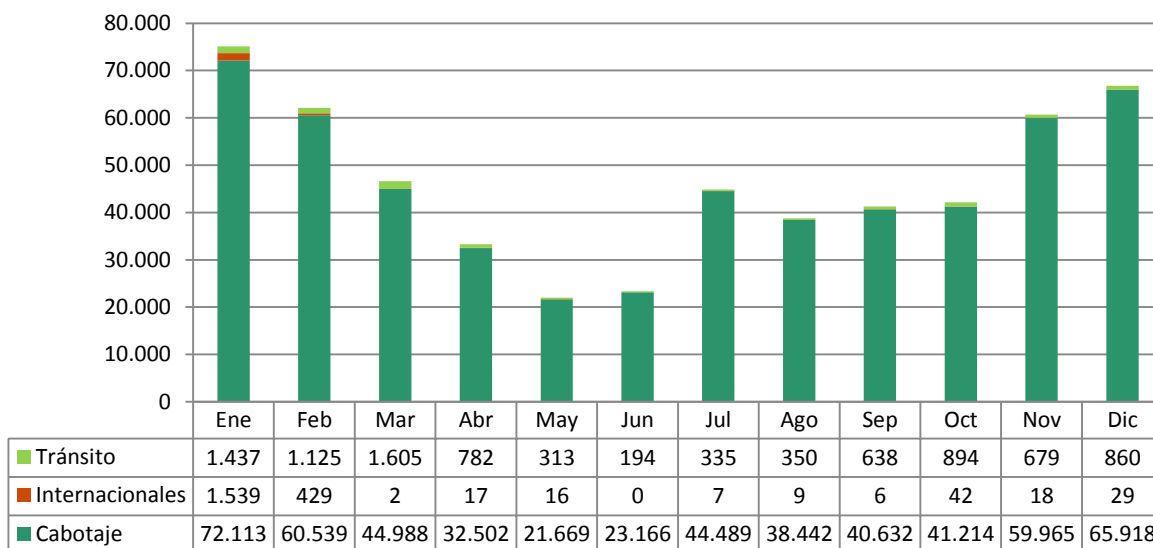


Fuente: ORSNA.

<sup>9</sup> Para los pasajeros en tránsito solo se contabilizó los movimientos de los años 2012 y 2013.



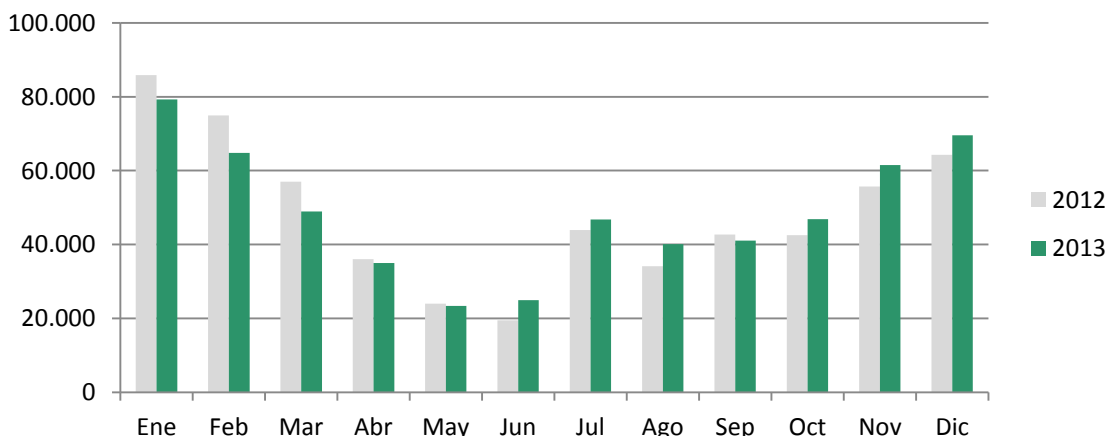
Gráfico N°6: Evolución mensual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Ushuaia. Año 2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de London Supply.

La demanda anual de pasajeros del año 2013 presentó un promedio mensual de 46.414 movimientos cuyas variaciones se presentaron en un rango que fue desde los 20.000 a los 80.000 pasajeros mensuales. En materia nacional, los mismos presentaron un promedio mensual de 45.470 pasajeros, siendo el mes de enero el de mayor movimiento con un valor superior a los 75.000 pasajeros. La situación opuesta correspondió para los meses de mayo y junio con un movimiento de pasajeros inferior a los 25.000. En relación al tráfico internacional, el mismo correspondió a vuelos no regulares mostrándose un movimiento superior a los 1.500 pasajeros para el mes de enero, período en el cual se operaron varios vuelos charters desde la ciudad de Santiago de Chile, disminuyendo el movimiento para los meses restantes. En materia de pasajeros en tránsito el promedio mensual fue de 768 personas producto de los vuelos con numerosas escalas operados por LADE. En relación al año 2012, el movimiento de pasajeros presentó una variación positiva del 3,65%.

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



Fuente: Elaboración propia en base a datos de London Supply.

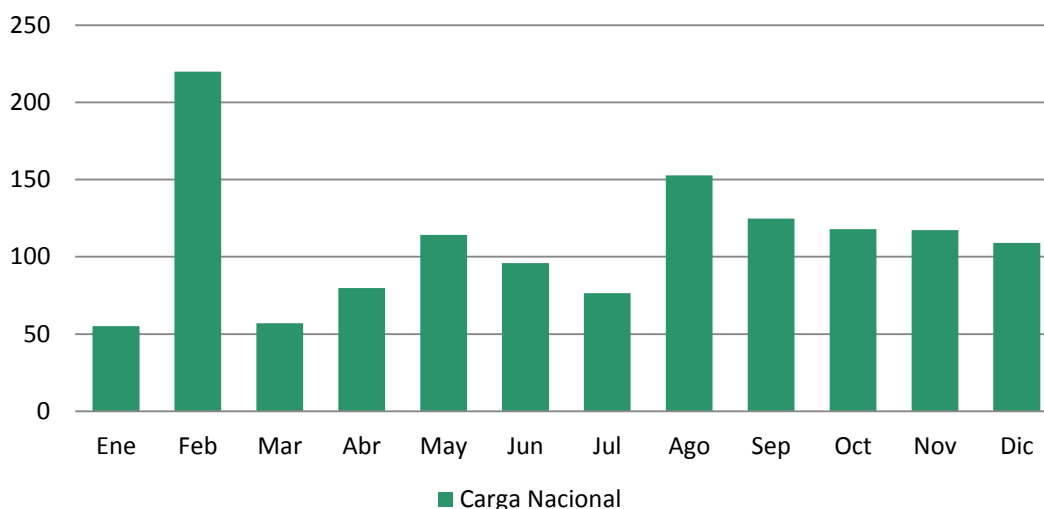
La ruta de mayor demanda desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Ushuaia correspondió al enlace con Buenos Aires con el 68,77% del total de pasajeros (el 74,61% en Aeroparque y el 25,39% en Ezeiza). Le siguen en importancia las rutas a El Calafate (20,65%), Trelew (4,38%), Río Gallegos (2,10%) y Río Grande (0,37%), el resto (3,74%) se dividió en enlaces que fueron operados mediante vuelos no regulares (charters) o vuelos privados.

### Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Ushuaia en 2013 fue 1.320 de toneladas, un 36,22% más que en el año 2012. El 100% de la misma correspondió a carga nacional, cuyas principales operaciones se realizaron a través de la ruta cubierta por Aerolíneas Argentinas entre Ushuaia y el Aeropuerto Internacional Ezeiza con aeronaves de fuselaje ancho.

La carga se mantuvo en un rango que varió entre 50 y 250 toneladas con un promedio de 110 toneladas. El tipo de carga que principalmente se trasladó desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Ushuaia correspondió a artículos electrónicos y material para su producción.

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

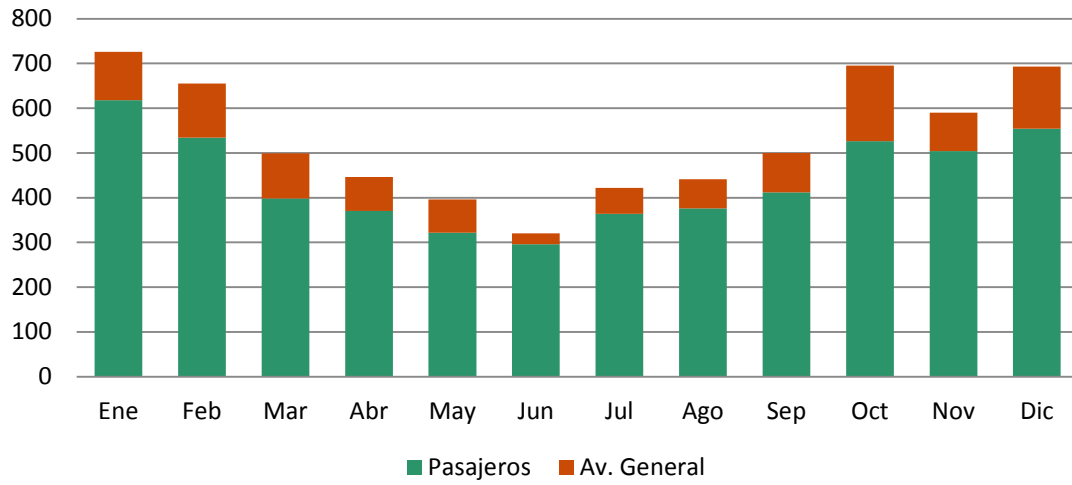


Fuente: Elaboración propia en base a datos de London Supply.

### Movimientos de aeronaves

El año 2013 cerró con un total 6.383 movimientos, entre aterrizajes y despegues, en el Aeropuerto Internacional de Ushuaia, lo que representó un promedio diario de 17 operaciones diarias. Se observa que las mismas se mantuvieron en un rango que va desde los 350 a 750 movimientos mensuales, siendo el mes de enero el que representó el mayor movimiento con 726 operaciones con promedio mensual de 532 operaciones. El 82,62% de los mismos correspondieron a operaciones de vuelos comerciales y el 17,38% restante a aviación general.

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



Fuente: Elaboración propia en base a datos de London Supply

Imagen N°11: Pista del Aeropuerto Internacional de Ushuaia.



Foto: Gonzalo Salas

Fuente: Aeropuertos Argentinos.

## 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>10</sup>, en función de sus características cualitativas.

Según IATA (2008)<sup>11</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>12</sup> en otro impacto denominado como *catalítico*.

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

<sup>10</sup> Graham, Brian (1995) *Geography and Air Transport*. Wiley. Reino Unido.

<sup>11</sup> IATA (2008) Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina. [www.iata/economics](http://www.iata/economics)

<sup>12</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.*

# \$1.771 M

## IMPACTO ECONÓMICO-TERRITORIAL POSITIVO Aeropuerto Internacional de Ushuaia

Impacto económico-territorial del Aeropuerto Internacional de Ushuaia	Valor (\$ pesos)
Beneficios económicos para los pasajeros (excedente del consumidor)	\$43,2 millones
Beneficios por el lado de la demanda para el PBI derivados del transporte aéreo (impacto directo, indirecto e inducido)	\$125,2 millones
Beneficios por el lado de la oferta (productividad)	\$56,4 millones
Beneficios por el lado de la oferta (turismo receptivo)	\$1.546,5 millones
<b>IMPACTO ECONÓMICO POSITIVO</b>	<b>\$1.771,4 millones</b>
Efectos negativos por el lado de la oferta (turismo emisor)	\$212,7 millones
<b>IMPACTO ECONÓMICO NEGATIVO</b>	<b>\$212,7 millones</b>
<b>SALDO DE IMPACTOS</b>	<b>\$1.558,7 millones</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 Ushuaia en 2013 y la tarifa promedio para cada caso. Así, el excedente del consumidor registrado para los pasajeros que se movilizaron exclusivamente desde Ushuaia hacia todos los destinos alcanzó la suma de \$43.234.330 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 Ushuaia fue de \$125,2 millones de pesos. Bajo esta denominación no se incluye la facturación propia de las líneas aéreas, sino la de todas las actividades desarrolladas dentro del aeropuerto. La facturación por servicios no aeronáuticos durante 2013 alcanzó un valor de \$111,2 millones de pesos, lo que representó un 89% del PBA siendo la actividad más importante la venta de aerocombustibles. El restante 11% correspondió a los servicios aeronáuticos por un monto total de \$13,9 millones de pesos.

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

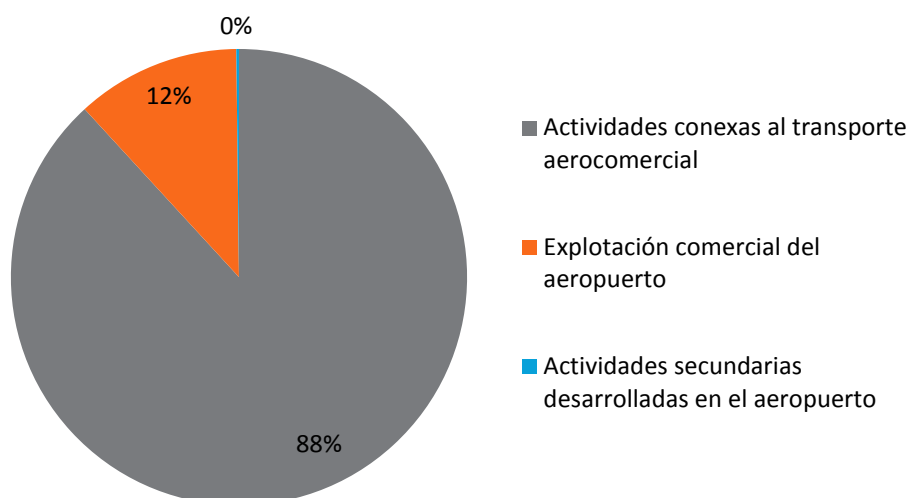


Fuente: Elaboración propia en base a estimaciones y datos provistos por London Supply.

En el Aeropuerto Internacional de Ushuaia, según estimaciones, el 87,8% de la facturación total devino de las actividades conexas al transporte aerocomercial. La explotación comercial del aeropuerto aportó el 12%, siendo las actividades secundarias las que en volumen fueron menos representativas. Las actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto aportaron un 0,2% del total de los ingresos.

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

Gráfico N°10: Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto Internacional de Ushuaia. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a estimaciones y datos provistos por London Supply.

Quien administra el aeropuerto, London Supply S.A.C.I.F.I., percibe en promedio un 10% 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 \$12,8 millones de pesos de los cuales el 61% fueron ingresos aeronáuticos y el 39% no aeronáuticos. El resto de los ingresos aeronáuticos del aeropuerto lo componen las tasas de seguridad por un monto de \$5,8 millones de pesos.

Caracterizando el rendimiento económico de los aeropuertos se calculan los siguientes ratios al fin de exhibir la relación de las facturaciones totales de los aeropuertos con el volumen de pasajeros, el movimiento de aeronaves en un período determinado, los 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 Internacional de Ushuaia (\$ pesos). Año 2013.

	Por pasajero	Por movimiento	Por m <sup>2</sup> de Terminal	Por hectárea
<b>Ingresos Totales</b>	<b>\$224,86</b>	<b>\$19.620</b>	<b>\$22.770</b>	<b>\$834.909</b>
Ingresos Aeronáuticos	\$25,11	\$2.191	\$2.543	\$93.242
Ingresos No Aeronáuticos	\$199,74	17.429	\$20.227	\$741.667
<i>Actividades conexas al transporte aerocomercial</i>	\$176,12	\$15.367	\$17.835	\$653.933
<i>Explotación comercial del aeropuerto</i>	\$23,25	\$2.029	\$2.355	\$86.333
<i>Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto</i>	\$0,38	\$33	\$38	\$1.400

Fuente: Elaboración propia en función de datos provistos por London Supply.



### 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>13</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 38% con respecto a 2012 para el caso del Aeropuerto Internacional de Ushuaia. En términos totales para el año 2013, el impacto del aeropuerto sobre la productividad de su área de influencia fue de \$56.443.667 pesos, siguiendo la metodología aplicada por la IATA.

Imagen N°12: Industria electrónica en Ushuaia.



Fuente: Tiempo fueguino.

#### 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>13</sup> IATA toma la primera semana de Julio.

## HISTORIAS QUE HABLAN...

### Industria nacional

Mónica Acosta es la presidenta de la Cooperativa Renacer, ex fábrica Aurora de la Ciudad de Ushuaia. En el año 2003 obtuvieron mediante una ley de expropiación la antigua unidad productiva de la planta y, de a poco, comenzaron a producir lavarropas. En la actualidad son fabricantes de hornos a microondas y aspiradoras para el mercado nacional. A través del aeropuerto se realizan envíos de prototipos de prueba y se reciben insumos para líneas de productos especiales.



El aeropuerto *"es una parte neurálgica de nuestras vidas, de todos los habitantes de Tierra del Fuego (...). En relación a la actividad productiva tenemos envíos de insumos, algún faltante, alguna falla de origen de nuestras compras. Una vía mucho más rápida."*

En la Cooperativa Renacer son más de ciento ochenta socios y las decisiones se toman en asamblea, su gran mayoría son ex empleados de Aurora y sus familias. La fábrica es una gran fuente de trabajo para los fueguinos. Lograron producir 27.000 hornos a microondas por mes, abasteciendo a grades marcas nacionales y tener una línea de producción de aspiradoras propia. Tanto para el envío de muestras a sus compradores como para el envío de documentación importante y la tratativa de negocios y comercialización, el transporte aéreo es el más medio más utilizado: *"para estos casos particulares, el avión resulta mucho más cómodo y rápido, como así también para el intercambio de profesionales técnicos y acuerdos comerciales con entidades en la Ciudad de Buenos Aires."*

En la actualidad Renacer también utiliza el aeropuerto a través de sus representantes técnicos que viajan a China como parte del intercambio comercial al tiempo que reciben representantes de empresas chinas y japonesas. El beneficio de tener un aeropuerto cercano permite resolver rápidamente algunas situaciones de urgencia. También, a través de la aerostación local se reciben regularmente visitas de certificación a la planta, para verificar que se cumplan con estándares óptimos de producción.

La producción de bienes durables en Argentina ha crecido notablemente en los últimos diez años, con especial auge en Ushuaia. El aeropuerto de su ciudad se ha vuelto un elemento clave para el impulso de la producción industrial nacional y la generación de empleo local.

#### 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>14</sup> Según el Instituto Fuegoino del Turismo (Infuetur), en 2013 la Ciudad de Ushuaia recibió un total de 371.302 visitantes nacionales y extranjeros.<sup>15</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.

La Provincia de Tierra del Fuego forma parte de la Región Turística Patagonia e Islas Subantárticas y Antártida. Sus principales atractivos turísticos son: la Ciudad de Ushuaia, el Museo del Presidio y sus alrededores, el Parque Nacional Tierra del Fuego, el Tren del Fin del Mundo, los centros invernales de esquí (destacándose el del Cerro Castor), los recorridos náuticos por el Canal de Beagle y los lagos Escondido y Fagnano, entre otros<sup>16</sup>.

Asimismo, Ushuaia se posiciona entre los destinos turísticos más importantes con ocho hoteles de 4 y 5 estrellas<sup>17</sup> y concentra el 90% de las plazas hoteleras disponibles en la Provincia. Los turistas que viajan en avión suelen preferir estas categorías de alojamiento, lo cual favorece al lugar receptor dado el nivel superior de gastos realizados. A su vez, estos hoteles suelen contar con salones especialmente preparados para conferencias y reuniones de negocios. Por otra parte, el Puerto de Ushuaia es la puerta de entrada de los cruceros a la Antártida.

##### *Turismo extranjero*

Según datos del Infuetur, Ushuaia recibió en 2013 un total de 209.131 visitantes extranjeros, lo que representó el 57% del turismo total en la ciudad y el 8,8% del turismo internacional del país. De estos visitantes, unos 92 mil arribaron a través del Aeropuerto Internacional de Ushuaia.

##### *Turismo interno*

En el mismo año, el turismo nacional aportó el 43% de los visitantes a la provincia. En este contexto, el aeropuerto recibió un total de 162 mil argentinos en vuelos de cabotaje.

Imagen N°13: Tren del Fin del Mundo. Ushuaia, Argentina



Fuente: Argentina.gov.ar

<sup>14</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>15</sup> Instituto Fuegoino del Turismo (2013) *Informe Provincial de Turismo*, Gobierno de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

<sup>16</sup> Informe Provincial de Turismo 2013/2014. Instituto Fuegoino de Turismo (InFueTur).

<sup>17</sup> Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH). INDEC. Año 2013

### Impacto positivo del turismo

Desde el punto de vista económico, el impacto positivo del turismo generado por el movimiento de turistas ingresados por vía aérea en el Aeropuerto Internacional de Ushuaia, fue de \$1.546,5 millones de pesos en el año 2013. De este total, los turistas internos gastaron un total de \$968,6 millones de pesos, mientras que el gasto de los turistas extranjeros arribados fue de \$577,8 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 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 Ushuaia 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 aproximadamente 35 mil ushuaienses viajaron al interior y al exterior del país a través del Aeropuerto Internacional de Ushuaia. Unos 34 mil pasajeros eligieron viajar hacia destinos nacionales, mientras que los 920 restantes fueron al exterior.

En términos económicos, el gasto total de los turistas ushuaienses en destinos de la Argentina fue de \$207,2 millones de pesos. Además, los que partieron en avión al exterior realizaron gastos por unos \$5,4 millones pesos. En conclusión, el impacto negativo total que se registró en 2013 para el área de influencia del aeropuerto fue de \$212,7 millones de pesos.

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

TURISMO	Pasajeros	Gasto total en pesos
<b>Turismo Internacional</b>		
Turistas receptivos	92.947	\$577.868.464
Turistas emisivos	920	\$5.463.368
<b>Saldo de impactos del turismo internacional</b>	92.027	\$572.405.096
<b>Turismo Interno</b>		
Turismo receptivo	162.060	\$968.649.287
Turismo emisoro	34.878	\$207.257.581
<b>Saldo de impactos del turismo interno</b>	127.182	\$761.391.707
<b>SALDO DE IMPACTO TURÍSTICO TOTAL</b>	<b>219.208</b>	<b>\$ 1.333.796.802</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.



## HISTORIAS QUE HABLAN...

### Turismo invernal en el fin del mundo

Adrián Reina nació y se crió en la Provincia de Salta, donde cursó el colegio secundario con orientación en Turismo. Siguiendo los pasos de su hermano, llegó a la Ciudad de Ushuaia y, desde hace 5 años, trabaja como recepcionista en el hotel Las Lengas, un cuatro estrellas de la capital fueguina. *"Para las 25 personas que trabajamos en el hotel es muy importante que la ciudad tenga un aeropuerto. El 90% de los pasajeros que se hospedan aquí llegan por avión"*, nos cuenta Adrián.



Gran parte de la actividad económica de Ushuaia depende del turismo. Además de los empleos que se generan en los establecimientos hoteleros, taxis, restaurantes, empresas de excursiones y centros de deportes invernales requieren un importante plantel de trabajadores que satisfagan esa gran demanda de servicios a los turistas. Según Adrián *"los turistas extranjeros llegan principalmente de Brasil pero también es importante el número de visitantes que provienen de Estados Unidos, Sudáfrica y Canadá"*.

Contar con Cerro Castor, uno de los principales centros de esquí de Argentina y de reconocimiento internacional, a 26 km. de Ushuaia permite tener un movimiento turístico muy importante gran parte del año: *"Con motivo de la realización del Interski hemos alojado a las delegaciones de Austria y Alemania. Además, todos los inviernos vienen a Ushuaia los equipos nacionales de varios países del hemisferio norte para realizar sus prácticas aquí porque en sus países es época de verano. Por ejemplo, el equipo de Suiza se hospedó en nuestro hotel durante muchos días"* agrega Adrián.

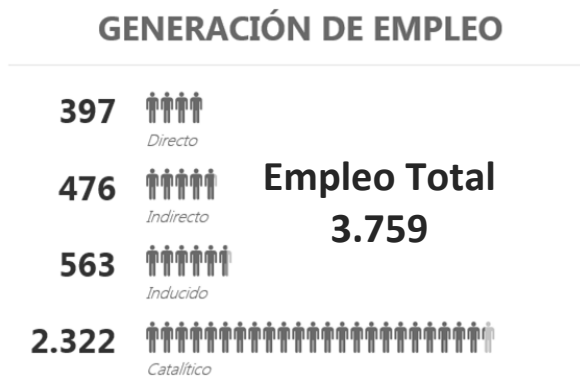
El aeropuerto es para él, como para gran parte de la población de Ushuaia, de vital importancia: *"Cuando voy a visitar a mi familia en Salta, el viaje en avión dura como máximo 6 horas. Si ese viaje lo realizo con mi auto me demanda 3 o 4 días"*.

*"Para nosotros sería trágico no contar con un aeropuerto en esta ciudad"*. Esta sentencia de Adrián resume la importancia que tiene para ellos ese aeropuerto, sobre todo si se considera la localización de Ushuaia en el extremo sur del país y la insularidad de Tierra del Fuego.

### 4.6 Generación de empleo

Un aporte fundamental de la actividad aerocomercial y aeroportuaria es la generación de miles de puestos de trabajo. Contabilizando solamente el número de empleos dentro del predio aeroportuario, el Aeropuerto Internacional de Ushuaia registró en 2013 un total de 1.261 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°10: Sector comercial. Terminal de pasajeros del Aeropuerto de Ushuaia.



Fuente: ORSNA.

Cuadro N°2: Empleos directos por rubro en el Aeropuerto Internacional de Ushuaia. 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 Internacional de Ushuaia, se generaron 713 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>6.749</b>	<b>589</b>	<b>683</b>	<b>25</b>
Empleo directo	713	62	72	3
Empleo indirecto	855	75	87	3
Empleo inducido	1.011	88	102	4
Empleo catalítico	4.170	364	422	15

Fuente: Elaboración propia en función de datos de PSA y London Supply.

La actividad aeroportuaria llevó en 2013 a significar la generación de 397 puestos de trabajos directos, de 476 empleos indirectos, de 563 puestos de trabajo dentro de las actividades correspondientes al impacto inducido, y de 2.322 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 Ushuaia implicaron la generación de un total de 3.759 empleos.

Imagen N°11: Aeropuerto Internacional de Ushuaia.



Fuente: ORSNA.

