

ORSNA Autoridad
Aeroportuaria



AEROPUERTO DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES



INFORME DE IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL

2022

AUTORIDADES

Presidente del Directorio del ORSNA

Carlos Lugones Aignasse

Vicepresidente del Directorio del ORSNA

Fernando Muriel

Primera vocal del Directorio del ORSNA

Pilar Becerra

Equipo Técnico

Gerente de Regulación Económica y Financiera

Juan Pablo Picasso

Unidad de Desarrollo Socioeconómico y Territorial

Fernando Arias

Tatiana Barrionuevo

Valentina Castro Compañs

Leticia Dall'Ospedale

Nicolás Moser

Ezequiel Ponce

Daniela Villotti

ÍNDICE

1. RESUMEN EJECUTIVO.....	4
2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO.....	7
2.1. DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES.....	8
2.2. ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL.....	15
3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL.....	23
3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO.....	23
3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO.....	28
4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO -TERRITORIAL.....	34
4.1 PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO.....	38
4.2. TURISMO FACILITADO POR EL TRANSPORTE AÉREO.....	41
4.3 BENEFICIOS POR LA CONECTIVIDAD AÉREA (PRODUCTIVIDAD).....	46
4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS.....	47
4.5 GENERACIÓN DE EMPLEO.....	48

1. RESUMEN EJECUTIVO

El transporte aerocomercial es un componente esencial de la economía e incide en el desarrollo y el bienestar de las poblaciones y los territorios. La provisión de servicios aerocomerciales y la infraestructura aeroportuaria son elementos básicos de cohesión territorial que permiten generar oportunidades de atracción, retención y expansión de la actividad económica en el área de influencia de cada aeropuerto del país.

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. En el caso de San Martín de los Andes incluye los departamentos neuquinos de Aluminé, Catán Lil, Collón Curá, Huiliches y Lacar beneficiando a 77.849 habitantes (Censo 2022).

El Informe de Impacto socioeconómico y territorial (ISET) 2022 del Aeropuerto de San Martín de los Andes caracteriza y cuantifica el aporte económico y la cantidad de empleos generados por los servicios aeronáuticos y aeroportuarios en el área de influencia del aeropuerto. Este documento forma parte de una serie de trabajos desarrollados por la Unidad de Desarrollo Socioeconómico y Territorial de la Gerencia de Regulación Económica y Financiera del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos. Los primeros

informes publicados por este organismo fueron realizados en 2015.

Los ISET son un instrumento de análisis 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, definidas en pos de lograr potenciar el desarrollo local, regional y nacional.

Para que el transporte aerocomercial actúe como un instrumento potenciador del desarrollo local, regional y nacional es necesario analizar sus variables intervinientes porque, así como la actividad aerocomercial y aeroportuaria puede generar beneficios socioeconómicos positivos (impactos positivos) también puede intensificar las desigualdades existentes entre regiones, posibilitando efectos adversos (impactos negativos).

Los beneficios socioeconómicos del transporte aéreo están vinculados por un lado con la propia dinámica de las actividades aerocomerciales y aeroportuarias (facturación, salarios, utilidades, impuestos, etc.) y por la conectividad aérea, elemento vital para el crecimiento y desarrollo de los mercados a largo plazo ya que posibilita el comercio, promueve la inversión y el turismo, entre otras actividades.

En el año 2022, en el Aeropuerto de San Martín de los Andes se registraron 210.257 pasajeros, representando un crecimiento del 81% en relación al año anterior. Este crecimiento de la demanda aérea muestra la recuperación del mercado aerocomercial argentino, después de la crisis experimentada por la pandemia de COVID-19 en todo el mundo durante 2020 y 2021. Además, el aeropuerto registró 2.394 movimientos de aeronaves.

El impacto socioeconómico y territorial total positivo del año 2022 generado por el Aeropuerto de San Martín de los Andes en su área de influencia del fue de \$7.239.581.220 pesos, creando 2.547 puestos de empleo.

Esta cifra suma los impactos directos, indirectos, inducidos y catalíticos positivos de la aviación, donde: el producto bruto aeroportuario aportó \$505.982.724 pesos, el turismo receptivo \$6.548.526.526 y los beneficios económicos para los pasajeros \$185.071.970.

En contraste, el turismo emisor sumó \$1.356.688.013 pesos de impacto negativo ya que el gasto de los turistas emisivos se realizó en otras regiones del país y del mundo.

La diferencia entre los impactos positivos y negativos del transporte aéreo produjo un saldo de impactos de \$5.882.893.207 pesos en el área de influencia aeroportuaria.

IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



AEROPUERTO DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES - 2022

Impacto socioeconómico y territorial positivo

\$ 7.239.581.220

Impacto socioeconómico y territorial negativo

\$ 1.356.688.013

Saldo de impactos (pesos)

\$ 5.882.893.207

Puestos de empleo generados

2.547

 Población del área de influencia

77.849

 Pasajeros

210.257

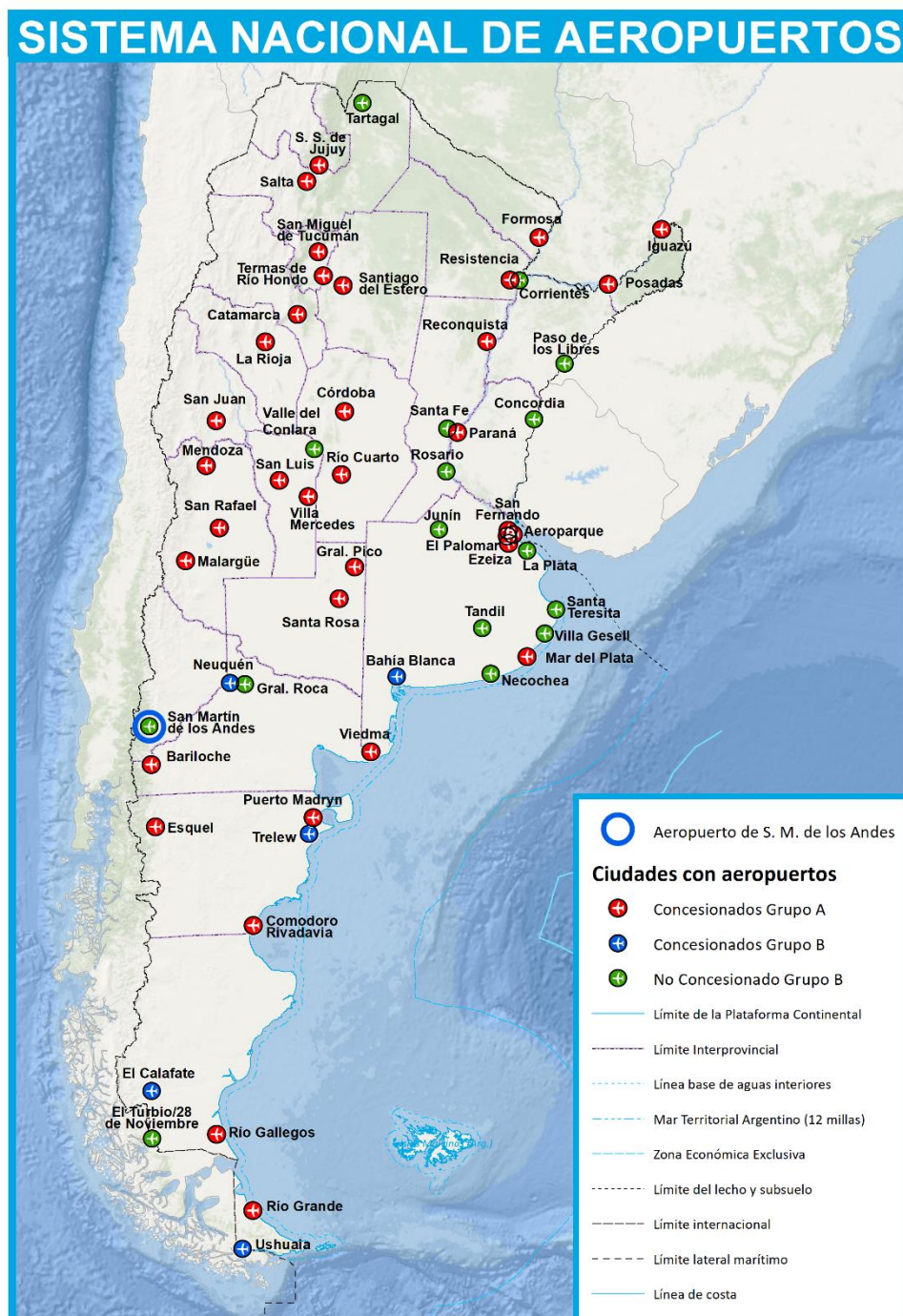
 Movimientos

2.394

2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO

El Aeropuerto de San Martín de los Andes “Aviador C. Campos” es uno de los 56 aeropuertos que integraban el Sistema Nacional en 2022. En este capítulo se describirán las características técnicas más relevantes del aeropuerto, su localización geográfica y su área de influencia.

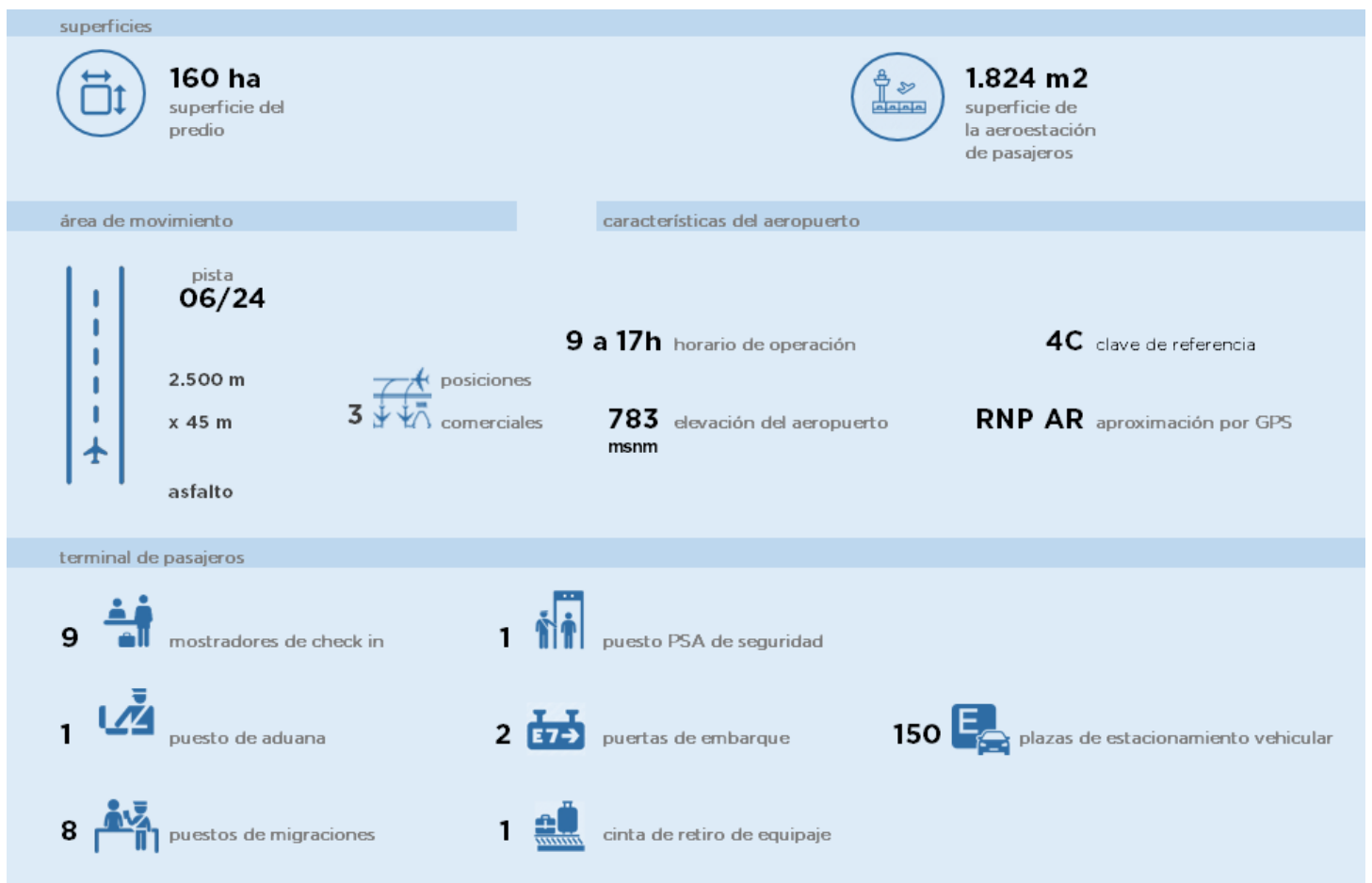
Mapa 1. Sistema Nacional de Aeropuertos. Año 2022



Fuente: ORSNA

2.1. DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES

Aeropuerto de San Martín de los Andes Aviador C. Campos	
Código OACI	SAZY
Código IATA	CPC
Ciudad	San Martín de los Andes
Provincia	Neuquén
Explotador	Dirección de Aeronáutica Provincial de Neuquén
Distancia a la ciudad	23 km



El aeropuerto

Los aeropuertos son aquellos espacios donde se lleva a cabo un intercambio entre modos de transporte. En ellos, pasajeros y mercancías pasan del modo terrestre al aéreo y viceversa o realizan conexiones entre diferentes vuelos. En este sentido, un aeropuerto es un sistema de infraestructuras planificadas para las operaciones de despegue y aterrizaje de aeronaves que cuenta con las instalaciones necesarias para brindar asistencia técnica a tal fin.

En particular, el predio del Aeropuerto de San Martín de los Andes comprende 160 hectáreas ubicadas al noreste de la ciudad homónima. Es propiedad de la Provincia de Neuquén y está administrado por la Dirección de Aeronáutica Provincial. Este aeropuerto está habilitado para el transporte aéreo nacional y para el transporte aéreo internacional a requerimiento.

Un aeropuerto se divide en dos partes principales, el “lado aire” y el “lado tierra”. Esta distinción es importante para entender la organización y funcionamiento aeroportuario, ya que cada lado tiene restricciones específicas para garantizar la seguridad y eficiencia de las operaciones aeroportuarias.



Fuente: Elaboración propia.

El **lado aire** es el área restringida donde se llevan a cabo las operaciones de las aeronaves. Se compone de las **áreas de movimiento** que incluyen **pistas de aterrizaje, rodajes y la plataforma de estacionamiento**.

El Aeropuerto de San Martín de los Andes posee una única pista, la 06/24 (2.500m x 45m) y cuenta con una plataforma comercial localizada frente a la terminal de pasajeros, que da servicio a las aeronaves comerciales y a las de aviación general.

El **lado tierra** es donde se efectúa la operación aeroportuaria de pasajeros, equipajes y carga previa al embarque o posterior al desembarque de las aeronaves. Está compuesta principalmente por las terminales aeroportuarias y sus accesos.

Imagen 1. Predio y área concesionada del Aeropuerto de San Martín de los Andes



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de San Martín de los Andes.
Resolución ORSNA N° 114/2013

Las **terminales de pasajeros** son edificios que conectan el transporte aéreo con el terrestre y sirven como punto de conexión entre vuelos. Incluyen instalaciones para el manejo de pasajeros y equipajes, áreas para aerolíneas, servicios, locales comerciales, gastronómicos y salas de espera.

Las terminales se dividen en tres zonas: **pública**, **estéril** y **restringida**. La **zona pública** está abierta tanto a pasajeros como al público en general. La **zona estéril** es controlada y se extiende desde los puntos de inspección de seguridad hasta las aeronaves, pasando por las áreas de preembarque donde los pasajeros esperan antes de abordar, y el acceso está restringido para acompañantes y público en general. La **zona estéril** se subdivide en salidas (embarque), llegadas (arribos) y tránsito, con secciones específicas para vuelos internacionales y nacionales. Por último, la **zona restringida** es exclusiva para el personal del aeropuerto, aerolíneas y organismos oficiales.

La terminal de pasajeros del Aeropuerto Aviador C. Campos cuenta con una superficie de 1.824 m², organizada en dos niveles, donde se concentran las operaciones de aviación comercial de cabotaje y las internacionales que funcionan con servicios de Aduana y Migraciones a requerimiento. En la planta baja se encuentran el hall de check-in, el ingreso al preembarque y el sector de arribos, como también locales comerciales. En la planta alta se encuentra un amplio local gastronómico que ocupa 290 m².

La **torre de control** es la dependencia del aeropuerto que brinda los servicios de control de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo asignado. En el caso del

Aeropuerto de San Martín de los Andes la torre de control se ubica 100 metros al norte de la terminal de pasajeros.

Imagen 2. Sectores del aeropuerto



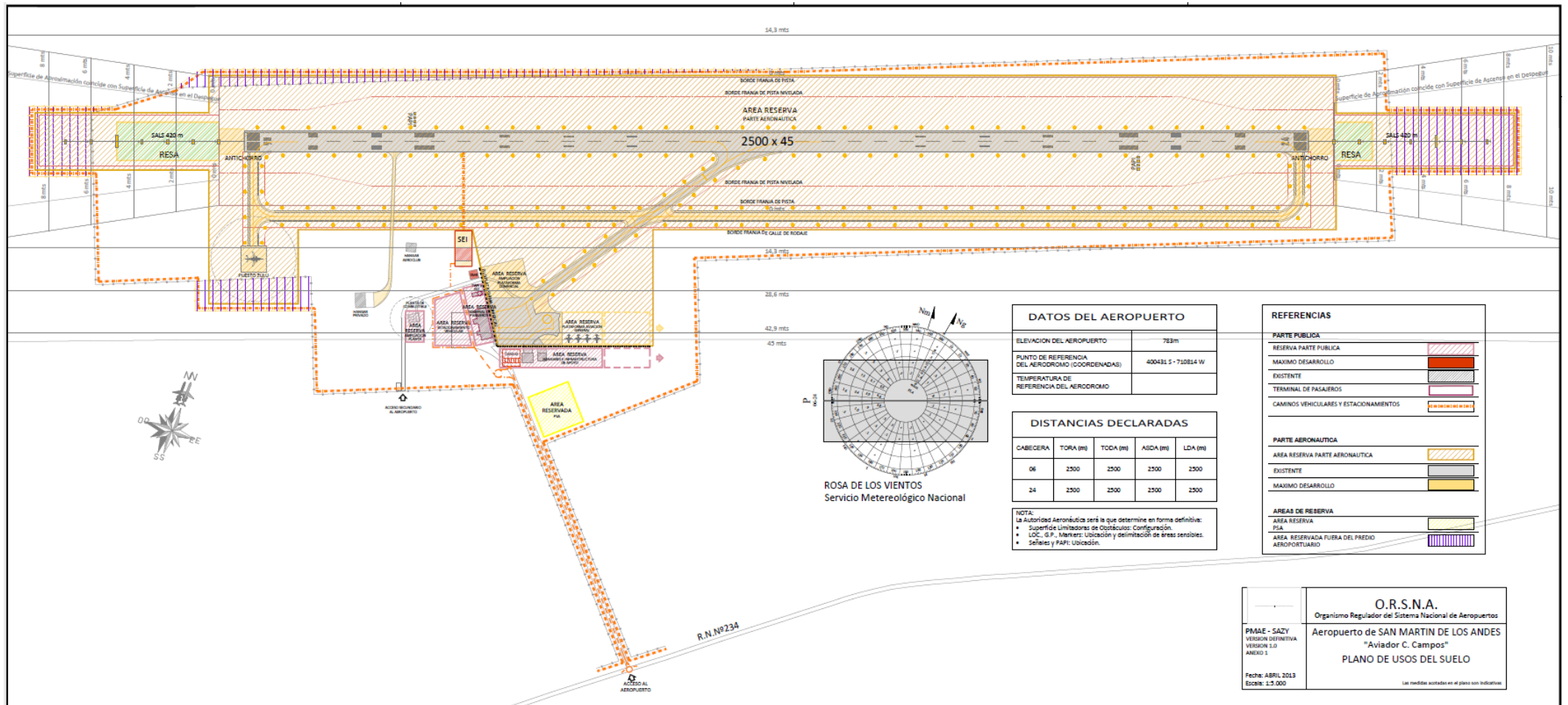
Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de San Martín de los Andes.
Resolución ORSNA N° 114/2013

Plano de usos del suelo

El Plano de usos del suelo es la herramienta que define los lineamientos generales de las intervenciones a efectuar en cada aeropuerto en el corto, mediano y largo plazo, acorde a las previsiones de tráfico, en base a la determinación de una aeronave crítica (aquella que representa las mayores exigencias) y de acuerdo a la normativa vigente.

Está basado en cuatro aspectos fundamentales que hacen a la seguridad, eficacia y regularidad de las operaciones aéreas: el entorno aeroportuario, la seguridad operacional (safety), la seguridad de la aviación (security) y la facilitación (medidas para facilitar y acelerar la navegación aérea y evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho).

Imagen 3. Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de San Martín de los Andes



Fuente: Resolución ORSNA N° 114/2013

Superficie libre de obstáculos

La superficie o zona 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 mismos queden inutilizados por la multiplicidad de obstáculos en sus alrededores.

Esto se logra mediante la definición de una serie de superficies 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 aéreo¹. Su finalidad es reducir al mínimo los peligros que para las aeronaves representan dichos elementos, 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.

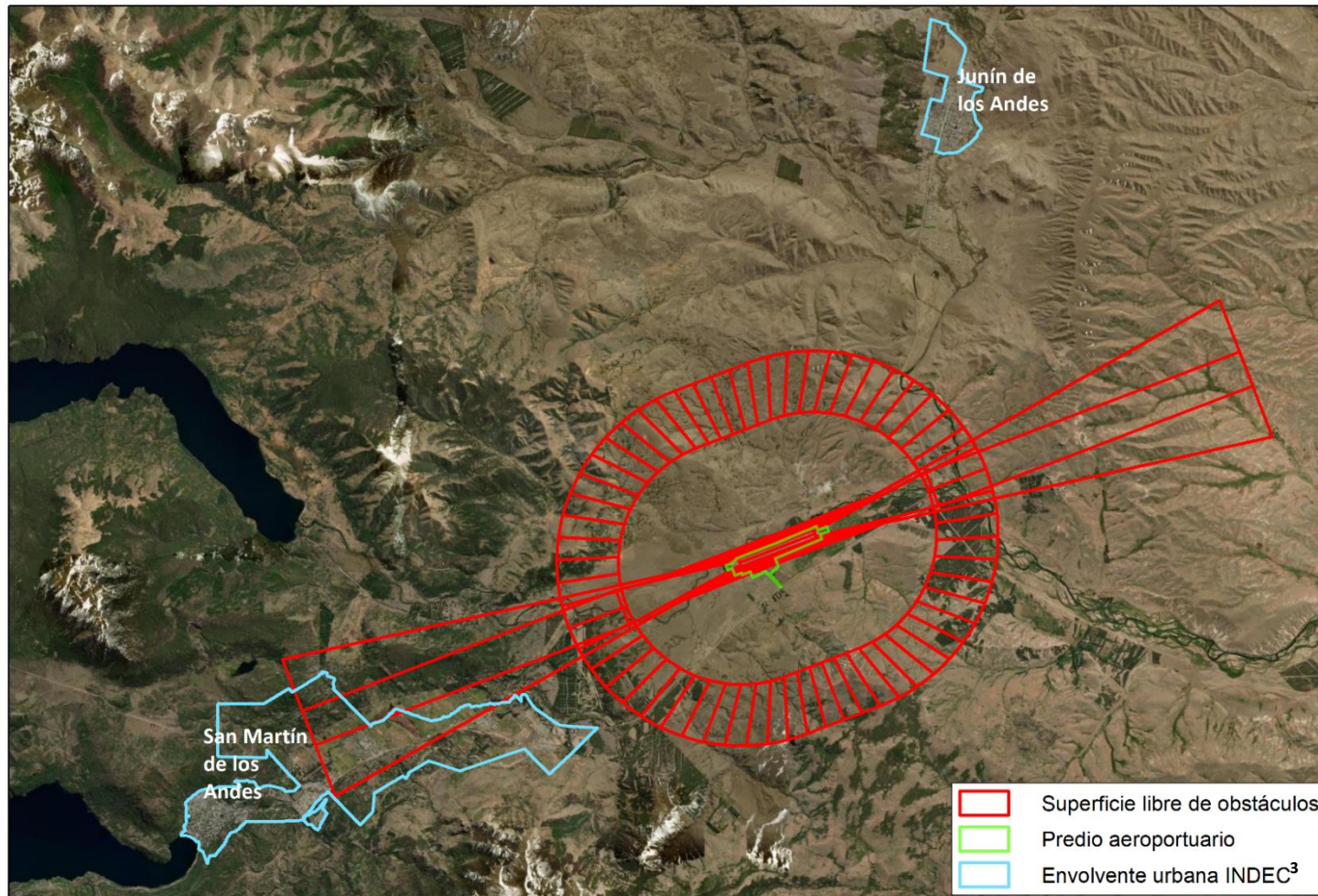
La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) informa mediante la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)² la existencia o no de elementos presentes bajo la superficie libre de obstáculos.

En el caso del Aeropuerto de San Martín de los Andes se observa escasa presencia de áreas urbanizadas bajo las superficies definidas como limitadoras de obstáculos.

¹ Manual de Aeródromos de la República Argentina. Disponible en: www.anac.gov.ar

² <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Imagen 4. Superficie libre de obstáculos del Aeropuerto de San Martín de los Andes



Fuente: Elaboración propia en base al Plano de Usos del Suelo de San Martín de los Andes. Resolución ORSNA N° 114/2013

³ La envolvente urbana o envolvente de población es una línea que marca el límite hasta donde se extiende la continuidad de viviendas urbanas. Esta línea se mueve con el tiempo y no respeta las delimitaciones administrativas. Fuente: *¿Qué es el Gran Buenos Aires?* INDEC 2003

2.2 ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL

Abordar la relación entre transporte aéreo y territorio es fundamental para 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, así como el estímulo de 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, y el perfil económico-productivo de la región.

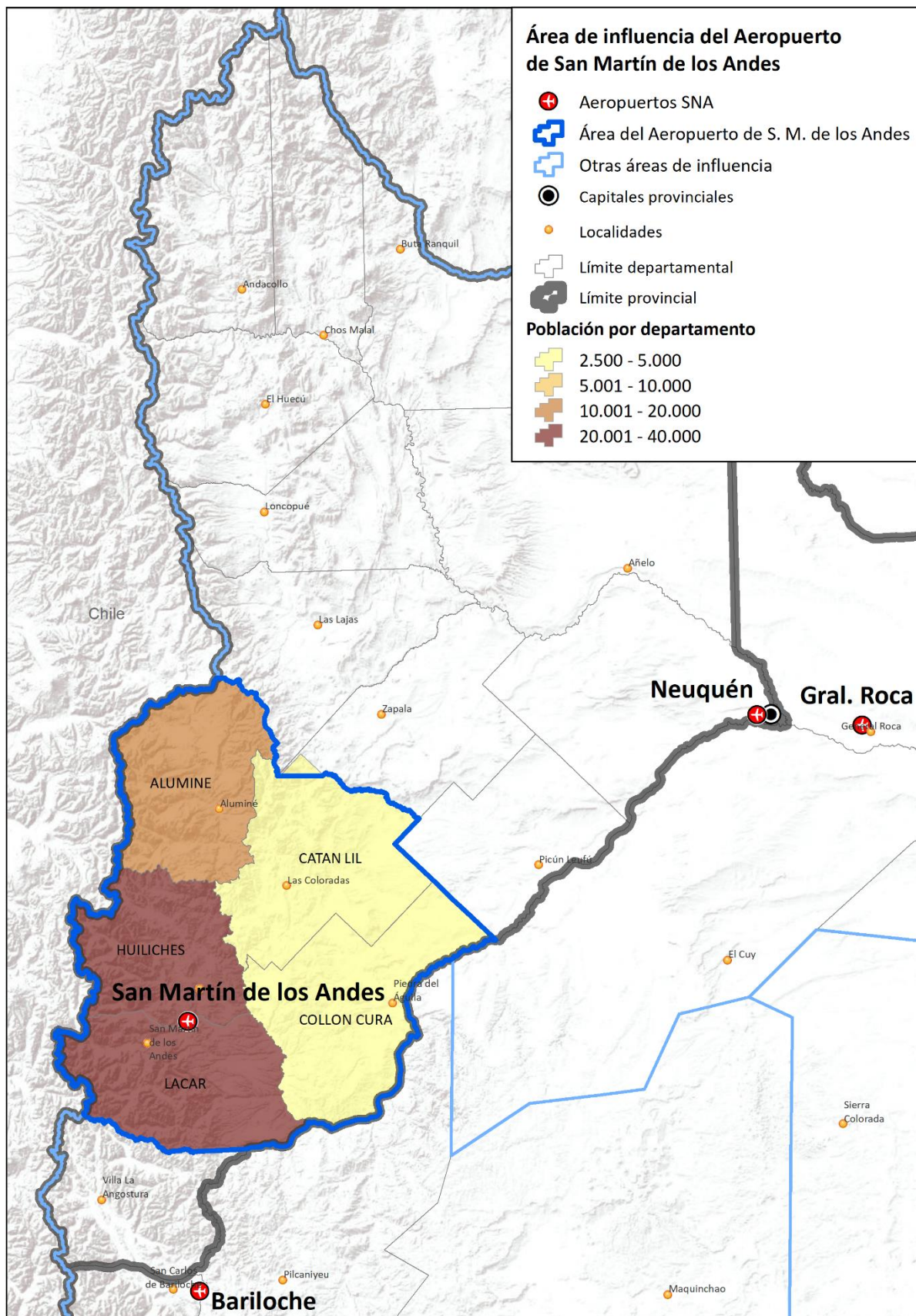
El área de influencia es un espacio geográfico sobre el cual el aeropuerto ejerce un poder de atracción y define el universo de potenciales pasajeros que utilizarán la terminal.

Para la República Argentina se construyeron áreas de influencia según tiempos de viaje sobre la red vial definiendo zonas excluyentes donde cada división departamental del país pertenece a una única área de influencia definida por el aeropuerto más cercano.



La ciudad de San Martín de los Andes forma parte de la Región Patagonia y se vincula por vía terrestre a través de la Ruta Nacional N° 40 hacia el sur con Villa La Angostura y San Carlos de Bariloche y hacia el norte con Junín de los Andes y Zapala. Hacia el oeste la Ruta Provincial N° 48 la comunica con el vecino país de Chile a través del paso fronterizo Hua-Hum y hacia el este la Ruta Nacional N° 237 la comunica con la ciudad capital provincial Neuquén.

Mapa 2. Área de influencia del Aeropuerto de San Martín de los Andes



Fuente: Elaboración propia en base a datos de IGN, INDEC, Open Street Map

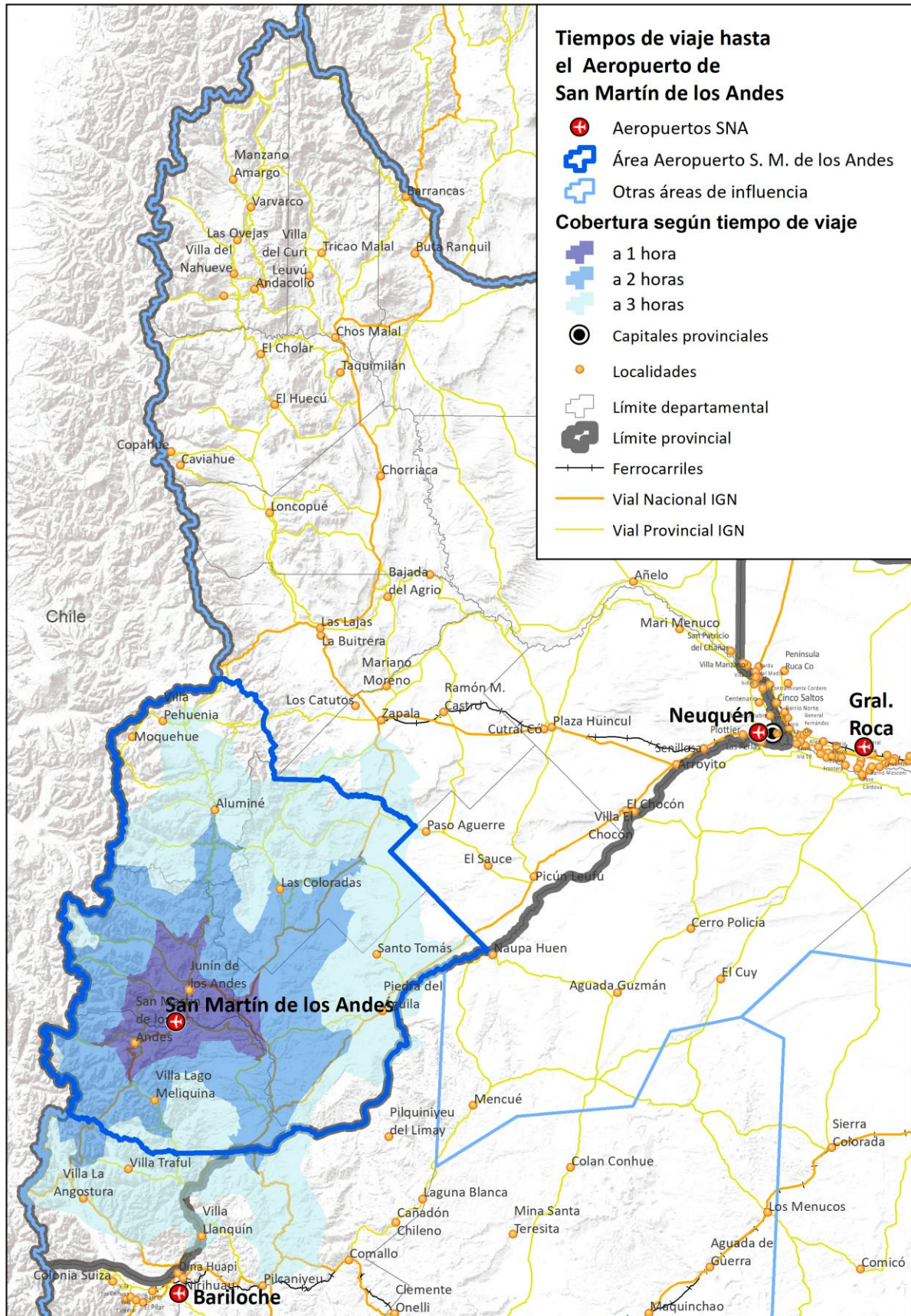
Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial
Aeropuerto de San Martín de los Andes. Neuquén. Argentina

El Aeropuerto de San Martín de los Andes se encuentra emplazado en el sudoeste de la provincia, a 23 km de la ciudad homónima sobre la Ruta Nacional N° 40 (ex 234), km 22, San Martín de los Andes, Neuquén, y su área de influencia se compone de los departamentos neuquinos de Aluminé, Catán Lil, Collón Curá, Huiliches y Lacar.

Según datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (resultados provisionales) del INDEC, en 2022 la población que forma parte del área de influencia del aeropuerto alcanzó 77.849 habitantes, de los cuales un 71% se encuentran dentro de una hora de viaje por la red vial desde el aeropuerto.



Mapa 3. Tiempos de viaje hacia el Aeropuerto de San Martín de los Andes



Fuente: Elaboración propia en base a datos de IGN, INDEC, Open Street Map

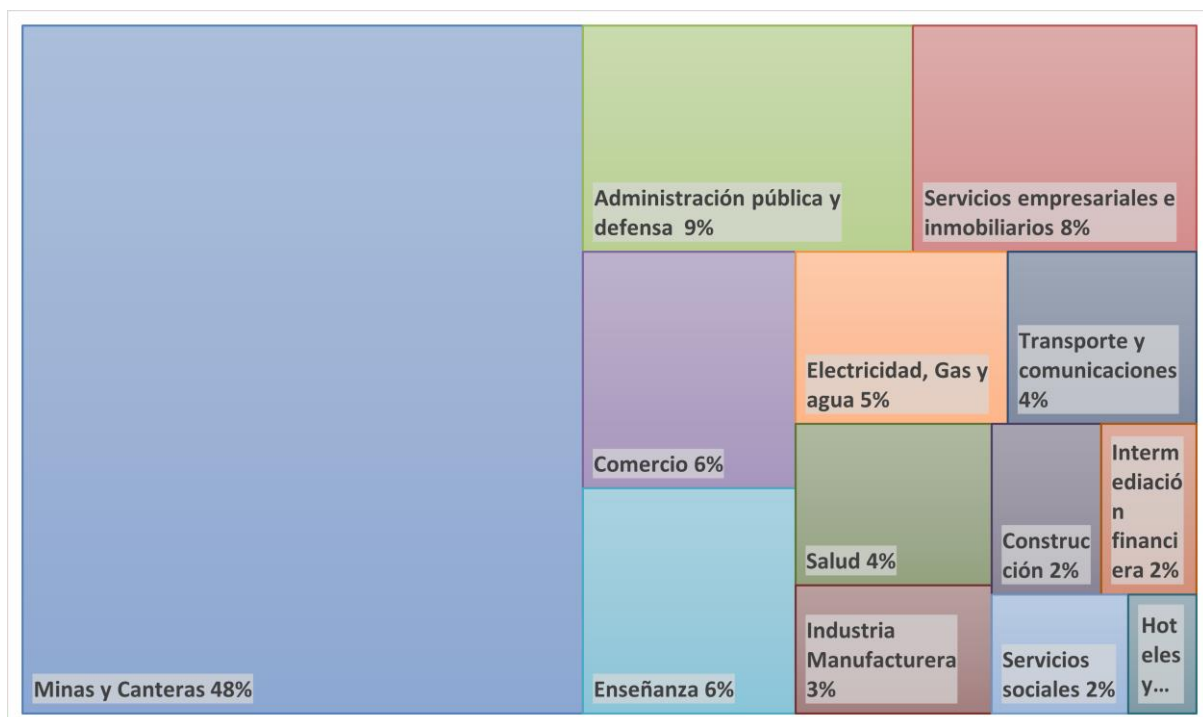
Estructura productiva provincial

El transporte aéreo es una herramienta capaz de potenciar la matriz productiva de las economías regionales generando mayor valor agregado. Para que esto sea posible es fundamental incorporar la dimensión aeroportuaria y aerocomercial en la agenda gubernamental como elementos impulsores y transformadores de la estructura socio-productiva local y regional.

La provincia de Neuquén cuenta con una estructura productiva que está apoyada principalmente en la actividad hidrocarburífera (48%), siendo uno de los polos petroleros más importantes del país.

La estructura productiva también está compuesta por otros rubros: administración pública y defensa (9%), servicios empresariales e inmobiliarios (8%), comercio (6%), enseñanza (6%), electricidad, gas y agua (5%) y transporte y comunicaciones (4%). Los demás sectores aportan el 14% restante.

Gráfico 1. Estructura económica productiva por grandes rubros en la provincia de Neuquén. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de INDEC

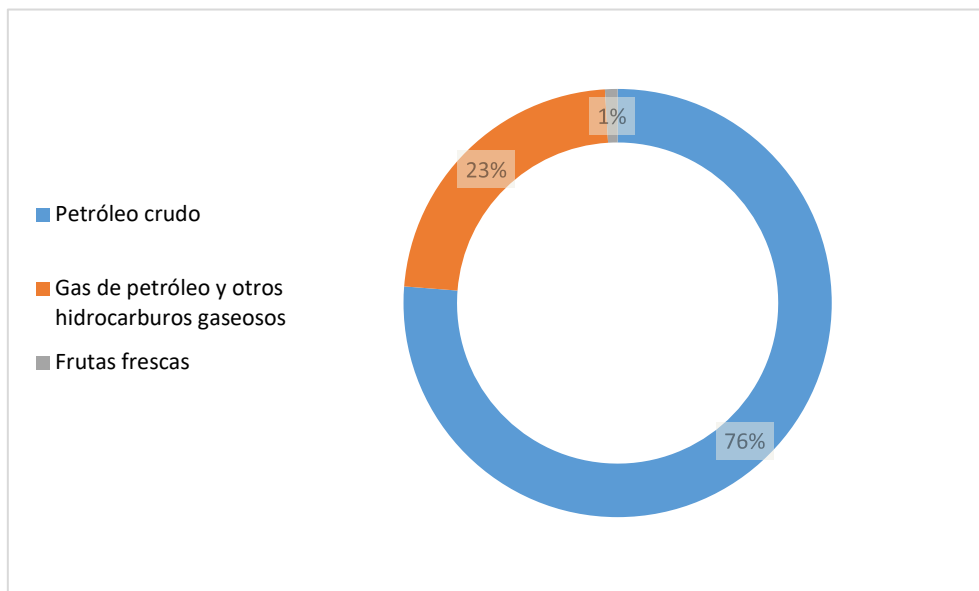
Perfil exportador

Durante el año 2022, las exportaciones de Neuquén totalizaron 2.912 millones de dólares, representando el 3,3% del valor exportado sobre el total nacional y 34% de la Región Patagónica.

La provincia participa en los mercados internacionales principalmente con productos asociados al sector de petróleo crudo (75%) y el de gas de petróleo y otros hidrocarburos gaseosos (23%). Le siguió en importancia, el rubro de frutas frescas (1%).

El transporte aéreo facilita la actividad económica a lo largo de todo el país, fomentando la inversión nacional y extranjera, el comercio exterior y el desarrollo de las economías regionales.

Gráfico 2. Distribución del valor de exportaciones de la provincia de Neuquén. Año 2022

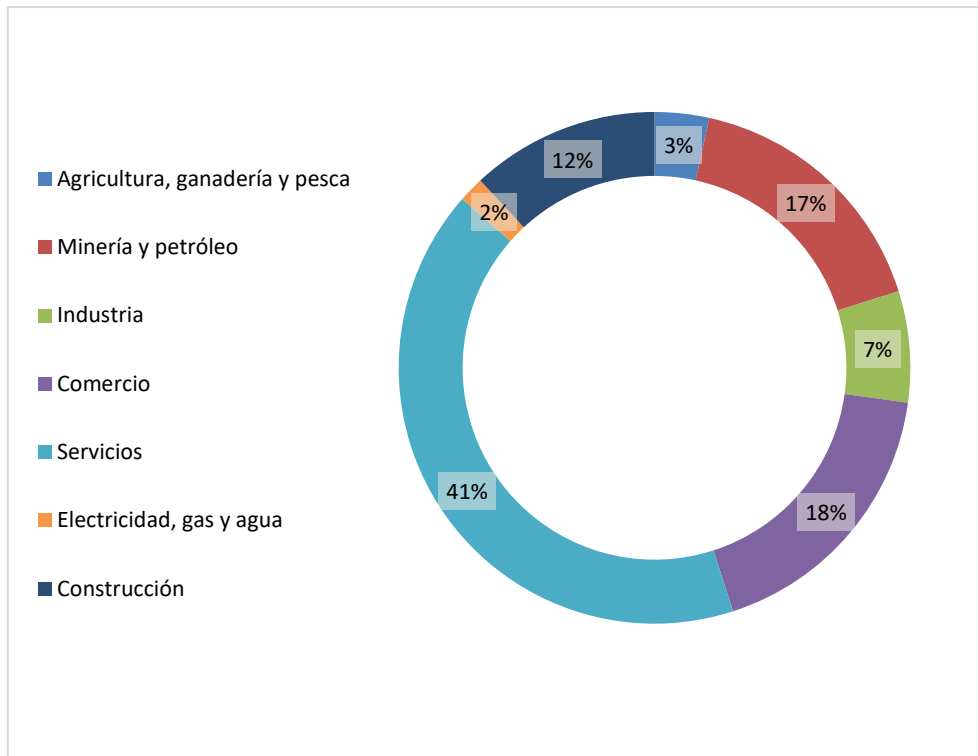


Fuente: Indicador de actividad económica provincial - INDEC

Empleo provincial

Durante el año 2022 se registraron 131.300 puestos de empleo en la provincia de Neuquén. Las actividades vinculadas con el sector servicios representaron el 41% del empleo provincial, le siguieron en importancia las actividades vinculadas al sector comercio (18%), minería y petróleo (17%), construcción (12%), industria (7%), agricultura, ganadería y pesca (3%) y electricidad, gas y agua (2%).

Gráfico 3. Composición del empleo provincial. Año 2022



Fuente: Ministerio de Trabajo - SIPA



Cajón del Caleufú
Patricio Rodríguez

3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL

Las actividades socioeconómicas y productivas del territorio estimulan la demanda del mercado aerocomercial y, al mismo tiempo, la conectividad aérea posibilita el crecimiento de dichas dinámicas, estableciéndose entre ambas una relación de complementariedad. El análisis aerocomercial del Aeropuerto de San Martín de los Andes resulta de fundamental importancia para obtener una caracterización precisa de este aspecto. Este capítulo presenta en un primer término el análisis de la oferta de transporte medida en cantidad de asientos y frecuencias ofrecidas y, en segundo término, la caracterización de la demanda medida en cantidad de pasajeros y movimientos de aeronaves.

3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO

El 2022 fue un año de recuperación para la actividad aerocomercial nacional y mundial después de la crisis vinculada a la pandemia de Covid-19, que tuvo un fuerte impacto en las operaciones aéreas durante los años 2020 y 2021.

En ese año, la oferta de servicios aéreos del Aeropuerto de San Martín de los Andes fue sostenida por Aerolíneas Argentinas, única línea aérea que operó vuelos regulares domésticos. En total, se ofertaron **227.914 asientos** anuales.

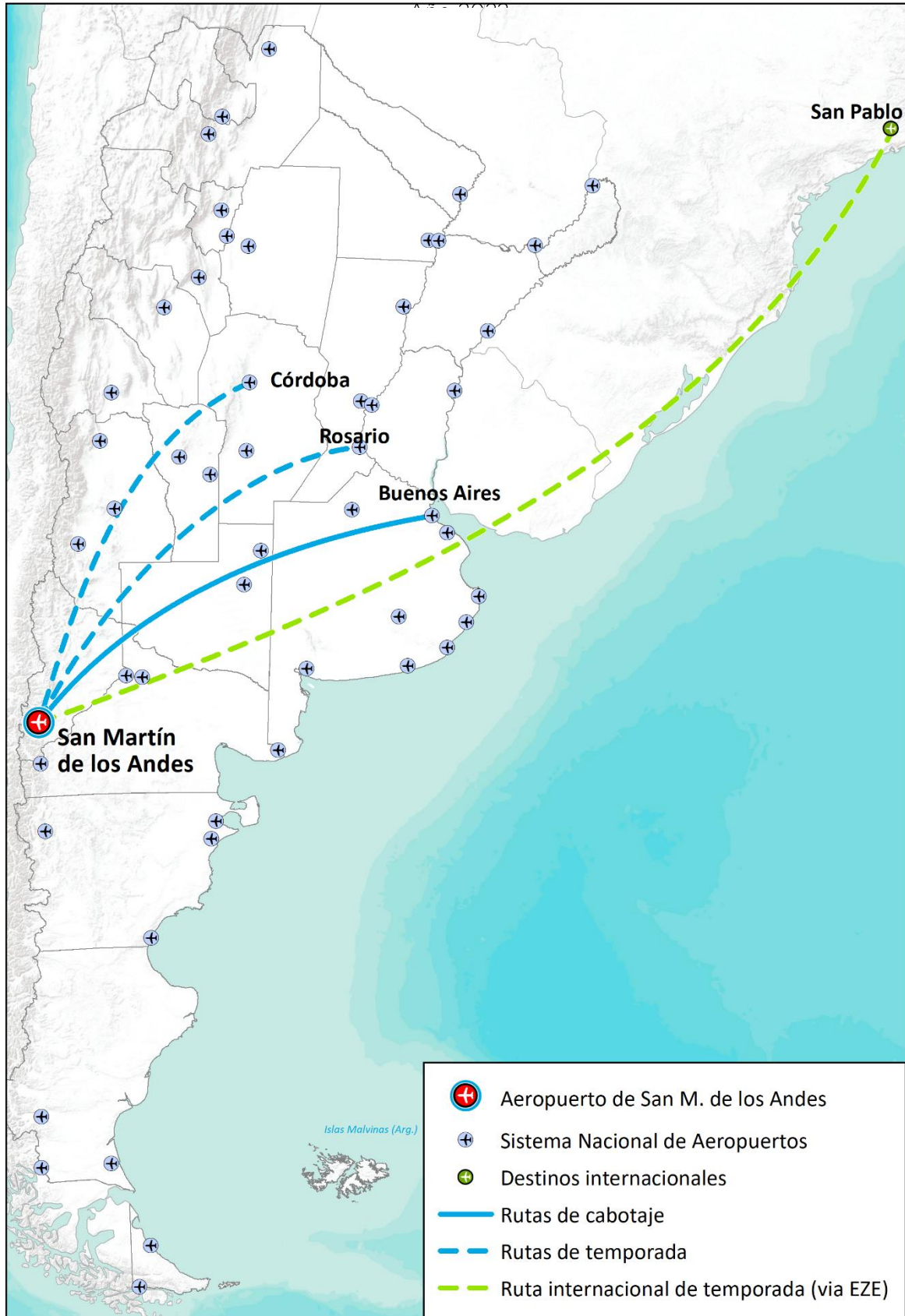
Durante la primera semana de julio⁴, el aeropuerto contó con un total de 38 frecuencias comerciales (ida y vuelta) y 6.630 asientos ofrecidos por Aerolíneas Argentinas con destino hacia Buenos Aires, Rosario, Córdoba y San Pablo (Brasil) vía Ezeiza.

La **conexión con Buenos Aires operó todo el año**, mientras que las rutas a Córdoba, Rosario y San Pablo fueron estacionales.

El mes de junio marcó el mínimo de servicios ofrecidos con un total de 12.920 asientos, mientras que agosto por el efecto de la temporada presentó los valores máximos mensuales con 39.032 asientos.

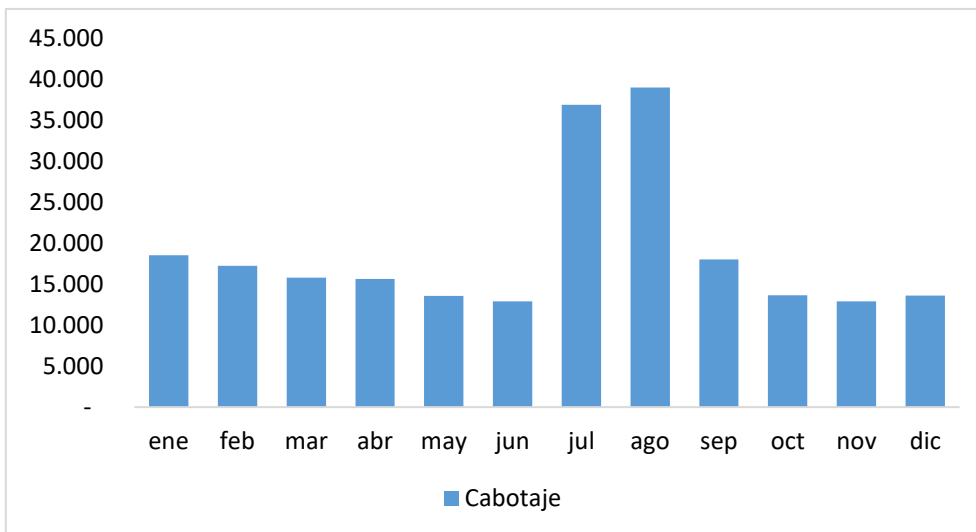
⁴ Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2022.

Mapa 4. Rutas de cabotaje del Aeropuerto de San Martín de los Andes.



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

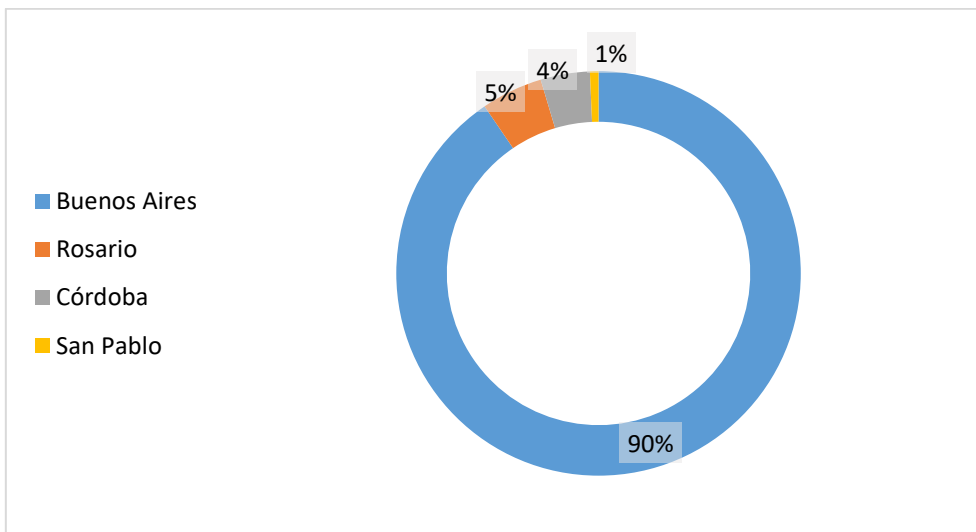
Gráfico 4. Oferta aerocomercial de asientos por mes del Aeropuerto de San Martín de los Andes. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

La conexión con Buenos Aires representó el 90% de los asientos ofrecidos, seguida por Rosario con el 5%, Córdoba con el 4%, mientras que la conexión a San Pablo representó el 1% restante.

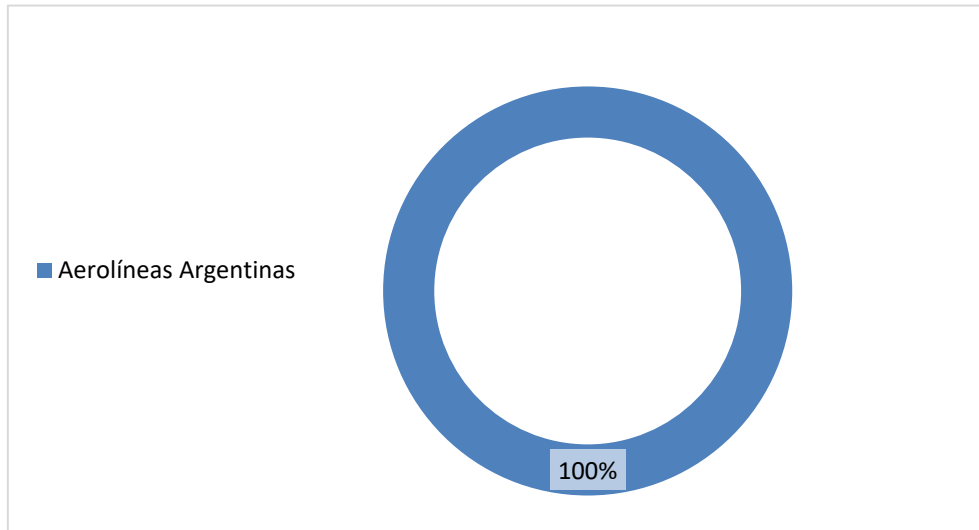
Gráfico 5. Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Por último, la participación de mercado mostró que Aerolíneas Argentinas fue el operador que ofreció la totalidad de los servicios.

Gráfico 6. Oferta anual medida en asientos por aerolínea. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG



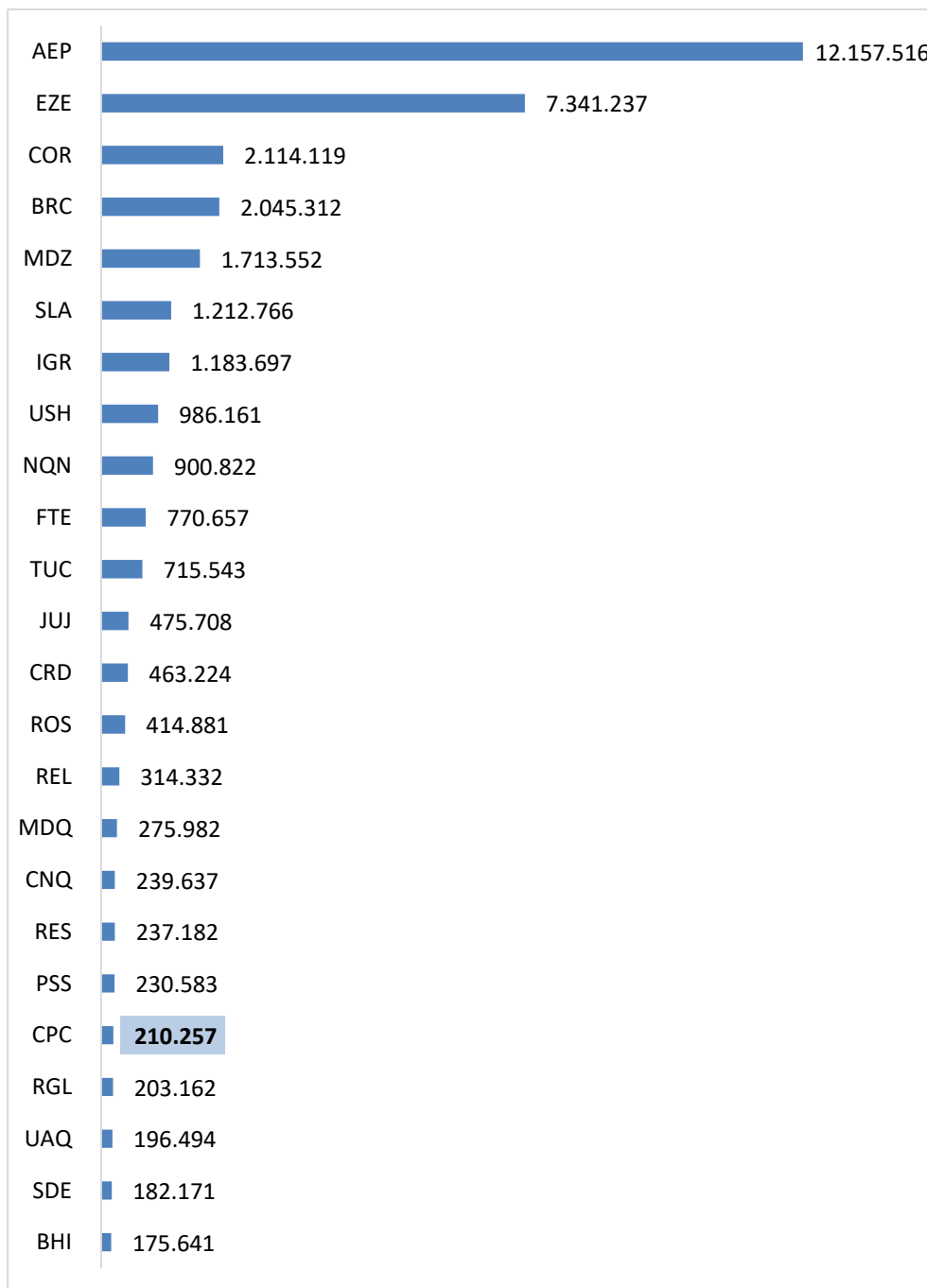


Ruta de los Siete Lagos
Tripin Argentina

3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO

El Aeropuerto de San Martín de los Andes alcanzó durante el año 2022 los 210.257 pasajeros domésticos e internacionales. Con estas cifras el aeropuerto se ubicó vigésimo entre las terminales aeroportuarias con vuelos regulares del Sistema Nacional de Aeropuertos. A su vez, en el mismo año se realizaron 2.394 movimientos de aeronaves.

Gráfico 7. Pasajeros en los 30 aeropuertos con más pasajeros del Sistema Nacional.
Año 2022

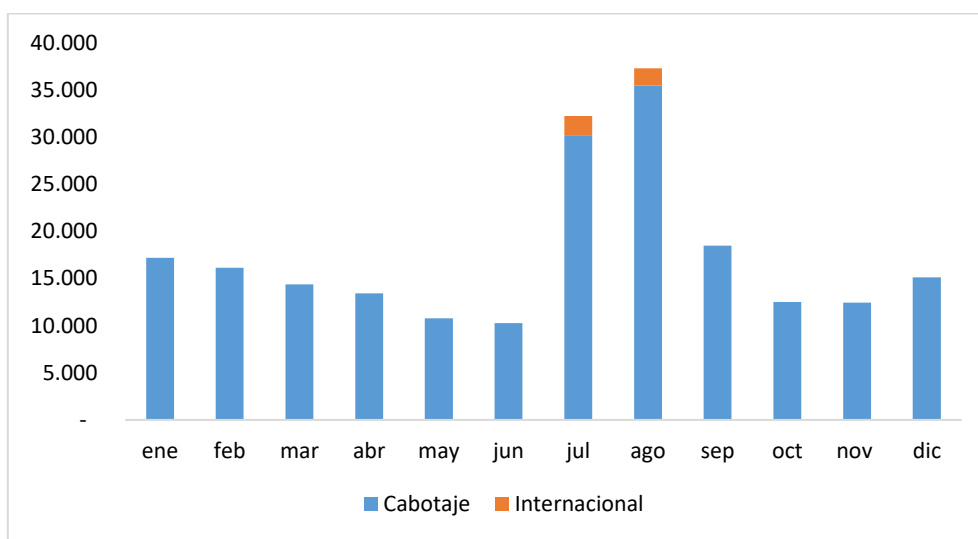


Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

La demanda anual del año 2022 fue sostenida por pasajeros nacionales y extranjeros que llegaron en vuelos de cabotaje e internacionales a la ciudad de San Martín de los Andes. El Aeropuerto reflejó una demanda relativamente estable a lo largo del año, a excepción de los meses de julio y agosto como consecuencia de la temporada invernal. El mínimo de pasajeros fue en junio con 10.266, mientras que el máximo se registró en agosto con 37.300, un 263% más.

En materia de rutas, la **conexión con Buenos Aires concentró el 91% de la demanda doméstica**. Le siguieron en importancia las rutas a Córdoba, Rosario y San Pablo.

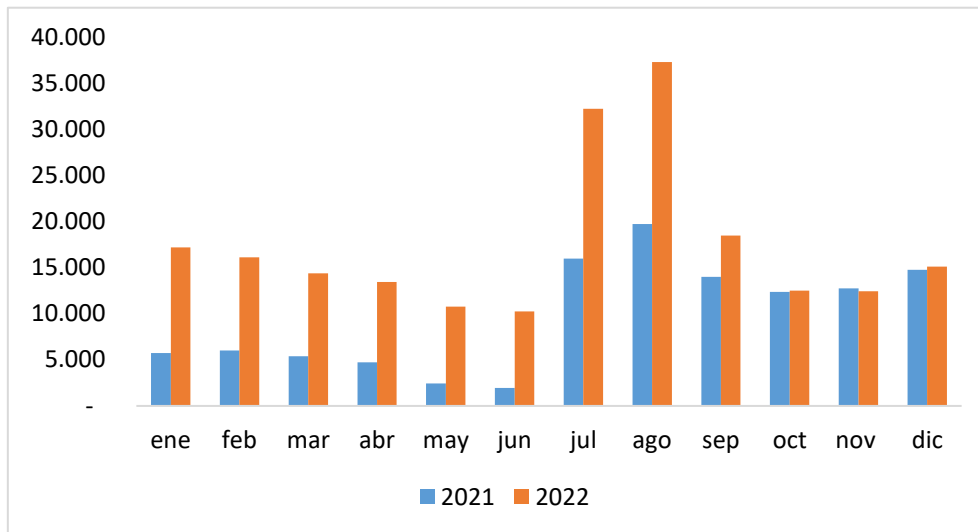
Gráfico 8. Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Si se compara el tráfico anual del 2021 y el 2022, se pasó de 115.892 pasajeros a 210.257 lo que equivale a **un crecimiento del 81% interanual** contrarrestando la abrupta caída del tráfico durante la pandemia. Entre agosto 2021 y agosto 2022, mes de mayor tráfico, el crecimiento fue del 89%.

Gráfico 9. Evolución mensual de pasajeros. Años 2021 - 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

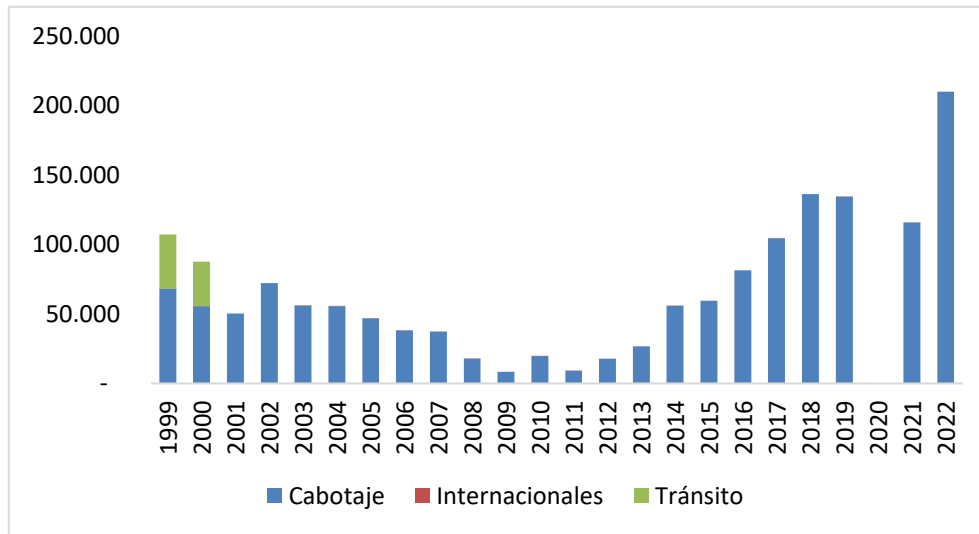
Tráfico histórico 1999 - 2022

Durante los últimos 23 (veintitrés) años el tráfico aerocomercial del Aeropuerto de San Martín de los Andes experimentó tanto tendencias de crecimiento de la demanda como así también caídas de pasajeros y operaciones. Estas variaciones se debieron tanto a factores exógenos al sector (ambientales y/o sanitarios) así como también a la redefinición de políticas públicas a lo largo del tiempo y a diversas estrategias aerocomerciales de los operadores.

El inicio de la serie en el año 1999 se corresponde con la crisis aerocomercial argentina iniciada a fines de la década del 90 como consecuencia de la implementación de políticas de liberalización del mercado, sumado a la crisis socioeconómica y política vivida en la República Argentina en el 2001. Ambos fenómenos produjeron no sólo una reducción en la demanda de pasajeros sino también la quiebra y cese de operaciones de líneas aéreas.

Entre los primeros 11 años de la serie (1999-2009) el tráfico del aeropuerto experimentó un proceso de caída de la demanda- con excepción de 2002- con una variación interanual promedio del -15%. En términos totales, se pasó de 68.272 en 1999 a 8.449 pasajeros en 2009.

Gráfico 10. Evolución anual de tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de San Martín de los Andes 1999 - 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

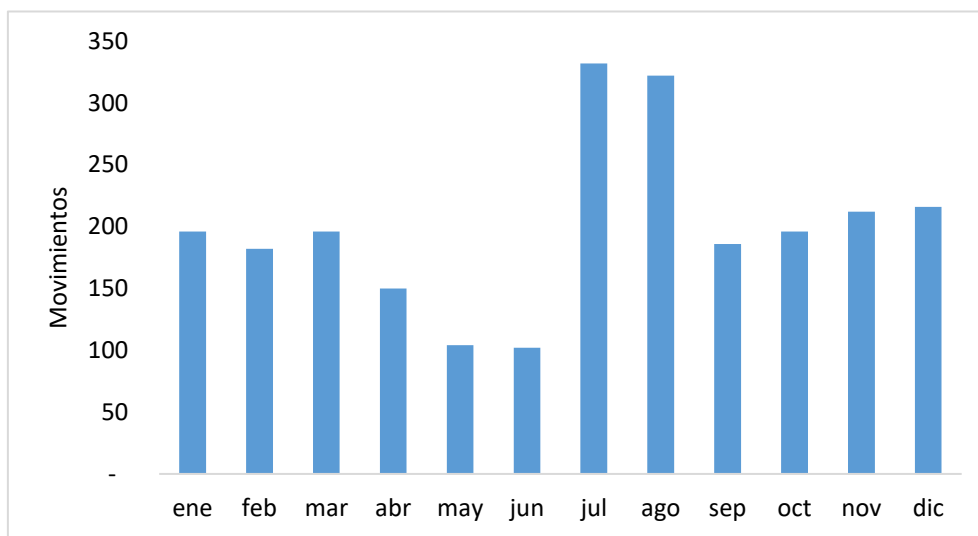
A partir del año 2010 comienza una tendencia de recuperación que se sostiene hasta el año 2022, excepto en 2011 por la erupción del complejo Puyehue-Cordón Caulle que generó una reducción de las operaciones incluso hasta el primer semestre del año 2012.

Entre 2013-2022 se evidenció un crecimiento sostenido del 27% interanual promedio. El año 2022, posterior a la pandemia, fue uno de los de mayor crecimiento de la serie y esto se debe al impulso que se le dio al turismo receptivo a través de políticas como el pre-viaje y a los vuelos directos a San Pablo.

Movimientos de aeronaves

El año 2022 finalizó con un total de 2.394 movimientos, entre aterrizajes y despegues. Esto representa un promedio diario de 7 operaciones. Se observa que las mismas estuvieron en un rango que va desde el mínimo de 102 movimientos mensuales en junio, al máximo de 332 en julio, coincidente con la temporada invernal. En promedio, el aeropuerto contabilizó 200 movimientos mensuales.

Gráfico 11. Evolución mensual del movimiento de aeronaves. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



Volcán Lanín
Más Neuquén

4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL

El transporte aéreo es un factor indispensable para el desarrollo de la economía ya que facilita los intercambios a escala global e incide en el desarrollo y el bienestar de las poblaciones. La provisión de servicios aerocomerciales y de infraestructura aeroportuaria son actividades esenciales para la cohesión territorial que pueden generar oportunidades que afecten la economía de una determinada región de forma positiva. Sin embargo, también pueden generar efectos negativos que intensifiquen las desigualdades existentes entre regiones.

Según IATA (2008), “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”⁵.

Distintos organismos internacionales y equipos académicos han desarrollado y homogeneizado una metodología para mensurar los impactos que genera la actividad, con el fin de comparar distintos casos a nivel mundial. El Airports Council International (ACI), IATA junto a Oxford Economics y Air Transport Action Group (ATAG) regularmente presentan informes sobre los beneficios económicos que se generan 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 sus actividades afines.

- El **impacto directo** está relacionado con las 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.
- 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.
- El **impacto catalítico** se vincula con actividades que se benefician del acceso a los mercados provisto por la conectividad aérea. Dentro de este conjunto

⁵IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

podemos encontrar la actividad turística, el comercio nacional e internacional de carga aérea, incluso la promoción de inversiones nacionales y extranjeras, el intercambio de I+D, entre otras.

Con el objetivo de mensurar los impactos socioeconómicos del transporte aéreo en la República Argentina, el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) elaboró una metodología en base a las definiciones mencionadas anteriormente, las herramientas de las diferentes agencias y los insumos disponibles vinculados con la actividad regulatoria del Organismo.

IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



En primer lugar, el cálculo de los impactos directos, indirectos e inducidos se analizó bajo el concepto de Producto Bruto Aeroportuario, el cual representa la facturación total anual de las actividades aerocomerciales y aeroportuarias que se desarrollan en cada uno de los aeropuertos, junto con el total de los salarios y los impuestos abonados. Esta herramienta permite contabilizar de forma unificada los impactos directos, los ingresos generados por la cadena de suministro y el gasto de los empleados. En segundo lugar, el **impacto catalítico agrupó tanto los beneficios generados por el turismo como por la productividad (conectividad aérea)**⁶.

Por fuera de estos impactos tipificados, y en consonancia con lo propuesto por IATA, se cuantificaron los **beneficios para los pasajeros, los cuales se definen como el valor recibido por el pasajero por encima del costo del pasaje**. A este

⁶ A diferencia de los informes publicados en 2015, esta publicación no incluye los impactos económicos de la carga aérea ya que no se contó con información disponible sobre comercio exterior.

indicador se lo denomina excedente del consumidor y debe considerarse como un beneficio que favorece a los pasajeros y no se relaciona con ninguna fase redistributiva, catalítica o de derrame ni en el aeropuerto ni en el área de influencia.

Por último, en base a la información de credencialización aeroportuaria de empleos directos generados por el desarrollo de la actividad se estimó el total de empleos. Esto incluye a los empleos generados por las actividades que componen a los impactos indirectos, inducidos y catalíticos.

El impacto socioeconómico total positivo generado por el Aeropuerto de San Martín de los Andes en su área de influencia durante el año 2022 fue de \$7.239.581.220 de pesos, generando 2.547 puestos de empleo.

- El producto bruto aeroportuario aportó \$505.982.724.
- El turismo receptivo e interno \$ 6.548.526.526.
- Los beneficios económicos para los pasajeros \$185.071.970.

En contraste, el turismo emisor sumó \$1.356.688.013 de pesos de impacto negativo ya que el gasto de los turistas emisivos se realizó en otras regiones del país y del mundo.

La diferencia entre los impactos positivos y el impacto negativo generó un saldo de impactos de \$5.882.893.207.



AEROPUERTO DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES - 2022

\$ 7.239

MILLONES DE PESOS

Impacto socioeconómico
y territorial positivo



Impacto socioeconómico y territorial positivo

\$ 7.239.581.220

Beneficios económicos para los pasajeros	\$ 185.071.970
Producto Bruto Aeroportuario	\$ 505.982.724
Turismo receptivo	\$ 6.548.526.526
Puestos de empleo generados	2.547

Impacto socioeconómico y territorial negativo

\$ 1.356.688.013

Turismo emisor	\$ 1.356.688.013
----------------	------------------

Saldo de impactos (pesos)

\$ 5.882.893.207

4.1 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, el cual incluye los salarios y los impuestos.

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. En el primer caso, el valor de las tasas varía en función del tipo de vuelo, ya sea de cabotaje, regional o internacional (Uso de aerostación, Seguridad, Migración y aduana). En el segundo caso, el monto de las tasas depende del tipo de vuelo y del tamaño de la aeronave (Aterrizaje, Estacionamiento, Protección del vuelo en ruta y Apoyo de aterrizaje).



Los servicios no aeronáuticos pueden separarse en tres grandes rubros que agrupan diferentes actividades. El primer grupo lo integran las *actividades conexas al transporte aerocomercial*, que se definen por ser servicios para líneas aéreas de transporte de cargas y pasajeros: aerocombustibles y aerolubricantes, cargas aéreas, hangares, líneas aéreas, servicios a terceros, servicios de catering y servicios de rampa y mangas, entre otros. El segundo grupo corresponde a las actividades relacionadas con la *explotación comercial del aeropuerto*, las cuales incluyen todas las actividades de empresas que prestan servicios a los pasajeros, usuarios de la terminal o al entorno urbano: servicios bancarios, gastronomía, playa de estacionamiento de vehículos, publicidad y promoción, retail, transporte pre y post aéreo y tiendas libres de impuestos, entre otras. Por último, el tercer grupo está compuesto por las *actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto* a las que se las define como las actividades de soporte a las propias empresas que desarrollan su actividad en el aeropuerto: transporte de caudales, limpieza, mantenimiento edilicio, seguridad privada, tecnologías de la información y servicios médicos, entre otros.

Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de San Martín de los Andes

El Aeropuerto de San Martín de los Andes generó \$ 505.982.724 pesos en concepto de PBA durante el 2022. Los servicios aeronáuticos generaron \$ 38.779.425 pesos, lo que representa un 8% del total. El 92% restante equivale a \$ 467.203.299 y fueron generados por las actividades no aeronáuticas.

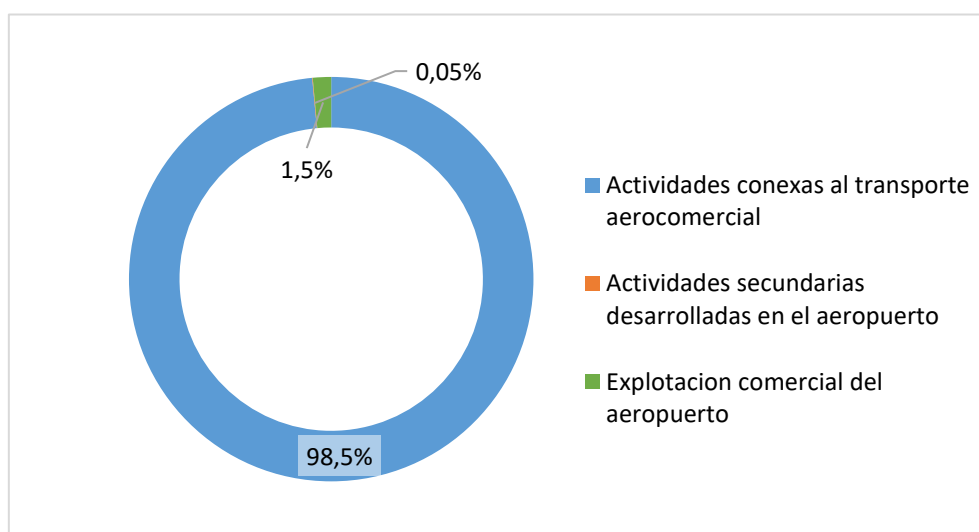
Gráfico 12. Distribución del Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de San Martín de los Andes. Año 2022

PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO	\$ 505.982.724	
SERVICIOS AERONÁUTICOS	\$ 38.779.425	8%
SERVICIOS NO AERONÁUTICOS	\$ 467.203.299	92%

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del Aeropuerto de San Martín de los Andes, el 98,5% de la facturación total de los servicios no aeronáuticos provino de las actividades conexas al transporte aerocomercial. Las actividades vinculadas a la explotación comercial del aeropuerto aportaron un 1,5% de la facturación total y las actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto fueron las menos representativas menos del 1% del total.

Gráfico 13. Distribución de la facturación total generada por los servicios no aeronáuticos del Aeropuerto de San Martín de los Andes. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial
Aeropuerto de San Martín de los Andes. Neuquén. Argentina

A fin de caracterizar el rendimiento económico del aeropuerto se calcularon los siguientes indicadores para visualizar la relación entre la facturación total del aeropuerto y el volumen de pasajeros en el año, el movimiento de aeronaves anual, los metros cuadrados de terminal y la superficie del aeropuerto (en función de las hectáreas del predio). Estos indicadores muestran cuanto aportaría al PBA el aumento por unidad de cada una de dichas variables.

Gráfico 14. Ratios de facturación del Aeropuerto de San Martín de los Andes. Año 2022

	Por pasajero	Por movimientos de aeronaves	Por mt2 de terminal	Por hectárea
\$ Producto Bruto Aeroportuario	\$ 2.406	\$ 211.355	\$ 277.403	\$ 3.162.392
\$ Servicios aeronáuticos	\$ 184	\$ 16.199	\$ 21.261	\$ 242.371
\$ Servicios no aeronáuticos	\$ 2.222	\$ 195.156	\$ 256.142	\$ 2.920.021
\$ Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$ 2.189	\$ 192.220	\$ 252.289	\$ 2.876.097
\$ Explotación comercial del aeropuerto	\$ 32	\$ 2.846	\$ 3.735	\$ 42.582
\$ Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$ 1	\$ 90	\$ 118	\$ 1.342

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



Local gastronómico en el aeropuerto

4.2 TURISMO FACILITADO POR EL TRANSPORTE AÉREO

El transporte, y en particular el transporte aéreo, es un factor que posibilita el desarrollo del producto turístico nacional e internacional ya que permite conectar distintas regiones en poco tiempo y a bajo costo relativo.

El turismo es una de las principales actividades estratégicas generadoras de crecimiento económico y desarrollo local a nivel nacional. Por ende, la actividad turística es tenida en cuenta como uno de los sectores más importantes dentro del impacto catalítico para el análisis de los beneficios del transporte aéreo.

El impacto catalítico estimula, retiene y expande la actividad económica de la zona a través del turismo receptivo, el tráfico de cargas y correo y los viajes por negocios, entre otros. Tiene un rol central en el desarrollo productivo de las regiones.

La ciudad de San Martín de los Andes, ubicada a orillas del lago Lacar y rodeada de boscosos cerros, tiene varios atractivos para visitar como la Plaza San Martín y el Centro Cívico, el Centro de Visitantes y el Museo del Parque Nacional Lanín, La Pastera (Museo del Che), el Museo Primeros Pobladores y la Costanera sobre el lago. También cuenta con un patrimonio arquitectónico relevante, que se conforma por distintos edificios construidos desde 1910 hasta los años sesenta, y que le dan un carácter particular a la fisonomía urbana de la ciudad.

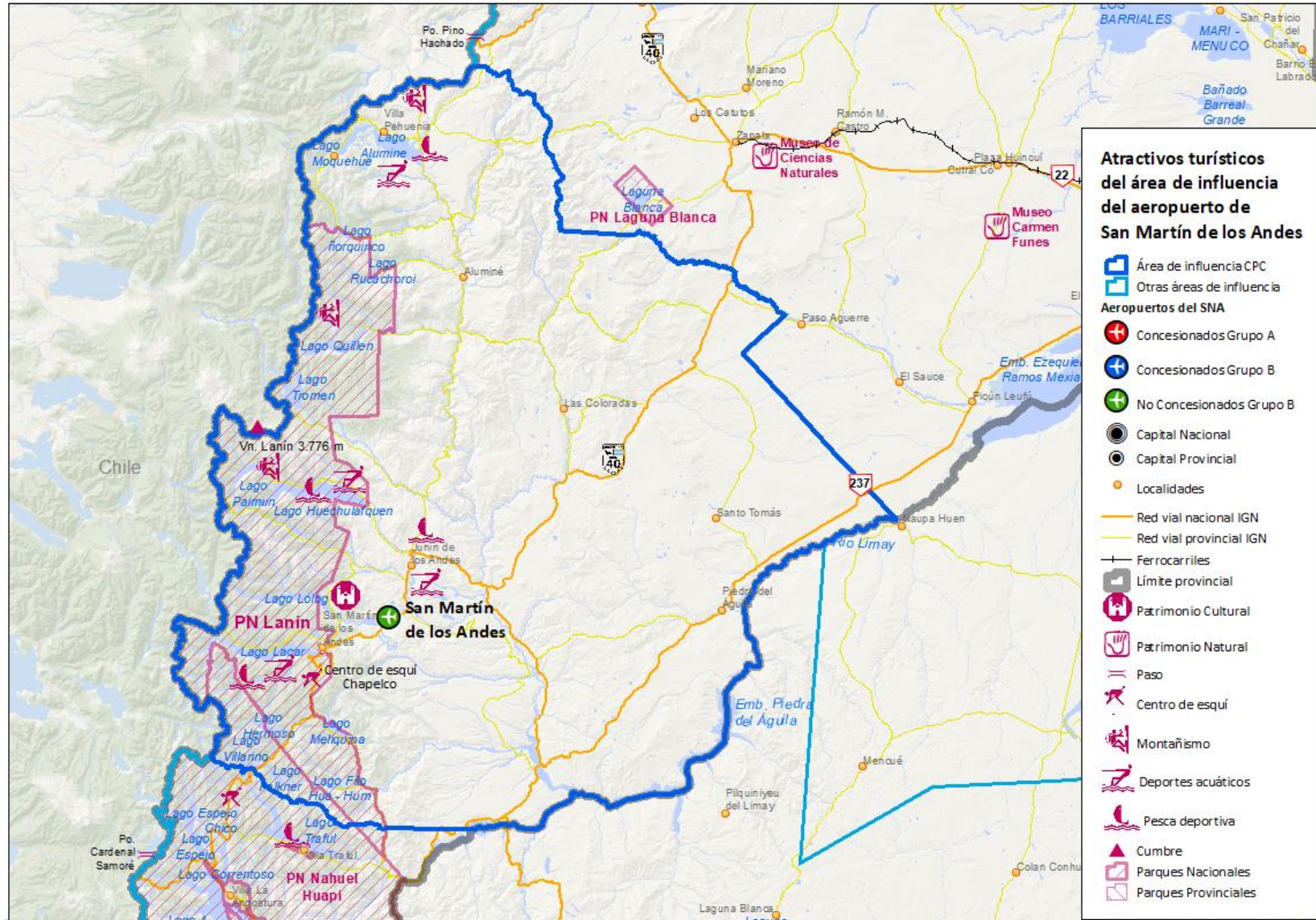
Un atractivo turístico de relevancia del área de influencia es el Centro de Esquí Chapelco, que cuenta con 22 pistas. Además de esquí se pueden practicar otras actividades invernales como caminatas con raquetas o paseos en trineos. Este centro convoca anualmente a miles de visitantes nacionales y extranjeros.

En las cercanías de la ciudad también se encuentra la localidad de Quila Quina, apacible villa ubicada en la margen sur del Lago Lacar y que cuenta con una playa muy concurrida en verano.

En el área de influencia del aeropuerto también se encuentran numerosos lagos de gran belleza escénica, que son ideales para la práctica del ecoturismo y la pesca deportiva, entre ellos los lagos Lacar, Meliquina, Lolog, Curruhue, Huechulafquen, Tromen, Aluminé y Moquehue entre otros.

Finalmente, el Parque Nacional Lanín, de 412.000 hectáreas, resguarda y protege una importante porción de bosque andino patagónico, y es el responsable de garantizar la prestación de servicios turísticos y la atención del visitante. También dentro del parque nacional se ubica el volcán Lanín, al cual se accede desde la ciudad de Junín de los Andes y convoca andinistas de diversos países, siendo ícono para la práctica del montañismo en la región.

Mapa 5. Atractivos turísticos del área de influencia del Aeropuerto de San Martín de los Andes



Fuente: elaboración propia en base a datos de Ministerio de Turismo y Administración de Parques Nacionales

4.2.1 Turismo receptivo

Turismo extranjero

En 2022 arribaron al Aeropuerto de San Martín de los Andes un total de **6.034 turistas extranjeros** tanto en vuelos internacionales como domésticos. En términos económicos, los viajeros generaron un gasto de **\$903.822.074 pesos** en el área de influencia del aeropuerto neuquino.

Turismo interno

Por otra parte, **85.679 turistas nacionales** ingresaron a la provincia a través del Aeropuerto generando un impacto de **\$5.644.704.452 pesos** en el área de influencia de la terminal aeroportuaria.

4.2.2 Turismo emisor

El transporte aéreo permite tanto la llegada de turistas nacionales e internacionales a una ciudad o región, como también la salida de personas residentes hacia otros destinos. En consecuencia, de la misma forma que se contabilizan pasajeros que llegan a San Martín de los Andes por turismo y generan un impacto económico positivo en el área de influencia de Aeropuerto, se pueden identificar los impactos económicos negativos generados por los viajeros que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.

Turismo extranjero

En 2022, **1.138 sanmartinenses** viajaron al exterior a través del Aeropuerto generando un gasto de **\$181.899.157 pesos** en el exterior.

Turismo interno

Asimismo, **17.832 turistas** residentes en San Martín de los Andes recorrieron otras provincias de nuestro país. En términos económicos, gastaron **\$1.174.788.856 pesos** en el área de influencia de otros aeropuertos del Sistema Nacional.

4.2.3 Saldo de impactos de turismo nacional e internacional

Como resultado del año, el turismo receptivo tanto nacional como internacional vehiculizado por la conectividad aérea se tradujo en un impacto económico positivo de **\$6.548.526.526 pesos** en el área de influencia del Aeropuerto de San Martín de los Andes. En cambio, el turismo emisor local que viajó a otros puntos del país y al exterior cuantificó un total de **\$1.356.688.013 pesos** de impacto negativo.

El saldo del turismo, entendido como la diferencia entre el turismo receptivo y el emisor, en San Martín de los Andes fue equivalente a **\$5.191.838.513 pesos**.

Gráfico 15. Impacto económico del turismo facilitado por el transporte aéreo en el
Aeropuerto de San Martín de los Andes. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de la Encuesta de Viajes y Turismo de los hogares 2022 del Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación, OAG y SIAC-ANAC

HISTORIAS QUE HABLAN

Un destino de montaña que crece impulsado por la conectividad aérea

Rodrigo Oriolo es gerente de marketing en Lago Hermoso Ski & Resort, un centro invernal situado en la Ruta de los Siete Lagos (Ruta Nacional 40). Esta ruta conecta las localidades turísticas de San Martín de los Andes y Villa La Angostura. El resort ofrece propuestas diseñadas para aquellas personas que buscan nuevas experiencias y, a su vez, tienen un profundo respeto por la conservación ambiental.

El centro cuenta con un equipo de profesores capacitados en esquí y snowboard para asistir a los turistas que lo requieran. También ofrecen servicios de alquiler de equipos y motos de nieve, así como un restobar. En relación al empleo que generan, Rodrigo destaca *"Durante la temporada, la plantilla de empleados puede variar, pero en términos generales, se contrata directamente a más de 60 personas, además de tener más de 50 proveedores directos y más de 100 proveedores indirectos. En resumen, el centro genera más de 200 puestos de trabajo durante el invierno"*.

El lugar tuvo su inicio en 2018 como un parque de nieve y, gradualmente, ha ido incorporando diversas opciones de deportes invernales. En la temporada 2022, se inauguró una telesilla cuádruple, sumando un total de tres medios de elevación, lo que brinda oportunidades para los apasionados del ski con un nivel avanzado.

Sobre la decisión de implementar estas mejoras y su vínculo con el aeropuerto, Rodrigo comparte: *"Encargamos un Master Plan en Europa para evaluar la viabilidad técnica y económica del proyecto. Los resultados de este estudio demostraron el enorme potencial de la montaña y la zona, con oportunidades en los sectores turístico, inmobiliario y de actividades que añaden valor a la región. La presencia de un aeropuerto a tan solo 30 minutos de la estación de esquí fue un factor decisivo en la ecuación técnica-económica, ya que, sin su existencia, el proyecto habría sido inviable"*.

Rodrigo destaca la importancia de la oferta de transporte aéreo y su conectividad: *"La incorporación del vuelo directo desde San Pablo, junto con las conexiones vía Ezeiza y Aeroparque, y el flujo de turismo chileno, ha sido fundamental para fortalecer el turismo internacional. Hemos establecido alianzas con las compañías de alquiler de autos que operan dentro del aeropuerto, ya que el perfil de los turistas que nos visitan suele llegar al aeropuerto y alquilar un vehículo. De esta manera, la dinámica de trabajo se basa en una cadena que involucra al aeropuerto, a las compañías de alquiler de autos y al centro de esquí, trabajando de forma interconectada"*.

En cuanto a la conectividad aérea, Rodrigo comenta: *"Nosotros realizamos viajes por turismo de reuniones, envíos, exposiciones y congresos relacionados a la industria de nieve e industria de turismo de montaña de verano. Estuvimos trabajando conjuntamente con la provincia de Neuquén y el Ministerio de Turismo y Deporte proyectando la temporada de invierno, sería imposible sin la existencia del aeropuerto poder ir y volver en el día a Buenos Aires"*.

4.3 BENEFICIOS POR LA CONECTIVIDAD AÉREA (PRODUCTIVIDAD)

La conectividad aérea de los aeropuertos, y sus respectivas áreas de influencia, a una gran cantidad de destinos nacionales e internacionales facilitan la inversión de ese territorio a los mercados nacionales y globales. Por este motivo, **se considera que la oferta aerocomercial es vital para el crecimiento y desarrollo de los mercados 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 (IATA⁷).

IATA ha desarrollado un indicador de conectividad para medir el grado de integración que un país tiene dentro de la red global de transporte aéreo. Es una medida cualitativa del número y la importancia económica de los destinos servidos desde los principales aeropuertos de un país, la frecuencia del servicio a cada destino y el número de conexiones disponibles hacia los distintos destinos. La conectividad aumenta a medida que aumenta el número de destinos, la frecuencia de los servicios y/o los destinos hacia los aeropuertos con mayor cantidad de tráfico.

Específicamente, el indicador de conectividad de cada aeropuerto 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 específico⁸. El número de plazas ofrecidas para cada destino se pondera por el tamaño del aeropuerto de destino, en términos de cantidad de pasajeros anual (IATA, 2007:17). En consecuencia, se pondera con el número 1 al aeropuerto con mayor cantidad de pasajeros del mundo (2022 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

Σ (frecuencia x asientos disponibles por vuelo x ponderación del aeropuerto de destino) / 1.000

El valor del indicador de conectividad correspondiente al año 2022 del Aeropuerto de San Martín de los Andes presenta un incremento extraordinario con respecto a 2021 por el gran crecimiento de la oferta de los operadores aéreos en el marco de la recuperación del impacto de la pandemia del COVID-19. **Esta situación excepcional imposibilita aplicar la metodología del cálculo de Productividad adecuadamente para el año bajo estudio.**

⁷ IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

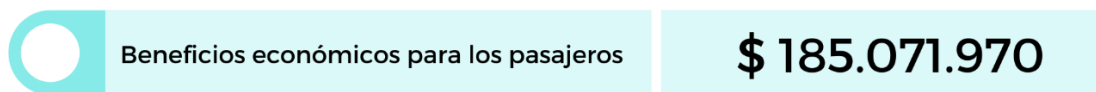
⁸ IATA toma como referencia los días del 1 al 7 de julio.

4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS

Los pasajeros valorizarán su viaje por el propio placer de la visita turística o del valor del negocio logrado, más que por el costo del mismo (IATA, 2008). A esta valorización se la denomina **excedente del consumidor**. Se 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 (IATA, 2008).

El cálculo se realizó teniendo en cuenta la cantidad de pasajeros que tuvieron como origen el Aeropuerto de San Martín de los Andes y la tarifa promedio de dicho aeropuerto en el año 2022. Así, el excedente del consumidor registrado alcanzó la suma de \$185.071.970.

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 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.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG y SIAC - ANAC



4.5 GENERACIÓN DE EMPLEO

Un aporte fundamental de la actividad aerocomercial y aeroportuaria es la generación de puestos de trabajo que, al igual que los impactos económicos de esta actividad, se clasifican en directos, indirectos, inducidos y catalíticos.

Se considera directo al empleo generado por las actividades económicas desarrolladas en el aeropuerto. Dentro de esta categoría se incluye, por ejemplo, al personal encargado de la administración aeroportuaria, las líneas aéreas, las empresas de asistencia a aeronaves (handling), las autoridades de control, los agentes de carga, los locales comerciales, los servicios de correo, los servicios de rampa, el catering aerocomercial, el almacenamiento y la distribución de aerocombustibles, la logística y los depósitos.

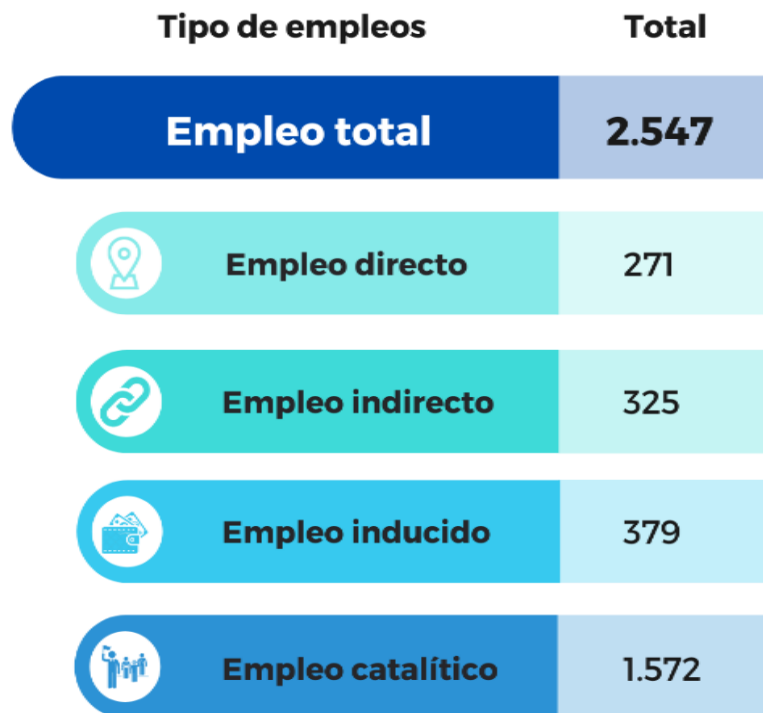
El indirecto se conforma por los empleos originados en la economía del área de influencia aeroportuaria, que forman parte de la cadena de proveedores de bienes y servicios a las actividades directas. Esto quiere decir que estos empleos no tendrían lugar sin la infraestructura aeroportuaria y la conectividad ofrecida. Entre estos empleos se encuentran los de las agencias de publicidad, empresas proveedoras de insumos para el aeropuerto, proveedores de mercaderías comercializadas en el aeropuerto, entre otros.

El empleo inducido corresponde a los generados por el consumo asociado al proceso de reproducción social de los empleados de las empresas incluidas en el impacto directo e indirecto. Se agrupan dentro de esta categoría todos los empleados de los comercios en los que consumen los empleados del aeropuerto o de empresas proveedoras de otras actividades del mismo.

Por último, se entiende como empleo catalítico a los puestos de trabajo generados por la atracción, retención y expansión de la actividad económica del área de influencia, como resultado de la accesibilidad a los mercados provista por el transporte aéreo. Componen esta categoría las inversiones atraídas, turismo receptivo, incremento de productividad, instalación de nuevas empresas, mantenimiento de la localización de empresas actuales, entre otros.

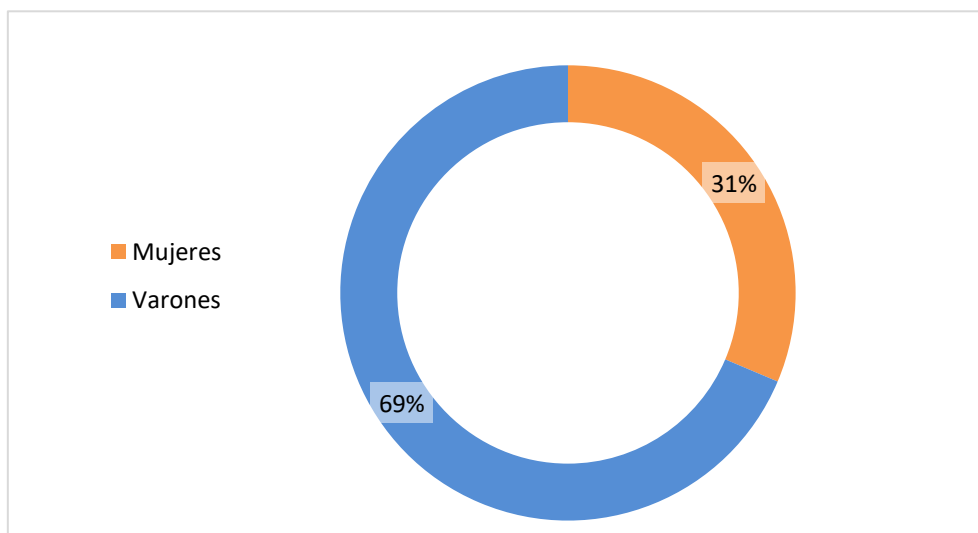
En el área de influencia del Aeropuerto de San Martín de los Andes la actividad aerocomercial y aeroportuaria demandó en 2022 un total de 2.547 empleos de los cuales 271 fueron empleos directos, 325 empleos indirectos, 379 empleos inducidos y 1.572 empleos catalíticos. La distribución del empleo directo por género fue de 69% para varones y 31% para mujeres.

Gráfico 16. Empleo aeroportuario Aeropuerto San Martín de los Andes. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a credencialización aeroportuaria

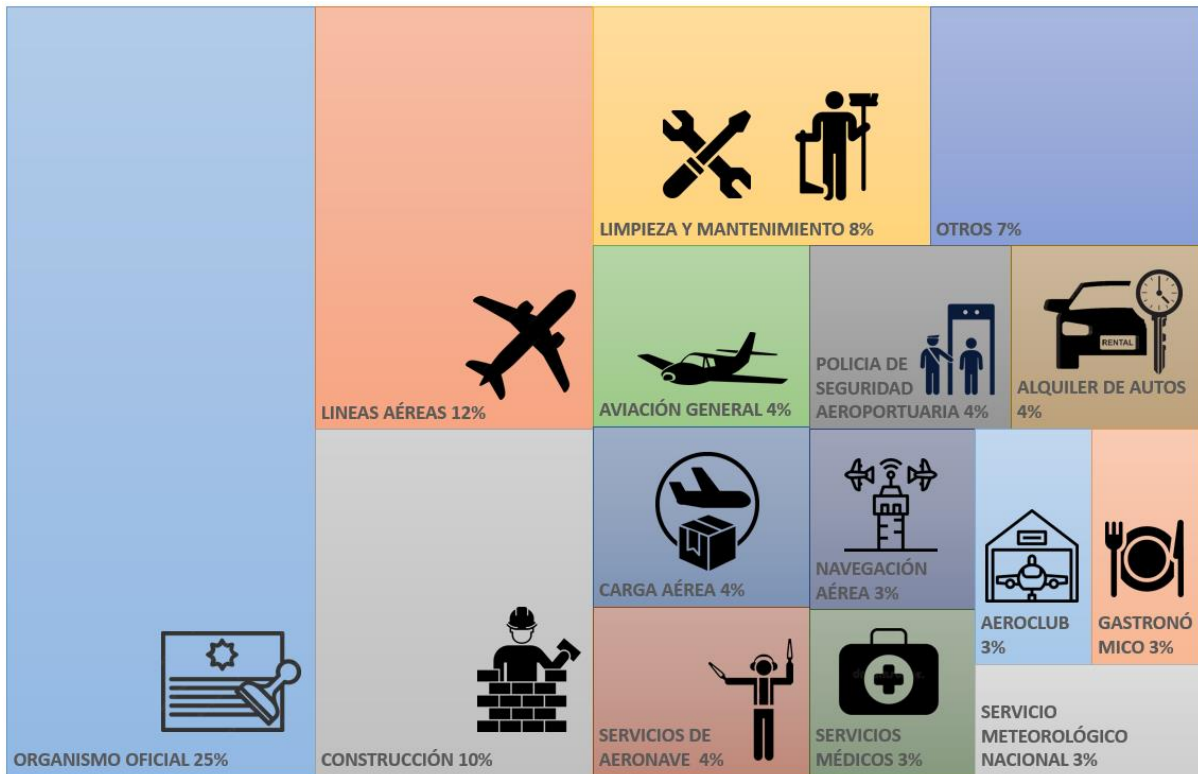
Gráfico 17. Empleo directo por género. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a credencialización aeroportuaria

Asimismo, se puede hacer una distribución y clasificación por rubro de actividad para conocer la cantidad de empleo demandado por cada una de las tareas específicas que sustentan la actividad aeroportuaria.

Gráfico 18. Empleo aeroportuario directo por rubro Aeropuerto de San Martín de los Andes. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

A fines de caracterizar la generación de puestos de trabajo se calcularon los siguientes indicadores que permiten visualizar la relación empleo total generado por la actividad aeroportuaria y aeronáutica en el área de influencia del Aeropuerto de San Martín de los Andes y el volumen de pasajeros en el año, el movimiento de aeronaves anual, los metros cuadrados de terminal y la superficie del aeropuerto (en función de las hectáreas del predio). Estos indicadores muestran cuanto aportaría a la generación de empleo el aumento de cada una de dichas variables.

Gráfico 19. Ratios de empleo por unidad de medida Aeropuerto de San Martín de los Andes. Año 2022

Tipo de empleos	Cada millón de pasajeros	Cada mil movimientos	Cada 1000 m ² de terminal	Por hectárea
Empleo total	12.116	1.064	1.397	16
Empleo directo	1.289	113	149	2
Empleo indirecto	1.547	136	178	2
Empleo inducido	1.804	158	208	2
Empleo catalítico	7.476	657	862	10

Fuente: elaboración propia en base a credencialización aeroportuaria

25 Aniversario

ORSNA Autoridad
Aeroportuaria

