



# AEROPUERTO INTERNACIONAL DE USHUAIA



## 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 USHUAIA.....	8
2.2. ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL.....	14
3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL.....	22
3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO.....	22
3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO.....	27
4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL.....	32
4.1 PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO.....	36
4.2 TURISMO FACILITADO POR EL TRANSPORTE AÉREO.....	39
4.3 BENEFICIOS POR LA CONECTIVIDAD AÉREA (PRODUCTIVIDAD).....	44
4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS.....	45
4.5 GENERACIÓN DE EMPLEO.....	47

# 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 Ushuaia incluye el departamento de Ushuaia beneficiando a 82.875 habitantes (Censo 2022).

El Informe de Impacto socioeconómico y territorial (IISSET) 2022 del Aeropuerto Internacional de Ushuaia 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 IISSET 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 Internacional de Ushuaia se registraron 986.161 pasajeros,

representando un crecimiento del 95% 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, tuvo 6.476 movimientos de aeronaves. La carga aérea anual transportada alcanzó las 1.475 toneladas.

**Particularmente, el impacto socioeconómico total positivo del año 2022 generado en el área de influencia del Aeropuerto Internacional de Ushuaia fue de \$36.699.874.097 pesos, creando 6.119 puestos de empleo.**

El producto bruto aeroportuario aportó \$5.242.329.220 pesos, el turismo receptivo \$30.279.629.169 y los beneficios económicos para los pasajeros \$1.177.915.708.

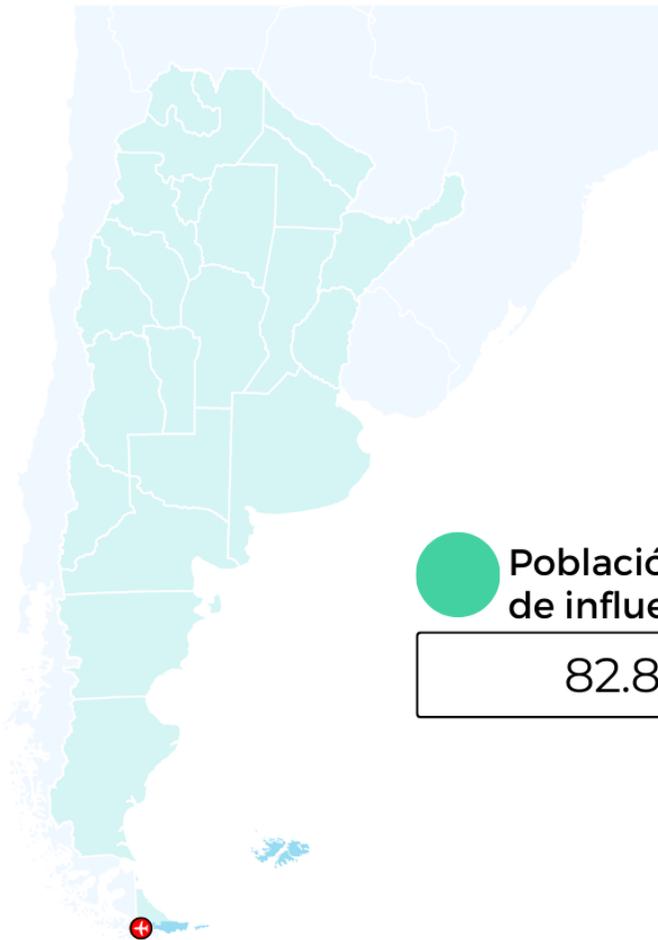
En contraste, el turismo emisor sumó \$7.971.796.476 pesos de impacto negativo ya que el gasto de los turistas emisivos se realizó en otras regiones del país y del mundo.

**La diferencia entre los impactos positivos y negativos del transporte aéreo produjo un saldo de impactos de \$28.728.077.621 pesos en el área de influencia aeroportuaria.**

## IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



## AEROPUERTO DE USHUAIA - 2022



Impacto socioeconómico y territorial positivo **\$ 36.699.874.097**

Impacto socioeconómico y territorial negativo **\$ 7.971.796.476**

Saldo de impactos (pesos) **\$ 28.728.077.621**

Puestos de empleo generados **6.119**

 Población del área de influencia

82.875

 Pasajeros

986.161

 Cargas

1.475 tn

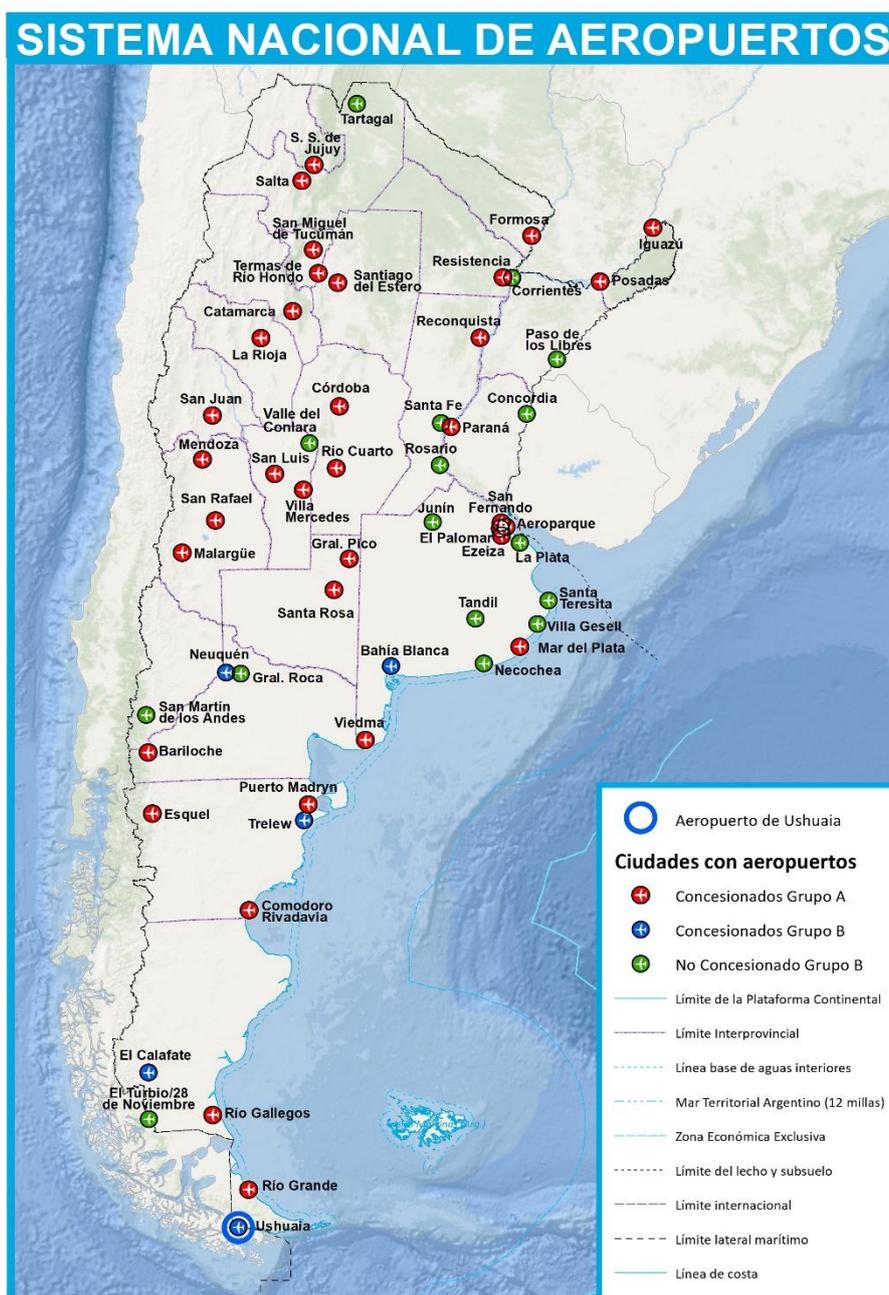
 Movimientos

6.476

## 2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO

El Aeropuerto Internacional de Ushuaia “Malvinas Argentinas” es uno de los 56 aeropuertos que integraban en 2022 el Sistema Nacional. 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 USHUAIA**

<b>Aeropuerto Internacional de Ushuaia</b>		<b>Malvinas Argentinas</b>	
Código OACI		SAWH	
Código IATA		USH	
Ciudad		Ushuaia	
Provincia		Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur	
Explotador		London Supply	
Distancia a la ciudad		4 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 Ushuaia posee 274 hectáreas situadas al sur de la ciudad, en la península de Ushuaia. La concesión del mismo fue otorgada por el Estado Provincial a la empresa London Supply S.A. a través del Decreto Provincial N° 2026/95 y normas posteriores. Este aeropuerto es de uso civil y está autorizado para el transporte aéreo nacional regular, así como para el transporte aéreo internacional no regular<sup>1</sup>.

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 Ushuaia posee una única pista, la 07/25 (2800 m x 45 m), dos pasarelas telescópicas y dos plataformas, la plataforma comercial de pasajeros y una plataforma auxiliar.

<sup>1</sup> <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Imagen 1. Predio y área concesionada del Aeropuerto Internacional de Ushuaia



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Ushuaia. Resolución ORSNA N° 14/2013

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 compuesto principalmente por las terminales aeroportuarias y sus accesos.**

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 de Ushuaia cuenta con 6.700m<sup>2</sup> de superficie organizada en dos niveles. La planta baja aloja los halles de arribos, el sector de check in o facturación, locales comerciales, una confitería, un restaurante, espacios de control con sus oficinas y las salas de retiro de equipaje.

En el segundo nivel o planta alta se ubican las salas de preembarque, puestos de control de migraciones, la sala VIP, locales comerciales y el corredor de embarque que une dos núcleos circulatorios con las mangas telescópicas de embarque.

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 Ushuaia se ubica a 500 metros al este de la terminal de pasajeros.

Imagen 2. Sectores del aeropuerto



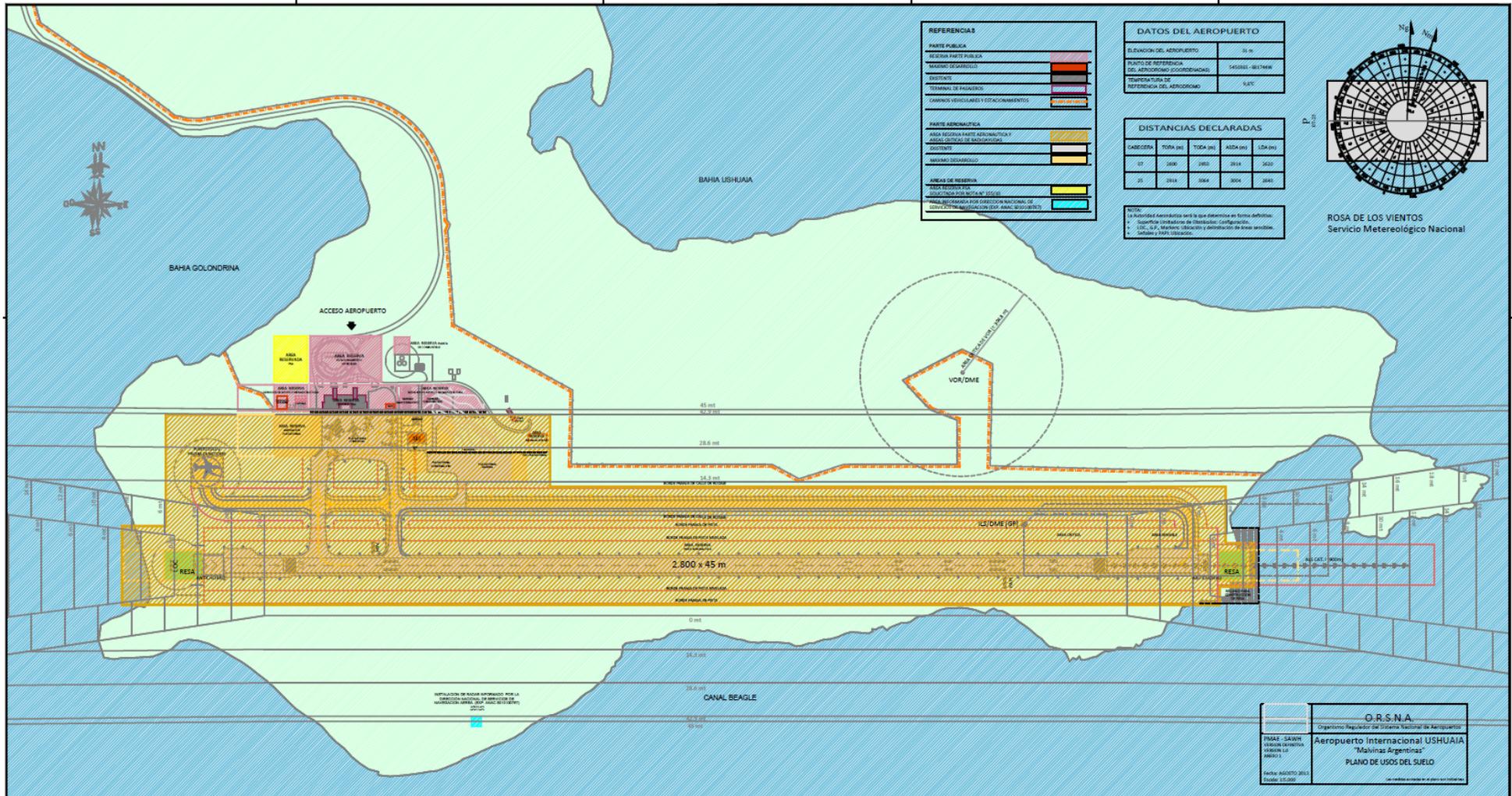
Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Ushuaia. Resolución ORSNA N° 14/2013

### **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 Internacional de Ushuaia



Fuente: Resolución ORSNA N° 14/2013

### 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 aéreo<sup>2</sup>. 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)<sup>3</sup> la existencia o no de elementos presentes bajo la superficie libre de obstáculos.

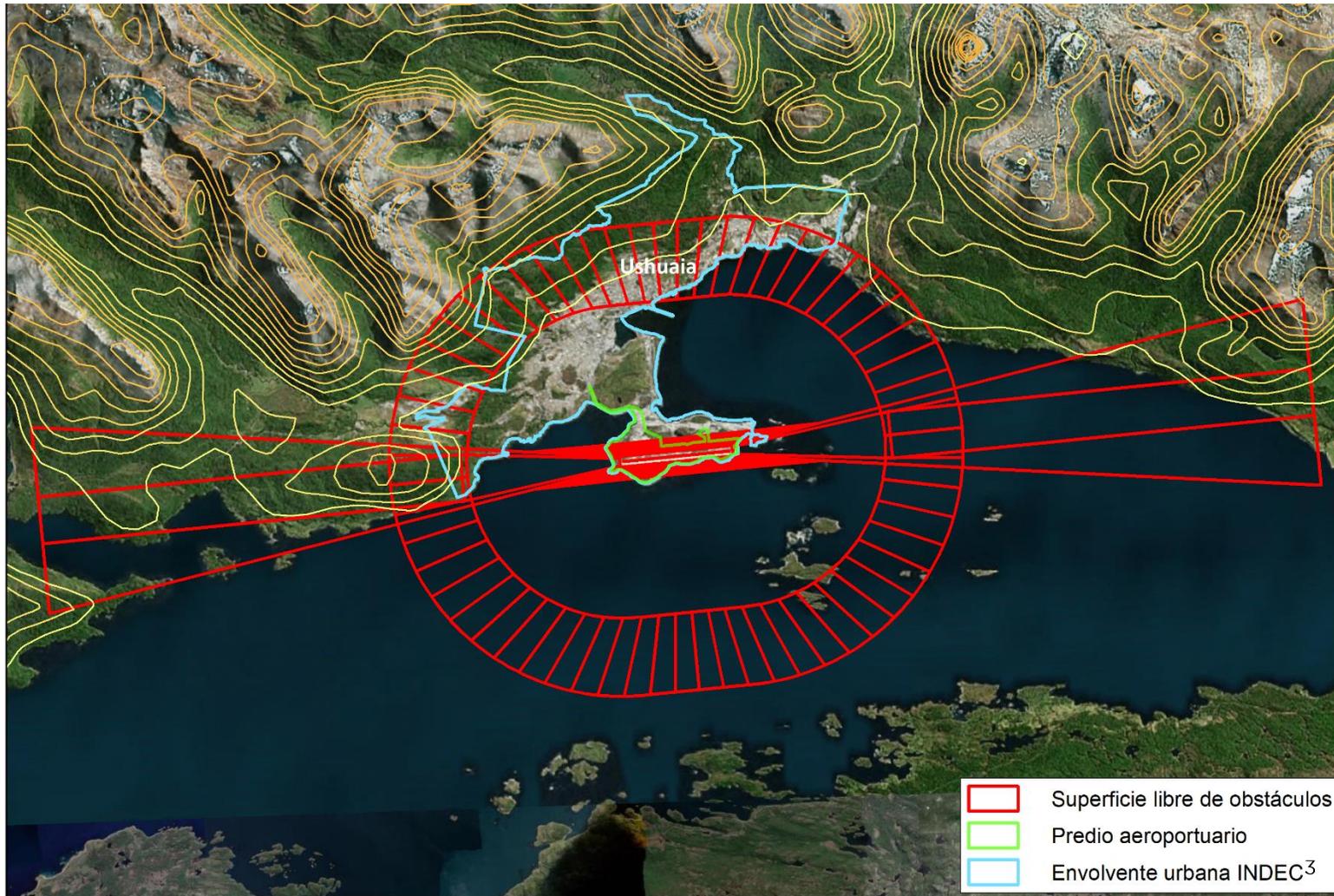
En el caso del Aeropuerto Internacional de Ushuaia se observa la presencia de áreas urbanizadas, así como la intersección de cerros (Monte Susana) bajo las superficies definidas como limitadoras de obstáculos.

---

<sup>2</sup> Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) 153 y 154. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/anac/raac-dnar-regulaciones-argentinas-de-aviacion-civil/raac-vigentes>

<sup>3</sup> <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Imagen 4. Superficie libre de obstáculos del Aeropuerto Internacional de Ushuaia



<sup>4</sup> La envoltorio urbana o envoltorio 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.

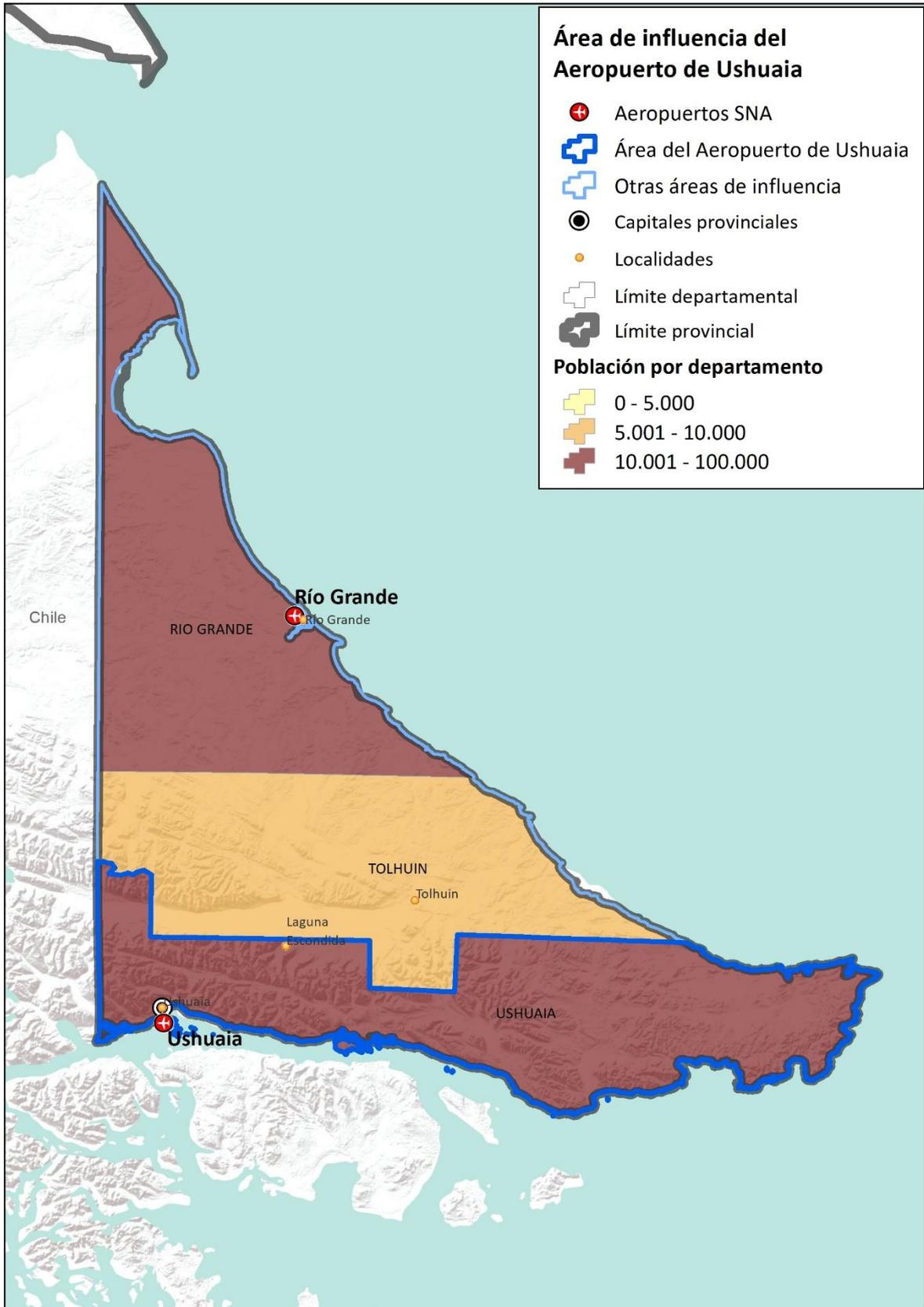
El área de influencia es un espacio geográfico sobre el cual el aeropuerto ejerce un poder de atracción y define el universo de potenciales pasajeros que utilizarán la terminal.

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 Ushuaia se ubica en el archipiélago de Tierra del Fuego, en el extremo austral del país. Está unida a través de la Ruta Nacional N°3 hacia el noreste fueguino con las ciudades fueguinas de Tolhuin y Río Grande y hacia el oeste con la ciudad de Río Gallegos en la Provincia de Santa Cruz, luego de pasar por el vecino país de Chile donde esta ruta implica un cruce en ferry.

Mapa 2. Área de influencia del Aeropuerto Internacional de Ushuaia



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

## Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial

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

El Aeropuerto Internacional de Ushuaia se encuentra emplazado en la costa sur de la isla Grande de Tierra del Fuego, en la península Ushuaia, accidente geográfico situado en la ribera septentrional del canal Beagle, entre las bahías de Ushuaia (en el este) y Golondrina (en el oeste), a 4 kilómetros de la ciudad de Ushuaia.

Según datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (resultados provisionales) del INDEC, en 2022 la población de los departamentos que forman parte del área de influencia del aeropuerto alcanzó los 82.875 habitantes, de los cuales un 99% se encuentran dentro de una hora de viaje por la red vial desde el aeropuerto.



Mapa 3. Tiempos de viaje hacia el Aeropuerto Internacional de Ushuaia



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

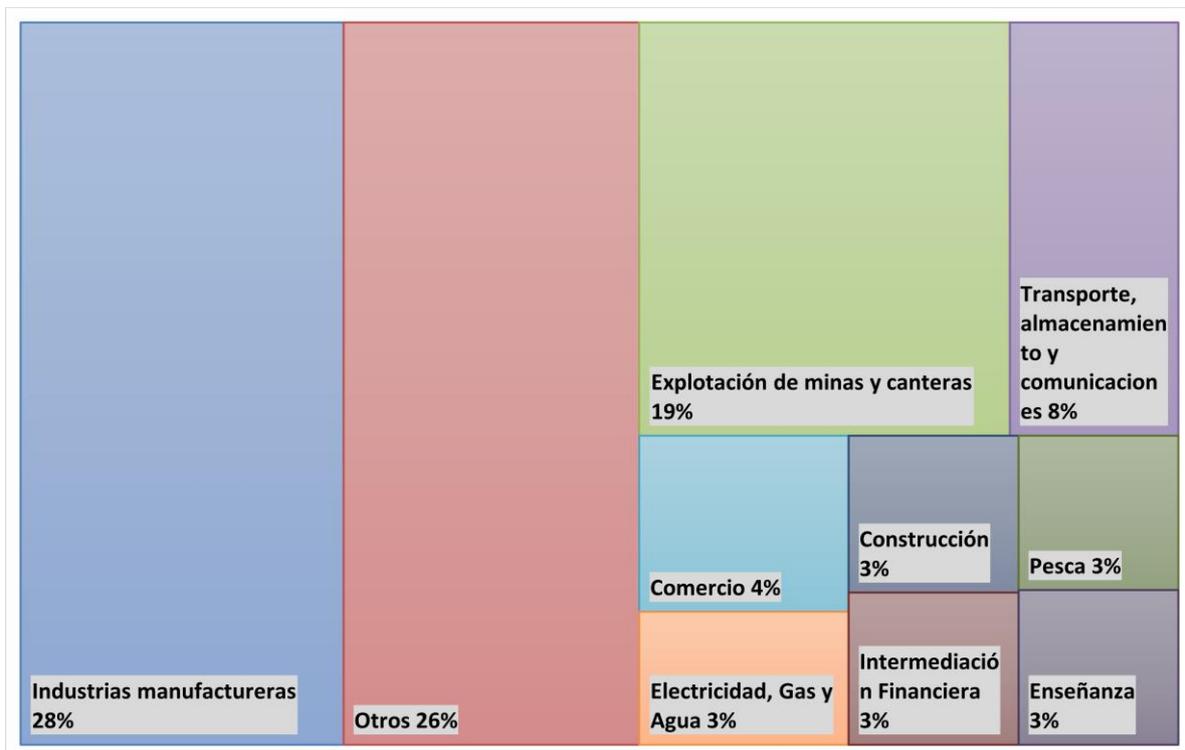
### Estructura productiva provincial

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 Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur cuenta con una estructura productiva que está apoyada principalmente en el sector industrial (28%).

Los sectores de actividad que más aportan a la estructura productiva provincial son: explotación de minas y canteras (19%), transportes, almacenamiento y comunicaciones (8%), comercio (4%), electricidad, gas y agua (3%), construcción (3%), intermediación financiera (3%), pesca (3%) y enseñanza (3%). Los demás sectores aportan el 26% restante.

Gráfico 1. Estructura económica productiva por grandes rubros en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Año 2022



Fuente: Elaboración propia en base a datos INDEC

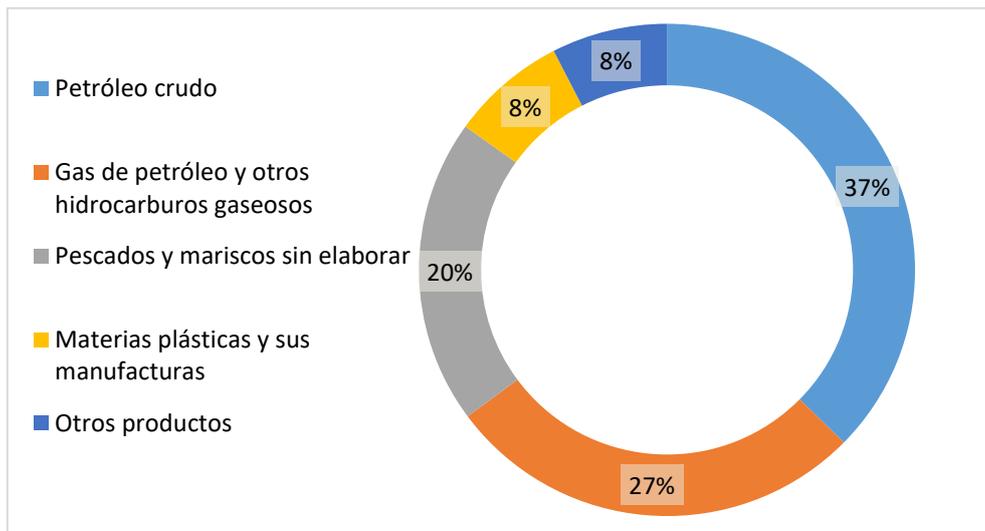
### Perfil exportador

Durante el año 2022, las exportaciones de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur totalizaron 383 millones de dólares, representando el 0,4% del valor exportado sobre el total nacional y 4,5% de la Región Patagónica.

La provincia participa en los mercados internacionales principalmente con productos asociados al sector de petróleo crudo (37%) del total de ventas externas provinciales. Le siguieron en importancia los rubros de gas de petróleo e hidrocarburos gaseosos (27%), pescados y mariscos (20%) y materias plásticas (8%). El 8% restante se compone con el resto de los rubros.

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 las exportaciones de la provincia. Año 2022

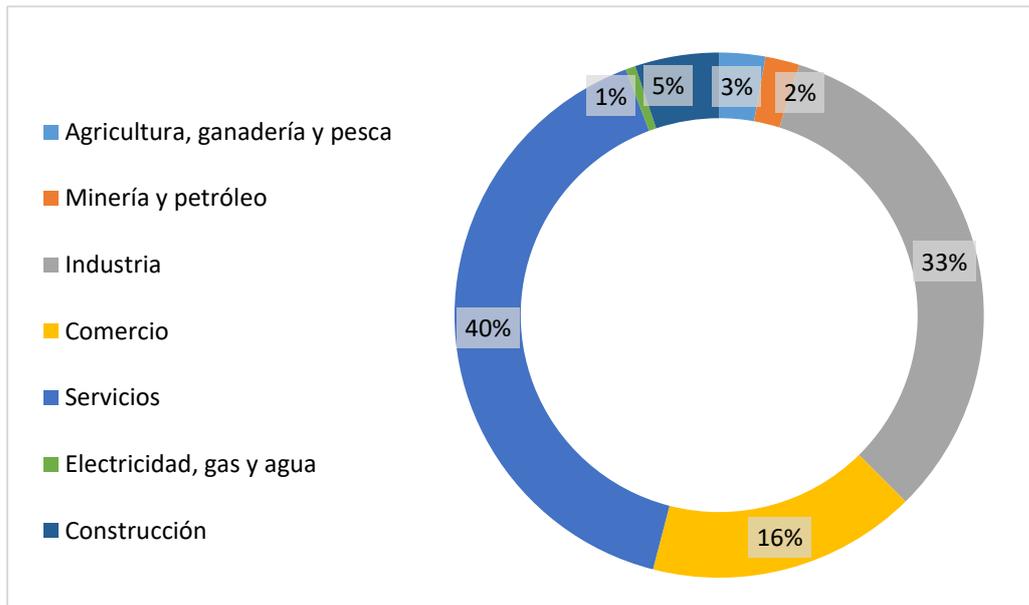


Fuente: Indicador de actividad económica provincial - INDEC

### Empleo provincial

Durante el año 2022 se registraron 35.208 puestos de empleo en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Las actividades vinculadas con el sector servicios representaron el 40%, la industria el 33%, le siguieron en importancia el comercio (16%), la construcción (5%), agricultura, ganadería y pesca (3%), minería y petróleo (2%) y, por último, electricidad, gas y agua (1%).

Gráfico 3. Composición del empleo provincial. Año 2022



Fuente: Ministerio de Trabajo - SIPA



Faro Les Éclaireurs  
National Geographic

## 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 Ushuaia 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 después de la disminución experimentada durante los años 2020 y 2021 debido a la pandemia de COVID-19, que tuvo un fuerte impacto en las operaciones aéreas en todo el mundo.

En el año 2022, dos líneas operaron vuelos regulares domésticos desde el Aeropuerto de Ushuaia. En total, se ofertaron 968.242 asientos anuales.

Durante la primera semana de julio<sup>5</sup>, contó con un total de 78 frecuencias comerciales (ida y vuelta) y 15.504 asientos ofrecidos. Para diciembre del mismo año la oferta se incrementó considerablemente hasta alcanzar las 128 frecuencias comerciales y 22.760 asientos.

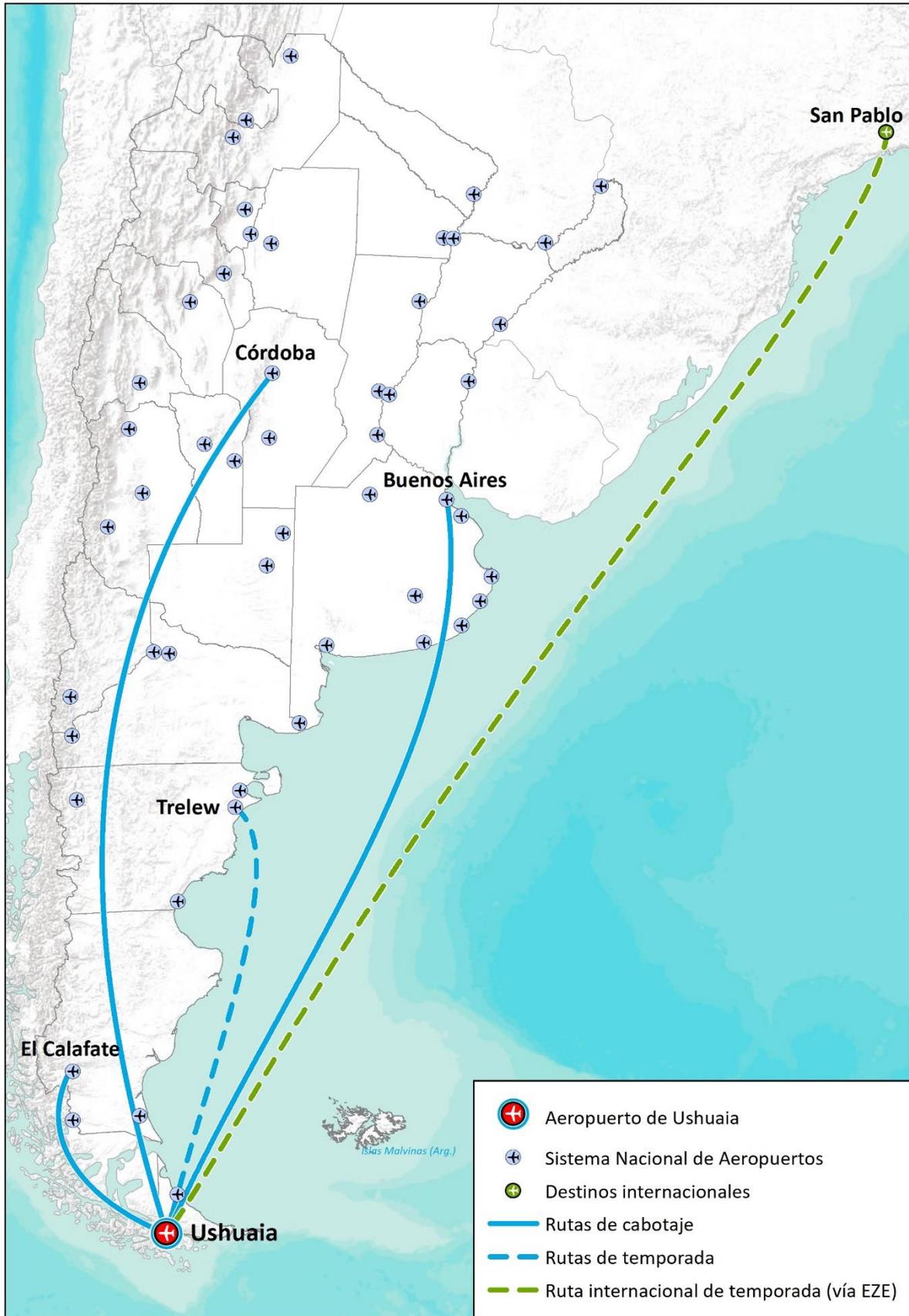
A lo largo del año 2022, la ciudad de Ushuaia estuvo conectada con Buenos Aires, Córdoba, El Calafate, Trelew y San Pablo, Brasil (vía Ezeiza). Las conexiones a Buenos Aires, Córdoba y El Calafate se sostuvieron durante todo el año y fueron ofrecidas por Aerolíneas Argentinas y Jetsmart. Mientras que las rutas con destino a Trelew y San Pablo fueron operadas en temporada por Aerolíneas Argentinas. Para el caso de Trelew, durante los meses de octubre, noviembre y diciembre y San Pablo durante la temporada invernal, en julio y agosto.

A lo largo del año, el mes de mayo marcó el mínimo de servicios ofrecidos con un total de 54.310 asientos, mientras que enero por el efecto de la temporada alta presentó los valores máximos mensuales con 102.636 asientos.

---

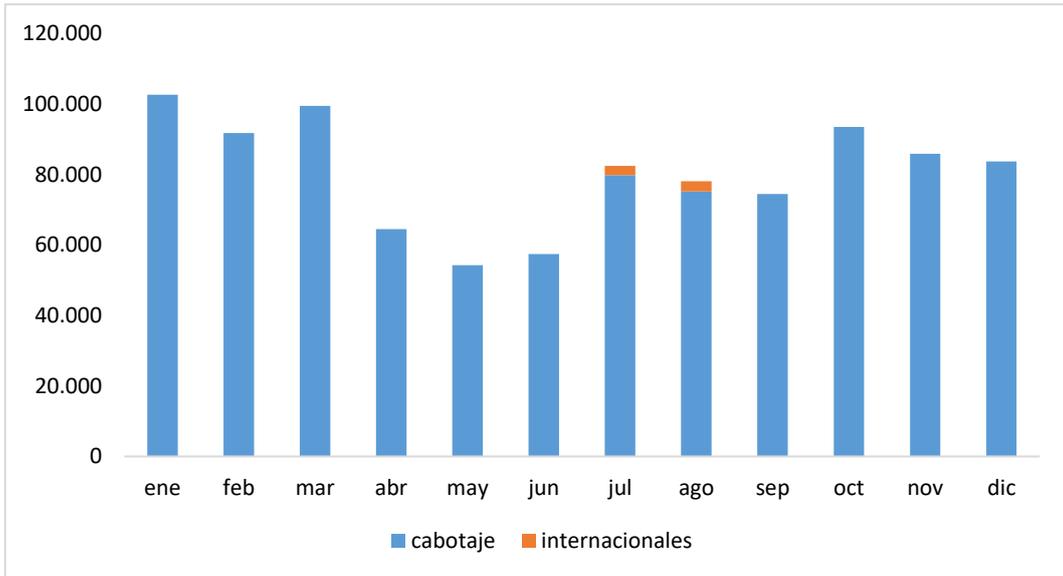
<sup>5</sup> Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2022.

Mapa 4. Rutas de cabotaje del Aeropuerto Internacional de Ushuaia Año 2022



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

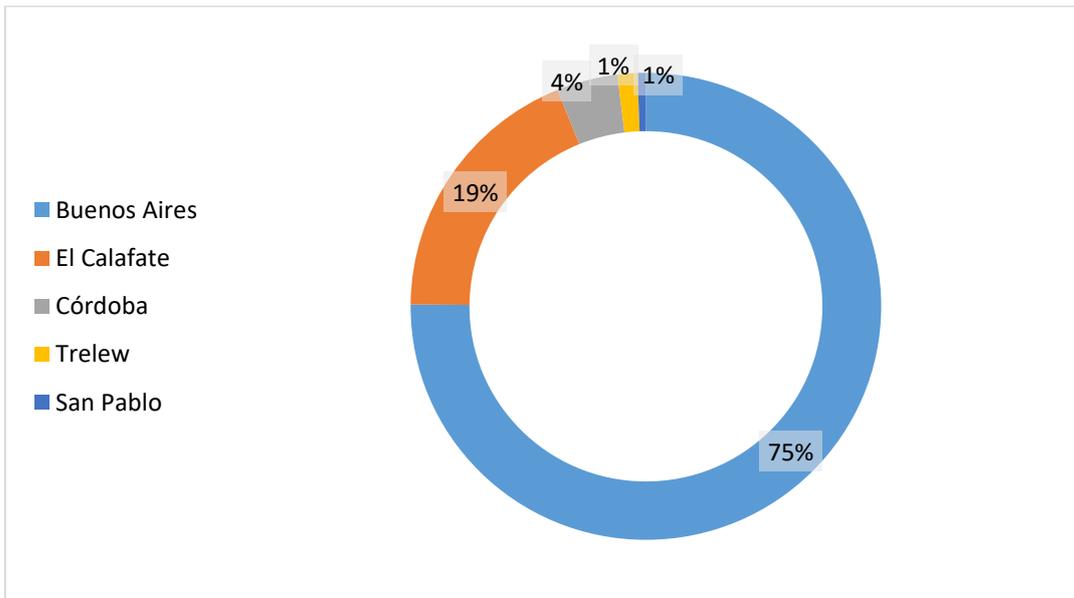
Gráfico 4. Oferta aerocomercial de asientos por mes del Aeropuerto de Ushuaia. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

La conexión con Buenos Aires representó el 75% de los asientos ofrecidos, seguida por El Calafate con el 19%, Córdoba con el 4% y Trelew y San Pablo con el 1% cada una.

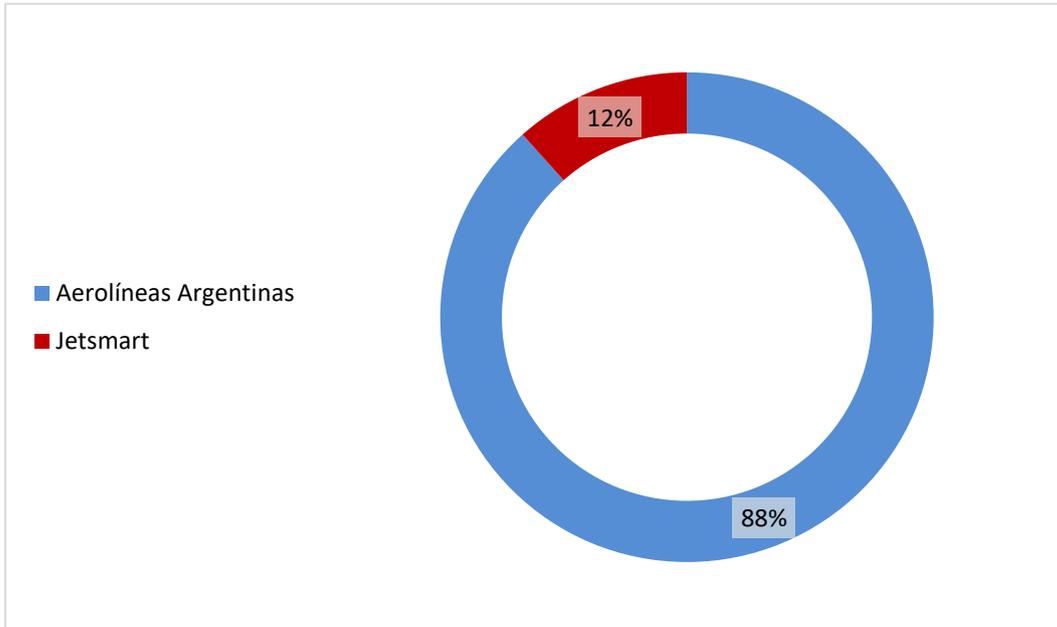
Gráfico 5. Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

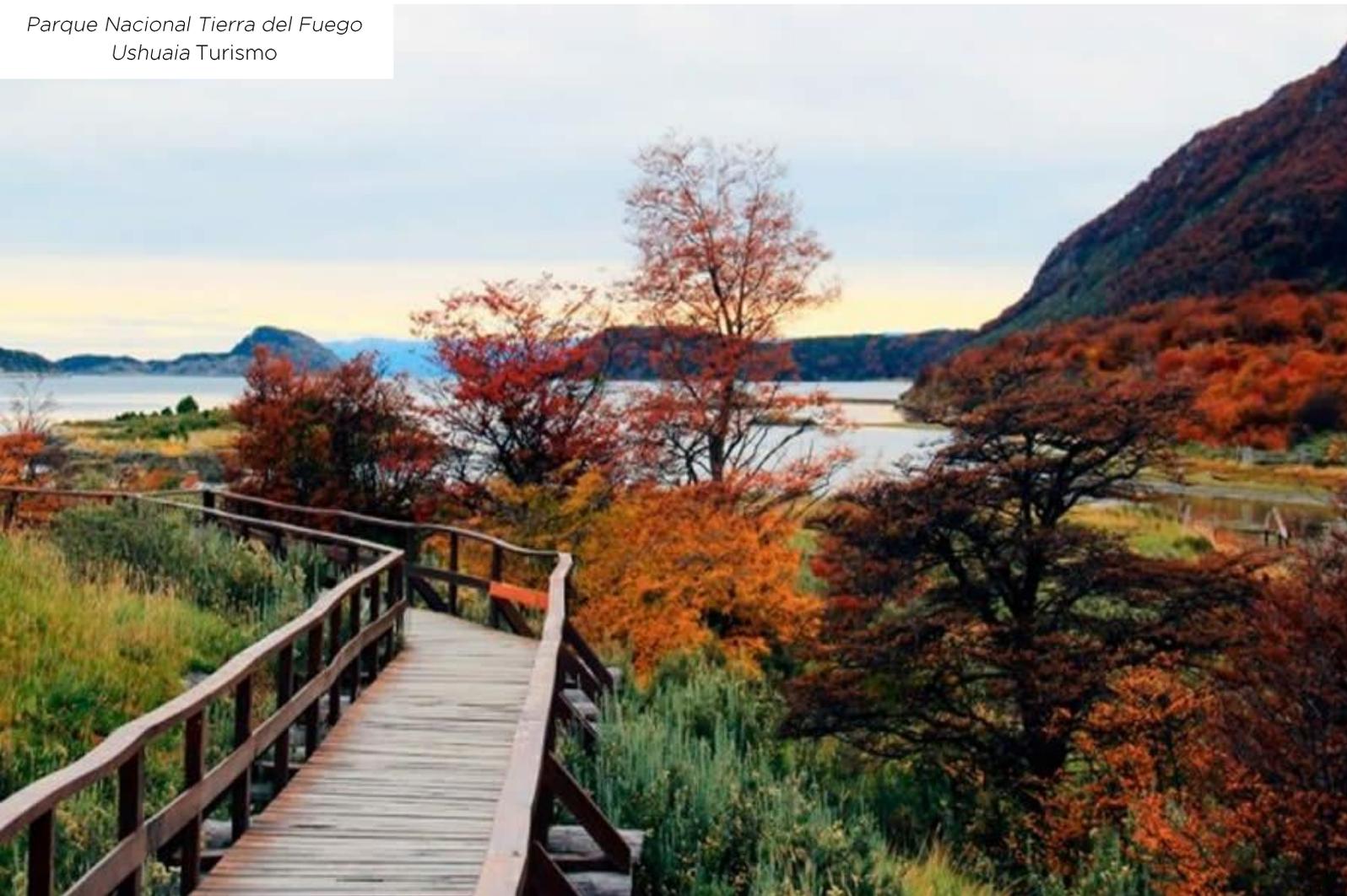
Por último, la participación de mercado por líneas aéreas evidenció que Aerolíneas Argentinas fue el operador con mayor participación en el mercado alcanzando el 88% de los servicios ofrecidos. Le siguió Jetsmart con el 12% de participación.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Parque Nacional Tierra del Fuego  
Ushuaia Turismo



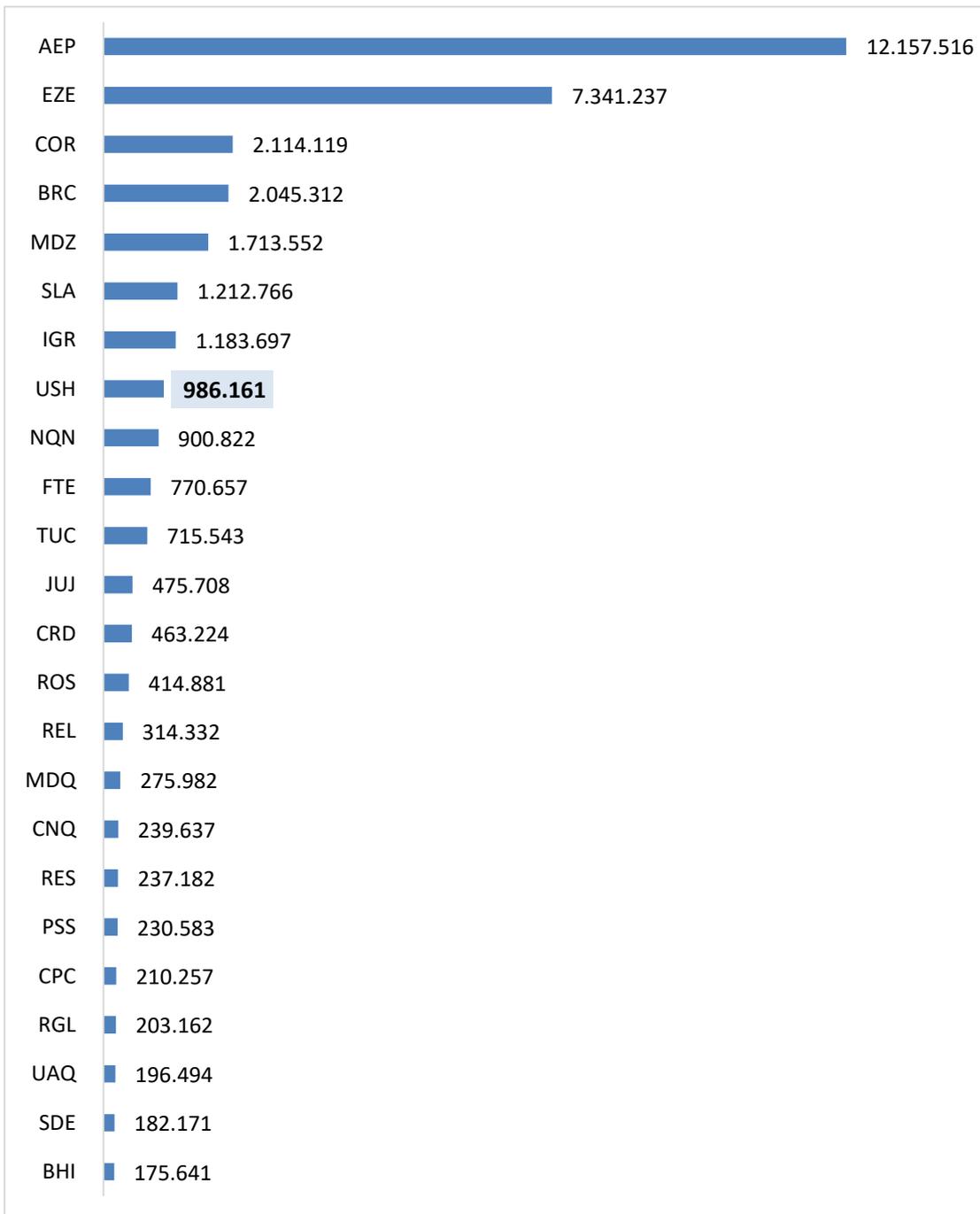


Vista panorámica del Aeropuerto de Ushuaia

### 3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO

El aeropuerto de Ushuaia alcanzó durante el año 2022 los 986.161 pasajeros comerciales. Con estas cifras el aeropuerto se ubicó octavo entre las terminales aeroportuarias con vuelos regulares del Sistema Nacional de Aeropuertos. A su vez, en el mismo año, se realizaron 6.476 movimientos de aeronaves y se transportaron un total de 1.475 toneladas de carga aérea.

Gráfico 7. Pasajeros en los principales aeropuertos del Sistema Nacional. Año 2022

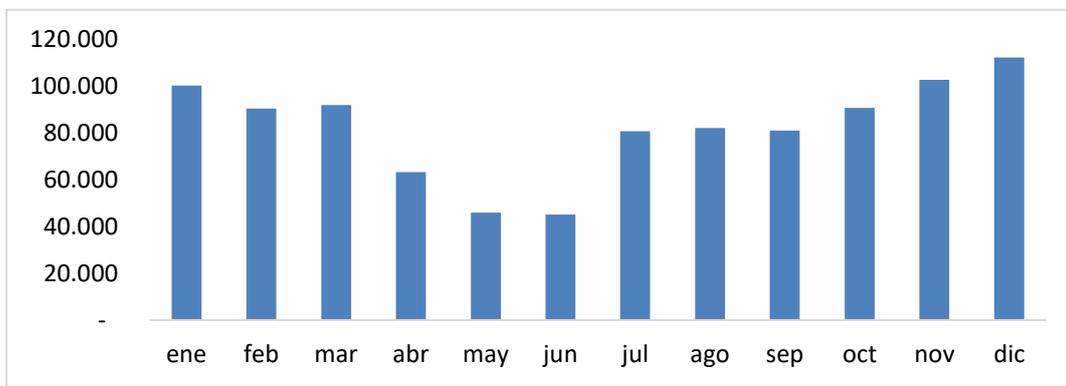


Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

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 Ushuaia. El Aeropuerto reflejó una demanda relativamente estable a lo largo del año, a excepción de los meses de abril, mayo y junio que reflejan un descenso en la cantidad de pasajeros como consecuencia de la temporada baja. El mínimo de pasajeros fue en junio con 45.097, mientras que el máximo se registró en diciembre con 112.200.

En materia de rutas, la **conexión con Buenos Aires concentró el 77% de la demanda doméstica**. Le siguieron en importancia las rutas a El Calafate (17%), Córdoba (4%), Trelew (1%) y San Pablo (1%).

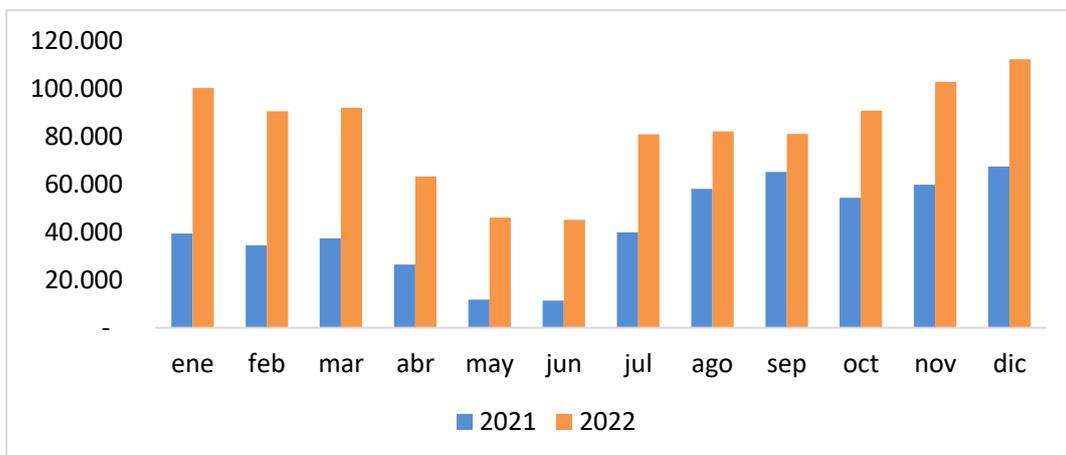
Gráfico 8. Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Si se compara el tráfico anual del 2021 y del 2022, se pasó de 505.252 pasajeros a 986.161 lo que equivale a **un crecimiento del 95% interanual** contrarrestando la abrupta caída del tráfico durante la pandemia. Entre diciembre 2021 y diciembre 2022 el crecimiento fue del 66%.

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



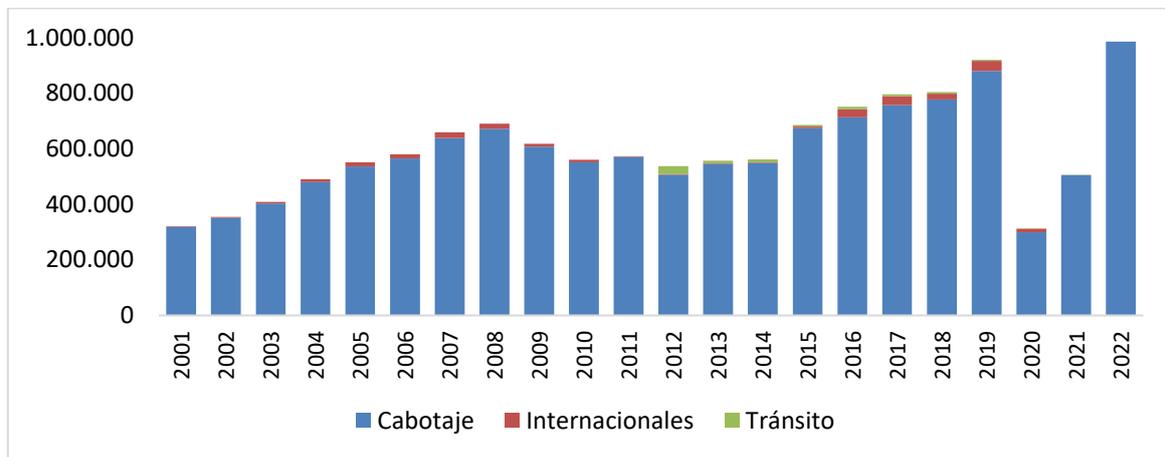
Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

**Tráfico histórico 2001 - 2022**

Durante los últimos 22 (veintidos) años el tráfico aerocomercial del Aeropuerto de Ushuaia 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 se corresponde con la recuperación del mercado posterior a la crisis aerocomercial atravesada 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.

Gráfico 10. Evolución anual de tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Ushuaia 2001 - 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Entre los años 2001 y 2008 el aeropuerto experimentó un proceso sostenido de crecimiento de la demanda, reflejando un incremento anual promedio del 12% y un crecimiento acumulado total del 115%. El año 2008 fue el más alto del período con un crecimiento del 5% respecto al año anterior.

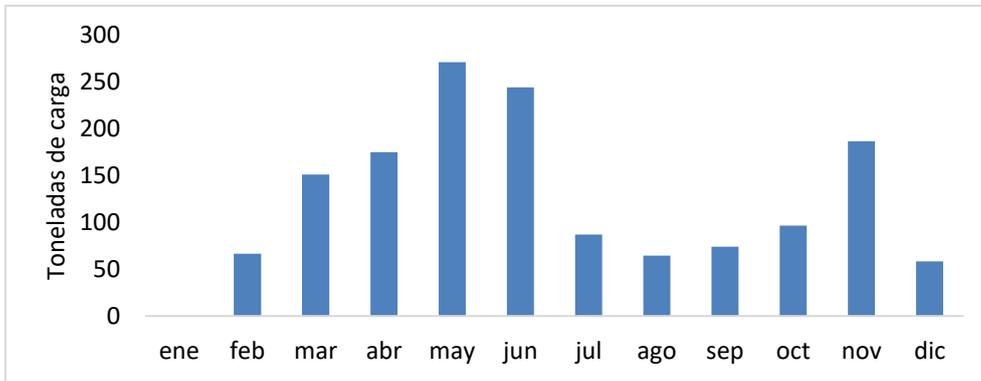
Entre 2009 y 2014 se observa una contracción de la demanda, registrando en esos años un crecimiento interanual promedio del -3%. A partir del año 2015 se destaca un fuerte crecimiento que se mantiene constante hasta el año 2019, con un crecimiento interanual promedio del 11%, y un crecimiento acumulado del 34%

Los años 2020 y 2021 presentaron una caída sin precedentes de la demanda producto de las restricciones a la movilidad impuestas por la pandemia del covid-19. Sin embargo, hacia el año 2022, se destaca una fuerte recuperación con un incremento del 95% en comparación con el año 2021 y del 7% en relación con el 2019. En parte, esto se debe al impulso dado al turismo receptivo a través de políticas públicas como el Previaje.

### Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el aeropuerto de Ushuaia en 2022 fue 1.475 toneladas.

Gráfico 11. Evolución mensual de tráfico de cargas (tm3). Año 2022

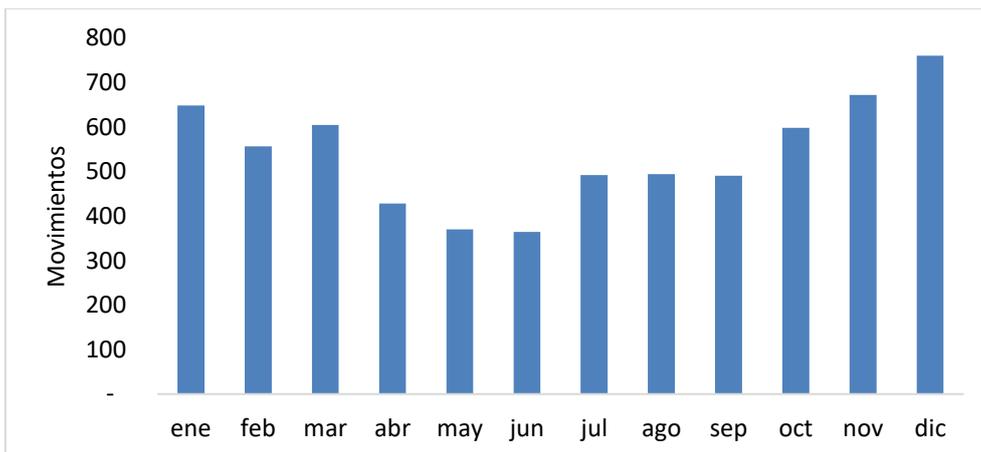


Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

### Movimientos de aeronaves

El año 2022 finalizó con un total de 6.476 movimientos, entre aterrizajes y despegues. Esto representa un promedio diario de 18 operaciones. Se observa que las mismas estuvieron en un rango que va desde el mínimo de 364 movimientos mensuales en junio, al máximo de 760 en diciembre. En promedio, el aeropuerto contabilizó 540 movimientos mensuales.

Gráfico 12. Evolución mensual del movimiento de aeronaves. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



Valle de Tierra Mayor  
Turismo Ushuaia

# 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”<sup>6</sup>.

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

---

<sup>6</sup> IATA, 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)<sup>7</sup>.

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

<sup>7</sup> 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 Internacional de Ushuaia en su área de influencia durante el año 2022 fue de \$36.699.874.097 de pesos, generando 6.119 puestos de empleo.**

- El producto bruto aeroportuario aportó \$5.242.329.220
- El turismo receptivo e interno \$30.279.629.169
- Los beneficios económicos para los pasajeros \$1.177.915.708

**En contraste, el turismo emisor sumó \$7.971.796.476 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 \$28.728.077.621.**



## AEROPUERTO DE USHUAIA - 2022

# \$ 36.699

MILLONES DE PESOS

Impacto socioeconómico  
y territorial positivo



Impacto socioeconómico y territorial positivo **\$ 36.699.874.097**

Beneficios económicos para los pasajeros	\$ 1.177.915.708
Producto Bruto Aeroportuario	\$ 5.242.329.220
Turismo receptivo	\$ 30.279.629.169
Puestos de empleo generados	6.119

Impacto socioeconómico y territorial negativo **\$ 7.971.796.476**

Turismo emisor	\$ 7.971.796.476
----------------	------------------

Saldo de impactos (pesos) **\$ 28.728.077.621**

#### 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 Internacional de Ushuaia**

El Aeropuerto Internacional de Ushuaia generó \$5.242.329.220 pesos en concepto de PBA durante el 2022. Los servicios aeronáuticos generaron \$215.256.280 pesos, lo que representa un 4% del total. El 96% restante equivale a \$5.027.072.940 y fueron generados por las actividades no aeronáuticas.

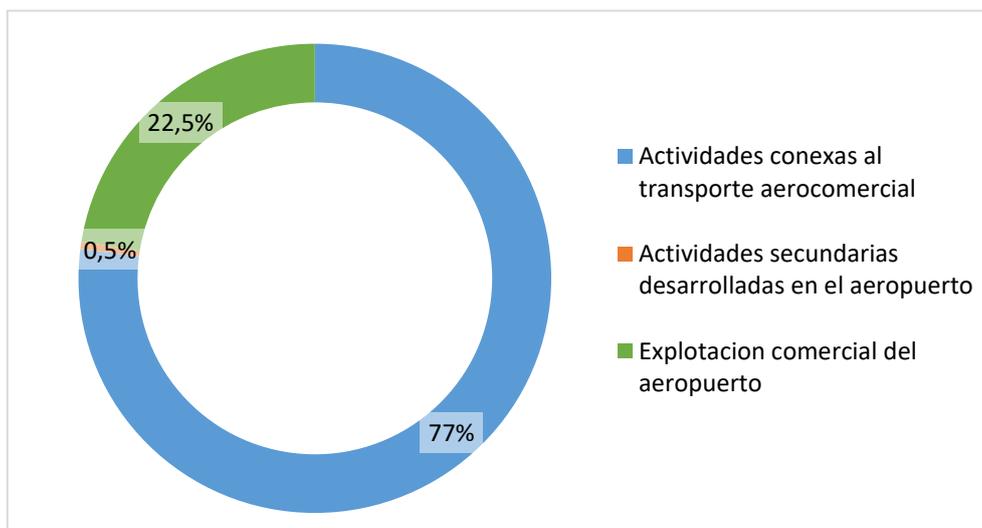
Gráfico 13. Distribución del Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto Internacional de Ushuaia. Año 2022

<b>PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO</b>	<b>\$ 5.242.329.220</b>	
<b>SERVICIOS AERONÁUTICOS</b>	<b>\$ 215.256.280</b>	<b>4%</b>
<b>SERVICIOS NO AERONÁUTICOS</b>	<b>\$ 5.027.072.940</b>	<b>96%</b>

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del Aeropuerto Internacional de Ushuaia, el 77% 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 22,5% de la facturación total y las actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto fueron las menos representativas con un 0,5% del total.

Gráfico 14. Distribución de la facturación total generada por los servicios no aeronáuticos del Aeropuerto Internacional de Ushuaia. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

## Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial

Aeropuerto Internacional de Ushuaia. Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. 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. Estos indicadores muestran cuanto aportaría al PBA el aumento por unidad de cada una de dichas variables.

Gráfico 15. Ratios de facturación del Aeropuerto Internacional de Ushuaia. Año 2022

	Por pasajero	Por movimientos de aeronaves	Por mt2 de terminal	Por hectárea
<b>\$ Producto Bruto Aeroportuario</b>	<b>\$ 5.316</b>	<b>\$ 809.501</b>	<b>\$ 782.438</b>	<b>\$ 19.132.589</b>
<b>\$ Servicios aeronáuticos</b>	\$ 218	\$ 33.239	\$ 32.128	\$ 785.607
<b>\$ Servicios no aeronáuticos</b>	\$ 5.098	\$ 776.262	\$ 750.310	\$ 18.346.982
<b>\$ Actividades conexas al transporte aerocomercial</b>	\$ 3.916	\$ 596.296	\$ 576.360	\$ 14.093.468
<b>\$ Explotación comercial del aeropuerto</b>	\$ 1.154	\$ 175.742	\$ 169.867	\$ 4.153.675
<b>\$ Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto</b>	\$ 28	\$ 4.224	\$ 4.083	\$ 99.839

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Puerto Almanza  
Ushuaia turismo



## **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 Ushuaia se encuentra en un magnífico marco natural, enmarcada por las aguas del Canal de Beagle y por las montañas que conforman los Andes Fueguinos. Este marco le otorga numerosos atractivos turísticos para visitar, entre los que se destacan, la Reserva Natural Urbana Bahía Encerrada, el Paseo de los Antiguos Pobladores, la Antigua Casa Beban, áreas parqueizadas, el Museo Pensar Malvinas, el Museo del Fin del Mundo, el Presidio y el puerto.

A 75 km. de la ciudad se encuentra Puerto Almanza, una pequeña aldea de pescadores, dedicados principalmente a la centolla y moluscos; y en la que hay una importante oferta gastronómica con productos locales.

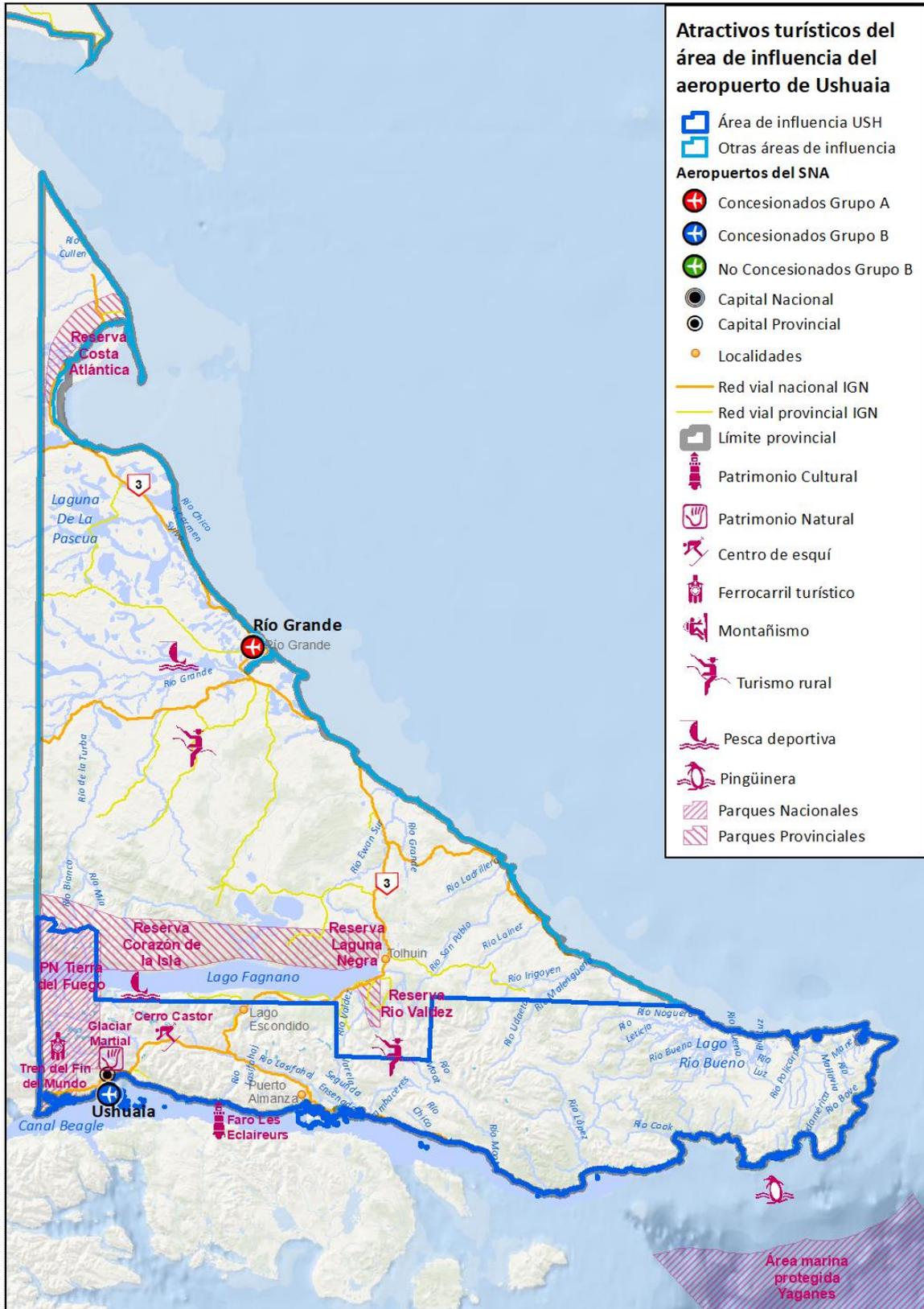
Las montañas ubicadas detrás de la ciudad ofrecen senderos para realizar caminatas al Glaciar Martial, a Laguna del Caminante y al Cerro Cortez.

También pueden realizarse excursiones embarcadas que recorren el Canal de Beagle y que permiten observar aves marinas, pingüinos y lobos marinos; como así también el Faro Les Eclaireurs ubicado en un islote.

El Parque Nacional Tierra del Fuego, a 11 km. de la ciudad, ofrece un gran abanico de atractivos. En él puede realizarse un paseo en el Tren del Fin del Mundo, practicar trekking en sus numerosos senderos visitando saltos de agua, castoreras o sitios donde los pueblos originarios de la isla desarrollaban su vida cotidiana. También puede practicarse la pesca deportiva en algunos de sus lagos y lagunas durante la temporada de pesca que se extiende desde noviembre hasta mayo.

Los valles que se localizan hacia el noreste de Ushuaia son los lugares ideales para practicar deportes invernales. Además del Centro de Esquí Cerro Castor, de nivel internacional, y donde se realiza esquí alpino y snowboard; hay otros sitios donde se practican esquí de fondo, caminatas con raquetas, paseos en motos de nieve, cabalgatas y otras opciones para el entretenimiento.

Mapa 5. Atractivos turísticos del área de influencia del Aeropuerto Internacional de Ushuaia



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 Ushuaia un total de 42.625 turistas extranjeros tanto en vuelos internacionales como domésticos. En términos económicos, los viajeros generaron un gasto de \$7.175.057.177 pesos en el área de influencia del aeropuerto fueguino.

#### *Turismo interno*

Por otra parte, 350.697 turistas nacionales ingresaron a la provincia a través del Aeropuerto generando un impacto de \$23.104.571.992 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 Ushuaia 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.



Cerro Castor  
Lugares de Nieve

*Turismo extranjero*

En 2022, 6.321 ushuaienses viajaron al exterior a través del Aeropuerto generando un gasto de \$1.191.473.897 pesos en el exterior.

*Turismo interno*

Asimismo, 102.916 turistas residentes en Ushuaia recorrieron otras provincias de nuestro país. En términos económicos, gastaron \$6.780.322.579 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 \$30.279.629.169 pesos en el área de influencia del Aeropuerto de Ushuaia. En cambio, el turismo emisoro local que viajó a otros puntos del país y al exterior cuantificó un total de \$7.971.796.476 pesos de impacto negativo.

El saldo del turismo, entendido como la diferencia entre el turismo receptivo y el emisoro, en Ushuaia fue equivalente a \$22.307.832.693 pesos.

Gráfico 16. Impacto económico del turismo facilitado por el transporte aéreo en el Aeropuerto Internacional de Ushuaia



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Encuesta de Viajes y Turismo de los Hogares 2022 del Ministerio de Turismo, OAG y SIAC-ANAC

## HISTORIAS QUE HABLAN

Recibiendo turismo desde 1971

Rumbo Sur, fundada en 1971, es la empresa de viajes pionera en Ushuaia. Si bien en sus comienzos se dedicó al trabajo con el turismo emisor, rápidamente expandió sus servicios a recorridos receptivos. Una de las principales actividades que realizaron en sus comienzos, y que mantienen hasta el día de hoy, es la de navegaciones; todas las travesías por el Canal de Beagle están organizadas por Rumbo Sur. Además, son una agencia de receptivos muy grande ya que cuentan con una sucursal en El Calafate y son líderes en el turismo de cruceros antárticos y en la atención a barcos de gran porte. Actualmente la empresa cuenta con casi cien empleados directos.

Andrea Forti es la gerente de ventas de Rumbo Sur, empresa en la que trabaja desde el año 1998. Con respecto a los beneficios de contar con un aeropuerto en la ciudad, Andrea nos comenta: *“es sumamente importante contar con el aeropuerto. Por un lado, debido a la situación geográfica de la ciudad, que está localizada en una isla y en el extremo sur del país, alejada de las ciudades más grandes, que son los principales focos de turismo emisor nacional. El acceso terrestre es largo y también están los pasos fronterizos que demoran aún más el arribo. Gracias al transporte aéreo, estamos a 3 horas y 40 minutos de Buenos Aires. Por otro lado, somos la puerta hacia la Antártida; todos los cruceros que parten hacia allí lo hacen desde aquí. Así que manejamos tanto el turismo de viajes en cruceros nacionales como internacionales. Estamos esperando establecer un récord en el número de recaladas de barcos, y la llegada de dichos pasajeros que ocurre a través del avión es fundamental”*.

La trayectoria de la empresa y las actividades que ofrece hace que se trabaje con todo tipo de turistas, sobre esto la gerente comentó que: *“en cuanto al mercado internacional, el europeo y el norteamericano son los más fuertes. En lo que respecta al mercado nacional, remarcamos la importancia de la conectividad aérea, ya que está relacionada con el origen de los turistas internos. Las principales provincias de origen de los turistas son Buenos Aires, Rosario y Córdoba. Los perfiles son variados y abarcan todas las edades, pero predomina el ecoturismo, el turismo de aventura, el turismo más convencional para personas de tercera edad y el turismo de cruceros.”*

En cuanto a la estacionalidad y los momentos de alta demanda Andrea destacó la particularidad de Ushuaia al tener un paisaje cambiante a lo largo de las estaciones: *“tenemos una temporada alta marcada en primavera y verano, que va desde octubre hasta abril. Durante los meses de julio, agosto y septiembre, experimentamos el turismo invernal con el Cerro Castor, donde se practican deportes de nieve. Por último, los programas de pre-viaje generaron durante los últimos meses de mayo y junio un mayor movimiento de turistas, a pesar de ser la temporada más baja de la ciudad”*

### 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 (IATA<sup>8</sup>).

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 específico<sup>9</sup>. 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

$$\Sigma (\text{frecuencia} \times \text{asientos disponibles por vuelo} \times \text{ponderación del aeropuerto de destino}) / 1.000$$

El valor del indicador de conectividad correspondiente al año 2022 del Aeropuerto de Ushuaia 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.

<sup>8</sup> IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

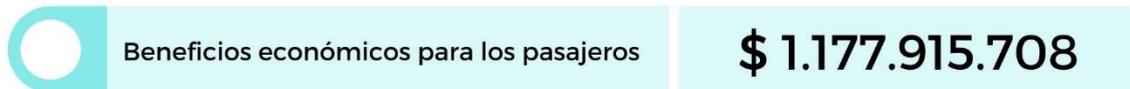
<sup>9</sup> IATA toma como referencia los días del 1 al 7 de julio.

#### **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 Ushuaia y la tarifa promedio de dicho aeropuerto en el año 2022. Así, el excedente del consumidor registrado alcanzó la suma de \$1.177.915.708.

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 OAG y SIAC-ANAC.

Puerto de Ushuaia  
Monica Ansay



#### **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.

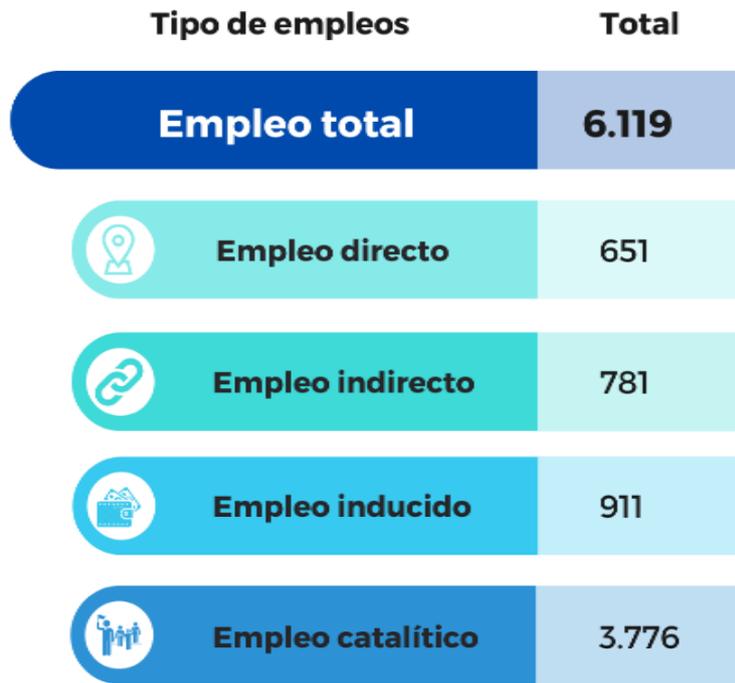
El indirecto se conforma por los empleos originados en la economía del área de influencia aeroportuaria, que forman parte de la cadena de proveedores de bienes y servicios a las actividades directas. Esto quiere decir que estos empleos no tendrían lugar sin la infraestructura aeroportuaria y la conectividad 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.

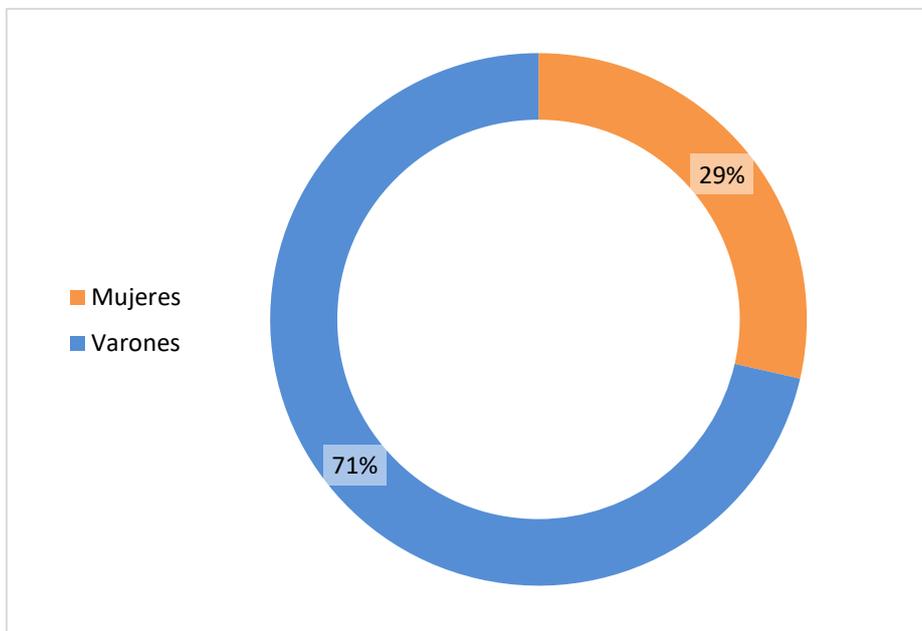
En el área de influencia del Aeropuerto Internacional de Ushuaia la actividad aerocomercial y aeroportuaria demandó en 2022 un total de 6.119 empleos de los cuales 651 fueron empleos directos, 781 empleos indirectos, 911 empleos inducidos y 3.776 empleos catalíticos. La distribución del empleo directo por género fue de 71% para varones y 29% para mujeres.

Gráfico 17. Empleo aeroportuario Aeropuerto Internacional de Ushuaia. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

Gráfico 18. Empleo directo por género. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de 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 19. Empleo aeroportuario directo por rubro Aeropuerto Ushuaia. 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 Ushuaia y el volumen de pasajeros en el año, el movimiento de aeronaves anual, los metros cuadrados de terminal y la superficie del aeropuerto. Estos indicadores muestran cuanto aportaría a la generación de empleo el aumento de cada una de dichas variables.

Gráfico 20. Ratios de empleo por unidad de medida Aeropuerto Internacional Ushuaia. Año 2022

Tipo de empleos	Cada millón de pasajeros	Cada mil movimientos	Cada 1000 m2 de terminal	Por hectárea
<b>Empleo total</b>	<b>6.205</b>	<b>946</b>	<b>914</b>	<b>22</b>
<b>Empleo directo</b>	660	101	97	2
<b>Empleo indirecto</b>	792	121	117	3
<b>Empleo inducido</b>	924	141	136	3
<b>Empleo catalítico</b>	3.829	583	564	14

Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

**ORSNA** Autoridad  
Aeroportuaria

