



AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BARILOCHE



INFORME DE IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL

2021

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 BARILOCHE.....	8
2.2. ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL.....	18
3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL.....	26
3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO.....	26
3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO.....	31
4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL.....	37
4.1 PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO.....	41
4.2 TURISMO FACILITADO POR EL TRANSPORTE AÉREO.....	44
4.3 BENEFICIOS POR LA CONECTIVIDAD AÉREA (PRODUCTIVIDAD).....	48
4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS.....	49
4.5 GENERACIÓN DE EMPLEO.....	51

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 Bariloche incluye los departamentos rionegrinos de Bariloche, Pilcaniyeu, Ñorquinco y 25 de mayo y el neuquino de Los Lagos, beneficiando a 206.511 habitantes (Censo 2022).

El Informe de Impacto socioeconómico y territorial (ISET) 2021 del Aeropuerto Internacional de Córdoba 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 2021, en el Aeropuerto de Bariloche se registraron 1.129.034 pasajeros, representando un crecimiento del 140% en relación al

año anterior. Además, tuvo 10.032 movimientos de aeronaves. Es necesario considerar que durante los años 2020 y 2021 el transporte aéreo global se ha visto afectado severamente por la mayor crisis histórica de la actividad aerocomercial y aeroportuaria, motivada por la aparición de la Pandemia de la COVID-19, la cual ha generado un fuerte impacto en los indicadores de transporte aéreo producto de la disminución de las operaciones aéreas mundiales.

Particularmente, el impacto socioeconómico total positivo del año 2021 generado en el área de influencia del Aeropuerto Internacional de Bariloche fue de \$17.585.981.997 de pesos, creando 9.043 puestos de empleo.

El producto bruto aeroportuario aportó \$1.868.638.910 de pesos, el turismo receptivo \$15.045.327.426 y los beneficios económicos para los pasajeros \$672.015.661. En contraste, el turismo emisor sumó \$5.892.902.839 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 negativos del transporte aéreo produjo un saldo de impactos de \$11.693.079.158 de pesos en el área de influencia aeroportuaria.

IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BARILOCHE- 2021

Impacto socioeconómico y territorial positivo **\$ 17.585.981.997**

Impacto socioeconómico y territorial negativo **\$ 5.892.902.839**

Saldo de impactos (pesos) **\$ 11.693.079.158**

Puestos de empleo generados **9.043**

 Población del área de influencia

206.511

 Pasajeros

1.129.034

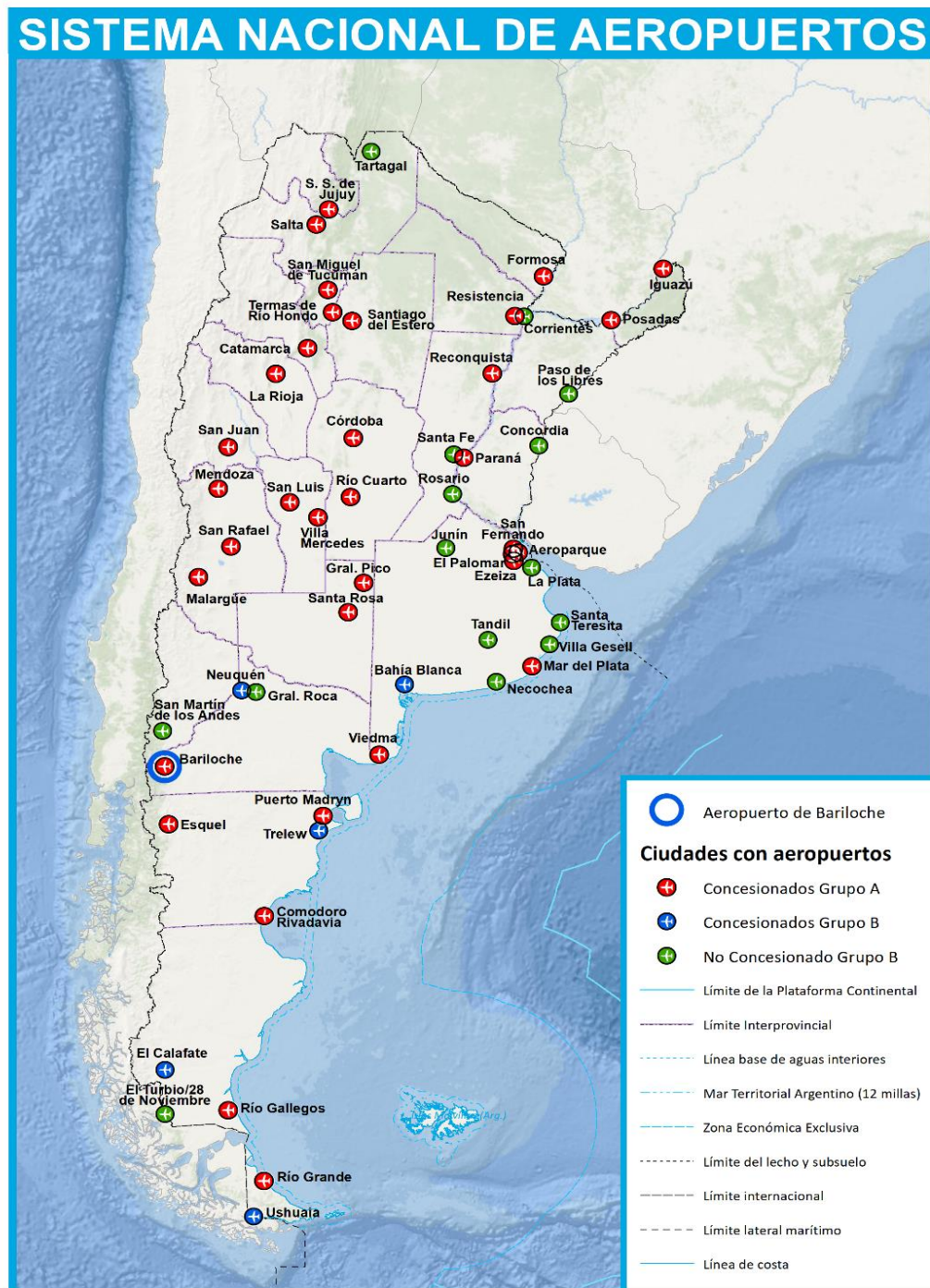
 Movimientos

10.032

2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO

El Aeropuerto Internacional de Bariloche Teniente Luis Candelaria es uno de los 55 aeropuertos que integraban en 2021 el Sistema Nacional. En este capítulo se describirán las características técnicas más relevantes del aeropuerto, su localización geográfica y su área de influencia.

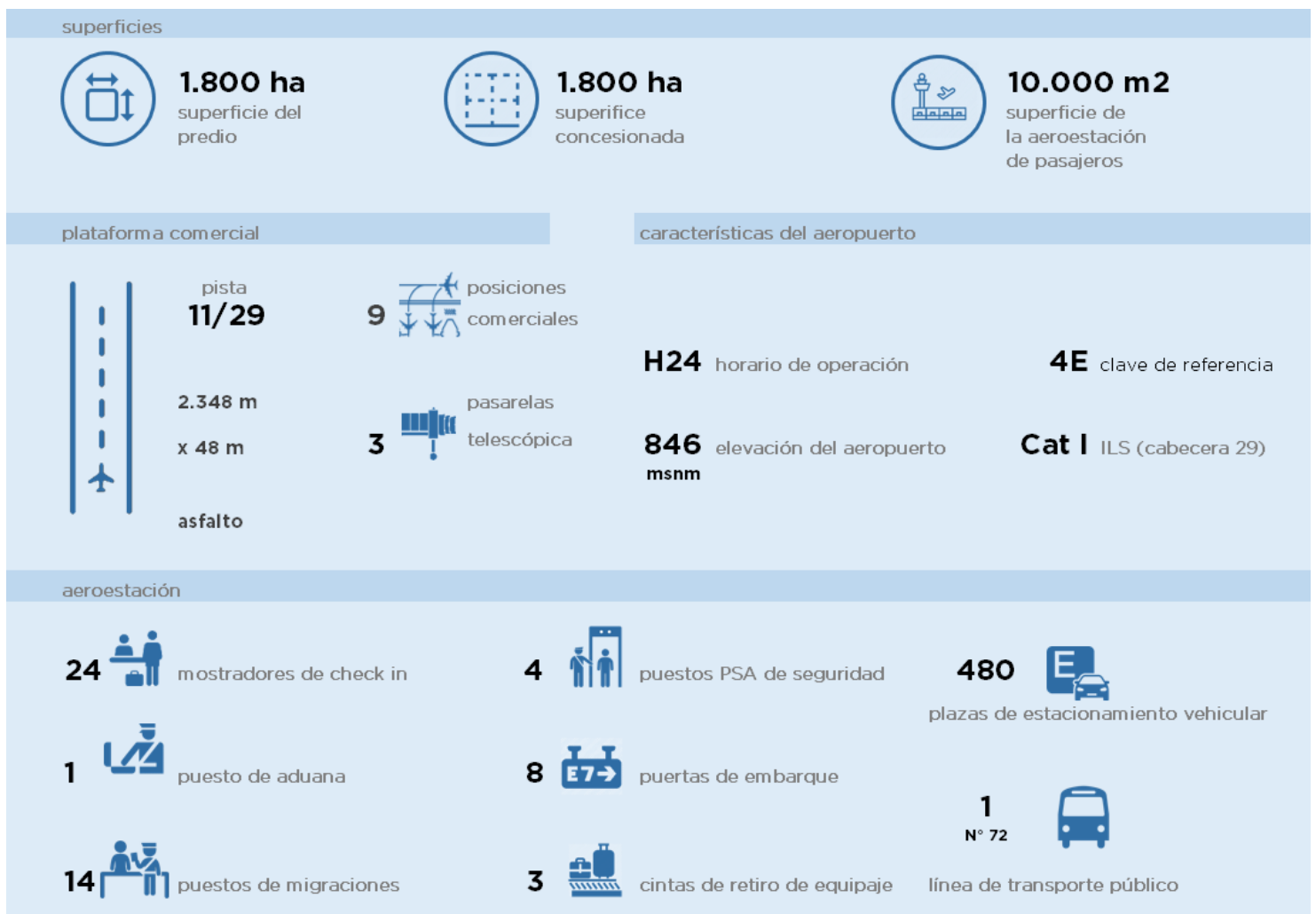
Mapa 1. Sistema Nacional de Aeropuertos. Año 2021



Fuente: ORSNA

2.1. DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO DE BARILOCHE

Aeropuerto Internacional de Bariloche Teniente Luis Candelaria	
Código OACI	SAZS
Código IATA	BRC
Ciudad	Bariloche
Provincia	Río Negro
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000
Distancia a la ciudad	14 km



El aeropuerto

El predio aeroportuario comprende 1.800 hectáreas que han sido concesionadas en su totalidad por el Estado Nacional a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. El límite del aeropuerto posee un perímetro de 17,3 kilómetros. El Aeropuerto Internacional de Bariloche posee una única pista, la 11/29 (2.348m x 48m), tres pasarelas telescópicas y dos plataformas, la comercial asociada a la terminal de pasajeros y la plataforma remota para aviación general.

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



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Internacional de Bariloche.
Resolución ORSNA N° 07/2011

Terminal de pasajeros

La terminal de pasajeros comprende un edificio de 10.000 m² organizados en dos plantas, divididas en nivel de arribos y nivel de partidas. En esta terminal se concentran las operaciones de aviación comercial de cabotaje e internacionales, y de aviación general. Cuenta con tres pasarelas telescópicas para el embarque y arribo de pasajeros.

Imagen 2. Sectores del aeropuerto



Fuente: Plano Maestro del Aeropuerto Internacional de Bariloche. Resolución. ORSNA N° 143/2014

Plano de usos del suelo y Plan Maestro del aeropuerto

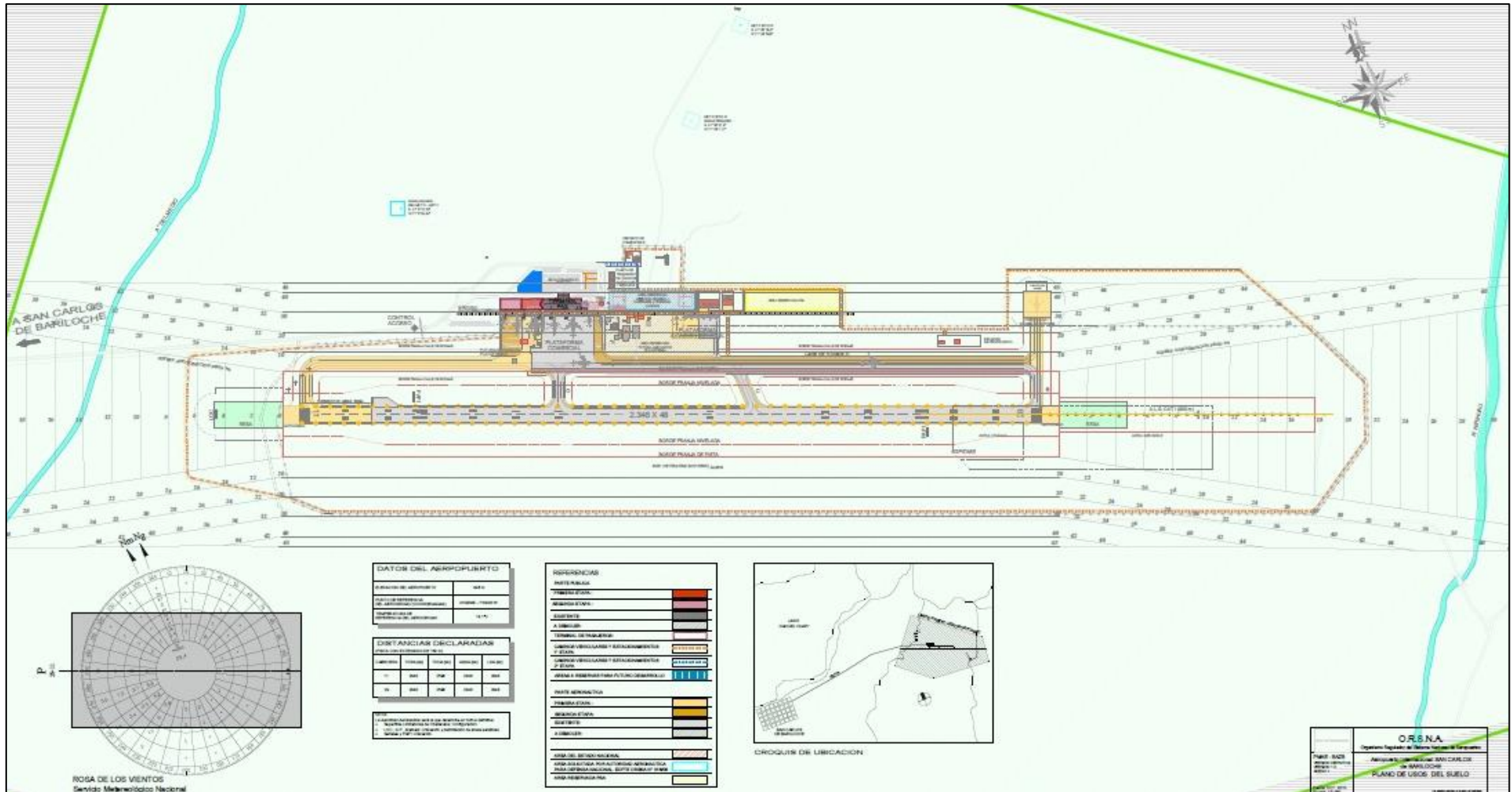
El Plano de usos del suelo es la herramienta que **define los lineamientos generales de las intervenciones a efectuar en cada aeropuerto** en el corto, mediano y largo plazo, acorde a las previsiones de tráfico, en base a la determinación de una aeronave crítica (aquella que representa las mayores exigencias)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

Por su parte, el Plan Maestro es el instrumento técnico de planificación del aeropuerto que contempla las ampliaciones y crecimientos del mismo definiendo las etapas de ejecución de la infraestructura aeroportuaria, armonizando su desarrollo con la demanda del tráfico aéreo y el entorno aeroportuario, incluyendo información vinculada a aspectos ambientales.

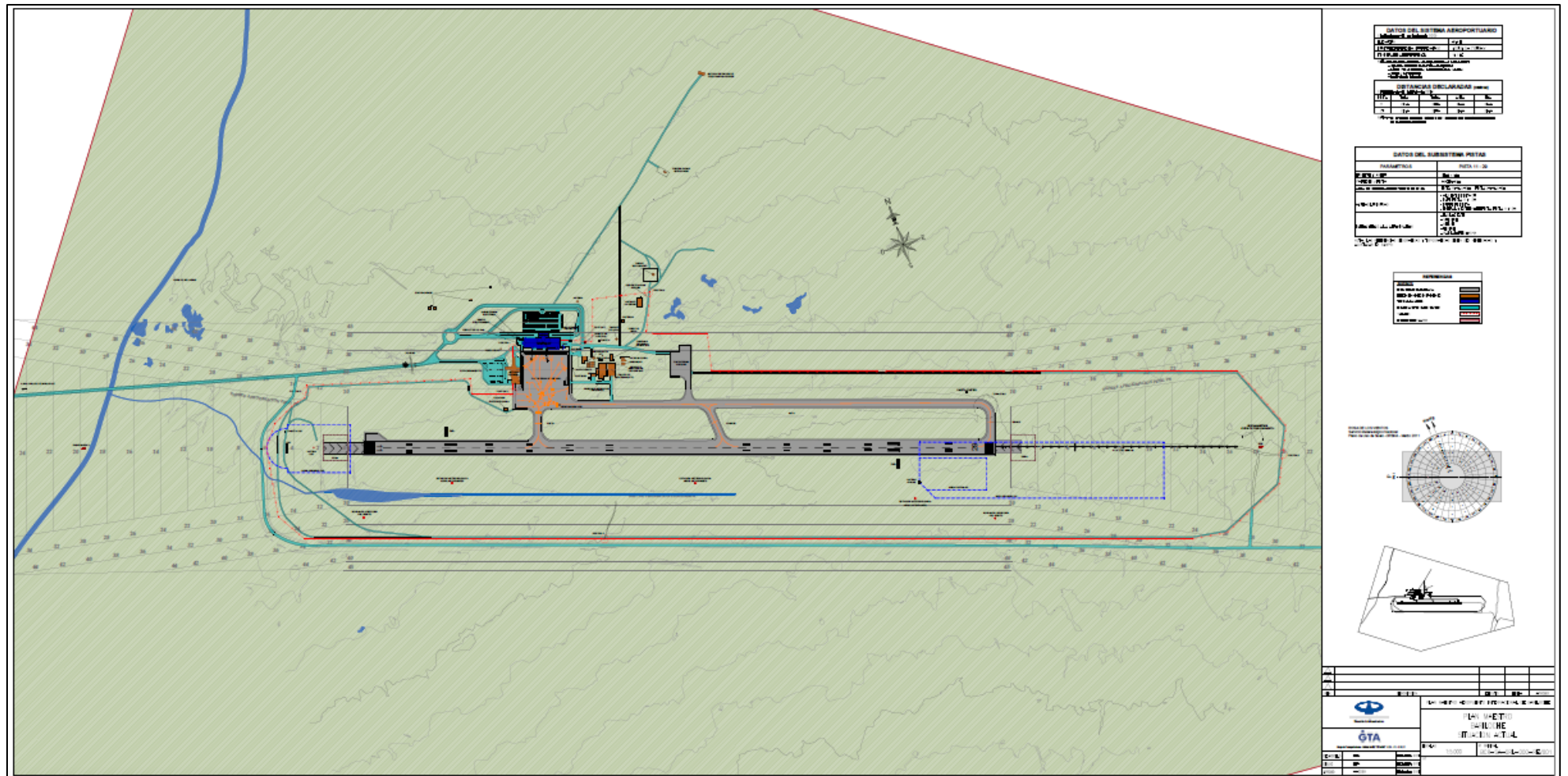
En aquellos aeropuertos que han sido concesionados, **el Plan Maestro contiene la evolución prevista para todo el período de la concesión y su desarrollo es responsabilidad de la empresa administradora**, sobre las pautas que el Estado le impone a través de sus autoridades y organismos de contralor, considerando la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, así como los niveles de satisfacción de los mismos de acuerdo a las normativas y estándares internacionales y locales.

Imagen 3. Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Internacional de Bariloche.



Fuente: Resolución ORSNA N° 07/2011

Imagen 4. Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de Bariloche (situación actual)



Fuente: Resolución ORSNA N° 143/2014

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.

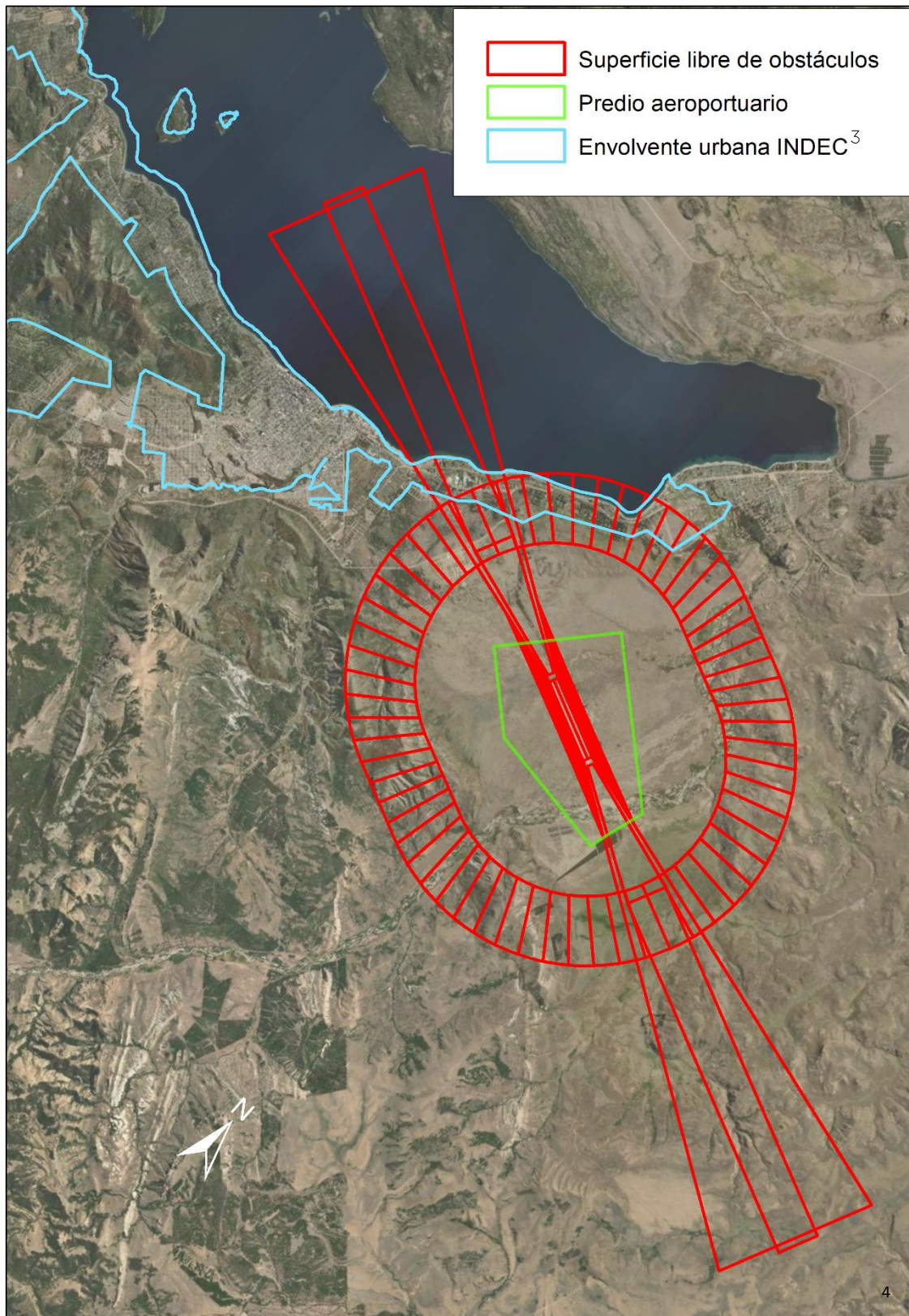
La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) informe mediante la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)² la existencia o no de elementos presentes bajo la superficie libre de obstáculos.

En el caso del Aeropuerto de Bariloche se puede observar la 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 5. Superficie libre de obstáculos



Fuente: Elaboración propia en base al Plan Maestro de Bariloche.
Resolución ORSNA N° 143/2014

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

Mancha de ruido

La contaminación acústica es un fenómeno inherente a cualquier área urbana y constituye un factor ambiental que impacta sobre la calidad de vida de sus habitantes.

De todos los medios de transporte, la aviación es el que genera mayor cantidad de energía acústica, por ello en las localidades situadas en las inmediaciones de los aeropuertos se ocasionan molestias que son realmente importantes.

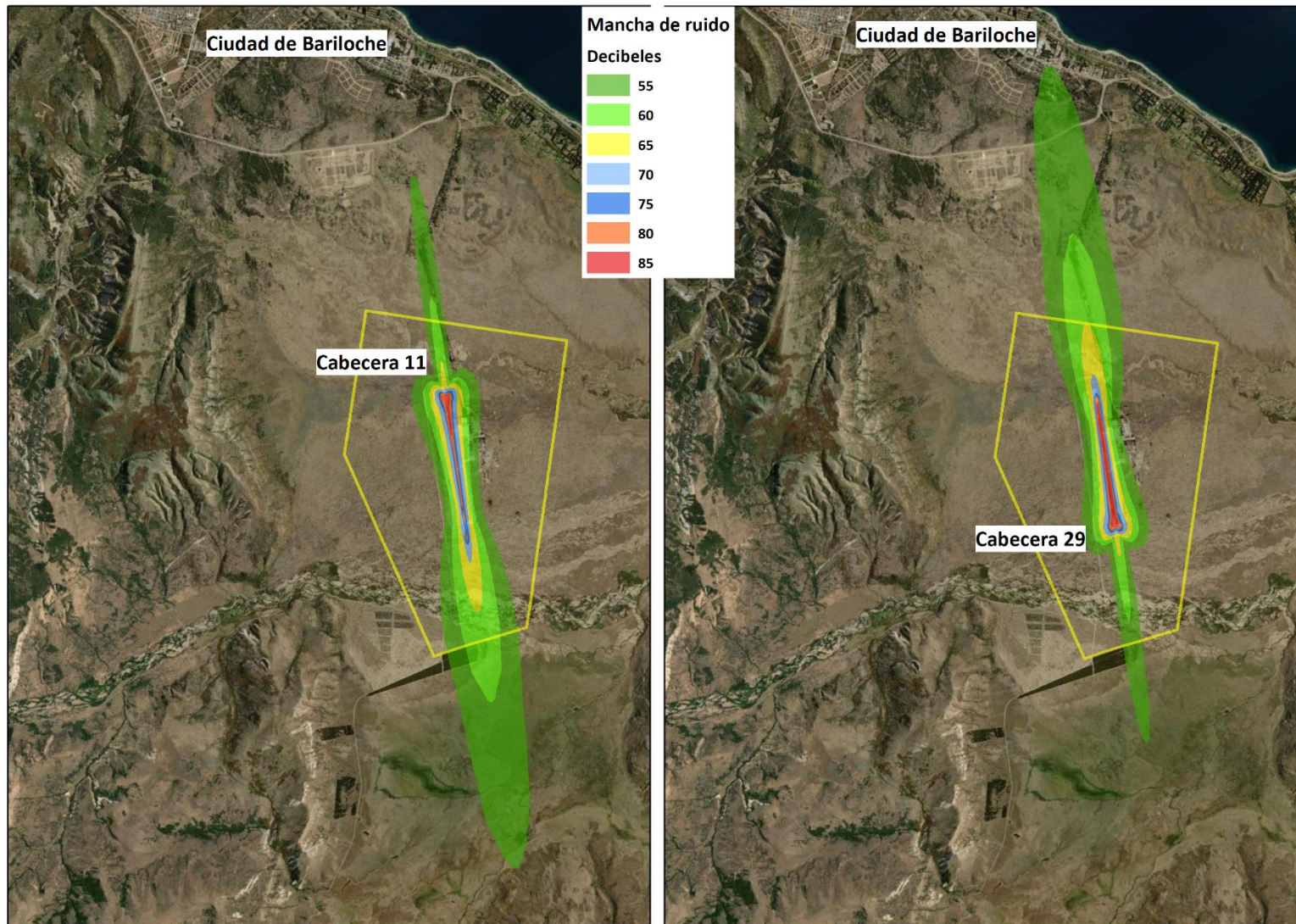
La Publicación de Información Aeronáutica (AIP)⁴ correspondiente al aeropuerto de Bariloche, en el punto 2.21 Procedimientos de atenuación de ruidos, indica que se aplicarán los procedimientos generales de atenuación de ruido establecidos en la Parte 2 - ENR 1.5.

Estas previsiones de la AIP concuerdan con los resultados del análisis del ruido elaborado en el Plan Maestro del Aeropuerto de Bariloche, el cual fue realizado teniendo en cuenta todas las operaciones de despegue y aterrizaje en ambas cabeceras de pista utilizando una mezcla de tráfico para el día pico.

Este análisis muestra un mayor impacto del ruido sobre la zona urbana con la utilización de la cabecera 29 en comparación con la 11, aunque casi no se superan los 60 decibeles promedio fuera del predio, como puede observarse en las imágenes que siguen de ambas manchas de ruido.

⁴ <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Imagen 6. Mancha de ruido en día pico cabeceras de pista 11 y 29



Fuente: Análisis de ruido del Plan Maestro de Bariloche. Resolución ORSNA N° 143/2014

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.

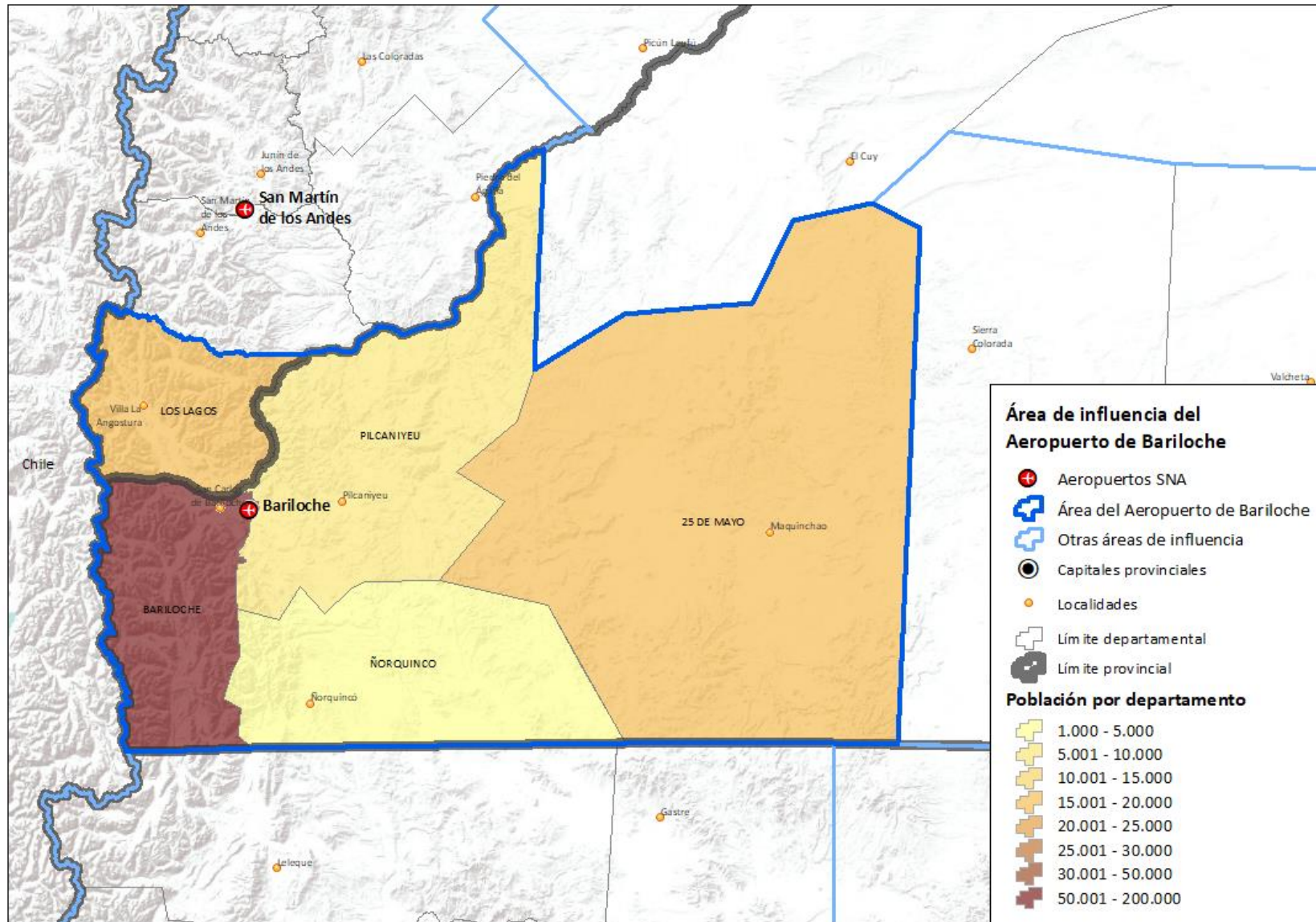
Para la República Argentina se construyeron áreas de influencia según tiempos de viaje sobre la red vial definiendo zonas excluyentes donde cada división departamental del país pertenece a una única área de influencia definida por el aeropuerto más cercano.



Bariloche forma parte de la Región Patagonia y se vincula por vía terrestre a través de la Ruta Nacional N°40 hacia el norte con Villa La Angostura en Neuquén y hacia el sur por la misma ruta con El Bolsón. Además, la Ruta Nacional N°237 la conecta con la capital provincial de Neuquén.

El área de influencia del Aeropuerto Internacional de Bariloche incluye los departamentos rionegrinos de Bariloche, Pilcaniyeu, Ñorquinco y 25 de mayo. Además, incluye el departamento neuquino de Los Lagos.

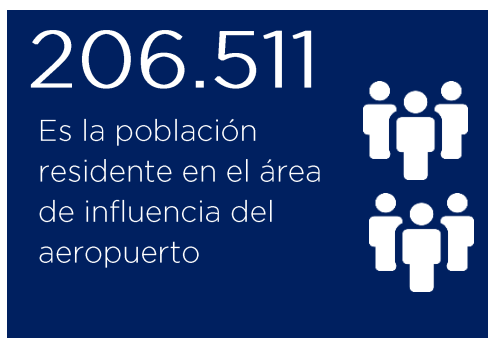
Mapa 2. Área de influencia del Aeropuerto Internacional de Bariloche



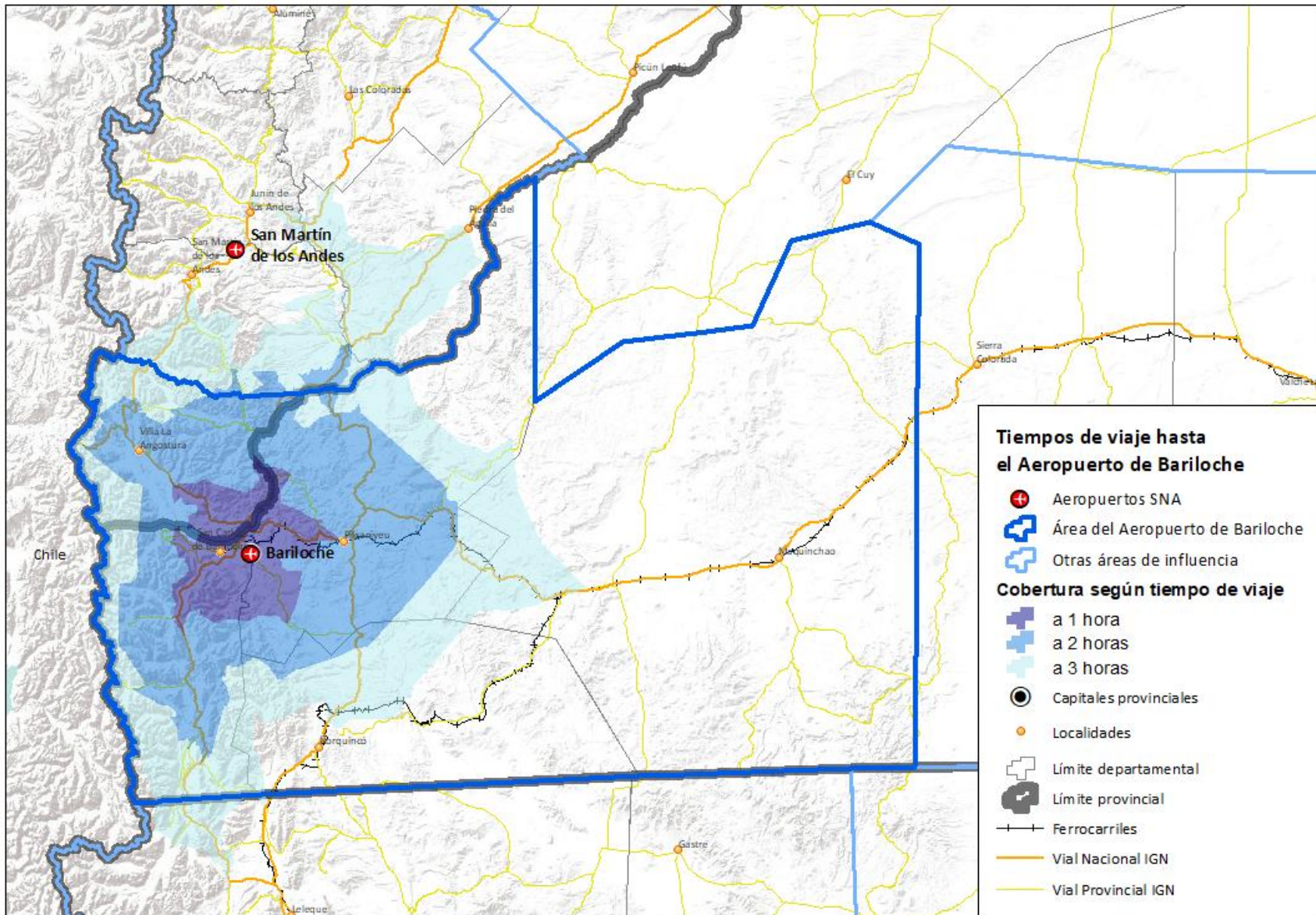
Fuente: Elaboración propia en base a datos de IGN, INDEC, Open Street Map

El aeropuerto Teniente Luis Candelaria se localiza sobre la Ruta Provincial N°80, y se conecta a través de la Ruta Nacional N°40 con la ciudad de Bariloche que se encuentra en el departamento homónimo. La ciudad se destaca por ser la segunda aglomeración urbana por cantidad de habitantes de la provincia de Río Negro, por detrás de General Roca y por encima de Viedma, la capital provincial.

Según datos del según el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022 (resultados provisionales) del INDEC, para el 2022 la población de los departamentos que forman parte del área de influencia del aeropuerto alcanzó 206.511 habitantes, de los cuales un 69% se encuentra dentro de una hora de viaje por la red vial desde el aeropuerto.



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



Fuente: elaboración propia en base a datos de Open Street Map

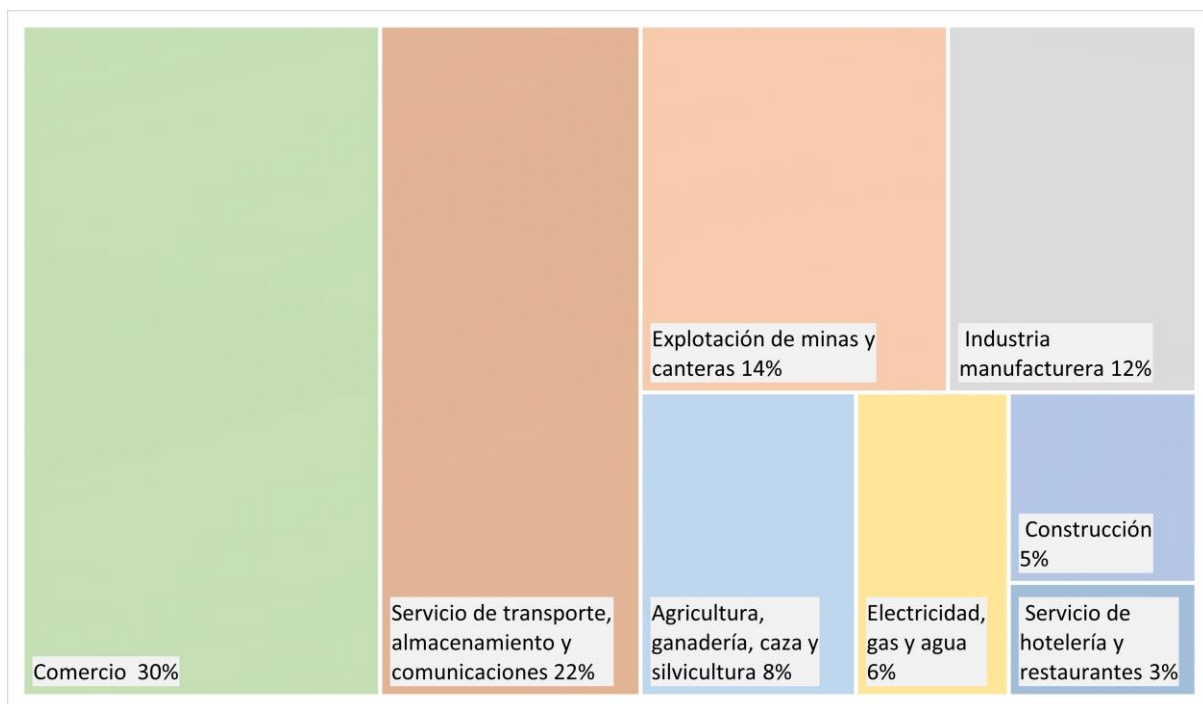
Estructura productiva provincial

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 Río Negro cuenta con una estructura productiva que se divide en ocho rubros principales y está apoyada principalmente en el sector comercio.

Los sectores de actividad que más aportan a la estructura productiva provincial son: comercio (30%), servicio de transporte, almacenamiento y comunicaciones (22%), explotación de minas y canteras (14%), industria manufacturera (12%), agricultura, ganadería, caza y silvicultura (8%), electricidad, gas y agua (6%), construcción (5%) y servicios de hotelería y restaurantes (3%).

Gráfico 1. Estructura económica productiva por grandes rubros en la provincia de Río Negro. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos INDEC

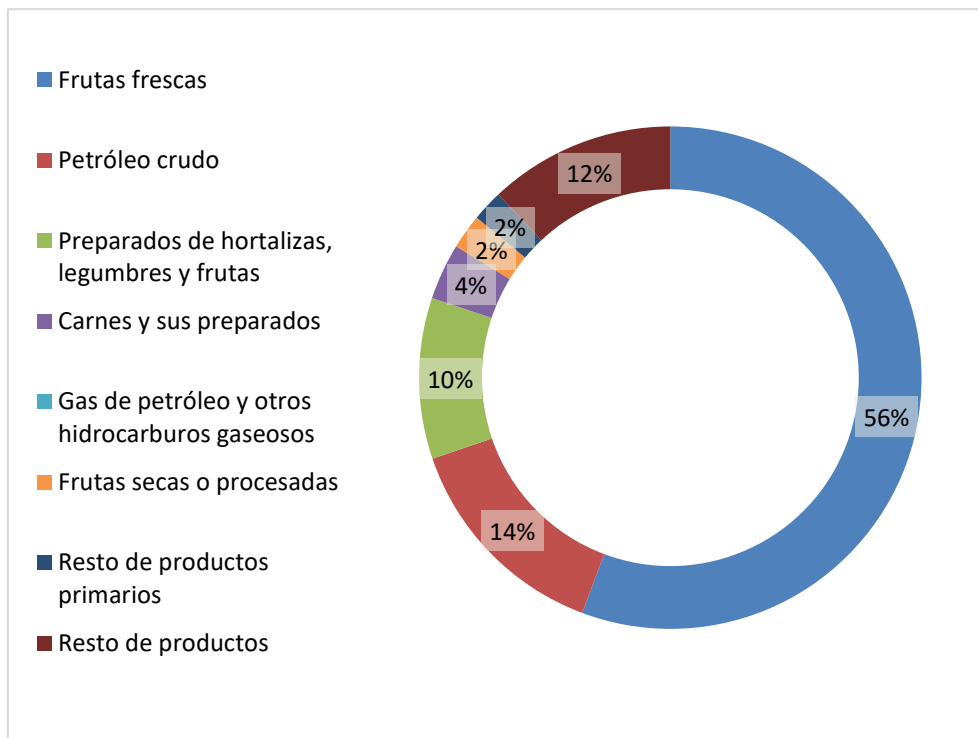
Perfil exportador

Durante el año 2021, las exportaciones de Río Negro totalizaron 373 millones de dólares, representando el 1% del valor exportado sobre el total nacional y 6,2% de la Región Patagónica.

La provincia participa en los mercados internacionales principalmente con productos asociados al sector de frutas frescas, que representaron el 56% del valor exportado en 2021. También se comercializó petróleo crudo (14%), preparados de hortalizas, legumbres y frutas (10%), carnes y sus preparados (4%), frutas secas o procesadas (2%), resto de productos primarios (2%) y el 12% restante concentra un grupo de productos con menor participación.

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

Gráfico 2. Principales rubros de exportación de la provincia. Año 2021

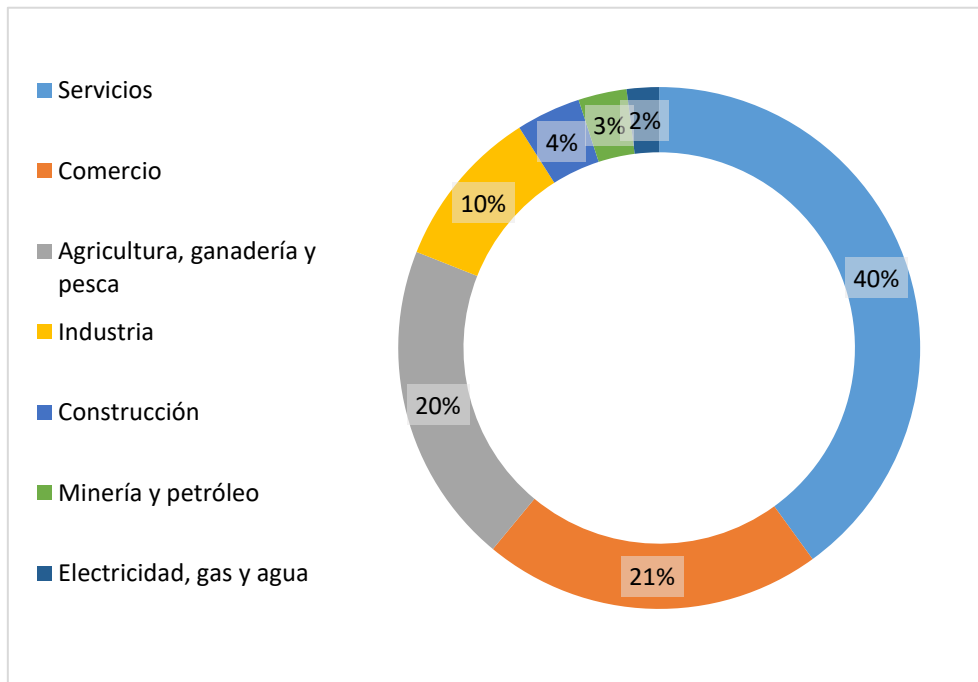


Fuente: Indicador de actividad económica provincial - INDEC

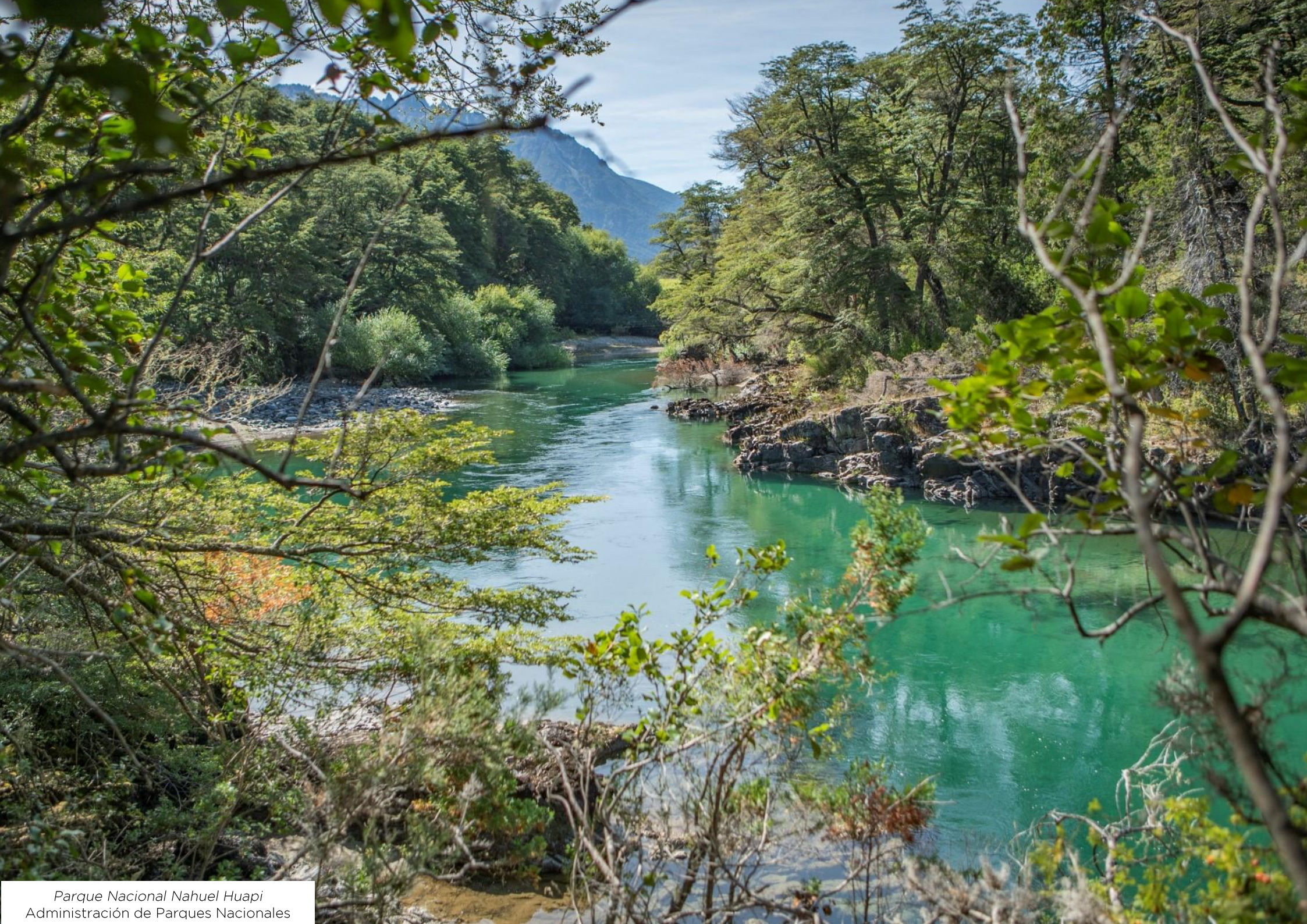
Empleo provincial

Durante el año 2021 se registraron 114.866 puestos de empleo en la Provincia de Río Negro. Las actividades vinculadas con el sector servicios (40%), comercio (21%), agricultura, ganadería y pesca (20%), industria (10%), construcción (4%), minería y petróleo (3%) y electricidad, gas y agua (2%).

Gráfico 3. Composición del empleo provincial. Año 2021



Fuente: Ministerio de Trabajo - SIPA



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 Internacional de Bariloche 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

Durante el año 2020 y 2021, el transporte aéreo global se vio afectado severamente por la mayor crisis histórica de la actividad aerocomercial y aeroportuaria, motivada por la aparición de la Pandemia del virus Covid-19, la cual generó un fuerte impacto en los indicadores de transporte aéreo producto de la paralización de las actividades y la disminución de las operaciones aéreas mundiales.

En el año 2021, tres líneas aéreas operaron vuelos regulares domésticos desde el Aeropuerto Internacional de Bariloche. En total, se ofertaron **1.310.595 asientos** anuales en el mercado.

Durante la primera semana de julio⁵, el aeropuerto contó con un total de 101 frecuencias comerciales (ida y vuelta) y 17.280 asientos ofrecidos. De ellos, el 73% iban a Buenos Aires, le seguían Córdoba (11%), Mendoza (10%) y Rosario (6%). En esa misma semana, Aerolíneas Argentinas brindó la mitad de los servicios en el aeropuerto con 53 frecuencias semanales (ida y vuelta) que conectaban a Bariloche con Buenos Aires, Mendoza, Córdoba y Rosario. Por su parte, Jetsmart ofreció 30 frecuencias distribuidas entre Buenos Aires, Córdoba y Mendoza. Por último, Flybondi brindó 18 frecuencias con destino a Buenos Aires y Córdoba. En el mes de diciembre de 2021 las frecuencias comerciales crecieron un 116%, llegando a 218 frecuencias (ida y vuelta). Asimismo, en el mismo periodo se alcanzaron 40.508 asientos totales, lo cual implicó un crecimiento del 134%.

⁵ Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2021. Sin embargo, vale aclarar que durante ese mes aún regían restricciones vinculadas a la pandemia covid-19 tanto para el mercado doméstico como para el mercado internacional.

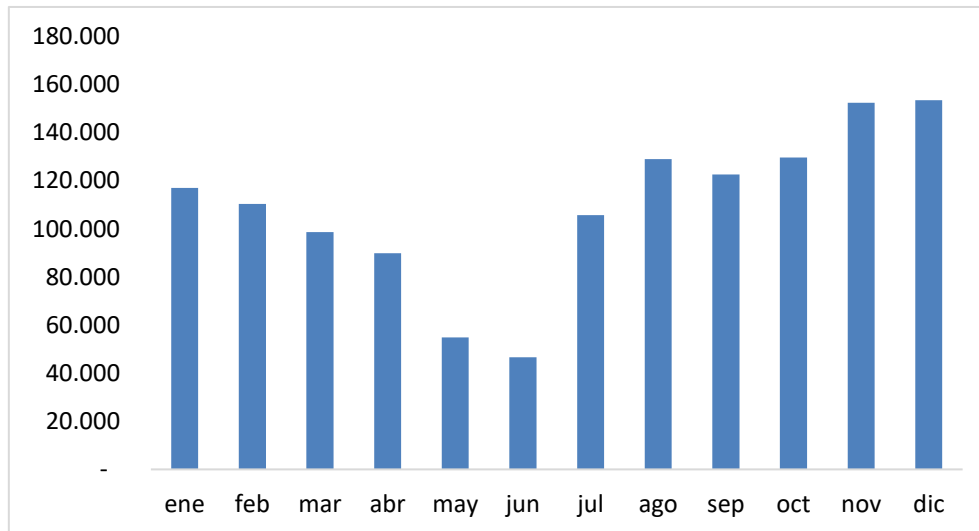
Mapa 4. Rutas de cabotaje del Aeropuerto Internacional de Bariloche. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

A lo largo del año, la ciudad de Bariloche estuvo conectada con Buenos Aires, Córdoba, Rosario y Mendoza durante todo el año. En cambio, la ruta hacia El Calafate se ofertó de manera estacional durante la temporada de verano.

Gráfico 4. Oferta aerocomercial de asientos del Aeropuerto de Bariloche por tipo de vuelo.
Año 2021

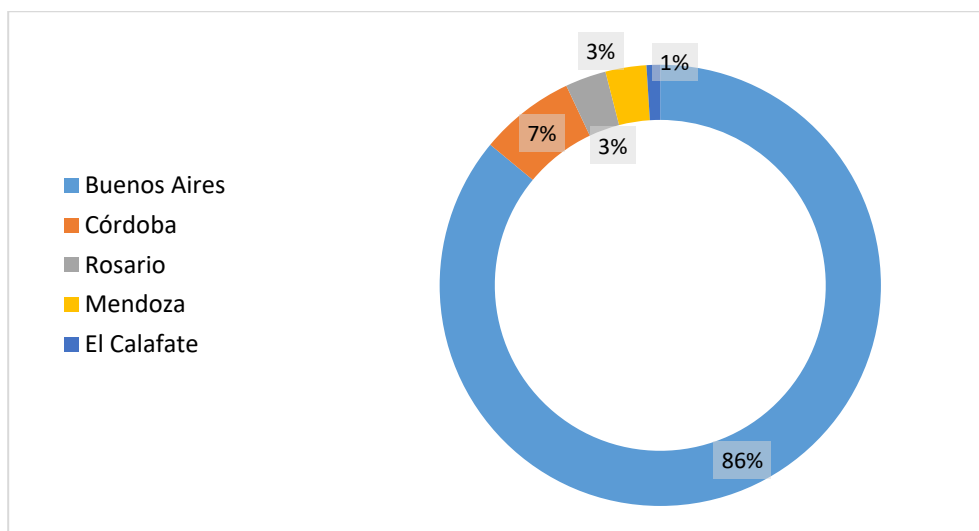


Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

Durante el 2021, el mes de junio marcó el mínimo de servicios ofrecidos en el aeropuerto de Bariloche con un total de 46.584 asientos, mientras que diciembre fue el máximo del año con 153.583. Las principales variaciones a largo el año estuvieron vinculadas por un lado con el incremento de la oferta a ciudades como Córdoba (57%), Rosario (35%), y Buenos Aires (18%)

Anualmente, la conexión con Buenos Aires fue la más importante con 86% de los servicios ofrecidos, seguida por Córdoba con el 7%. Rosario, Mendoza y El Calafate sumaron el 7% restante.

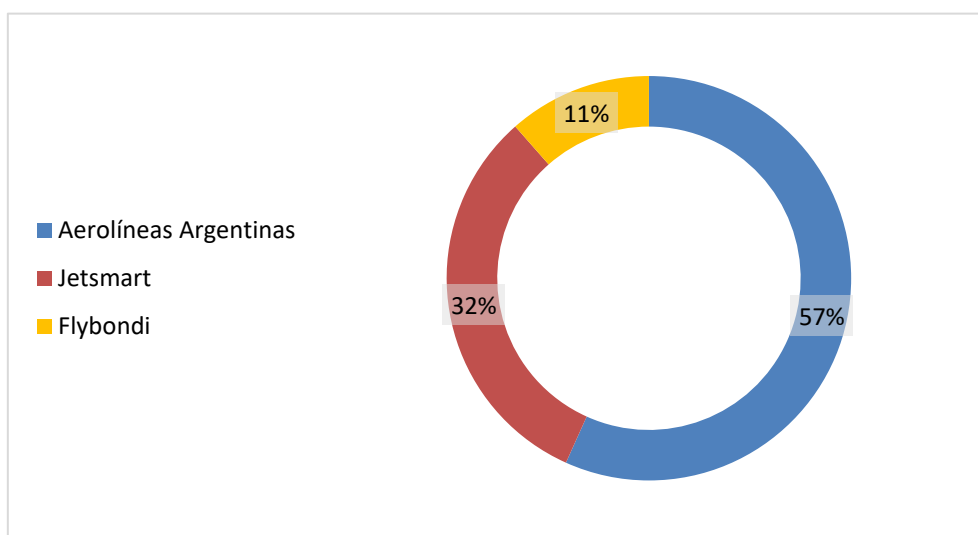
Gráfico 5. Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Por último, la participación de mercado de las diferentes aerolíneas mostró que Aerolíneas Argentinas fue el operador con mayor cuota alcanzando el 57%, le siguió Jetsmart (32%), Flybondi (11%).

Gráfico 6. Oferta anual medida en asientos por aerolínea. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

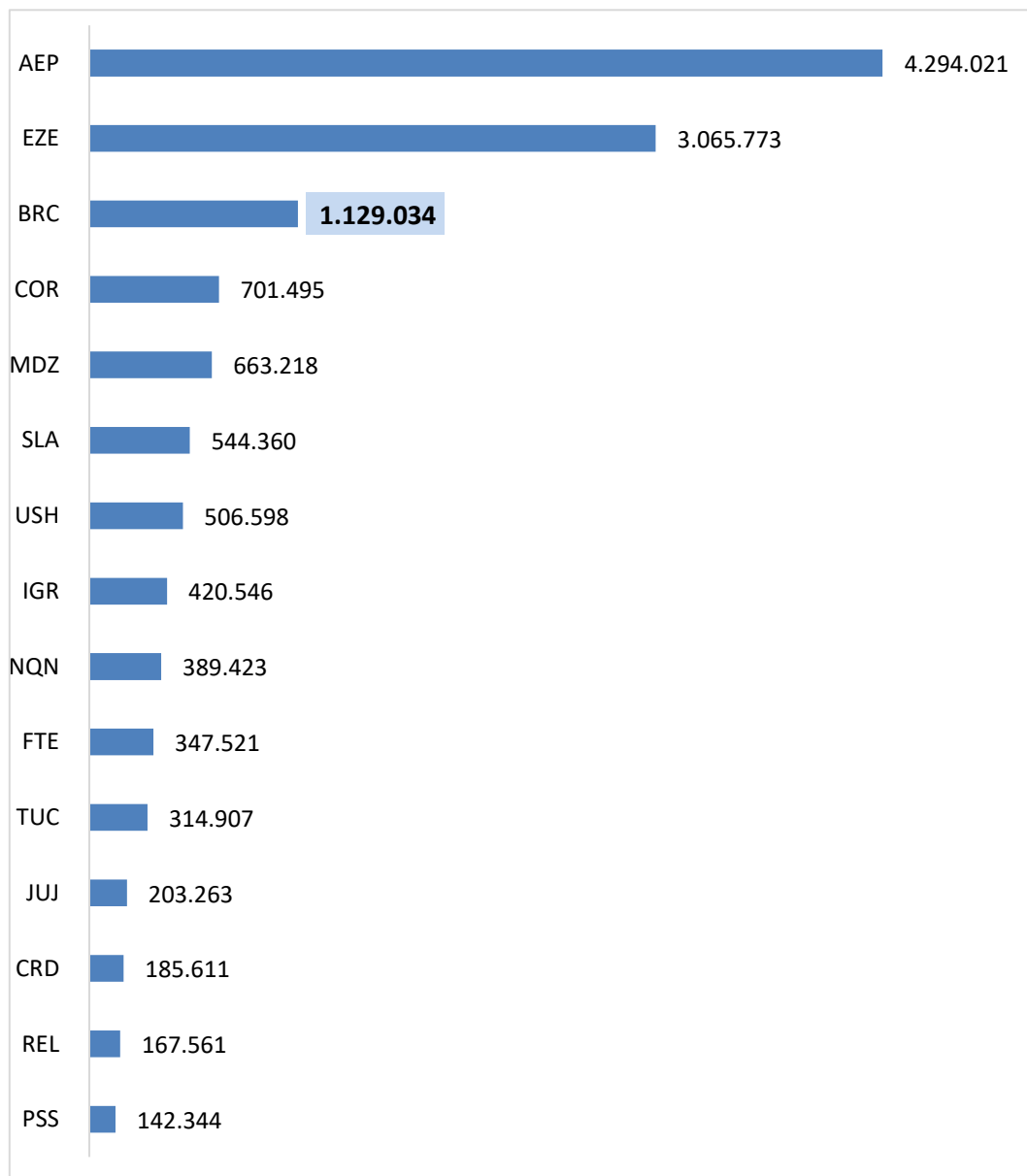


Sala de pre embarque del aeropuerto

3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO

Durante el año 2021, el aeropuerto de Bariloche registró 1.129.034 pasajeros comerciales de cabotaje. Con estas cifras Bariloche se ubicó tercero entre las terminales aeroportuarias con más pasajeros del Sistema Nacional de Aeropuertos sólo por detrás de Aeroparque y Ezeiza. A su vez, en el mismo año se realizaron 10.032 movimientos de aeronaves.

Gráfico 7. Pasajeros en los principales aeropuertos del Sistema Nacional. Año 2021

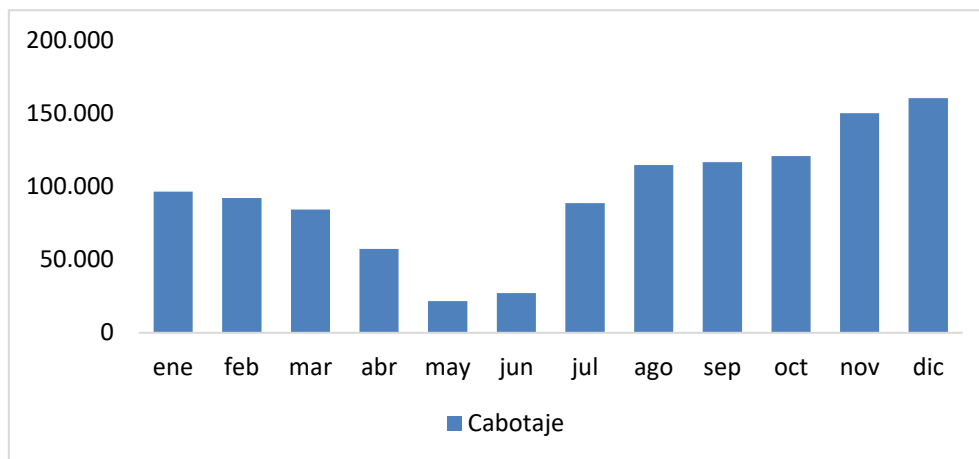


Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

La demanda anual del aeropuerto para el año 2021 fue sostenida por los pasajeros domésticos. Los meses de mayo y junio reflejaron los valores mínimos, mientras que a partir de julio se inició un crecimiento sostenido alcanzado durante el segundo semestre un incremento mensual promedio del 49%. El aeropuerto pasó de 88.472 en julio a 160.224 en diciembre mostrando un incremento de tráfico acumulado del 81%.

En materia de rutas, la conexión con Buenos Aires concentró el 87% de la demanda doméstica. Le siguieron en importancia las rutas a Córdoba (7%), Rosario (3%), Mendoza (2%), mientras que las rutas El Calafate y Neuquén concentraron el 1% restante.

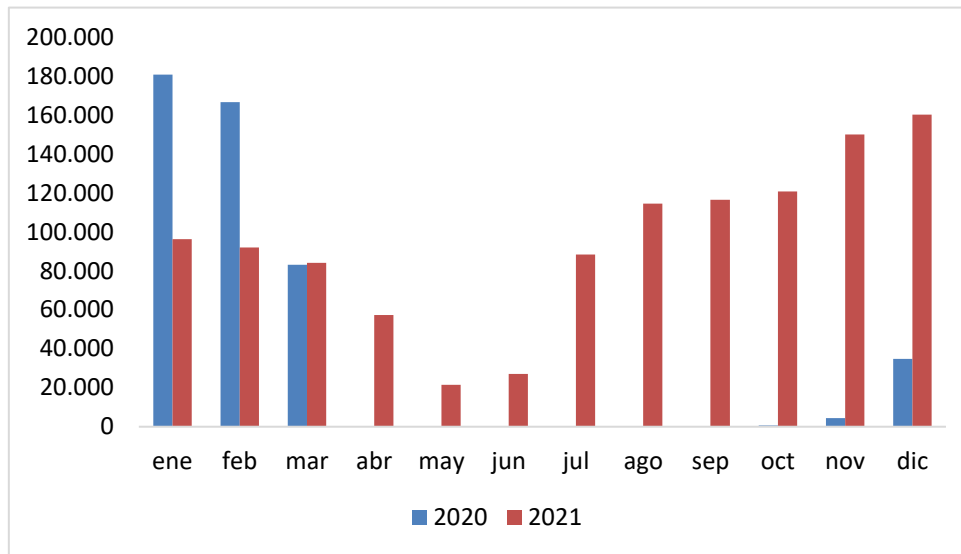
Gráfico 8. Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Si se compara el tráfico anual del 2020 y el 2021, se pasó de 471.080 pasajeros a 1.129.034 lo que equivale a **una recuperación del 140% interanual** contrarrestando la abrupta caída del tráfico durante la pandemia. Entre diciembre 2020 y diciembre 2021 la recuperación fue del 359%.

Gráfico 9. Evolución mensual de pasajeros. Años 2020-2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

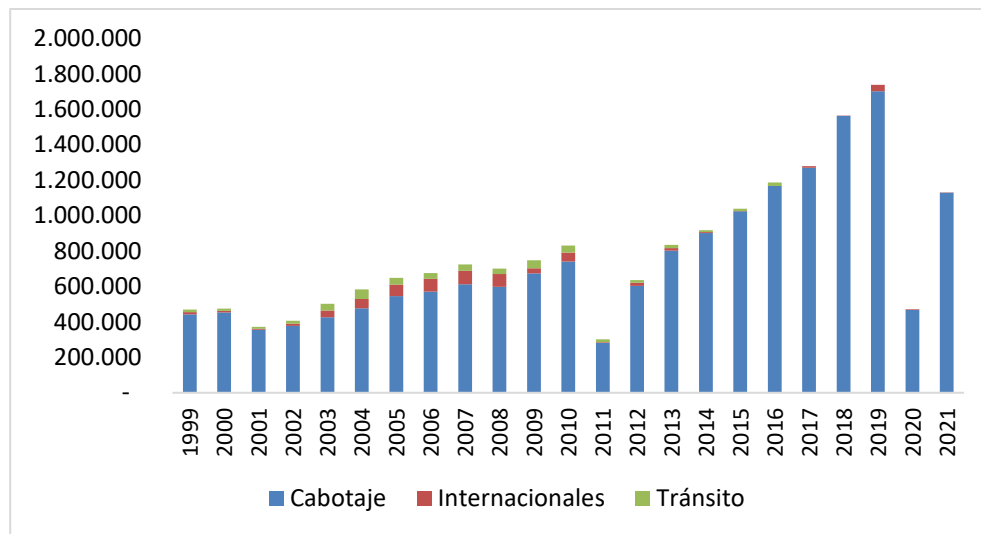
Tráfico histórico 1999-2021

Durante los últimos 23 (veintitrés) años el tráfico aerocomercial del Aeropuerto Internacional de Bariloche 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.

Particularmente, durante 2020 y 2021 se vivió a nivel mundial una de las crisis aerocomerciales más importantes de las últimas décadas como consecuencia de la pandemia COVID-19 lo cual afectó la demanda de viajes aéreos en todo el país y el mundo. Este fenómeno exógeno redujo el tráfico de pasajeros del aeropuerto a niveles cercanos a los registrados a principios de milenio.

Si se observa la serie completa 1999-2021, a fines de la década del 90 y comienzo de los 2000 se produjo una caída del tráfico nacional e internacional del aeropuerto patagónico consecuencia tanto de la crisis socio-económico y política vivida en la República Argentina en el 2001, como de liberalización aerocomercial implementada en los años noventa. Esto trajo como resultado no sólo una reducción sin precedentes en la demanda de pasajeros sino también la quiebra y cese de operaciones de varias líneas aéreas nacionales.

Gráfico 10. Evolución anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Bariloche. Años 1999-2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Durante el período 2003-2010 el crecimiento de la demanda fue sostenido pasando de los 503.068 pasajeros anuales (2003) a los 831.792 en 2010. El incremento total en esos años fue del 77%, con un promedio de crecimiento interanual de 10%.

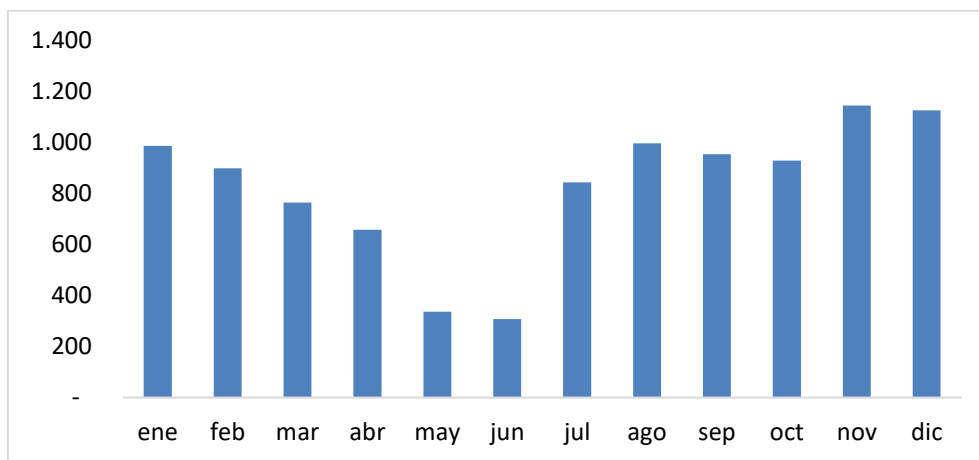
En el año 2011 el Aeropuerto Internacional de Bariloche estuvo cerrado para operaciones regulares debido a la erupción de complejo Puyehue - Córdon Caulle ubicado en la República de Chile. Esto causó un descenso en el movimiento de pasajeros del 64% en relación al mismo período del año 2010. El fenómeno también afectó las operaciones durante el primer bimestre del 2012, iniciando una recuperación gradual del tráfico.

A partir del año 2013 se observa un crecimiento constante hasta el año 2019 como consecuencia de los pasajeros domésticos. En el periodo 2013 -2019 el crecimiento interanual promedio fue del 14%, alcanzando, al finalizar el ciclo, los 1.738.44 pasajeros, sin embargo, en el 2020 la pandemia del virus Covid-19 impuso una nueva reducción de la demanda.

Movimientos de aeronaves

El año 2021 finalizó con un total de 10.032 movimientos, entre aterrizajes y despegues. Esto representa un promedio diario de 27 operaciones. Se observa que las mismas estuvieron en un rango que va desde el mínimo de 308 movimientos mensuales en junio, al máximo de 1.144 en noviembre. En el mes de diciembre, los movimientos estuvieron un 115% por encima del mismo de 2020. En promedio, el aeropuerto contó 836 movimientos mensuales.

Gráfico 11. Evolución mensual del movimiento de aeronaves. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



Refugio Frey
Cheokolate

4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL

El transporte aéreo es un factor indispensable para el desarrollo de la economía y 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”⁶.

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.

⁶ IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

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



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)⁷.

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

⁷ 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.

el valor recibido por el pasajero por encima del costo del pasaje. A este 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 en el área de influencia del Aeropuerto de Bariloche por el transporte aéreo durante el año 2021 fue de \$17.585.981.997 de pesos, generando 9.043 puestos de empleo.

- El producto bruto aeroportuario aportó \$1.868.638.910 de pesos
- El turismo receptivo e interno \$15.045.327.426
- Los beneficios económicos para los pasajeros \$672.015.661
- El impacto negativo generado por el turismo emisor sumó \$5.892.902.839.

La diferencia entre los impactos positivos y el impacto negativo generó un saldo de impactos de \$1.020.690.80

Cerro Catedral
Sitio web oficial



AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BARILOCHE - 2021

\$ 17.585

MILLONES DE PESOS

Impacto socioeconómico
y territorial positivo



Impacto socioeconómico y territorial positivo **\$ 17.585.981.997**

Beneficios económicos para los pasajeros	\$ 672.015.661
Producto Bruto Aeroportuario	\$ 1.868.638.910
Turismo receptivo	\$ 15.045.327.426
Puestos de empleo generados	9.043

Impacto socioeconómico y territorial negativo **\$ 5.892.902.839**

Turismo emisor	\$ 5.892.902.839
----------------	------------------

Saldo de impactos (pesos) **\$ 11.693.079.158**

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 Bariloche

El Aeropuerto de Bariloche generó \$1.868.638.910 pesos en concepto de PBA durante el 2021. Los servicios aeronáuticos generaron \$116.274.532 pesos, lo que representa un 6% del total. El 94% restante equivale a \$1.752.364.378 y fueron generados por las actividades no aeronáuticas.

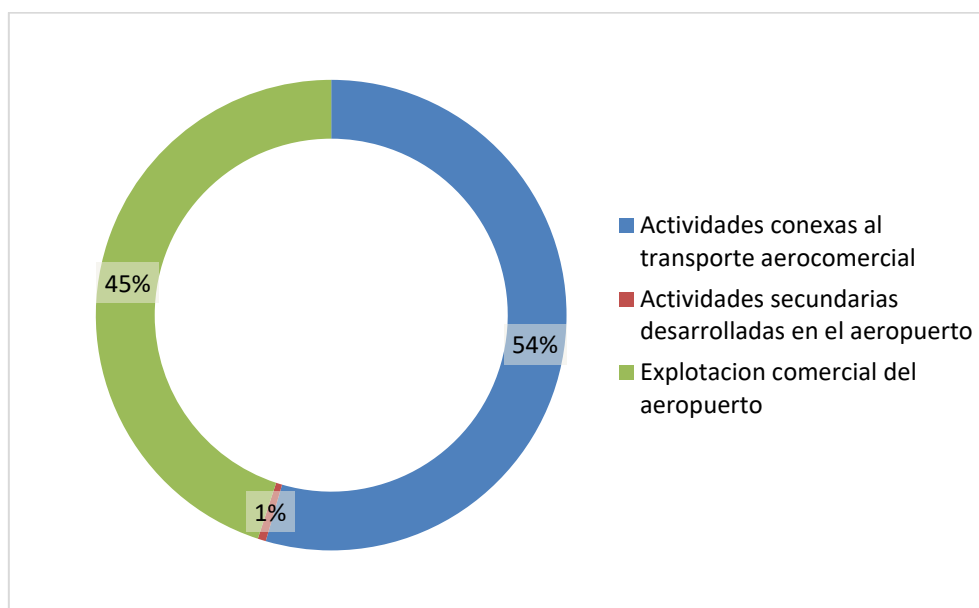
Gráfico 12. Distribución del Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de Bariloche. Año 2021

PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO	\$ 1.868.638.910	
SERVICIOS AERONÁUTICOS	\$ 116.274.532	6%
SERVICIOS NO AERONÁUTICOS	\$ 1.752.364.378	94%

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del aeropuerto de Bariloche, el 54% 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 45% de la facturación total y las actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto fueron las menos representativas con un 1% del total.

Gráfico 13. Distribución de la facturación total generada por los servicios no aeronáuticos del Aeropuerto de Bariloche. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

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 14. Ratios de facturación del Aeropuerto de Bariloche. Año 2021

	Por pasajero	Por movimientos de aeronaves	Por mt2 de terminal	Por hectárea
\$ Producto Bruto Aeroportuario	\$ 1.656	\$ 186.267	\$ 186.864	\$ 1.038.133
\$ Servicios aeronáuticos	\$ 103	\$ 11.590	\$ 11.627	\$ 64.597
\$ Servicios no aeronáuticos	\$ 1.553	\$ 174.677	\$ 175.237	\$ 973.536
\$ Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$ 846	\$ 95.179	\$ 95.483	\$ 530.463
\$ Explotación comercial del aeropuerto	\$ 698	\$ 78.521	\$ 78.773	\$ 437.625
\$ Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$ 9	\$ 977	\$ 981	\$ 5.448

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

HISTORIAS QUE HABLAN

Profesionalismo y pasión en la nieve

Hernán Franco es instructor y profesor de esquí desde hace más de 30 años. Junto con 3 colegas hace 11 años abrieron una escuela de esquí y snowboard en cerro Catedral llamada SKIMAX. Esta escuela se dedica a la enseñanza de deportes invernales para adultos y niños, y funciona estacionalmente entre los meses de junio y octubre.

Actualmente, cuenta con 40 profesores y cuatro locales al público en diferentes lugares de la base del cerro Catedral, teniendo su base en el emblemático edificio donde funcionó la primera escuela de esquí “Escuela de Esquí Catedral” en 1951, frente a la plaza catalina Reynal.

“Somos una escuela reconocida por la calidad y experiencia de nuestros profesionales. Ofrecemos una gama de servicios que va desde las clases privadas con profesores de renombre internacional, hasta las clases colectivas especializadas en niños con grupos reducidos, desde los 3 hasta los 16 años, siendo la única escuela que cuenta con un área exclusiva para menores de 8 años. En Skimax se puede aprender a esquiar, hacer snowboard, telemark, y si uno es principiante se puede conocer la montaña mientras mejora sus condiciones técnicas”

Con respecto a la demanda, Hernán nos cuenta: *“Los turistas que nos visitan son mayormente extranjeros en determinadas partes de la temporada y nacionales en vacaciones escolares; además de un flujo constante entre los meses de julio y septiembre. El auge se produce en la segunda quincena del mes de Julio, en los fines de semana largos de agosto y las vacaciones de primavera en septiembre. Siendo una actividad de costos elevados el perfil del visitante se sitúa en el grupo ABC1, teniendo en cuenta que se requiere de alojamiento (idealmente en sectores cercanos a la montaña), contar con servicios periféricos de alquileres de equipos, accesos a los medios de elevación y las actividades recreativas y de enseñanza a cargo de las escuelas”.*

Hernán reflexiona sobre el vínculo existente entre el aeropuerto y el funcionamiento de la escuela *“La relación de las escuelas de esquí con respecto a la oferta aeroportuaria es clave para el funcionamiento y coordinación de nuestros servicios. Un 75% de los clientes que arriban a esquiar lo hacen por vía aérea y sus estadías varían entre los 3 a 15 días. Haciendo fundamental la eficiencia y coordinación de los horarios de llegada y partida para aprovechar al máximo las vacaciones”.*

A su vez, *“Como empresa, dependemos de la eficacia en el funcionamiento del aeropuerto, en temporada y fuera de temporada, en el momento en que los profesionales que trabajan en SKIMAX viajan al hemisferio norte a trabajar en las temporadas de nieve durante nuestro verano, por lo cual el aeropuerto es nuestra vía de contacto con el mundo. Además, se suman los viajes que se realizan para la promoción turística en destinos emergentes (Chile o Centroamérica) y en países que nos visitan más habitualmente (Uruguay y Brasil). En este aspecto, la oferta de servicios transporte aéreo y el aumento de puntos con vuelos directos, ya sea nacionales o internacionales, es necesaria para el flujo constante de visitantes en la zona”.*

Por último, Hernán señala *“Se evidenció la necesidad de los servicios aeroportuarios durante la pandemia y en 2011 cuando el aeropuerto permaneció cerrado por más de un año debido a la erupción del volcán Cordón Caulle. Nuestra ciudad se nutre de turistas de puntos alejados de nuestro país y del extranjero, que no optarían por el destino turístico si el acceso fuese exclusivamente por vía terrestre”.*

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.

Rodeada de un imponente marco natural constituido por los Andes Patagónicos, bosques y los lagos Nahuel Huapi, Gutierrez y Mascardi, entre otros. Bariloche es uno de los principales centros turísticos receptivos del país.

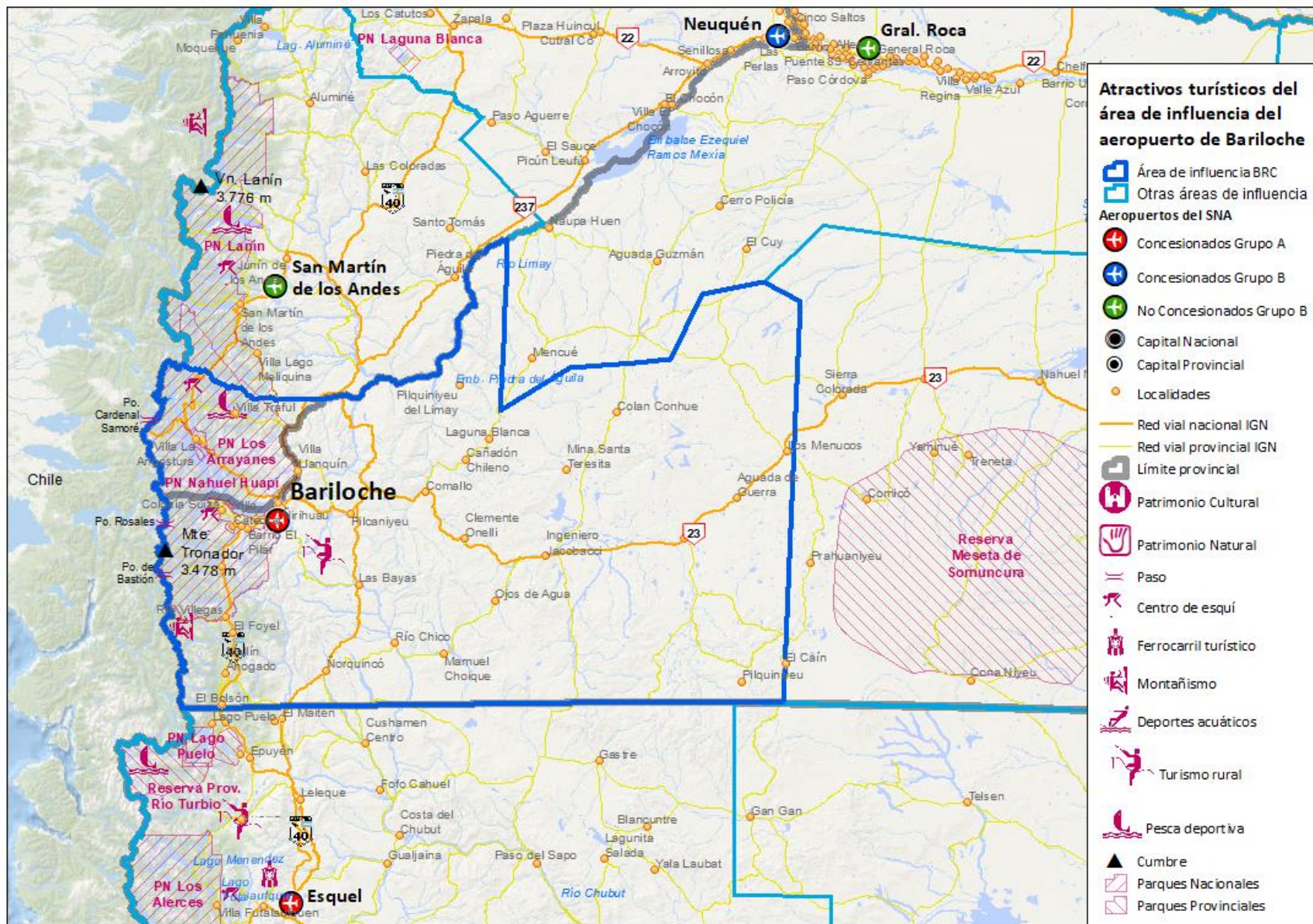
Fue a partir de la creación del Parque Nacional Nahuel Huapi en 1934 que la ciudad comenzó a posicionarse como un destino turístico para lo cual el Estado Nacional encargó la construcción de edificios emblemáticos para la ciudad como son el Centro Cívico, la iglesia Catedral y el Hotel Llao Llao.

Las características naturales de la zona la hacen atractiva en cualquier época del año, aunque el invierno se destaca por la gran afluencia de turistas que se dedican a la práctica de esquí. En 2021, Bariloche tuvo el 50% de los pernoctes de la región patagónica⁸, posicionándose como uno de los principales destinos turísticos del país. Además, cuenta con una amplia oferta hotelera de categoría 4 y 5 estrellas ofreciendo servicios de altos estándares de calidad. Los turistas que viajan en avión suelen preferir estas categorías de alojamiento, lo cual favorece al lugar receptor dado el nivel superior de gastos realizados.

Entre sus atractivos principales se encuentran el Centro Internacional de Esquí en el Cerro Catedral, el Circuito Chico, los cerros Otto y López, Puerto Blest, las cascadas de los Cántaros y Los Alerces y el Monte Tronador. Además, dentro del área de influencia del aeropuerto de Bariloche, en de la Provincia de Neuquén se encuentra Villa La Angostura con su centro de esquí en Cerro Castor y el Parque Nacional Los Arrayanes. Además de los atractivos naturales mencionados, la región cuenta con una importante oferta gastronómica y de diversos servicios orientados a la práctica de rafting, pesca deportiva, andinismo, kayak, kitesurf, buceo y trekking entre varias actividades más.

⁸ EOH, 2021. Ciudades turísticas de la Región Patagónica: Viedma, Ushuaia, Bariloche, Puerto Madryn, Las Grutas, Calafate y Neuquén

Mapa 6. Atractivos turísticos del área de influencia del Aeropuerto Internacional de Bariloche



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

4.2.1 Turismo receptivo

Turismo extranjero

En 2021 arribaron al Aeropuerto Internacional de Bariloche un total de 8.785 turistas extranjeros tanto en vuelos internacionales como domésticos. En términos económicos, los viajeros generaron un gasto de \$1.275.447.979 pesos en el área de influencia del aeropuerto patagónico.

Turismo interno

Por otra parte, 405.940 turistas nacionales ingresaron a la provincia a través del Aeropuerto Internacional Teniente Luis Candelaria generando un impacto de \$13.769.879.447 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 Bariloche por turismo y generan un impacto económico positivo en el área de influencia del Aeropuerto, se pueden identificar los impactos económicos negativos generados por los viajeros que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.



Turismo extranjero

En 2021, 4.306 barilochenses viajaron al exterior a través del Aeropuerto de Bariloche generando un gasto de \$520.935.169 pesos en el exterior.

Turismo interno

Asimismo, 158.367 turistas residentes en Bariloche recorrieron otras provincias de nuestro país. En términos económicos, gastaron \$5.371.967.670 pesos en el área de influencia de otros aeropuertos del Sistema Nacional.

4.2.3 Saldo de impactos del 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 \$15.045.327.426 pesos en el área de influencia del Aeropuerto de Bariloche. En cambio, el turismo emisoro local que viajó a otros puntos del país y al exterior cuantificó un total de \$5.892.902.839 pesos de impacto negativo.

El saldo del turismo, entendido como la diferencia entre el turismo receptivo y el emisoro, en Bariloche fue equivalente a \$9.152.424.586 pesos.

Gráfico 15. Impacto económico del turismo facilitado por el transporte aéreo en el Aeropuerto de Bariloche. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Encuesta de Viajes y Turismo de los Hogares 2021 del Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación, OAG y SIAC-ANAC

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 (IATA⁹).

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 específico¹⁰. 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 (2021 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

En el año 2021, la relación del indicador de conectividad con el Producto Bruto Geográfico (PBG) tuvo una caída del 43% con respecto a 2020 para el caso del Aeropuerto de Bariloche. Este fuerte descenso del indicador es producto de la caída de la oferta aerocomercial por incidencia directa de la reconfiguración del mercado aerocomercial ocurrido a nivel nacional y global como consecuencia de la pandemia de Covid-19 y a las restricciones a la movilidad impuestas producto de ella. Por este motivo, **no se comprueba un diferencial en el aporte a la economía del área de influencia para el año 2021**.

⁹ IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

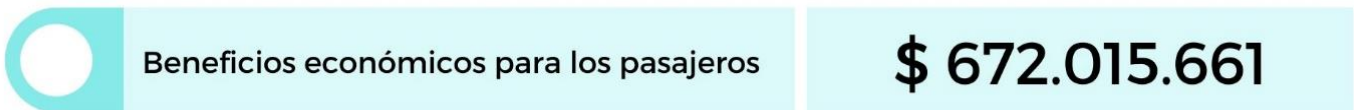
¹⁰ IATA toma como referencia los días del 1 al 7 de julio

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 Bariloche y la tarifa promedio de dicho aeropuerto en el año 2021. Así, el excedente del consumidor registrado alcanzó la suma de \$672.015.661.

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



*Ciclismo en Bariloche
Turismo Bariloche*

HISTORIAS QUE HABLAN

Paseos lacustres por los lagos patagónicos

Nicolás de la Cruz ha escalado montañas desde la adolescencia. A los 20 años protagonizó su primera experiencia en El Chaltén (Santa Cruz), luego vendría el Aconcagua (Mendoza), se convirtió en guía de montaña, lo profesionalizó en su región y unos años después llegaría al Himalaya. En la actualidad es presidente de la empresa Gran Lago S.A y armador del barco Kaikén Patagonia, propiedad de la empresa.

Nicolás nos cuenta: *“la empresa Gran Lago SA se fundó en 2010 y comenzó a operar en enero de 2011. Es prestadora habilitada de servicios turísticos lacustres y creó la excursión denominada Exploración Brazo Tristeza, en el brazo del mismo nombre del lago Nahuel Huapi. Es el tercer destino lacustre del lago. Además, ofrece servicios chárter a diferentes destinos (Villa La Angostura, Isla Victoria, Bosque de Arrayanes, etc.)”*.

En la actualidad la empresa cuenta entre cinco y nueve empleados directos que dependen de la temporada, si bien el paseo se puede hacer durante todo año, la oferta turística es mayor durante verano, invierno y primavera. *“La mayor cantidad de turistas (nacional y extranjeros) llega por vía aérea, principalmente porque los pasajes ofrecen precios muy competitivos cuando se pone en la balanza ahorro de tiempo, comodidad y seguridad. La aviación comercial es sinónimo de turismo cuando se habla de turismo en gran escala. La edad varía, hemos llevado personas entre tres y noventa años. El sendero está acondicionado con pasamanos, pasarelas, hay un muelle flotante que facilita el desembarco y también tenemos vista al cerro Tronador”*.

A su vez recuerda que en 2011 debido a la erupción del volcán Puyehue se perdió el 70% del turismo y tardó prácticamente un año en recuperarse, resaltando así, el uso de transporte aéreo y la existencia un aeropuerto cercano. *“El aeropuerto permite que los pasajeros viajen un viernes a la noche, disfruten todo un fin de semana y regresen el domingo o lunes temprano a su vida cotidiana. Hay turistas que vienen dos o tres veces al año. El origen en orden de magnitud es argentinos, brasilero, y otros países como Chile, Uruguay, Colombia y EEUU. En Bariloche están todos los perfiles: nacional, extranjero, social, egresados, deportistas (esquiadores, montañistas, mountain bike, parapente, kayak) y temáticos: cazadores, pescadores, etc. y esto se debe a la heterogeneidad de ofertas en sus paisajes”*.

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.

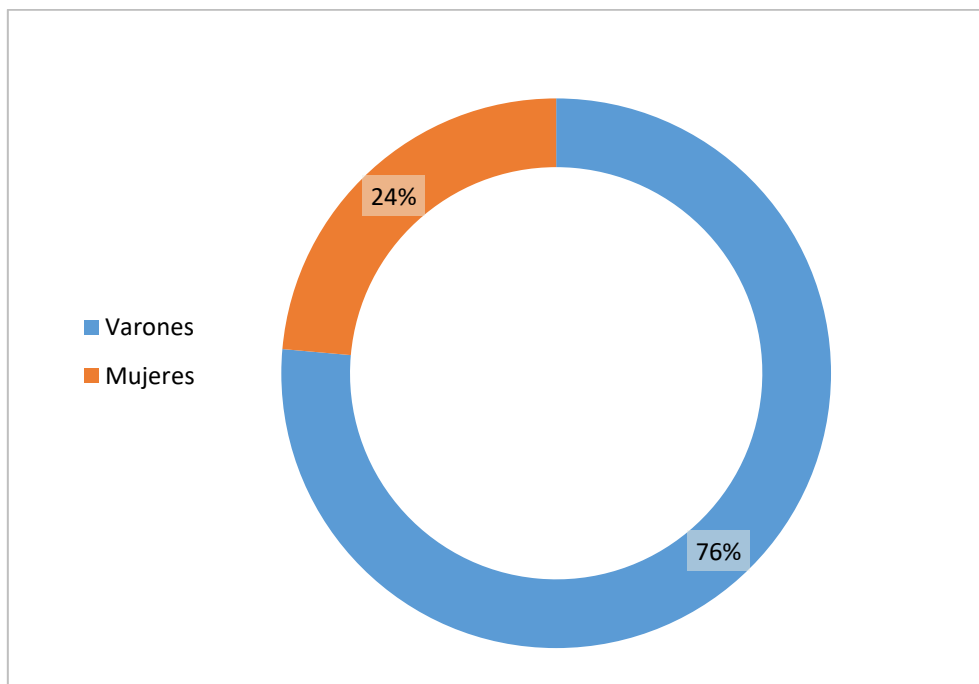
En el área de influencia del Aeropuerto Internacional de Bariloche la actividad aerocomercial y aeroportuaria demandó en 2021 un total de 9.043 empleos de los cuales 962 fueron empleos directos, 1.154 empleos indirectos, 1.347 empleos inducidos y 5.580 empleos catalíticos. La distribución del empleo directo por género fue de 76% para varones y 24% para mujeres.

Gráfico 16. Empleo aeroportuario en el Aeropuerto Internacional de Bariloche. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

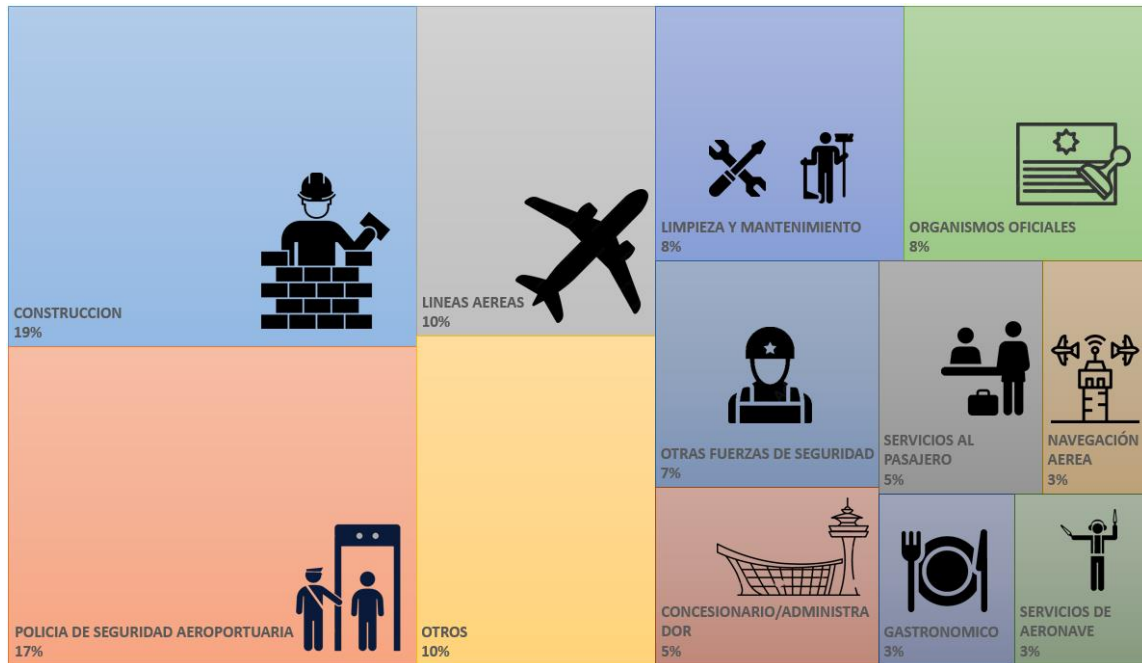
Gráfico 17. Empleo directo por género. Año 2021



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 18. Empleo aeroportuario directo por rubro en el Aeropuerto Internacional de Bariloche. Año 2021



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 Bariloche 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 19. Ratios de empleo por unidad de medida en el Aeropuerto Internacional de Bariloche. Año 2021

Tipo de empleos	Cada millón de pasajeros	Cada mil movimientos	Cada 1000 m ² de terminal	Por hectárea
Empleo total	8.009	901	904	5
Empleo directo	852	96	96	1
Empleo indirecto	1.022	115	115	1
Empleo inducido	1.193	134	135	1
Empleo catalítico	4.942	556	558	2

Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

ORSNA Autoridad
Aeroportuaria

