



# AEROPUERTO INTERNACIONAL DE COMODORO RIVADAVIA



## 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 COMODORO RIVADAVIA.....	8
2.2. ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL.....	19
3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL.....	27
3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO.....	27
3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO .....	32
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) .....	49
4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS .....	50
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 Comodoro Rivadavia incluye los departamentos santacruceños de Deseado y Lago Buenos Aires, y los departamentos chubutenses de Escalante, Rio Senguer y Sarmiento beneficiando a 379.268 habitantes (Censo 2022).

El Informe de Impacto socioeconómico y territorial (ISET) 2022 del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia caracteriza y cuantifica el aporte económico y la cantidad de empleos generados por los servicios aeronáuticos y aeroportuarios en el área de influencia del aeropuerto. Este documento forma parte de una serie de trabajos desarrollados por la Unidad de Desarrollo Socioeconómico y Territorial de la Gerencia de Regulación Económica y Financiera

del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos. Los primeros informes publicados por este organismo fueron realizados en 2015.

Los ISET son un instrumento de análisis tanto para la planificación estratégica aeroportuaria como para la toma de decisiones en materia de políticas de transporte en general y de transporte aéreo en particular, definidas en pos de lograr potenciar el desarrollo local, regional y nacional.

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

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



inversión y el turismo, entre otras actividades.

En el año 2022, en el Aeropuerto de Comodoro Rivadavia se registraron 463.224 pasajeros, representando un crecimiento del 150% en relación al año anterior. Además, tuvo 6.192 movimientos de aeronaves. La carga aérea anual transportada alcanzó las 494 toneladas. Este crecimiento es un indicador positivo de la recuperación de la actividad aerocomercial en la región, después de la disminución experimentada por la pandemia de COVID-19 que tuvo un fuerte impacto por la disminución de las operaciones aéreas mundiales durante 2020 y 2021.

**Particularmente, el impacto socioeconómico total positivo del año 2022 generado en el área de influencia del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia fue de \$15.107.518.707 pesos, creando 4.756 puestos de empleo.**

El producto bruto aeroportuario aportó \$2.017.720.139 pesos, el turismo receptivo \$11.678.557.292 y los beneficios económicos para los pasajeros \$1.411.241.276.

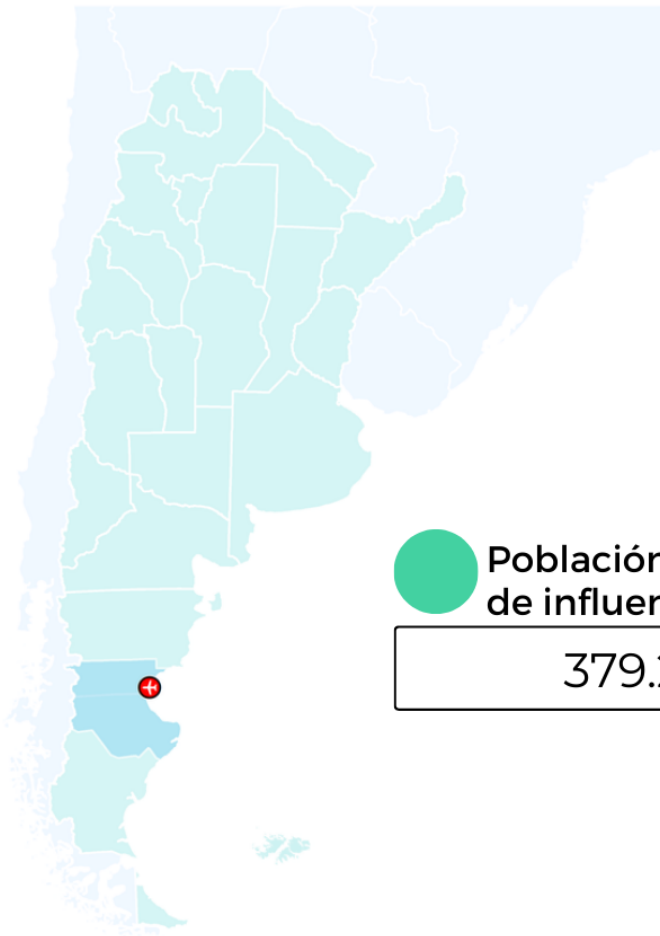
En contraste, el turismo emisor sumó \$9.202.755.533 pesos de impacto negativo ya que el gasto de los turistas emisivos se realizó en otras regiones del país y del mundo.

**La diferencia entre los impactos positivos y negativos del transporte aéreo produjo un saldo de impactos de \$5.904.763.174 pesos en el área de influencia aeroportuaria.**

## IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



# AEROPUERTO DE COMODORO RIVADAVIA - 2022



Impacto socioeconómico y territorial positivo

**\$ 15.107.518.707**

Impacto socioeconómico y territorial negativo

**\$ 9.202.755.533**

Saldo de impactos (pesos)

**\$ 5.904.763.174**

Puestos de empleo generados

**4.756**

 Población del área de influencia

379.268

 Pasajeros

463.224

 Cargas

494 tn

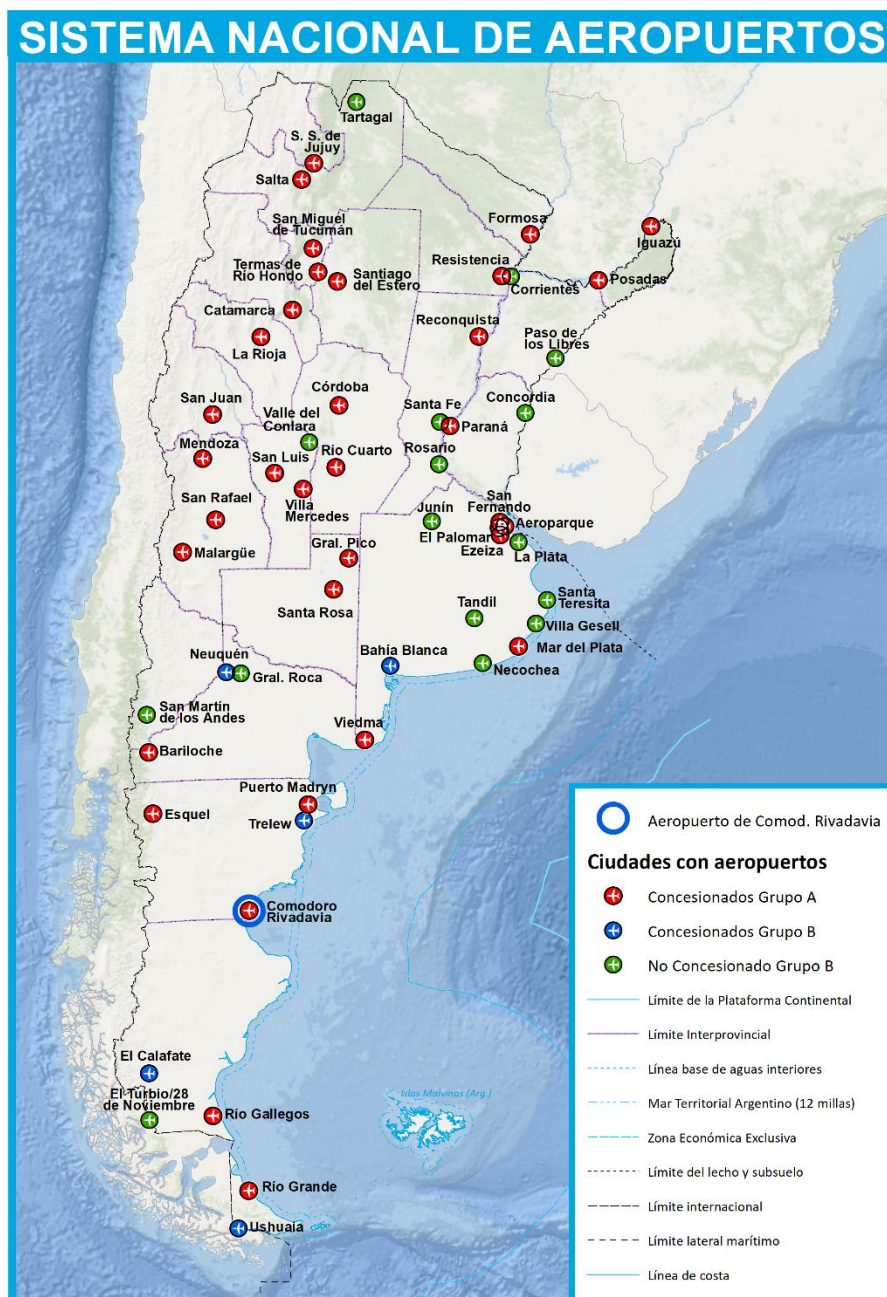
 Movimientos

6.192

## 2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPERTO

El Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia “Gral. E. Mosconi” es uno de los 56 aeropuertos que integraban el Sistema Nacional en 2022. En este capítulo se describirán las características técnicas más relevantes del aeropuerto, su localización geográfica y su área de influencia.

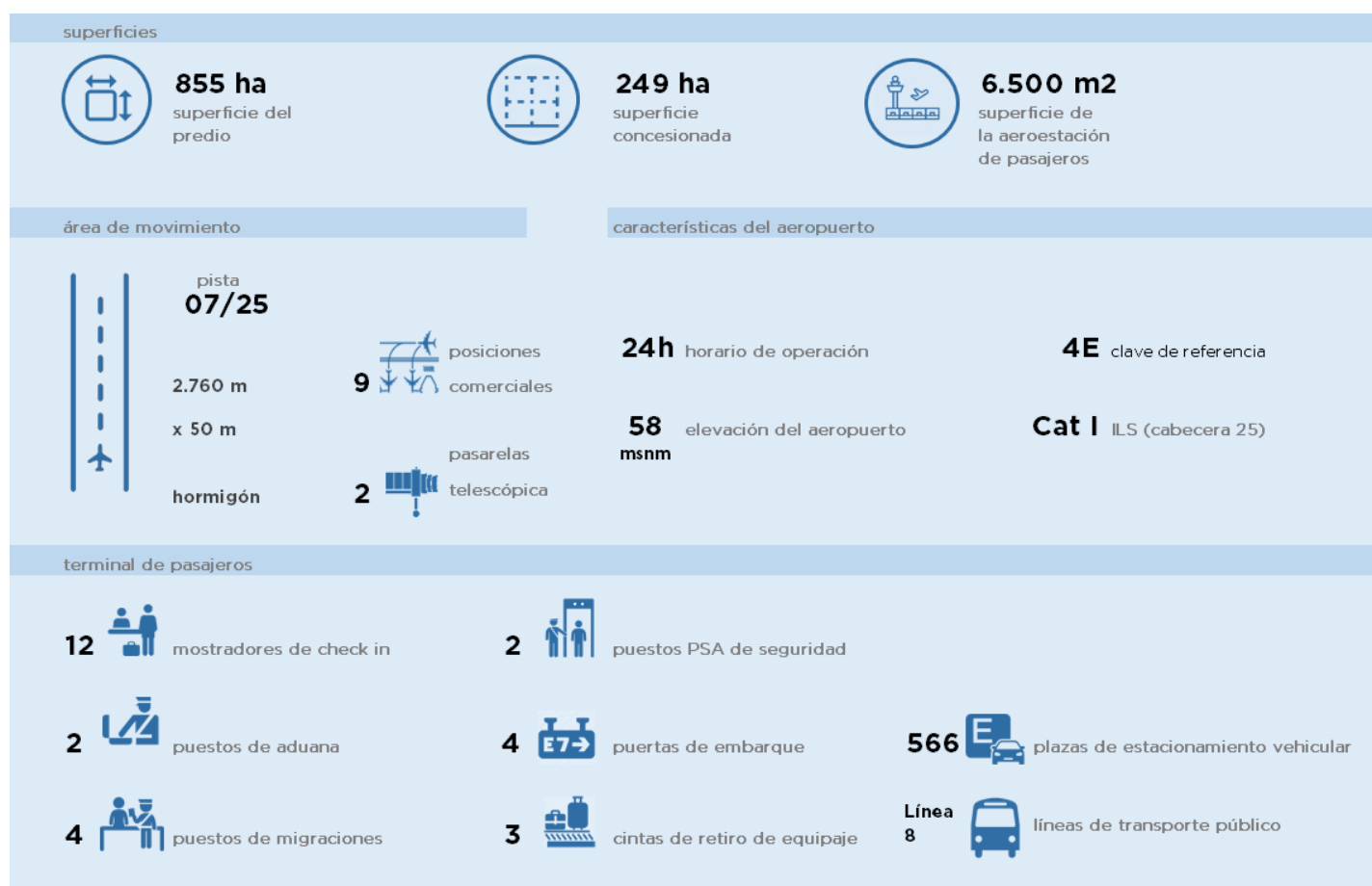
Mapa 1. Sistema Nacional de Aeropuertos. Año 2022



Fuente: ORSNA

## 2.1. DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO DE COMODORO RIVADAVIA

<b>Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia</b> <b>Gral. E. Mosconi</b>	
Código OACI	SAVC
Código IATA	CRD
Ciudad	Comodoro Rivadavia
Provincia	Chubut
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000
Distancia a la ciudad	11 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 aeroportuario del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia se extiende sobre 855 hectáreas ubicadas al noreste de la ciudad. De estas, 249 hectáreas (29%) han sido concesionadas por el Estado Nacional a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A.

Este aeropuerto tiene un uso civil y militar por lo que el área concesionada se encuentra rodeada por zonas de canteras e instalaciones militares que ocupan las restantes 606 hectáreas, y está habilitado tanto para el transporte aéreo nacional regular como para el transporte aéreo internacional regular.

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 Comodoro Rivadavia posee una única pista, la 07/25 (2.760 m x 50 m), dos pasarelas telescópicas y cuatro plataformas de estacionamiento de aeronaves, la principal da servicios a las aeronaves comerciales y a las de aviación

general. La plataforma perteneciente a la Prefectura Naval Argentina y las plataformas de la IX Brigada Aérea de la Fuerza Aérea Argentina están localizadas al norte y la otra al sur respectivamente de la plataforma comercial.

Imagen 1. Predio y área concesionada del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia.  
Resolución ORSNA N° 49/2011

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

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 Comodoro Rivadavia cuenta con 6.500m<sup>2</sup> de superficie organizada en dos niveles. En la planta baja se ubican el hall de check in, locales gastronómicos, tiendas comerciales, el área de arribos para vuelos de cabotaje e internacionales, así como también las cintas de retiro de equipaje. En el primer piso se encuentran los salones de preembarque tanto para vuelos de cabotaje como internacionales, y locales gastronómicos.

Esta terminal de pasajeros es la primera sustentable del país dado que se construyó siguiendo los lineamientos Leed (Leadership in Energy & Environmental Design), un sistema de certificación internacional para la construcción de edificios sustentables, con la utilización de materiales ecológicos, el consumo consciente de agua potable y energía y la reducción del envío de residuos a rellenos sanitarios, entre otras iniciativas.

La **torre de control** es la dependencia del aeropuerto desde donde se brindan los servicios de control de tránsito aéreo. En el caso del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia se ubica a 70 metros al oeste de la terminal de pasajeros. Además, en este aeropuerto se encuentra el Centro de Control de Área (ACC) responsable del control del espacio aéreo en la región de la Patagonia, que se ubica en el área militar.

Imagen 2. Sectores del aeropuerto



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia.  
Resolución ORSNA N° 49/2011



## **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.

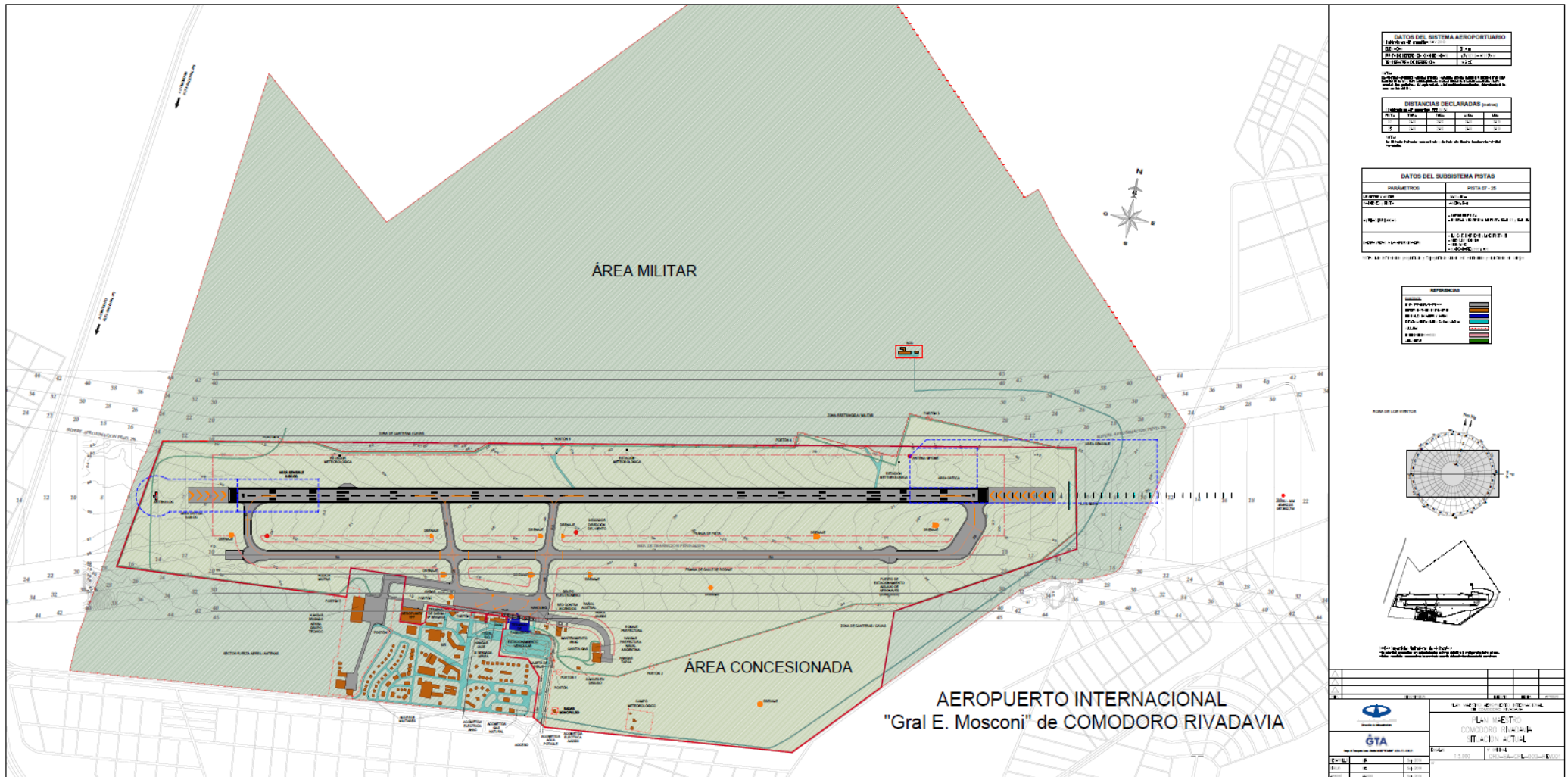
El Plan Maestro contiene la evolución prevista para todo el período de la concesión y su desarrollo está a cargo de la empresa administradora Aeropuertos Argentina 2000, sobre las pautas que el Estado le impone a través de sus autoridades y organismos de contralor, considerando la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, así como los niveles de satisfacción de los mismos de acuerdo a las normativas y estándares internacionales y locales.







Imagen 4. Plan Maestro del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia (situación actual)



Fuente: Resolución ORSNA N° 109/2015

## **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>1</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>2</sup> la existencia o no de elementos presentes bajo la superficie libre de obstáculos.

En el caso del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia se observa la presencia de áreas urbanizadas, bajo las superficies definidas como limitadoras de obstáculos.

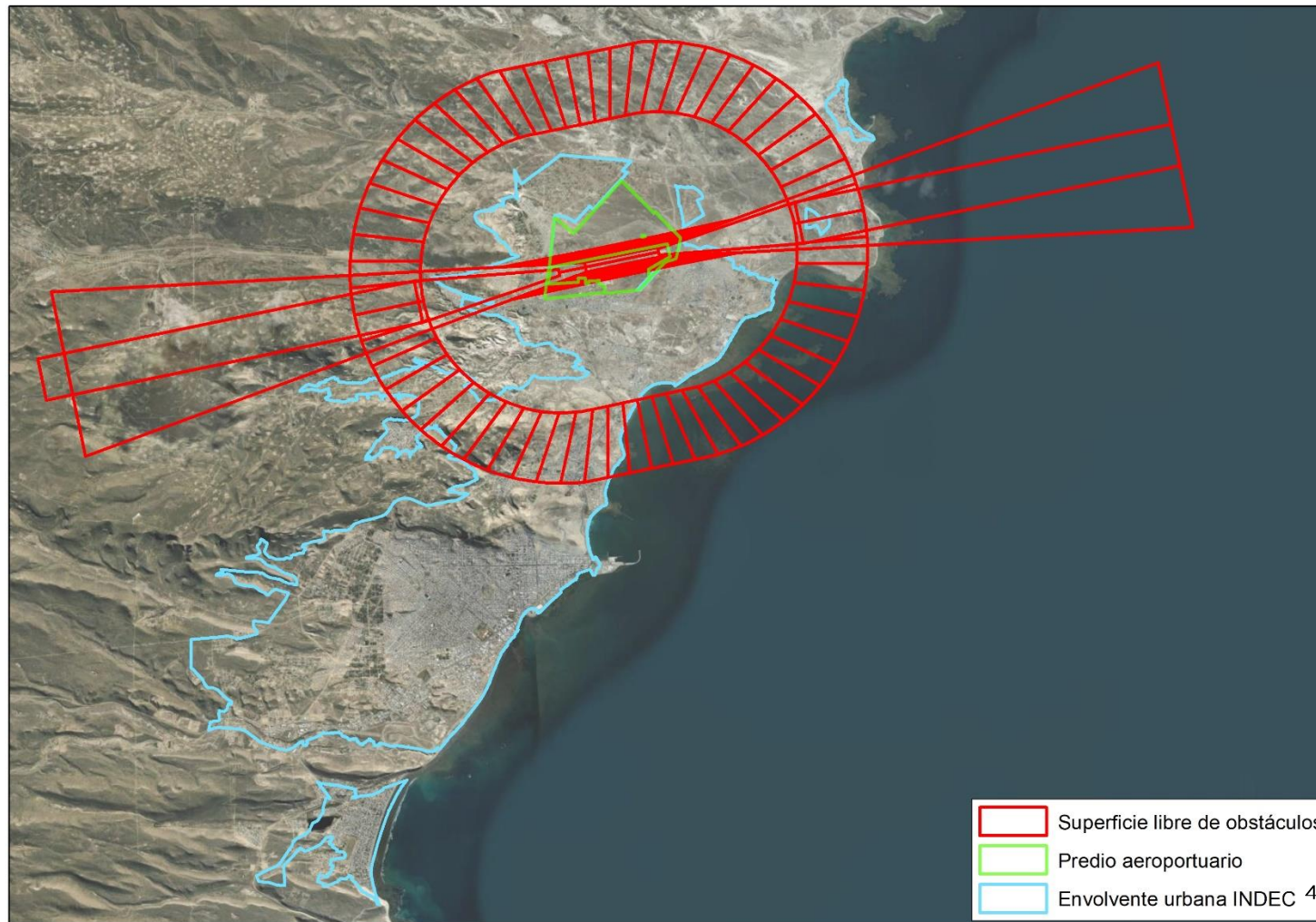
---

<sup>1</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>2</sup> <http://ais.anac.gov.ar/aip>



Imagen 5. Superficie libre de obstáculos



<sup>3</sup> 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)<sup>4</sup> correspondiente al aeropuerto de Comodoro Rivadavia, 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.

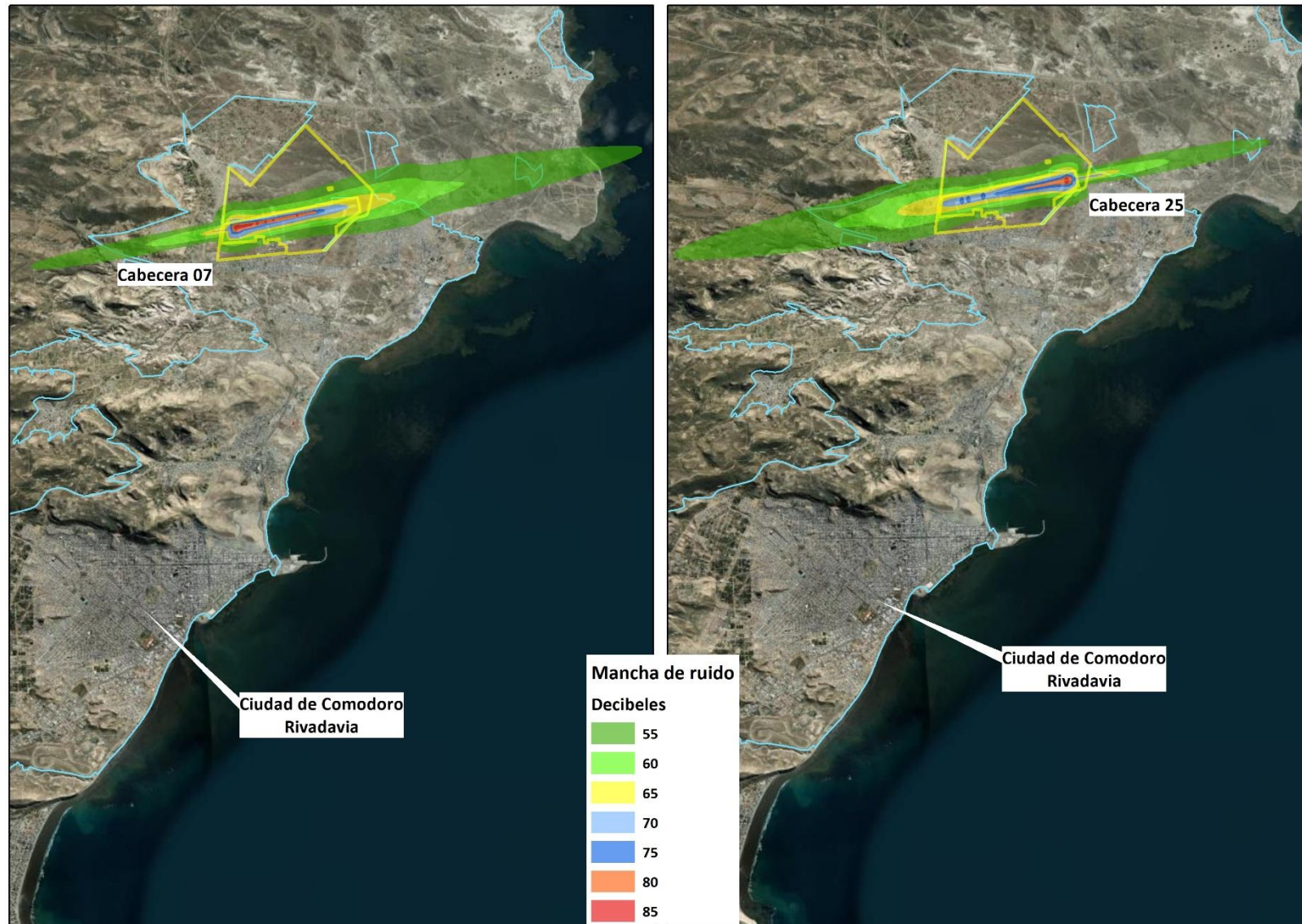
Estas previsiones de la AIP concuerdan con los resultados del análisis del ruido realizado en el Plan Maestro del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia, realizado teniendo en cuenta todas las operaciones de despegue y aterrizaje en ambas cabeceras de pista utilizando **una** mezcla de tráfico para el día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

Este análisis muestra que existe impacto del ruido sobre áreas urbanas con la utilización de ambas cabeceras.

---

<sup>4</sup> <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Imagen 6. Mancha de ruido en día pico cabeceras de pista 07 y 25



Fuente: Análisis de ruido del Plan Maestro del Aeropuerto Comodoro Rivadavia. Resolución ORSNA N° 1109/2015

## 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.

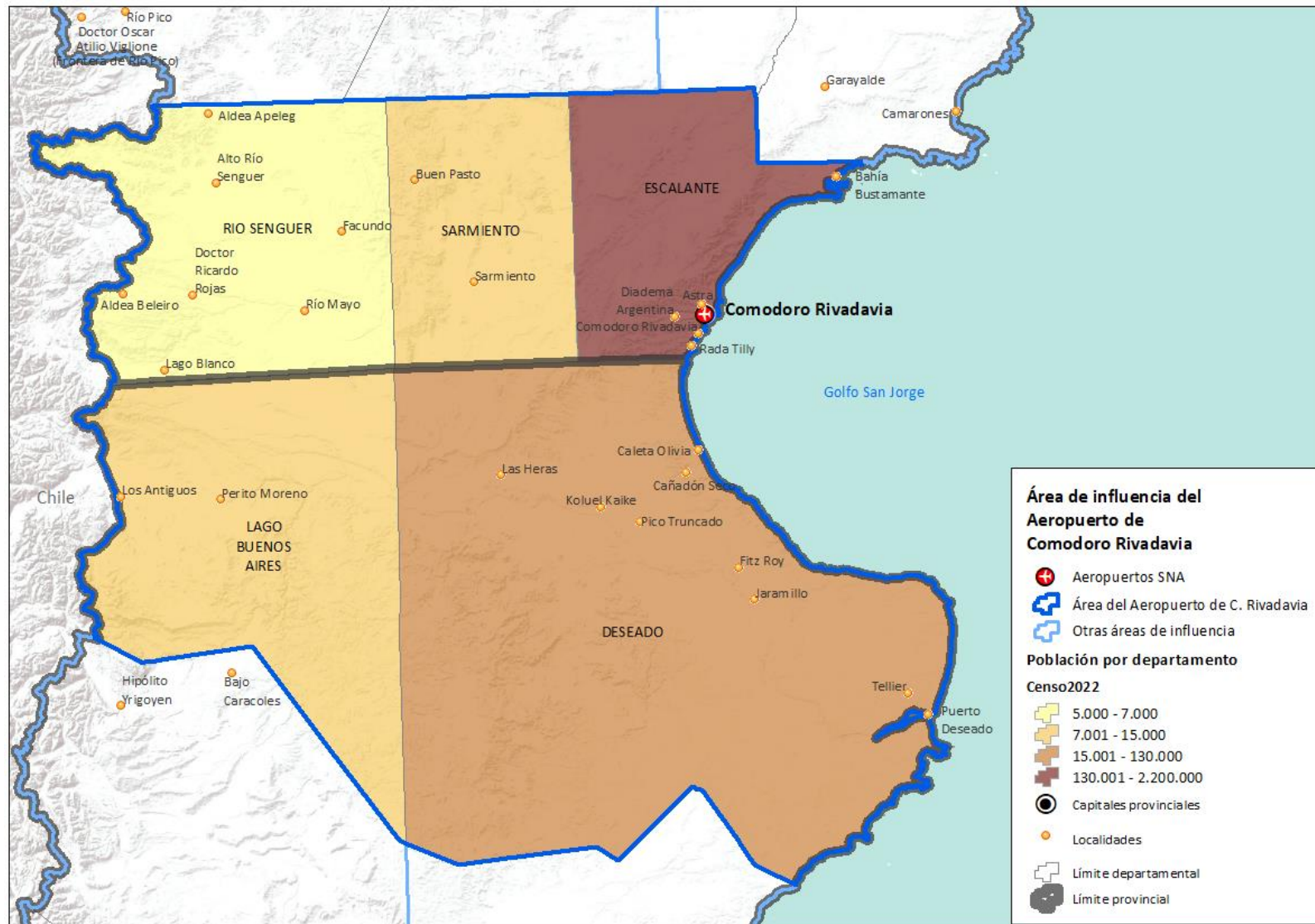
Para la República Argentina se construyeron áreas de influencia según tiempos de viaje sobre la red vial definiendo zonas excluyentes donde cada división departamental del país pertenece a una única área de influencia definida por el aeropuerto más cercano.



La ciudad de Comodoro Rivadavia, la más habitada de la provincia del Chubut, se ubica en el extremo sudeste de la provincia, en el Golfo de San Jorge. Está unida a través de la Ruta Nacional N°3 hacia el norte con las ciudades chubutenses de Rawson, Trelew y Puerto Madryn. Hacia el sur la misma ruta la conecta con las ciudades santacruceñas de Caleta Olivia, Puerto San Julián y Río Gallegos. Hacia el oeste, a través de las rutas nacionales N°23 y N°40, se conecta con las ciudades de Esquel y Perito Moreno.



Mapa 2. Área de influencia del Aeropuerto Internacional Comodoro Rivadavia



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

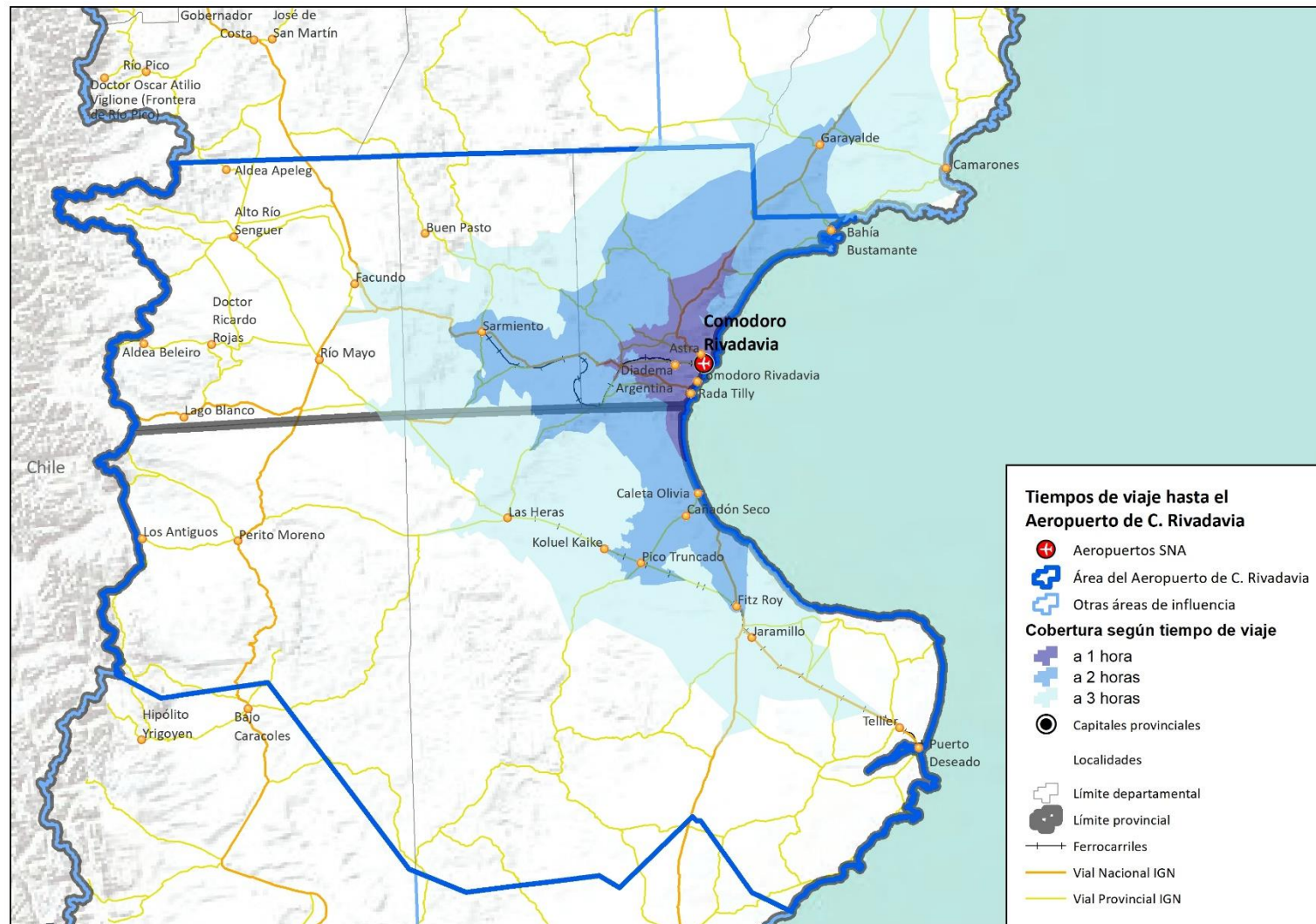


El aeropuerto de Comodoro Rivadavia se ubica a 11 km al noroeste de la ciudad de Comodoro Rivadavia. El acceso es por medio de la Ruta Nacional N°3 en el cruce con la Ruta Provincial N°38. Su área de influencia incluye los departamentos santacruceños de Deseado y Lago Buenos Aires, y los departamentos chubutenses de Escalante, Rio Senguer y Sarmiento.

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 379.268 habitantes, de los cuales un 58% 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 Comodoro Rivadavia



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



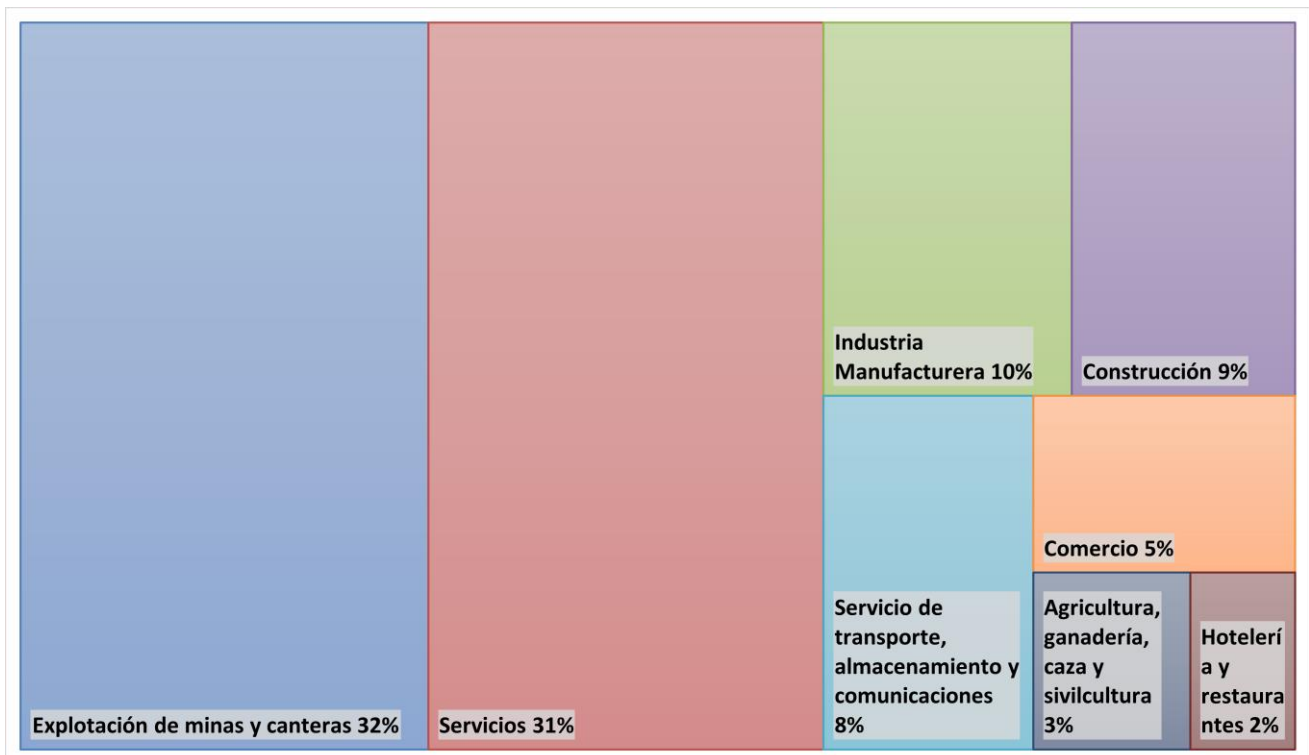
## Estructura productiva provincial

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 Chubut cuenta con una estructura productiva que se divide en dos rubros principales. El primero es la explotación de minas y canteras, el cual se vincula con la producción de hidrocarburos y representa un 32% sobre el total. El otro sector de mayor importancia es el de servicios, que está relacionado a la actividad turística, entre otros, y representa un 31%.

Otros sectores aportan a la estructura productiva provincial y son: industria manufacturera (10%), construcción (9%), servicios de transporte, almacenamiento y comunicaciones (8%), comercio (5%), agricultura, ganadería, caza y silvicultura (3%) y hotelería y restaurantes (2%).

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



Fuente: Elaboración propia en base a datos INDEC



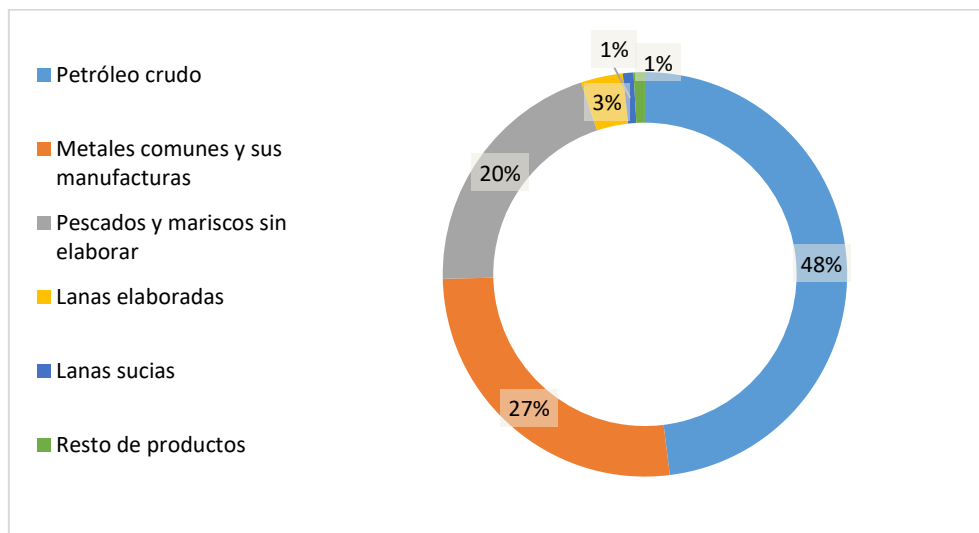
## Perfil exportador

Durante el año 2022, las exportaciones de Chubut totalizaron 2.575 millones de dólares, representando el 2,9% del valor exportado sobre el total nacional y 30% de la Región Patagónica.

La provincia participa en los mercados internacionales principalmente con productos asociados al sector de petróleo crudo, cuyos despachos representaron el 48% del total de las ventas provinciales externas. Le siguieron en importancia, el sector de metales y sus manufacturas (27%) y pescados y mariscos sin elaborar (20%). El 5% restante se lo integran otros 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

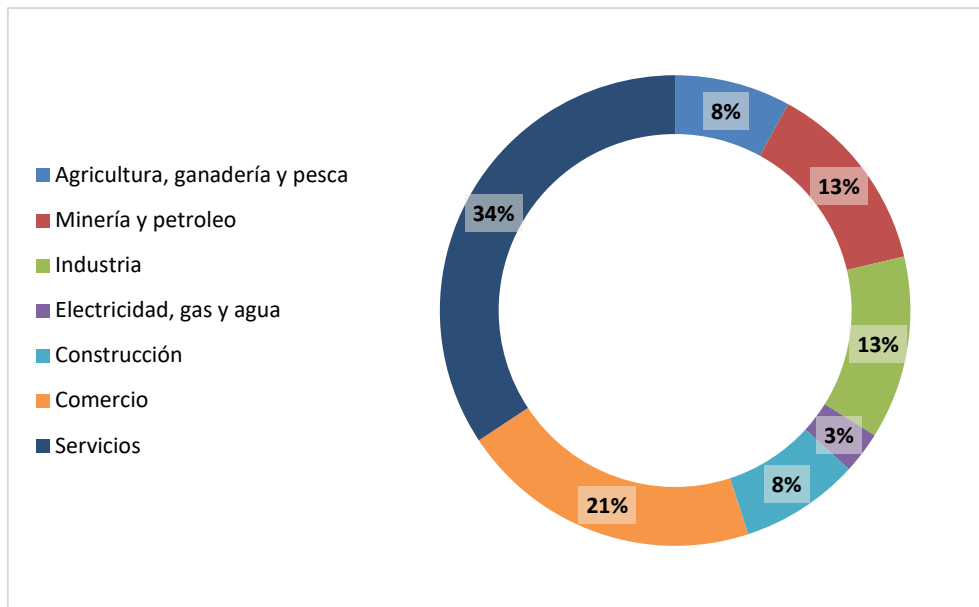


Fuente: Indicador de actividad económica provincial - INDEC

## Empleo provincial

Durante el año 2022 se registraron 99.401 puestos de empleo en la provincia de Chubut. Las actividades vinculadas con el sector servicios representaron el 34%, y sector comercio 21%, siendo los más relevantes. Les siguieron en importancia las actividades vinculadas a la minería y petróleo (13%), industria (13%), construcción (8%), agricultura, ganadería y pesca (8%) y electricidad, gas y agua (3%).

Gráfico 3. Composición del empleo provincial. Año 2022



Fuente: Ministerio de Trabajo - SIPA

Cabecera 25  
Rovella Carranza





*Parque Eólico Kosten*  
Revista Nuevas Energías



## 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 Comodoro Rivadavia 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, la oferta de servicios aéreos del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia fue sostenida por Aerolíneas Argentinas, Jetsmart y Flybondi que operaron vuelos regulares domésticos. En total, se ofertaron **564.720 asientos** anuales en el mercado doméstico.

Durante la primera semana de julio<sup>5</sup>, el aeropuerto contó con un total de 76 frecuencias comerciales (ida y vuelta) y 10.074 asientos con destino hacia Buenos Aires, Neuquén, Córdoba, Trelew y Río Gallegos. Para diciembre del mismo año las frecuencias comerciales se incrementaron en un 36% (104) y los asientos crecieron en un 31% (13.204).

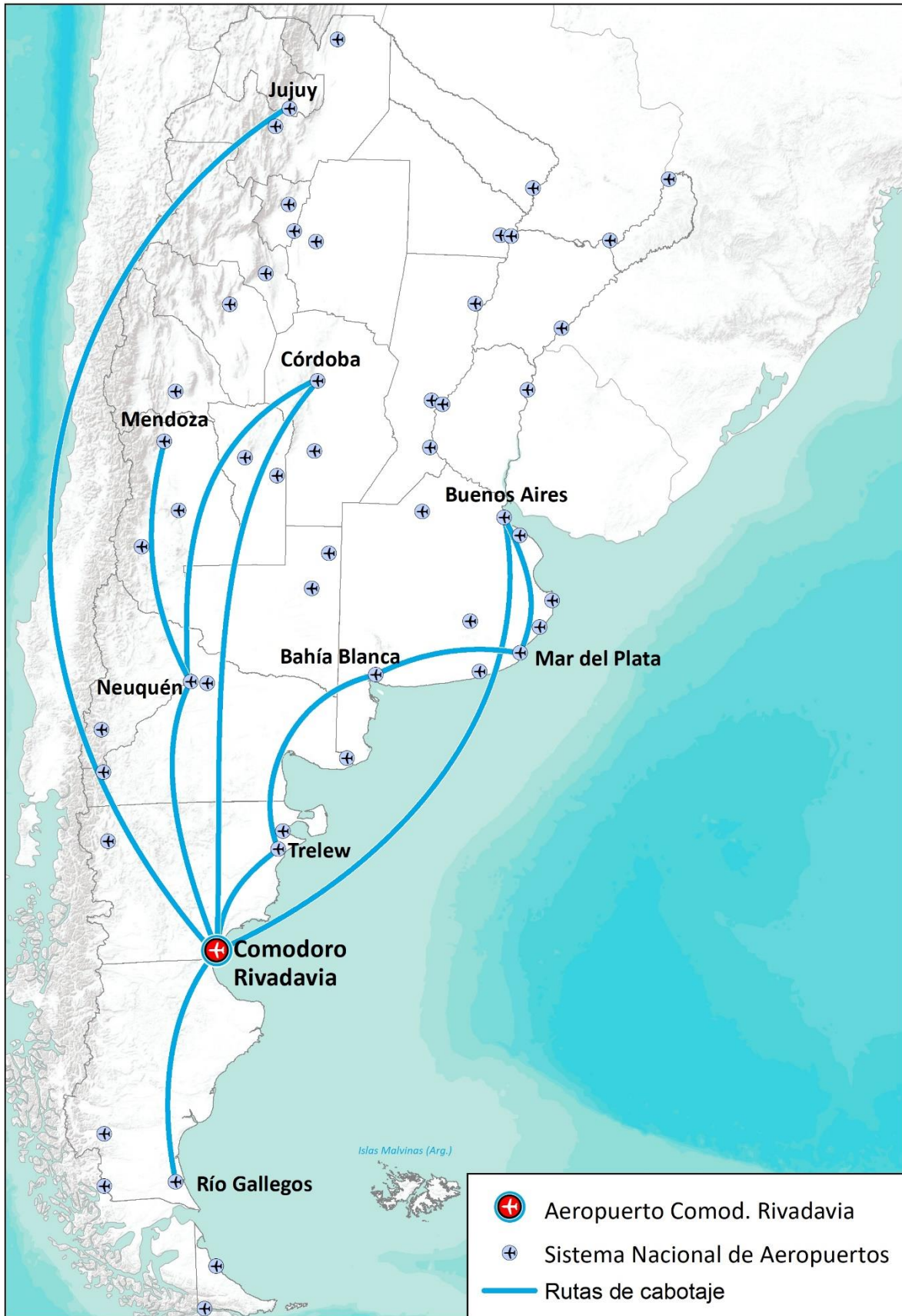
A lo largo del año 2022, la ciudad de Comodoro Rivadavia estuvo conectada con Buenos Aires, Córdoba, Neuquén-Mendoza, Jujuy, Río Gallegos y Trelew-Bahía Blanca-Mar del Plata. La ruta con Buenos Aires fue ofrecida por Aerolíneas Argentinas, Jetsmart y Flybondi, mientras que las demás conexiones fueron ofrecidas exclusivamente por la aerolínea de bandera. Todas estas rutas fueron servidas durante todo el año con la excepción de las rutas con destino a Río Gallegos y Trelew-Bahía Blanca-Mar del Plata que comenzaron a operar en el mes de julio al iniciar el corredor atlántico.

El mes de febrero marcó el mínimo de servicios ofrecidos con un total de 24.624 asientos, mientras que octubre presentó los valores máximos mensuales con 61.586 asientos.

---

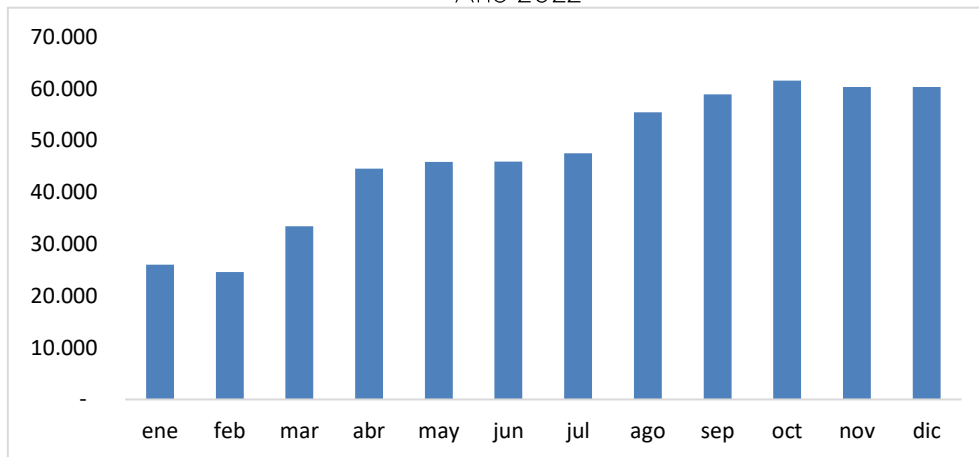
<sup>5</sup> Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2022.

Mapa 4. Rutas de cabotaje del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia Año 2022



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

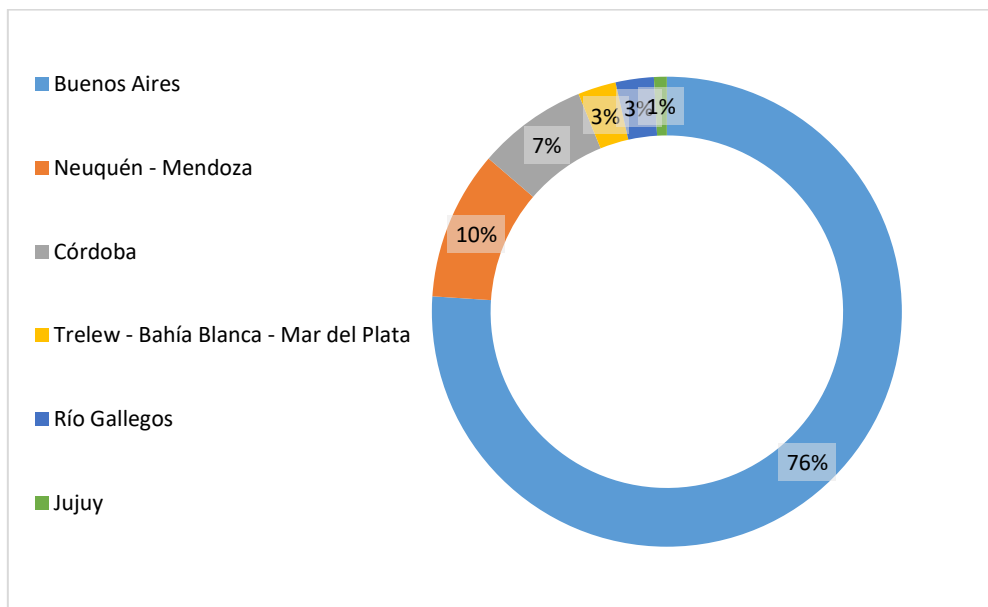
Gráfico 4. Oferta aerocomercial de asientos por mes del Aeropuerto Comodoro Rivadavia. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

La conexión con Buenos Aires representó el 76% de los asientos ofrecidos, seguida por Neuquén-Mendoza con el 10%, Córdoba con el 7%, la conexión con Trelew-Bahía Blanca-Mar del Plata representó el 3%, al igual que Río Gallegos y finalmente, Jujuy con el 1% restante.

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

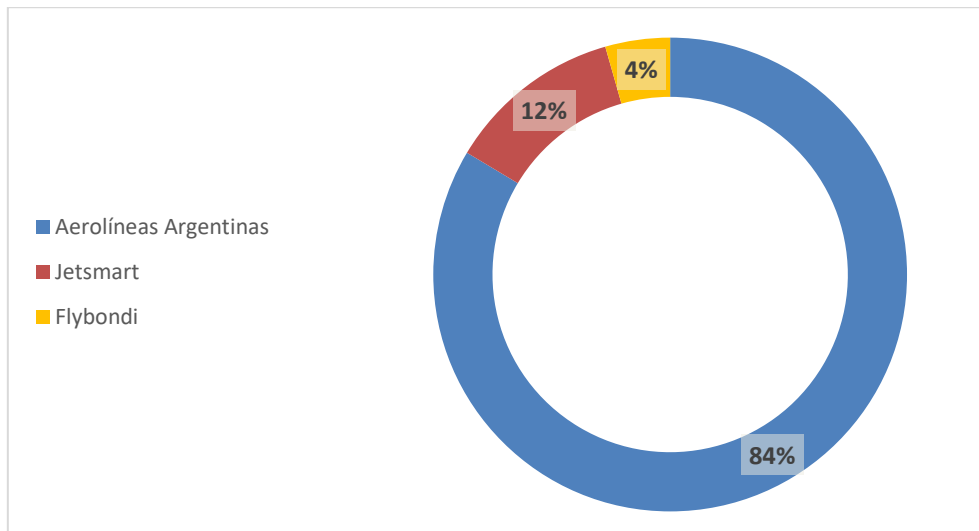


Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG



Por último, la participación de mercado mostró que **Aerolíneas Argentinas** fue el operador con mayor participación en la oferta, concentrando el 84% de las operaciones. En segundo lugar, **Jetsmart** concentrando el 12% de los servicios ofrecidos y, por último, **Flybondi** representó el 4% de la oferta.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG





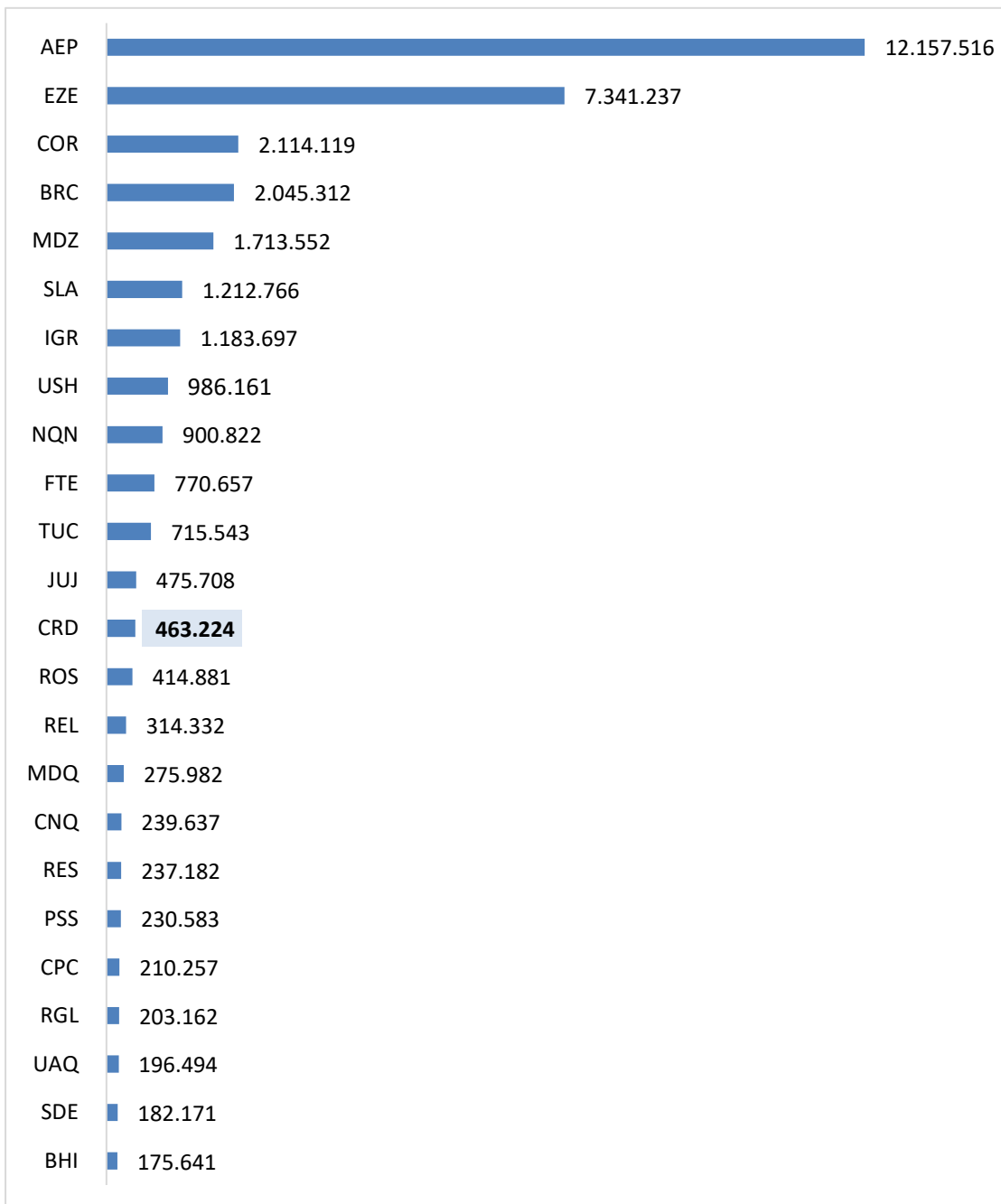


*Playa de Bahía Bustamante*  
Bahía Bustamante Lodge

### 3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO

El Aeropuerto Comodoro Rivadavia durante el año 2022 alcanzó los 463.224 pasajeros domésticos. Con estas cifras el aeropuerto se ubicó decimotercero entre las terminales aeroportuarias con vuelos regulares del Sistema Nacional de Aeropuertos. A su vez, en el mismo año se realizaron 6.192 movimientos de aeronaves y se transportaron un total de 494 toneladas de carga.

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



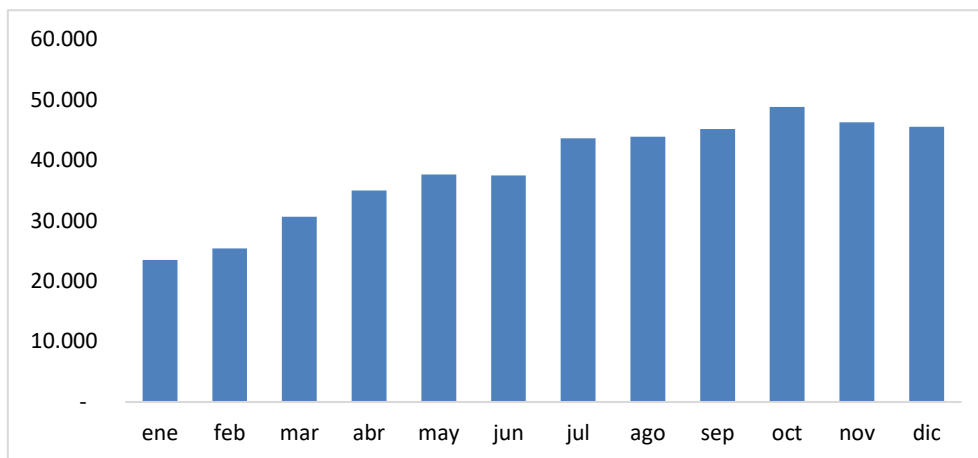
Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



La demanda anual del año 2022 fue sostenida por pasajeros nacionales e internacionales que llegaron en vuelos de cabotaje a la ciudad de Comodoro Rivadavia. El aeropuerto reflejó una demanda creciente a lo largo del año. El mínimo de pasajeros fue en enero con 23.505, mientras que el máximo se registró en octubre con 48.854, un 97% mayor.

En materia de rutas, la conexión con Buenos Aires concentró el 80% de la demanda doméstica. Le siguieron en importancia las rutas a Córdoba (8%), Neuquén (8%), Trelew (2%) y Río Gallegos (2%).

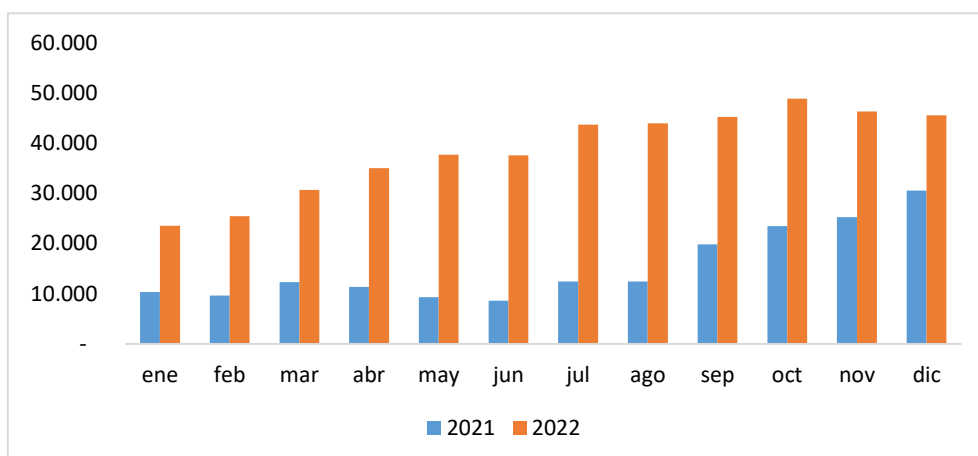
Gráfico 8. Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Si se compara el tráfico anual del 2021 y el 2022, se pasó de 185.611 pasajeros a 463.224, lo que representa un crecimiento del 150% interanual contrarrestando la abrupta caída del tráfico durante la pandemia. Entre diciembre 2021 y diciembre 2022, el crecimiento fue del 49%.

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



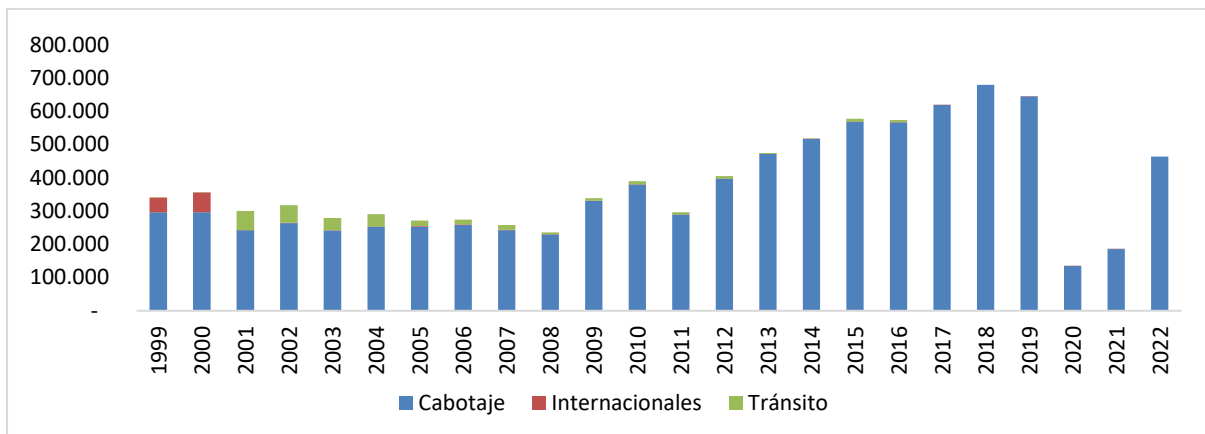
Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

### Tráfico histórico 1999 - 2022

Durante los últimos 23 (veintitrés) años el tráfico aerocomercial del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia 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 crisis aerocomercial argentina iniciada a fines de la década del 90 como consecuencia de la implementación de políticas de liberalización del mercado, sumado a la crisis socioeconómica y política vivida en la República Argentina en el 2001. Ambos fenómenos produjeron no sólo una reducción en la demanda de pasajeros sino también la quiebra y cese de operaciones de líneas aéreas.

Gráfico 10. Evolución anual de tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Comodoro Rivadavia 1999 - 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Entre los años 2001 y 2008, el aeropuerto presentó cierta estabilidad en su demanda, pasando de 241.892 pasajeros de cabotaje (2001) a 230.250 (2008). La tasa promedio de variación interanual del período refleja una reducción del -0,7%.

A partir del año 2008 hasta el año 2018 el tráfico del aeropuerto mostró una tendencia de crecimiento sostenida, interrumpida solamente en el año 2011 por la erupción del complejo Puyehue-Cordón Caulle que causó una caída en la demanda del 24%, que fue rápidamente revertida a partir de 2012. En 2008, con la reestatización de Aerolíneas Argentinas se amplió la oferta de servicios aéreos con la introducción de corredores aéreos. Además, durante este período ofreció servicios Sol Líneas Aéreas y Latam Argentina, las cuales cesaron sus operaciones en 2016 y 2020, respectivamente. La tasa promedio de crecimiento interanual del período 2008 - 2018 fue del 11%, mientras que en términos totales el crecimiento acumulado fue del 189%. El año 2019, interrumpe esta tendencia con una caída

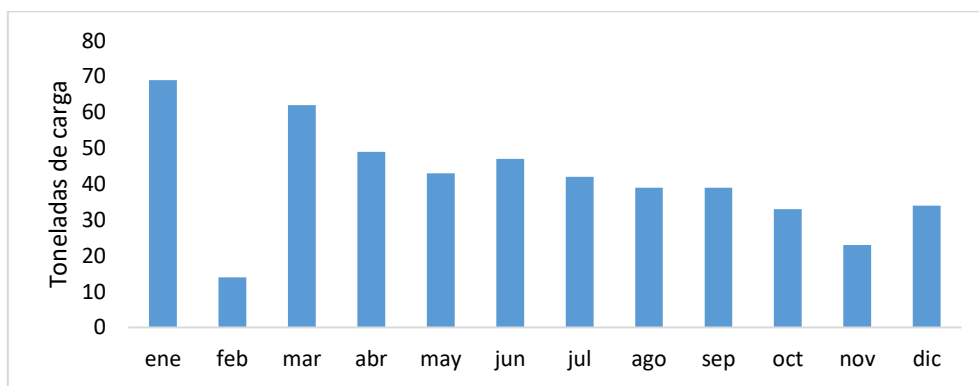
interanual de la demanda en un 5%, año en el cual Aerolíneas Argentinas fue el único operador que posibilitó la conectividad de forma sostenida en la Ciudad.

En 2020 la demanda disminuyó producto de la crisis aerocomercial vinculada a pandemia del COVID-19. A mediados de 2021 comenzó la recuperación del mercado nacional y en 2022 se alcanzaron los 463.224 pasajeros, un 150% por encima de 2021.

### Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el aeropuerto de Comodoro Rivadavia en 2022 fue 494 toneladas.

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

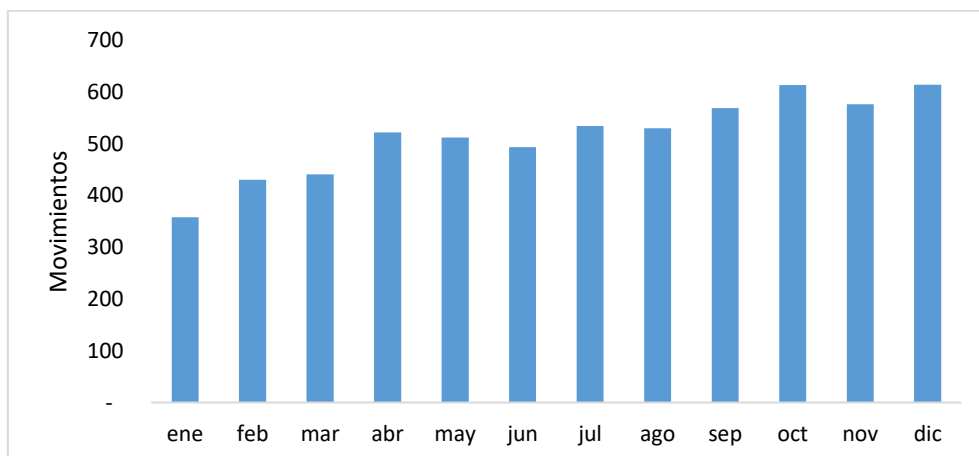


Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

### Movimientos de aeronaves

El año 2022 finalizó con un total de 6.192 movimientos, entre aterrizajes y despegues, esto representa un promedio diario de 17 operaciones. Las mismas estuvieron en un rango que va desde el mínimo de 358 movimientos mensuales en enero, al máximo de 614 en diciembre. En promedio, el aeropuerto contabilizó 516 movimientos mensuales.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios





*Cuenca petrolera del Golfo San Jorge*  
EconoJournal

# 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 indicador se lo denomina excedente del consumidor y debe considerarse como un beneficio que

<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.



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 Comodoro Rivadavia en su área de influencia durante el año 2022 fue de \$15.107.518.707 de pesos, generando 4.756 puestos de empleo.**

- El producto bruto aeroportuario aportó \$ 2.017.720.139.
- El turismo receptivo e interno \$ 11.678.557.292.
- Los beneficios económicos para los pasajeros \$ 1.411.241.276.

**En contraste, el turismo emisor sumó \$ 9.202.755.533 de pesos de impacto negativo ya que el gasto de los turistas emisivos se realizó en otras regiones del país y del mundo.**

**La diferencia entre los impactos positivos y el impacto negativo generó un saldo de impactos de \$5.904.763.174.**



*Parque Nacional Patagonia  
El Enviador*

## AEROPUERTO DE COMODORO RIVADAVIA - 2022

# \$ 15.107

MILLONES DE PESOS

Impacto socioeconómico  
y territorial positivo



Impacto socioeconómico y territorial positivo **\$ 15.107.518.707**

Beneficios económicos para los pasajeros	\$ 1.411.241.276
Producto Bruto Aeroportuario	\$ 2.017.720.139
Turismo receptivo	\$ 11.678.557.292
Puestos de empleo generados	4.756

Impacto socioeconómico y territorial negativo **\$ 9.202.755.533**

Turismo emisor	\$ 9.202.755.533
----------------	------------------

Saldo de impactos (pesos) **\$ 5.904.763.174**

## 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 Comodoro Rivadavia

El Aeropuerto de Comodoro Rivadavia generó \$2.017.720.139 pesos en concepto de PBA durante el 2022. Los servicios aeronáuticos generaron \$149.254.753 pesos, lo que representa un 7% del total. El 93% restante equivale a \$1.868.465.386 y fueron generados por las actividades no aeronáuticas.

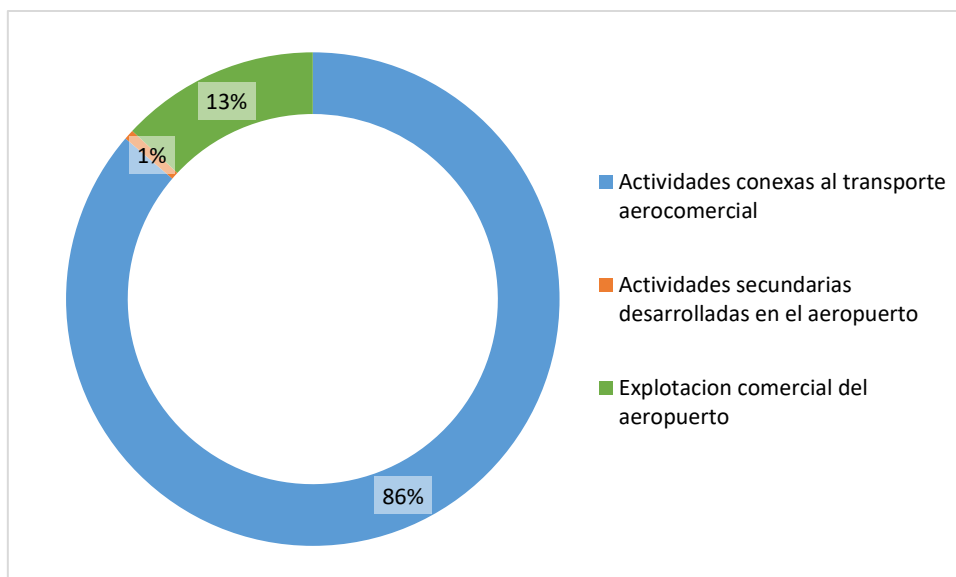
Gráfico 13. Distribución del Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia. Año 2022

<b>PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO</b>	<b>\$ 2.017.720.139</b>	
<b>SERVICIOS AERONÁUTICOS</b>	<b>\$ 149.254.753</b>	<b>7%</b>
<b>SERVICIOS NO AERONÁUTICOS</b>	<b>\$ 1.868.465.386</b>	<b>93%</b>

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia, el 86% 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 13% de la facturación total y las actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto fueron las menos representativas con un 1% del total.

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



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 15. Ratios de facturación del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia. Año 2022

	Por pasajero	Por movimientos de aeronaves	Por mt2 de terminal	Por hectárea
<b>\$ Producto Bruto Aeroportuario</b>	<b>\$ 4.355</b>	<b>\$ 325.858</b>	<b>\$ 310.419</b>	<b>\$ 2.359.906</b>
<b>\$ Servicios aeronáuticos</b>	\$ 322	\$ 24.104	\$ 22.962	\$ 174.567
<b>\$ Servicios no aeronáuticos</b>	\$ 4.033	\$ 301.754	\$ 287.457	\$ 2.185.339
<b>\$ Actividades conexas al transporte aerocomercial</b>	\$ 3.480	\$ 260.362	\$ 248.025	\$ 1.885.570
<b>\$ Explotacion comercial del aeropuerto</b>	\$ 527	\$ 39.418	\$ 37.551	\$ 285.472
<b>\$ Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto</b>	\$ 26	\$ 1.974	\$ 1.881	\$ 14.297

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



Ría de Puerto Deseado  
Guía Turista

## **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 Comodoro Rivadavia tiene una oferta turística vinculada a su acervo histórico-cultural. En este sentido, se destaca la Catedral San Juan Bosco, el Museo Ferroportuario, el Museo Regional Patagónico y el Museo Nacional del Petróleo. Otro sitio atractivo es el Mirador del Cerro Chenque, desde el cual se obtiene una vista panorámica de la ciudad, de su puerto y del Mar Argentino.

Cerca de la ciudad se encuentra Rada Tilly, una villa ubicada frente al mar y que cuenta con una amplia playa enmarcada por los acantilados de la Punta Piedras y la Punta del Marqués la cual fue declarada “reserva natural” y desde la cual se obtiene una vista panorámica de la ciudad y del mar.

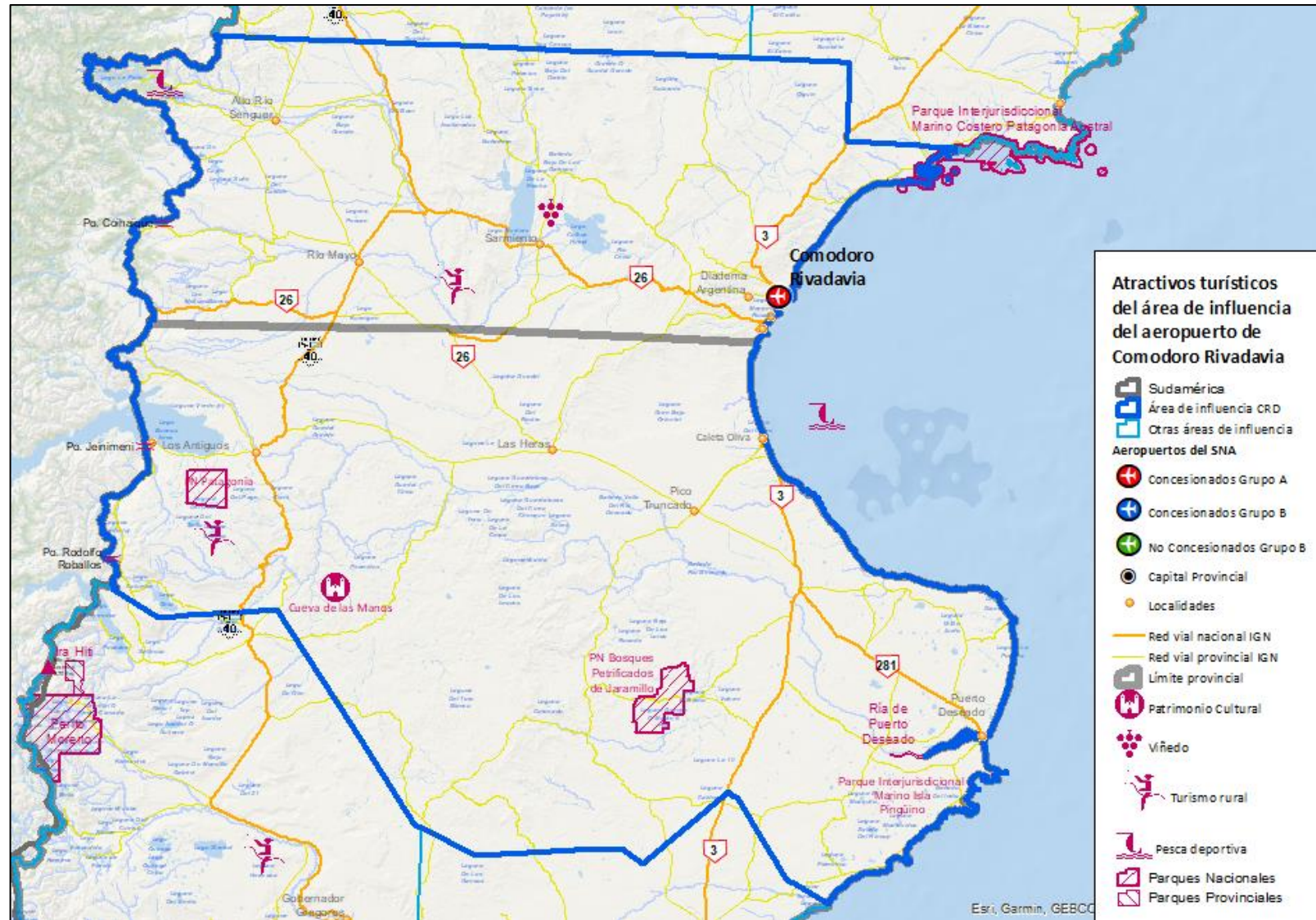
Dentro del área de influencia se encuentra el Parque Nacional Patagonia en la localidad de Perito Moreno, al noroeste de Santa Cruz. Se trata de la primera área protegida nacional dedicada al resguardo de las mesetas de altura santacruceñas: un paisaje con numerosos conos volcánicos, cañadones y llanuras con pastizales. Además, se destaca su riqueza arqueológica conformada por un conjunto de valores histórico-culturales que se unen a los valores de la cercana Cueva de las Manos ubicada en la localidad de Los Antiguos.

Al sur de Chubut se encuentran los lagos Fontana y La Plata a los cuales se accede por la localidad de Alto Río Senguer. Se destacan por encontrarse enmarcados por el bosque andino-patagónico y la práctica de la pesca deportiva de truchas.

Entre otros atractivos se encuentra Puerto Deseado que, con su Reserva Natural Provincial Río Deseado, puede ser recorrido en embarcaciones desde las cuales contemplar la diversidad de aves y la rica fauna marítima; el Museo Mario Brozosky, el Museo del Tren, el Faro Beauvoir, la Isla Pingüino hábitat de una gran colonia de pingüinos de Magallanes y de Penacho Amarillo, lobos marinos y toninas; y el majestuoso paisaje de los Miradores de Darwin.



Mapa 5. Atractivos turísticos del área de influencia del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia



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 Comodoro Rivadavia un total de 2.783 **turistas extranjeros** tanto en vuelos internacionales como domésticos. En términos económicos, los viajeros generaron un gasto de **\$436.846.896 pesos** en el área de influencia del aeropuerto chubutense.

##### *Turismo interno*

Por otra parte, **170.634 turistas nacionales** ingresaron a la provincia a través del Aeropuerto generando un impacto de **\$11.241.710.396 pesos** en el área de influencia de la terminal aeroportuaria.

#### **4.2.2 Turismo emisoro**

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 Comodoro Rivadavia 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.



*Bosque Petrificado de Sarmiento*  
Municipalidad de Sarmiento

### Turismo extranjero

En 2022, 2.072 chubutenses viajaron al exterior a través del Aeropuerto generando un gasto de \$335.004.706 pesos en el exterior.

### Turismo interno

Asimismo, 134.601 residentes del área de influencia de Comodoro Rivadavia recorrieron otras provincias de nuestro país. En términos económicos, gastaron \$8.867.750.827 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 \$11.678.557.292 pesos en el área de influencia del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia. En cambio, el turismo emisoro local que viajó a otros puntos del país y al exterior cuantificó un total de \$9.202.755.533 pesos de impacto negativo.

El saldo del turismo, entendido como la diferencia entre el turismo receptivo y el emisoro, en Comodoro Rivadavia fue equivalente a \$2.475.801.759 pesos.

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



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

### Turismo corporativo en Comodoro Rivadavia

El Lucania Palazzo Hotel es un establecimiento de 4 estrellas superior que opera desde 1998 en el corazón del centro histórico, comercial y financiero de Comodoro Rivadavia. Ofreciendo una selección de 90 habitaciones y 6 departamentos, el hotel proporciona amplios salones y salas de reuniones equipadas con servicios multimedia. Además, los huéspedes pueden disfrutar de un espacio de relajación con sauna, un gimnasio totalmente equipado y un servicio de gastronomía de primera categoría.

Noelia Hernández ha ocupado el cargo de Responsable de Administración durante 15 años y comparte que el perfil de los huéspedes se centra principalmente en el turismo corporativo, abarcando un 80% de la clientela total. Mayoritariamente, se trata de hombres con edades comprendidas entre los 45 y 60 años, quienes eligen pasar entre una y dos noches en sus instalaciones. El turismo corporativo predomina de febrero a diciembre, a excepción del mes de julio. Durante las temporadas de verano e invierno, el hotel recibe a visitantes que viajan por otros motivos.

En lo que respecta a los lugares de origen, los huéspedes proceden principalmente de Buenos Aires, Mendoza y Neuquén, lo que está directamente relacionado con la actividad económica predominante en la zona: la explotación de hidrocarburos. En cuanto a los visitantes internacionales, la mayoría proceden de Brasil y Chile, mientras que un número menor llega desde Estados Unidos.

Noelia destaca la notable conectividad que ofrece el Aeropuerto de Comodoro Rivadavia. *"Que el hotel se encuentre a media hora del aeropuerto es clave. La conectividad y buenos precios de la oferta del transporte aéreo hace que sea más fácil concretar visitas a la ciudad. Además, creemos que una colaboración estrecha con el aeropuerto sería altamente beneficiosa para comprender mejor qué parte del mercado estamos atrayendo y qué oportunidades podríamos aprovechar".*

### **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 Comodoro Rivadavia 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.

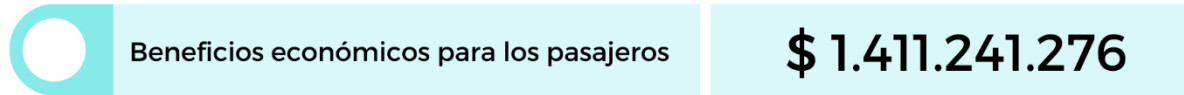


#### **4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS**

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).

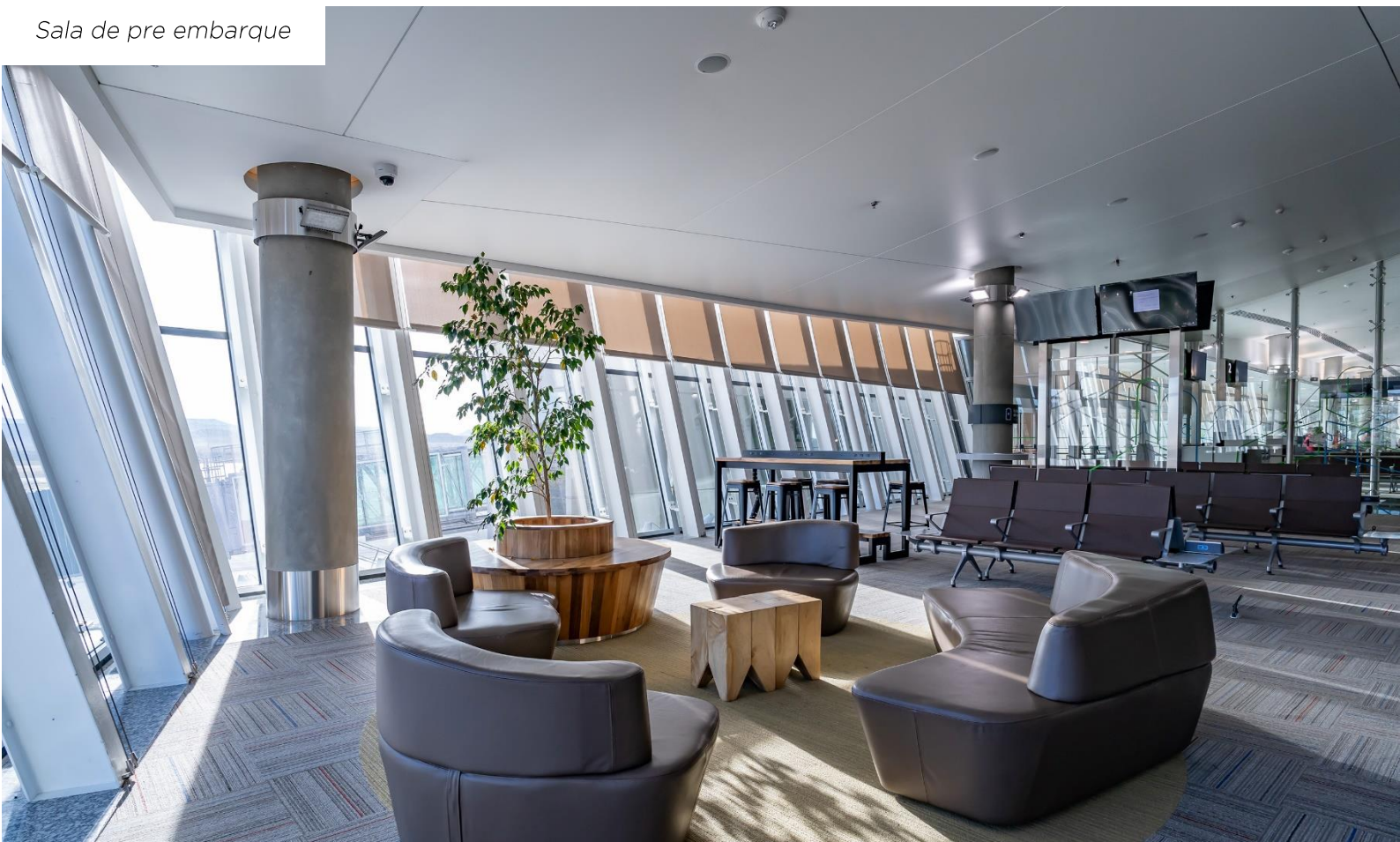
El cálculo se realizó teniendo en cuenta la cantidad de pasajeros que tuvieron como origen el Aeropuerto de Comodoro Rivadavia y la tarifa promedio de dicho aeropuerto en el año 2022. Así, el excedente del consumidor registrado alcanzó la suma de \$ 1.411.241.276.

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.

Sala de pre embarque





## **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.

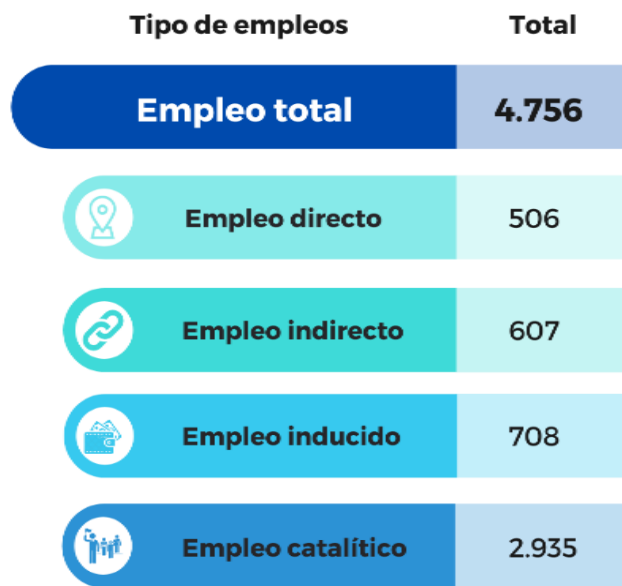
El indirecto se conforma por los empleos originados en la economía del área de influencia aeroportuaria, que forman parte de la cadena de proveedores de bienes y servicios a las actividades directas. Esto quiere decir que estos empleos no tendrían lugar sin la infraestructura aeroportuaria y la conectividad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

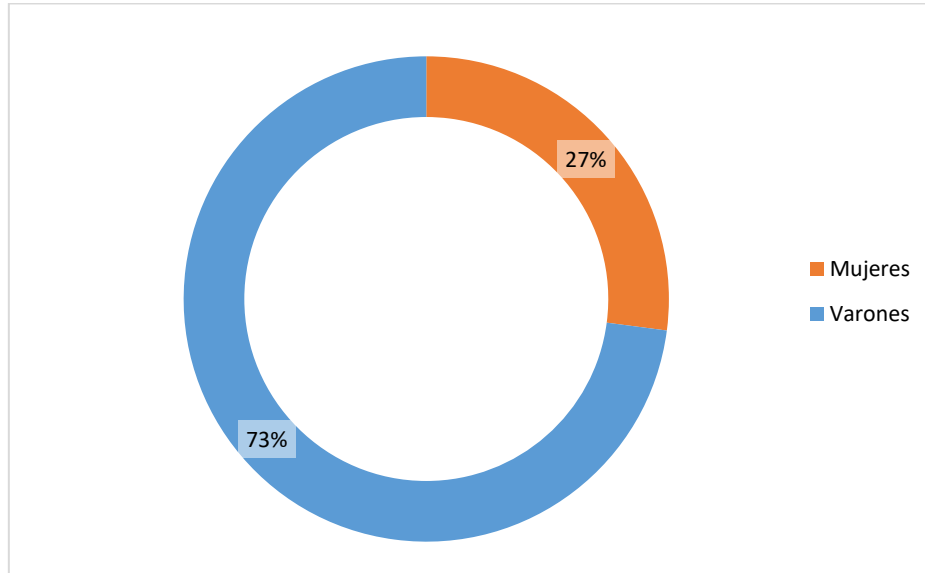
En el área de influencia del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia la actividad aerocomercial y aeroportuaria demandó en 2022 un total de 4.756 empleos de los cuales 506 fueron empleos directos, 607 empleos indirectos, 708 empleos inducidos y 2.935 empleos catalíticos. La distribución del empleo directo por género fue de 73% para varones y 27% para mujeres.

Gráfico 17. Empleo aeroportuario Aeropuerto de Comodoro Rivadavia. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

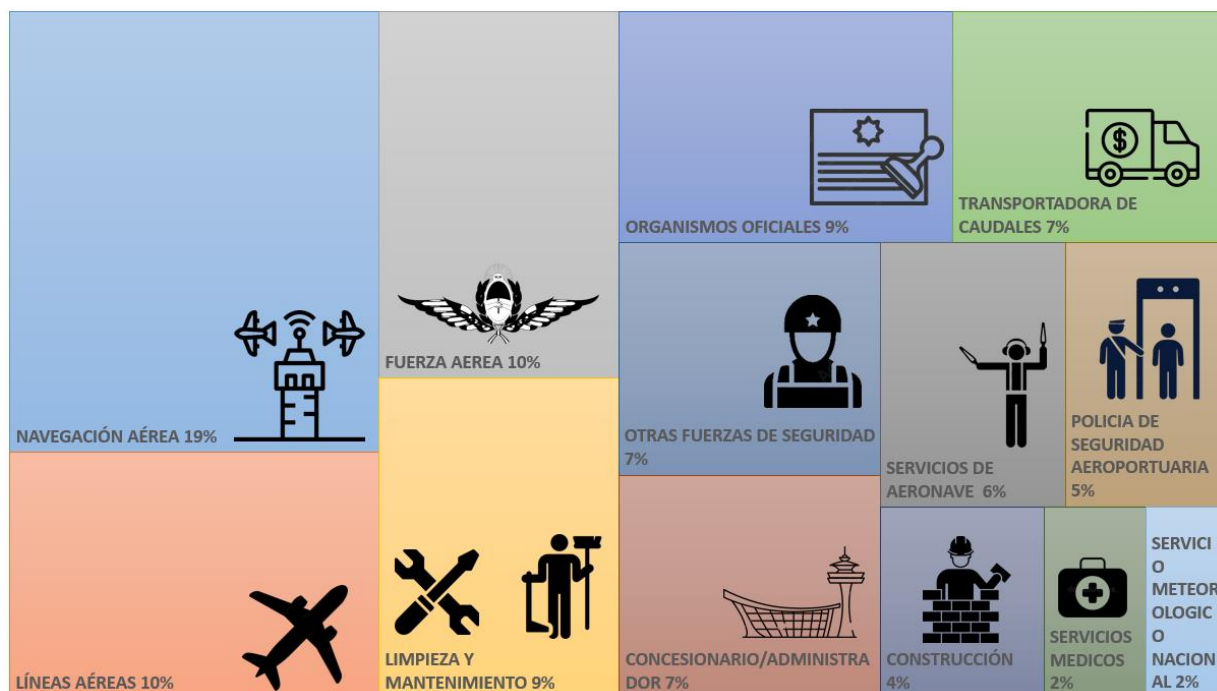
Gráfico 18. Empleo directo por género. Año 2022



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 de Comodoro Rivadavia. 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 Comodoro Rivadavia 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 de Comodoro Rivadavia. Año 2022

Tipo de empleos	Cada millón de pasajeros	Cada mil movimientos	Cada 1000 m2 de terminal	Por hectárea
<b>Empleo total</b>	<b>10.268</b>	<b>768</b>	<b>732</b>	<b>6</b>
 <b>Empleo directo</b>	1.092	82	78	1
 <b>Empleo indirecto</b>	1.311	98	93	1
 <b>Empleo inducido</b>	1.529	114	109	1
 <b>Empleo catalítico</b>	6.336	474	452	3

Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria



**ORSNA** Autoridad  
Aeroportuaria

