

ORSNA Autoridad
Aeroportuaria



AEROPUERTO INTERNACIONAL DE NEUQUÉN



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.....	3
2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO.....	6
2.1. DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO DE NEUQUÉN	7
2.2. ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL.....	14
3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL.....	22
3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO.....	22
3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO	27
4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL.....	32
4.1 PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO	36
4.2. TURISMO FACILITADO POR EL TRANSPORTE AÉREO.....	39
4.3 BENEFICIOS POR LA CONECTIVIDAD AÉREA (PRODUCTIVIDAD)	43
4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS	44
4.5 GENERACIÓN DE EMPLEO.....	45

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 Neuquén incluye los departamentos neuquinos Puelén, Añelo, Chos Malal, Confluencia, Loncopué, Minas, Ñorquín, Pehuenches, Picún Leufú, Picunches y Zapala y los departamentos rionegrinos de Avellaneda, El Cuy y General Roca, beneficiando a 1.081.898 habitantes (Censo 2022).

El Informe de Impacto socioeconómico y territorial (ISET) 2022 del Aeropuerto Internacional de Neuquén 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 Internacional de Neuquén se registraron 900.822 pasajeros, representando un crecimiento del 132% en relación al año anterior. Este crecimiento de la demanda aérea muestra la recuperación del mercado aerocomercial argentino, después de la crisis experimentada por la pandemia de COVID-19 en todo el mundo durante 2020 y 2021. Además, el aeropuerto registró 13.055 movimientos de aeronaves y la carga aérea anual transportada alcanzó las 245 toneladas.

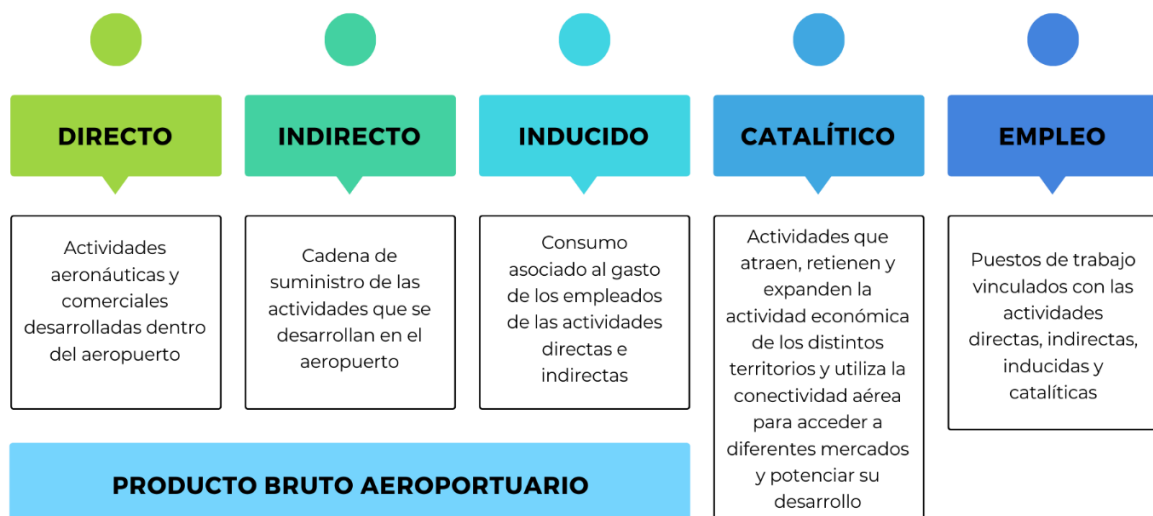
El impacto socioeconómico y territorial total positivo del año 2022 generado por el Aeropuerto Internacional de Neuquén en su área de influencia fue de \$22.618.285.317 de pesos, creando 7.501 puestos de empleo.

Esta cifra suma los impactos directos, indirectos, inducidos y catalíticos positivos de la aviación, donde: el producto bruto aeroportuario aportó \$2.711.527.269 de pesos, el turismo receptivo \$17.869.129.078 y los beneficios económicos para los pasajeros \$2.037.628.970.

En contraste, el turismo emisor sumó \$17.515.644.977 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 \$5.102.640.340 de pesos en el área de influencia aeroportuaria.

IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



AEROPUERTO DE NEUQUÉN - 2022

Impacto socioeconómico y territorial positivo

\$ 22.618.285.317

Impacto socioeconómico y territorial negativo

\$ 17.515.644.977

Saldo de impactos (pesos)

\$ 5.102.640.340

Puestos de empleo generados

7.501

 Población del área de influencia

1.081.898

 Pasajeros

900.822

 Cargas

245 tn

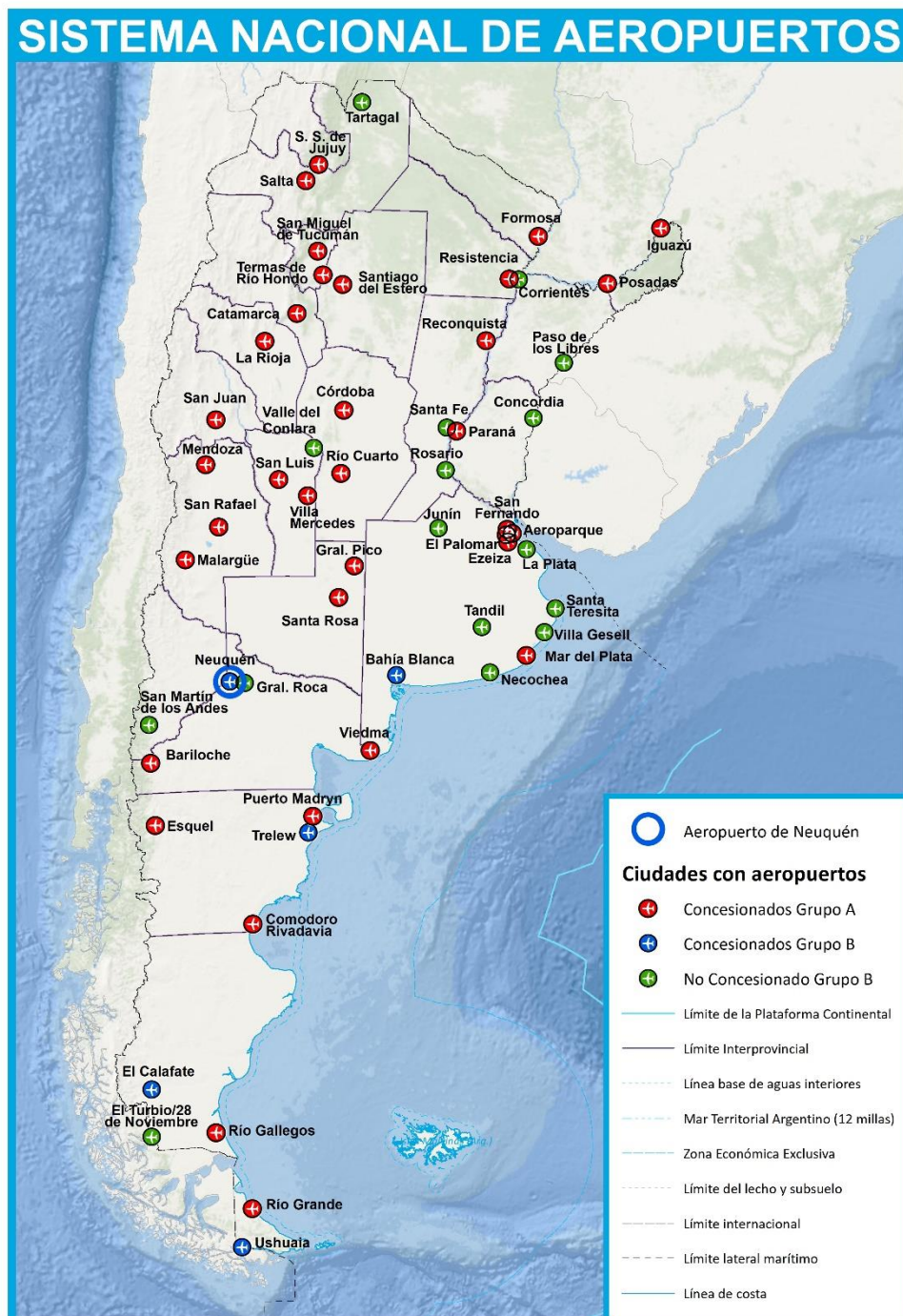
 Movimientos

13.055

2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO

El Aeropuerto Internacional de Neuquén “Presidente Perón” 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.

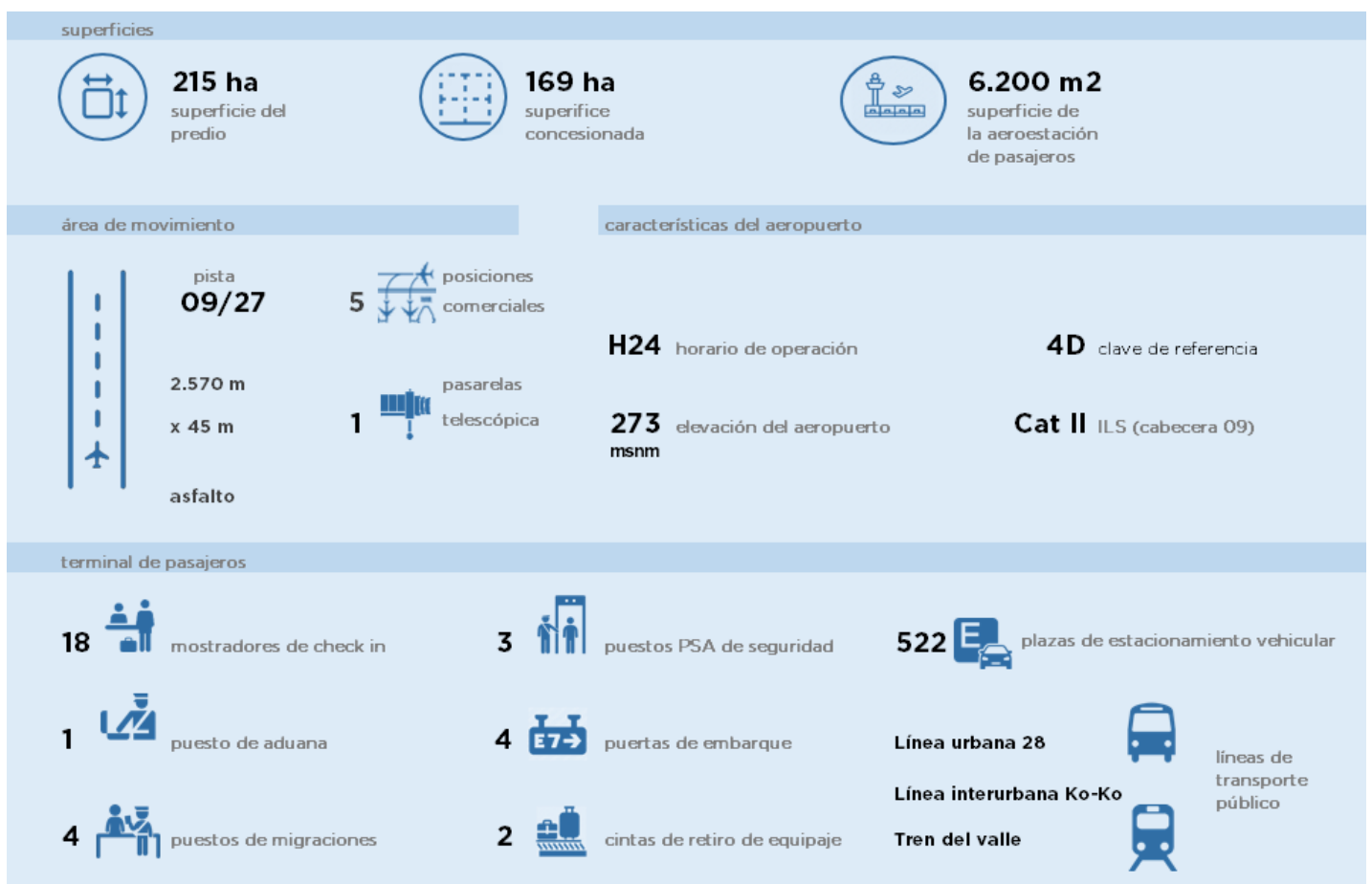
Mapa 1. Sistema Nacional de Aeropuertos. Año 2022



Fuente: ORSNA

2.1. DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE NEUQUEN

Aeropuerto Internacional de Neuquén Presidente Perón	
Código OACI	SAZN
Código IATA	NQN
Ciudad	Neuquén
Provincia	Neuquén
Explotador	Aeropuertos del Neuquén S.A
Distancia a la ciudad	7 km



El aeropuerto

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

En particular el predio del Aeropuerto de Neuquén comprende 215 hectáreas de las cuales 169 (79%) se encuentran concesionadas por el Estado Provincial a la empresa Aeropuertos del Neuquén S.A. El límite de la concesión posee un perímetro de 9 kilómetros¹. El aeropuerto es de uso civil y militar, formando parte del predio los hangares militares y de la Provincia de Neuquén que se encuentran localizados por fuera del límite de la concesión.

El aeropuerto está habilitado para el transporte aéreo nacional y también es una alternativa para vuelos internacionales comerciales regulares. Además, se permiten operaciones no regulares tanto para vuelos domésticos como internacionales.

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.

¹ Medidas tomadas sobre el plano del Plan Maestro del aeropuerto de Neuquén 2013

El Aeropuerto de Neuquén posee una única pista, la 09/27 (2.570m x 45m) y una plataforma de estacionamiento de aeronaves que da servicio a las operaciones comerciales y de aviación general.

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



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Neuquén. Resolución ORSNA N° 145/2013

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

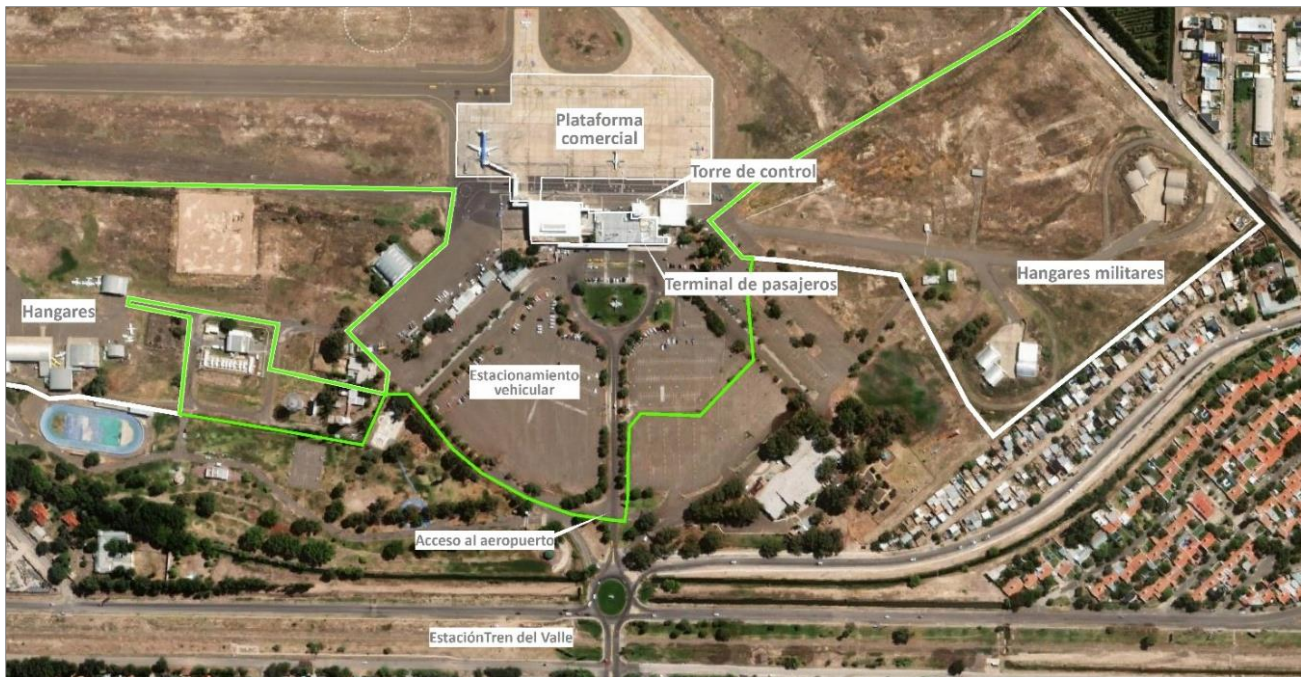
Las **terminales de pasajeros** son edificios que conectan el transporte aéreo con el terrestre y sirven como punto de conexión entre vuelos. Incluyen instalaciones para el manejo de pasajeros y equipajes, áreas para aerolíneas, servicios, locales comerciales, gastronómicos y salas de espera.

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 Neuquén** abarca una superficie de **6.200m²** y alberga tanto las operaciones de aviación comercial como las de aviación general. Se encuentra organizada en dos niveles: en la planta baja se encuentran los mostradores de facturación, espacios gastronómicos y oficinas administrativas, así como el área de arribos y las cintas para entrega de equipaje. En la planta alta se encuentran la sala de embarque y el acceso a la pasarela telescópica (manga). Este espacio de embarque también cuenta con un local gastronómico y comercial.

La **torre de control** es la dependencia del aeropuerto que brinda los servicios de control de tránsito aéreo dentro del área asignada. En el caso del Aeropuerto de Neuquén la torre de control se encuentra integrada al edificio de la terminal de pasajeros.

Imagen 2. Sectores del aeropuerto

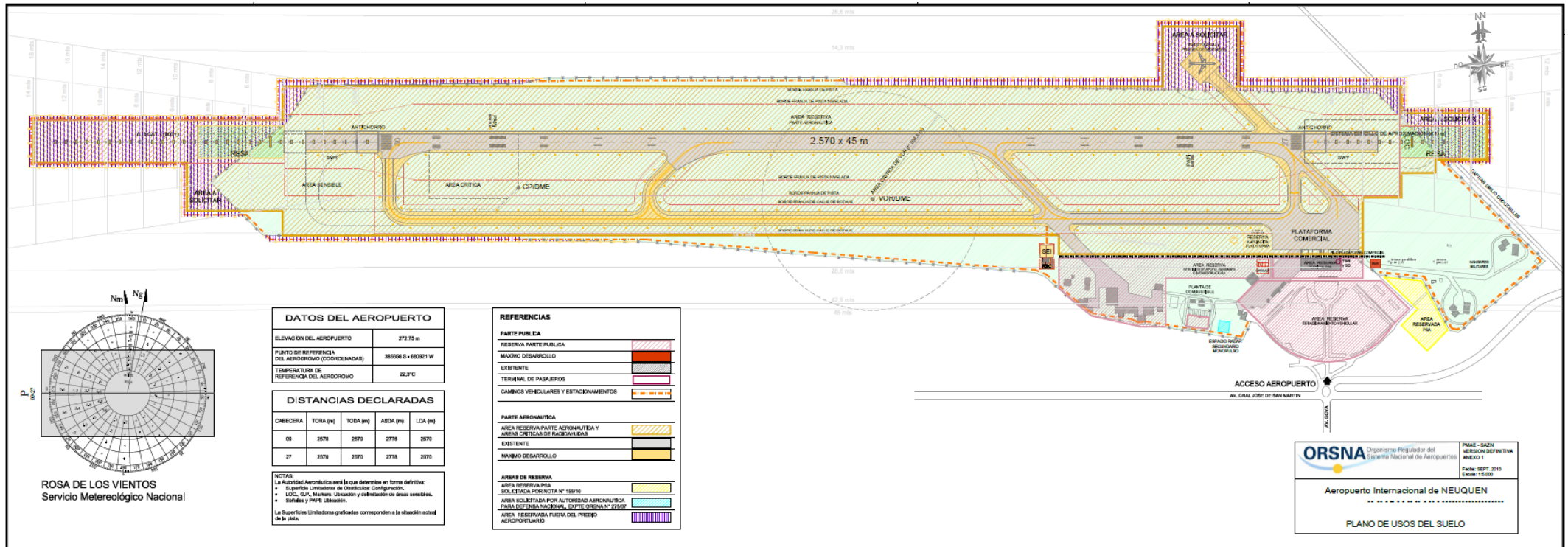


Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Neuquén. Resolución ORSNA N° 145/2013

Plano de usos del suelo

El Plano de usos del suelo es la herramienta que define los lineamientos generales de las intervenciones a efectuar en cada aeropuerto en el corto, mediano y largo plazo, acorde a las previsiones de tráfico, en base a la determinación de una aeronave crítica (aquella que representa las mayores exigencias) y de acuerdo a la normativa vigente. Está basado en cuatro aspectos fundamentales que hacen a la seguridad, eficacia y regularidad de las operaciones aéreas: el entorno aeroportuario, la seguridad operacional (safety), la seguridad de la aviación (security) y la facilitación (medidas para facilitar y acelerar la navegación aérea y evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho).

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



Fuente: Resolución ORSNA N° 145/2013

Superficie libre de obstáculos

La superficie o zona libre o limitadora de obstáculos se define en el Anexo 14 de la OACI como el espacio aéreo que debe mantenerse libre de obstáculos alrededor de los aeródromos para que puedan llevarse a cabo con seguridad las operaciones de aviones previstas y evitar que los mismos queden inutilizados por la multiplicidad de obstáculos en sus alrededores.

Esto se logra mediante la definición de una serie de superficies denominadas superficie de aproximación, de despegue, superficie cónica, de transición, horizontal interna, etc., que marcan los límites hasta donde los objetos pueden proyectarse en el espacio aéreo². 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.

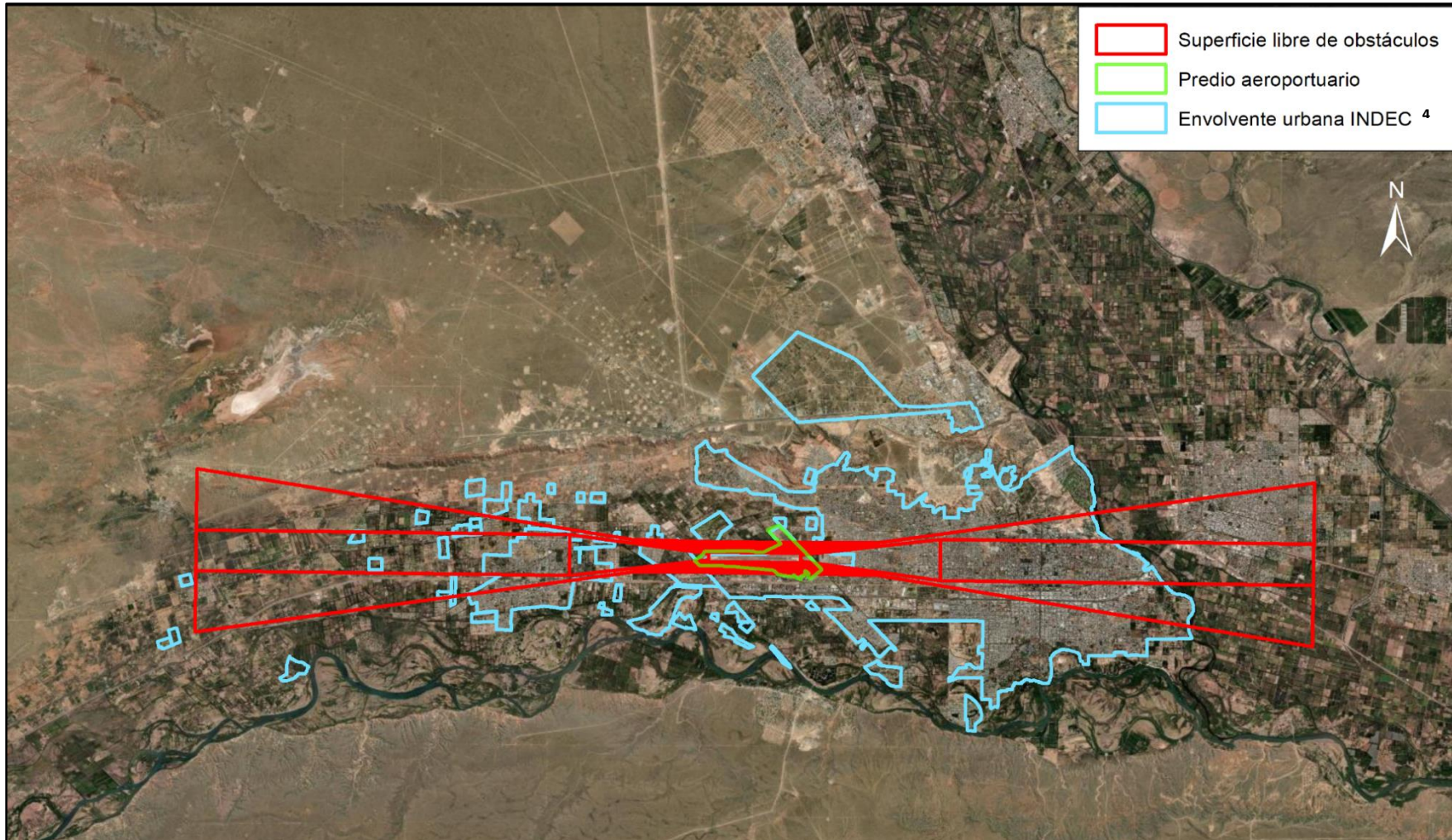
La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) informa mediante la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)³ la existencia o no de elementos presentes bajo la superficie libre de obstáculos.

En el caso del Aeropuerto Internacional de Neuquén se puede observar la presencia de áreas urbanizadas bajo las superficies limitadoras de obstáculos.

² 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>

³ <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Imagen 4. Superficie libre de obstáculos del Aeropuerto Internacional de Neuquén⁴



Fuente: Elaboración propia en base al Plano de Usos del Suelo de Neuquén
Resolución ORSNA N° 145/2013

⁴ La envolvente urbana o envolvente de población es una línea que marca el límite hasta donde se extiende la continuidad de viviendas urbanas. Esta línea se mueve con el tiempo y no respeta las delimitaciones administrativas. Fuente: *¿Qué es el Gran Buenos Aires? INDEC 2003*

2.2 ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL

Abordar la relación entre transporte aéreo y territorio es fundamental para dimensionar los beneficios económicos y sociales que la actividad aerocomercial y aeroportuaria generan en su área de influencia.

El transporte aéreo es un factor modelador de las estructuras económicas metropolitanas y regionales, permite el desarrollo de actividades de alto valor agregado, así como el estímulo de economías de escala e impacta en los patrones de crecimiento de las ciudades.

A su vez, las particularidades del territorio en el cual se sitúa el aeropuerto influyen y condicionan la actividad aérea. Por esta razón es fundamental definir el área de influencia del aeropuerto, y el perfil económico-productivo de la región.

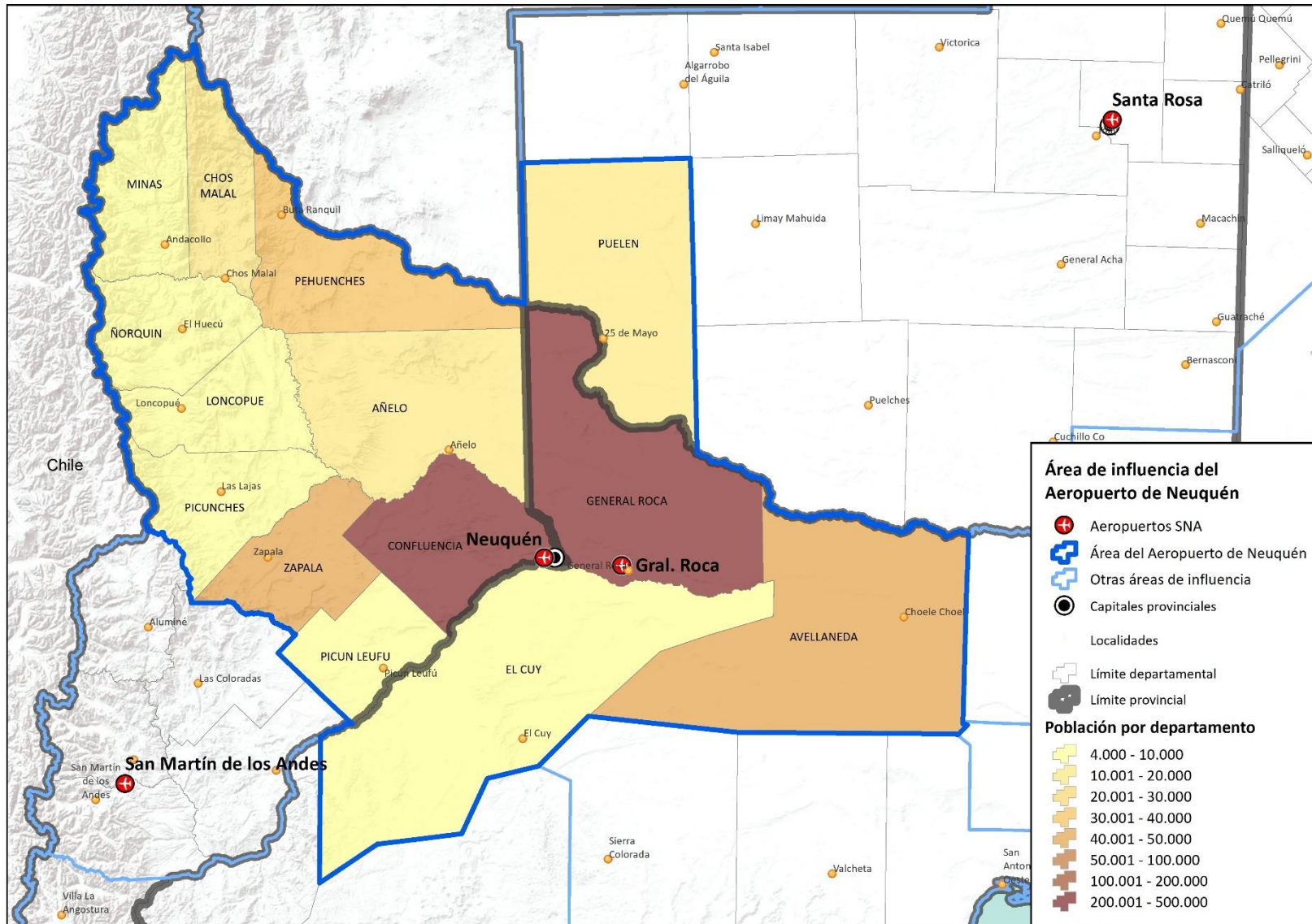
El área de influencia es un espacio geográfico sobre el cual el aeropuerto ejerce un poder de atracción y define el universo de potenciales pasajeros que utilizarán la terminal.

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



La ciudad de Neuquén forma parte de la Región Patagonia y se vincula por vía terrestre a través de la Ruta Nacional N°22 con Cutral Co y Zapala hacia el oeste y hacia el este con la ciudad de Bahía Blanca, mientras que hacia el noreste por el corredor Ruta Nacional N°1 52-Ruta Provincial N°9 con la ciudad de Santa Rosa capital de La Pampa. También a través de las Rutas Nacional N°237 se conecta con la ciudad de Bariloche.

Mapa 2. Área de influencia del Aeropuerto Internacional de Neuquén



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

Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial

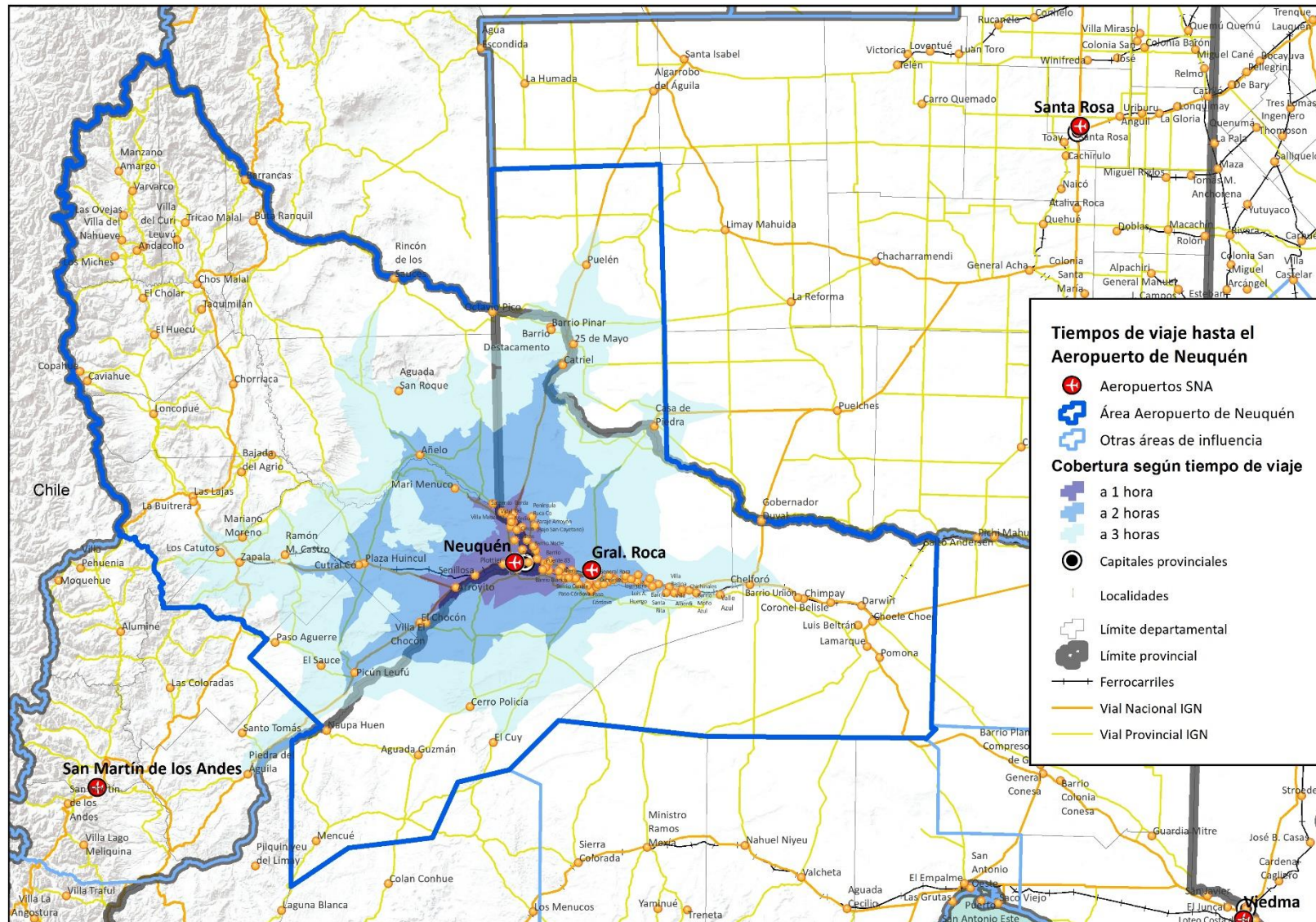
Aeropuerto Internacional de Neuquén. Neuquén. Argentina

El Aeropuerto de Neuquén se encuentra emplazado en el centro este de la provincia, a 7 km de la ciudad homónima sobre la calle San Martín N° 5901 a 300 metros de la Ruta Nacional N° 22, y su área de influencia se compone de los departamentos neuquinos de Puelén, Añelo, Chos Malal, Confluencia, Loncopué, Minas, Ñorquín, Pehuenches, Picún Leufú, Picunches y Zapala y los departamentos rionegrinos de Avellaneda, El Cuy y General Roca.

Según datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (resultados provisionales) del INDEC, en 2022 la población que forma parte del área de influencia del aeropuerto alcanzó 1.081.898 habitantes, de los cuales un 56% 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 Neuquén



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

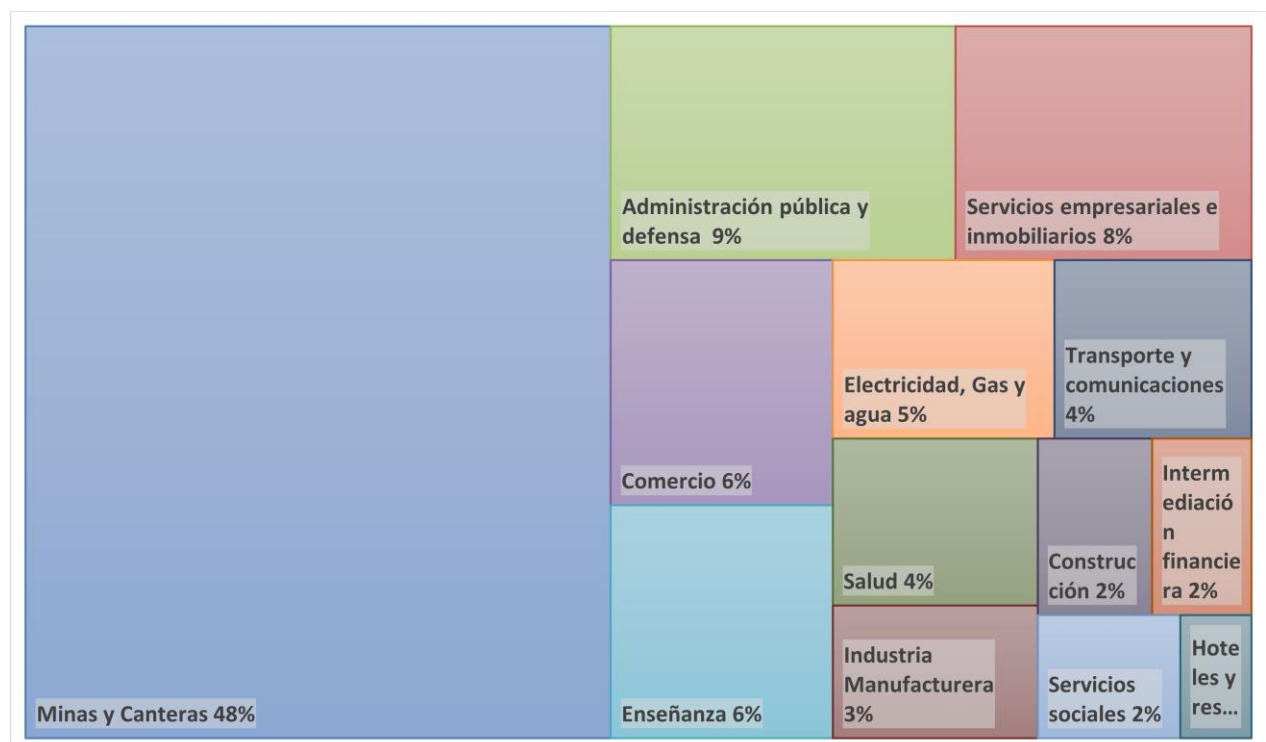
Estructura productiva provincial

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

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

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

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de INDEC

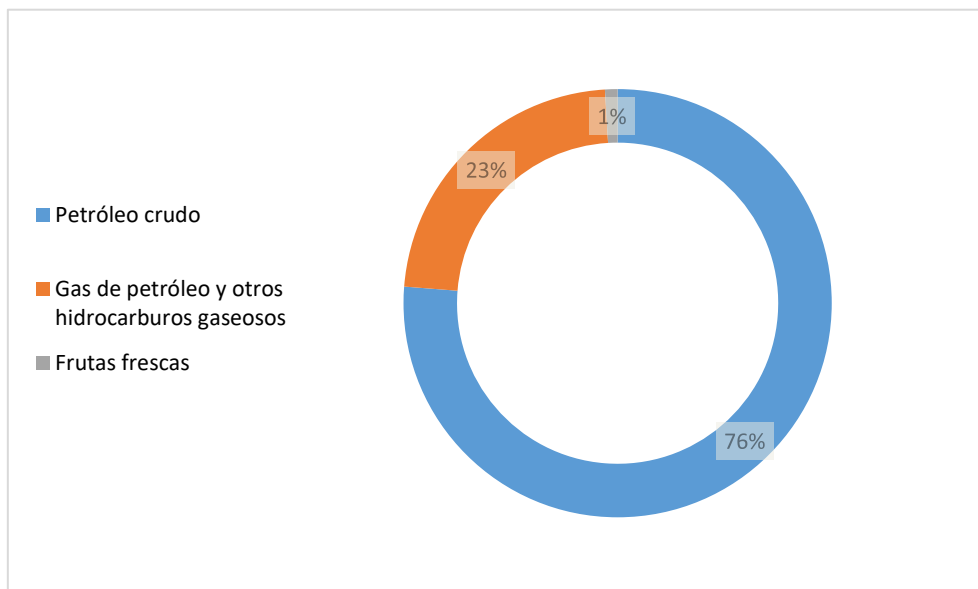
Perfil exportador

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

La provincia participa en los mercados internacionales principalmente con productos asociados al sector de petróleo crudo (76%) y el de gas de petróleo y otros hidrocarburos gaseosos (23%). Le siguió en importancia, el rubro de frutas frescas (1%).

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

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

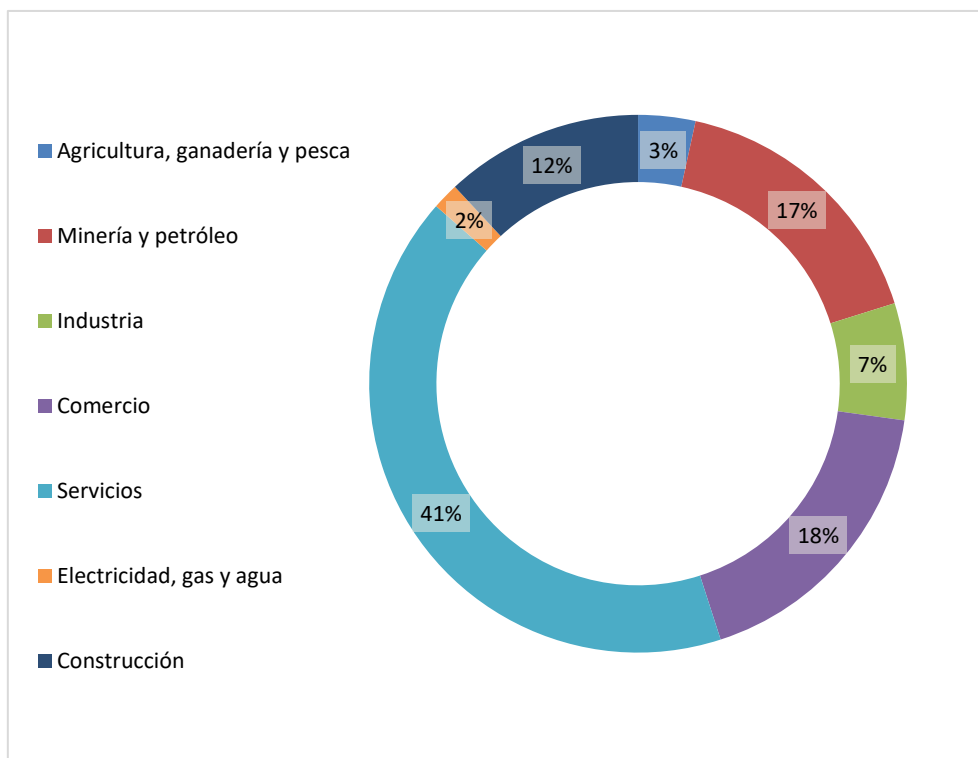


Fuente: Indicador de actividad económica provincial - INDEC

Empleo provincial

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

Gráfico 3. Composición del empleo provincial. Año 2022



Fuente: Ministerio de Trabajo - SIPA



Campo de extracción de petróleo
EconoJournal

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 Neuquén resulta de fundamental importancia para obtener una caracterización precisa de este aspecto. Este capítulo presenta en un primer término el análisis de la oferta de transporte medida en cantidad de asientos y frecuencias ofrecidas y, en segundo término, la caracterización de la demanda medida en cantidad de pasajeros y movimientos de aeronaves.

3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO

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

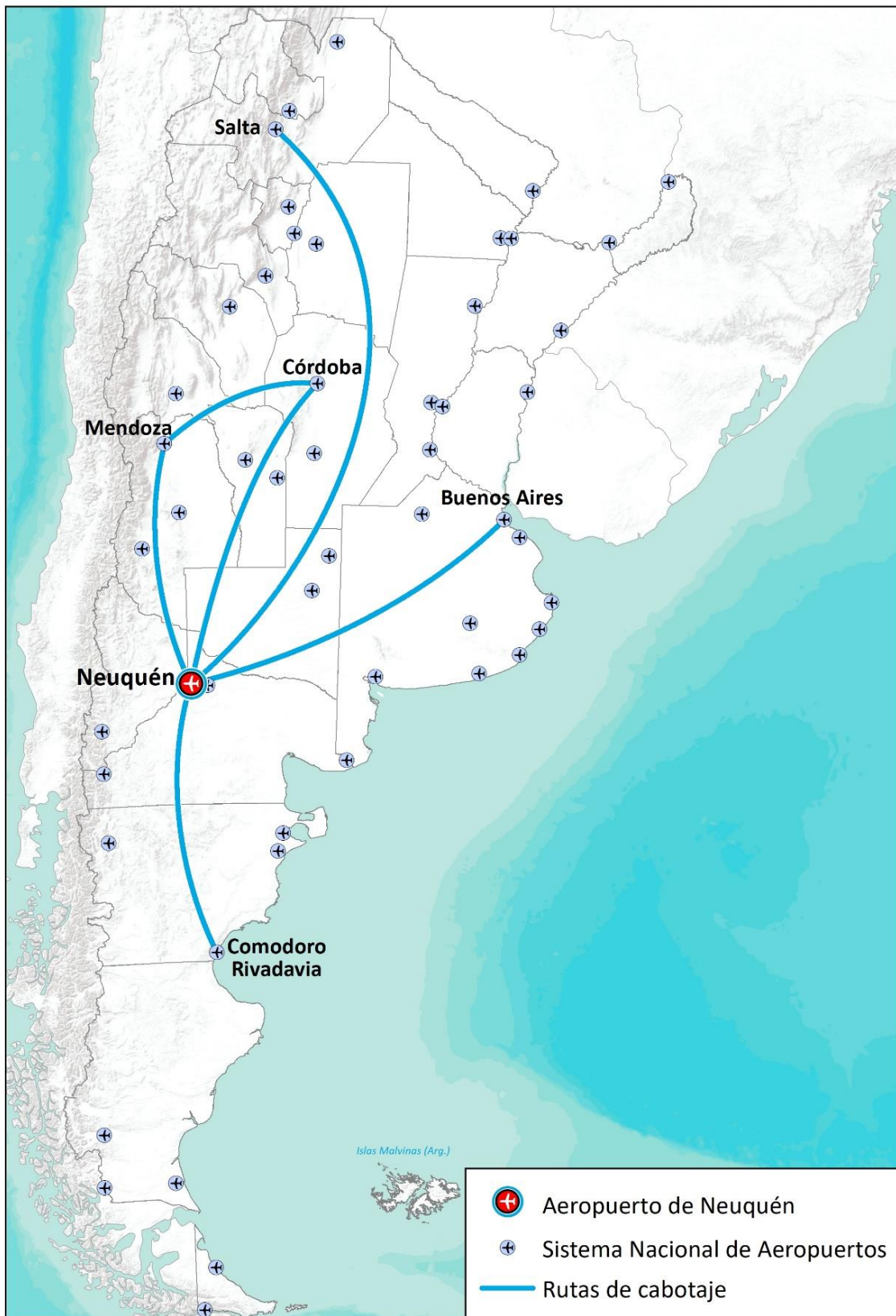
En el año 2022, tres líneas aéreas operaron vuelos regulares domésticos desde el Aeropuerto de Neuquén. En total se ofertaron **1.093.438 asientos anuales** en el mercado.

Durante la primera semana de julio⁵, el aeropuerto contó con un total de 124 frecuencias comerciales (ida y vuelta) y 17.708 asientos con destino hacia Buenos Aires, Comodoro Rivadavia, Salta, Mendoza y Córdoba. Para diciembre del mismo año las frecuencias comerciales se incrementaron en un 38% y los asientos ofrecidos crecieron en un 57%, alcanzando las 171 frecuencias y los 27.738 asientos.

A lo largo del año 2022, la ciudad de Neuquén estuvo conectada con Buenos Aires, Córdoba (directo y vía Mendoza), Salta, Mendoza y Comodoro Rivadavia. Todas las rutas fueron operadas por Aerolíneas Argentinas, mientras que Flybondi sólo operó desde y hacia Buenos Aires y Córdoba y Jetsmart hizo lo propio desde y hacia Buenos Aires y Comodoro Rivadavia. Todas las conexiones se sostuvieron durante todo el año. El mes de enero marcó el mínimo de servicios ofrecidos con un total de 59.148 asientos, mientras que diciembre presentó los valores máximos mensuales con 126.886. En ese mes, la oferta superó en un 18% los asientos ofrecidos durante el mismo mes de 2019.

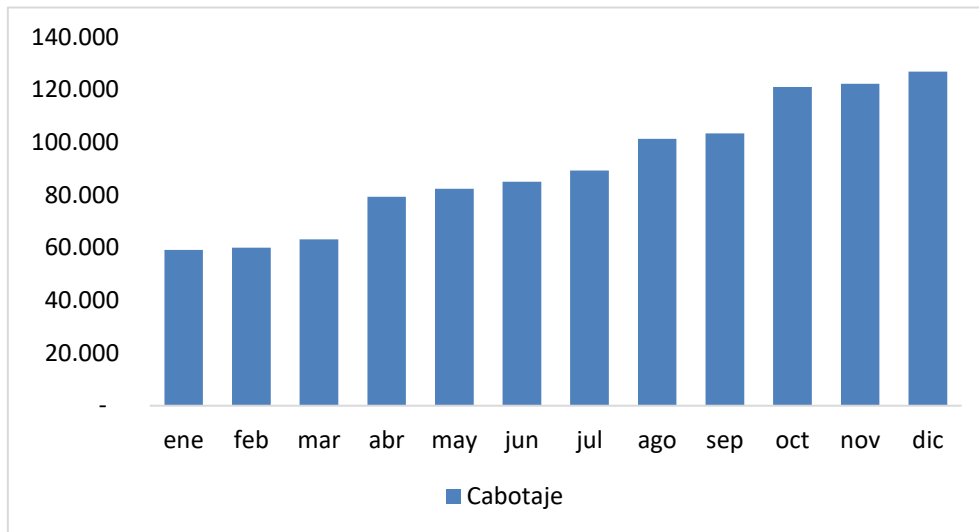
⁵ Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2022.

Mapa 4. Rutas de cabotaje del Aeropuerto de Neuquén. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

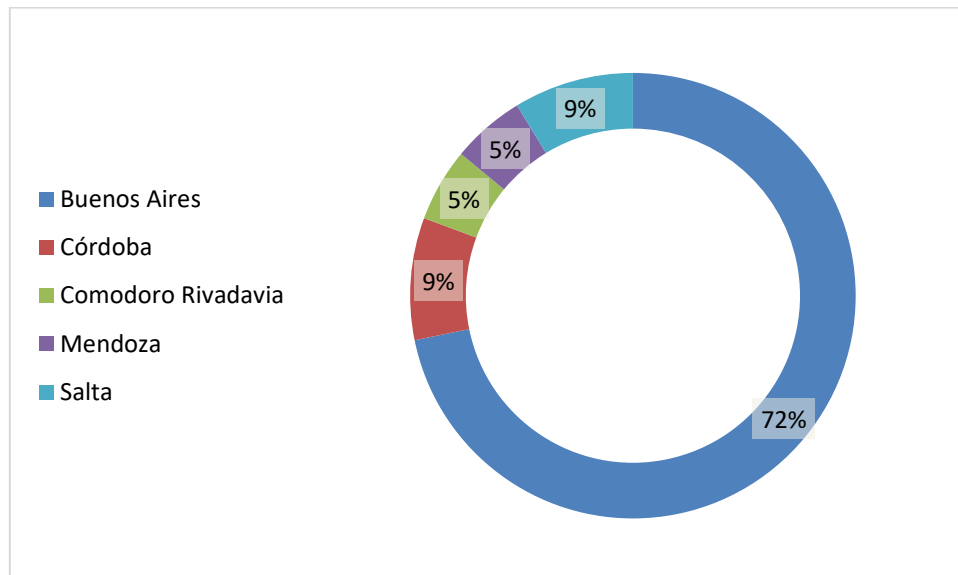
Gráfico 4. Oferta aerocomercial de asientos por mes en el Aeropuerto de Neuquén.
Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

La conexión con Buenos Aires representó el 72% de los asientos ofrecidos, seguida por Córdoba y Salta cada una con un 9%, y Comodoro Rivadavia y Mendoza con el 5% cada una.

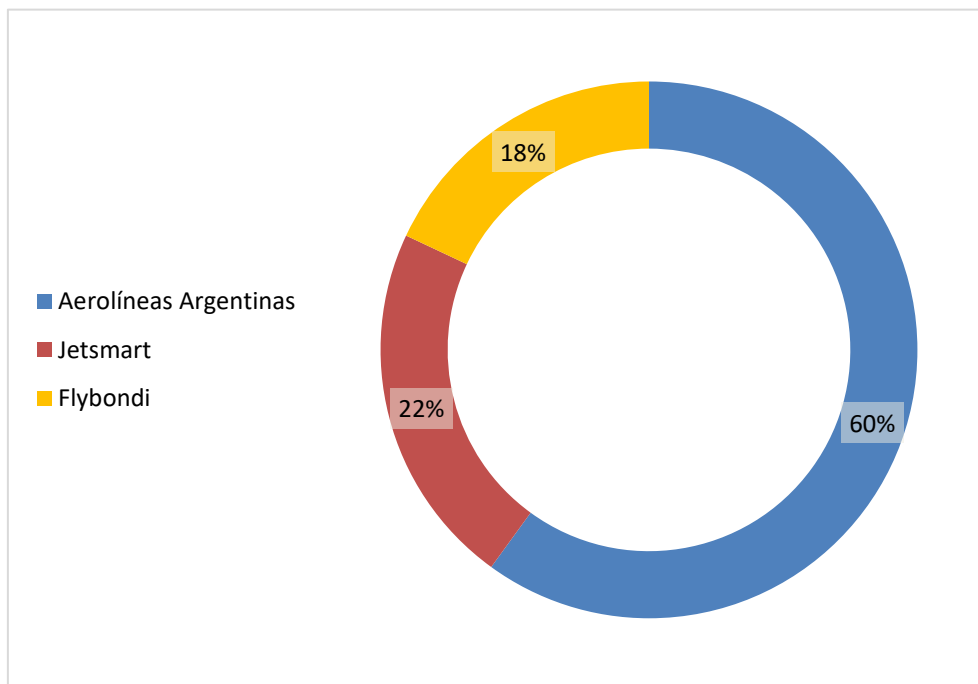
Gráfico 5. Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2022



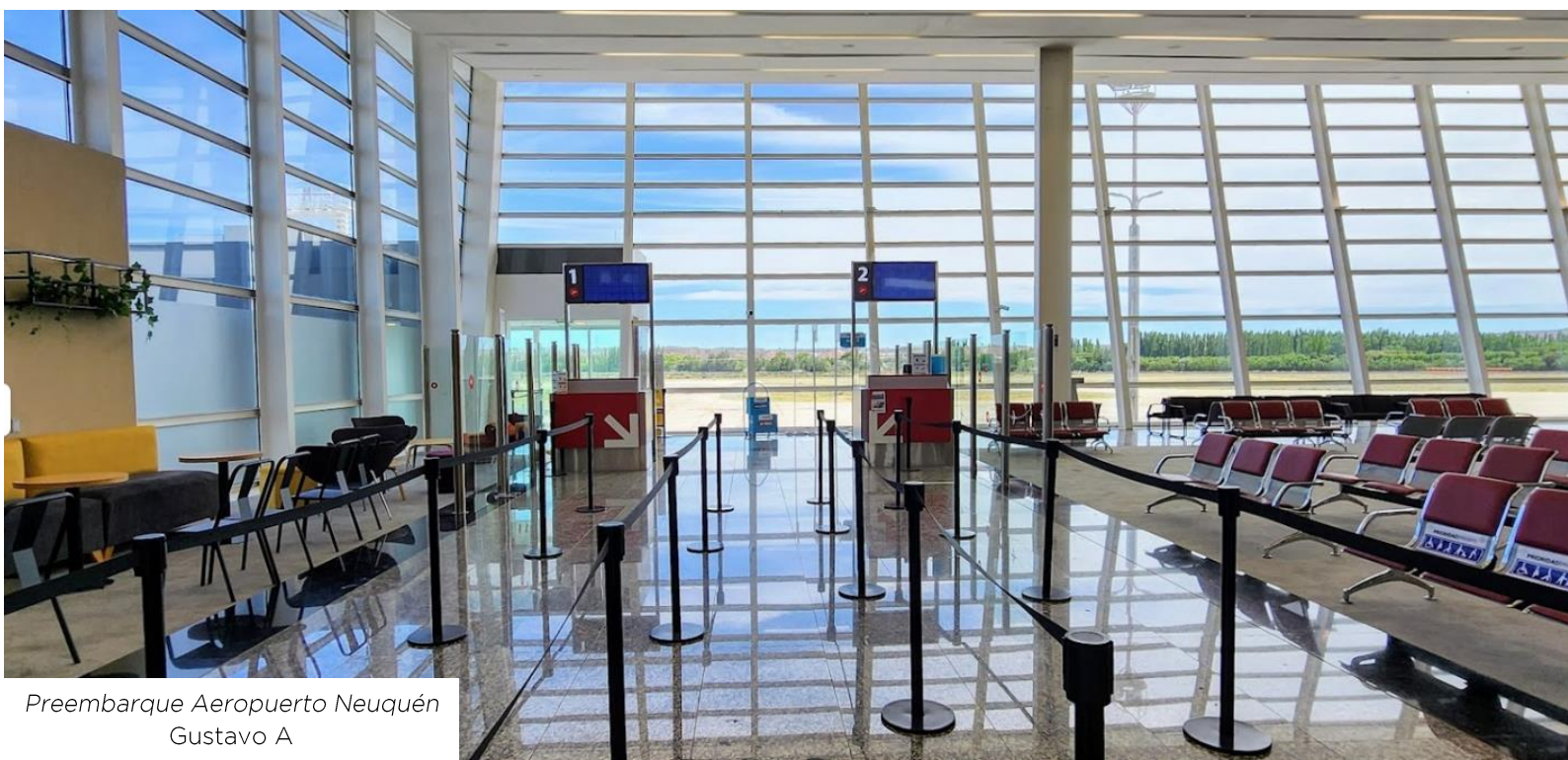
Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Por último, la participación de mercado de las diferentes aerolíneas mostró que Aerolíneas Argentinas fue el operador con mayor cuota alcanzando el 60%. Le siguieron en importancia Jetsmart con el 22% y Flybondi con el 18%.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG



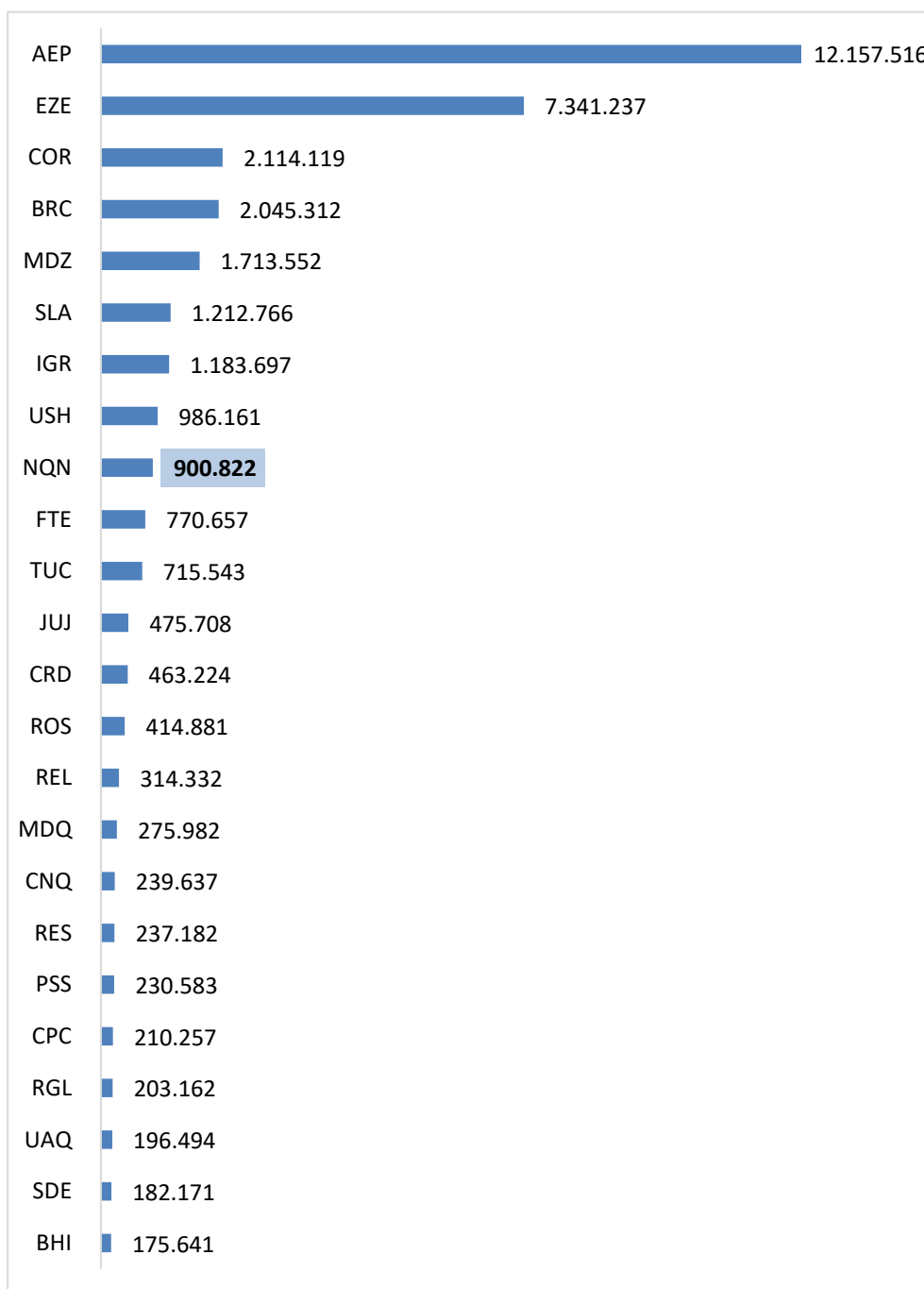


Salto del Agrio, Copahue
minube.net

3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO

El Aeropuerto Internacional de Neuquén alcanzó durante el año 2022 los 900.822 pasajeros comerciales de cabotaje. Con estas cifras el aeropuerto se ubicó noveno entre las terminales aeroportuarias con vuelos regulares del Sistema Nacional de Aeropuertos. A su vez, en el mismo año se realizaron 13.055 movimientos de aeronaves y se transportaron un total de 245 toneladas de carga.

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

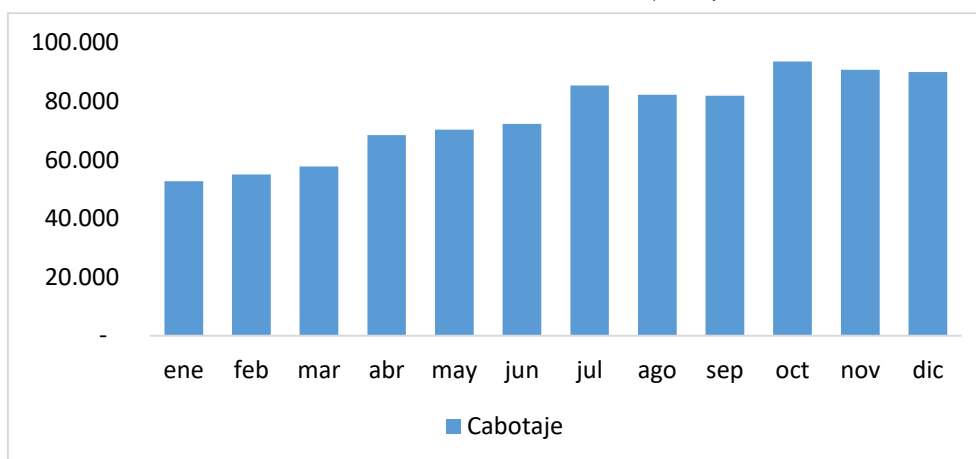


Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

La demanda anual del año 2022 fue sostenida por pasajeros nacionales y extranjeros que llegaron en vuelos de cabotaje a la ciudad de Neuquén. El Aeropuerto mostró un incremento continuo de la demanda durante todo el año 2022 pasando de 52.699 pasajeros en enero a 90.012 en diciembre de 2022, lo que significó un incremento total del 71%.

En materia de rutas, la conexión con Buenos Aires concentró el 76% de la demanda doméstica, le siguieron en importancia las rutas a Córdoba (9%), Salta (7%), Mendoza (4%) y Comodoro Rivadavia (4%).

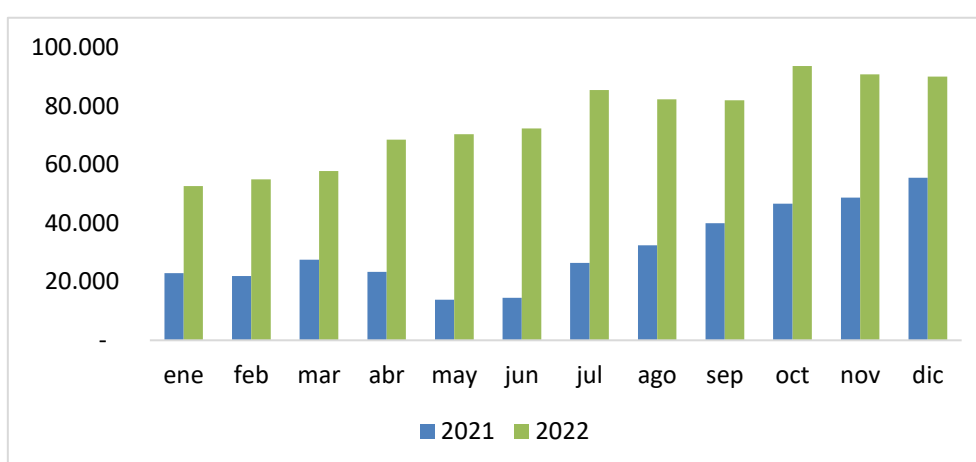
Gráfico 8. Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Si se compara el tráfico anual del 2021 y el 2022, se pasó de 389.066 pasajeros a 900.822 lo que equivale a un crecimiento del 132% interanual contrarrestando la abrupta caída del tráfico durante la pandemia. Entre diciembre 2021 y diciembre 2022 el crecimiento fue del 58%.

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



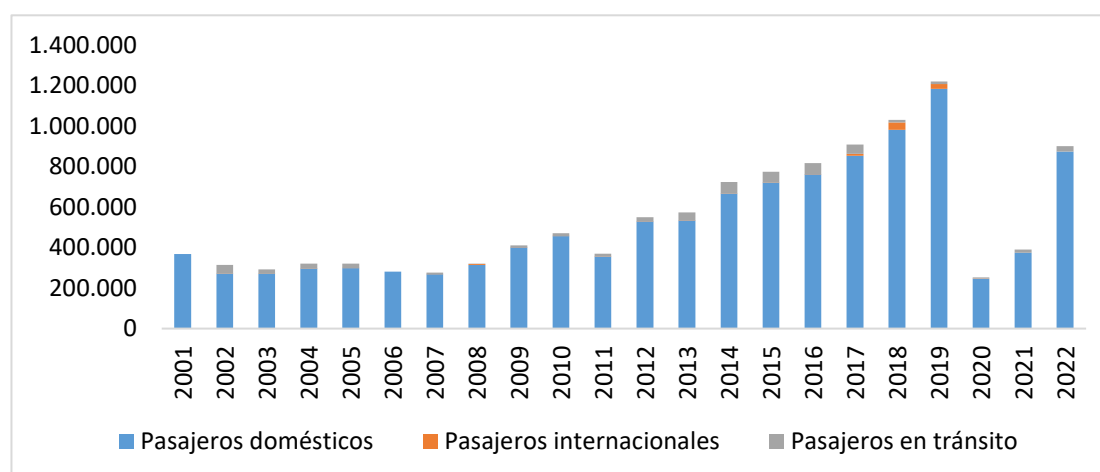
Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Tráfico histórico 2001 - 2022

Durante los últimos 21 (veintiún) años el tráfico aerocomercial del Aeropuerto de Neuquén experimentó tanto tendencias de crecimiento de la demanda como así también caídas de pasajeros y operaciones. Estas variaciones se debieron tanto a factores exógenos al sector (ambientales y/o sanitarios) así como también a la redefinición de políticas públicas a lo largo del tiempo y a diversas estrategias aerocomerciales de los operadores.

El inicio de la serie en el año 2001 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. Durante el período 2001-2007 la demanda aerocomercial se mantuvo con valores estables.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

A partir del 2008 el crecimiento de la demanda fue sostenido pasando de 321.176 pasajeros anuales (2008) a 1.219.777 en 2019. El incremento total entre esos años fue del 280%, con un promedio de crecimiento interanual del 14%. Sólo durante el año 2011, esta tendencia se vió interrumpida como consecuencia de la erupción del complejo Puyehue-Cordón Caulle que causó una caída en la demanda del 21%, rápidamente revertida a partir de 2012.

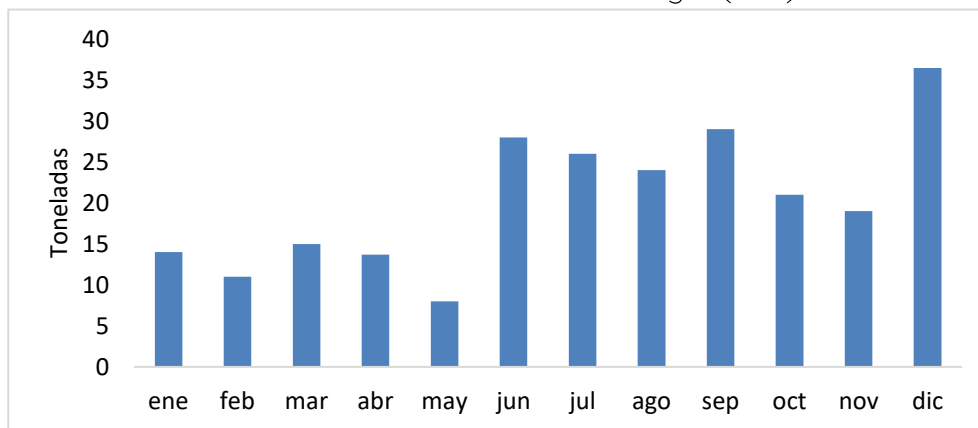
El crecimiento durante este período estuvo acompañado por el proceso de reestatización de Aerolíneas Argentinas que ofreció servicios de manera ininterrumpida durante todo el período y por la incorporación recién en el año 2018 de las aerolíneas Jetsmart, Flybondi y Norwegian Air Argentina, aunque esta última cesó sus operaciones en el país un año después.

En el año 2020 la pandemia del COVID-19 impuso una nueva reducción de la demanda que presentó un impacto sobre el primer semestre del año 2021. Durante el año 2022 se exhibió una recuperación del 132% respecto del año anterior.

Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el aeropuerto de Neuquén en 2022 fue 245 toneladas.

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

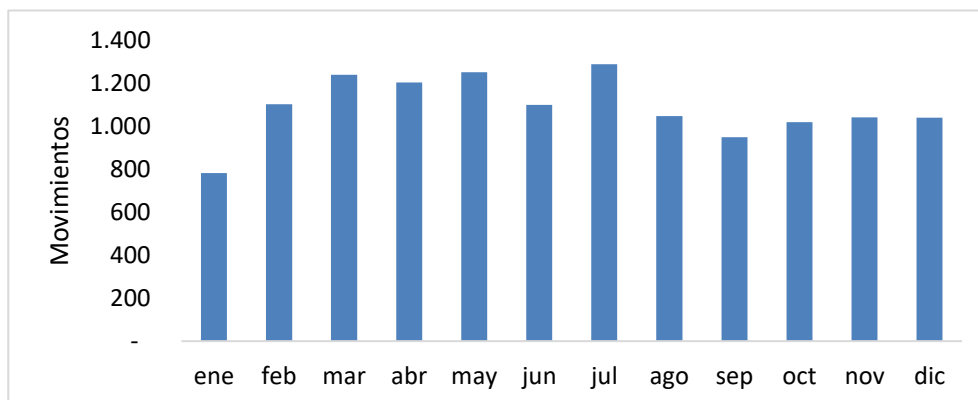


Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Movimientos de aeronaves

El año 2022 finalizó con un total de 13.055 movimientos, entre aterrizajes y despegues. Esto representa un promedio diario de 36 operaciones. Se observa que las mismas estuvieron en un rango que va desde el mínimo de 782 movimientos mensuales en enero, al máximo de 1287 en julio. En promedio, el aeropuerto contabilizó 1.088 movimientos mensuales.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



Caviahue Ski Resort
Patagonia Andina

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

⁶IATA, 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)**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 el valor recibido por el pasajero por encima del costo del pasaje**. A este

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.

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

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

El impacto socioeconómico total positivo generado por el Aeropuerto Internacional de Neuquén en su área de influencia durante el año 2022 fue de \$22.618.285.317 de pesos, generando 7.501 puestos de empleo.

- El producto bruto aeroportuario aportó \$2.711.527.269.
- El turismo receptivo \$17.869.129.078.
- Los beneficios económicos para los pasajeros \$2.037.628.970.

En contraste, el turismo emisor sumó \$17.515.644.977 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 \$5.102.640.340.



AEROPUERTO DE NEUQUÉN - 2022

\$ 22.618

MILLONES DE PESOS

Impacto socioeconómico
y territorial positivo



Impacto socioeconómico y territorial positivo **\$ 22.618.285.317**

Beneficios económicos para los pasajeros	\$ 2.037.628.970
Producto Bruto Aeroportuario	\$ 2.711.527.269
Turismo receptivo	\$ 17.869.129.078
Puestos de empleo generados	7.501

Impacto socioeconómico y territorial negativo **\$ 17.515.644.977**

Turismo emisor	\$ 17.515.644.977
----------------	-------------------

Saldo de impactos (pesos) **\$ 5.102.640.340**

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 Neuquén

El Aeropuerto de Neuquén generó \$ 2.711.527.269 pesos en concepto de PBA durante el 2022. Los servicios aeronáuticos generaron \$ 437.359.463 pesos, lo que representa un 16% del total. El 84% restante equivale a \$ 2.274.167.806 y fueron generados por las actividades no aeronáuticas.

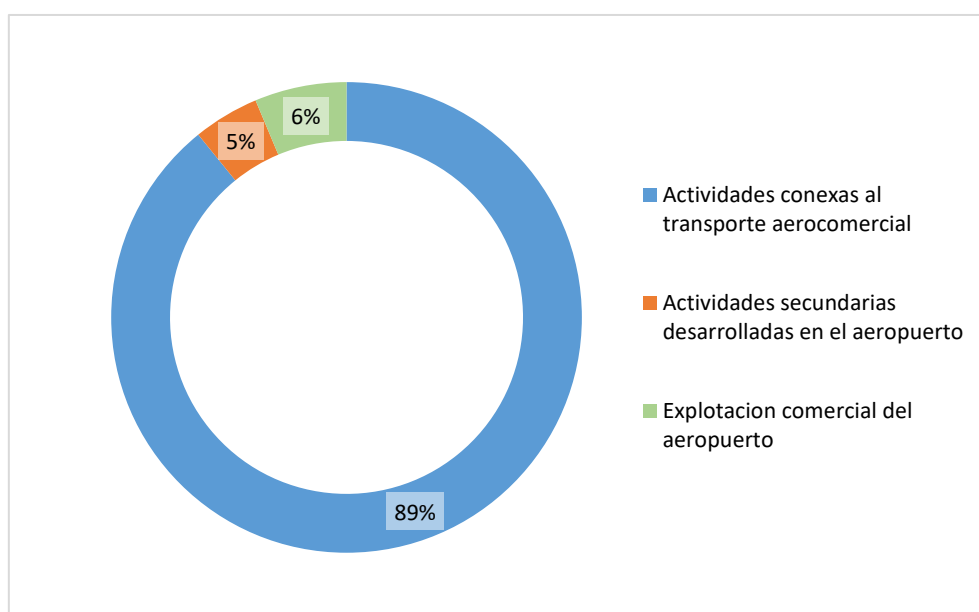
Gráfico 13. Distribución del Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de Neuquén. Año 2022

PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO	\$ 2.711.527.269	
SERVICIOS AERONÁUTICOS	\$ 437.359.463	16%
SERVICIOS NO AERONÁUTICOS	\$ 2.274.167.806	84%

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del aeropuerto de Neuquén, el 89% 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 6% de la facturación total y las actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto fueron las menos representativas con un 5% del total.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

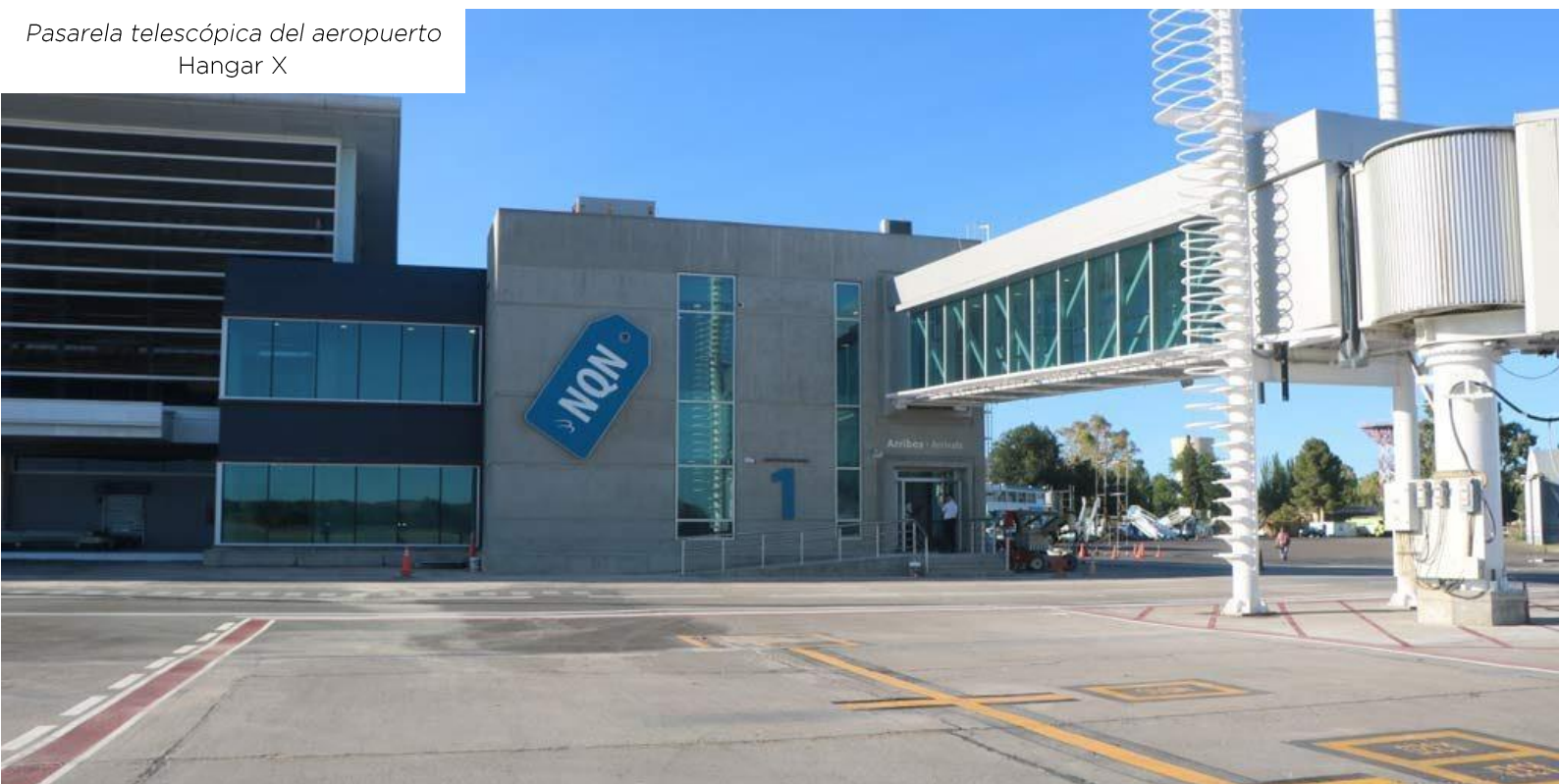
A fines de caracterizar el rendimiento económico del aeropuerto se calcularon los siguientes indicadores para visualizar la relación entre la facturación total del aeropuerto y el volumen de pasajeros en el año, el movimiento de aeronaves anual, los metros cuadrados de terminal y la superficie del aeropuerto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

Gráfico 15. Ratios de facturación del Aeropuerto de Neuquén. Año 2022

	Por pasajero	Por movimientos de aeronaves	Por mt2 de terminal	Por hectárea
\$ Producto Bruto Aeroportuario	\$ 3.010	\$ 207.701	\$ 437.343	\$ 13.482.494
\$ Servicios aeronáuticos	\$ 486	\$ 33.501	\$ 70.542	\$ 25.879
\$ Servicios no aeronáuticos	\$ 2.524	\$ 174.200	\$ 366.801	\$ 13.456.615
\$ Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$ 2.251	\$ 155.302	\$ 327.010	\$ 11.996.835
\$ Explotación comercial del aeropuerto	\$ 159	\$ 11.002	\$ 23.166	\$ 849.859
\$ Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$ 114	\$ 7.896	\$ 16.625	\$ 609.921

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Pasarela telescópica del aeropuerto
Hangar X



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.

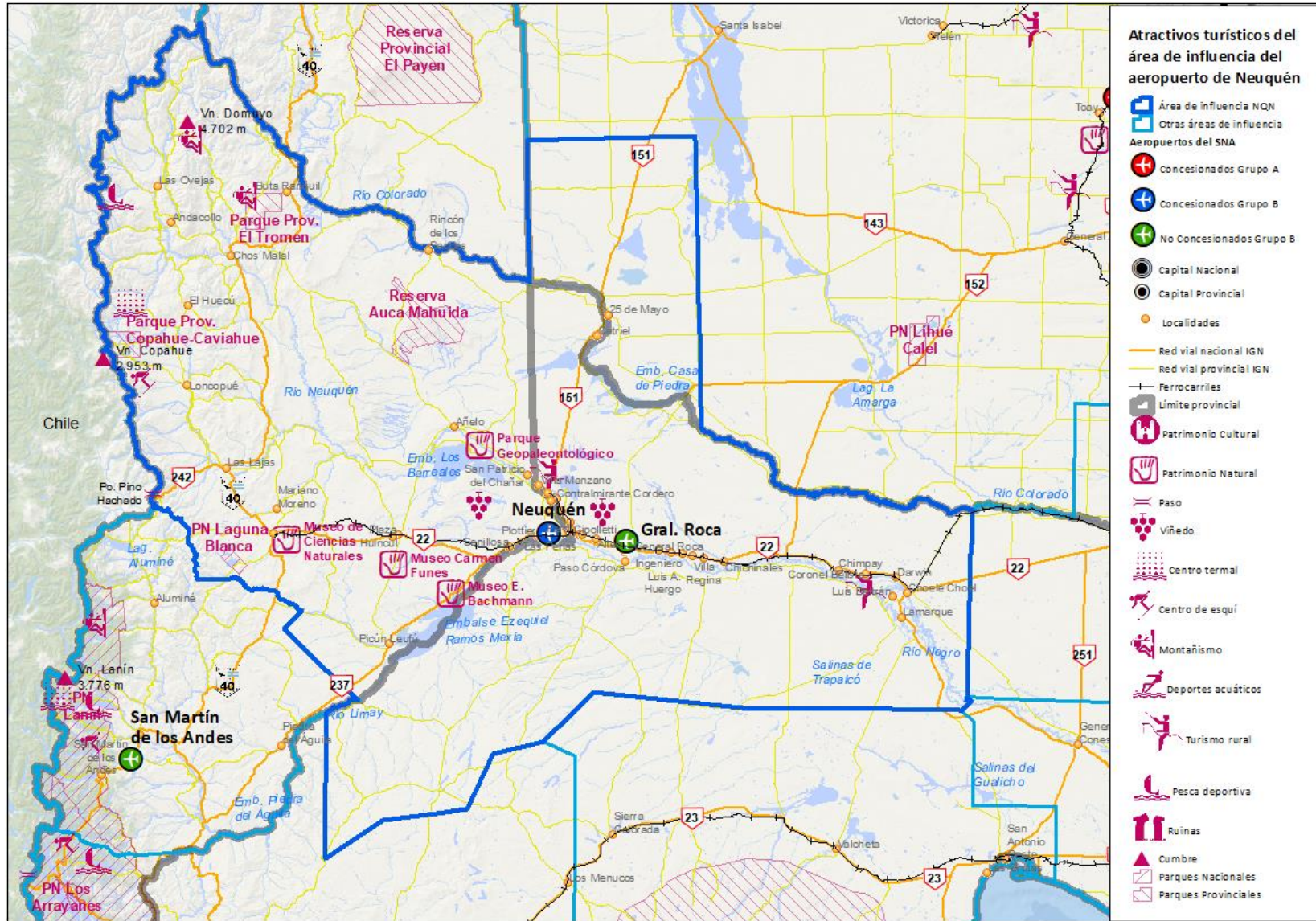
La ciudad de Neuquén es la capital de la provincia homónima y una de las principales de la Patagonia Argentina. Entre sus principales atractivos encontramos la Catedral María Auxiliadora, el Museo Nacional de Bellas Artes de Neuquén, la Sala de Arte Emilio Saraco, el Museo Dr. Gregorio Álvarez y el Museo Paraje Confluencia. Frente a la Catedral funciona una feria artesanal donde se ofrece una amplia gama de artesanías y productos regionales.

Otros atractivos son los paseos costeros sobre el río Limay, que le permiten a los visitantes un contacto atrapante con la naturaleza. Las cercanías a Neuquén Capital nos ofrecen atractivos singulares como la Ruta de las Chacras para la práctica del agroturismo; la Ruta del Vino que permite visitar no sólo bodegas neuquinas sino también las de localidades del Alto Valle del Río Negro; y la Ruta Paleontológica ya que el Museo Ernesto Bachmann de Villa El Chocón guarda un patrimonio paleontológico y arqueológico regional muy importante, como por ejemplo los restos del Gigantosaurus Carolini, considerado hasta el momento el dinosaurio carnívoro más grande de todos los tiempos. La Ruta Paleontológica se extiende también a otros sitios de la provincia como el Parque Geopaleontológico Proyecto Dino a orillas del embalse Los Barreales; el Museo Carmen Funes en Plaza Huincul y el Museo de Ciencias Naturales de Zapala entre otros.

La provincia es muy rica en sitios ideales para la práctica del ecoturismo y el montañismo como el Parque Nacional Laguna Blanca y las Áreas Naturales Protegidas Copahue, El Tromen, Domuyo, Epu Lauquen y Auca Mahuida por citar algunas. Copahue es una villa termal que recibe numerosos visitantes todo el año excepto en invierno y que junto a la vecina Caviahue conforma un área turística muy atractiva para el termalismo, la práctica de esquí, senderismo y ecoturismo.

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.

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



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 Internacional de Neuquén un total de **11.214 turistas extranjeros** tanto en vuelos internacionales como domésticos. En términos económicos, los viajeros generaron un gasto de **\$1.865.296.896 pesos** en el área de influencia del aeropuerto neuquino.

Turismo interno

Por otra parte, **242.917 turistas nacionales** ingresaron a la provincia a través del Aeropuerto generando un impacto de **\$16.003.832.182 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 Neuquén 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 salteños que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.

Turismo extranjero

En 2022, **6.296 neuquinos** viajaron al exterior a través del Aeropuerto de Neuquén generando un gasto de **\$1.066.425.787 pesos** en el exterior.

Turismo interno

Asimismo, **249.677 turistas** residentes en Neuquén recorrieron otras provincias de nuestro país. En términos económicos, gastaron **\$16.449.219.190 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 **\$17.869.129.078 pesos** en el área de influencia del Aeropuerto del Neuquén. En cambio, el turismo emisor local que viajó a otros puntos del país y al exterior cuantificó un total de **\$17.515.644.977 pesos** de impacto negativo.

El saldo del turismo, entendido como la diferencia entre el turismo receptivo y el emisor, en Neuquén fue equivalente a **\$353.484.101 pesos**.

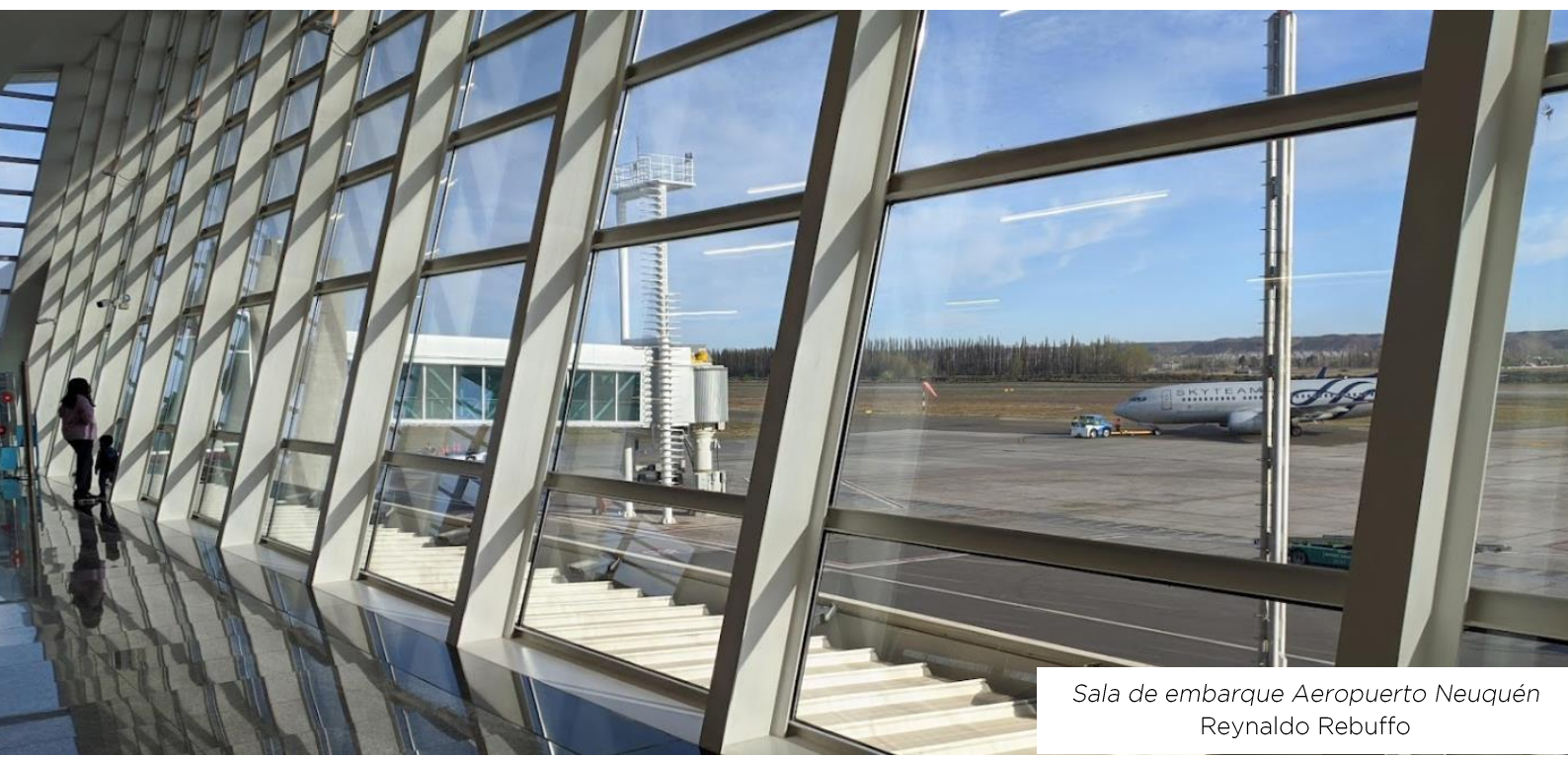
Gráfico 16. Impacto económico del turismo facilitado por el transporte aéreo en el Aeropuerto de Neuquén. Año 2022

TURISMO NACIONAL		
	Pasajeros	Gasto total (pesos)
Turismo receptivo	242.917	\$16.003.832.182
Turismo emisor	249.677	\$16.449.219.190
Saldo turismo nacional	-6.760	-\$445.387.008

TURISMO INTERNACIONAL		
	Pasajeros	Gasto total (pesos)
Turismo receptivo	11.214	\$1.865.296.896
Turismo emisor	6.296	\$1.066.425.787
Saldo turismo internacional	4.917	\$798.871.109

SALDO DE IMPACTO TURÍSTICO TOTAL		
	Pasajeros	Saldo total (pesos)
Saldo de impactos	-1.842	\$353.484.101

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



Sala de embarque Aeropuerto Neuquén
Reynaldo Rebuffo

HISTORIAS QUE HABLAN

Paleontología y gastronomía en la Patagonia Norte

Clarisa Vermeulen es propietaria de la agencia de viajes "Cautivar Patagonia" desde el año 2007. La empresa tiene como objetivo principal acercar a los turistas a la oferta cultural y a las diversas actividades que se realizan en la zona, a través de distintos paquetes de servicios personalizados y diseñados tanto para visitantes individuales como para grupos de turistas.

Entre los atractivos principales se encuentra el agroturismo, el turismo paleontológico y la enogastronomía, la cual se destaca por unir los conocimientos y sabores de la gastronomía en equilibrio con el vino. A modo de resumen, Cecilia explica que *"la recorrida de los circuitos comienza en el mismo aeropuerto. La Ruta del Vino incluye la visita a bodegas reconocidas como Schroeder y Malma, además de bodegas más pequeñas en las localidades de Plottier y Senillosa. Por otro lado, el circuito de La Ruta de Las Chacras busca poner en valor el agroturismo, fortalecer la identidad rural y fomentar la agricultura familiar a través de ferias productivas de alimentos. La Ruta de la Sidra también es un corredor importante dentro del circuito gastronómico. Sin embargo, el punto fuerte es el turismo Paleontológico, ya que, con el pasaporte de la Ruta de los Dinosaurios ofrecido por el Ministerio de Turismo de Neuquén, se puede visitar más de diez museos de Paleontología y Ciencias Naturales"*.

Con respecto a la importancia de contar con la conexión que ofrece la actividad aérea, la Clarisa destacó que *"contar con un aeropuerto cercano es fundamental, sobre todo porque el 90% de los pasajeros utilizan el avión como medio de transporte para llegar a la provincia. El turista que llega en avión suele ser un entusiasta de la Paleontología y, últimamente, también de la enogastronomía. Pueden hacerlo gracias a la oferta de vuelos y a su óptima frecuencia"*.

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 (IATA⁸).

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 específico⁹. El número de plazas ofrecidas para cada destino se pondera por el tamaño del aeropuerto de destino, en términos de cantidad de pasajeros anual (IATA, 2007:17). En consecuencia, se pondera con el número 1 al aeropuerto con mayor cantidad de pasajeros del mundo (2022 Atlanta) y se asigna el valor relativo que le corresponde a cada destino servido desde el aeropuerto analizado, que será un valor entre 0 a 1 con respecto a sus pasajeros. Si existe un 10% de incremento interanual de esa relación, se genera un aporte del 0,07% del Producto Bruto a la economía (IATA, 2007:17).

Indicador de conectividad

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

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

⁸ IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

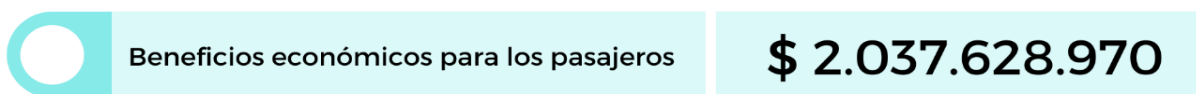
⁹ IATA toma como referencia los días del 1 al 7 de julio.

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 Neuquén y la tarifa promedio de dicho aeropuerto en el año 2022. Así, el excedente del consumidor registrado alcanzó la suma de \$2.037.628.970.

Si bien el excedente del consumidor es uno de los impactos positivos económicos generados por el transporte aéreo, el mismo tiene efectos solamente sobre los pasajeros. No se relaciona con ninguna fase redistributiva, catalítica o de derrame económico propio de la actividad aérea, ni en el aeropuerto, ni en su área de influencia.



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



Estación "Aeropuerto" del Tren del Valle
Télam

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.

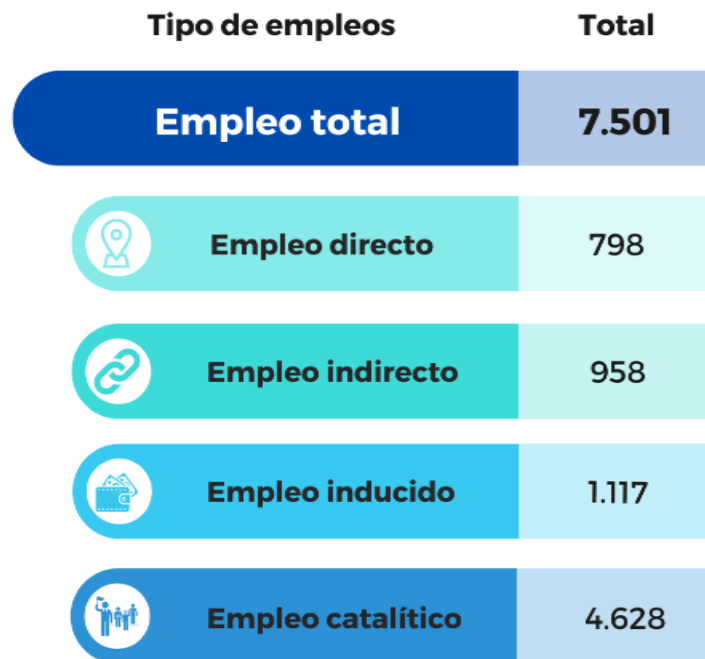
El indirecto se conforma por los empleos originados en la economía del área de influencia aeroportuaria, que forman parte de la cadena de proveedores de bienes y servicios a las actividades directas. Esto quiere decir que estos empleos no tendrían lugar sin la infraestructura aeroportuaria y la conectividad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

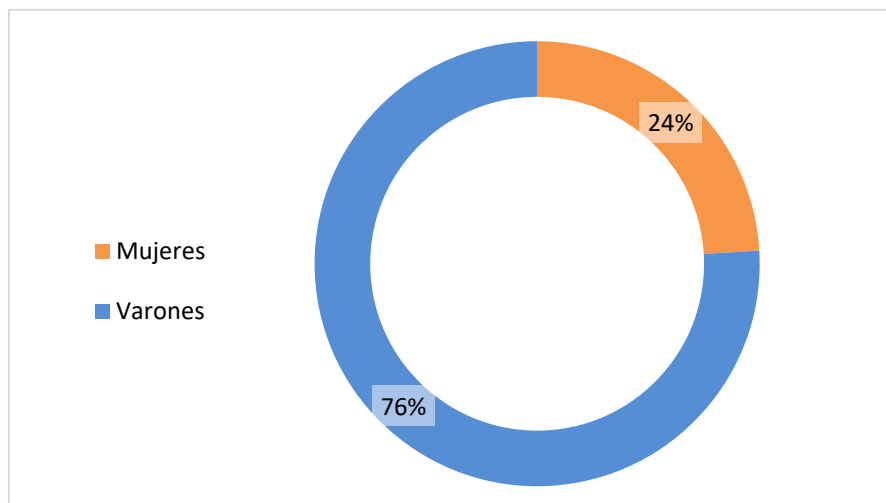
En el área de influencia del Aeropuerto Internacional de Neuquén la actividad aerocomercial y aeroportuaria demandó en 2022 un total de 7.501 empleos de los cuales 798 fueron empleos directos, 958 empleos indirectos, 1.117 empleos inducidos y 4.628 empleos catalíticos. La distribución del empleo directo por género fue de 76% para varones y 24% para mujeres.

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



Fuente: elaboración propia en base a credencialización aeroportuaria

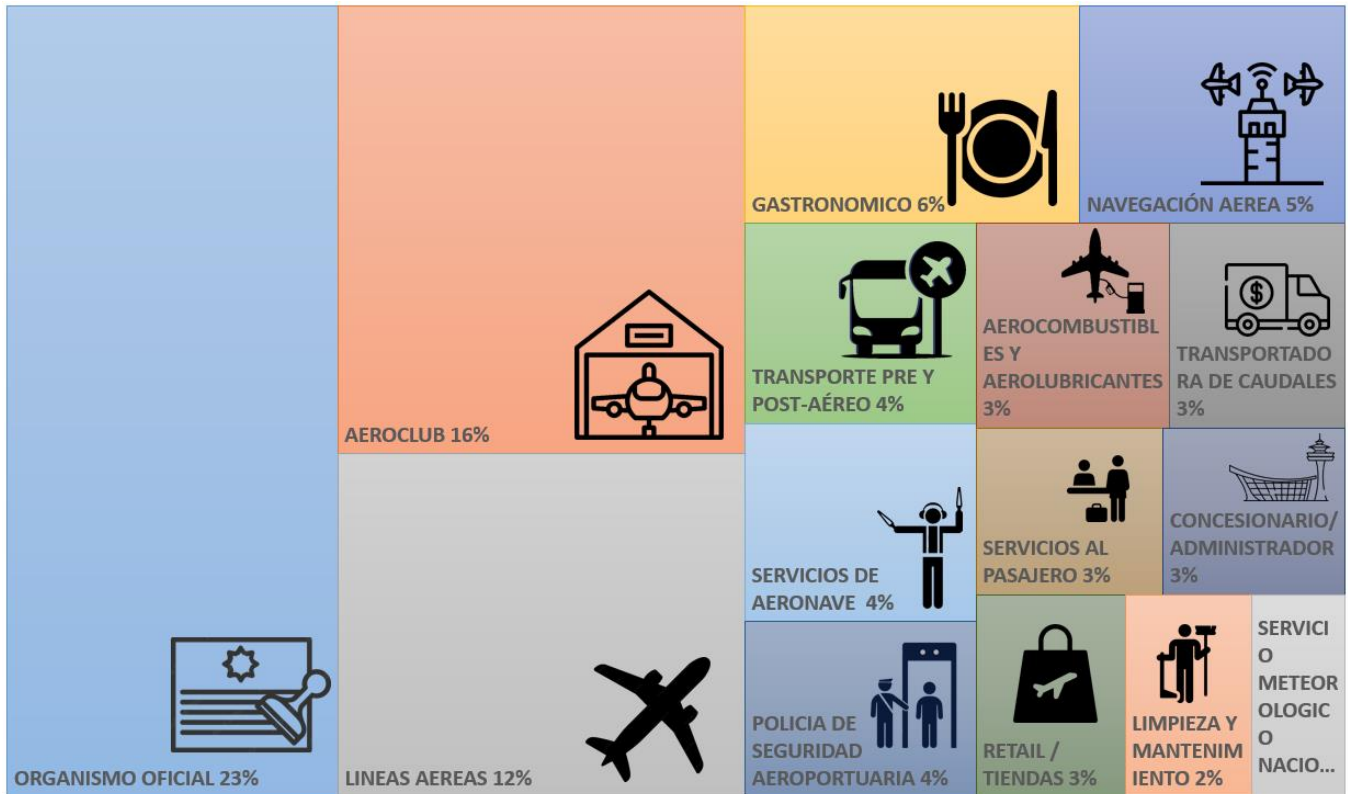
Gráfico 18. Empleo directo por género. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a credencialización aeroportuaria

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





Gráfico 19. Empleo aeroportuario directo por rubro Aeropuerto Internacional de Neuquén.
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 Neuquén y el volumen de pasajeros en el año, el movimiento de aeronaves anual, los metros cuadrados de terminal y la superficie del aeropuerto (en función de las hectáreas concesionadas del predio). 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 Neuquén.
Año 2022

Tipo de empleos	Cada millón de pasajeros	Cada mil movimientos	Cada 1000 m2 de terminal	Por hectárea
Empleo total	8.327	575	1.210	45
 Empleo directo	886	61	129	5
 Empleo indirecto	1.063	73	154	6
 Empleo inducido	1.240	86	180	7
 Empleo catalítico	5.138	355	747	27

Fuente: elaboración propia en base a credencialización aeroportuaria

ORSNA Autoridad
Aeroportuaria

