



LA CONTRIBUCIÓN DE LOS AEROPUERTOS CHUBUTENSES EN EL DESARROLLO ECONÓMICO PROVINCIAL

Azcuy, Grisel Victoria

Universidad de Buenos Aires - Facultad de Filosofía y Letras - Instituto de Geografía.

E-mail: griselazcuy@gmail.com

Resumen

En la última década la evolución de la demanda de pasajeros aéreos en la Provincia de Chubut evidenció un crecimiento de más del 62%. El Producto Bruto Geográfico (PBG), la generación de empleo y la destacada participación de las exportaciones petroleras en los ingresos provinciales, también mostraron un incremento positivo en esos años. En este marco, el presente trabajo se propuso analizar los lazos existentes entre la dinámica del transporte aéreo y la evolución de la actividad económica en la Provincia de Chubut. Los aeropuertos chubutenses se encuentran íntimamente ligados a actividades económicas fundamentales de la provincia (petróleo y turismo) y tienen un rol importante a nivel local en relación con sus áreas de influencia. Es por ello que mediante el análisis de datos de tráfico aéreo e indicadores de la actividad económica se observó una correspondencia entre la evolución de la demanda de pasajeros y el desempeño económico provincial. Se evidenciaron impactos concretos en la distribución de los flujos aéreos, la concentración de la demanda y la interdependencia entre la fluctuación de determinadas actividades económicas y el volumen de pasajeros aéreos.

Palabras clave: Transporte aéreo – Desarrollo económico – Aeropuerto – Chubut

CONTRIBUTION OF CHUBUT AIRPORTS ON THE PROVINCE ECONOMIC DEVELOPMENT

Abstract¹

During the last decade, air passengers' demand on the Province of Chubut increased by 62%. The Gross Geographic Product (GGP), the creation of jobs in different activities and the significant share of oil exports in provincial revenue also showed a positive development in those years. Within this framework, this paper intended to analyze the ties between air transport dynamic and evolution of the economy. Chubut's airports are inherently linked to economic activities which are key to the Province -oil and tourism- and play an important role at the local level in relation to their influence areas. Therefore, through the analysis of air traffic data and economic activity indicators, a correlation between the evolution of air passengers' demand and the provincial economic development was observed. Actual impacts were demonstrated on the distribution of air flows, as well as on demand concentration and interdependence between the fluctuation of certain economic activities and air passengers' volume.

Keywords: Air transport – Economic development – Airport - Chubut

¹ Traducción realizada por Maria Belén Nuñez.

Introducción

Las redes establecidas por la actividad aérea son simultáneamente concreción y resultado de las interrelaciones que éstas mantienen con los sistemas socioeconómicos. Dichas relaciones no son bajo ningún punto de vista unidireccionales, ya que ambos elementos (transporte aéreo y sistema socioeconómico) están interconectados y se condicionan y modifican mutuamente generando impactos específicos en los territorios donde se localizan. Por lo tanto, es necesario poner el foco en el vínculo que se establece entre los aeropuertos chubutenses y sus aéreas de influencia, considerando la infraestructura y la provisión de servicios de transporte como vehículos de cohesión territorial económica y social (Rozas y Sánchez, 2004)

En la Provincia de Chubut existen cuatro aeropuertos con vuelos regulares de cabotaje que canalizan la mayor parte del flujo de pasajeros aéreos que llega y parte de la provincia hacia el resto del territorio argentino. De modo general, es posible asociar cada uno de estos aeropuertos a determinadas actividades fundamentales para la economía: los aeropuertos de Trelew, Puerto Madryn y Esquel están claramente asociados al sector turístico, aunque el primero también adquiere un rol importante en relación a Rawson, el centro administrativo provincial, mientras que el de Comodoro Rivadavia está fuertemente ligado a la actividad petrolera.

Desarrollo económico y transporte aéreo

Según Rodrigue, Comtois y Slack (2006) el transporte es un componente importante de la economía que incide en el desarrollo y el bienestar de las poblaciones, y su eficiencia ofrece oportunidades económicas y sociales que afectan a toda la economía. Establecer una relación directa entre transporte aéreo y desarrollo económico es una tarea compleja principalmente por la dificultad en la obtención de datos específicos que permitan hacer un abordaje integral, diferenciado y exhaustivo de los procesos involucrados. Jensen-Butler y Madsen (2005, p.193) sostienen que esto sucede porque “los mecanismos causales son difíciles de especificar y los sistemas económicos y espaciales involucrados son asimismo inherentemente complejos”.

En principio, estudiar la vinculación entre el desarrollo económico de una región y la dinámica de su actividad aerocomercial y aeroportuaria, requiere tener presente de forma permanente la interdependencia de tres elementos: transporte aéreo, territorio y sistema socioeconómico. Las redes de transporte pueden entenderse como la organización espacial de los sistemas de transporte, éstas “se encuentran fuertemente imbricadas con los territorios a los que articulan y son a su vez expresión y consecuencia de las interrelaciones

que aquellas mantienen con los sistemas socioeconómicos” (Seguí-Pons y Petrus Bey, 1991, p.47). Los nodos de la red, en este caso los aeropuertos, son los puntos de origen y destino de los intercambios y dan soporte a las rutas aéreas por las cuales circulan los flujos de bienes y personas. Gámir y Ramos (2002, p.27) afirman que “existe una clara correlación entre la riqueza de una nación, medida en producto interior bruto o renta per cápita y el volumen de pasajeros y mercancías transportadas por habitante que circulan por sus aeropuertos; y este binomio desarrollo económico-transporte aéreo se retroalimenta constantemente”. Ahora bien, esto depende tanto de las características de la actividad aerocomercial y aeroportuaria, y sus procesos asociados, como de la dinámica propia de las ciudades donde se localizan: su sistema económico-productivo, sus características socio-demográficas, sus instituciones políticas, entre otros (Lipovich, 2010).

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo refuerza esta idea planteando que “existe un nexo significativo entre la conectividad aérea, la productividad empresarial y el crecimiento a largo plazo del PBI” (IATA, 2008, p.9). Asimismo puntualiza que la actividad aérea facilita el comercio, el turismo, la inversión extranjera directa, la competencia y el intercambio de ideas, elementos clave para la productividad de los negocios. Así, las conexiones aéreas hacia mercados centrales son vitales para el desarrollo y crecimiento a mediano y largo plazo. Dentro de la Argentina, la vinculación de las distintas ciudades del interior con Buenos Aires es un elemento fundamental a la hora de potenciar las ventajas competitivas de cada región teniendo en cuenta que su Área Metropolitana no solamente es el centro económico y demográfico más importante del país, sino también el principal nodo de distribución de vuelos domésticos y de conexión aérea internacional.

De forma complementaria, tanto IATA como otras instituciones y organismos internacionales² buscan medir el impacto económico del transporte aéreo poniendo en juego diversas escalas y metodologías de análisis. Aunque prevalecen debates conceptuales y analíticos sobre cómo mensurar dichos impactos, hay un criterio unificado en cuantificar los empleos, los ingresos/valor agregado, las ganancias y la recaudación impositiva generados por la actividad aérea, sumado a los ingresos de las actividades que utilizan el acceso a los mercados provisto por la actividad aeroportuaria y aerocomercial: turismo receptivo, tráfico de cargas y correo, viajes por negocios, etc. Puntualmente, en nuestro país, el Organismo Regulador del Sistema Nacional Aeroportuario (ORSNA) publicó en el año 2015 una serie de informes sobre el impacto económico-territorial de los principales aeropuertos pertenecientes al Sistema Nacional. En dichas publicaciones, mensuró de forma exhaustiva

² Oxford Economics, OACI y ATAG, entre otras.

cuál fue el aporte económico total que generó cada terminal aeroportuaria durante el año 2013 en su área de influencia. Así, a modo de ejemplo, cuantificó que el aeropuerto de Comodoro Rivadavia aportó \$1.538 millones de pesos a la economía chubutense (ORSNA, 2015^a) y los aeropuertos de Trelew y Puerto Madryn una suma de \$959 millones de pesos en el mismo año (ORSNA, 2015^b).

Hoy en día, no existen datos más actualizados sobre el Producto Bruto Aeroportuario (PBA)³ de este grupo de aeropuertos. Por ello, para desarrollar el análisis, se puso el foco principalmente en aquellas actividades que utilizan el acceso a los mercados provisto por el modo aéreo y su interacción con la demanda de pasajeros.

Actividad económica y demanda de transporte aéreo

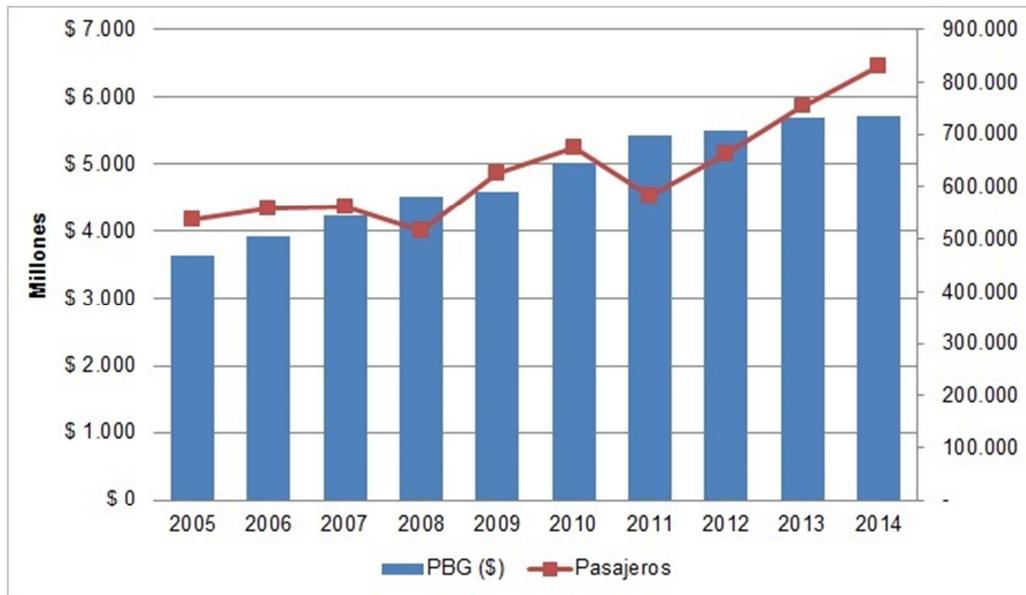
En los últimos años, la evolución del Producto Bruto Geográfico (PBG) de la Provincia de Chubut y sus principales componentes fue acompañada por el incremento sostenido de la demanda de transporte aéreo (ver Figura). En 2014 el PBG de la provincia superó los \$5.700 millones de pesos en términos reales con un crecimiento total del 57,2% desde 2005 a esa fecha. En esos años, la actividad económica generó mayores ingresos mediante la producción de servicios (57% del PBG) que a través de la producción de bienes (43%).

Paralelamente, entre 2005 y 2014 el movimiento de pasajeros incrementó su volumen en un 54,8% superando los 830 mil pasajeros en el último año. (ver Figura N° 1)⁴

³ Según el ORSNA (2015a), el PBA contiene el volumen total de facturación de los servicios aerocomerciales y aeroportuarios prestados dentro del predio aeroportuario incluyendo salarios e impuestos.

⁴ En 2015 la demanda total alcanzó los 900 mil pasajeros.

Figura Nº 1. Evolución de los pasajeros en relación al PBG (a precios constantes) entre 2005-2014. Provincia de Chubut



Fuente: Dirección General de Estadística y Censos (DGEC) Provincia de Chubut y ORSNA.

En este marco, el sector de *Transporte y comunicaciones* creció en términos reales un 71,7% (ver Figura Nº 2) y en consecuencia también aumentó en más de un 200% la generación de puestos de trabajo vinculados específicamente al transporte aéreo, alcanzando en 2015 los 637 puestos de trabajo, un 65% más que en 2014 (Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, 2016).

Por otra parte, si bien la *Explotación de minas y canteras* progresó sólo un 8,3%, el sector petrolero fue el que aportó el mayor volumen de ingresos a la economía de forma sostenida, con una participación anual promedio del 16% durante toda la década. Además, en el 2014 las exportaciones en petróleo crudo representaron un 52% del total provincial con ingresos que superaron los u\$s1.284 millones de dólares (FOB) según la Cámara Argentina de Comercio. Adicionalmente, el Ministerio de Energía y Minería detalló que la inversión en producción de combustible en Chubut creció más de un 200% en los últimos diez años (ver Figura Nº 3). El Golfo San Jorge, próximo a la localidad de Comodoro Rivadavia, es la principal zona de extracción de combustible donde se asientan importantes empresas de la industria como Pan American Energy, YPF S.A. y Tecpetrol.

Figura Nº 2. Variación porcentual de cada sector del PBG 2005-2014.

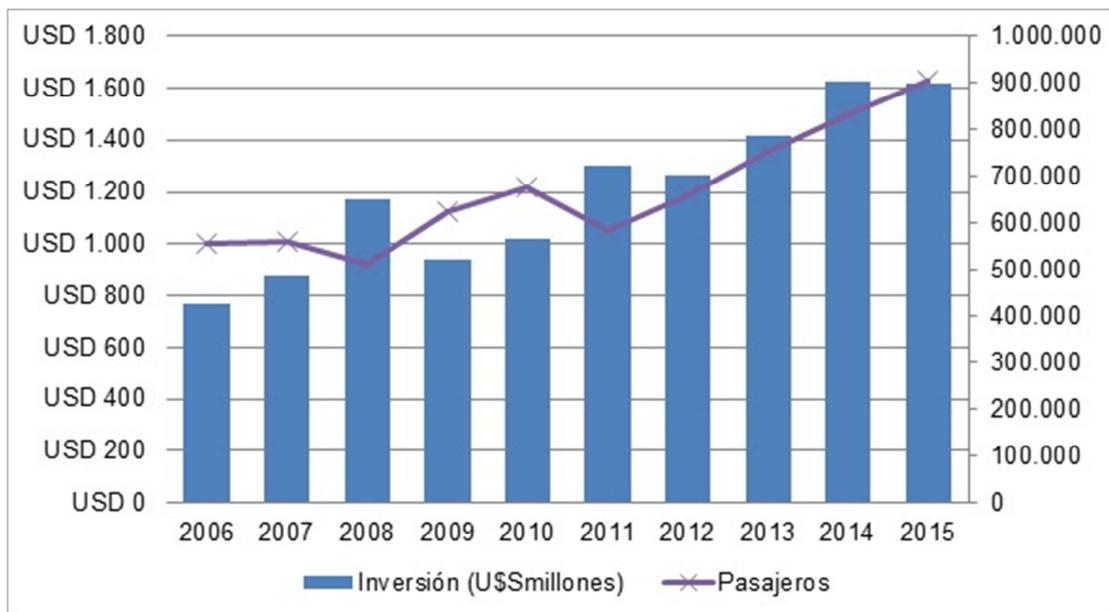
Provincia de Chubut



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la DGEC - Provincia de Chubut

Figura Nº 3. Evolución de la inversión en combustible y de los pasajeros.

Provincia de Chubut



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Energía y Minería y el ORSNA.

El desenvolvimiento de la actividad petrolera está fuertemente vinculado a la oferta de servicios aéreos. Las compañías generalmente poseen diversas sedes tanto de gestión y administración como de extracción y procesamiento de hidrocarburos, por lo que suelen hacer uso intensivo del modo aéreo para el traslado de personal. Lo mismo sucede con las empresas proveedoras de servicios e insumos para dicha actividad.

En Argentina, la mayoría de estas compañías tienen una sede corporativa en Buenos Aires (incluso aquellas cuyas casas centrales se encuentran en el exterior) y en las principales ciudades cercanas a las zonas de extracción como Neuquén, Comodoro Rivadavia, Mendoza y Salta, las cuales deben estar eficientemente conectadas entre sí. YPF S.A., antes de la privatización, contaba con un Departamento de Transporte Aéreo que se encargaba específicamente de gestionar las necesidades propias de la empresa en cuanto al traslado de empleados jerárquicos, técnicos u operarios a las distintas zonas del país. Luego, los integrantes de tal dependencia crearon TAPSA AVIACIÓN que continuó prestando servicios para la petrolera estatal como tercerizada. Tal empresa, actualmente ofrece “servicios de vuelos corporativos para transporte de personal de operadoras petroleras a diferentes localidades y yacimientos de operaciones” (TAPSA, 2016) y tiene como clientes claves también a Panamerican Energy, Diamond Offshore Drilling, American Consulting Group S.A., entre otros. Sumado a esto, desde el 2012 Aerolíneas Argentinas comenzó a operar el Corredor Petrolero, uniendo de forma directa las ciudades de Mendoza, Neuquén, Comodoro Rivadavia y Río Gallegos, con el objetivo de mejorar la competitividad de la industria y favorecer la interacción entre los principales polos petroleros argentinos.

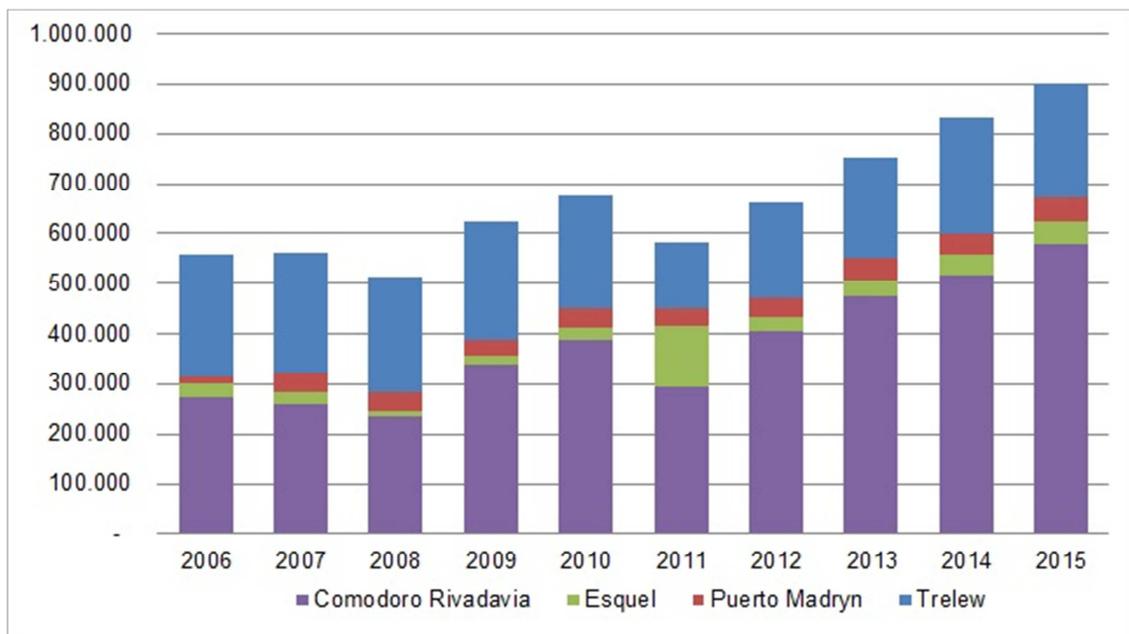
Por otro lado, el sector *Hoteles y restaurantes* (vinculado a la actividad turística) también incrementó su volumen de ingresos en un 59%, sumando 14.736 puestos de trabajo registrados en la actividad privada en 2014 (Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, 2016). A nivel macro, el Informe de Turismo Internacional desarrollado por el Ministerio de Turismo de la Nación (2016) muestra que durante el año 2015 la llegada de turistas no residentes a la Argentina se distribuyó de la siguiente manera: 42% por vía aérea, 10% por vía fluvial y marítima, y 47% por vía terrestre. Complementariamente, la Encuesta de Turismo Internacional (ETI) registró para el mismo año que el 9,4% de los pernóctes del turismo receptivo que arribó a los aeropuertos de Ezeiza y Aeroparque se dirigió a la Patagonia, ubicando a esta región como tercer destino elegido luego de la Ciudad de Buenos Aires y la Provincia de Buenos Aires (Ministerio de Turismo, 2015). Como señala Lipovich (2010), hay que tener en cuenta que más allá de que los impactos vinculados al turismo son menores a aquellos relacionados con la producción, los ingresos originados por

los turistas que arriban por modo aéreo suelen ser considerablemente más significativos que los correspondiente a los que se desplazan en auto. De hecho, en 2014 los turistas nacionales que viajaron por la Argentina fueron más de 31 millones de los cuales el 4,1% lo hizo por vía aérea, generando un gasto diario promedio de \$526 y 8,2 pernóctes promedio, duplicando en ambos casos las cifras de aquellos que viajaron en automóvil (Ministerio de Turismo, 2014). Este rasgo característico del modo aéreo tiene un fuerte impacto en el desarrollo local de ciudades donde el sector turístico es un motor económico clave como el caso de la Comarca Valdés y la Ciudad de Esquel.

Demanda de tráfico aéreo

La demanda de tráfico de pasajeros en la Provincia de Chubut presentó entre 2006 y 2015 un aumento del 62%, registrando más de 900 mil pasajeros en el último año. Desde el 2008 el volumen de pasajeros creció de forma sostenida y solo exhibió una caída significativa en 2011 (vinculada a la erupción del volcán Puyehue-Cordón Caulle) para luego ascender a un ritmo del 12% promedio interanual entre 2012 y 2015. Sin embargo, la participación relativa de cada aeropuerto en la composición total del tráfico provincial mostró variaciones a lo largo del período (ver Figura N° 4).

Figura N° 4. Participación relativa de los aeropuertos chubutenses en el total provincial durante los años 2006 y 2015



Fuente: ORSNA

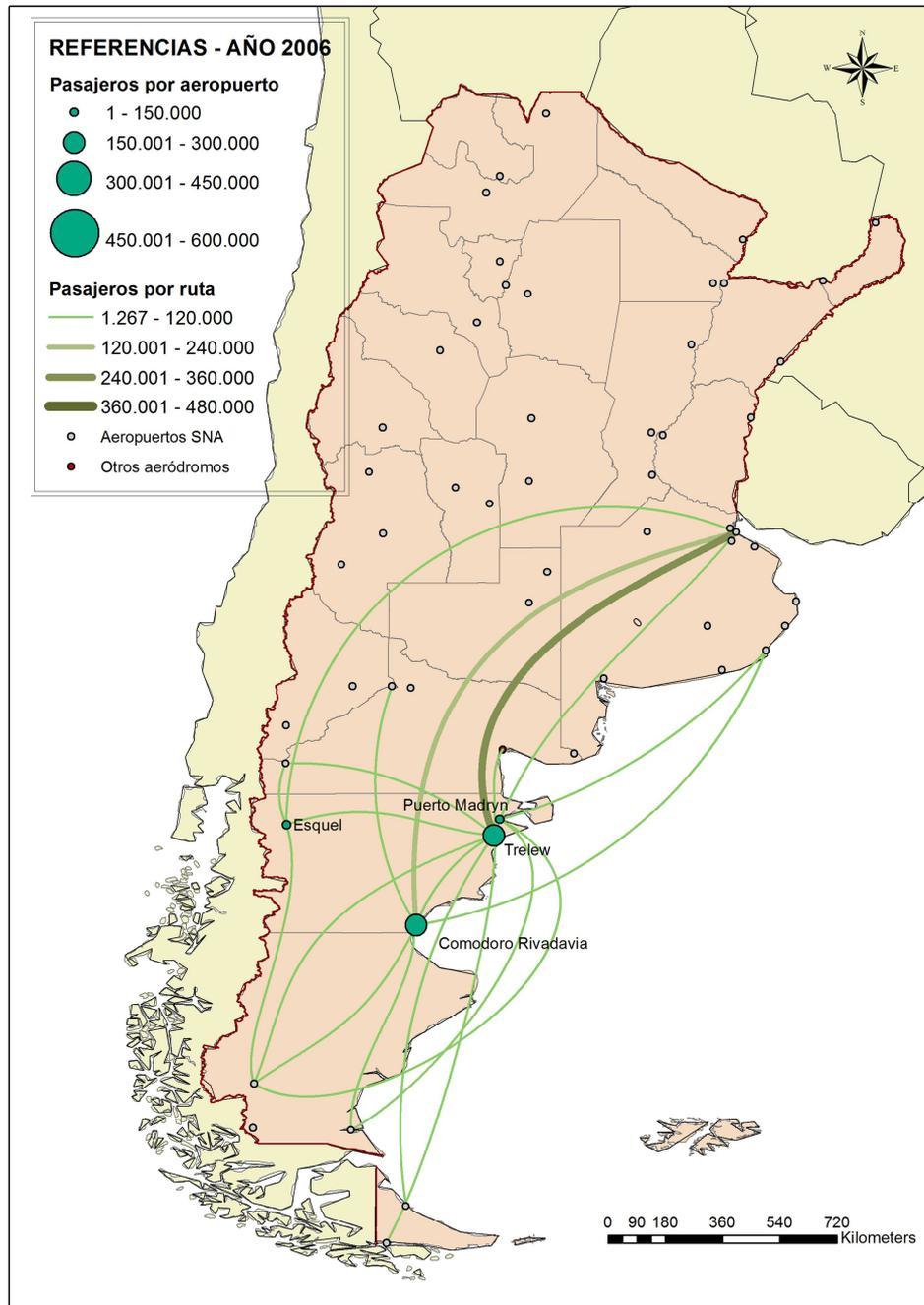
En 2006, los aeropuertos de Comodoro Rivadavia y Trelew acumularon la mayor cantidad de rutas y el mayor volumen de pasajeros de la provincia, mientras que en 2015 Comodoro pasó a ser el aeropuerto más importante de Chubut (ver Figura N° 5 y Figura N° 6). A principios de esa década, el volumen de tráfico de ambas terminales aéreas representaba más del 90% de la demanda provincial: el Aeropuerto Internacional de Trelew acumulaba el 43% del total de pasajeros y el de Comodoro Rivadavia el 49%, sin embargo, durante el 2015 este último pasó a manejar el 64% del tráfico provincial siendo uno de los once aeropuertos más importantes de todo el país con más de 500.000 pasajeros anuales. En contraste, ese mismo año el aeropuerto de Trelew acumuló el 26% del movimiento chubutense. Por otra parte, la contribución de los aeropuertos de Puerto Madryn y Esquel durante esos años no superó el 11% del total anual, excepto en 2011, cuando Esquel recibió pasajeros provenientes de los aeropuertos afectados por las cenizas del complejo volcánico.

En concordancia, la configuración de la red aerocomercial experimentó modificaciones, principalmente en lo que respecta a la direccionalidad de los flujos y al volumen de pasajeros de las principales rutas. Como se puede ver en las figuras N° 5 y N° 6, a principios del período se operaban más rutas que en el año 2015 y, a su vez, existía un mayor número de conexiones entre las localidades patagónicas. Además, a mediados de los dos mil las empresas que prestaban servicios comerciales a pasajeros en la provincia eran tres: Aerolíneas Argentinas, LAN Argentina y L.A.D.E, operando aproximadamente veinte rutas. En 2015, ya con Andes y SOL Líneas Aéreas en el mercado, las rutas comerciales disminuyeron a catorce⁵. Así, a la vez que se vio un proceso de concentración de los vuelos entre ciertos pares de ciudades, se produjo un cambio en el volumen de los flujos aéreos. En el año 2006 las rutas Buenos Aires-Trelew y Buenos Aires-Comodoro Rivadavia presentaban un volumen de tráfico anual mayor a los 200 mil pasajeros, representando el 33% y el 31% del total de la demanda respectivamente. En cambio, en 2015 solo la ruta Buenos Aires-Comodoro Rivadavia aglutinaba el 49% del volumen del tráfico de Chubut con más de 460 mil pasajeros anuales, mientras que Buenos Aires-Trelew (23%) se ubicaba segunda con 215 mil pasajeros. Por otra parte, como consecuencia del vaciamiento y la crisis de la línea aérea de bandera -que culminó en el año 2008-, Aerolíneas Argentinas dejó de volar la ruta Buenos Aires-Puerto Madryn (posteriormente operada en su totalidad por Andes Líneas Aéreas) concentrando sus operaciones en el aeropuerto de Trelew. Lo mismo sucedió con la baja de ciertos corredores que conectaban ciudades patagónicas por ejemplo las rutas Buenos Aires-Bariloche-Esquel-Trelew o Buenos Aires-Trelew-El Calafate (con su

⁵ Para identificar las rutas de fomento de L.A.D.E. se tuvo como parámetro aquellas que sumaron más de 1.000 pasajeros anuales.

variante hacia Ushuaia) que en algunos casos subsistieron como rutas de fomento servidas por L.A.D.E.⁶

Figura Nº 5. Red aerocomercial de la Provincia de Chubut – Año 2006.⁷

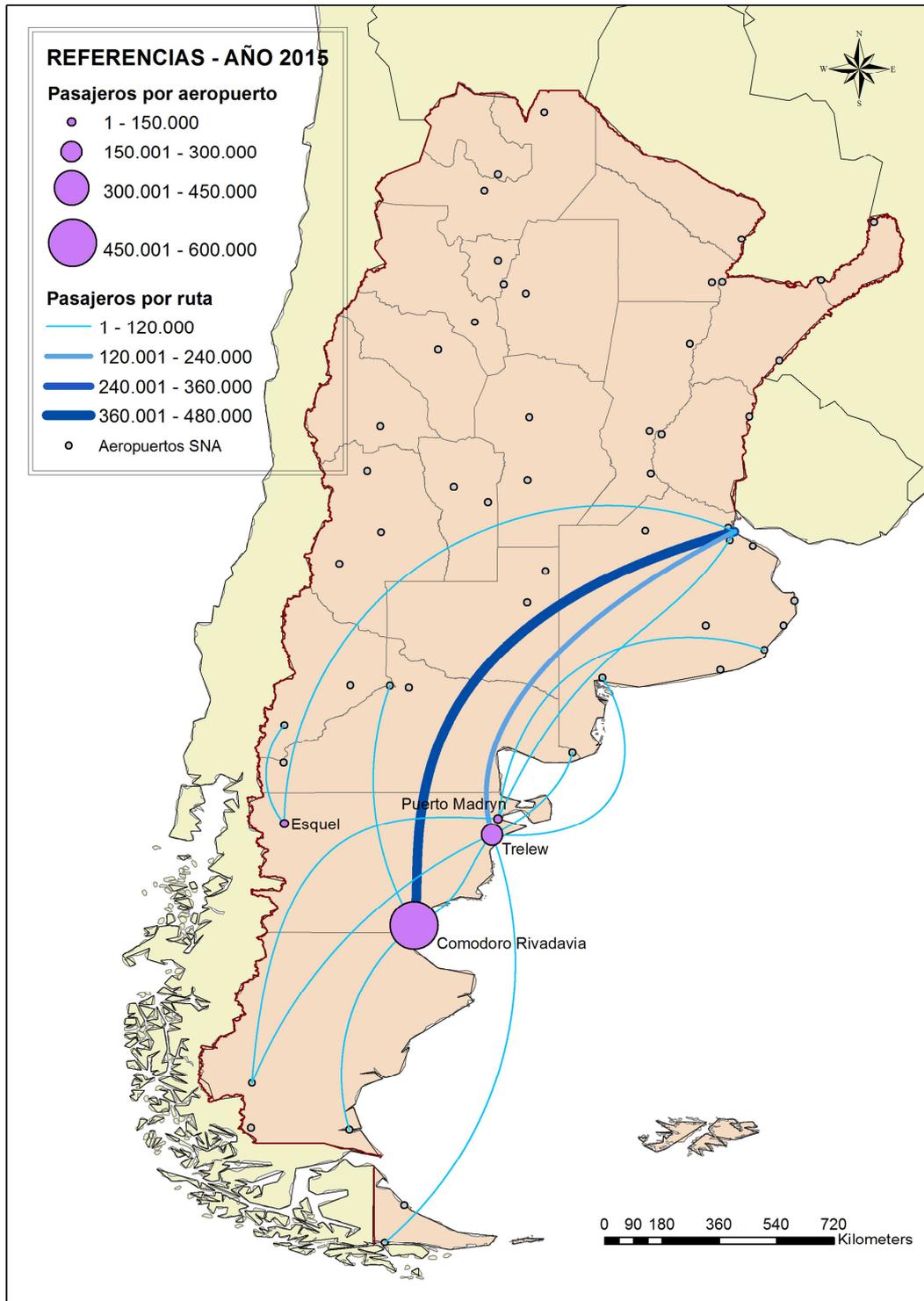


Fuente: Elaboración propia en base a datos de ANAC.

⁶ La ruta Buenos Aires-Trelew-El Calafate fue retomada por Aerolíneas Argentinas en los últimos años (luego de su renacionalización) sólo en temporada estival.

⁷ Para la confección del mapa se tuvieron en cuenta los vuelos directos sin escala.

Figura Nº 6. Red aerocomercial de la Provincia de Chubut – Año 2015.⁸



Fuente: Elaboración propia en base a datos de ANAC

⁸ Para la confección del mapa se tuvieron en cuenta los vuelos directos sin escala.

Comodoro Rivadavia

Comodoro es la localidad más importante de la provincia y forma parte del aglomerado urbano Comodoro Rivadavia–Rada Tilly, el segundo núcleo de población más importante de la Patagonia, con 186.138 habitantes (Censo 2010). Declarada la “Capital Nacional del Petróleo”, el crecimiento poblacional de Comodoro Rivadavia estuvo históricamente condicionado por la demanda laboral ligada a la industria petrolera que, como señala Palermo (2013), erigió a la ciudad como un *enclave* cuya matriz socio-productiva enraizó en tal actividad. Según las estadísticas del Observatorio de empleo y dinámica empresarial, en 2014 el área económica del Golfo San Jorge contabilizó 216 empresas activas y empleó a 21.189 trabajadores en el sector de *Explotación de minas y canteras*, lo que representó un 30% de los puestos de trabajo totales del área. Ese mismo año, en la Provincia de Chubut se registró un promedio anual de 14.500 empleados en el sector *Minería y Petróleo* (Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, 2016).

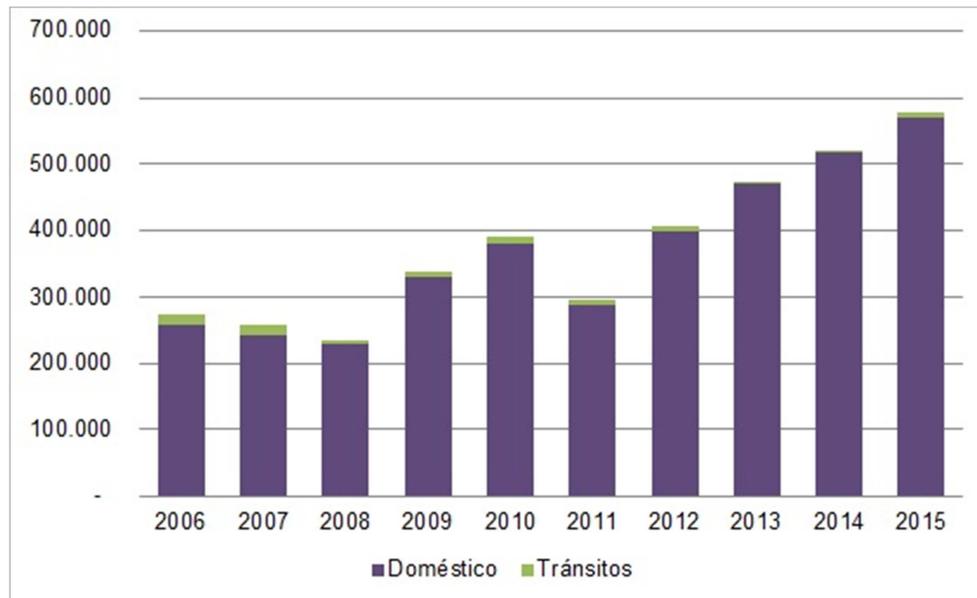
Tal como afirman Gámir y Ramos (2002, p.27): “sin menospreciar las significativas potencialidades en la generación de desarrollo endógeno que puedan existir en distintas ciudades, el transporte aéreo tiene la capacidad de ofrecer niveles diferenciales de accesibilidad que favorecerían a ciertas actividades de los circuitos económico-productivos locales”. Es así como la dinámica propia de la actividad petrolera en la ciudad estuvo y está íntimamente ligada a su red de transportes y especialmente al transporte aéreo. No es casual que el aeropuerto de la ciudad lleve por el nombre “General Enrique Mosconi”, primer director general de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF). La terminal aeroportuaria de Comodoro Rivadavia se caracteriza por tener un uso intensivo por parte de empleados técnicos y operarios de dicha industria y sus proveedores.

La desregulación del sector petrolero en los años noventa asoció el desenvolvimiento de la actividad con las directrices del “mercado” y los actores privados, amalgamando su dinámica a los ciclos económicos internacionales. En este sentido, “la arquitectura legal construida (...) y la ausencia de una empresa testigo estatal, generaron un proceso de sobreexplotación de los yacimientos (en función de ampliar los saldos exportables) y subexploración (...), con el objetivo de maximizar las utilidades en el corto plazo” (Barrera, 2012, p.120). Desde el 2003 al 2008 se produjo un incremento sostenido del precio internacional del barril de petróleo⁹ que tuvo como correlato un incremento de las inversiones en combustible en la provincia y particularmente en el Golfo San Jorge (ver Figura N° 3). En este contexto, durante los últimos diez años así como la demanda laboral

⁹ Según la OPEC la evolución fue de U\$S 28,1 promedio el barril en 2003 a U\$S 94,5 en 2008.

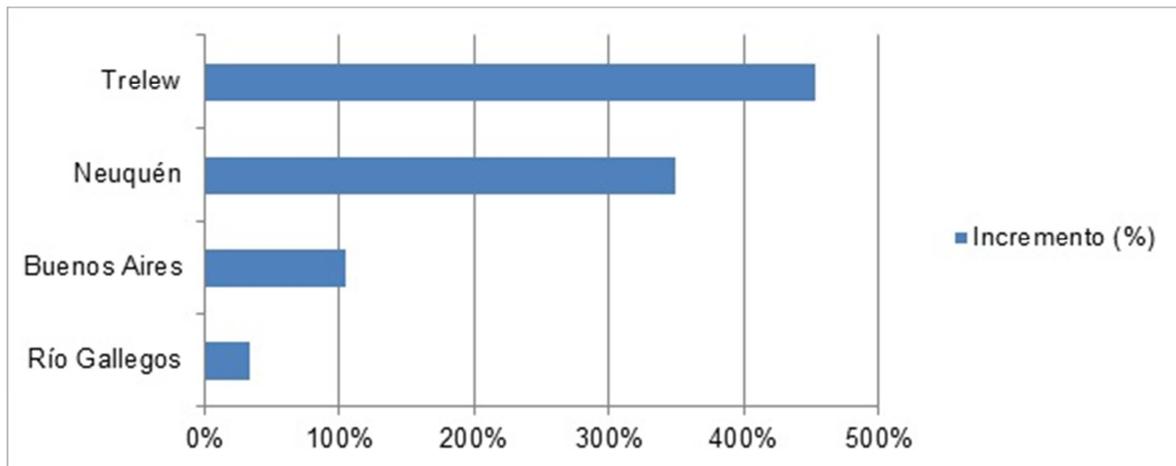
en el sector se vio afectada por los vaivenes de la producción petrolera (Palermo, 2013), lo mismo sucedió con la demanda de pasajeros aéreos principalmente en Comodoro Rivadavia (ver Figura N° 7). A diferencia de lo que sucedió a nivel nacional, la crisis internacional del 2008 influyó negativamente en la demanda aerocomercial de Chubut, principalmente en Comodoro Rivadavia. Según datos del ORSNA (2016) entre 2007 y 2008 si bien el flujo de pasajeros de cabotaje en la Argentina se mantuvo estable, en la provincia y en el enclave petrolero el decrecimiento fue de un -9% interanual (en ambos casos). Algo similar sucedió entre 2010 y 2011 cuando el volumen de pasajeros bajó un -14% en Chubut y un -24% en el aeropuerto comodorense, mientras que a nivel nacional se registró una merma del -7% en el tráfico de cabotaje. En esos años dos factores tuvieron gran impacto en la demanda chubutense de transporte aéreo: la erupción del volcán Puyehue que afectó sobre todo a la región patagónica y la declinación extractiva de la gestión Repsol-YPF que culminó en la crisis hidrocarburífera (Sabbatella, 2012). Recién en 2012 volvió a presentarse un sostenido aumento de la demanda en diálogo con la inversión en combustible, la reactivación del sector petrolero impulsado por la renacionalización de YPF S.A. y los nuevos servicios aerocomerciales de Aerolíneas Argentinas. Como parte de una política estatal destinada a potenciar la integración entre la actividad aerocomercial y petrolera, el aumento de frecuencias, la apertura de nuevas rutas y la introducción del Corredor Petrolero como incentivo y complemento a la recuperación de YPF, por parte de la línea aérea de bandera produjeron un aumento significativo de la demanda aérea en Comodoro Rivadavia.

Figura Nº 7. Evolución anual del tráfico de pasajeros del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia 2006-2015



Fuente: ORSNA

Un impacto similar tuvo la ruta que comenzó a operar la compañía SOL Líneas Aéreas en 2012 uniendo la costa atlántica desde Buenos Aires a Comodoro Rivadavia mediante escalas en Mar del Plata, Bahía Blanca y Trelew. De esta forma, y a pesar de las fluctuaciones, entre los años 2006 y 2015 la terminal mostró un incremento del 110% en materia de pasajeros anuales, pasando a ser uno de los cuatro aeropuertos más importantes de la Patagonia junto con los de Bariloche, El Calafate y Ushuaia. Los nuevos corredores favorecieron el flujo de pasajeros entre los pares de ciudades patagónicas generando que la ruta directa desde Comodoro Rivadavia con mayor crecimiento relativo durante esos diez años fuera la que unía esa ciudad con la localidad de Trelew (453%), seguida por la ruta a Neuquén (350%) y quedando en tercer lugar Buenos Aires con el 104% (el enlace con mayor volumen tráfico en términos absolutos), sucedido por Río Gallegos (34%) (ver Figura Nº 8).

Figura Nº 8. Variación por ruta en volumen de pasajeros entre 2006-2015.

Fuente: Elaboración propia en base a datos de ANAC.

Trelew, Puerto Madryn y Esquel

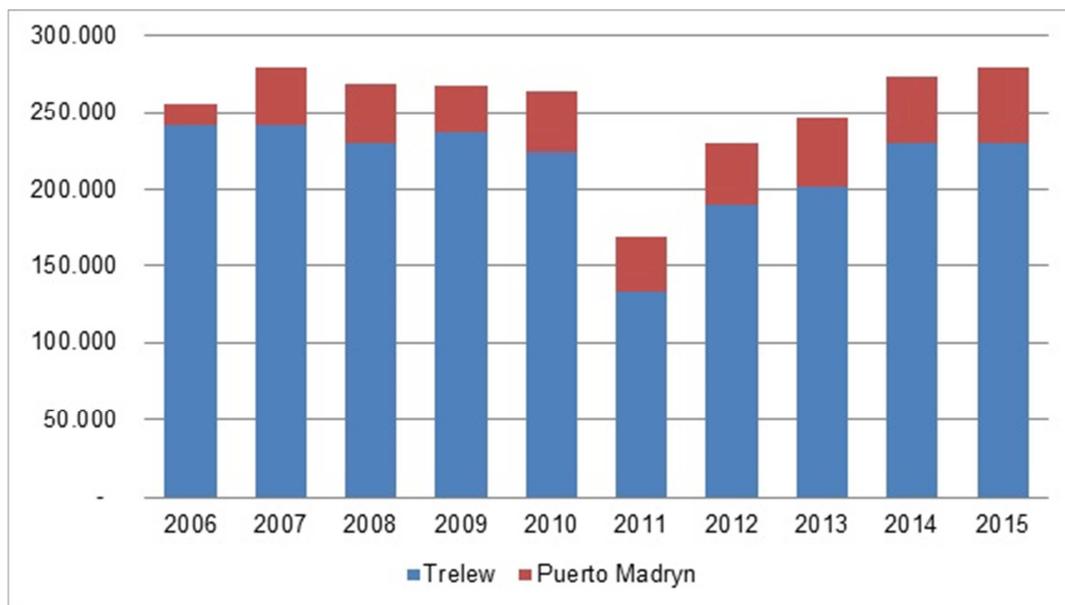
La actividad de este grupo de aeropuertos está vinculada fundamentalmente al sector turístico. Los aeropuertos de Trelew y Puerto Madryn sirven a una misma área de influencia que engloba los departamentos de Rawson, Gaiman, Mártires, Florentino Ameghino, Telsen y Biedma de Chubut (ORSNA, 2015). Estos aeropuertos son complementarios en materia de servicios aéreos contribuyendo simultáneamente a la dinámica de la actividad turística de Comarca Valdés. En 2015, por ejemplo, la ruta Buenos Aires-Trelew era ofrecida por Aerolíneas Argentinas y por SOL Líneas Aéreas, mientras que la ruta Buenos Aires-Puerto Madryn la operaba Andes. En conjunto servían a la región con cinco frecuencias diarias directas a la Capital argentina. Incluso en el año 2011 la Provincia de Chubut firmó un Acta Acuerdo con Andes Líneas Aéreas con el objetivo de “mantener el desarrollo alcanzado por el turismo interno y el receptivo internacional en la Provincia del Chubut, procurando un crecimiento armónico y sostenido de la oferta” mediante la cual estableció, entre otros elementos, subsidiar el combustible de la compañía en los servicios que se operaban desde Puerto Madryn.¹⁰ Algo similar sucedió posteriormente con las operaciones desarrolladas por SOL Líneas Aéreas.

En el año 2015, el tráfico aéreo que circuló por estas terminales fue de 279.998 pasajeros anuales, con un incremento del 10% registrado en la última década (ver Figura Nº 9). Particularmente, el volumen de pasajeros en el caso de Trelew decreció un 5% entre

¹⁰ Recuperado de: <http://www.legischubut2.gov.ar/digesto/lxl/XXIII-31-ANEXO-A.html>

2006 y 2015, mientras que el de Puerto Madryn ascendió un 247%. Durante esos años, la demanda aerocomercial presentó un leve decrecimiento hasta el 2011 momento en el que la erupción del volcán Puyehue afectó fuertemente la operación aérea. Luego, ambos destinos experimentaron una recuperación de la demanda incentivada por el reordenamiento de los feriados nacionales y el fomento del turismo interno (Secretaría de Turismo y Deporte, 2016).

Figura 1: Evolución anual del tráfico de pasajeros de los aeropuertos de Trelew y Puerto Madryn. Años 2006-2015.



Fuente: ORSNA

La Ciudad de Trelew es la localidad más grande de la Comarca Valdés con más de 99 mil habitantes (INDEC, 2016), su actividad económica se concentra en el sector industrial (polo textil lanero), comercial y de servicios, entre ellos el turístico.

La Dirección de Turismo de la Municipalidad destaca que el aeropuerto tiene una ubicación geográfica estratégica por su accesibilidad (RN 3 y 25) y por estar cerca de los puertos y las principales ciudades del noreste chubutense, lo que refuerza su rol estratégico y su vinculación con la economía local. Si bien la demanda aérea de Trelew en parte se vincula con funciones administrativas relacionadas con la Capital provincial, el aporte al sector turístico es preponderante.

La empresa concesionaria del aeropuerto, London Supply, reafirma este rol destacando en su sitio web la importancia de la terminal aérea en su contribución al desarrollo y crecimiento del turismo en la región y el país.¹¹

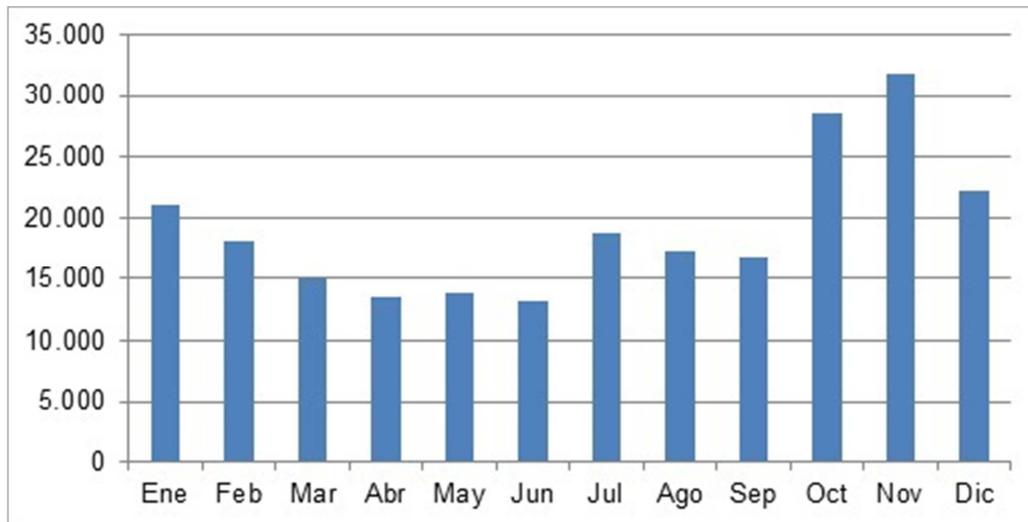
La actividad turística en Trelew está vinculada al propio circuito histórico y cultural local (Gaiman, Museo Paleontológico Egido Feruglio, entre otros), a las áreas naturales protegidas de Península Valdés (destino patagónico principal), Punta Tombo y Punta Loma, y al avistaje de la Ballena Franca Austral. En este sentido, la Dirección de Turismo municipal señaló que al menos el 70% de los visitantes que arribaron a la ciudad en 2015 (por todos los modos de transporte) lo hicieron con fines turísticos; el resto por trabajo, eventos culturales y deportivos, jornadas, salud y visita a familiares y amigos. Ese año tal institución contabilizó la llegada de 73.244 turistas a la Ciudad de Trelew (87% nacionales y 13% extranjeros).

Ahora bien, teniendo en cuenta que por el Aeropuerto Almirante Zar circularon más de 230 mil pasajeros embarcados y desembarcados ese mismo año, se estima que la afluencia de visitantes a los destinos turísticos de la región fue mayor a la contabilizada por los datos presentados anteriormente. Por ejemplo, el ORSNA (2015b) contabilizó en 2013 la llegada de 95 mil turistas nacionales y 26 mil extranjeros solo por vía aérea para el área de influencia de los dos aeropuertos. El propio anuario de la Secretaría de Turismo y Deporte de Puerto Madryn menciona que los turistas que llegaron por avión a la ciudad lo hicieron en mayor medida a través de la empresa Aerolíneas Argentinas.

El aeropuerto “El Tehuelche” (Puerto Madryn) sólo cuenta con servicios regulares provistos por la compañía Andes, en cambio Aerolíneas Argentinas opera vuelos directos a Buenos Aires desde el aeropuerto de Trelew, es decir que existe un flujo permanente de visitantes entre una ciudad y otra. Reforzando esta idea, también se puede observar cómo los picos de demanda en materia de pasajeros de la terminal aeroportuaria de Trelew se registran en los meses de octubre a enero coincidiendo con la alta temporada turística (ver Figura Nº 10). Por lo tanto, se advierte que puede haber una subrepresentación de los pasajeros aéreos que arriban al aeropuerto de Trelew por motivos turísticos.

¹¹ Recuperado de: www.aeropuertotrelew.com

Figura Nº 10. Evolución mensual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Trelew. Año 2015

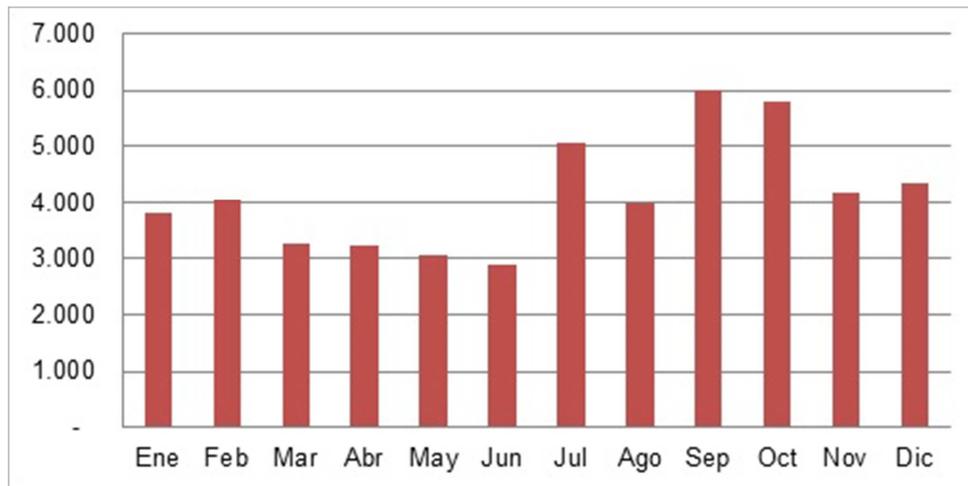


Fuente: ORSNA

La localidad de Puerto Madryn posee como motor económico tres actividades principales: la producción de aluminio, la actividad pesquera y el turismo. Esta última mantiene una relación más estrecha con la oferta de servicios aéreos que las otras dos. Según el Informe Estadístico de la Secretaría de Turismo y Deporte de Puerto Madryn, la ciudad recibió en 2015 un total de 232.724 turistas, concentrándose más del 47% en los meses de julio a diciembre (temporada de ballenas) y otro 44% entre enero y marzo. Si bien el automotor fue el medio de transporte más utilizado para acceder a la Península de Valdés (77%) y el modo aéreo ocupó el tercer lugar (8%) detrás del ómnibus (14%), se advierte que en este caso también puede existir una subrepresentación del modo aéreo dado que muchos turistas que arriban por el aeropuerto "Almirante Marco Andrés Zar" se dirigen a Península Vades por carretera.

Por último, si evaluamos la dinámica mensual del movimiento de pasajeros del Aeropuerto "El Tehuelche", queda manifiesta una correlación entre los meses de mayor afluencia de pasajeros con respecto a los turistas (ver Figura Nº 11). Los picos de demanda aérea se registraron en julio, septiembre y octubre (temporada de ballenas), siendo los meses de marzo a junio los menos representativos. Asimismo, la principal zona emisora de visitantes fue la Provincia de Buenos Aires en conjunto con la Capital Federal, la cual cuenta con vuelos directos a la península (Secretaría de Turismo y Deporte, 2015, p. 7).

Figura Nº 11. Evolución mensual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Puerto Madryn. Año 2015



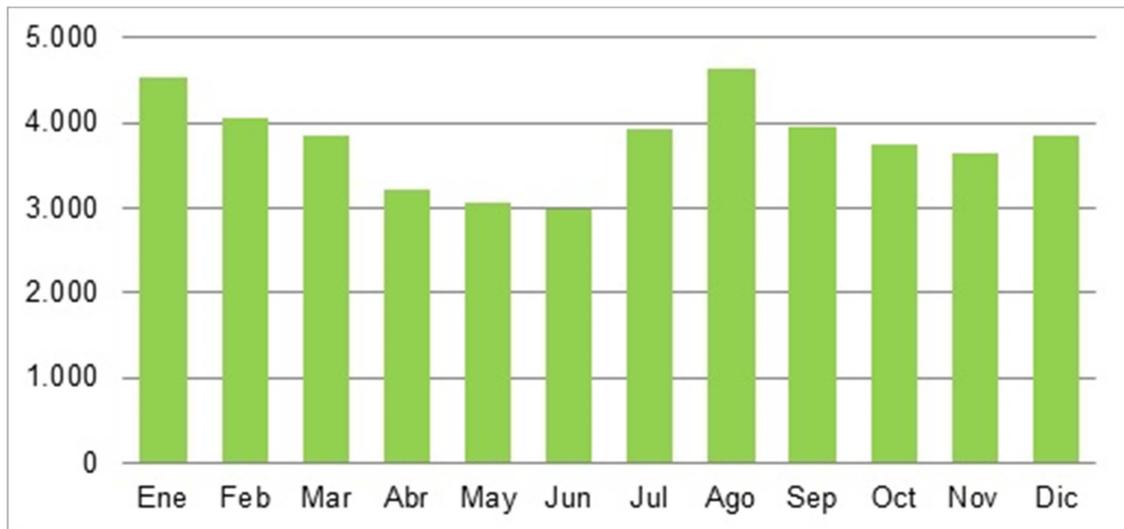
Fuente: ORSNA

Por último, la Ciudad de Esquel es otro punto turístico emblemático de la Provincia. Siendo la localidad cordillerana más importante de Chubut y la única con terminal aeroportuaria, tiene como principales atractivos turísticos el Parque Nacional los Alerces, el ferrocarril La Trochita y el Centro Invernal La Hoya (Vieta, 2010). En la región el turismo no es homogéneo a lo largo del año, sino que presenta una marcada estacionalidad en los meses de enero y febrero donde predominan las visitas al Parque Nacional, y en los meses de julio a octubre donde el centro de esquí se vuelve la atracción principal.

En concordancia, la demanda de transporte aéreo se concentra en más de un 55% en esos períodos con sus picos máximos registrados en enero y agosto, época de receso escolar (ver Figura Nº 12).

En 2014, según la Secretaría de Turismo de la municipalidad, Esquel recibió 101.555 turistas que pernoctaron al menos una noche en la ciudad (Municipalidad de Esquel, 2014). Un 80% de estos provino del interior del país fundamentalmente de Buenos Aires y de la propia Patagonia y otra gran proporción del 20% restante llegó desde el país vecino Chile. Según los perfiles turísticos definidos por la Secretaria, aquellos visitantes provenientes de Buenos Aires suelen realizar la mayor cantidad de viajes durante las vacaciones de verano o invierno, mientras que los visitantes patagónicos aprovechan además los fines de semana largos. A su vez, si bien la principal forma de acceso a la ciudad es por vía terrestre, muchos turistas provenientes de Buenos Aires utilizan el aéreo como modo de transporte.

**Figura Nº 12. Evolución mensual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Esquel.
Año 2015**



Fuente: ORSNA

Reflexiones finales

Los beneficios económicos y sociales del transporte aéreo habitualmente están asociados al sector servicios como por ejemplo al comercio y el turismo. Las múltiples conexiones aéreas son claves para aquellas actividades que necesitan acceder a distintos mercados para optimizar su productividad y fortalecer los flujos de bienes y personas. Sin embargo, existen otros sectores que también se relacionan con el modo aéreo como por ejemplo la industria petrolera dado que requiere de conexiones rápidas y permanentes entre las sedes de gestión y las de extracción y procesamiento de hidrocarburos. Esta sinergia entre el transporte aéreo y el desempeño de distintas esferas de la actividad económica se produce de forma particular en cada territorio.

A lo largo de este trabajo se buscó establecer interrelaciones entre el desenvolvimiento de la actividad económica de la Provincia de Chubut y la evolución del sector aerocomercial.

En este sentido, se identificaron ciertos patrones comunes de crecimiento entre el Producto Bruto Geográfico y la demanda de tráfico de los aeropuertos chubutenses. Bajo el período estudiado, el PBG aumentó en 57% a la vez que el volumen de pasajeros llegados y salidos un 55%. Además, así como el sector *Transporte y comunicaciones* aumento sus ingresos de forma significativa (71,7%) también creció la cantidad de empleos vinculados al transporte aéreo en la provincia.

Dentro de este crecimiento conjunto, tuvo un rol central la industria petrolera que se evidenció en el incremento sostenido de la inversión en combustible en el Golfo San Jorge, la cantidad de petróleo exportado a nivel provincial (que ubica a Chubut en el cuarto lugar en el ranking de provincias a nivel país) y el aumento del tráfico aéreo mediado por la transferencia de vuelos y pasajeros de otros aeropuertos hacia la ciudad de Comodoro Rivadavia. A fines de 2015, dicho enclave contaba con enlaces directos a Buenos Aires, Trelew, Río Gallegos y Neuquén con un tráfico aéreo de más de 500 pasajeros anuales. De esta forma, la terminal aeroportuaria reforzó su centralidad con respecto a los demás aeropuertos de la provincia y se convirtió en un nodo estructurante en la distribución de servicios aéreos de la Patagonia.

El apoyo de la política aerocomercial estatal direccionada a través de Aerolíneas Argentinas y reforzada por las operaciones de SOL Líneas Aéreas fue fundamental para potenciar las competitividades regionales y mejorar la accesibilidad de zonas remotas. Asimismo, se observó cómo la crisis de la industria petrolera en 2008 afectó de forma diferencial a la provincia en materia económica y aerocomercial. Lo mismo sucedió en el año 2012 cuando se impulsaron nuevos vínculos tanto intra-provinciales como regionales mediante políticas aerocomerciales específicas con el objetivo de dinamizar las economías locales.

Paralelamente, la merma en la cantidad de rutas operadas dentro de la Patagonia, colocó a Buenos Aires como el destino principal (único en varios casos) de los servicios comerciales regulares ofrecidos desde y hacia Chubut.

La empresa de fomento L.A.D.E. siguió conectando algunas localidades pero con una participación minoritaria a la que había desarrollado en el inicio del período y con frecuencias discontinuas.

El cambio en la participación de las ciudades en los volúmenes totales de demanda aérea, tuvo su correlato en la merma de pasajeros comprobada en el aeropuerto de Trelew. Las ciudades de Puerto Madryn y Esquel perdieron conectividad con otros puntos regionales centrando la oferta de servicios aéreos en Buenos Aires, principal nodo emisor de turistas nacionales para ambas localidades.

En este sentido, quedó demostrada la correspondencia entre la estacionalidad de la demanda de pasajeros y los meses de la alta temporada turística como indicio de las potencialidades y facilidades que proveyó y provee el transporte aéreo en las áreas de influencia de los tres aeropuertos.

El desarrollo de economías fuertemente vinculadas al sector turístico como las de Comarca Valdés y Esquel requiere de la provisión de servicios aerocomerciales y de una inversión adecuada en infraestructura aeroportuaria para facilitar la llegada de visitantes tanto nacionales como internacionales con mayor poder adquisitivo.

En resumen, en este trabajo se corroboró una interrelación entre la dinámica del transporte aéreo y la evolución de la economía chubutense. La infraestructura y los servicios aéreos han acompañado, facilitado y potenciado en distintos casos las actividades locales que funcionan como motor de desarrollo. Asimismo, si bien habitualmente el desempeño de la actividad aérea se asocia con el sector servicios, se observó que también es un elemento clave para las actividades extractivas como la petrolera. Por estas razones es fundamental incorporar la dimensión aeroportuaria y aerocomercial en la agenda gubernamental como elementos tanto impulsores como transformadores de la estructura socio-productiva local y regional.

Agradecimientos

Quiero destacar la colaboración brindada por el Instituto de Investigación y Desarrollo del Transporte Aéreo – INDETRA (www.indetra.com) y por Nuria Rodríguez Cartabia para el desarrollo del presente trabajo.

Referencias bibliográficas

- Asociación Internacional de Transporte Aéreo - IATA (2008). Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina. Recuperado de: www.iata/economics
- Barrera, M. A. (2012). Las consecuencias de la desregulación del mercado de hidrocarburos en Argentina y la privatización de YPF. *Cuadernos del CENDES* N°28, 101-129. FLACSO. Argentina.
- Cámara Argentina de Comercio (2015) Perfiles Exportadores Provinciales. Cámara Argentina de Comercio. Buenos Aires. Recuperado de: http://app.dyncontact.com.ar/data/mimsgs/22_Perfiles%20Exportadores%202015.pdf
- Gámir, A. y Ramos, D. (2002). Transporte aéreo y territorio. Barcelona, España: Editorial Ariel
- Jensen-Butler, C. y Madsen, B. (2005). Transport and Regional Growth. En: Button, K. J. y Hensher, D. A. (Eds.). *Handbook of Transport Strategy, Policy and Institutions* (pp. 191-223). Amsterdam: Elsevier.
- Lipovich, G. (2010). *Los aeropuertos de Buenos Aires y su relación con el espacio metropolitano. La inserción del subsistema aeroportuario Aeroparque-Ezeiza dentro de la lógica del mercado aerocomercial y de la estructuración urbana*. Tesis Doctoral. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires.



- Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (2016) Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial, Informes y Estadísticas. Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social. Recuperado de: <http://www.trabajo.gob.ar/left/estadisticas/oede/>
- Ministerio de Turismo de la Nación (2014) Encuesta de Viajes y Turismo de los Hogares. Recuperado de: www.desarrolloturistico.gob.ar (05/04/16)
- Ministerio de Turismo de la Nación (2015) Encuesta de Turismo Internacional. IV Trimestre 2015. Recuperado de: www.desarrolloturistico.gob.ar (05/04/16)
- Ministerio de Turismo de la Nación (2016) Informe de Turismo Internacional, Ministerio de Turismo de la Nación. Recuperado de: www.desarrolloturistico.gob.ar (05/04/16)
- Municipalidad de Esquel (2014) Indicadores de la actividad turística. Secretaría de Turismo, Municipalidad de Esquel. Esquel.
- Municipalidad de Trelew (2016) Informe Estadístico 2015. Dirección de Turismo, Municipalidad de Trelew. Trelew.
- Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (2015a). Informe de Impacto Económico-Territorial del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia. Departamento de Análisis Económico-Territorial y Estadística. Buenos Aires. Recuperado de: <http://www.orsna.gov.ar/informes/IET-CRD%202013.pdf>
- Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (2015b). Informe de Impacto Económico-Territorial del Aeropuerto Internacional de Trelew y el Aeropuerto de Puerto Madryn. Departamento de Análisis Económico-Territorial y Estadística. Buenos Aires. Recuperado de: <http://www.orsna.gov.ar/informes/IET-%20REL-PMY%202013.pdf>
- Palermo, H. M. (2013). *Apuntes para pensar la nacionalización de YPF: relaciones laborales y tensiones sociales en Comodoro Rivadavia*. Buenos Aires: CLACSO.
- Rodrigue, J., Comtois, C. y Slack, B. (2006). *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge.
- Rozas y Sánchez (2004) *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. Santiago, Chile: CEPAL.
- Sabbatella, I. M. (2012). *La política petrolera de la posconvertibilidad: de la herencia neoliberal a la expropiación de YPF*. Buenos Aires: CLACSO.
- Secretaría de Turismo y Deporte (2016) Informe estadístico. Año 2015. Municipalidad de Puerto Madryn. Puerto Madryn. Recuperado de: <http://www.madryn.gov.ar/turismo/>
- Seguí-Pons, J. y Petrus Bey, J. (1991). *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Madrid, España: Síntesis.
- Vieta, P. (2010) *Diagnóstico para el desarrollo de la actividad turística en la Ciudad de Esquel*. Tesis de Licenciatura. Universidad Abierta Interamericana. Recuperado de: <http://imgbiblio.vaneduc.edu.ar/fulltext/files/TC096128.pdf>

Sitios web

- Administración Nacional de Aviación Civil (2016) www.anac.gob.ar
- Dirección General de Estadística y Censos (2016) www.estadistica.chubut.gov.ar
- Honorable Legislatura de la Provincia de Chubut (2016) <http://www.legischubut2.gov.ar>



Instituto Nacional de Estadística y Censos - INDEC (2016) www.indec.gob.ar

London Supply (2016) www.aeropuertotrelew.com

Ministerio de Energía y Minería (2016) www.minem.gob.ar

Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (2016) www.orsna.gob.ar

TAPSA (2016) www.tapsa.com.ar