



Boletín GeoEcon

Número 4 – Octubre 2017 – Versión digital

<https://boletingeoecon.wordpress.com>

TRANSPORTE AÉREO Y DESARROLLO LOCAL

Lic. Fernando Alfredo Arias

Programa Transporte y Territorio – Instituto de Geografía – Universidad de Buenos Aires

Introducción

El presente trabajo tiene por objeto presentar un proyecto de investigación que se desarrollará en el marco del Programa Transporte y Territorio del Instituto de Geografía de la Universidad de Buenos Aires. El mismo abordará la relación existente entre el transporte aéreo y el desarrollo local; y tomará como estudios de caso a un grupo de ciudades pequeñas e intermedias que disponen de infraestructura aeroportuaria pero que no reciben vuelos comerciales regulares.

Se partirá de la premisa que afirma que el transporte aéreo es un factor modelador de las estructuras económicas urbanas y regionales, estimula las actividades económicas e impacta en el crecimiento de las ciudades, y a su vez, las particularidades del territorio en el cual se sitúa un aeropuerto influyen y condicionan la actividad aérea. Por esta razón será fundamental definir las respectivas áreas de influencia de los aeropuertos haciendo foco en sus características socio-demográficas, sistema productivo local y regional, recursos turísticos, estado de la infraestructura aeroportuaria y los antecedentes de conectividad aérea de esas localidades.

Marco Teórico

Son varios los autores que han analizado profundamente la relación transporte aéreo y ciudad como así también la existente entre el transporte aerocomercial y el proceso de

globalización de la economía mundial. Según Goetz y Graham (2004, 267), la “reorganización de la economía mundial alrededor de localidades y áreas de influencia de ciudades específicas dependen del transporte aéreo y otras actividades de comunicación”. En este sentido “los aeropuertos pasaron a ser nodos funcionales vitales en la economía mundial que inciden sobre la competitividad local, regional, nacional e internacional (Freestone, 2009, 161). A su vez (Gámir y Ramos, 2002,74) entienden que “la deslocalización económica y creciente interdependencia entre sistemas productivos derivó en un proceso de conformación de redes cada vez más densas de flujos de mercancías, personas, capitales e informaciones”. Finalmente (Lipovich, 2010) entiende que “el transporte aerocomercial puede ser considerado como soporte de la economía global, y al mismo tiempo se puede pensar a la economía global como soporte del transporte aerocomercial”.

Por otra parte, hay autores en cuyos trabajos abordan el rol de la conectividad de una localidad como fundamental en programas para su desarrollo local. En este sentido (Casellas, 2014, 17) entiende que “los factores de localización se han estimado primordiales para al desarrollo económico local. Las empresas buscan minimizar costes maximizando las oportunidades de acceso a los factores de producción (materias primas, trabajo, etc.) y la accesibilidad a los mercados. La preferencia de las empresas por ubicar su actividad económica al lado de redes e infraestructuras de comunicación está bien constatada”. Esto permite afirmar que los factores de localización de una ciudad o municipio incluyen aquellos factores que se refieren a los atributos de su conectividad respecto al resto del territorio y que adquieren relevancia según el tipo de producción que genera. En consecuencia los actores políticos y económicos municipales y/o provinciales trabajan activamente para obtener inversiones en desarrollo de infraestructura de transporte no sólo porque la buena conectividad ofrece siempre posibilidades de desarrollo sino también porque el financiamiento de las mismas proviene de instituciones de gobierno superiores, ya sea del estado provincial y/o del nacional.

Es entonces que la actividad aeroportuaria y aerocomercial no sólo brindan servicios a otras industrias y actividades, sino que generan importantes beneficios económicos para las sociedades y las regiones que conecta. En relación a esto IATA (2008) expresa que “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”.

En base a lo anterior surge el concepto de “impacto” y en ese sentido el impacto económico generado por los aeropuertos y la operación aerocomercial puede clasificarse de distintas formas, pudiendo cada tipo de impacto medirse de maneras diferentes. Específicamente los estudios de IATA, como el mencionado anteriormente, definen diferentes beneficios que involucran tanto la actividad aerocomercial como la aeroportuaria y su cadena de suministros. Por una parte, miden los beneficios para los pasajeros. Por otra parte, miden los beneficios por el lado de la oferta -vinculados a la productividad- y los beneficios por la demanda enlazados directamente con los impactos directos, indirectos e inducidos producidos por la actividad aeroportuaria y aerocomercial. Además, contabiliza las ganancias generadas por exportaciones, los impuestos, el empleo generado y el turismo. A diferencia de IATA, la ACI-Europe (2015) propone agrupar a la actividad turística, al comercio internacional de carga aérea, a los beneficios por el lado de la oferta -productividad- y a las inversiones en otro impacto denominado como *catalítico*. Si bien no existe una metodología única aceptada existe la generalidad de clasificar a los impactos en cuatro tipos:

- **Impacto directo**

Empleos, ingresos/valor agregado, ganancias y recaudación impositiva que están total o mayormente relacionados con la operación de un aeropuerto o con el entorno inmediato. Ejemplos: administrador aeroportuario, las líneas aéreas, las empresas de *handling*, las autoridades de control, los agentes de carga, los locales comerciales, los servicios de correo, los contratistas de transporte, los servicios a las aeronaves, el catering aerocomercial, el almacenamiento y la distribución de aeronaves, la logística y los depósitos. Este tipo de impacto es el más obvio y fácil de cuantificar debido a la provisión de credenciales específicas para quienes trabajan en el aeropuerto y el conteo puntual de empleados en las empresas localizadas en el entorno inmediato.

- **Impacto Indirecto**

Empleos, ingresos/valor agregado, ganancias y recaudación impositiva generados en la economía del área estudiada que forma parte de la cadena de proveedores de bienes y servicios a las actividades directas.

Ejemplos: publicidad, limpieza, proveedores de mercaderías comercializadas en el aeropuerto, etc.

- **Impacto Inducido**

Empleos, ingresos/valor agregado, ganancias y recaudación impositiva generados por el consumo correspondiente al proceso de reproducción social de los empleados de las empresas incluidas en el impacto directo e indirecto.

Ejemplos: los comercios en los que consumen los empleados del aeropuerto o de empresas proveedoras de otras actividades del mismo.

- **Impacto catalítico**

Empleos, ingresos/valor agregado, ganancias y recaudación impositiva generados por la atracción, retención y expansión de la actividad económica del área estudiada como resultado de la accesibilidad a los mercados provista por el transporte aéreo.

Ejemplos: inversiones atraídas, turismo receptivo, incremento de productividad, instalación de nuevas empresas, mantenimiento de la localización de empresas actuales, etc.

En base a las metodologías mencionadas, el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos, ORSNA, ha publicado en <https://www.orsna.gob.ar/informes-y-estadisticas/impacto-economico/> informes de Impacto Económico-Territorial correspondientes a casi 20 aeropuertos del país en base a datos del año 2013. En ellos pueden conocerse las distintas dimensiones de los impactos mensurados según el aeropuerto de la ciudad que corresponda, resultando evidente entre otros, el alto impacto positivo que se genera en destinos de turismo receptivo como Bariloche, El Calafate e Iguazú.

Esto permite preguntarnos acerca de si una actividad aerocomercial en ciudades pequeñas o intermedias donde actualmente no la hay, puede generar impactos similares salvando, por supuesto, las diferentes escalas de población, actividad económica, etc. que existen entre aquellas y las analizadas por el ORSNA. A tal fin deberemos introducirnos en la situación actual del transporte aéreo comercial de cabotaje y las perspectivas que puedan generarse a partir de la declaración de “Revolución de los Aviones” con la que el gobierno

nacional ha bautizado a su política de apertura del mercado. Asimismo podemos preguntarnos si este tipo de políticas puede contribuir con el plan de reducción de la pobreza que el mismo gobierno denominó “Pobreza Cero”.

El mercado doméstico aerocomercial hoy. Y ¿mañana?

Una radiografía actual del mercado aerocomercial de cabotaje nos permitiría obtener una lectura en la que las principales ideas del texto serían:

- Mayoría de servicios prestados en rutas troncales, es decir que unen la capital del país con las capitales provinciales, los principales centros turísticos, o bien ciudades que tienen una demanda importante de pasajeros como son los casos de Comodoro Rivadavia, Trelew y Río Cuarto.
- Escasos servicios en rutas regionales, desde Buenos Aires a Villa María, Reconquista y Sunchales por parte de Avian Líneas Aéreas más los que ocasionalmente se prestan dentro de la Patagonia por parte de LADE.
- Un reparto del mercado que según la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA) se distribuía en junio de 2017 con un 77% para Aerolíneas Argentinas y Austral, 19% para LATAM y 4% para Andes Líneas Aéreas. Como se observa los servicios de la aerolínea LADE tienen una participación tan baja que ni siquiera figuran.
- No hay servicios a ciudades intermedias o pequeñas como son los casos de Venado Tuerto, Merlo, Presidencia Roque Saénz Peña y Puerto Deseado entre otros.

Ahora bien, ante esta situación el Gobierno Nacional y con el propósito de aumentar la competencia en beneficio de los usuarios, llamó a una audiencia pública a fin de recibir distintas propuestas de ofertas de nuevos operadores aéreos la cual se llevó a cabo en diciembre de 2016. Allí los nuevos oferentes plantearon su futuro plan de operaciones donde mayoritariamente planeaban volar en esas rutas troncales ya servidas por otros transportadores y muy consolidadas en cuanto a su madurez reticular.. Fueron muy pocos los casos donde ofrecieron vuelos a ciudades no servidas hasta hoy como son los casos de Tandil y Concordia por parte de Avian Líneas Aéreas. Además otros operadores propusieron volar a Villa Gesell y Perito Moreno. (Ver Mapa 1)

Esto nos lleva a afirmar que las nuevas empresas ofrecieron prestar servicios en rutas ya consolidadas mientras que no ofertaron volar rutas de baja demanda.

Lo anterior nos llevó a preguntar por qué rutas secundarias o de baja demanda no logran conseguir ofertas de servicios aunque dispongan de infraestructura aeronáutica. Parecería ser que la misma respuesta está en las palabras precedentes. Son de baja demanda. Pero la experiencia mundial nos muestra que este tipo de rutas pueden ser perfectamente servidas con aeronaves de bajo porte, es decir con capacidad para 14, 20, 33 o 50 pasajeros según se requiera. Entonces ¿por qué no se han recibido ofertas para prestar servicios de esta índole? Entendemos que se trata de una obviedad, es decir que el gobierno llamó a una audiencia pública con el sólo objeto de analizar los pedidos de empresas privadas sin considerar las necesidades locales o bien sin tener un plan estratégico sobre este tipo de destinos que por sí solos no pueden garantizar rentabilidad alguna pero que llevarían a otorgar una mayor conectividad a ese grupo de localidades.

Por lo tanto es imprescindible que los Estados Nacional y Provinciales definan una red de rutas secundarias, alimentadoras de las troncales, en el marco de un nuevo Plan Estratégico de Transporte Aéreo y Plan Nacional Aeroportuario; y que en base a ello definan una política de complementariedad económica para garantizar dichos servicios a largo plazo. Existen decenas de localidades que cuentan con infraestructura aeroportuaria pero carecen de servicios aéreos regulares que puedan contribuir al desarrollo local incrementando la conectividad de las mismas. Y una vez definida esa red convocar a los posibles oferentes a plantear su plan de operaciones.

En base a lo anterior se puede concluir que si bien se ofrece la posibilidad de operar a nuevos actores, éstos pretenden hacerlo en rutas ya constituidas, con amplio grado de madurez. Al mismo tiempo quedan decenas de destinos sin posibilidad de recibir vuelos comerciales regulares a pesar de que en el mercado aerocomercial hay un amplio segmento de ofertantes de equipos de vuelo acordes a cubrir esas rutas. (Ver Mapa 2)

A modo de conclusión consideramos que:

- Deberían ser rescatados y considerados nuevamente algunos lineamientos fijados en el Plan Estratégico Territorial, el Plan Federal Estratégico de Transporte y Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable, entre otros.

- Por otra parte se hace imperioso definir una Política Aérea en base a los intereses del Estado, en sus órbitas Nacional, Provincial y Municipal; de las sociedades locales y de los usuarios.
- Por ende será necesarios contar con un Estado de Situación de todos los aeródromos regionales del país como así también de las potenciales actividades a desarrollar en los mismos.
- Que se tenga en cuenta que un nuevo Plan de Inversiones Aeroportuarias debería incluir además de las inversiones que requieran los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos, las readecuaciones y mejoras en aeródromos regionales.
- Será fundamental un trabajo conjunto y coordinado entre los gobiernos nacional, provinciales, municipales y sector privado.
- Deberá ser definido un plan de otorgamiento de concesiones en rutas secundarias por parte de la Nación y las Provincias.

fernandoarias04@yahoo.com.ar; y turcofer2011@gmail.com

Mapa 1 – Ciudades con vuelos regulares y que recibirán servicios en el corto palzo



Elaborado por Tatiana Barrionuevo, Instituto de Geografía – Universidad de Buenos Aires

Mapa 2 – Ciudades con infraestructura aeroportuaria pero sin vuelos comerciales regulares



Elaborado por Tatiana Barrionuevo, Instituto de Geografía – Universidad de Buenos Aires

Bibliografía

ACI-Europe (2015) Economic Impact of European Airports. A Critical Catalyst to Economic Growth. InterVISTAS. Disponible online.

Casellas, Antonia (2014, 17). Desarrollo local y territorio, Diputació Barcelona, Barcelona, España, <https://www1.diba.cat/uliep/pdf/54054.pdf>

EANA (2017) – Informe mensual junio de 2017, disponible en <https://www.eana.com.ar/media/1450/eana-informe-mensual-junio-2017.pdf>

Freestone, Robert (2009). "Planning, Sustainability and Airport-Led Urban Development". En: *International Planning Studies*, Vol. 14, No. 2. (pp. 161-176). Routledge.

Gámir, Agustín y Ramos, David (2002). *Transporte aéreo y territorio*. Editorial Ariel. Barcelona, España.

Goetz, Andrew R. y Graham, Brian (2004). Air transport globalization liberalization and sustainability: post-2001 policy dynamics in the United States and Europe . En: *Journal of Transport Geography*, Vol. 12. (pp. 265-276). Elsevier Ltd. Ámsterdam, Holanda.

IATA (2008) Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina, disponible en www.iata/economics

Lipovich, Gustavo (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. Universidad de Buenos Aires, Argentina.

Sitios en Internet consultados

Diputació de Barcelona: www.diba.cat/promoeco

IATA: www.iata/economics

ORSNA: www.orsna.gob.ar