



**INFORME DE IMPACTO  
SOCIOECONÓMICO Y  
TERRITORIAL**

**2025**

---

## Resumen Ejecutivo

El Aeropuerto Internacional Presidente Perón de Neuquén constituye un nodo estratégico para la **articulación de la industria energética argentina y el desarrollo regional patagónico**. Con el 42% de la producción nacional de petróleo y el 55% del gas concentrados en la Cuenca Neuquina, la infraestructura aeroportuaria se ha convertido en un soporte esencial para la **operación y expansión de Vaca Muerta**.

En las últimas dos décadas, el aeropuerto pasó de un rango medio de 260 mil pasajeros anuales a superar el millón desde 2017, consolidándose como uno de los **principales aeropuertos del interior del país**. La ruta Buenos Aires–Neuquén concentra más del 80% del tráfico, pero en los últimos años han ganado relevancia los corredores interprovinciales con Córdoba, Mendoza y Comodoro Rivadavia, fortaleciendo la conectividad federal.

El transporte aéreo cumple funciones clave para la industria hidrocarburífera: traslados rotativos de personal especializado, provisión de insumos, soporte logístico ante emergencias y dinamización del empleo. En 2024, se estiman más de 8.000 puestos de trabajo, entre directos e indirectos, impulsados por la actividad aerocomercial en el área de influencia del aeropuerto.

Al mismo tiempo, el aeropuerto contribuye al crecimiento de la actividad turística, la expansión de servicios, la hotelería y el comercio, reforzando su rol como catalizador del desarrollo económico regional.

## Introducción

Actualmente, el 42% de la producción de petróleo y el 55% de la producción de gas de la Argentina proviene de yacimientos de la cuenca Neuquina. En este contexto, el **Aeropuerto Internacional Presidente Perón** de la ciudad de **Neuquén** cumple un papel central como nodo logístico y de conectividad para la actividad hidrocarburífera.

El dinamismo de Vaca Muerta y de los distintos desarrollos asociados a la industria petrolera y gasífera demanda un flujo constante de trabajadores, técnicos, ejecutivos e insumos, que se canaliza en gran medida a través del transporte aéreo. El aeropuerto funciona como puerta de entrada y salida del personal especializado, facilitando la articulación entre Neuquén, Buenos Aires y otros centros productivos y administrativos del país.

Además de su impacto directo en la operación de la industria energética, la infraestructura aeroportuaria potencia la vinculación regional, sostiene actividades de servicios, hotelería y comercio, y constituye un elemento clave para el desarrollo económico de la provincia de Neuquén y de la Patagonia en su conjunto.

## Cuencas de petróleo y gas

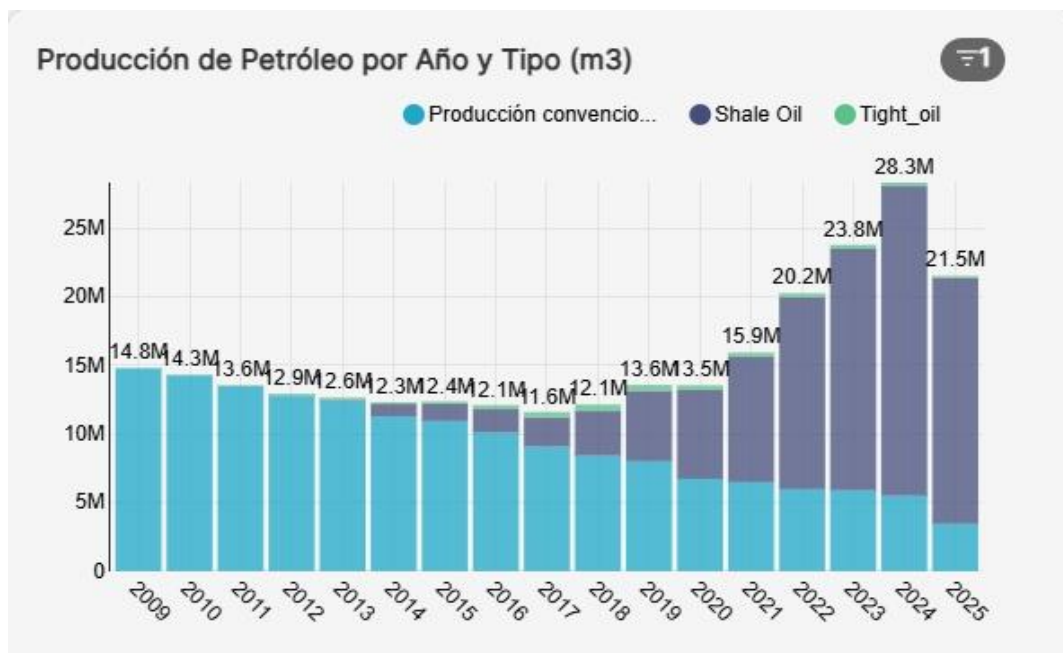


Fuente: elaborado por el IGN con base en datos de la Secretaría de Energía en <https://www.ign.gob.ar/odc-13-alarcon>

La Cuenca Neuquina es una de las más importantes de nuestro país. Cubre un área de más de 120.000 km<sup>2</sup> y se extiende entre las provincias del Neuquén, Mendoza, Río Negro y La Pampa. En esta cuenca, la profundidad de perforación de pozos de petróleo y gas es muy variada, abarcando un amplio rango que va de los 700 metros a más de 4.000.

Argentina fue el primer país que inició las actividades de explotación de hidrocarburos no convencionales<sup>1</sup> con la producción de gas en la Cuenca Neuquina (García y Garcés, 2012). Es a partir de junio de 2010 que queda oficialmente inaugurada esta etapa con la perforación realizada por la empresa YPF (en ese entonces YPF-Repsol) del primer pozo de “shale”<sup>2</sup> en la concesión Loma La Lata, aunque el conocimiento acerca de la existencia de este recurso data de las décadas de 1960 y 1970, cuando YPF estatal descubre los yacimientos de Puesto Hernández y Loma La Lata y perfora en Vaca Muerta y Los Molles, las dos principales formaciones con importantes reservas. En ese entonces, ni los precios ni la tecnología permitían su extracción<sup>3</sup>.

### Gráfico Producción de petróleo en la cuenca neuquina



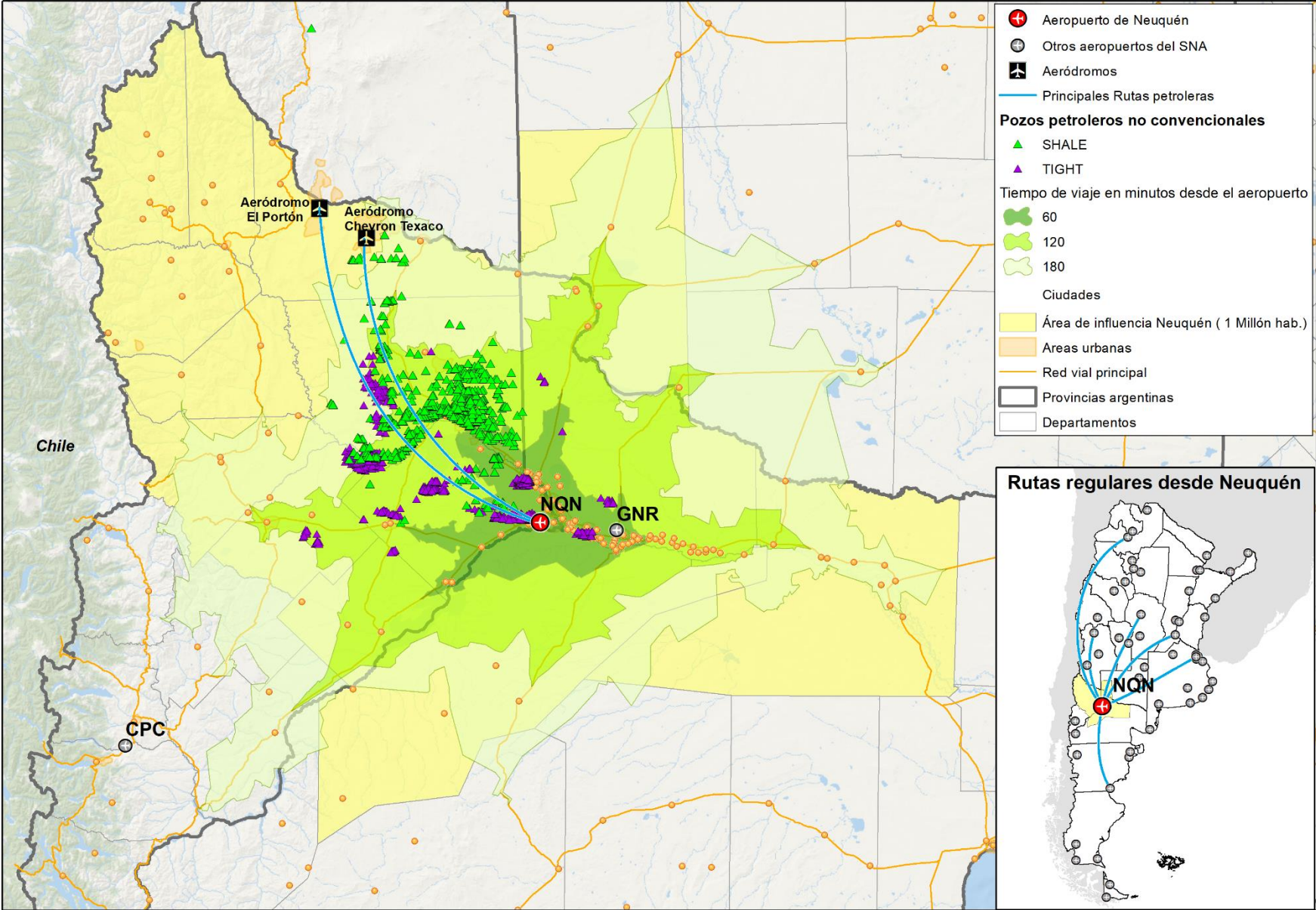
Fuente: Ministerio de Economía <https://www.argentina.gob.ar/economia/energia/planeamiento-energetico/panel-de-indicadores/superset-produccion-petroleo-conv-y-no-conv>

<sup>1</sup> García, F. y Garcés, P. (2012). Panorama General de los Hidrocarburos No Convencionales. Organización Latinoamericana de Energía. <https://biblioteca.olade.org/opac-tmpl/Documentos/old0275.pdf>

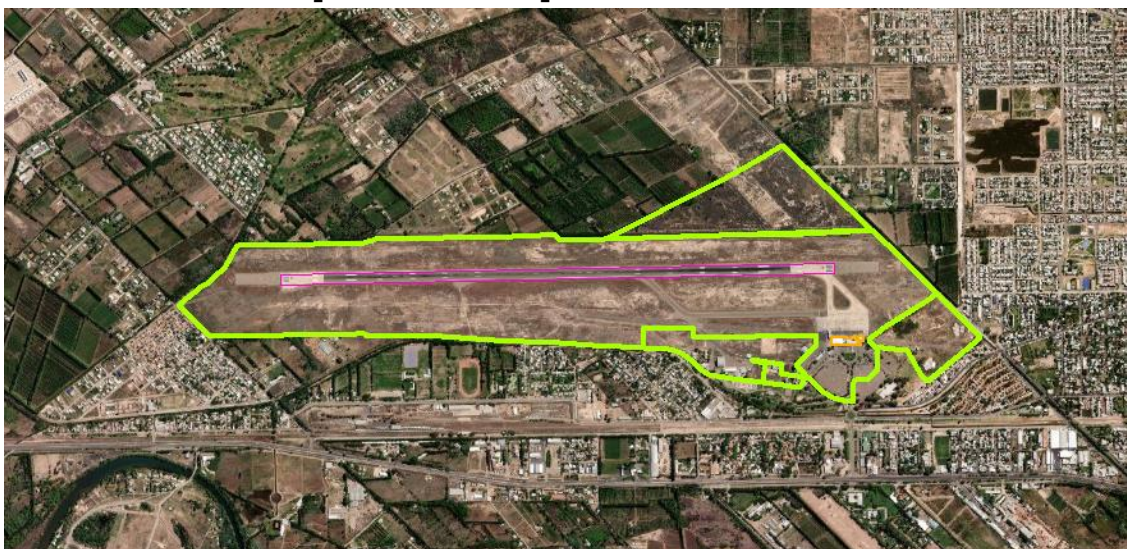
<sup>2</sup> Existen distintos tipos de hidrocarburos no convencionales, dos son los más conocidos y extraídos. Su tipificación deriva del tipo de roca a la que se encuentren asociados: los de tipo “shale” son hidrocarburos ubicados en rocas de esquisto o pizarra (shale gas o shale oil) y los de tipo “tight”, hidrocarburos ubicados en areniscas compactas (tight sands, tight gas, tight oil).

<sup>3</sup> Aggio, C., Lengyel, M., Milesi, D. y Pandolfo, L. (2017). Desafíos y oportunidades de innovación en la producción de petróleo y gas no convencionales en la Argentina. Centro Interdisciplinario de Estudios en Ciencia, Tecnología e Innovación. <https://www.ciecti.org.ar/wp-content/uploads/2017/06/DT10-PyG-no-convencional.pdf>

# Área de influencia aeroportuaria y tiempos de viaje desde el Aeropuerto de Neuquén



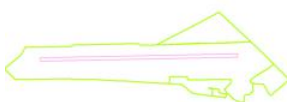
## Datos clave del Aeropuerto de Neuquén



### SUPERFICIE

Tamaño del predio

**254 hectáreas totales**  
**180 hectáreas concesionadas**



Tamaño de la terminal de pasajeros

**6.200 m<sup>2</sup>**



### TERMINAL DE PASAJEROS



Mostradores de check in

**18**



Puertas de embarque

**4**



Cintas de equipaje

**2**



Mangas telescópicas

**1**



Plazas de estacionamiento vehicular

**522**



Puestos de seguridad

**3**

### AREA DE MOVIMIENTO

Pista de aterrizaje

Longitud de la pista

**1**

**09/27**



**2.570 x 45**

Posiciones en plataforma

Aeronaves Comerciales

**5**

Aviación general

**3**

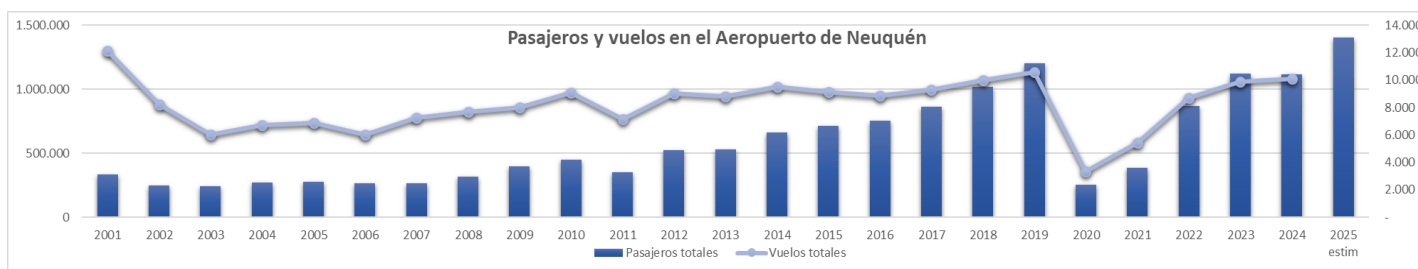


## Impacto de la conectividad aérea en Neuquén

La **conectividad aérea** desempeña un papel crucial para el acceso, desarrollo y operación de los **proyectos hidrocarburíferos**, ya que no sólo garantiza la operatividad de las empresas vinculadas a la extracción de hidrocarburos en Neuquén, sino que también puede ser un **catalizador para el desarrollo regional**, mejorando la accesibilidad, generando empleos y atrayendo inversiones en infraestructura y servicios.

Los siguientes aspectos destacan cómo la conectividad aérea potencia la competitividad del sector hidrocarburífero y fortalece el vínculo entre las áreas productivas y el tejido socioeconómico del país:

- **Transporte de personal:** Las compañías recurren a vuelos privados para trasladar trabajadores en sistemas de rotación, optimizando la gestión de recursos humanos en ubicaciones remotas.
- **Suministro de materiales y equipos:** El acceso rápido a herramientas, maquinaria, repuestos y bienes esenciales como alimentos, indumentaria industrial y elementos de seguridad, vitales para garantizar operaciones eficientes y sin interrupciones.
- **Respuesta a emergencias:** La conectividad aérea asegura evacuaciones médicas oportunas y el transporte rápido de recursos en situaciones críticas, lo que es crucial para proteger vidas y activos en entornos aislados.
- **Desarrollo regional:** Más allá del beneficio inmediato para la industria petrolera, la aviación sirve como puente inicial para integrar áreas a las economías nacional, promoviendo el desarrollo de infraestructura, servicios y nuevas oportunidades económicas a largo plazo.



Fuente: elaboración propia en base a datos de SIAC ANAC

Para evaluar el impacto de la conectividad aérea se observaron los vuelos y pasajeros desde y hacia el aeropuerto de Neuquén, observándose que:

- El Aeropuerto de Neuquén pasó de ser un aeropuerto mediano en la primera década del siglo XXI, a un aeropuerto grande, superando el millón de pasajeros desde 2017.
- La recuperación post-pandemia ha sido completa, y la proyección para 2025 indica un nuevo récord absoluto de tráfico.
- Se refuerza su rol estratégico en la Patagonia, tanto por la conexión con Buenos Aires como por la creciente red de vuelos con los aeropuertos de las capitales provinciales, Córdoba, Mendoza y Comodoro Rivadavia.

### Crecimiento de pasajeros por períodos

- 2001–2006: Etapa de estancamiento post-crisis (promedio 260–270 mil).
- 2007–2013: Primer ciclo de expansión fuerte (+100% en 6 años). En 2011 se produjo una caída en los vuelos debido a la erupción del volcán Puyehue, que desde el 4 de junio cubrió amplias zonas de la Patagonia con cenizas y obligó a suspender operaciones aéreas.
- 2014–2019: Consolidación y récords sucesivos, con un crecimiento del 82% en 5 años.

- 2020–2021: Colapso por la pandemia.
- 2022–2025: Recuperación acelerada, con proyección de superar ampliamente el máximo histórico.

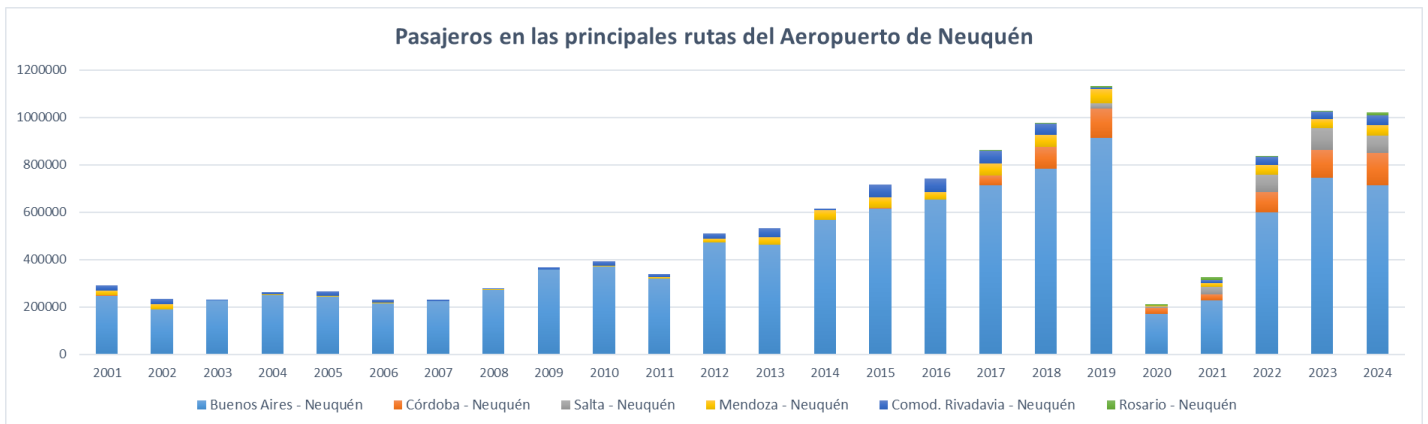
### Evolución general de los vuelos

- En 2001 había 12.113 vuelos.
- El mínimo histórico fue en 2003 (6.007), en plena crisis post-2001.
- Desde entonces hay una recuperación gradual, alcanzando el máximo en 2019 (10.592 vuelos).
- La pandemia derrumba las operaciones en 2020 a 3.306 vuelos (-69% vs. 2019).
- En 2024 se estabiliza en torno a 10.071 vuelos, es decir, prácticamente en el mismo nivel que el récord prepandemia.

### Rutas y corredores federales

Neuquén pasó de tener en 2001 unas cuatro rutas regulares (Buenos Aires, Córdoba, Mendoza y Comodoro Rivadavia) a contar en 2024 con al menos seis destinos consolidados, incluyendo Salta y Rosario.

La ruta **Buenos Aires - Neuquén** es la dominante durante todo el período bajo análisis, concentrando más del 75–85% del tráfico total en casi todos los años. Comienza en 2001 con 247 mil pasajeros, cae en 2002 (189 mil), y luego muestra una recuperación sostenida hasta alcanzar un máximo de 811 mil pasajeros en 2019. El 2020 refleja la caída abrupta por las restricciones sanitarias (172 mil pasajeros), seguida de una rápida recuperación: 600 mil en 2022, 744 mil en 2023, y una leve baja en 2024 (712 mil).



Fuente: elaboración propia en base a datos de SIAC ANAC

La ruta **Córdoba - Neuquén** muestra un patrón distinto: Tiene presencia marginal hasta 2001 (24 mil pasajeros) y luego desaparece casi por completo durante una década. Reaparece en 2015 con apenas 4 mil pasajeros y comienza un crecimiento rápido, alcanzando 124 mil en 2019. La pandemia corta ese ritmo, pero vuelve a subir en 2022–2024 hasta 138 mil.

Es la segunda ruta más fuerte en la actualidad, gana peso desde 2017, llegando a captar cerca del 15% del volumen, mostrando que la conectividad interprovincial se consolidó en la última década.

La ruta **Mendoza – Neuquén**: Muy baja y errática en los primeros años (menos de 5 mil por año). Desde 2011 se estabiliza en valores más relevantes (31–59 mil entre 2013–2019). Afectada por la pandemia (10 mil en 2020), luego vuelve a subir a alrededor de 40–45 mil. Es una ruta secundaria pero estable.

La ruta **Comodoro Rivadavia – Neuquén**: Inicia con algo de volumen (23 mil en 2001), se interrumpe y vuelve con altibajos. En su mejor momento ronda 55 mil pasajeros anuales (2013–2015). Luego se estanca en torno a 47 mil hasta 2019, cae en 2020 (9 mil) y se recupera parcialmente hasta 41 mil en 2024. Representa una ruta regional con importancia moderada.

Finalmente, en los últimos años se incorporaron nuevas conexiones federales y regionales, destacándose **Salta – Neuquén**, que alcanzó 89 mil pasajeros en 2023, y **Rosario – Neuquén**, que llegó a más de 12 mil en 2024.

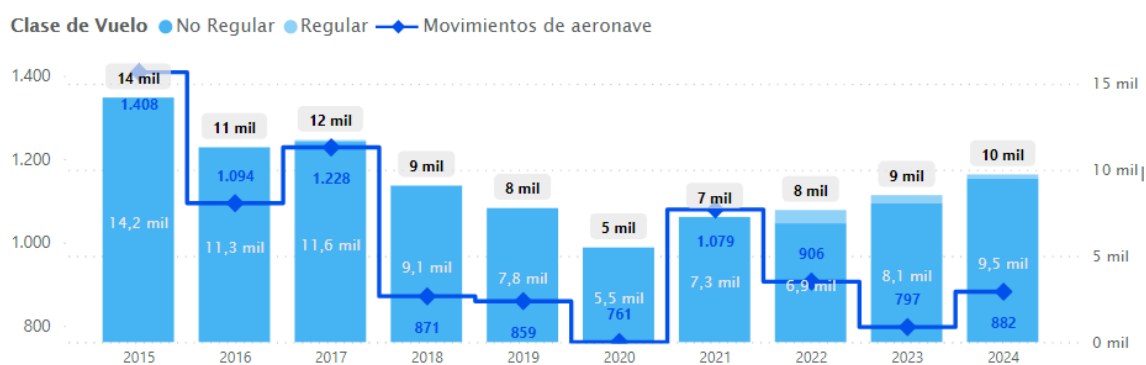
Ambas rutas fortalecen la red interprovincial y reflejan el rol creciente de Neuquén como hub logístico y de servicios del norte patagónico, estrechamente ligado al desarrollo de Vaca Muerta.

### Servicios aéreos especializados para la industria petrolera

Para analizar de manera específica la dinámica de los vuelos vinculados a la actividad petrolera, se relevaron las operaciones y el movimiento de pasajeros de la empresa American Jet. En mayo de 2024, la compañía incorporó la aeronave ATR 42-600 con capacidad para 40 pasajeros<sup>4</sup>, destinada especialmente a los traslados entre el Aeropuerto de Neuquén y los yacimientos de la cuenca Vaca Muerta, en el área de explotación hidrocarburífera.

En el siguiente gráfico se observa la evolución de pasajeros y vuelos realizados por la empresa de vuelos no regulares (chárter) American Jet desde el Aeropuerto de Neuquén.

### Gráfico Pasajeros y vuelos de American Jet en Aeropuerto de Neuquén



Fuente: elaboración propia con datos de SIAC ANAC

<sup>4</sup> <https://www.neuqueninforma.gob.ar/noticias/2024/05/30/235268-llego-un-nuevo-avion-para-potenciar-la-ruta-del-petroleo>

Las principales rutas operadas por esta aerolínea vinculan Neuquén con los aeródromos de El Portón y Chevron-Texaco, ubicados al norte de la provincia de Neuquén, en las áreas de explotación de El Trapial y El Portón, a unos 300km de la ciudad de Neuquén.

Ruta Neuquén -	Pasajeros 2022	Pasajeros 2023	Pasajeros 2024
Aeródromo Chevron-Texaco	3.079	4.872	5.939
Aeródromo El Portón	3.095	3.546	3.672

## Empleo aeroportuario en Neuquén

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.

El empleo aeroportuario es una de las maneras de medir el impacto del transporte aéreo en una economía, ya que el transporte aéreo, su cadena de suministros y las actividades económicas beneficiadas por las conexiones aéreas como el turismo, el comercio y la producción petrolera, entre otros, generan puestos de trabajo en toda la economía del área de influencia<sup>5</sup>.

En el área de influencia del Aeropuerto Internacional de Neuquén, donde viven según el último censo más de 1 millón de personas, la actividad aerocomercial y aeroportuaria demandó en 2024 **un total de 8.152 empleos** de los cuales **861 fueron empleos directos**<sup>6</sup>, 1.033 empleos indirectos, 1.221 empleos inducidos y 5.037 empleos catalíticos. La distribución del empleo directo por género fue de 76% para varones y 24% para mujeres.

<sup>5</sup> 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.

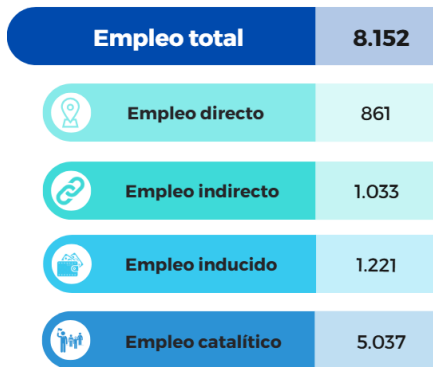
<sup>6</sup> Se considera **directo** al empleo generado por las actividades económicas desarrolladas en el aeropuerto. Dentro de esta categoría se incluye, por ejemplo, al personal encargado de la administración aeroportuaria, las líneas aéreas, las empresas de asistencia a aeronaves (handling), las 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.

## Empleo aeroportuario Aeropuerto de Neuquén. Año 2024



### Población en el área de influencia



Fuente: Elaborado con datos del Censo Nacional de Población y Viviendas 2022

## Turismo en Neuquén

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 económico para el análisis de los beneficios del transporte aéreo.

### Datos del turismo por medio aéreo en Neuquén (2023)

TURISMO NACIONAL		
	Pasajeros	Gasto total (USD)
Turismo receptivo nacional	542.929	\$146.632.591
Turismo emisor nacional	599.372	\$161.876.645
TURISMO INTERNACIONAL		
	Pasajeros	Gasto total (USD)
Turismo receptivo internacional	14.996	\$17.200.412
Turismo emisor internacional	6.241	\$9.154.300

Fuente elaboración propia en base a OAG 2023

---

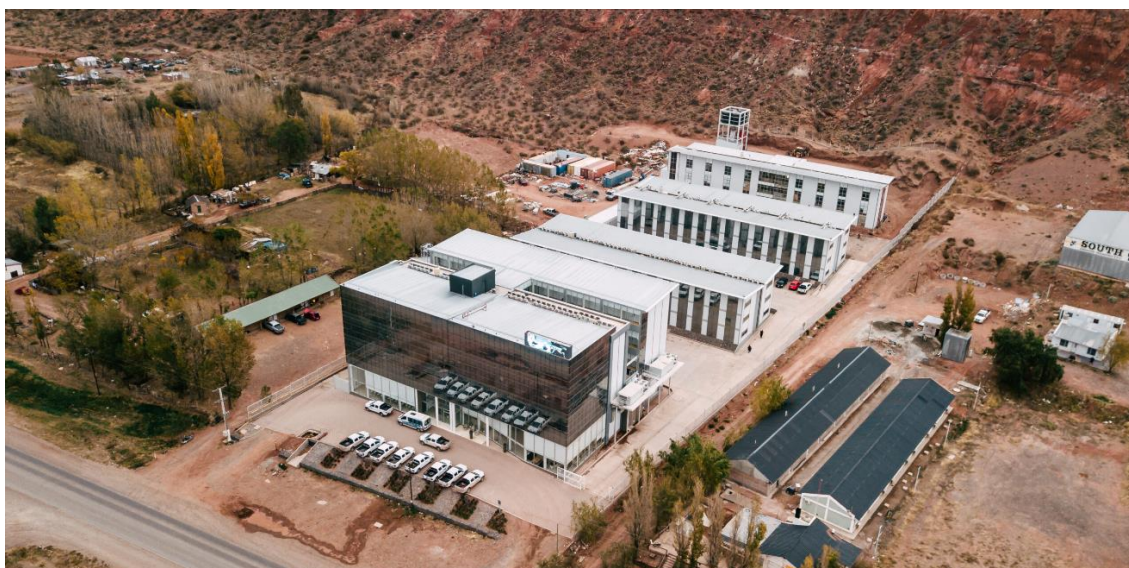
*Villa Pehuenia Moquehue, Provincia de Neuquén*



*Explotación petrolera en Vaca Muerta, Provincia de Neuquén*



*Añelo Shale Hotel*



*Hotel en Añelo*



---

## Conclusiones

- **Centralidad estratégica:** El Aeropuerto de Neuquén dejó de ser una terminal de alcance local para transformarse en un actor clave de la logística nacional vinculada a Vaca Muerta y a la integración territorial de la Patagonia.
- **Crecimiento sostenido:** El tráfico de pasajeros muestra una evolución ascendente con consolidación desde 2017, recuperación plena post-pandemia y proyecciones de récord para 2025.
- **Dependencia de Buenos Aires y diversificación incipiente:** Aunque la ruta a Buenos Aires sigue siendo dominante, los corredores interprovinciales consolidan un esquema de conectividad más federal.
- **Impacto económico y laboral:** La actividad aeroportuaria genera miles de empleos directos e indirectos, amplificando el efecto multiplicador del transporte aéreo sobre la industria, el comercio, el turismo y los servicios.
- **Condicionantes externos:** La rentabilidad de la explotación no convencional en Vaca Muerta está ligada al precio internacional del petróleo y a las condiciones regulatorias nacionales, factores que impactan directamente en la dinámica aeroportuaria.
- **Desafío futuro:** Asegurar que el crecimiento sostenido de la actividad aérea se acompañe con inversiones en infraestructura, sostenibilidad ambiental y diversificación de rutas para garantizar un desarrollo equilibrado y de largo plazo.