



**INFORME DE IMPACTO
SOCIOECONÓMICO Y
TERRITORIAL**

2022

AUTORIDADES

Presidente del Directorio del ORSNA

Carlos Lugones Aignasse

Vicepresidente del Directorio del ORSNA

Fernando Muriel

Primera vocal del Directorio del ORSNA

Pilar Becerra

Equipo Técnico

Gerente de Regulación Económica y Financiera

Juan Pablo Picasso

Unidad de Desarrollo Socioeconómico y Territorial

Fernando Arias

Tatiana Barrionuevo

Valentina Castro Compañs

Leticia Dall'Ospedale

Nicolás Moser

Ezequiel Ponce

Daniela Villotti

ÍNDICE

1. RESUMEN EJECUTIVO.....	4
2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO.....	7
2.1. DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO CATARATAS DEL IGUAZÚ.....	8
2.2. ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL.....	19
3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL.....	27
3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO.....	27
3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO.....	33
4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL.....	38
4.1 PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO.....	42
4.2 TURISMO FACILITADO POR EL TRANSPORTE AÉREO.....	45
4.3 BENEFICIOS POR LA CONECTIVIDAD AÉREA (PRODUCTIVIDAD).....	50
4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS.....	51
4.5 GENERACIÓN DE EMPLEO.....	52

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 Cataratas del Iguazú incluye los departamentos misioneros de Eldorado, General Manuel Belgrano, Iguazú, Montecarlo y San Pedro, beneficiando a 310.966 habitantes (Censo 2022).

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

primeros informes publicados por este organismo fueron realizados en 2015.

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

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

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

En el año 2022, en el Aeropuerto de Cataratas del Iguazú se registraron 1.183.697 pasajeros, representando un crecimiento del 182% 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 9.138 movimientos de aeronaves.

El impacto socioeconómico y territorial total positivo del año 2022 generado por el Aeropuerto Internacional de Cataratas del Iguazú en su área de influencia fue de \$38.921.350.416 de pesos, creando 8.921 puestos de empleo.

Esta cifra suma los impactos directos, indirectos, inducidos y catalíticos positivos de la aviación, donde: el producto bruto aeroportuario aportó \$2.362.699.372 de pesos, el turismo receptivo \$35.409.112.935 y los beneficios económicos para los pasajeros \$1.149.538.109.

En contraste, el turismo emisor sumó \$11.936.139.185 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 \$26.985.211.231 de pesos en el área de influencia aeroportuaria.



AEROPUERTO DE CATARATAS DEL IGUAZÚ - 2022



Impacto socioeconómico y territorial positivo

\$ 38.921.350.416

Impacto socioeconómico y territorial negativo

\$ 11.936.139.185

Saldo de impactos (pesos)

\$ 26.985.211.231

Puestos de empleo generados

8.921

 Población del área de influencia

310.966

 Pasajeros

1.183.697

 Movimientos

9.138

2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO

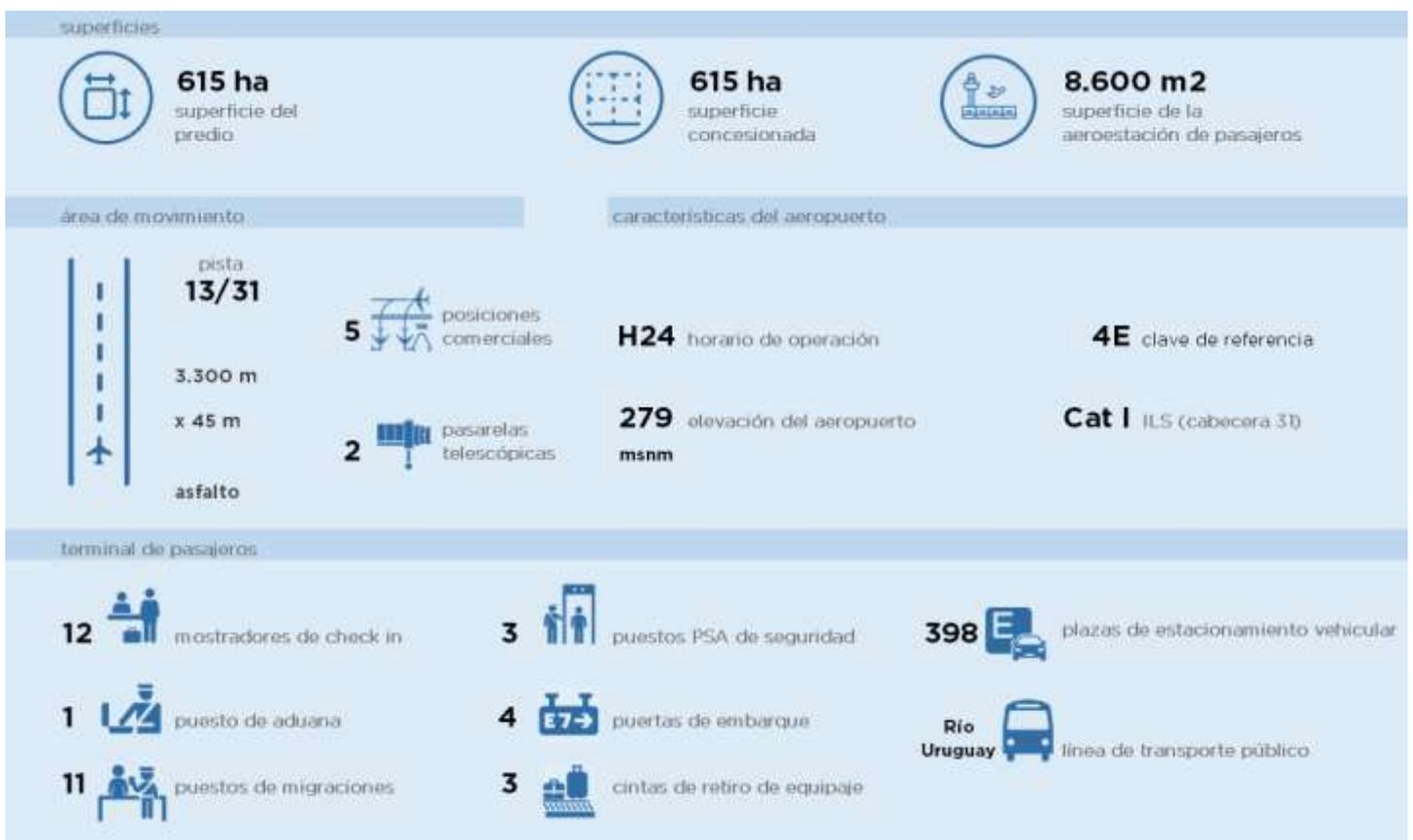
El Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú “Mayor Carlos E. Krause” es uno de los 56 aeropuertos que integraban Sistema Nacional en 2022. En este capítulo se describirán las características técnicas más relevantes del aeropuerto, su localización geográfica y su área de influencia.

Mapa 1. Sistema Nacional de Aeropuertos. Año 2022



2.1. DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO CATARATAS DEL IGUAZÚ

Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú Mayor Carlos E. Krause	
Código OACI	SARI
Código IATA	IGR
Ciudad	Puerto Iguazú
Provincia	Misiones
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000
Distancia a la ciudad	25 km



El aeropuerto

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

En particular, el predio aeroportuario del Aeropuerto de Cataratas del Iguazú posee 615 hectáreas las cuales han sido concesionadas en su totalidad por el Estado Nacional a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. El límite de la concesión posee un perímetro aproximado de 13,2 kilómetros.

El aeropuerto es de uso civil y está habilitado para el transporte aéreo nacional, para el transporte aéreo internacional no regular y como aeropuerto alternativo para el internacional regular¹.

Un aeropuerto se divide en dos partes principales, el “lado aire” y el “lado tierra”. Esta distinción es importante para entender la organización y funcionamiento aeroportuario, ya que cada lado tiene restricciones específicas para garantizar la seguridad y eficiencia de las operaciones aeroportuarias.



Fuente: Elaboración propia.

El **lado aire** es el área restringida donde se llevan a cabo las operaciones de las aeronaves. Se compone de las **áreas de movimiento** que incluyen pistas de aterrizaje, rodajes y la plataforma de estacionamiento.

El Aeropuerto Cataratas del Iguazú posee una única pista, la 13/31 (3.300m x 45m), una plataforma comercial localizada frente a la terminal de pasajeros y una plataforma de aviación general asociada al aeroclub que desarrolla sus actividades en el aeropuerto.

¹ <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Imagen 1. Predio y área concesionada del Aeropuerto Internacional de Cataratas del Iguazú



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Cataratas del Iguazú.
Resolución ORSNA N° 09/2011

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

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

Las terminales se dividen en tres zonas: **pública, estéril y restringida**. La **zona pública** está abierta tanto a pasajeros como al público en general. La **zona estéril** es controlada y se extiende desde los puntos de inspección de seguridad hasta las aeronaves, pasando por las áreas de preembarque donde los pasajeros esperan antes de abordar, y el acceso está restringido para acompañantes y público en general. La **zona estéril** se subdivide en salidas (embarque), llegadas (arribos) y tránsito, con secciones específicas para vuelos internacionales y nacionales. Por último, la **zona restringida** es exclusiva para el personal del aeropuerto, aerolíneas y organismos oficiales.

La **terminal de pasajeros del Aeropuerto de Cataratas del Iguazú se ubica dentro del área concesionada y se compone de un edificio de 8.600 m² distribuido en dos niveles**. El primer nivel aloja los halles de arribos, el sector de check in o facturación, locales comerciales y gastronómicos, espacios de

control con sus oficinas, sectores de mantenimiento, oficinas, puesto sanitario y las salas de retiro de equipaje.

En el segundo nivel o planta alta se ubican las salas de preembarque tanto de cabotaje como internacional, una sala VIP, puestos de control de seguridad y de migraciones, locales comerciales, un sector gastronómico con sus respectivos servicios, y el corredor de embarque que une dos núcleos circulatorios con las mangas.

La **torre de control** es la dependencia del aeropuerto que brinda los servicios de control de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo asignado. En el caso del Aeropuerto Cataratas del Iguazú se ubica en un edificio localizado al noroeste de la terminal de pasajeros.

Imagen 2. Sectores del aeropuerto



Fuente: Plano Usos del Suelo del Aeropuerto de Cataratas del Iguazú.
Resolución. ORSNA N° 09/2011

Plano de usos del suelo y Plan Maestro del aeropuerto

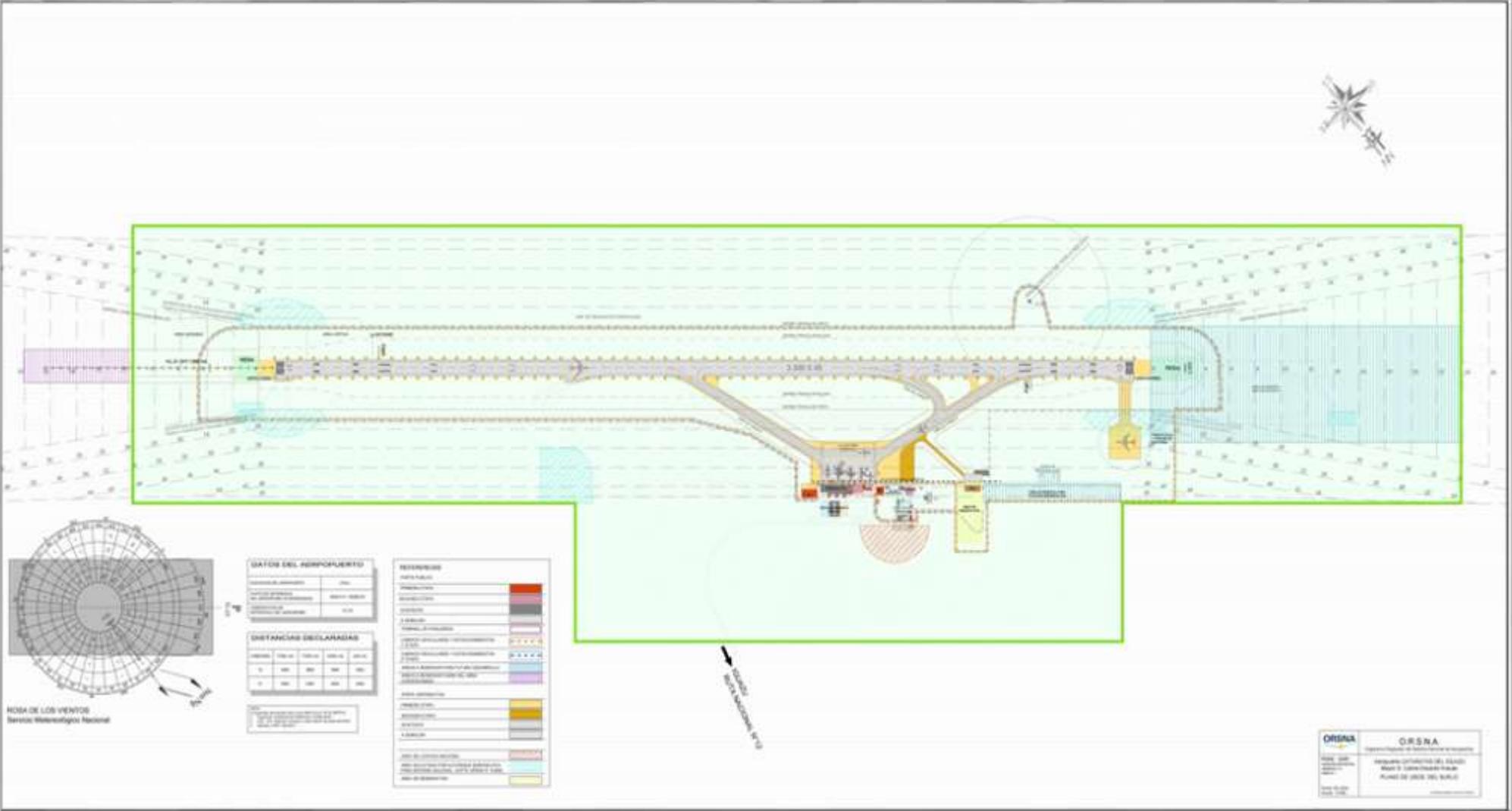
El Plano de usos del suelo es la herramienta que define los lineamientos generales de las intervenciones a efectuar en cada aeropuerto en el corto, mediano y largo plazo, acorde a las previsiones de tráfico, en base a la determinación de una aeronave crítica (aquella que representa las mayores exigencias) y de acuerdo a la normativa vigente.

Está basado en cuatro aspectos fundamentales que hacen a la seguridad, eficacia y regularidad de las operaciones aéreas: el entorno aeroportuario, la seguridad operacional (safety), la seguridad de la aviación (security) y la facilitación (medidas para facilitar y acelerar la navegación aérea y evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho).

Por su parte, **el Plan Maestro es el instrumento técnico de planificación del aeropuerto que contempla las ampliaciones y crecimientos del mismo** definiendo las etapas de ejecución de la infraestructura aeroportuaria, armonizando su desarrollo con la demanda del tráfico aéreo y el entorno aeroportuario, incluyendo información vinculada a aspectos ambientales.

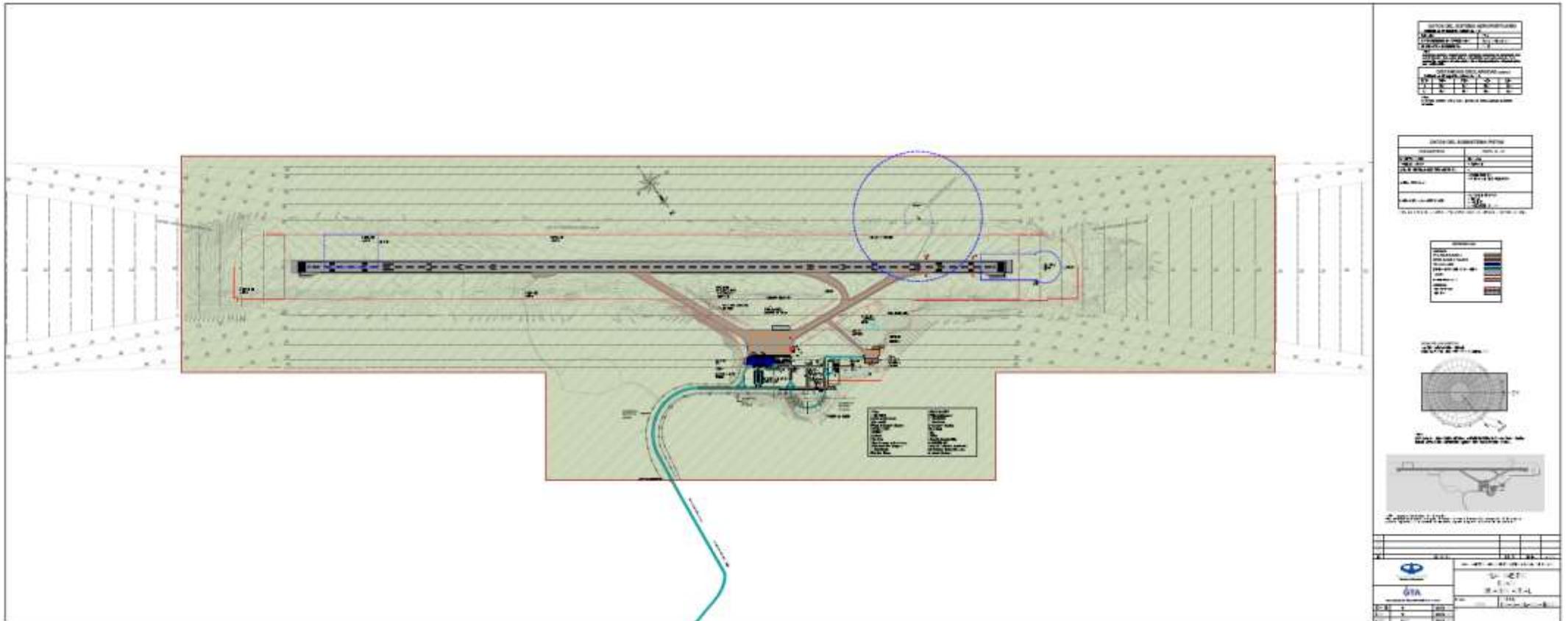
El Plan Maestro contiene la evolución prevista para todo el período de la concesión y su desarrollo está a cargo de la empresa administradora Aeropuertos Argentina 2000, sobre las pautas que el Estado le impone a través de sus autoridades y organismos de contralor, considerando la demanda de servicios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

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



Fuente: Resolución ORSNA N° 09/2011

Imagen 4. Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú (situación



Fuente: Resolución ORSNA N° 146/2014

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.

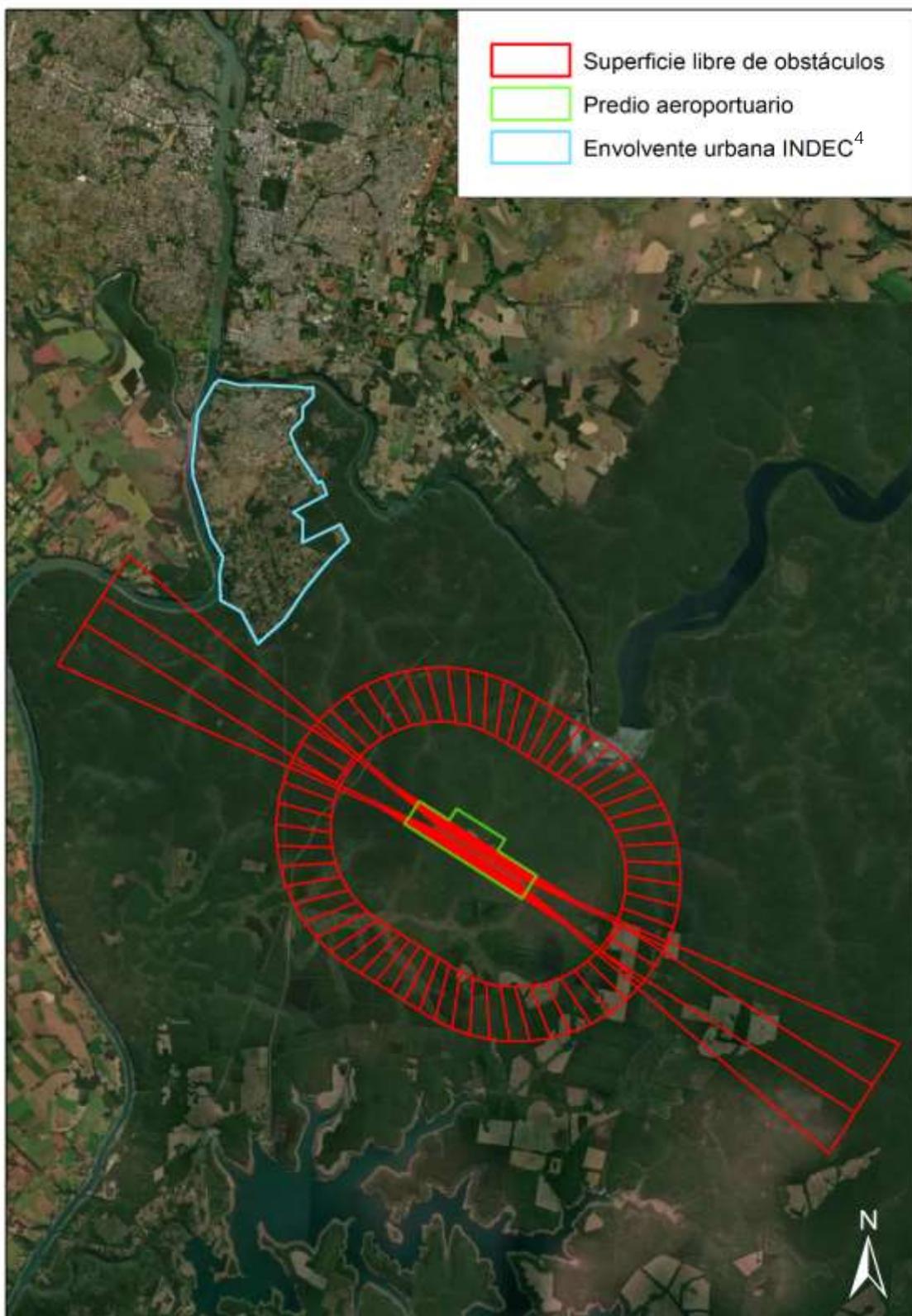
La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) informa mediante la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)³ la existencia o no de elementos presentes bajo la superficie libre de obstáculos.

En el caso del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú no se observa la presencia de áreas urbanizadas bajo las superficies definidas como 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 5. Superficie libre de obstáculos del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú



Fuente: Elaboración propia en base al Plano de Usos del Suelo del
Aeropuerto Cataratas del Iguazú. Resolución ORSNA N° 09/2011

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

Mancha de ruido

La contaminación acústica es un fenómeno inherente a cualquier área urbana y constituye un factor ambiental que impacta sobre la calidad de vida de sus habitantes.

De todos los medios de transporte, la aviación es el que genera mayor cantidad de energía acústica, por ello en las localidades situadas en las inmediaciones de los aeropuertos se ocasionan molestias que son realmente importantes.

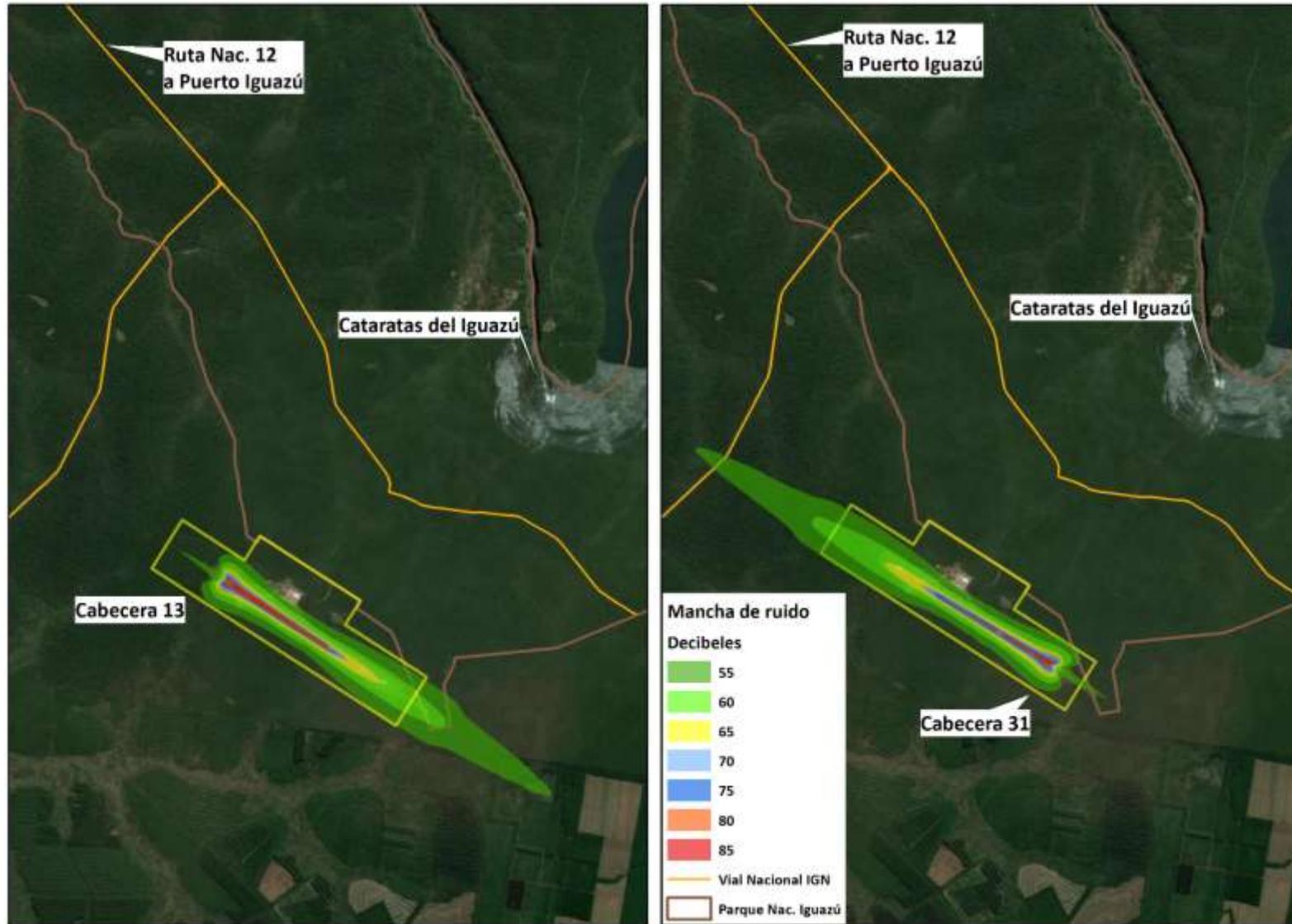
La Publicación de Información Aeronáutica (AIP)⁵ correspondiente al Aeropuerto de Cataratas del Iguazú, en el punto 2.21 Procedimientos de atenuación de ruidos, indica que se aplicarán los procedimientos generales de atenuación de ruido establecidos en la Parte 2 - ENR 1.5.

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

Este análisis muestra que no existe impacto del ruido sobre áreas urbanas con la utilización de la cabecera 13, ni con la utilización de la cabecera 31, y tampoco existe afectación significativa sobre el área del Parque Nacional Iguazú.

⁵ <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Imagen 6. Mancha de ruido en día pico cabeceras de pista 13 y 31



Fuente: Análisis de ruido del Plan Maestro del Aeropuerto Cataratas del Iguazú. Resolución ORSNA N° 146/2014

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.

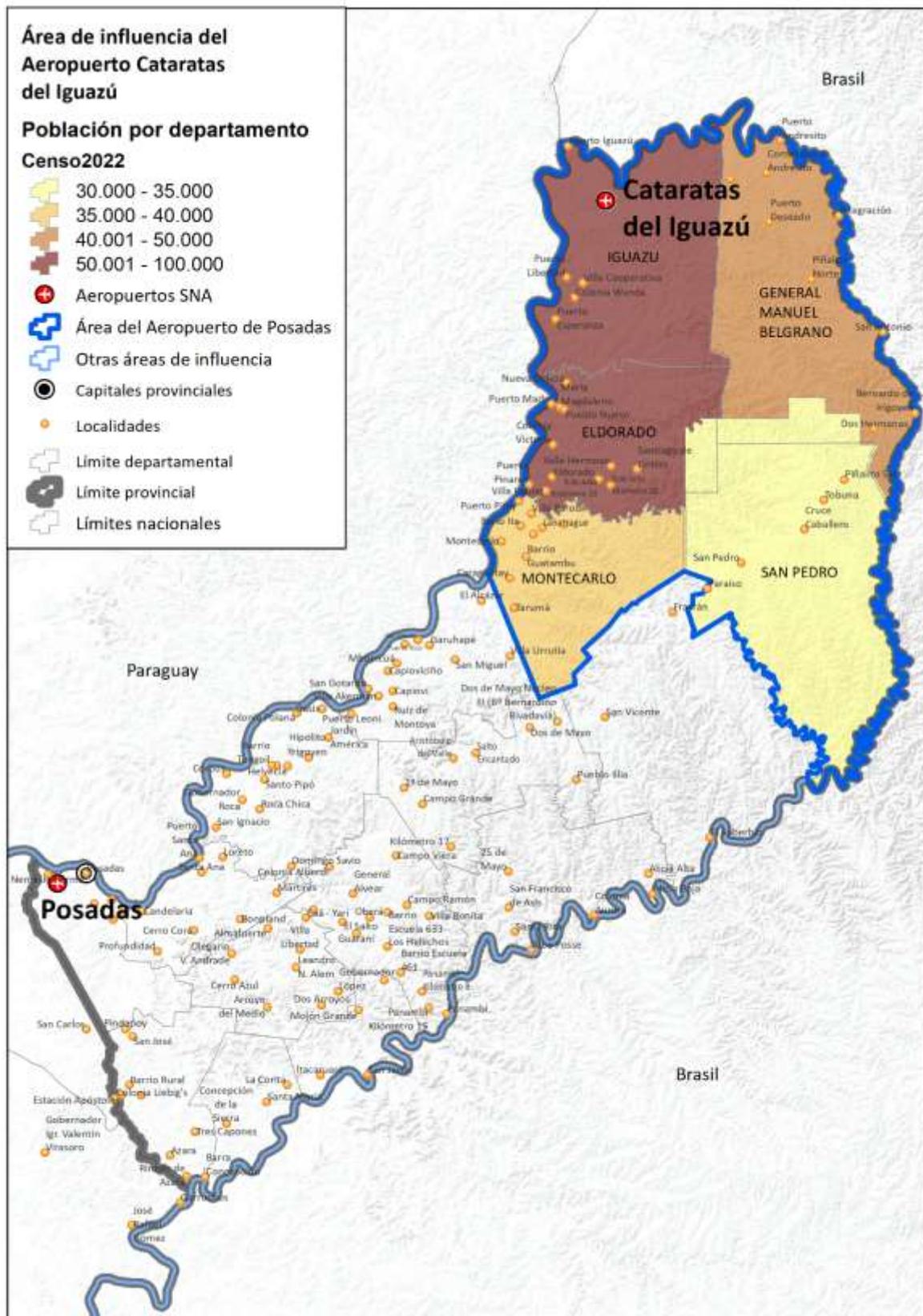
El área de influencia es un espacio geográfico sobre el cual el aeropuerto ejerce un poder de atracción y define el universo de potenciales pasajeros que utilizarán la terminal.

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 Puerto Iguazú, ubicada en la Región Litoral, es la localidad más poblada del departamento Iguazú. Se destaca por su importante actividad de comercio internacional, ya que está conectada con la ciudad brasileña de Foz do Iguazú a través del Puente Internacional Tancredo Neves, ubicándose en la zona conocida como la Triple Frontera. Este puente enlaza las rutas Ruta Nacional N°12 y la BR-469. Dentro del territorio nacional se vincula hacia el oeste a través de la Ruta Nacional N°12 con la ciudad capital provincial Posadas, y las ciudades de Corrientes y Resistencia.

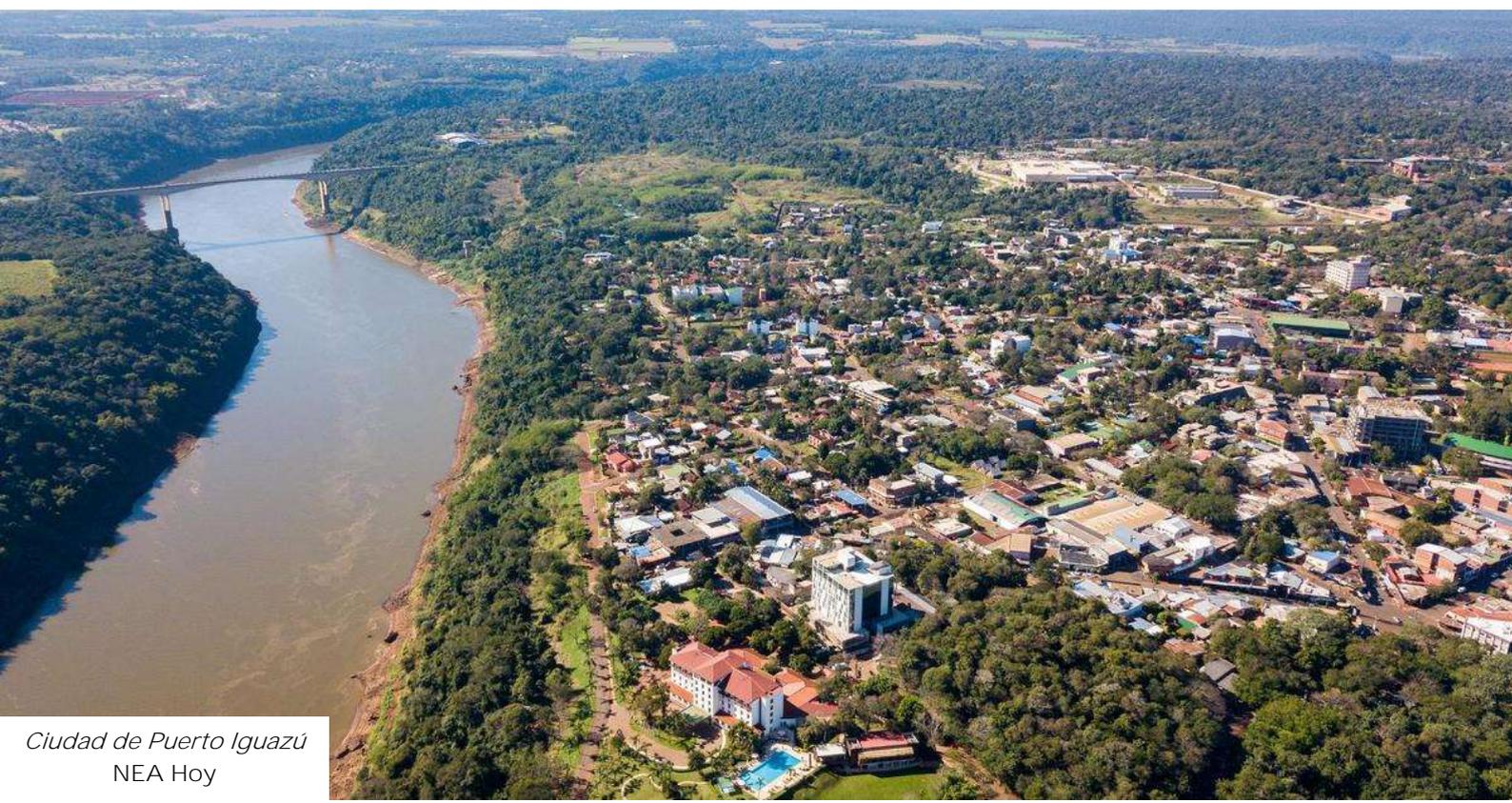
Mapa 2. Área de influencia del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú



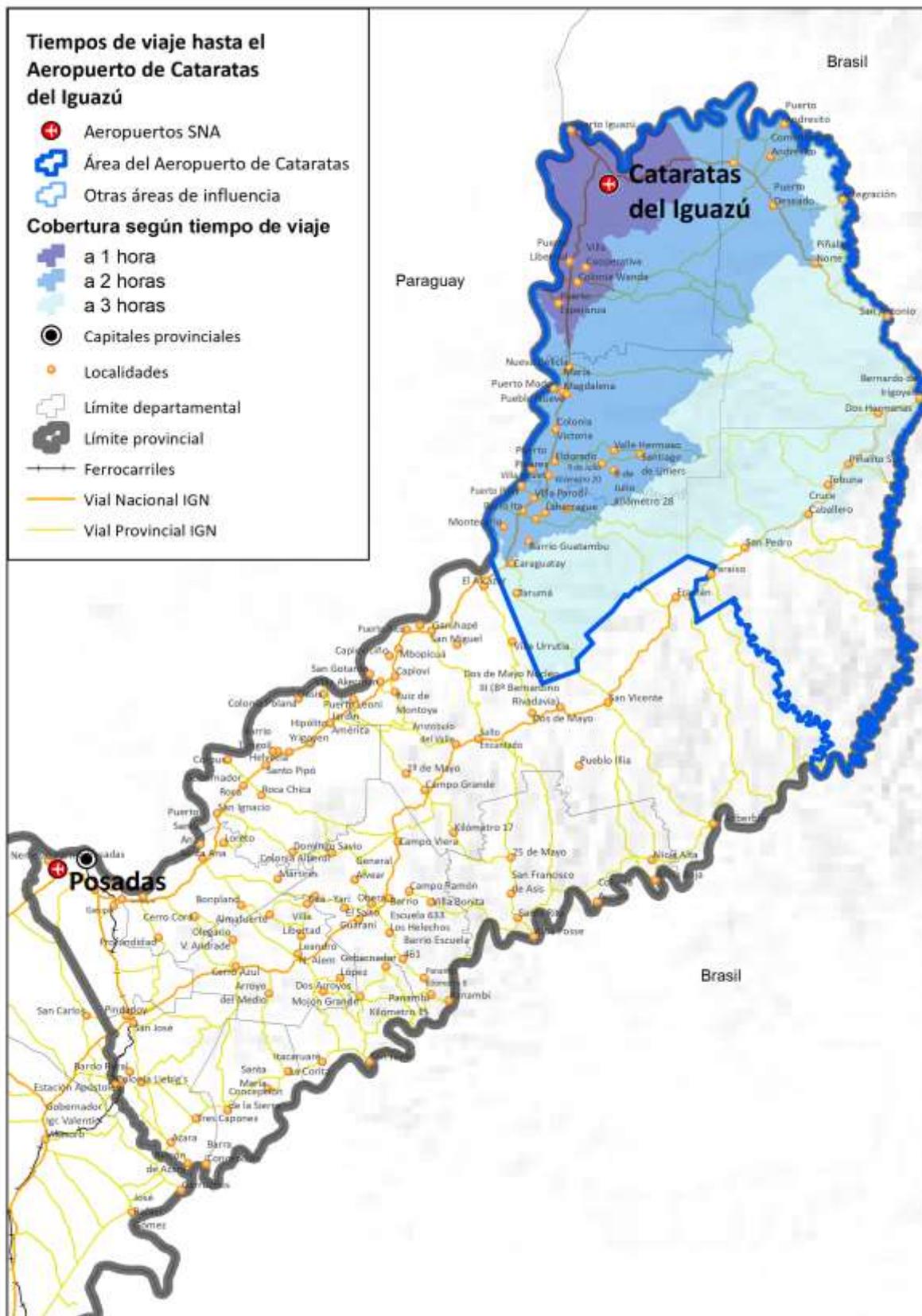
Fuente: Elaboración propia en base a datos de IGN, INDEC, Open Street Map

El aeropuerto de Cataratas del Iguazú se localiza sobre la Ruta Nacional N°161 al noreste de la provincia de Misiones. Su área de influencia incluye los departamentos misioneros de Eldorado, General Manuel Belgrano, Iguazú, Montecarlo y San Pedro.

Según datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (resultados provisionales) del INDEC, para el 2022 **la población de los departamentos que forman parte del área de influencia del aeropuerto alcanzó 310.966 habitantes**, de los cuales un 30% se encuentra dentro de una hora de viaje por la red vial desde el aeropuerto.



Mapa 3. Tiempos de viaje hacia el Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú



Fuente: elaboración propia en base a datos de Open Street Map

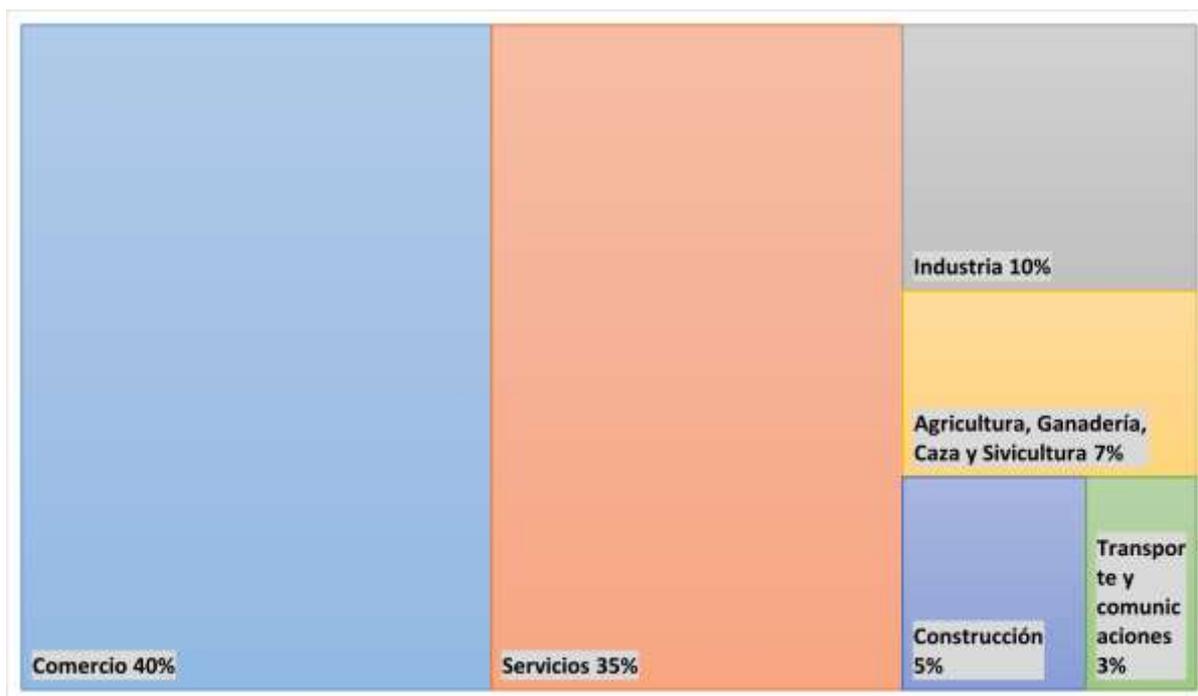
Estructura productiva provincial

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 Misiones cuenta con una estructura productiva que se divide en dos rubros principales: el sector comercial (40%) y el sector de servicios (35%). Ambos están fuertemente vinculados a la actividad turística.

Otros sectores de actividad que componen la estructura productiva provincial son: industria (10%); agricultura, ganadería, caza y silvicultura (7%); construcción (5%) y transportes, almacenamiento y comunicaciones (3%).

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



Fuente: Elaboración propia en base a datos INDEC

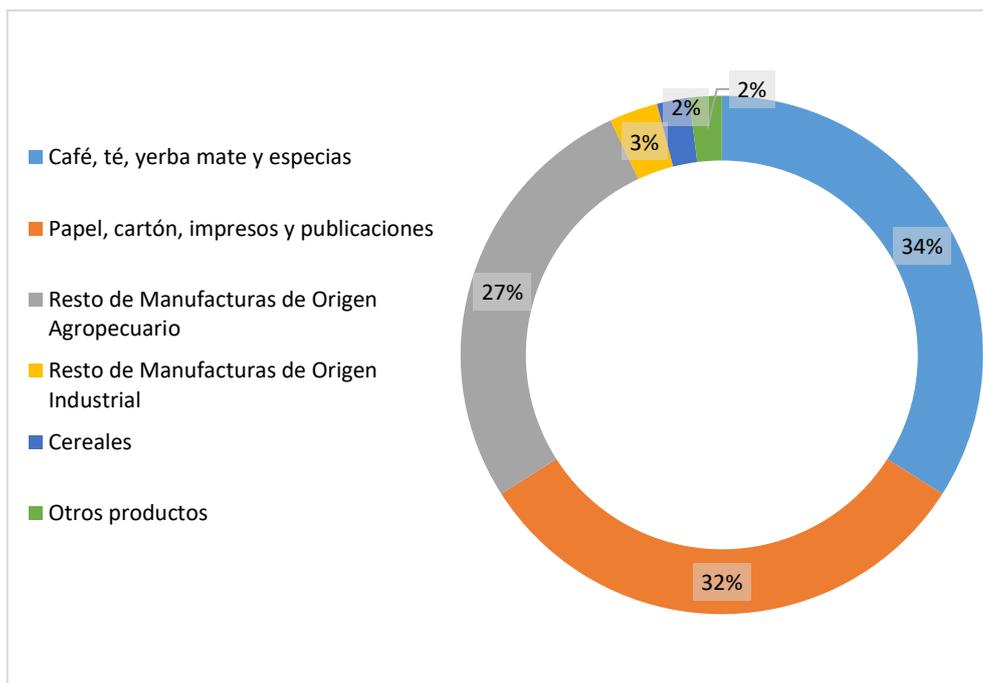
Perfil exportador

Durante el año 2022, las exportaciones de Misiones totalizaron 438 millones de dólares, representando el 0,5% del valor exportado sobre el total nacional y 34,5% de la Región NEA.

La provincia participa en los mercados internacionales principalmente con productos asociados al sector de café, té, yerba mate y especias, el cual representó el 34% del valor exportado en el 2022. También se comercializaron papel, cartón, impresos y publicaciones (32%), restos de manufacturas de origen agropecuario (27%), restos de manufacturas de origen industrial (3%) y cereales (2%). El 2% restante se distribuyó entre otros sectores y productos.

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

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

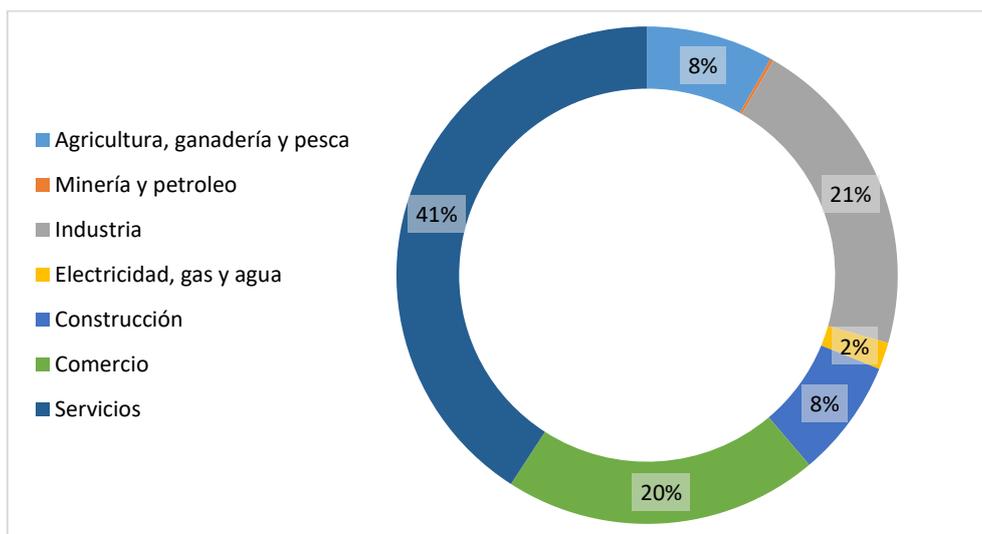


Fuente: Indicador de actividad económica provincial - INDEC

Empleo provincial

Durante el año 2022 se registraron 117.557 puestos de empleo en la Provincia de Misiones. Las actividades vinculadas con el sector servicios representaron el 41%, industria (21%), y le siguieron en importancia las actividades vinculadas al sector comercio (20%), restaurantes y hoteles (20%) vinculado a la actividad turística, y agricultura (8%) y construcción (8%).

Gráfico 3. Composición del empleo provincial. Año 2022



Fuente: Ministerio de Trabajo - SIPA



Cabecera de pista 31
Aeropuerto Cataratas del Iguazú



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 Cataratas del Iguazú 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, cargas y movimientos de aeronaves.

3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO

El 2022 fue un año de recuperación para la actividad aerocomercial después de la disminución experimentada durante los años 2020 y 2021 debido a la pandemia de COVID-19, que tuvo un fuerte impacto en las operaciones aéreas en todo el mundo.

En el año 2022, la oferta de servicios aéreos del Aeropuerto Cataratas del Iguazú fue sostenida por Aerolíneas Argentinas, Jetsmart y Flybondi que operaron vuelos regulares domésticos. En total, se ofertaron **1.238.245 asientos** anuales en el mercado doméstico.

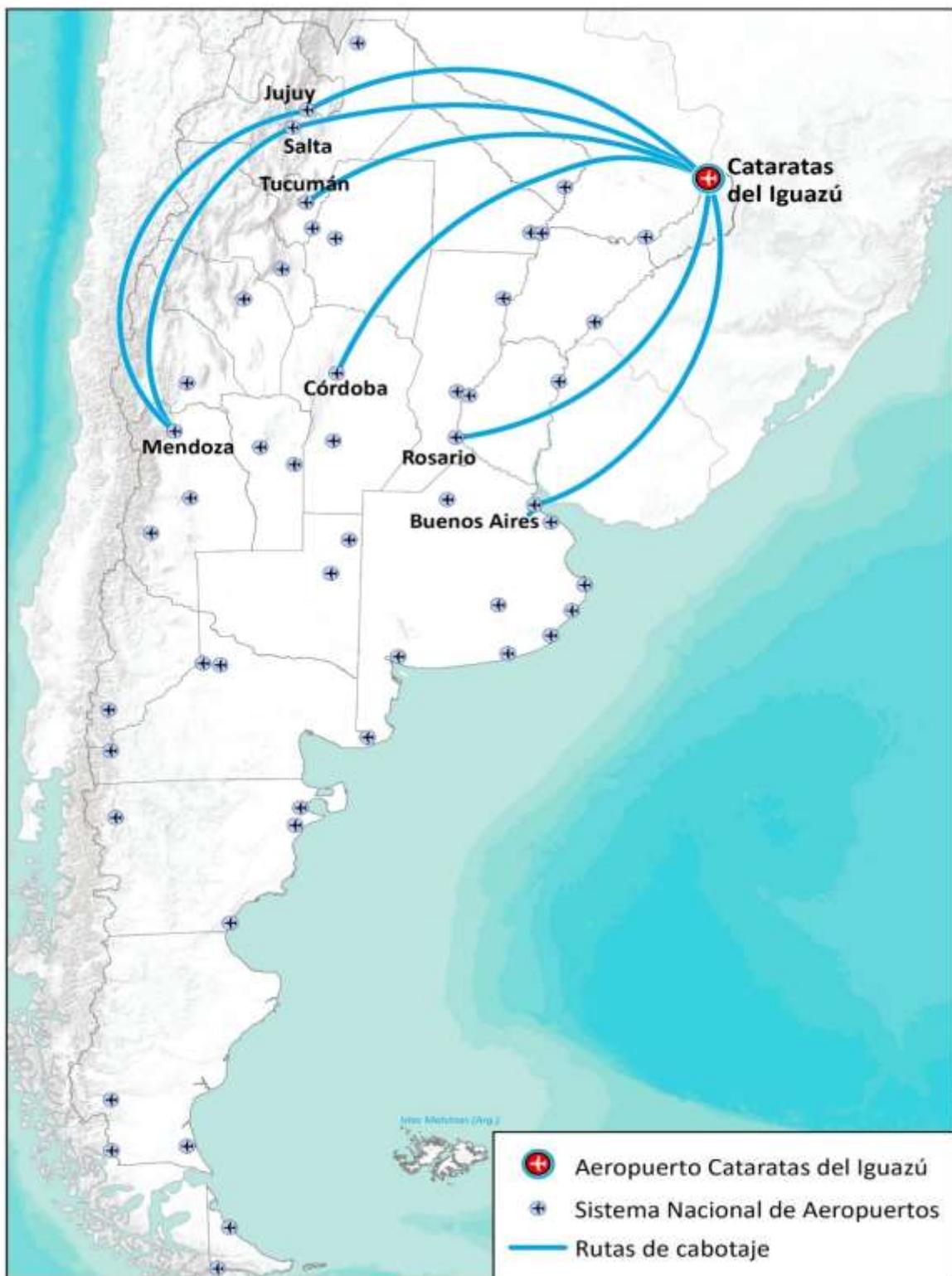
Durante la primera semana de julio⁶, el aeropuerto contó con un total de 138 frecuencias comerciales (ida y vuelta) y 22.334 asientos ofrecidos con destino hacia Buenos Aires, Salta, Rosario, Tucumán y Jujuy. Todas las rutas fueron ofrecidas por Aerolíneas Argentinas, mientras que Jetsmart conectó con Buenos Aires y Salta y Flybondi hizo lo propio únicamente con Buenos Aires.

A lo largo del año 2022, la ciudad de Puerto Iguazú estuvo conectada con Buenos Aires, Salta-Mendoza, Córdoba, Rosario, Tucumán y Jujuy-Mendoza. La conexión con las rutas mencionadas previamente se sostuvo durante todo el año con la excepción de la ruta con destino a Jujuy que comenzó a operar en el mes de julio.

El mes de febrero marcó el mínimo de servicios ofrecidos con un total de 72.743 asientos, mientras que agosto por el efecto de la temporada presentó los valores máximos mensuales con 119.840 asientos.

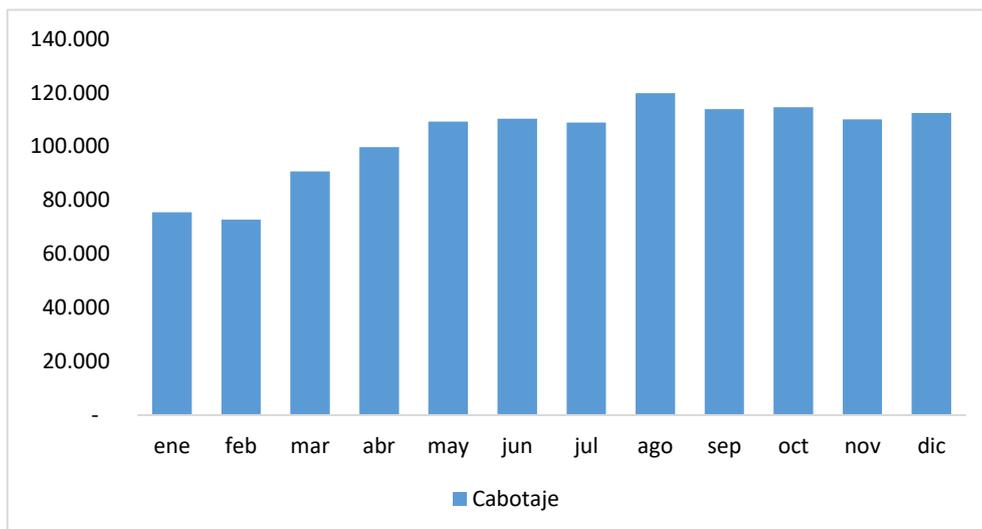
⁶ Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2022.

Mapa 4. Rutas de cabotaje del Aeropuerto Cataratas del Iguazú. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

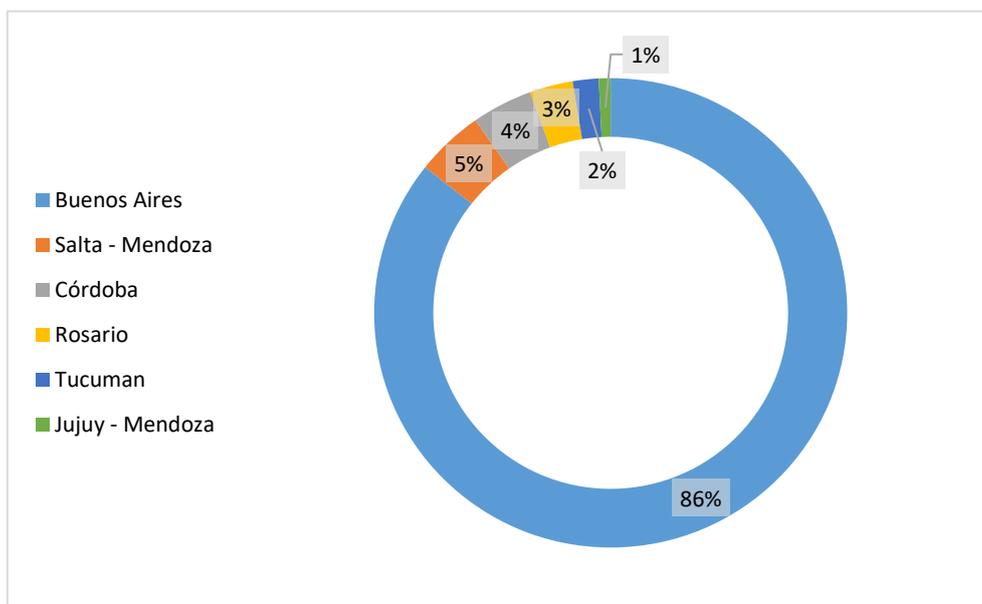
Gráfico 4. Oferta aerocomercial de asientos por mes del Aeropuerto Cataratas del Iguazú. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

La conexión con Buenos Aires representó el 86% de los asientos ofrecidos, seguida por Salta-Mendoza con el 5%, Córdoba con el 4% mientras que la conexión con Rosario representó el 3% y, por último, Tucumán 2% y Jujuy-Mendoza 1%.

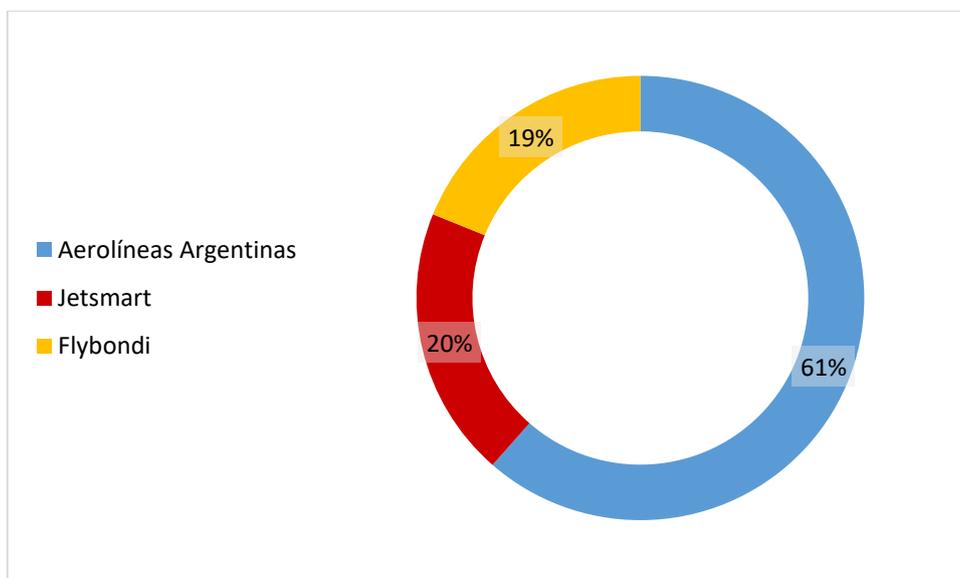
Gráfico 5. Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Por último, la participación de mercado mostró que Aerolíneas Argentinas fue el operador con mayor relevancia en la oferta, concentrando el 61% de las operaciones. En segundo lugar, Jetsmart representó el 20% de los servicios ofrecidos y, por último, Flybondi concentró el 19% de la oferta.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Aeropuerto Internacional
Cataratas del Iguazú



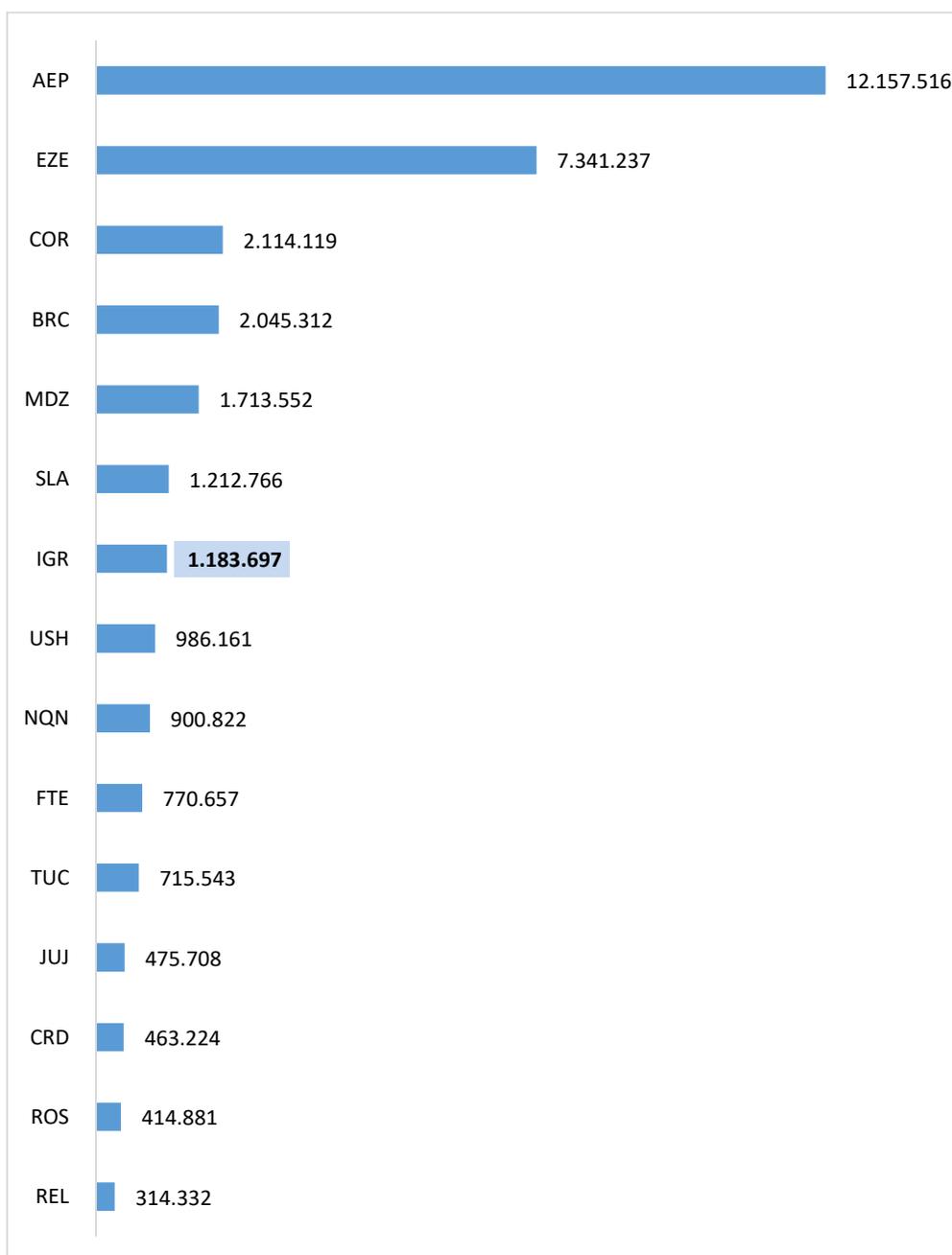


Parque Nacional Iguazú
Rutas y Paseos

3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO

El Aeropuerto Cataratas del Iguazú alcanzó durante el año 2022 alcanzó los **1.183.697** pasajeros comerciales de cabotaje. Con estas cifras el aeropuerto se ubicó séptimo entre las terminales aeroportuarias con vuelos regulares del Sistema Nacional de Aeropuertos. A su vez, en el mismo año se realizaron 9.138 movimientos de aeronaves.

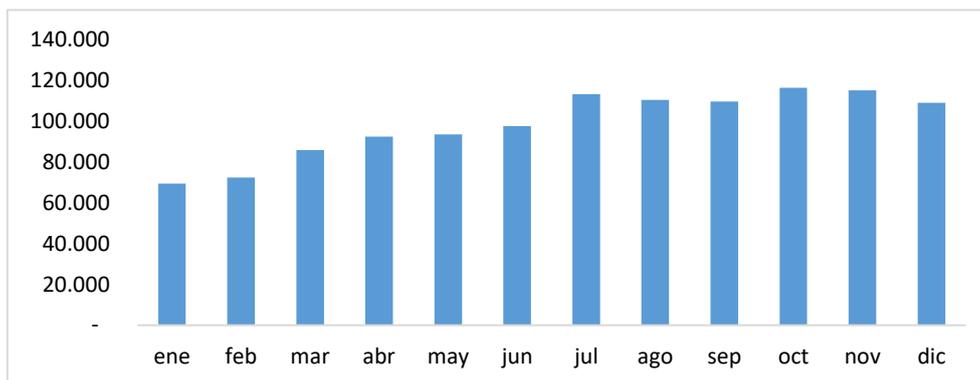
Gráfico 7. Pasajeros en los principales aeropuertos del Sistema Nacional. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

La demanda anual del año 2022 fue sostenida por pasajeros nacionales e internacionales que llegaron en vuelos de cabotaje a la ciudad de Puerto Iguazú. El Aeropuerto reflejó una demanda creciente a lo largo del año pasando de 69.380 pasajeros en enero a 108.844 en diciembre, reflejando un crecimiento del 57% a lo largo del año. El mínimo de pasajeros se presentó en enero, mientras que el máximo se registró en octubre con 116.196.

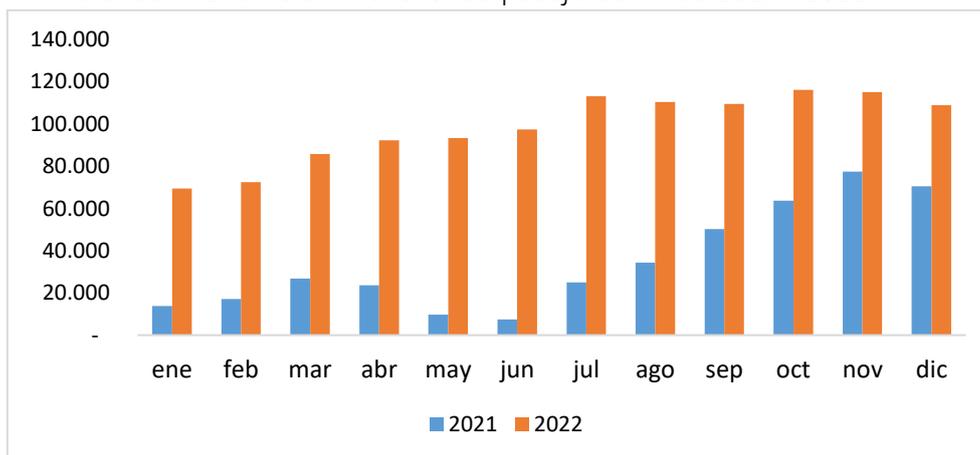
Gráfico 8. Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Si se compara el tráfico anual del 2021 y el 2022, se pasó de 419.916 pasajeros a 1.183.697 lo que equivale a **un crecimiento del 182% interanual** contrarrestando la abrupta caída del tráfico durante la pandemia. Entre diciembre 2021 y diciembre 2022, el crecimiento fue del 54%.

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



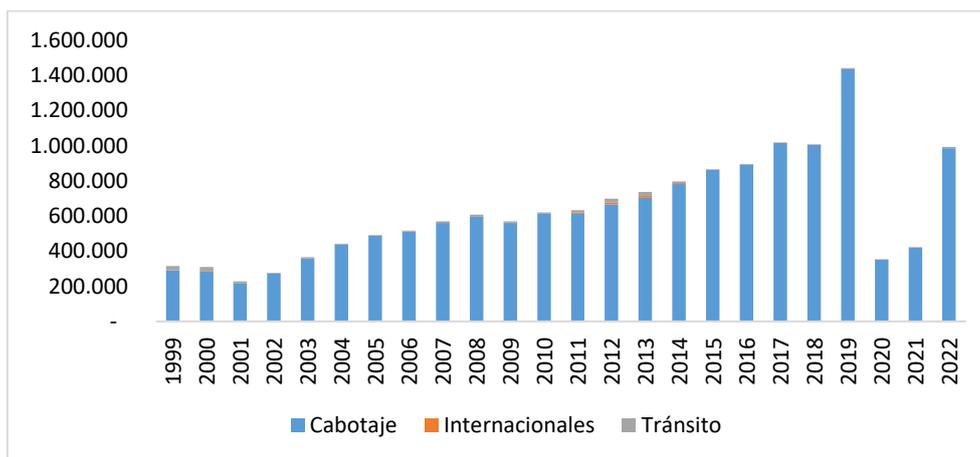
Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Tráfico histórico 1999 - 2022

Durante los últimos 23 (veintitrés) años el tráfico aerocomercial del Aeropuerto Cataratas del Iguazú 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.

A fines de los '90 y comienzos de los 2000 se produjo una caída del tráfico nacional e internacional en el mercado argentino consecuencia tanto de la crisis socio-económico y política vivida en la República Argentina en el 2001, como de liberalización aerocomercial implementada en los años noventa. Esto trajo como resultado no sólo una reducción sin precedentes en la demanda de pasajeros sino también la quiebra y cese de operaciones de varias líneas aéreas nacionales.

Gráfico 10. Evolución anual de tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Cataratas del Iguazú 1999 - 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

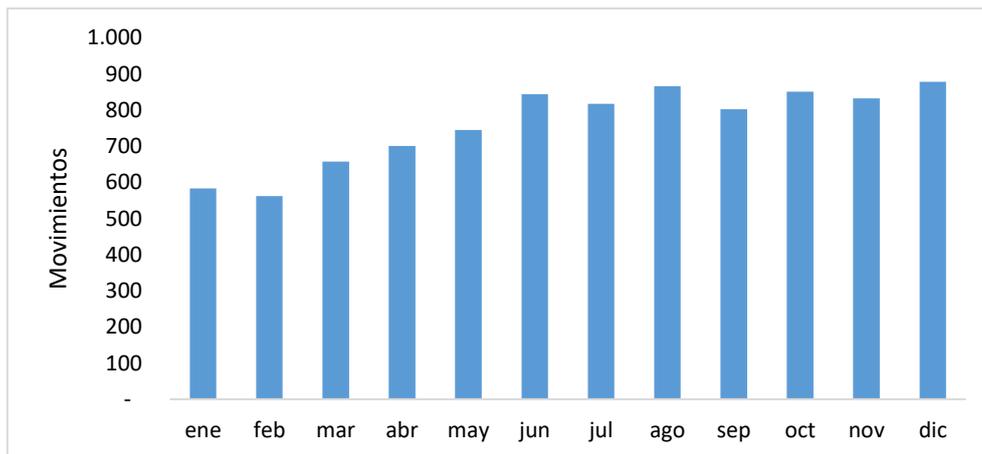
El año 2001 se destaca por presentar los valores mínimos de la serie con 227.192 pasajeros. A partir del año 2002 comienza un aumento sostenido de la demanda que se mantiene hasta el año 2019 con una tendencia de crecimiento interanual promedio del 11% y un crecimiento total del 423%. Durante este período la demanda fue sostenida por Aerolíneas Argentinas y Latam Argentina. El año 2019 se destaca por ser el año de mayor crecimiento de la serie con un aumento interanual de la demanda del 43%.

Los años 2020 y 2021 presentaron una caída excepcional de la demanda producto de la crisis producida por el covid-19. Sin embargo, a partir del año 2022, se destaca una fuerte recuperación del 136% respecto del año 2021, producto entre otras cosas al impulso que se le dio al turismo interno y receptivo a través de políticas como el pre-viaje.

Movimientos de aeronaves

El año 2022 finalizó con un total de 9.138 movimientos, entre aterrizajes y despegues. Esto representa un promedio diario de 25 operaciones. Se observa que las mismas estuvieron en un rango que va desde el mínimo de 562 movimientos mensuales en febrero, al máximo de 878 en diciembre. En promedio, el aeropuerto contabilizó 762 movimientos mensuales.

Gráfico 11. Evolución mensual del movimiento de aeronaves. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios





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"⁷.

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

⁷ IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

podemos encontrar la actividad turística, el comercio nacional e internacional de carga aérea, incluso la promoción de inversiones nacionales y extranjeras, el intercambio de I+D, entre otras.

Con el objetivo de mensurar los impactos socioeconómicos del transporte aéreo en la República Argentina, el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) elaboró una metodología en base a las definiciones mencionadas anteriormente, las herramientas de las diferentes agencias y los insumos disponibles vinculados con la actividad regulatoria del Organismo.



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)⁸.

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

⁸ 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 el Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú en su área de influencia durante el año 2022 fue de \$38.921.350.416 de pesos, generando 8.921 puestos de empleo.

- El producto bruto aeroportuario aportó \$2.362.699.372.
- El turismo receptivo e interno \$35.409.112.935.
- Los beneficios económicos para los pasajeros \$ 1.149.538.109.

En contraste, el turismo emisor sumó \$ 11.936.139.185 de pesos de impacto negativo ya que el gasto e 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 \$26.985.211.231



AEROPUERTO DE CATARATAS DEL IGUAZÚ - 2022

\$ 38.921

MILLONES DE PESOS

Impacto socioeconómico
y territorial positivo



Impacto socioeconómico y territorial positivo	\$ 38.921.350.416
Beneficios económicos para los pasajeros	\$ 1.149.538.109
Producto Bruto Aeroportuario	\$ 2.362.699.372
Turismo receptivo	\$ 35.409.112.935
Puestos de empleo generados	8.921
Impacto socioeconómico y territorial negativo	\$ 11.936.139.185
Turismo emisor	\$ 11.936.139.185
Saldo de impactos (pesos)	\$ 26.985.211.231

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 Internacional Cataratas del Iguazú

El Aeropuerto Cataratas del Iguazú generó \$2.362.699.372 pesos en concepto de PBA durante el 2022. Los servicios aeronáuticos generaron \$373.915.248 pesos, lo que representa un 16% del total. El 84% restante equivale a \$1.988.784.124 y fueron generados por las actividades no aeronáuticas.

Gráfico 12. Distribución del Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú. Año 2022

PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO	\$ 2.362.699.372	
SERVICIOS AERONÁUTICOS	\$ 373.915.248	16%
SERVICIOS NO AERONÁUTICOS	\$ 1.988.784.124	84%

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú, el 63% 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 36% de la facturación total y las actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto fueron las menos representativas con un 1% del total.

Gráfico 13. Distribución de la facturación total generada por los servicios no aeronáuticos del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

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

Gráfico 14. Ratios de facturación del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú. Año 2022

	Por pasajero	Por movimientos de aeronaves	Por mt2 de terminal	Por hectárea
\$ Producto Bruto Aeroportuario	\$ 1.996	\$ 258.557	\$ 165.224	\$ 3.841.787
\$ Servicios aeronáuticos	\$ 316	\$ 40.919	\$ 26.148	\$ 607.992
\$ Servicios no aeronáuticos	\$ 1.680	\$ 217.638	\$ 139.076	\$ 3.233.795
\$ Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$ 1.066	\$ 138.124	\$ 88.264	\$ 2.052.324
\$ Explotación comercial del aeropuerto	\$ 598	\$ 77.404	\$ 49.463	\$ 1.150.115
\$ Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$ 16	\$ 2.110	\$ 1.349	\$ 31.356

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



Transporte pre y post aéreo
Río Uruguay Bus

4.2 TURISMO FACILITADO POR EL TRANSPORTE AÉREO

El transporte, y en particular el transporte aéreo, es un factor que posibilita el desarrollo del producto turístico nacional e internacional ya que permite conectar distintas regiones en poco tiempo y a bajo costo relativo.

El turismo es una de las principales actividades estratégicas generadoras de crecimiento económico y desarrollo local a nivel nacional. Por ende, la actividad turística es tenida en cuenta como uno de los sectores más importantes dentro del impacto catalítico para el análisis de los beneficios del transporte aéreo.

El impacto catalítico estimula, retiene y expande la actividad económica de la zona a través del turismo receptivo, el tráfico de cargas y correo y los viajes por negocios, entre otros. Tiene un rol central en el desarrollo productivo de las regiones.

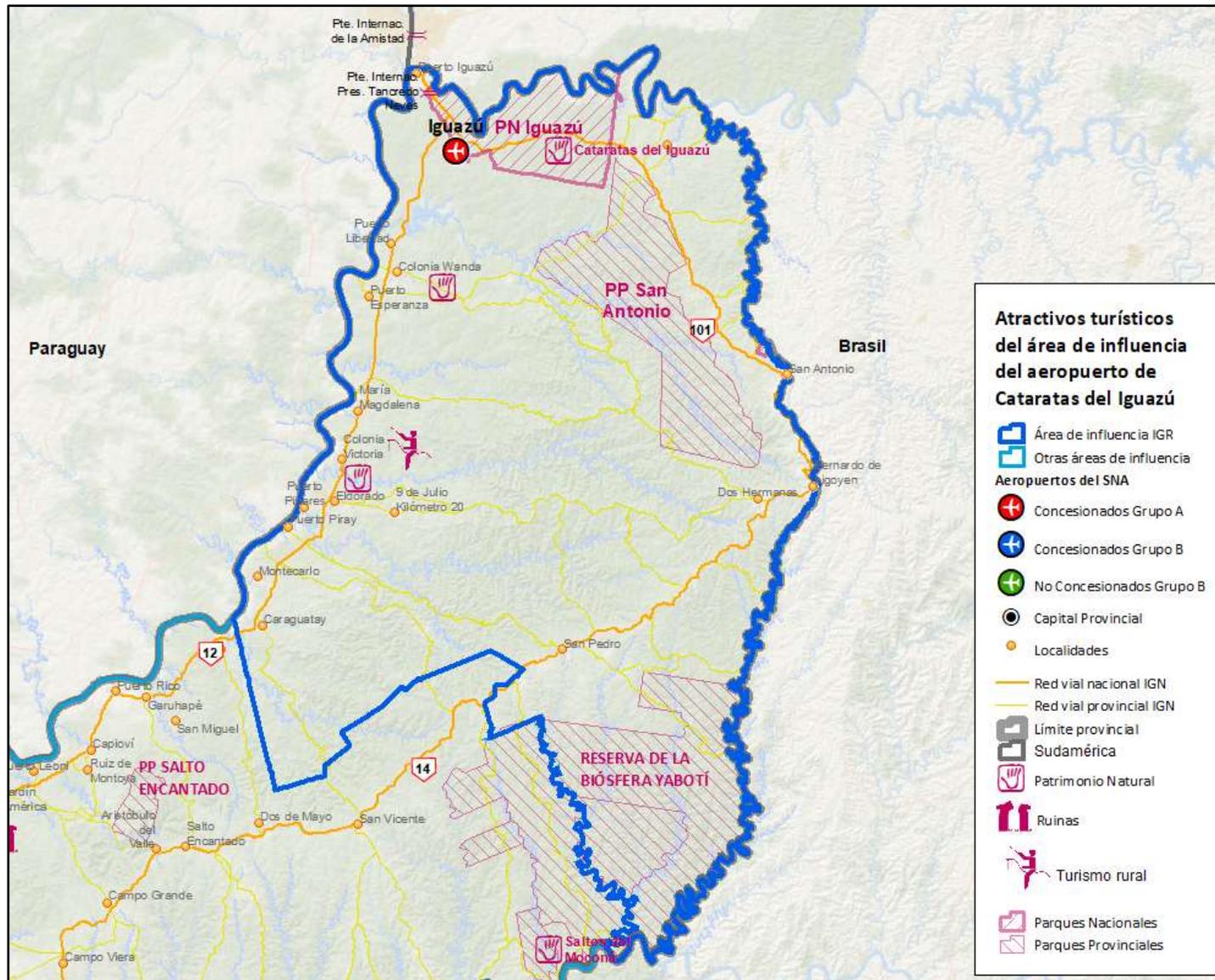
Dentro del área de influencia del aeropuerto se encuentra el Parque Nacional Iguazú, una de las siete maravillas naturales del mundo que alberga 275 saltos de agua que caen desde diversas alturas a lo largo de 2 km. El Parque también ofrece numerosos senderos para introducirse en la selva misionera, permitiendo al turista conocer el variado patrimonio natural en uno de los sitios de mayor riqueza biológica del país. Asimismo, se pueden realizar paseos en lancha por el Río Iguazú que llegan al pie de los saltos de agua. Las cataratas son accesibles a través de dos circuitos peatonales: el circuito inferior lleva a la base de algunos saltos y el circuito superior brinda vistas panorámicas desde pasarelas y miradores. Además, el tren ecológico ofrece a los visitantes una opción de transporte sostenible y accesible dentro del Parque.

Toda el área de influencia presenta numerosos saltos de agua rodeados de exuberante vegetación natural. Entre ellos, destacan los saltos del Arroyo Mbocay en las afueras de Puerto Iguazú, y hacia el sur se encuentran el Salto Yasi y el Bella Vista. Además, cerca de El Dorado se encuentran los saltos Küppers y Pomar.

Existen otros atractivos como La Aripuca, emprendimiento agro-eco-turístico ubicado en los suburbios de Puerto Iguazú. Este parque temático tiene como objetivo concienciar sobre la problemática de la tala indiscriminada de árboles y la importancia de preservar el medio ambiente.

Otro de los atractivos son las Minas de Wanda ubicadas en la localidad homónima, a 50 kilómetros de Puerto Iguazú. Se trata de yacimientos de piedras semipreciosas como ágata, topacio, amatista y cristales de cuarzo. Las mismas son transformadas en gemas y utilizadas en artesanías y joyas.

Mapa 5. Atractivos turísticos del área de influencia del Aeropuerto Cataratas del Iguazú



Fuente: elaboración propia en base a datos de Ministerio de Turismo y Deportes y Administración de Parques Nacionales

4.2.1 Turismo receptivo

Turismo extranjero

En 2022 arribaron al Aeropuerto de Iguazú un total de **34.757 turistas extranjeros** tanto en vuelos internacionales como domésticos. En términos económicos, los viajeros generaron un gasto de **\$6.183.124.443 pesos** en el área de influencia del aeropuerto misionero.

Turismo interno

Por otra parte, **443.612 turistas nacionales** ingresaron a la provincia a través del Aeropuerto generando un impacto de **\$29.225.988.492 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 Puerto Iguazú por turismo y generan un impacto económico positivo en el área de influencia de Aeropuerto, se pueden identificar los impactos económicos negativos generados por los viajeros que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.

Torre de control
EANA



Turismo extranjero

En 2022, **3.479 misioneros** viajaron al exterior a través del Aeropuerto generando un gasto de **\$666.081.332 pesos** en el exterior.

Turismo interno

Asimismo, **171.064 turistas residentes** en el área de influencia de Puerto Iguazú recorrieron otras provincias de nuestro país. En términos económicos, gastaron **\$11.270.057.853 pesos** en el área de influencia de otros aeropuertos del Sistema Nacional.

4.2.3 Saldo de impactos del turismo nacional e internacional

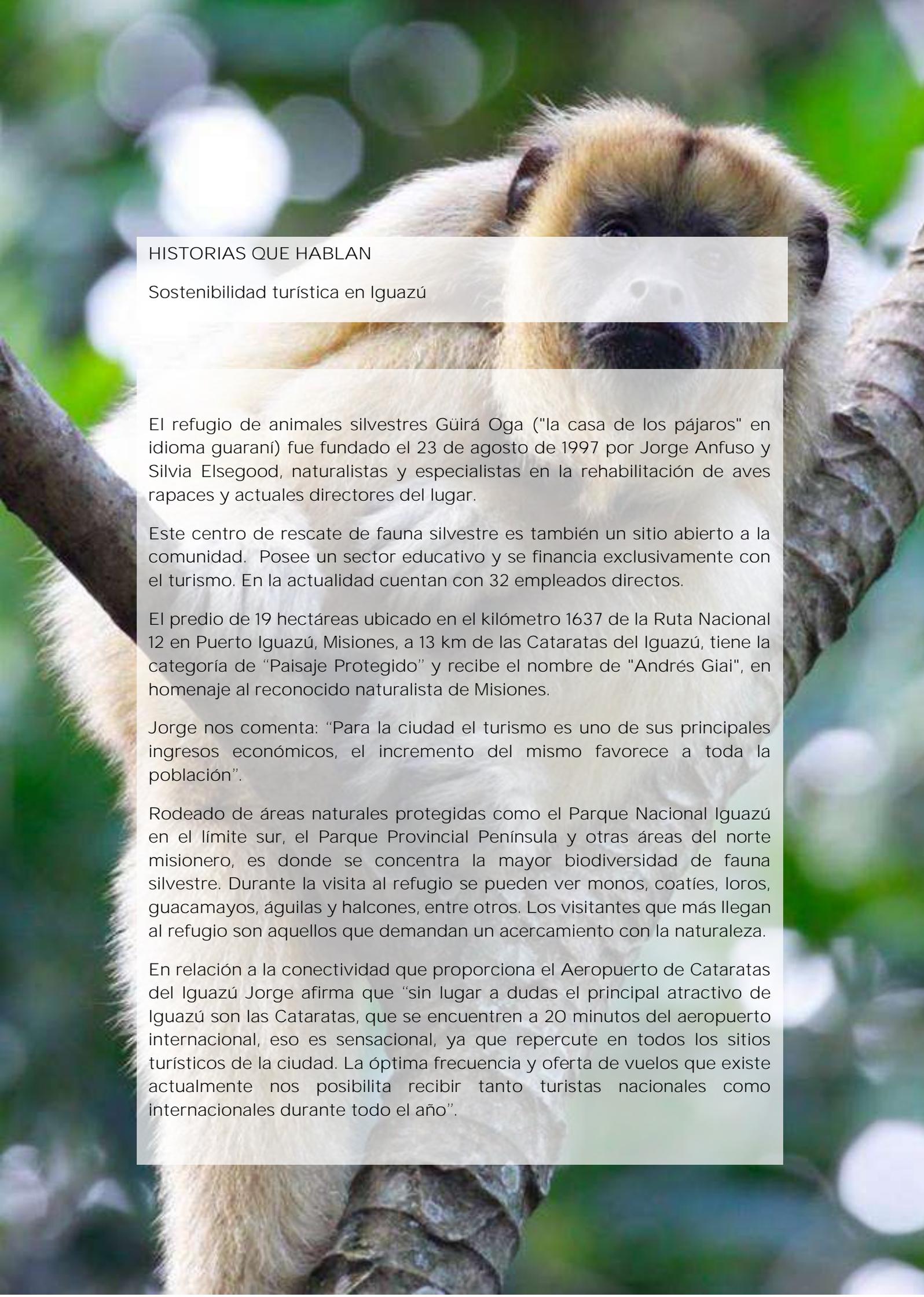
Como resultado del año, el turismo receptivo tanto nacional como internacional vehiculizado por la conectividad aérea se tradujo en un impacto económico positivo de \$35.409.112.935 pesos en el área de influencia del Aeropuerto Cataratas del Iguazú. En cambio, el turismo emisoro local que viajó a otros puntos del país y al exterior cuantificó un total de \$11.936.139.185 pesos de impacto negativo.

El saldo del turismo, entendido como la diferencia entre el turismo receptivo y el emisoro, en Iguazú fue equivalente a **\$23.472.973.750 pesos**.

Gráfico 15. Impacto económico del turismo facilitado por el transporte aéreo en el Aeropuerto Cataratas del Iguazú. Año 2022



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



HISTORIAS QUE HABLAN

Sostenibilidad turística en Iguazú

El refugio de animales silvestres Güirá Oga ("la casa de los pájaros" en idioma guaraní) fue fundado el 23 de agosto de 1997 por Jorge Anfuso y Silvia Elsegood, naturalistas y especialistas en la rehabilitación de aves rapaces y actuales directores del lugar.

Este centro de rescate de fauna silvestre es también un sitio abierto a la comunidad. Posee un sector educativo y se financia exclusivamente con el turismo. En la actualidad cuentan con 32 empleados directos.

El predio de 19 hectáreas ubicado en el kilómetro 1637 de la Ruta Nacional 12 en Puerto Iguazú, Misiones, a 13 km de las Cataratas del Iguazú, tiene la categoría de "Paisaje Protegido" y recibe el nombre de "Andrés Gai", en homenaje al reconocido naturalista de Misiones.

Jorge nos comenta: "Para la ciudad el turismo es uno de sus principales ingresos económicos, el incremento del mismo favorece a toda la población".

Rodeado de áreas naturales protegidas como el Parque Nacional Iguazú en el límite sur, el Parque Provincial Península y otras áreas del norte misionero, es donde se concentra la mayor biodiversidad de fauna silvestre. Durante la visita al refugio se pueden ver monos, coatíes, loros, guacamayos, águilas y halcones, entre otros. Los visitantes que más llegan al refugio son aquellos que demandan un acercamiento con la naturaleza.

En relación a la conectividad que proporciona el Aeropuerto de Cataratas del Iguazú Jorge afirma que "sin lugar a dudas el principal atractivo de Iguazú son las Cataratas, que se encuentren a 20 minutos del aeropuerto internacional, eso es sensacional, ya que repercute en todos los sitios turísticos de la ciudad. La óptima frecuencia y oferta de vuelos que existe actualmente nos posibilita recibir tanto turistas nacionales como internacionales durante todo el año".

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 incursión 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 nacional e 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 (IATA⁹).

IATA ha desarrollado un indicador de conectividad para medir el grado y la calidad de integración que un país tiene dentro de la red global de transporte aéreo. Es una medida cuantitativa 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 crece 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 específico¹⁰. 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

$$\sum (\text{frecuencia} \times \text{asientos disponibles por vuelo} \times \text{ponderación del aeropuerto de destino}) / 1.000$$

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

⁹ IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

¹⁰ 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 Cataratas del Iguazú y la tarifa promedio de dicho aeropuerto en el año 2022. Así, el excedente del consumidor registrado alcanzó la suma de \$ 1.149.538.109.

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



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



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.

b, 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.

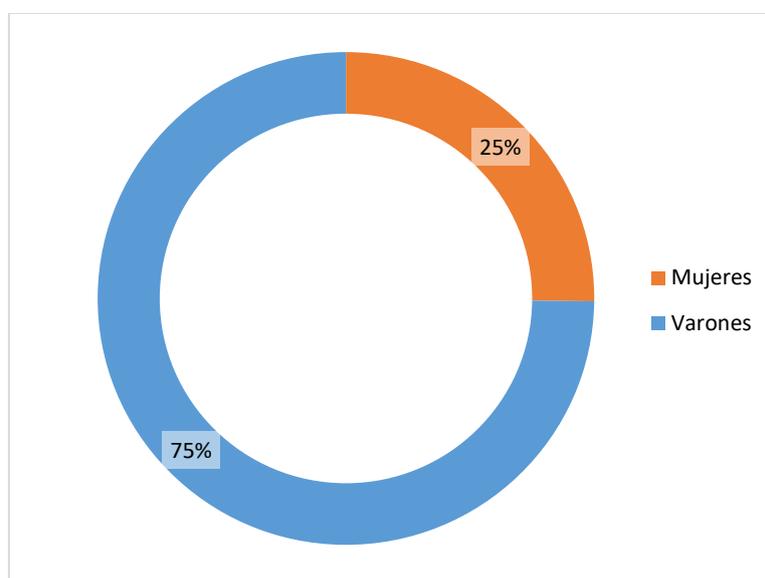
En el área de influencia del Aeropuerto Cataratas del Iguazú la actividad aerocomercial y aeroportuaria demandó en 2022 un total de 8.921 empleos de los cuales 949 fueron empleos directos, 1.139 empleos indirectos, 1.329 empleos inducidos y 1.329 empleos catalíticos. La distribución del empleo directo por género fue de 75% para varones y 25% para mujeres.

Gráfico 16. Empleo aeroportuario en el Aeropuerto de Cataratas del Iguazú. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

Gráfico 17. Empleo directo por género. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

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

Gráfico 18. Empleo aeroportuario directo por rubro en el Aeropuerto Cataratas del Iguazú. 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 Cataratas del Iguazú 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 del predio). Estos indicadores muestran cuanto aportaría a la generación de empleo el aumento de cada una de dichas variables.

Gráfico 19. Ratios de empleo por unidad de medida en el Aeropuerto Cataratas del Iguazú. Año 2022

Tipo de empleos	Cada millón de pasajeros	Cada mil movimientos	Cada 1000 m2 de terminal	Por hectárea
Empleo total	7.536	976	624	15
Empleo directo	802	104	66	2
Empleo indirecto	962	125	80	2
Empleo inducido	1.122	145	93	2
Empleo catalítico	4.650	602	385	9

Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

ORSNA Autoridad
Aeroportuaria

