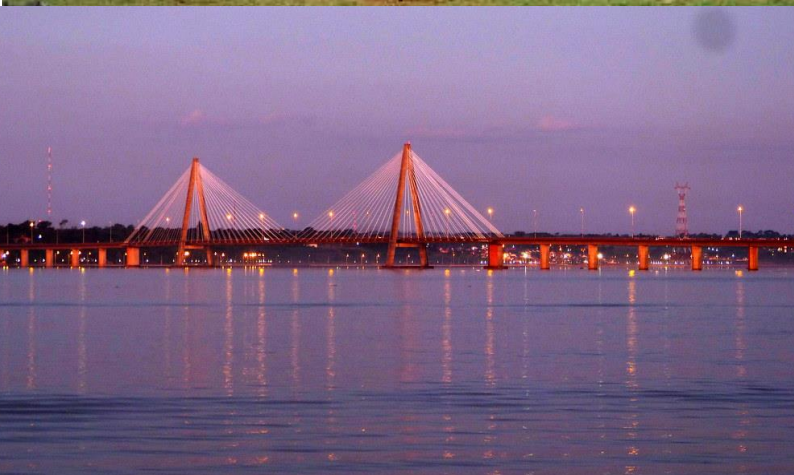
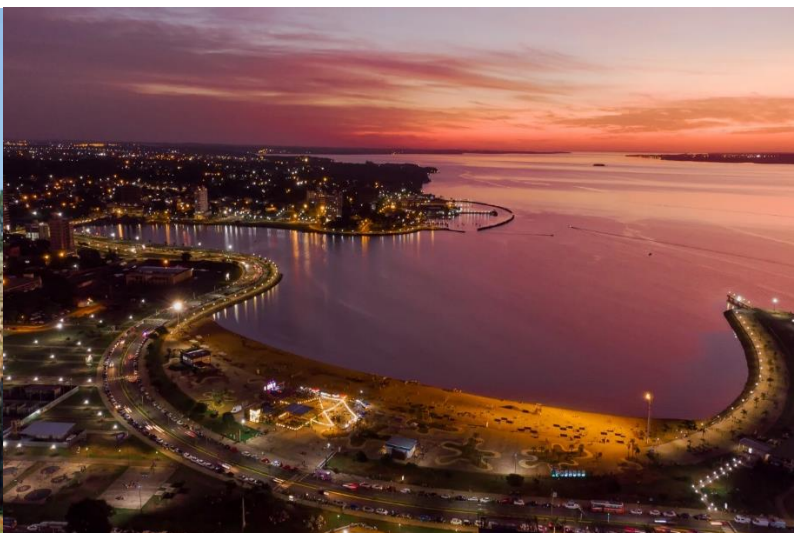


**ORSNA** Autoridad  
Aeroportuaria



# AEROPUERTO INTERNACIONAL DE POSADAS



## 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 DE POSADAS.....	8
2.2. ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL.....	16
3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL.....	24
3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO.....	24
3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO.....	29
4. IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL.....	35
4.1 PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO.....	39
4.2 TURISMO FACILITADO POR EL TRANSPORTE AÉREO.....	43
4.3 BENEFICIOS POR LA CONECTIVIDAD AÉREA (PRODUCTIVIDAD).....	48
4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS.....	49
4.5 GENERACIÓN DE EMPLEO.....	50

# 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 Posadas incluye los departamentos misioneros Apóstoles, Cainguas, Candelaria, Capital, Concepción, Guaraní, Leandro N. Alem, Libertador General San Martín, Oberá, San Ignacio, San Javier y 25 de Mayo y los departamentos correntinos General Alvear, Ituzaingó, Paso de los Libres, San Martín y Santo Tomé beneficiando a 1.162.020 habitantes (Censo 2022).

El Informe de Impacto socioeconómico y territorial (ISET) 2022 del Aeropuerto Internacional de Posadas 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 Posadas se registraron 230.583 pasajeros, representando un crecimiento del 62% 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 2.894 movimientos de aeronaves. La carga aérea anual transportada alcanzó las 52 toneladas.

**El impacto socioeconómico y territorial total positivo del año 2022 generado por el Aeropuerto Internacional de Posadas en su área de influencia fue de \$5.705.632.625 de pesos, creando 4.399 puestos de empleo.**

Esta cifra suma los impactos directos, indirectos, inducidos y catalíticos positivos de la aviación, donde: el producto bruto aeroportuario aportó \$390.578.150 de pesos, el turismo receptivo \$4.943.605.322 y los beneficios económicos para los pasajeros \$371.449.153.

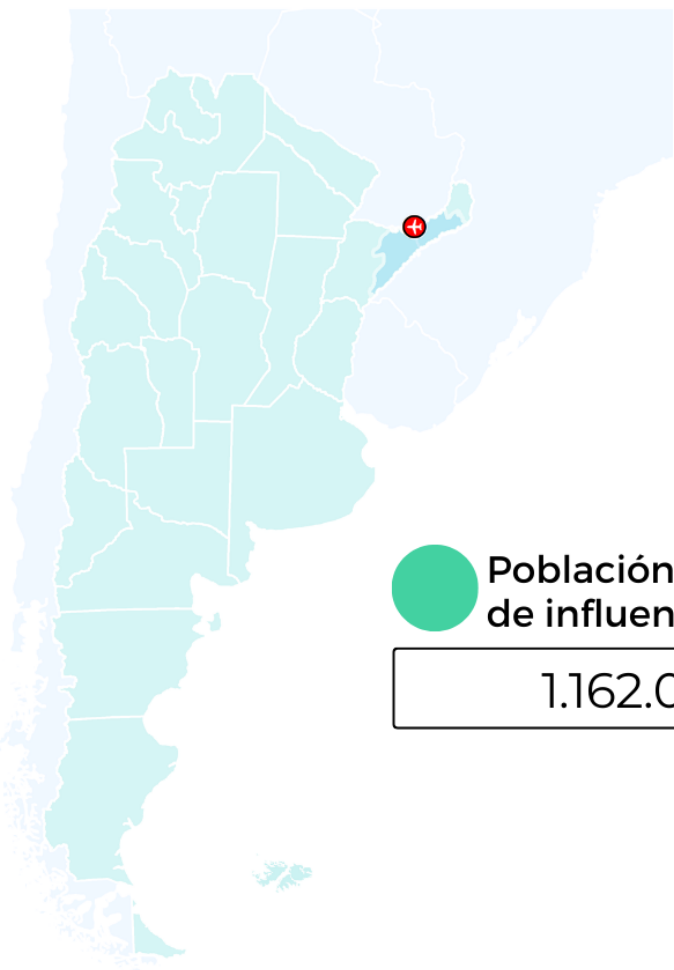
En contraste, el turismo emisor sumó \$3.951.633.784 de pesos de impacto negativo ya que el gasto de los turistas emisivos se realizó en otras regiones del país y del mundo.

**La diferencia entre los impactos positivos y negativos del transporte aéreo produjo un saldo de impactos de \$1.753.998.841 de pesos en el área de influencia aeroportuaria.**

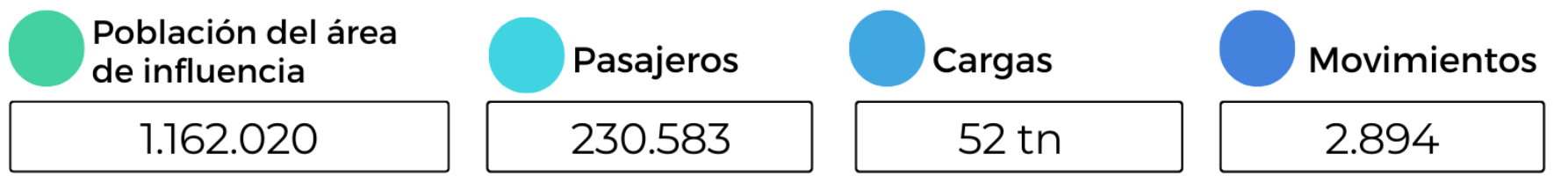
## IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



# AEROPUERTO DE POSADAS - 2022



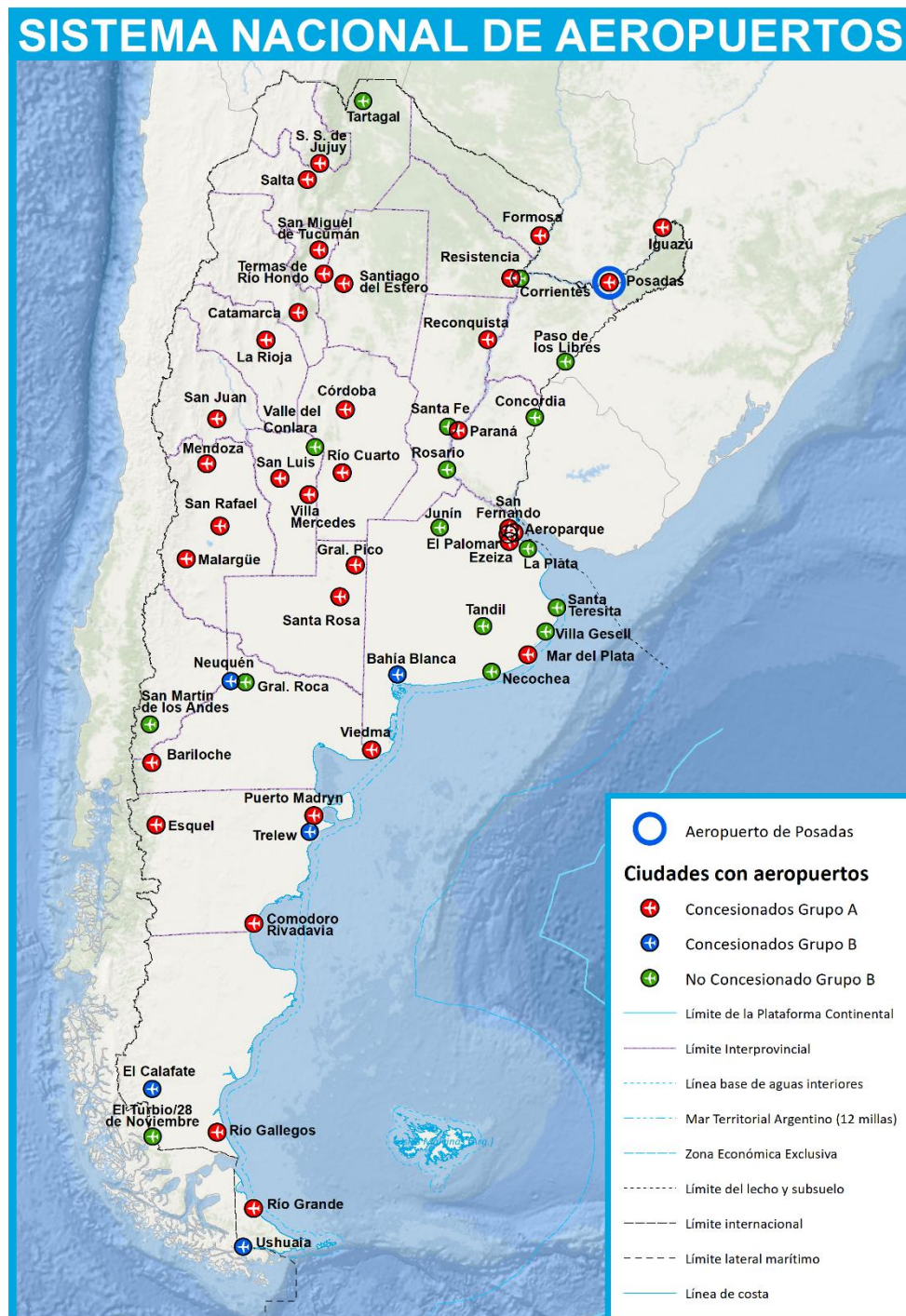
Impacto socioeconómico y territorial positivo	<b>\$ 5.705.632.625</b>
Impacto socioeconómico y territorial negativo	<b>\$ 3.951.633.784</b>
Saldo de impactos (pesos)	<b>\$ 1.753.998.841</b>
Puestos de empleo generados	<b>4.399</b>



## 2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO

El Aeropuerto Internacional de Posadas Libertador Gral. D. José de San Martín 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 DE POSADAS

<b>Aeropuerto Internacional de Posadas</b> <b>Libertador Gral. D. José de San Martín</b>	
Código OACI	SARP
Código IATA	PSS
Ciudad	Posadas
Provincia	Misiones
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000
Distancia a la ciudad	7 km





## El aeropuerto

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

En el caso del predio aeroportuario del Aeropuerto de Posadas, ubicado al este de la ciudad, posee 301 hectáreas de las cuales 271 (90%) han sido concesionadas por el Estado Nacional a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. El límite de la concesión posee un perímetro aproximado de 8,8 kilómetros.

Este aeropuerto tiene un uso civil y militar por lo que dentro del predio existen sectores donde funcionan distintos organismos estatales e instalaciones militares que ocupan las hectáreas no concesionadas, y está habilitado tanto para el transporte aéreo nacional regular y para el transporte aéreo internacional no regular.

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 de Posadas posee una única pista, la 02/20 (2.252m x 30m), una plataforma comercial localizada frente a la terminal de pasajeros y un conjunto de plataformas que se localizan fuera del área concesionada y dan servicio a la

Dirección Provincial de Aeronáutica, Gendarmería Nacional, Ejército Argentino, Prefectura Naval, Policía de Misiones, Aeroclub, entre otros

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



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Posadas. Resolución ORSNA N° 114/2011

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.

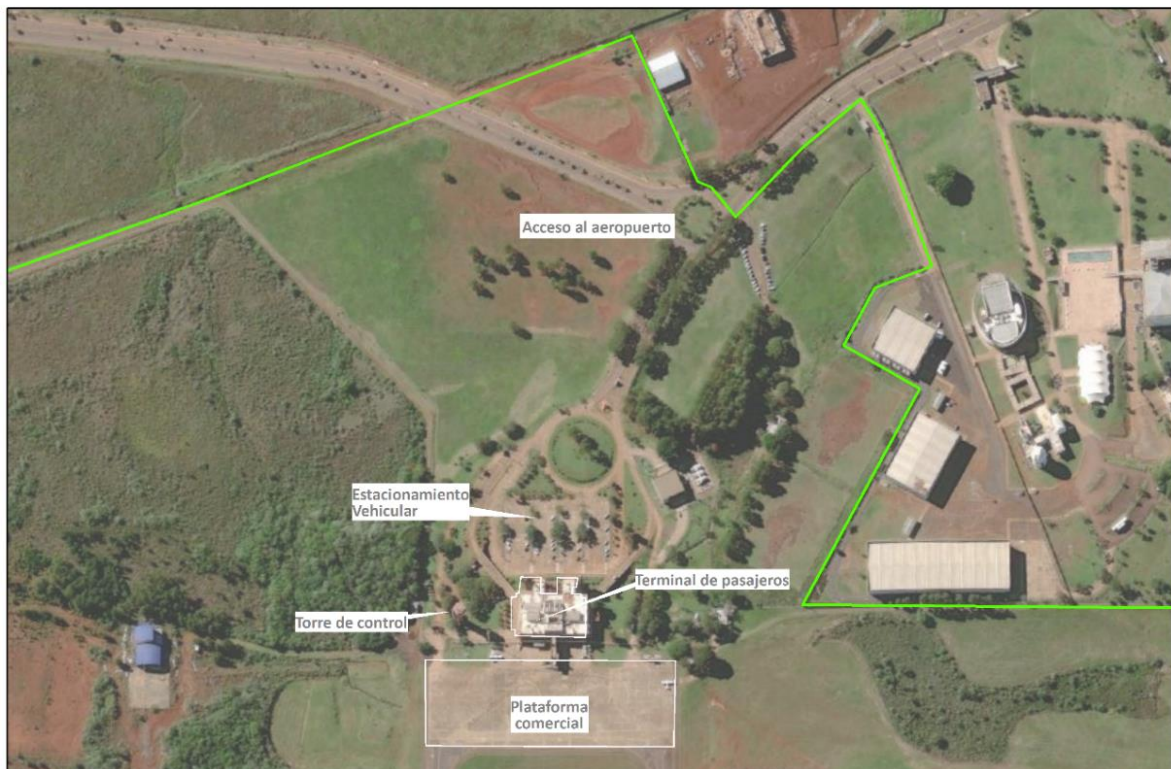
La terminal de pasajeros del Aeropuerto de Posadas se compone de un edificio de 6.700 m<sup>2</sup> distribuido en cuatro niveles. Este edificio está ubicado en una zona del aeropuerto donde el terreno desciende en relación al nivel de la plataforma debido al relieve amesetado de la provincia. El diseño de la terminal ha sido adaptado a esta topografía. El primer nivel o planta baja, situado a nivel de calle de ingreso, pero por debajo del nivel de plataforma, alberga áreas destinadas al mantenimiento, infraestructura de la terminal, depósitos y oficinas.

En el segundo nivel o primer piso, situado a la altura de la plataforma y un nivel por encima del estacionamiento, se encuentran varios espacios importantes. Esto incluye los halls de partidas y arribos, el área de retiro de equipaje, una sala VIP, una sala destinada a personas con movilidad reducida, así como las oficinas de operaciones del concesionario y de las aerolíneas, entre otros.

El tercer nivel o segundo piso alberga las áreas de embarque, un restaurante, un amplio hall de espera, el servicio de emergencias médicas y las oficinas administrativas del concesionario. En cuanto al cuarto nivel, es de menor tamaño y se compone únicamente de dos sectores de oficinas.

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 de Posadas la torre de control se encuentra al norte de la terminal de pasajeros.

Imagen 2. Sectores del aeropuerto



Fuente: Plano Usos del Suelo del Aeropuerto de Posadas. Resolución. ORSNA N° 114/2011

## **Plano de usos del suelo del aeropuerto**

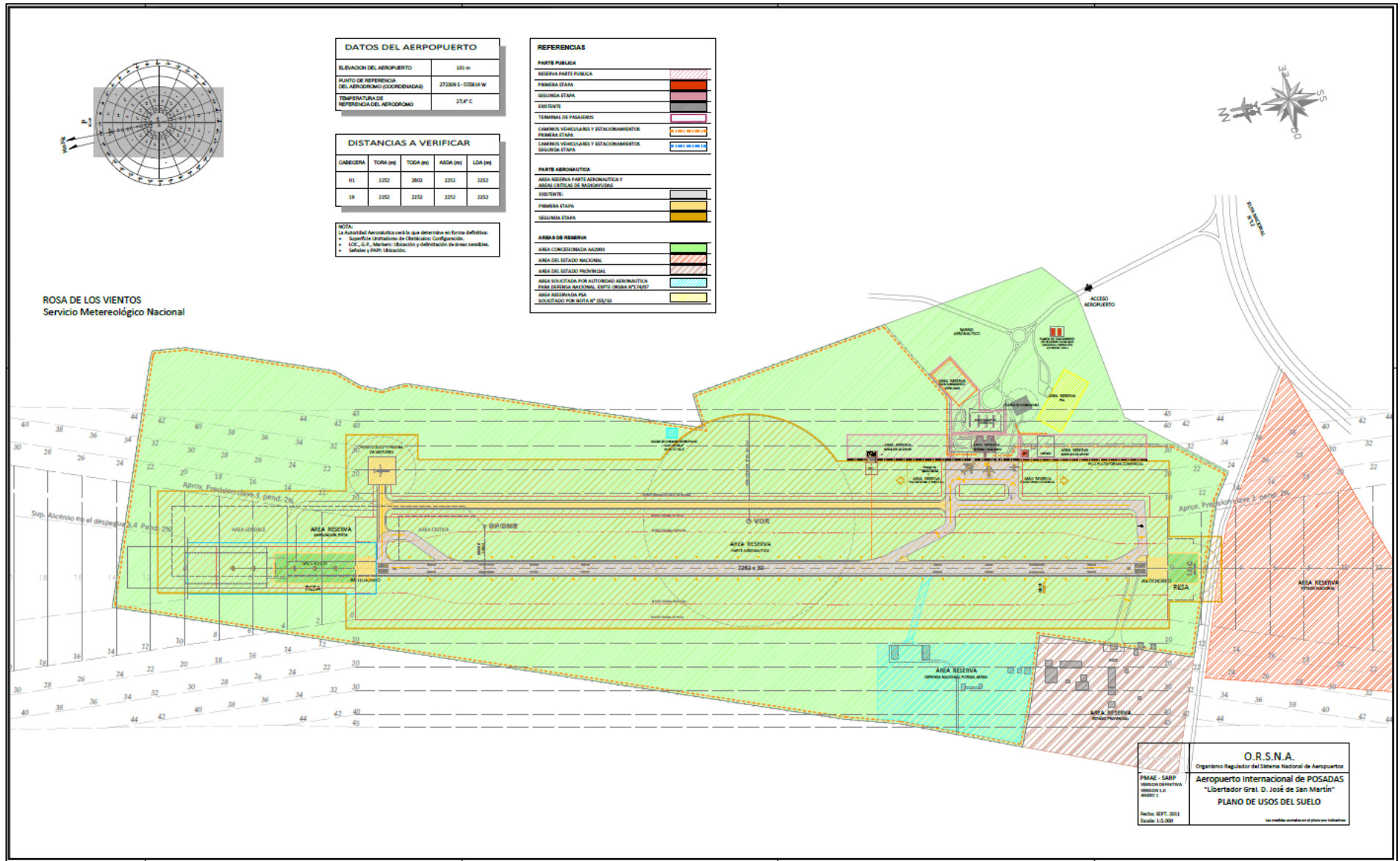
El Plano de usos del suelo es la herramienta que define los lineamientos generales de las intervenciones a efectuar en cada aeropuerto en el corto, mediano y largo plazo, acorde a las previsiones de tráfico, en base a la determinación de una aeronave crítica (aquella que representa las mayores exigencias)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



*Terminal de pasajeros  
El Territorio*

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



## **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 aéreo<sup>1</sup>. 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)<sup>2</sup> la existencia o no de elementos presentes bajo la superficie libre de obstáculos.

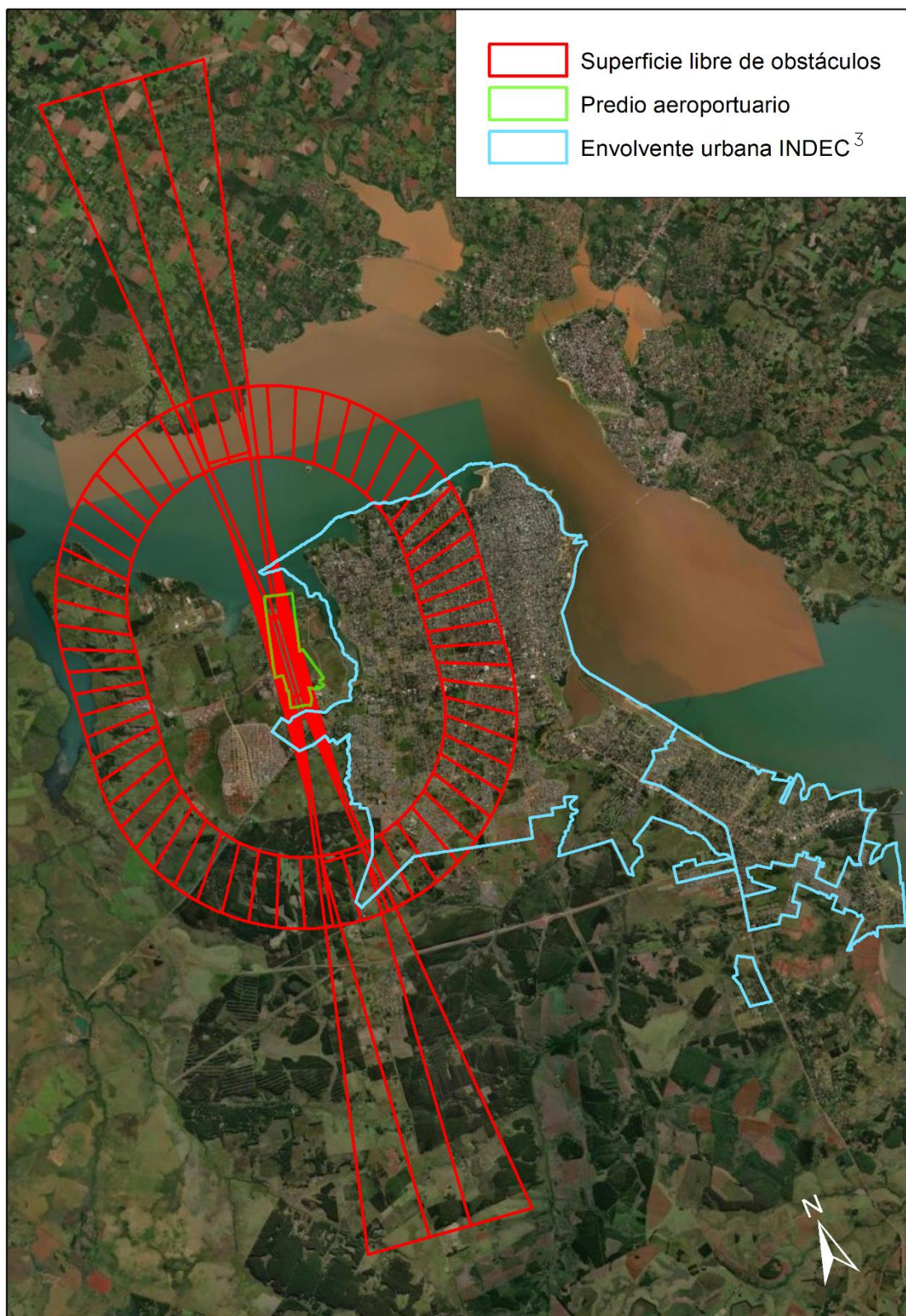
En el caso del Aeropuerto Internacional de Posadas no se observa la presencia de áreas urbanizadas bajo las superficies definidas como limitadoras de obstáculos.

---

<sup>1</sup> 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>

<sup>2</sup> <http://ais.anac.gov.ar/aip>

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



Fuente: Elaboración propia en base al Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Posadas. Resolución ORSNA N° 114/2011

<sup>3</sup> La envolvente urbana o envolvente de población es una línea que marca el límite hasta donde se extiende la continuidad de viviendas urbanas. Esta línea se mueve con el tiempo y no respeta las delimitaciones administrativas. Fuente: *¿Qué es el Gran Buenos Aires? INDEC 2003*

## 2.2 ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL

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

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

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

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

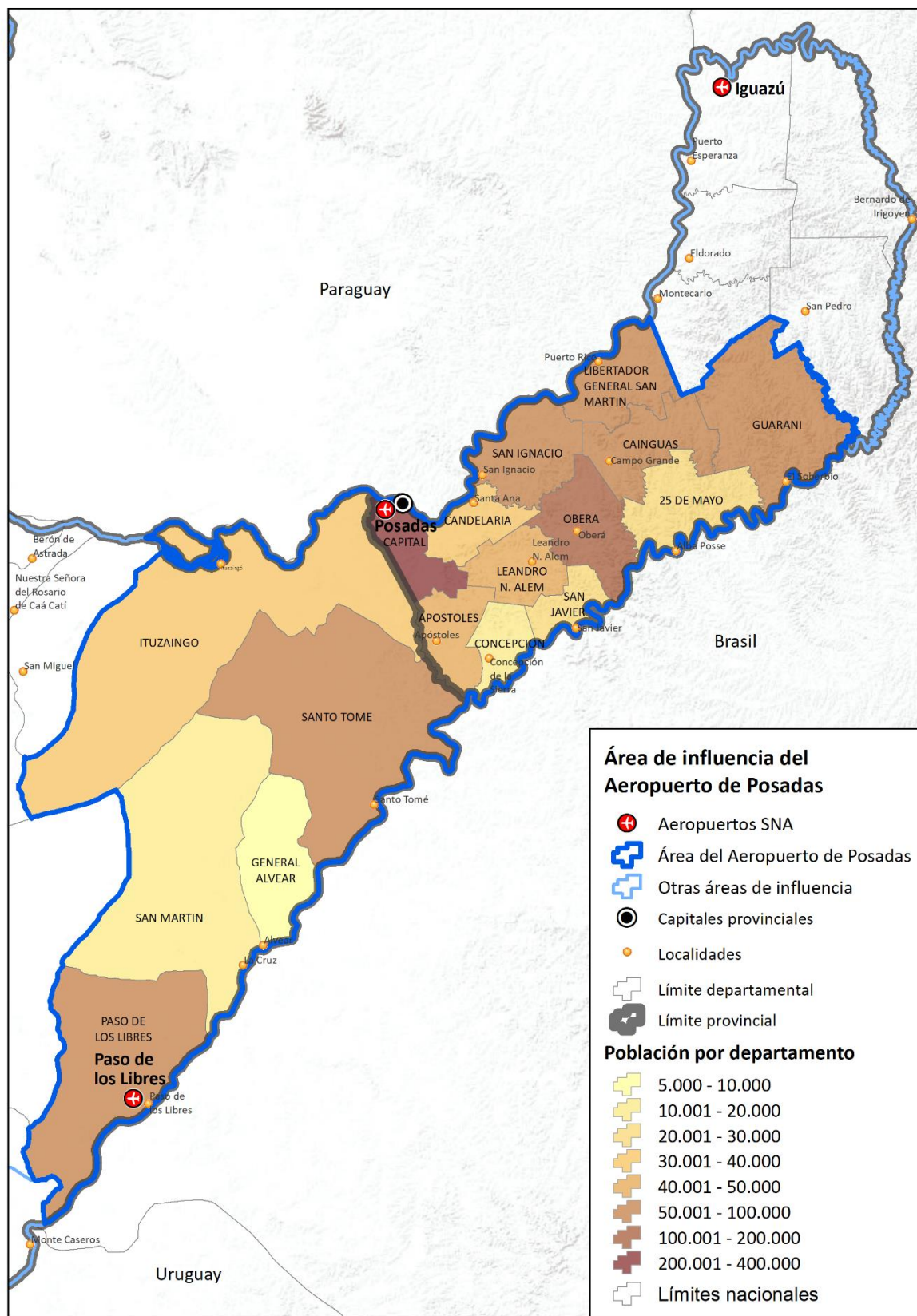
Para la República Argentina se construyeron áreas de influencia según tiempos de viaje sobre la red vial definiendo zonas excluyentes donde cada división departamental del país pertenece a una única área de influencia definida por el aeropuerto más cercano.



La ciudad de Posadas forma parte de la Región Litoral, es la capital de la provincia de Misiones, cabecera del departamento Capital y conjuntamente con la ciudad vecina de Garupá forman el Gran Posadas. Se ubica sobre la margen izquierda del río Paraná y a través del paso internacional puente San Roque González de Santa Cruz, se conecta con la ciudad de Encarnación, en Paraguay. Dentro del territorio nacional se vincula a través de la Ruta Nacional N°12 con las ciudades de Corrientes y Resistencia hacia el oeste y hacia el norte con la ciudad de Puerto Iguazú.



Mapa 2. Área de influencia del Aeropuerto Internacional de Posadas



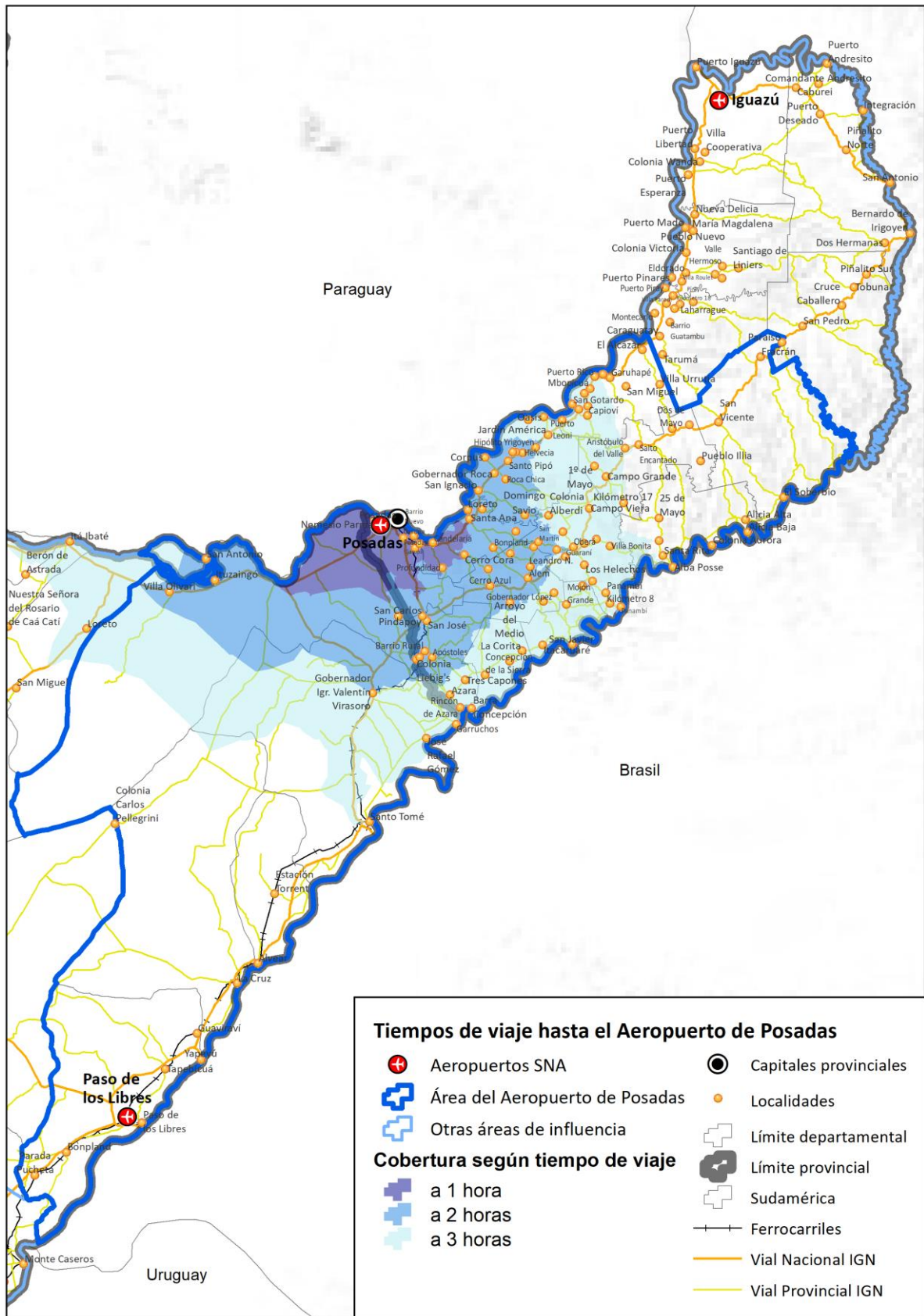
Fuente: Elaboración propia en base a datos de IGN, INDEC, Open Street Map

El aeropuerto de Posadas se localiza sobre la Ruta Nacional N°12 en el Km 1336,5. al sudoeste de la provincia. Su área de influencia incluye los departamentos misioneros Apóstoles, Cainguas, Candelaria, Capital, Concepción, Guaraní, Leandro N. Alem, Libertador General San Martín, Oberá, San Ignacio, San Javier y 25 de Mayo y los departamentos correntinos General Alvear, Ituzaingó, Paso de los Libres, San Martín y Santo Tomé.

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 1.162.020 habitantes, de los cuales un 34% se encuentra dentro de una hora de viaje por la red vial desde el aeropuerto.



Mapa 3. Tiempos de viaje hacia el Aeropuerto Internacional de Posadas



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

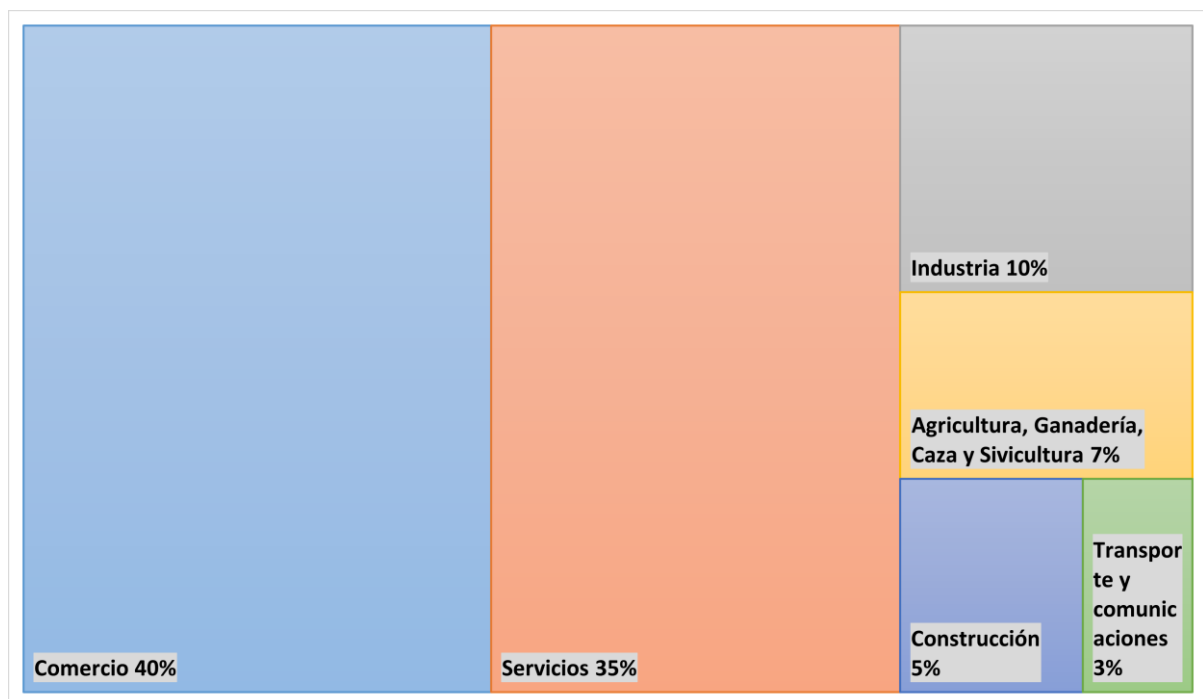
## Estructura productiva provincial

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 fuertemente vinculados a la actividad turística.

Otros sectores de actividad que aportan a 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

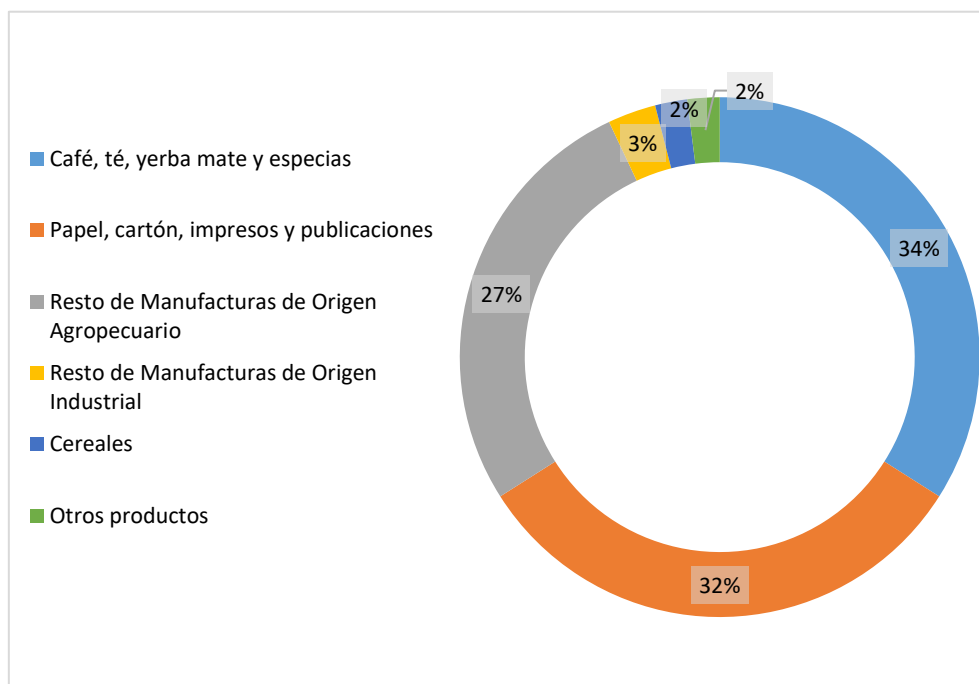
## Perfil exportador

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

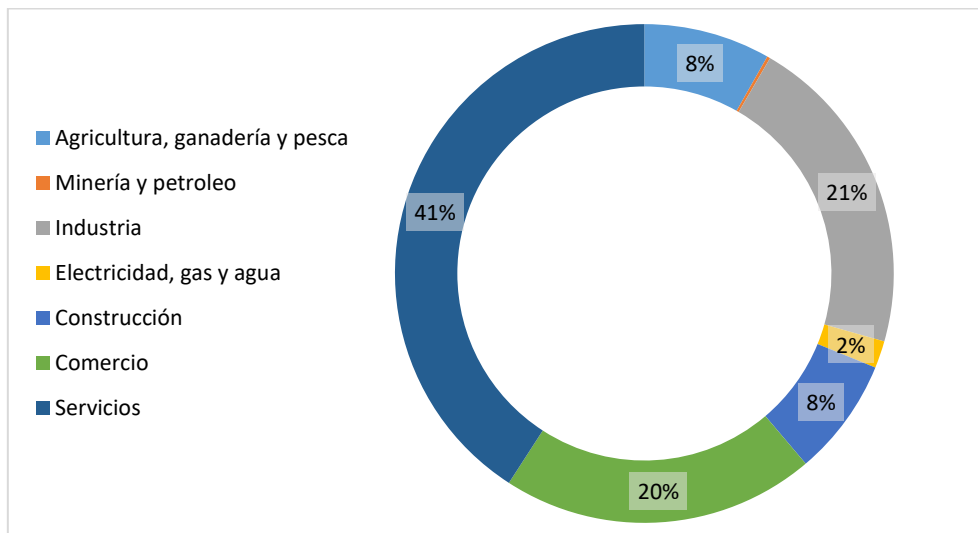


Fuente: Indicador de actividad económica provincial - INDEC

## 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

Cosecha mecanizada de té  
Misiones Online





Salto Encantado

## 3. ANÁLISIS

# AEROCOMERCIAL

Las actividades socioeconómicas y productivas del territorio estimulan la demanda del mercado aerocomercial y, al mismo tiempo, la conectividad aérea posibilita el crecimiento de dichas dinámicas, estableciéndose entre ambas una relación de complementariedad. El análisis aerocomercial del Aeropuerto de Posadas resulta de fundamental importancia para obtener una caracterización precisa de este aspecto. Este capítulo presenta en un primer término el análisis de la oferta de transporte medida en cantidad de asientos y frecuencias ofrecidas y, en segundo término, la caracterización de la demanda medida en cantidad de pasajeros y movimientos de aeronaves.

### 3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO

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

En el año 2022, tres líneas aéreas operaron vuelos regulares domésticos desde el Aeropuerto de Posadas. En total, se ofertaron **315.019 asientos anuales** en el mercado.

Durante la primera semana de julio<sup>4</sup>, el aeropuerto se encontró cerrado por refacciones en la pista, torre de control y remodelaciones en la terminal, por este motivo no presentó oferta aerocomercial. Para diciembre del mismo año se cuantificaron 58 frecuencias comerciales y los asientos ofrecidos ascendieron a 8.882.

A lo largo del año 2022, la ciudad de Posadas estuvo conectada con Buenos Aires y Córdoba. La conexión con Buenos Aires se ofreció durante todo el año y fue operada por Aerolíneas Argentinas, Jetsmart y Flybondi, mientras que la ruta a Córdoba comenzó a operar en el mes de abril y sólo fue ofrecida por Aerolíneas Argentinas.

---

<sup>4</sup> Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2022.



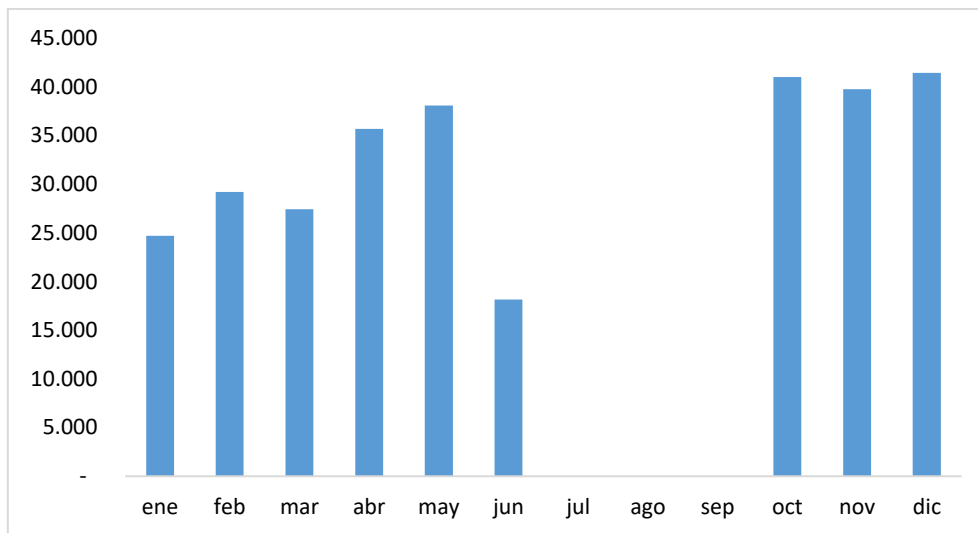
Mapa 4. Rutas de cabotaje del Aeropuerto de Posadas. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Desde mediados de junio hasta los primeros días de octubre el aeropuerto se encontró cerrado por obras y por este motivo la oferta presentó valores excepcionales. Fuera de estos meses, enero marcó el mínimo de servicios ofrecidos con un total de 24.714 asientos, mientras que diciembre presentó los valores máximos mensuales con 41.458, evidenciando un crecimiento total del 68% a lo largo del año. Ahora bien, si se compara la oferta de diciembre de 2022 con la de diciembre de 2019, el incremento de asientos fue del 73%, es decir que la recuperación del mercado local supero los indicadores previos a la pandemia.

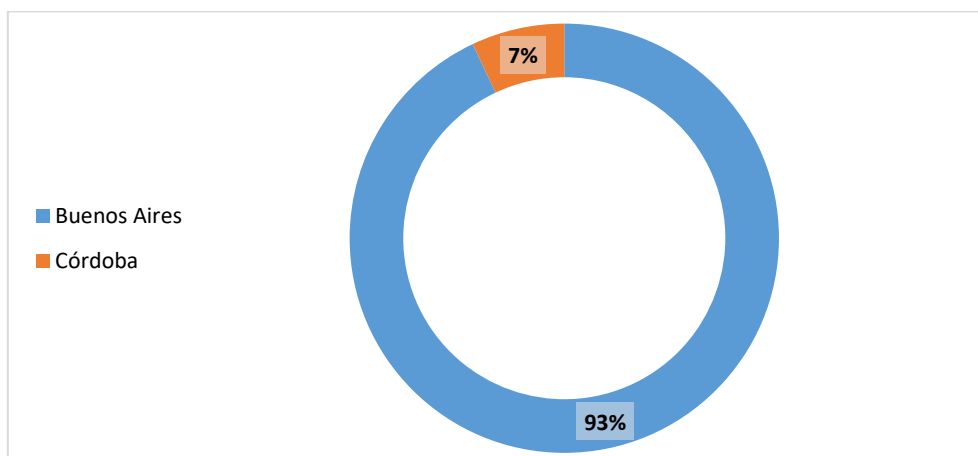
Gráfico 4. Oferta aerocomercial mensual de asientos del Aeropuerto de Posadas. Año 2022



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

La conexión con Buenos Aires representó el 93% de los asientos ofrecidos, seguida por Córdoba con el 7%.

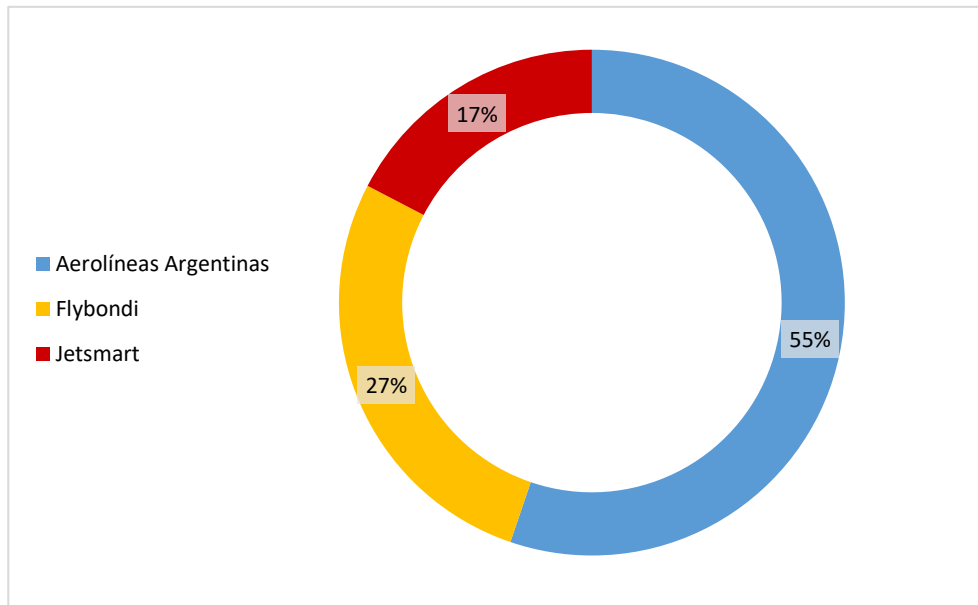
Gráfico 5. Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Por último, la participación de mercado de las diferentes aerolíneas mostró que Aerolíneas Argentinas fue el operador con mayor cuota alcanzando el 55%. Le siguieron en importancia Flybondi con el 27% y Jetsmart con el 17%.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Playa Costa Sur Posadas  
Canal Doce Misiones



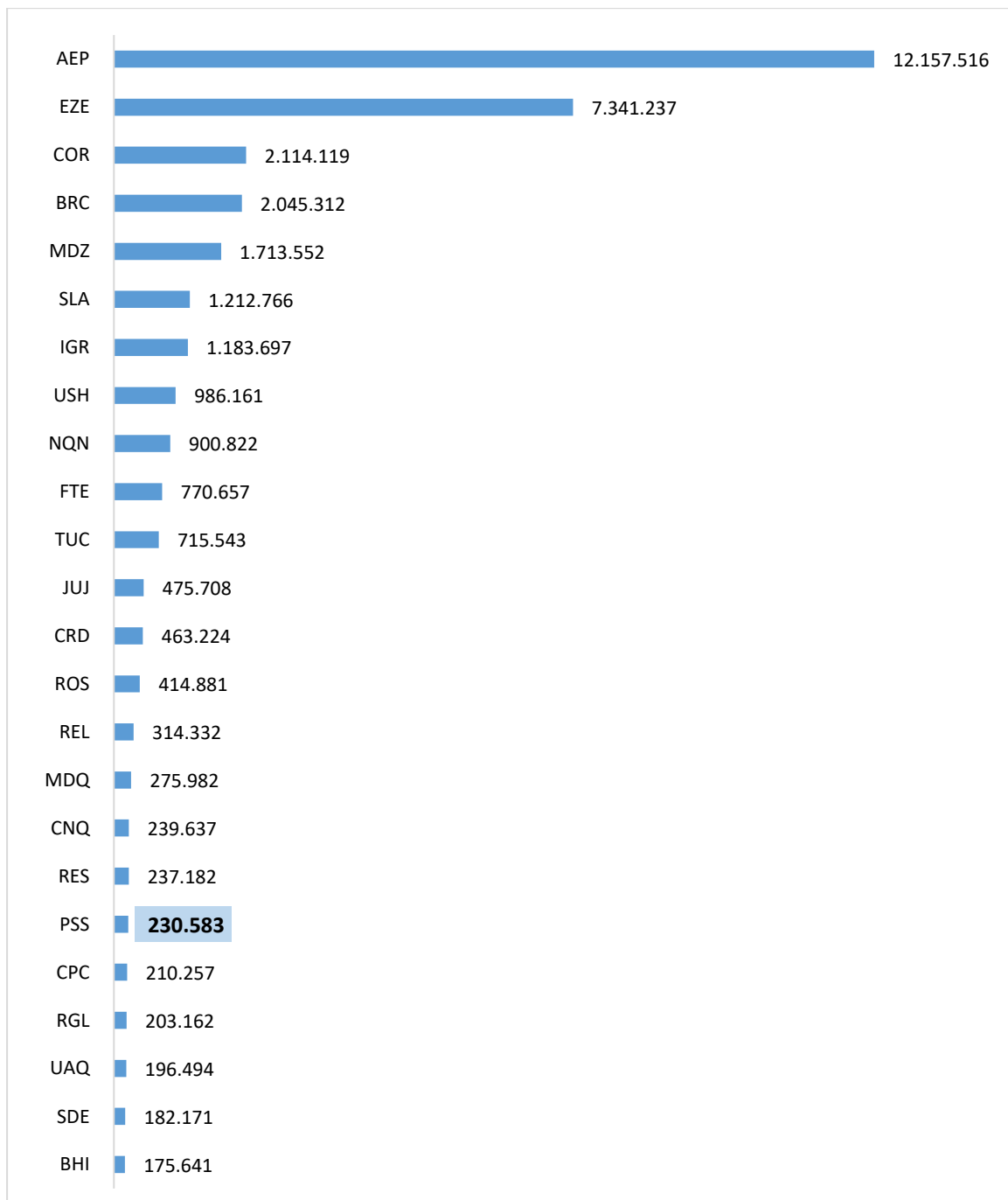


*Atardecer en los Esteros del Iberá*

### 3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO

El Aeropuerto Internacional de Posadas alcanzó durante el año 2022 los 230.583 pasajeros comerciales de cabotaje. Con estas cifras el aeropuerto se ubicó decimonoveno entre las terminales aeroportuarias con vuelos regulares del Sistema Nacional de Aeropuertos. A su vez, en el mismo año se realizaron 2.894 movimientos de aeronaves y se transportaron un total de 52 toneladas de carga.

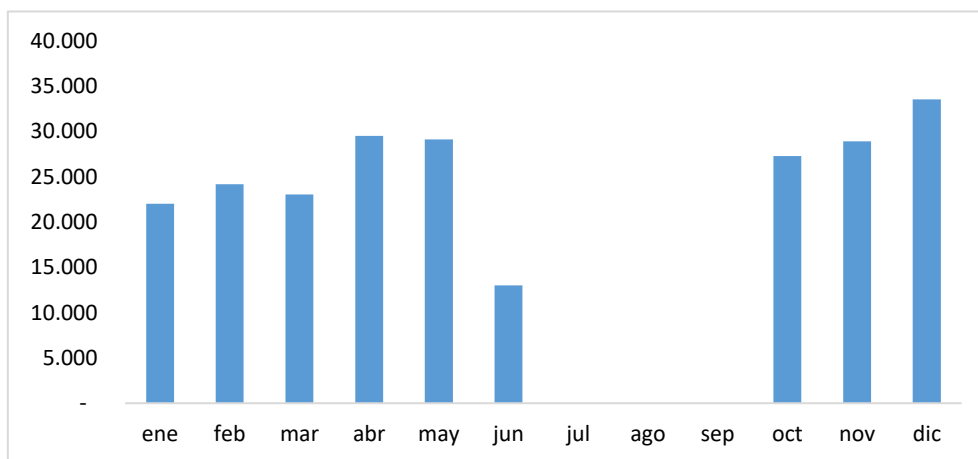
Gráfico 7. Pasajeros en los principales aeropuertos del Sistema Nacional. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

La demanda anual del año 2022 fue sostenida por pasajeros nacionales y extranjeros que llegaron en vuelos de cabotaje a la ciudad de Posadas. Si bien el aeropuerto estuvo cerrado tres meses por obras, la demanda creció un 52% entre enero (22.021 pasajeros) y diciembre (33.546 pasajeros) de 2022.

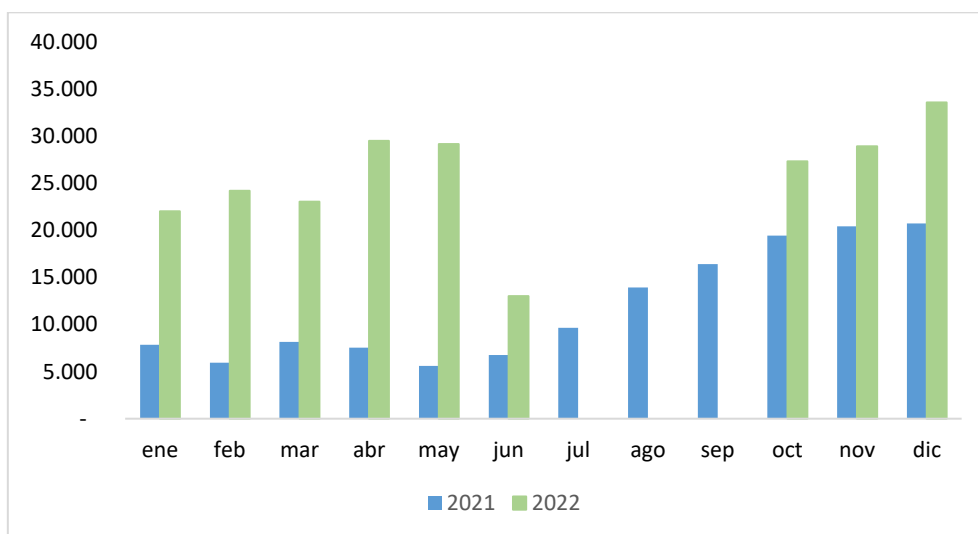
Gráfico 8. Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Si se compara el tráfico anual del 2021 y el 2022, se pasó de 142.340 pasajeros a 230.583 lo que equivale a un crecimiento del 62% interanual contrarrestando la abrupta caída del tráfico durante la pandemia del covid-19. En diciembre 2022 la demanda superó en un 31% la demanda de pasajeros de diciembre de 2019.

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



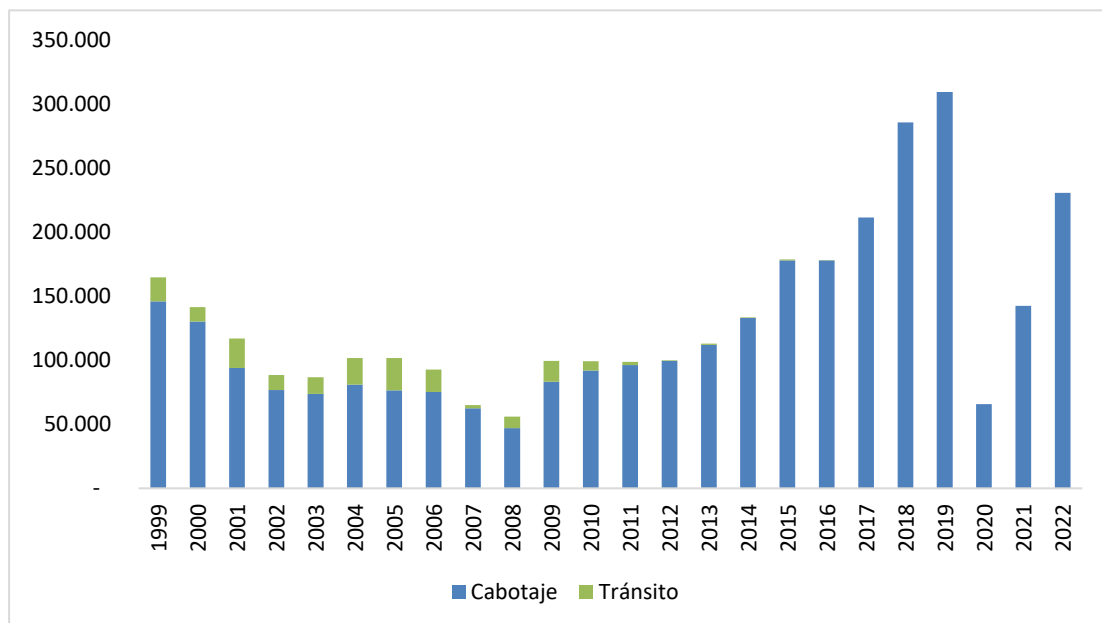
Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

## Tráfico histórico 1999-2022

Durante los últimos 23 (veintitrés) años el tráfico aerocomercial del Aeropuerto de Posadas 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 Posadas 1999 - 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Durante el período 1999-2008 la demanda presentó fluctuaciones con una variación interanual promedio del -9%, siendo el año 2008 el que presentó los valores más bajos de la serie.

Entre 2008-2019, de la mano de la reestatización de la línea aérea de bandera, se consolidó una tendencia de crecimiento que continuó hasta el año 2019. La tasa de crecimiento interanual promedio durante este período fue del 20%. Por su parte, el

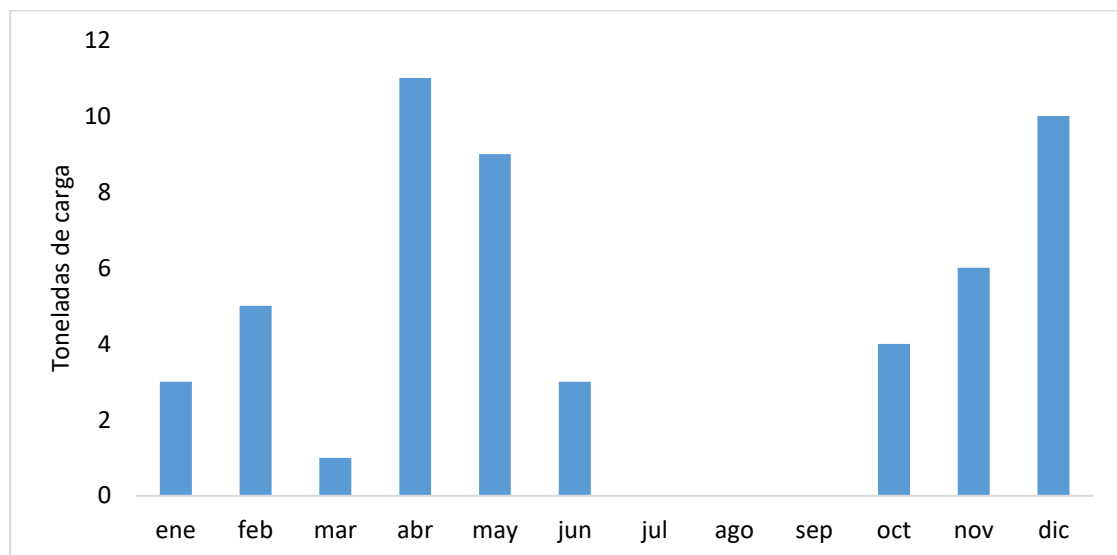
incremento total acumulado del periodo fue del 271%. En este ciclo, Aerolíneas Argentinas fue el único operador hasta el año 2018 cuando se incorporó a ofrecer servicios aéreos Flybondi.

En el año 2020 la pandemia del COVID-19 impuso una nueva reducción de la demanda que presentó un impacto inclusive sobre el primer semestre del año 2021. Durante el año 2022, se exhibió una recuperación del 62% respecto del año anterior.

### Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el aeropuerto de Posadas en 2022 fue 52 toneladas.

Gráfico 11. Evolución mensual del tráfico de cargas (tm<sup>3</sup>). Año 2022



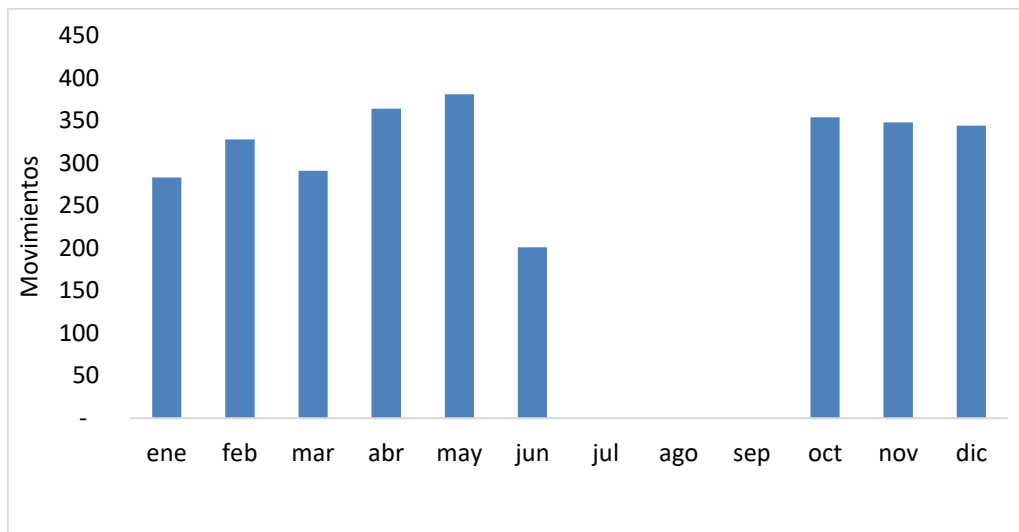
Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

### Movimientos de aeronaves

El año 2022 finalizó con un total de 2.894 movimientos, entre aterrizajes y despegues. Esto representa un promedio diario de 8 operaciones. Se observa que las mismas estuvieron en un rango que va desde el mínimo de 201 movimientos mensuales en junio, al máximo de 381 en mayo. En promedio, el aeropuerto contabilizó 241 movimientos mensuales.



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



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



Terminal de Pasajeros  
Gustavo Bergara



*El Soberbio Río Uruguay*

Ministerio de Turismo de la provincia de Misiones

# 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”<sup>5</sup>.

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

---

<sup>5</sup> 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.

## IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



En primer lugar, el cálculo de los impactos directos, indirectos e inducidos se analizó bajo el concepto de Producto Bruto Aeroportuario, el cual representa la facturación total anual de las actividades aerocomerciales y aeroportuarias que se desarrollan en cada uno de los aeropuertos, junto con el total de los salarios y los impuestos abonados. Esta herramienta permite contabilizar de forma unificada los impactos directos, los ingresos generados por la cadena de suministro y el gasto de los empleados. En segundo lugar, el impacto catalítico agrupó tanto los beneficios generados por el turismo como por la productividad (conectividad aérea)<sup>6</sup>.

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 indicador se lo denomina excedente del consumidor y debe considerarse como un

<sup>6</sup> 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.

beneficio que favorece a los pasajeros y no se relaciona con ninguna fase redistributiva, catalítica o de derrame ni en el aeropuerto ni en el área de influencia.

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

**El impacto socioeconómico total positivo generado por el Aeropuerto de Posadas en su área de influencia durante el año 2022 fue de \$5.705.632.625 de pesos, generando 4.399 puestos de empleo.**

- El producto bruto aeroportuario aportó \$390.578.150.
- El turismo receptivo e interno \$4.943.605.322.
- Los beneficios económicos para los pasajeros \$371.449.153.

**En contraste, el turismo emisor sumó \$3.951.633.784 de pesos de impacto negativo ya que el gasto de los turistas emisivos se realizó en otras regiones del país y del mundo**

**La diferencia entre los impactos positivos y el impacto negativo generó un saldo de impactos de \$1.753.998.841.**



## AEROPUERTO DE POSADAS - 2022

**\$ 5.705**

MILLONES DE PESOS

Impacto socioeconómico  
y territorial positivo



Impacto socioeconómico y territorial positivo	<b>\$ 5.705.632.625</b>
Beneficios económicos para los pasajeros	\$ 371.449.153
Producto Bruto Aeroportuario	\$ 390.578.150
Turismo receptivo	\$ 4.943.605.322
Puestos de empleo generados	4.399
Impacto socioeconómico y territorial negativo	<b>\$ 3.951.633.784</b>
Turismo emisor	\$ 3.951.633.784
Saldo de impactos (pesos)	<b>\$ 1.753.998.841</b>

## 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 de Posadas

El Aeropuerto de Posadas generó \$ 390.578.150 pesos en concepto de PBA durante el 2022. Los servicios aeronáuticos generaron \$ 67.158.075 pesos, lo que representa un 17% del total. El 83% restante equivale a \$ 323.420.075 y fueron generados por las actividades no aeronáuticas.

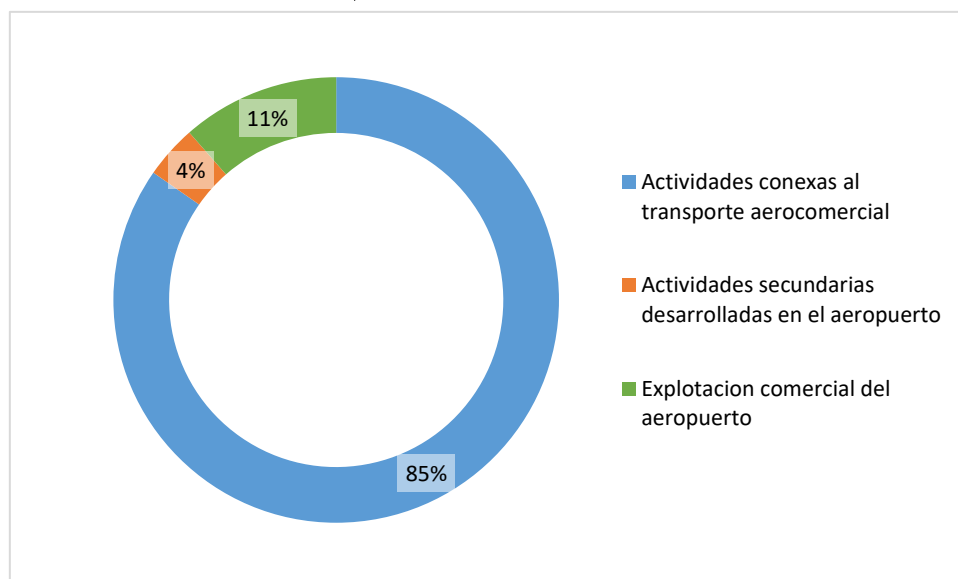
Gráfico 13. Distribución del Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto Internacional de Posadas. Año 2022

<b>PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO</b>	<b>\$ 390.578.150</b>	
<b>SERVICIOS AERONÁUTICOS</b>	<b>\$ 67.158.075</b>	<b>17%</b>
<b>SERVICIOS NO AERONÁUTICOS</b>	<b>\$ 323.420.075</b>	<b>83%</b>

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del aeropuerto de Posadas, el 85% 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 11% de la facturación total y las actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto fueron las menos representativas con un 4% del total.

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



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios



**Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial**  
Aeropuerto Internacional de Posadas. Misiones. Argentina

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 (en función de las hectáreas del predio). Estos indicadores muestran cuanto aportaría al PBA el aumento por unidad de cada una de dichas variables.

Gráfico 15. Ratios de facturación del Aeropuerto Internacional de Posadas. Año 2022

	Por pasajero	Por movimientos de aeronaves	Por mt2 de terminal	Por hectárea
<b>\$ Producto Bruto Aeroportuario</b>	<b>\$ 1.694</b>	<b>\$ 134.961</b>	<b>\$ 58.296</b>	<b>\$ 1.441.248</b>
<b>\$ Servicios aeronáuticos</b>	\$ 291	\$ 23.206	\$ 10.024	\$ 247.816
<b>\$ Servicios no aeronáuticos</b>	\$ 1.403	\$ 111.755	\$ 48.272	\$ 1.193.432
<b>\$ Actividades conexas al transporte aerocomercial</b>	\$ 1.188	\$ 94.639	\$ 40.879	\$ 1.010.650
<b>\$ Explotación comercial del aeropuerto</b>	\$ 161	\$ 12.806	\$ 5.531	\$ 136.751
<b>\$ Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto</b>	\$ 54	\$ 4.310	\$ 1.862	\$ 46.031

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Plataforma y Terminal de Pasajeros  
David Aleta



## **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.

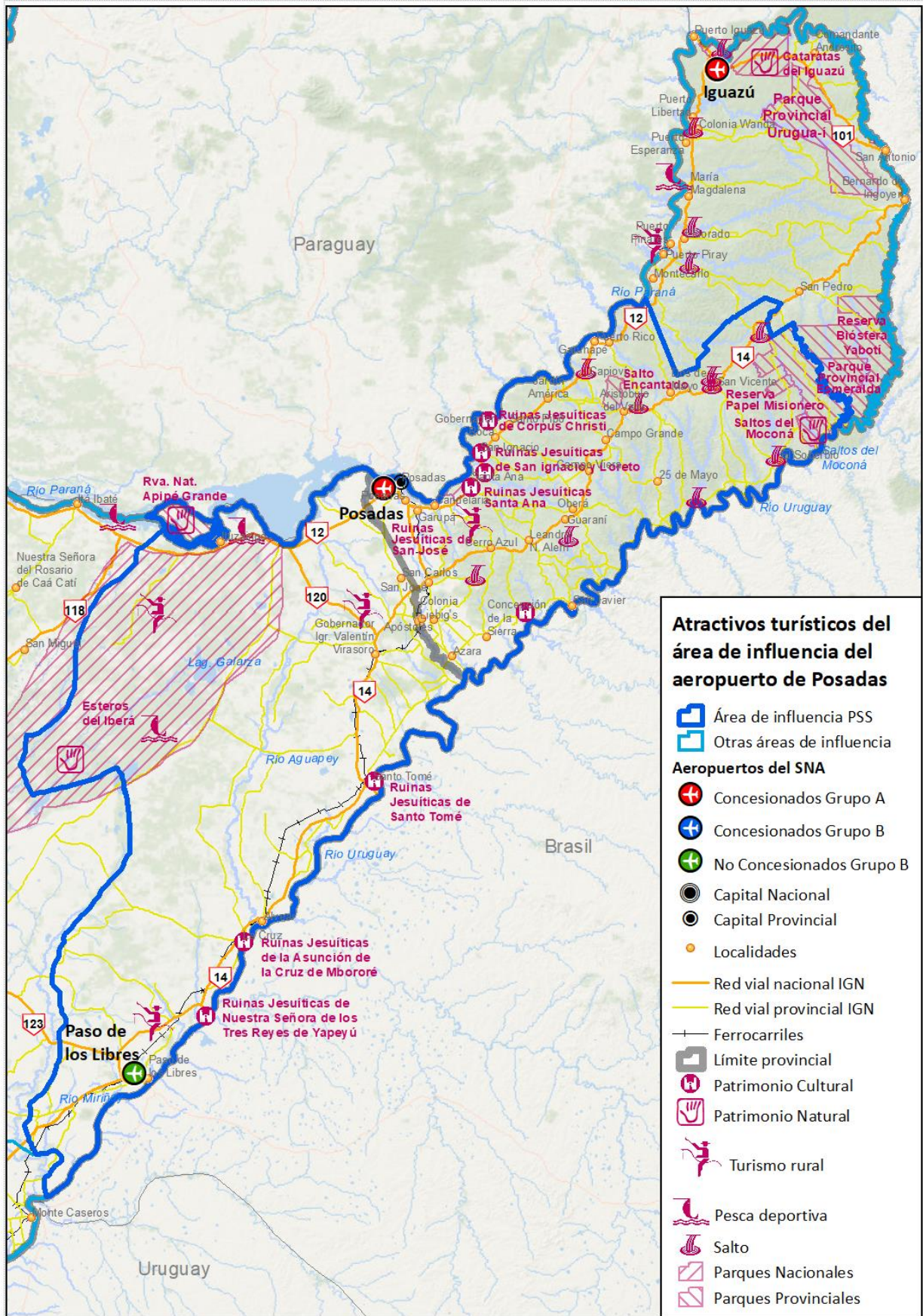
La ciudad de Posadas es el principal centro cultural de la provincia por conjugar distintas manifestaciones artísticas con sus atractivos turísticos entre los que se destacan La Bajada Vieja, el monumento a Andresito Guacurarí, el Centro Cultural La Estación, el Parque República del Paraguay, el Anfiteatro Municipal, la Catedral, el paseo Bosetti con su feria artesanal, el Museo Regional Aníbal Cambas y el Centro del Conocimiento entre muchos más. Además, Posadas es la puerta de entrada a las misiones jesuíticas y a la selva misionera, así como los Esteros del Iberá, que tiene en su portal Galarza el acceso más cercano al Aeropuerto de Posadas.

El área de influencia del aeropuerto de Posadas incluye otros atractivos como: San Ignacio con las Ruinas de las Misiones Jesuíticas y la Casa del escritor Horacio Quiroga; otras misiones como las de Santa Ana, Loreto y las de Santa María la Mayor; Oberá con la ruta del té; la Ruta de la Yerba Mate en Apóstoles, Oberá y otras localidades; el Parque Temático Cruz de Santa Ana en las cercanías de la localidad homónima; y numerosos saltos de agua inmersos en la selva misionera como el Salto Encantado en Aristóbulo del Valle, el Berrondo cerca de Oberá; y los saltos Oasis y Sak en las inmediaciones de Leandro Alem entre muchos otros.

Otro atractivo turístico dentro del área de influencia aeroportuaria son los Saltos del Moconá que tienen la particularidad de ser una catarata longitudinal al curso del río Uruguay a lo largo de casi 3 km. Sus saltos oscilan entre los 5 y los 10 mts. de altura y fueron declarados Monumento Natural Nacional en 1993.

Las famosas Ruinas Jesuíticas de Misiones, también conocidas como las Misiones Jesuíticas de San Ignacio, merecen una mención especial por pertenecer al Camino de los Jesuitas en América del Sur que incluye sitios culturales declarados como Patrimonio Mundial por la UNESCO (distribuidos entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay). Son un conjunto de ruinas de iglesias y edificios relacionados con las misiones jesuíticas establecidas durante los siglos XVII y XVIII y actualmente atraen a muchos turistas interesados en la historia y el patrimonio de la región.

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



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 Posadas un total de **2.237 turistas extranjeros** tanto en vuelos internacionales como domésticos. En términos económicos, los viajeros generaron un gasto de **\$361.478.241 pesos** en el área de influencia del aeropuerto misionero.

##### *Turismo interno*

Por otra parte, **69.551 turistas nacionales** ingresaron a la provincia a través del Aeropuerto generando un impacto de **\$4.582.127.081 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 Posadas 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.



### Turismo extranjero

En 2022, **619 posadeños** viajaron al exterior a través del Aeropuerto de Posadas generando un gasto de **\$103.645.289 pesos** en el exterior.

### Turismo interno

Asimismo, **58.407 turistas** residentes en Posadas recorrieron otras provincias de nuestro país. En términos económicos, gastaron **\$3.847.988.495 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 \$4.943.605.322 pesos en el área de influencia del Aeropuerto de Posadas. En cambio, el turismo emisoro local que viajó a otros puntos del país y al exterior cuantificó un total de \$3.951.633.784 pesos de impacto negativo.

El saldo del turismo, entendido como la diferencia entre el turismo receptivo y el emisoro, en Posadas fue equivalente a **\$991.971.538 pesos**.

Gráfico 16. Impacto económico del turismo facilitado por el transporte aéreo en el Aeropuerto de Posadas. 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

### El Sabor del Té sin Fronteras

Carolina Okulovich, es la Administradora General del “Establecimiento Don Basilio”, uno de los mayores productores y exportadores de té del país. Es representante de la cuarta generación de una destacada familia de productores de té y yerba mate, y ha dado vida a la “Ruta del Té”, emprendimiento ubicado en Oberá, Provincia de Misiones, que integra el Circuito Turístico del Té Misionero. Además, Carolina es presidenta de la Cámara Elaboradora de Té Argentina (CETA), consolidando su influencia en la industria.

Desde su infancia, ha crecido inmersa en el predio donde su familia tiene su primera fábrica de té, presenciando el arribo de la materia prima y su transformación en una delicada bebida. Mientras que para ella es algo natural, no lo es para los visitantes, por lo que surgió la idea de abrir un espacio turístico único: la Ruta del Té. *“Tenemos varias propuestas para los turistas desde visitas guiadas, día de té y la posibilidad de elaborar tu propio té. Los turistas que nos visitan son amantes del té, apasionados por las naturalezas y familias o grupo de amigos dispuestos a vivir momentos nuevos y únicos. Tenemos visitas todo el año, aunque la producción de té sea estacional”*

En cuanto a la importancia de la conectividad aérea proporcionada por el Aeropuerto de Posadas, Carolina enfatiza su valor fundamental para la empresa: *“Contar con un aeropuerto a menos de dos horas es muy importante para la actividad de la empresa ya que la mayoría de nuestras visitas provienen del extranjero o de distintas provincias de Argentina.”* Destaca el turismo proveniente de Brasil, Paraguay, Uruguay y Estados Unidos. Además, ella y su equipo realizan viajes anuales al extranjero para participar en capacitaciones, exposiciones, congresos de té y actividades de comercio exterior. Asimismo, los viajes por negocios y visitas a clientes los llevan frecuentemente a Buenos Aires, donde se encuentra el Departamento de Marketing y Comunicación de la empresa.

Su visión ha trascendido los límites geográficos, uniendo a los amantes del té y a los curiosos en la encantadora Ruta del Té. Con la conectividad aérea proporcionada por el Aeropuerto de Posadas, este fascinante destino se abre a un mundo de sabores y experiencias, acogiendo a visitantes de todos los rincones del planeta.

### **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 (IATA<sup>7</sup>).

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 aéreo.

Específicamente, el indicador de conectividad de cada aeropuerto analiza el aumento de la conectividad en relación al Producto Bruto Geográfico del área de influencia. Este indicador compara el número de asientos disponibles en cada destino servido en un recorte temporal específico<sup>8</sup>. Este número de plazas ofrecidas para cada destino se pondera por el tamaño del aeropuerto de destino, en términos de número de pasajeros atendidos en cada año (IATA, 2007:17). En consecuencia, se pondera con el número 1 al aeropuerto con mayor cantidad de pasajeros anuales del mundo (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).

#### **Indicador de conectividad**

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

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

<sup>7</sup> IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

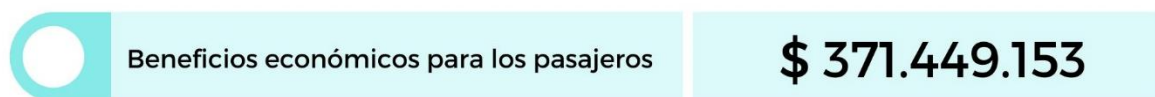
<sup>8</sup> IATA toma como referencia los días del 1 al 7 de julio.

#### **4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS**

Los pasajeros valorizarán su viaje por el propio placer de la visita turística o del valor del negocio logrado, más que por el costo del mismo (IATA, 2008). A esta valorización se la denomina **excedente del consumidor**. Se toma en cuenta la cantidad de pasajeros en función de la tarifa promedio de viaje del año bajo análisis teniendo en cuenta que la elasticidad de la demanda en Argentina es igual a -1, lo que implica que cambios porcentuales en la tarifa promedio de viaje generan un cambio porcentual de igual magnitud en sentido contrario en la cantidad de pasajes vendidos (IATA, 2008).

El cálculo se realizó teniendo en cuenta la cantidad de pasajeros que tuvieron como origen el Aeropuerto de Posadas y la tarifa promedio de dicho aeropuerto en el año 2022. Así, el excedente del consumidor registrado alcanzó la suma de \$371.449.153.

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



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





#### **4.5 GENERACIÓN DE EMPLEO**

Un aporte fundamental de la actividad aerocomercial y aeroportuaria es la generación de puestos de trabajo que, al igual que los impactos económicos de esta actividad, se clasifican en directos, indirectos, inducidos y catalíticos.

Se considera directo al empleo generado por las actividades económicas desarrolladas en el aeropuerto. Dentro de esta categoría se incluye, por ejemplo, al personal encargado de la administración aeroportuaria, las líneas aéreas, las empresas de asistencia a aeronaves (handling), las autoridades de control, los agentes de carga, los locales comerciales, los servicios de correo, los servicios de rampa, el catering aerocomercial, el almacenamiento y la distribución de aerocombustibles, la logística y los depósitos.

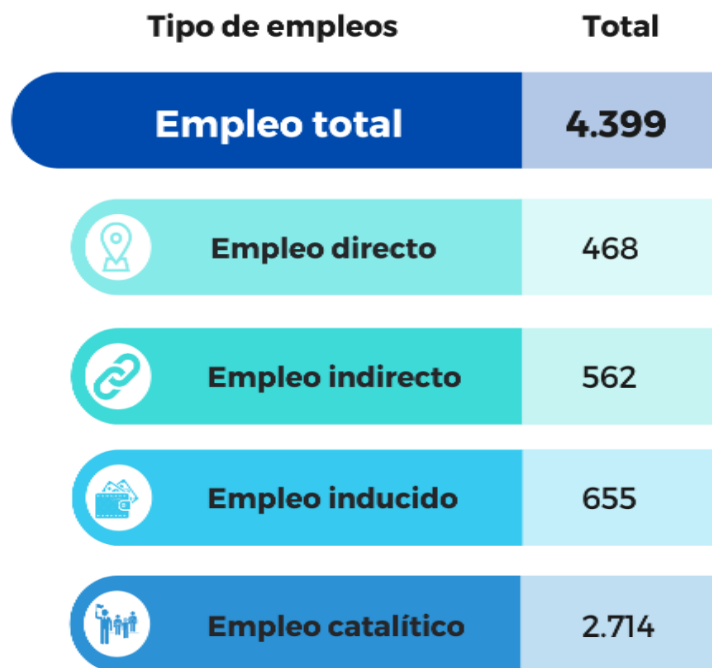
El indirecto se conforma por los empleos originados en la economía del área de influencia aeroportuaria, que forman parte de la cadena de proveedores de bienes y servicios a las actividades directas. Esto quiere decir que estos empleos no tendrían lugar sin la infraestructura aeroportuaria y la conectividad ofrecida. Entre estos empleos se encuentran los de las agencias de publicidad, empresas proveedoras de insumos para el aeropuerto, proveedores de mercaderías comercializadas en el aeropuerto, entre otros.

El empleo inducido corresponde a los generados por el consumo asociado al proceso de reproducción social de los empleados de las empresas incluidas en el impacto directo e indirecto. Se agrupan dentro de esta categoría todos los empleados de los comercios en los que consumen los empleados del aeropuerto o de empresas proveedoras de otras actividades del mismo.

Por último, se entiende como empleo catalítico a los puestos de trabajo generados por la atracción, retención y expansión de la actividad económica del área de influencia, como resultado de la accesibilidad a los mercados provista por el transporte aéreo. Componen esta categoría las inversiones atraídas, turismo receptivo, incremento de productividad, instalación de nuevas empresas, mantenimiento de la localización de empresas actuales, entre otros.

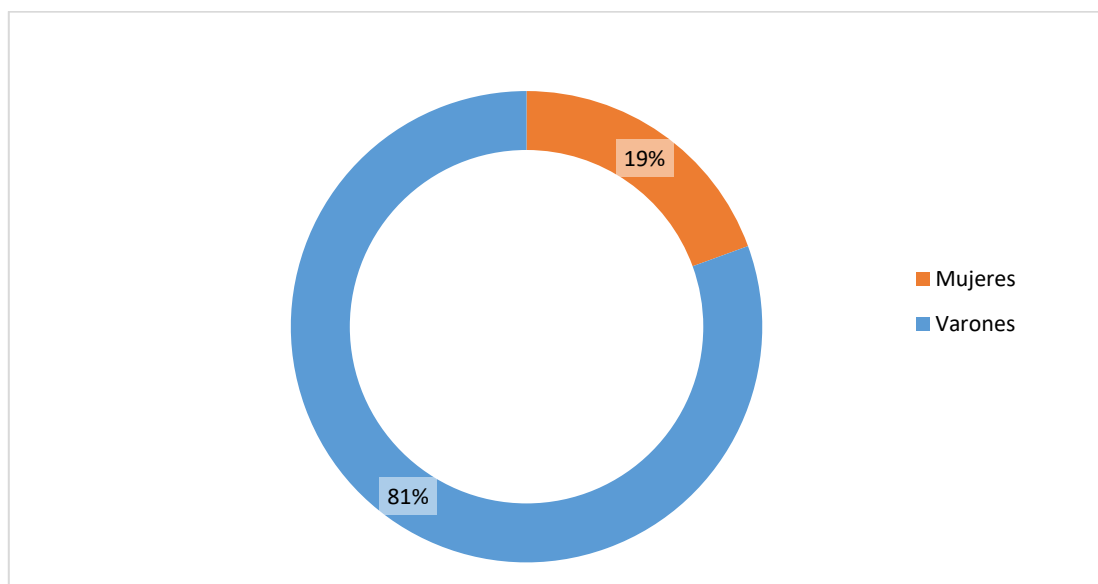
En el área de influencia del Aeropuerto de Posadas la actividad aerocomercial y aeroportuaria demandó en 2022 un total de 4.399 empleos de los cuales 468 fueron empleos directos, 562 empleos indirectos, 655 empleos inducidos y 2.714 empleos catalíticos. La distribución del empleo directo por género fue de 81% para varones y 19% para mujeres.

Gráfico 17. Empleo aeroportuario en el Aeropuerto Posadas. Año 2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

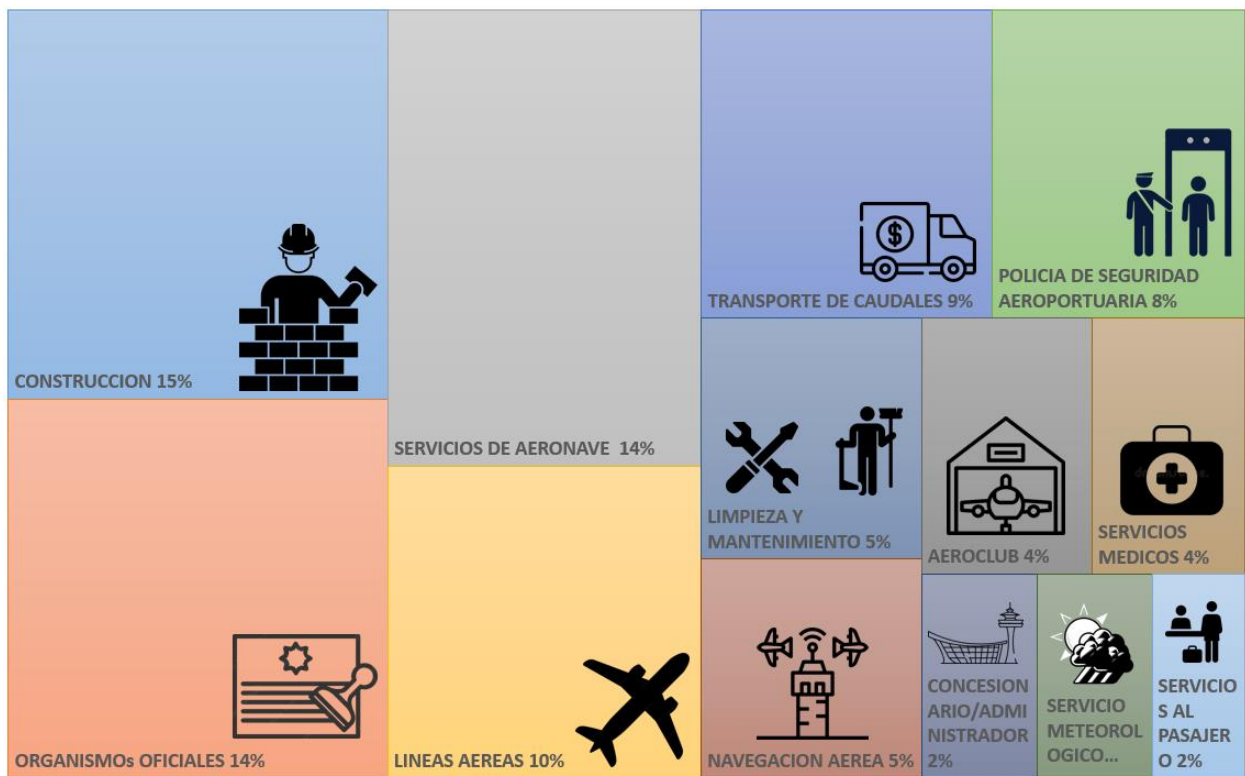
Gráfico 18. Empleo directo por género. Año 2022



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 19. Empleo aeroportuario directo por rubro en el Aeropuerto de Posadas. Año 2022



A fines de caracterizar la generación de puestos de trabajo se calcularon los siguientes indicadores que permiten visualizar la relación empleo total generado por la actividad aeroportuaria y aeronáutica en el área de influencia del Aeropuerto de Posadas 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 20. Ratios de empleo por unidad de medida en el Aeropuerto de Posadas. Año 2022

Tipo de empleos	Cada millón de pasajeros	Cada mil movimientos	Cada 1000 m2 de terminal	Por hectárea
<b>Empleo total</b>	<b>19.079</b>	<b>1.520</b>	<b>657</b>	<b>16</b>
 <b>Empleo directo</b>	2.030	162	70	2
 <b>Empleo indirecto</b>	2.436	194	84	2
 <b>Empleo inducido</b>	2.841	226	98	2
 <b>Empleo catalítico</b>	11.772	938	405	10

Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

**ORSNA** Autoridad  
Aeroportuaria

