



# AEROPUERTO INTERNACIONAL DE RESISTENCIA



## INFORME DE IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y TERRITORIAL

2021

# 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 MENDOZA .....	8
2.2. ÁREA DE INFLUENCIA AEROPORTUARIA Y CONTEXTO PROVINCIAL.....	18
3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL.....	26
3.1 OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO .....	26
3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO .....	31
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).....	46
4.4 BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS.....	48
4.5 GENERACIÓN DE EMPLEO.....	49

# 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 Resistencia incluye veinticinco departamentos chaqueños Almirante Brown, Bermejo, Chacabuco, Comandante Fernández, 12 de Octubre, 2 de Abril, Fray Justo Santa María de Oro, Gral. Belgrano, Gral. Donovan, General Güemes, Independencia, Libertad, Libertador Gral. San Martín, Maipú, My. Luis J. Fontana, 9 de Julio, O'Higgins, Presidencia de la Plaza, 1º de Mayo, Quitilipi, San Fernando, San Lorenzo, Sargento Cabral, Tapenaga, 25 de Mayo, y dos departamentos de la Provincia de Santa Fe, Gral. Obligado y Vera, beneficiando a 1.398.423 habitantes (Censo 2022).

El Informe de Impacto socioeconómico y territorial (ISET) 2021 del Aeropuerto Internacional de Resistencia

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 2021, en el Aeropuerto de Resistencia se registraron 72.157 pasajeros, representando un crecimiento del 45% en relación al año anterior. Además, el aeropuerto contó con 1.614 movimientos de aeronaves. Es necesario considerar que durante los años 2020 y 2021 el transporte aéreo global se ha visto afectado severamente por la mayor crisis histórica de la actividad aerocomercial y aeroportuaria, motivada por la aparición de la Pandemia de la COVID-19, la cual ha

generado un fuerte impacto en los indicadores de transporte aéreo producto de la disminución de las operaciones aéreas mundiales.

**Particularmente, el impacto socioeconómico total positivo del año 2021 generado en el área de influencia del Aeropuerto Internacional de Resistencia fue de \$1.443.503.666 de pesos, creando 6.768 puestos de empleo.**

El producto bruto aeroportuario aportó \$94.826.681 de pesos, el turismo receptivo \$1.229.476.921 y los beneficios económicos para los pasajeros \$119.200.064. En contraste, el turismo emisor sumó \$1.165.622.916 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 \$277.880.750 de pesos en el área de influencia aeroportuaria.**

## IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL DEL TRANSPORTE AÉREO



# AEROPUERTO INTERNACIONAL DE RESISTENCIA - 2021



Impacto socioeconómico y territorial positivo **\$ 1.443.503.666**

Impacto socioeconómico y territorial negativo **\$ 1.165.622.916**

Saldo de impactos (pesos) **\$ 277.880.750**

Puestos de empleo generados **6.768**

 Población del área de influencia

1.398.423

 Pasajeros

72.157

 Movimientos

1.614

## 2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO

El Aeropuerto Internacional de Resistencia “José de San Martín” es uno de los 55 aeropuertos que integraban en 2021 el Sistema Nacional. En este capítulo se describirán las características técnicas más relevantes del aeropuerto, su localización geográfica y su área de influencia.

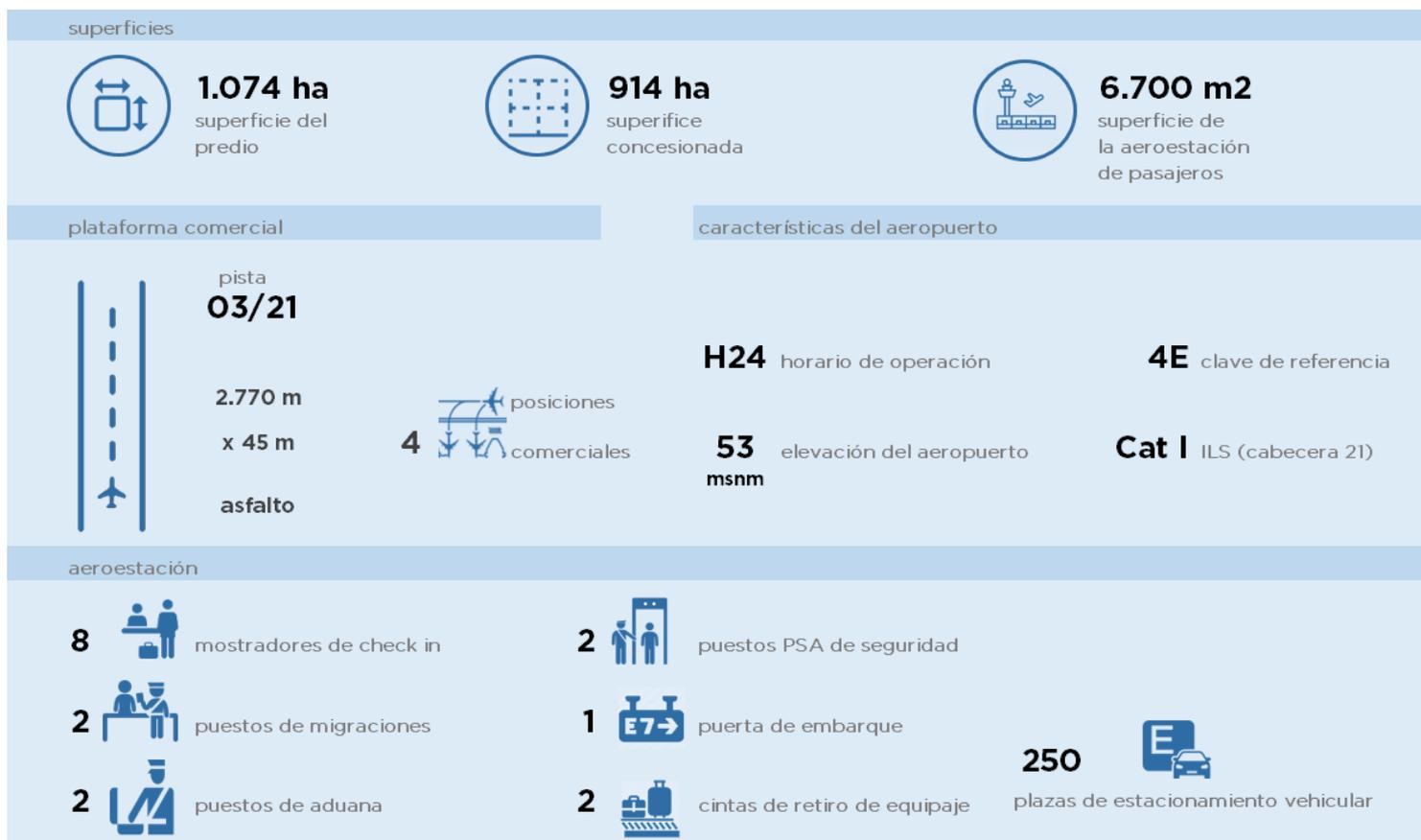
Mapa 1. Sistema Nacional de Aeropuertos. Año 2021



Fuente: ORSNA

## 2.1. DATOS CLAVE DEL AEROPUERTO DE RESISTENCIA

Aeropuerto Internacional de Resistencia José de San Martín	
Código OACI	SARE
Código IATA	RES
Ciudad	Resistencia
Provincia	Chaco
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000
Distancia a la ciudad	9 km



## El aeropuerto

El predio aeroportuario es de 1.074 hectáreas, de las cuales 914 (85%) han sido concesionadas por el Estado Nacional a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. El límite de la concesión posee un perímetro aproximado de 14 kilómetros. En las 160 hectáreas fuera de la concesión se encuentra la sede de la Región Aérea Noreste de la Fuerza Aérea Argentina y el Centro de Vigilancia Aérea entre otras instalaciones.

Imagen 1. Predio y área concesionada del Aeropuerto de Resistencia



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Resistencia.  
Resolución ORSNA N° 48/2011

El Aeropuerto de Resistencia está habilitado para el transporte aéreo nacional, para el transporte aéreo internacional no regular y como aeropuerto alternativo para el internacional regular<sup>1</sup>.

El aeropuerto posee una única pista, la 03/21 (2.770 m x 45 m) y cuenta con tres plataformas de estacionamiento de aeronaves. La plataforma principal del aeropuerto da servicio a las aeronaves comerciales y está asociada a la terminal de pasajeros, una segunda plataforma da servicio a la aviación general y la tercera plataforma es de uso militar. La torre de control se ubica a 130 metros al sur de la plataforma comercial.

Imagen 2. Sectores del aeropuerto



Fuente: Plan Maestro de Resistencia. Resolución ORSNA N° 27/2017

### **Terminal de pasajeros**

La terminal actual de pasajeros comprende un edificio de 6.700 m<sup>2</sup> organizado en una planta alta donde se encuentran los locales comerciales y Esta planta se conecta a través de una rampa con un nivel intermedio donde del lado público se encuentran una galería de arte y locales para el alquiler de automóviles, mientras que en el lado estéril se ubican la sala de arribos y retiro de equipaje. En la planta baja están las oficinas de organismos públicos, áreas de servicio, operaciones, mantenimiento y administración. En esta terminal se concentran las operaciones de pasajeros de aviación comercial y de aviación general.

<sup>1</sup> <http://ais.anac.gov.ar/aip>

## **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.

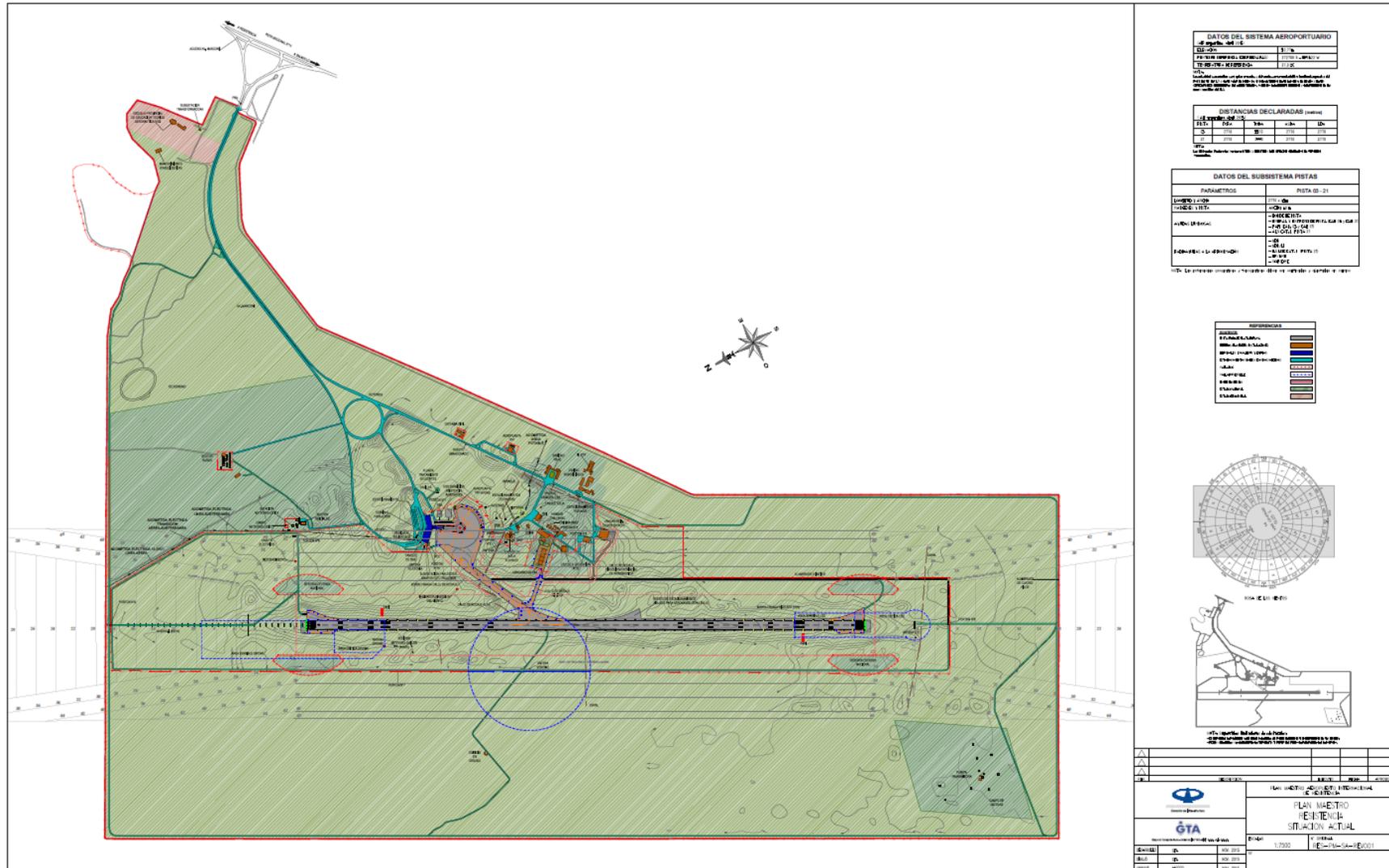
El Plan Maestro contiene la evolución prevista para todo el período de la concesión y su desarrollo está a cargo de la empresa administradora Aeropuertos Argentina 2000, sobre las pautas que el Estado le impone a través de sus autoridades y organismos de contralor, considerando la demanda de servicios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



*Torre de control del Aeropuerto Internacional de Resistencia*



Imagen 4. Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de Resistencia



Fuente: Resolución ORSNA N° 27/2017

## **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>2</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.

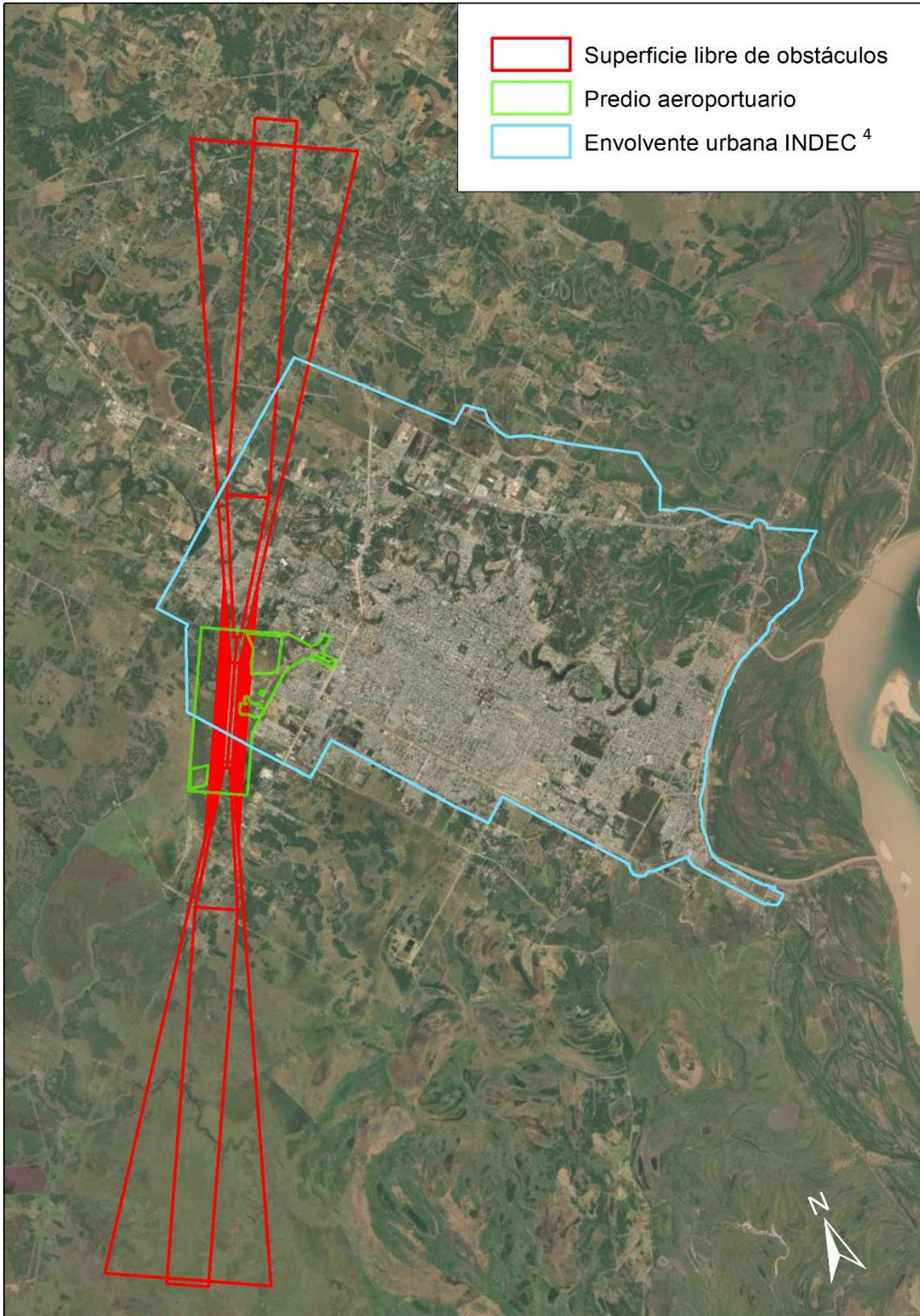
La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) informa mediante la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) la existencia o no de elementos presentes bajo la superficie libre de obstáculos.

En el caso del Aeropuerto de Resistencia, se puede observar escasa presencia de áreas urbanizadas bajo un sector de la superficie definida como limitadora de obstáculos.

---

<sup>2</sup> Manual de Aeródromos de la República Argentina. Disponible en: [www.anac.gov.ar](http://www.anac.gov.ar)

Imagen 5. Superficie libre de obstáculos del Aeropuerto de Resistencia



Fuente: Elaboración propia en base al Plan Maestro de Resistencia.  
Resolución ORSNA N° 27/2017

<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

## **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)<sup>4</sup> correspondiente al aeropuerto de Resistencia, 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.

Esta indicación se orienta a evitar el impacto del ruido sobre la población que se ubica principalmente al norte del aeropuerto.

Estas previsiones de la AIP concuerdan con los resultados del análisis del ruido elaborado en el Plan Maestro del Aeropuerto de Resistencia, el cual fue 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 un mayor impacto del ruido con la utilización de la cabecera 03, que se desarrolla sobre el área urbana, en comparación con la cabecera 21, cuyo desarrollo se extiende sobre el área rural, como puede observarse en las imágenes que siguen de ambas manchas de ruido.

---

<sup>4</sup> <http://ais.anac.gov.ar/aip>

Imagen 6. Mancha de ruido en día pico cabeceras de pistas 03 y 21



Fuente: Análisis de ruido del Plan Maestro de Resistencia.  
Resolución ORSNA N° 27/2017

## 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.

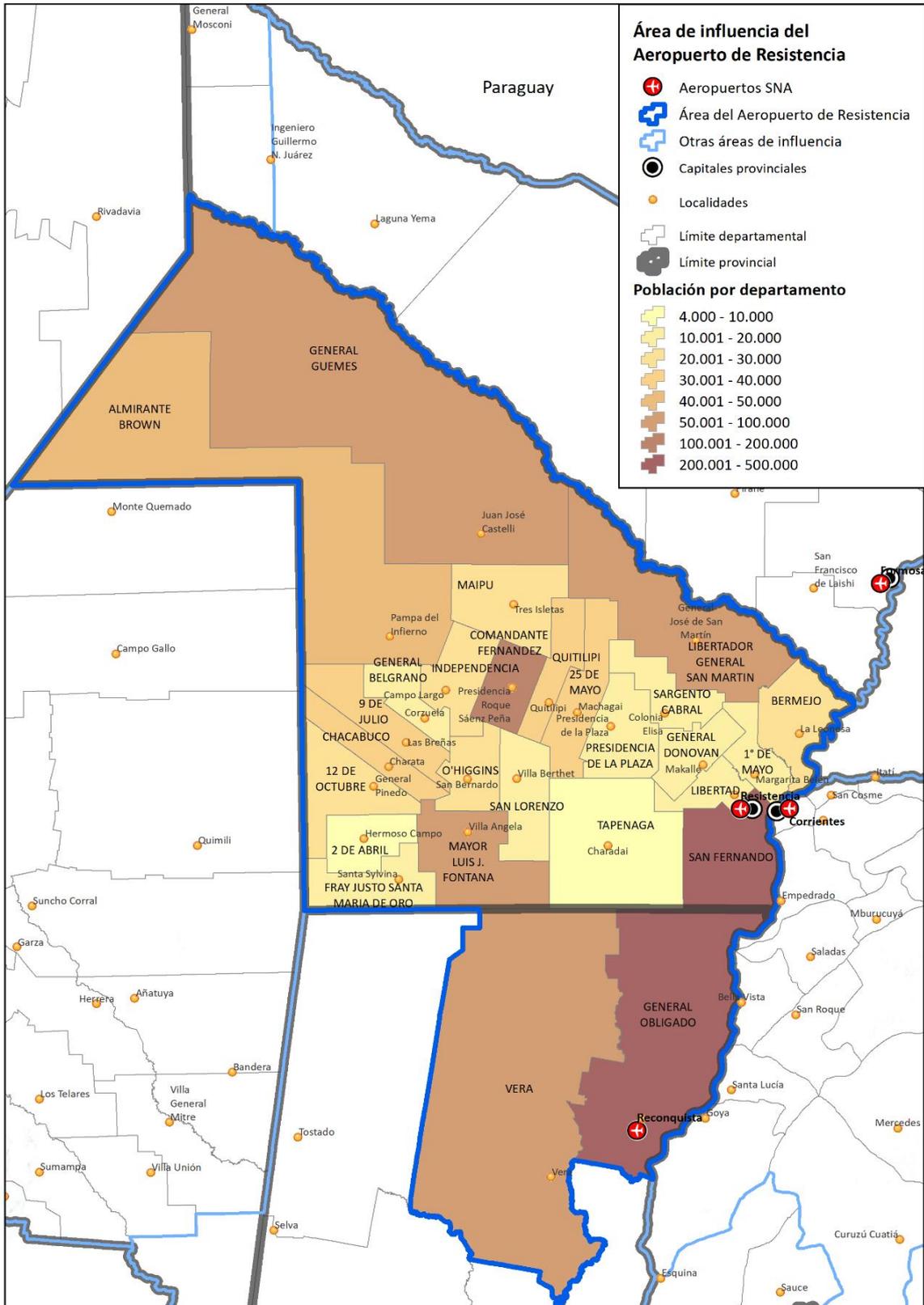
El área de influencia es un espacio geográfico sobre el cual el aeropuerto ejerce un poder de atracción y define el universo de potenciales pasajeros que utilizarán la terminal.

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 Resistencia se encuentra en la Región Litoral y se vincula por vía terrestre a través de la Ruta Nacional N° 11 con la ciudad de Reconquista en Santa Fe hacia el sur y hacia el norte con Formosa. Por el corredor Ruta Nacional N° 16, se vincula hacia el oeste con la ciudad de Presidencia Roque Sáenz Peña, segunda ciudad más poblada de la provincia del Chaco y hacia el este con la ciudad de Corrientes, capital de la provincia vecina.

Mapa 2. Área de influencia del Aeropuerto Internacional de Resistencia



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

**Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial**  
Aeropuerto Internacional de Resistencia. Chaco. Argentina

El Aeropuerto de Resistencia se localiza sobre la Ruta Nacional N° 11 en el departamento San Fernando, dentro de cuyos límites se encuentra Resistencia, capital y ciudad más poblada de la provincia del Chaco, además de su principal centro social y económico. El área de influencia aeroportuaria incluye 25 departamentos chaqueños: Almirante Brown, Bermejo, Chacabuco, Comandante Fernández, 12 de Octubre, 2 de Abril, Fray Justo Santa María de Oro, General Belgrano, General Donovan, General Güemes, Independencia, Libertad, Libertador General San Martín, Maipú, Mayor Luis J. Fontana, 9 de Julio, O'Higgins, Presidencia de la Plaza, 1° de Mayo, Quitilipi, San Fernando, San Lorenzo, Sargento Cabral, Tapenaga, 25 de Mayo, y dos departamentos de la Provincia de Santa Fe, General Obligado y Vera.

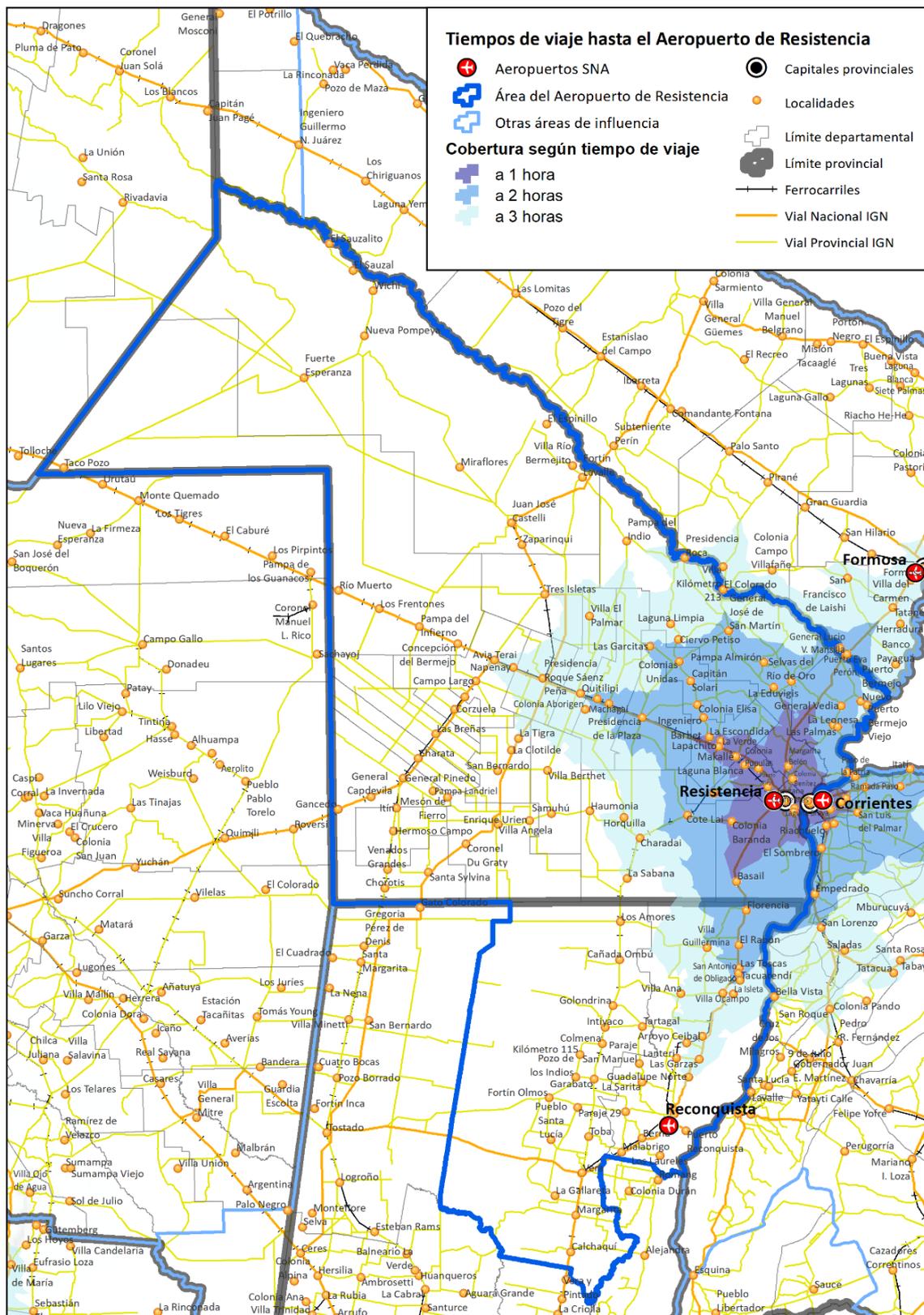
Según datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (resultados provisionales) del INDEC, para el 2022 la población de los departamentos que forman parte del área de influencia del aeropuerto alcanzó 1.398.423 habitantes, de los cuales un 33% se encuentra dentro de una hora de viaje por la red vial desde el aeropuerto.



Terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Resistencia

## Informe de Impacto Socioeconómico y Territorial Aeropuerto Internacional de Resistencia. Chaco. Argentina

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



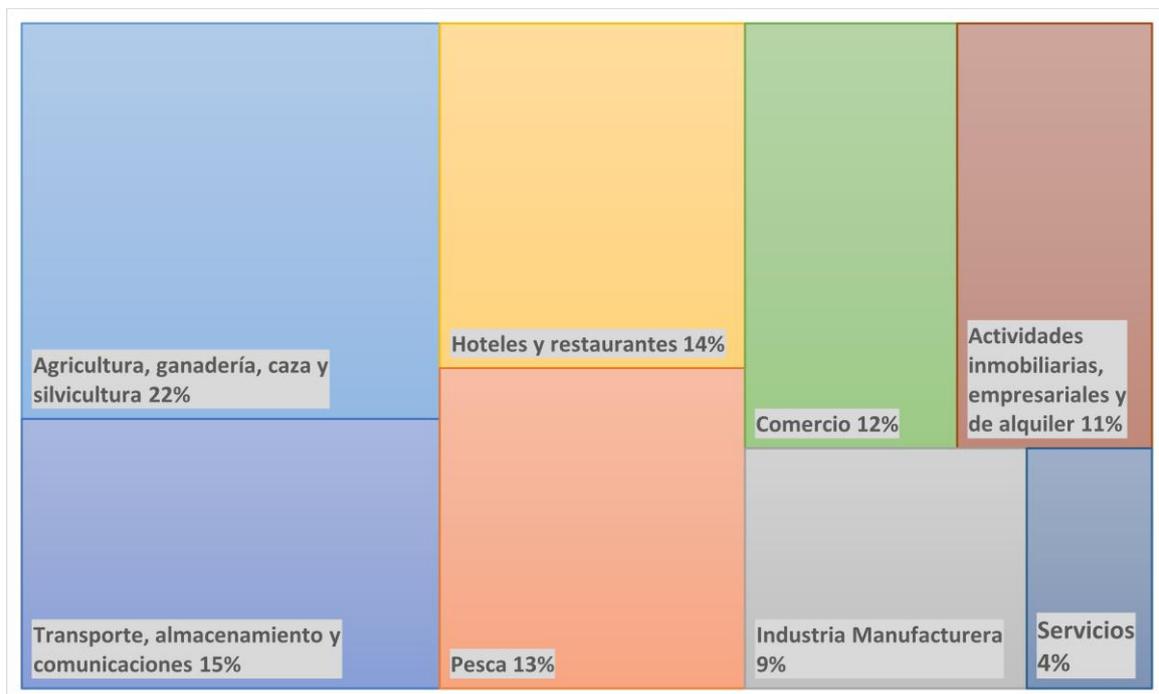
Fuente: Elaboración propia en base a datos de IGN, INDEC, Open Street Map

## 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 Chaco cuenta con una estructura productiva que se divide en cuatro rubros principales y está apoyada principalmente en el sector primario.

Gráfico 1. Estructura económica productiva por grandes rubros en la provincia de Chaco. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos de INDEC

Los sectores de actividad que más aportan a la estructura productiva provincial son: agricultura, ganadería, caza y silvicultura (22%), transporte, almacenamiento y comunicaciones (15%), hoteles y restaurantes (14%), pesca (13%), comercio (12%), actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler (11%), industria manufacturera (9%) y servicios (4%).

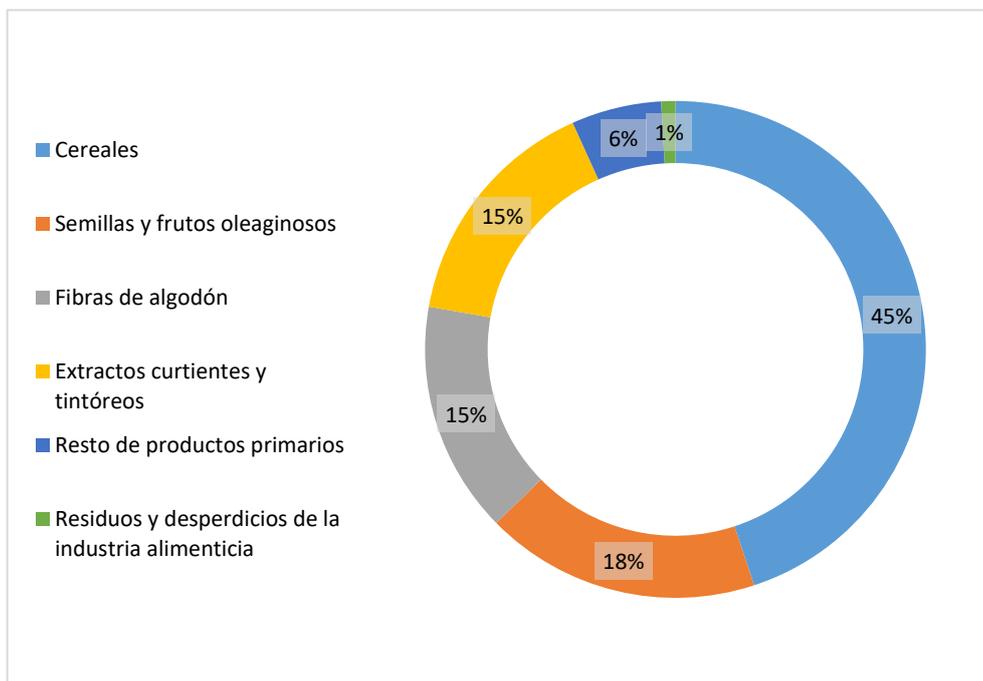
## Perfil exportador

Durante el año 2021, las exportaciones de Chaco totalizaron 419 millones de dólares, representando el 0,6% del valor exportado sobre el total nacional y 34,3% de la Región Noreste.

La provincia participa en los mercados internacionales principalmente con productos asociados al sector cerealero, representando el 45% de los despachos al exterior en el año 2021. También se comercializaron semillas y frutos oleaginosos (18%), fibras de algodón (15%), extractos curtientes y tintóreos alcanzó el (15%), restos de productos primarios (6%) y residuos y desperdicios de la industria alimenticia (1%).

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 2021

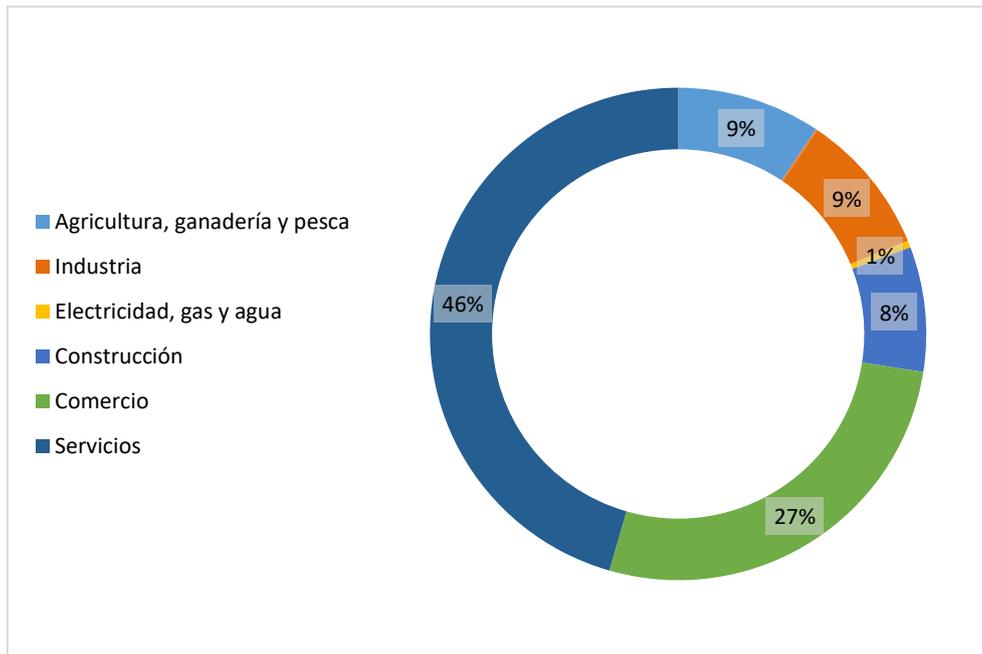


Fuente: Indicador de actividad económica provincial - INDEC

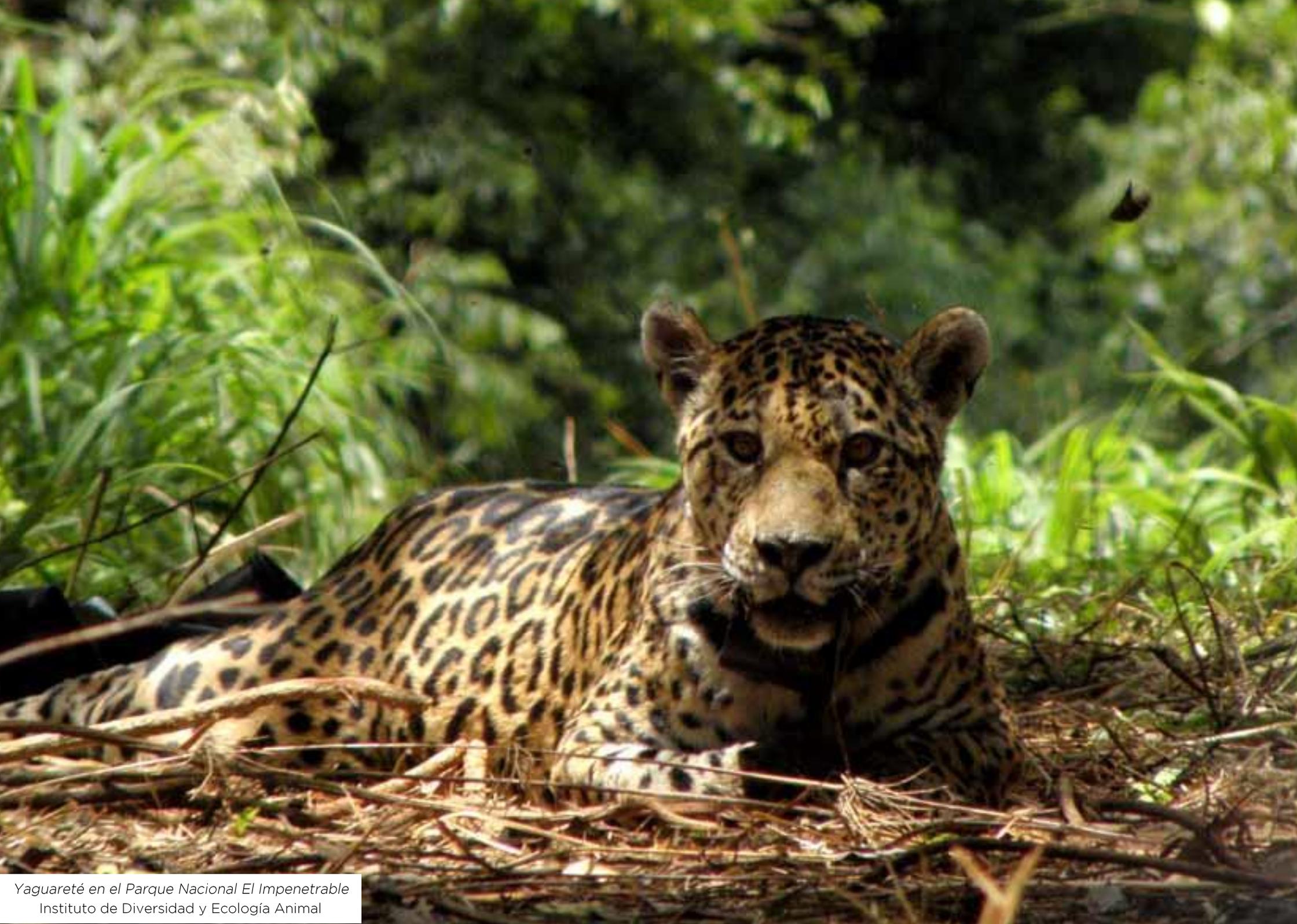
## Empleo provincial

Durante el año 2021 se registraron 81.083 puestos de empleo en la Provincia de Chaco. Las actividades vinculadas con el sector servicios (46%) generaron más casi la mitad de los puestos de trabajo. El resto se distribuyó de la siguiente manera: comercio (27%), agricultura, ganadería y pesca (9%), industria (9%), electricidad, gas y agua (1%), construcción (8%) y electricidad, gas y agua (1%).

Gráfico 3. Composición del empleo provincial. Año 2021



Fuente: Ministerio de Trabajo - SIPA



Yaguareté en el Parque Nacional El Impenetrable  
Instituto de Diversidad y Ecología Animal

# 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 Resistencia 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

Durante el año 2020 y 2021, el transporte aéreo global se vio afectado severamente por la mayor crisis histórica de la actividad aerocomercial y aeroportuaria, motivada por la aparición de la Pandemia del virus Covid-19, la cual generó un fuerte impacto en los indicadores de transporte aéreo producto de la paralización de las actividades y la disminución de las operaciones aéreas mundiales.

En el año 2021, se ofertaron en el mercado doméstico un total de 84.606 asientos en el Aeropuerto de Resistencia y todos ellos fueron operados por Aerolíneas Argentinas.

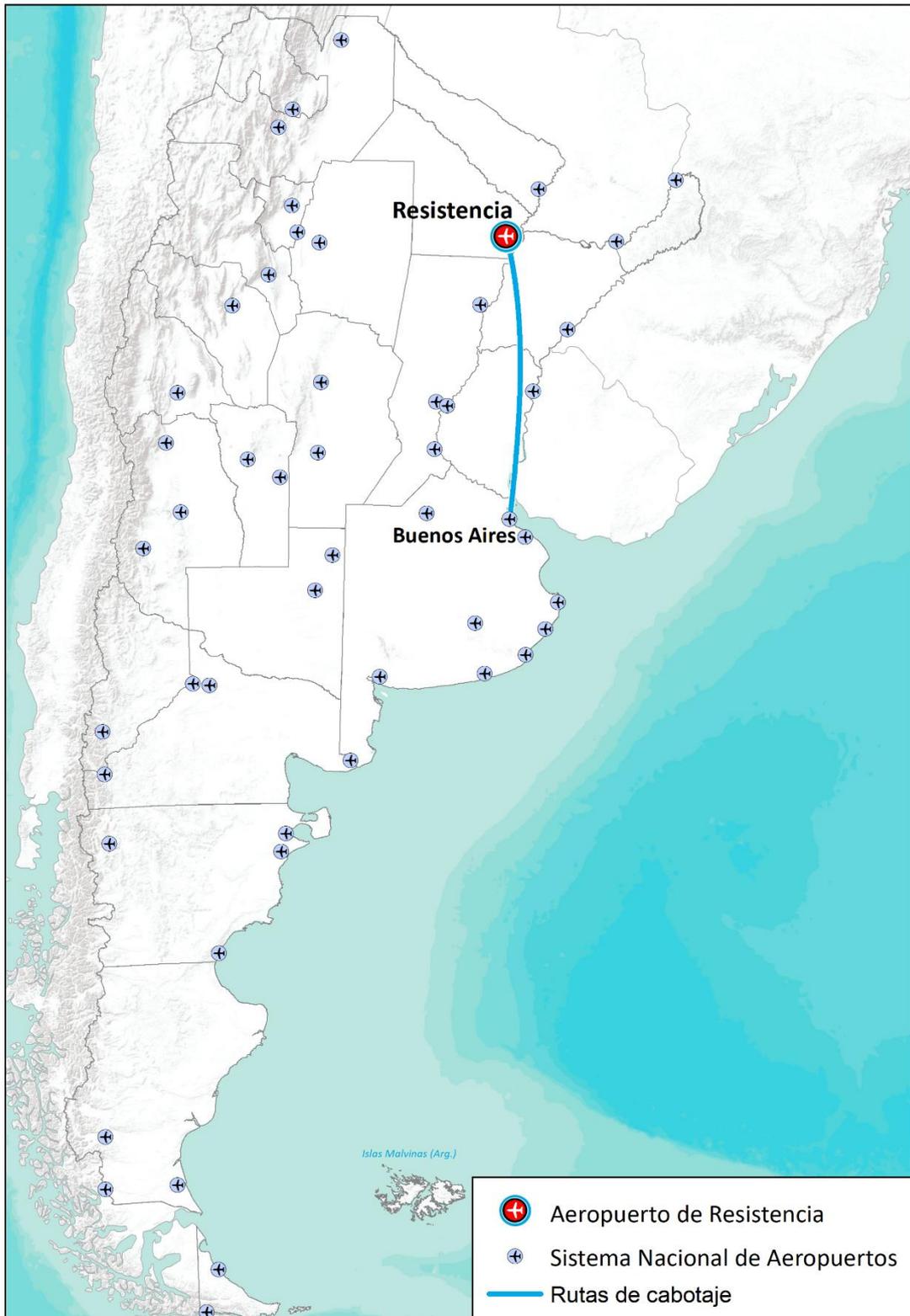
Durante la primera semana de julio<sup>5</sup>, el aeropuerto contó con un total de 11 frecuencias comerciales (ida y vuelta) y 1.204 asientos ofrecidos únicamente por Aerolíneas Argentinas. De ellos, el 100% se orientaban hacia Buenos Aires. Sin embargo, en diciembre del mismo año las frecuencias habían crecido un 82% (20 frecuencias) y la oferta de asientos semanal en un 75% llegando a 2.112 asientos totales.

A lo largo del año, la ciudad de Resistencia estuvo conectada con Buenos Aires (Aeroparque y Ezeiza). Las variaciones mensuales estuvieron vinculadas con el incremento de servicios entre enero y diciembre hacia Buenos Aires (54%). El mes de junio marcó el mínimo de servicios ofrecidos con un total de 4.064 asientos, mientras que diciembre fue el máximo del año con 10.424.

---

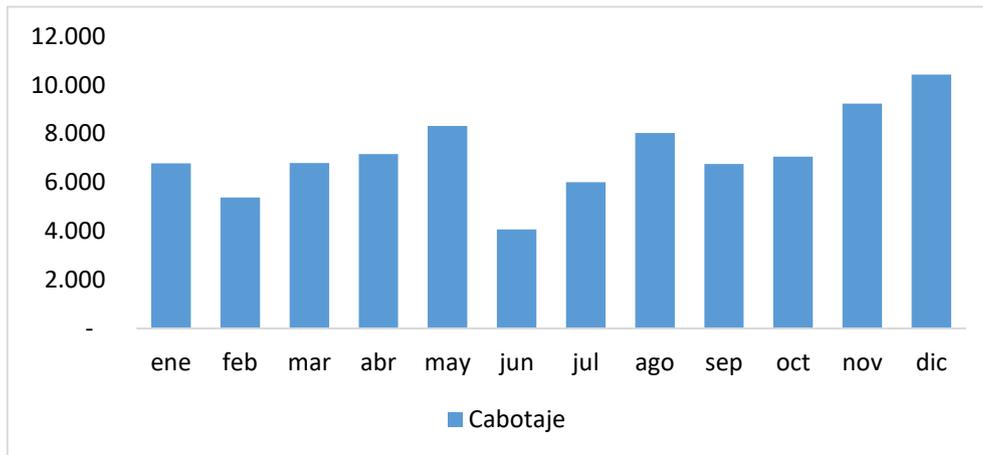
<sup>5</sup> Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2021. Sin embargo, vale aclarar que durante ese mes aún regían restricciones vinculadas a la pandemia covid-19 tanto para el mercado doméstico como para el mercado internacional.

Mapa 4. Rutas de cabotaje del Aeropuerto Internacional de Resistencia.  
Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

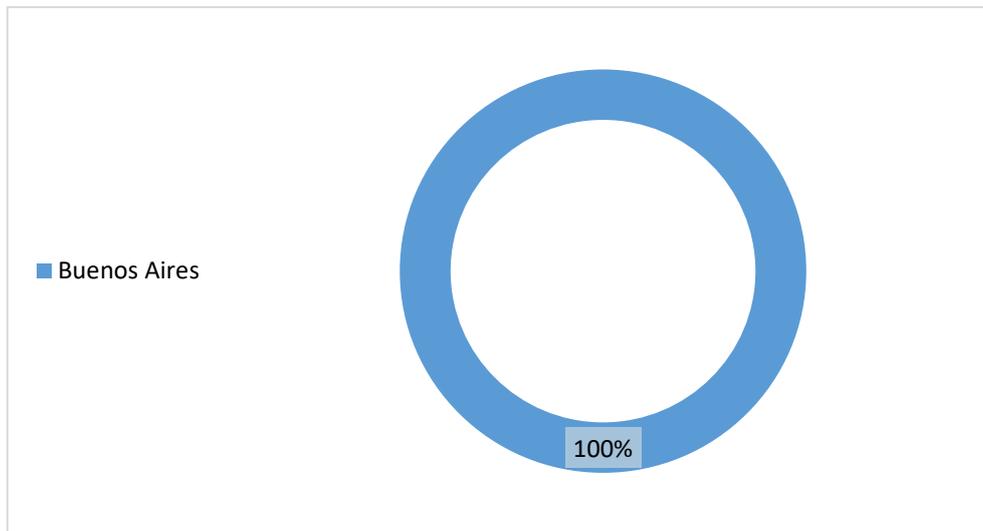
Gráfico 4. Oferta aerocomercial de asientos del Aeropuerto de Resistencia por tipo de vuelo. Año 2021



Fuente: Elaboración propia en base a datos de OAG

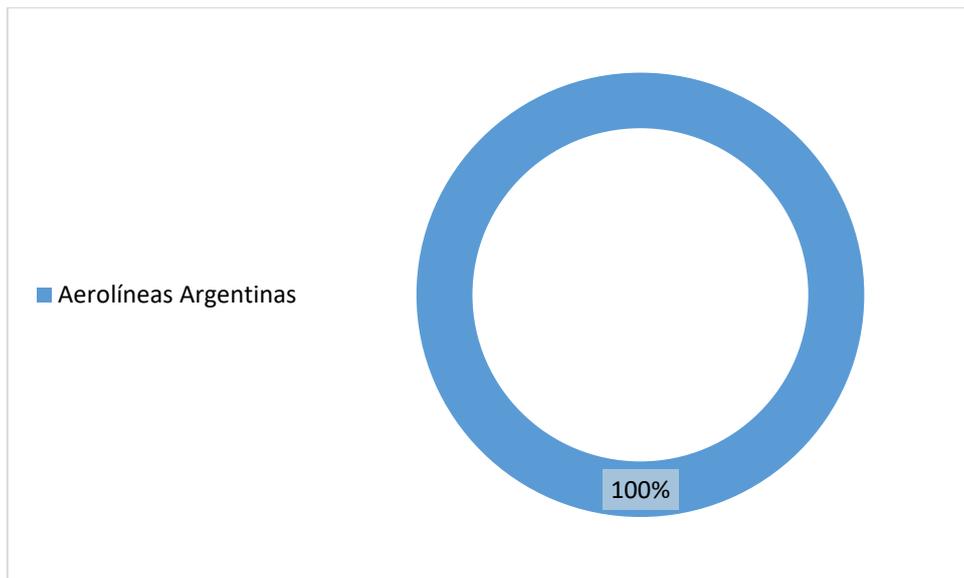
La conexión con Buenos Aires fue la más importante con 100% de los servicios aéreos ofrecidos (Gráfico 5) y Aerolíneas Argentinas el único operador del mercado (Gráfico 6).

Gráfico 5. Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG

Gráfico 6. Oferta anual medida en asientos por aerolínea. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de OAG



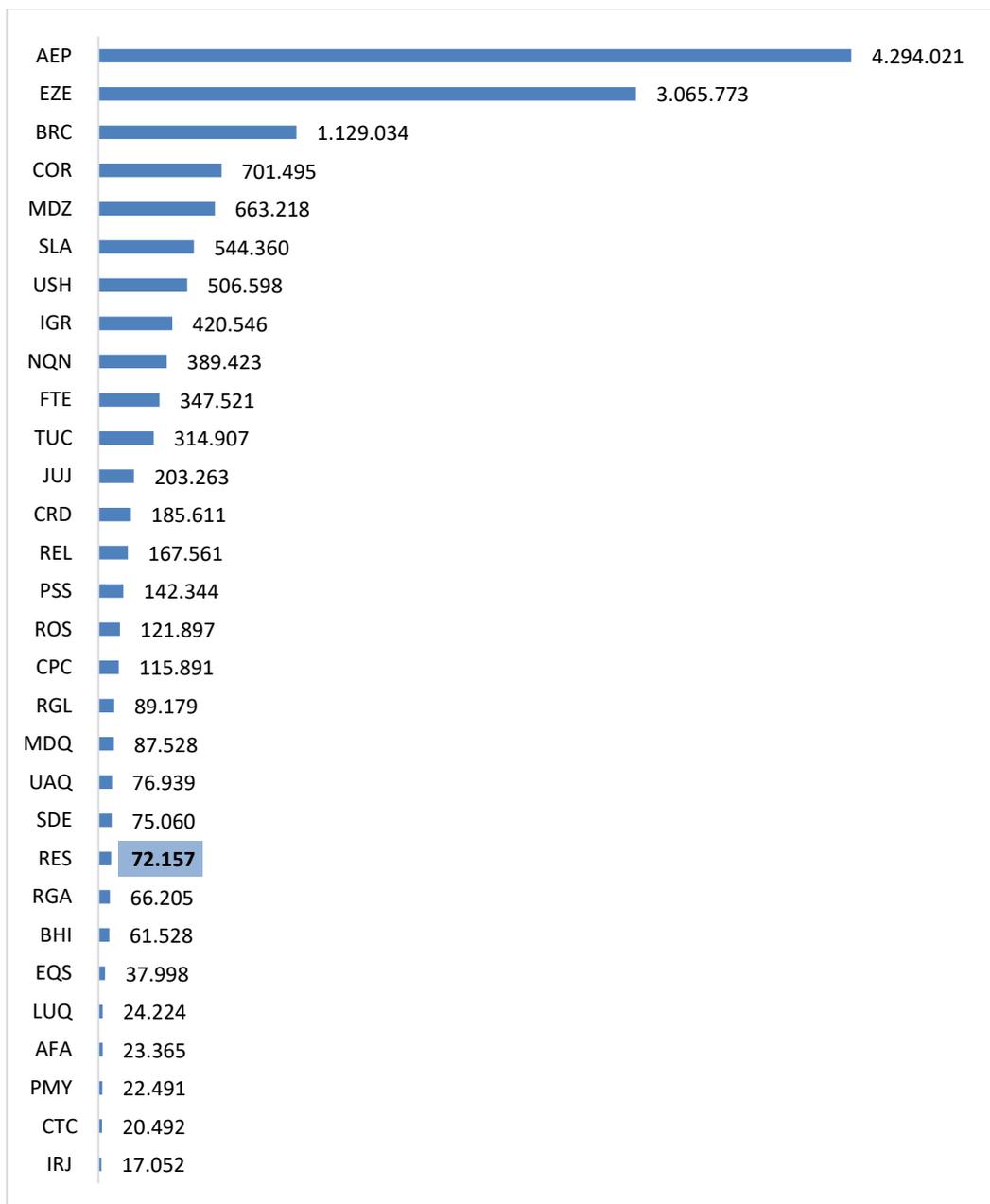


*Sitio Ramsar Jaaukanigás, norte de Santa Fe*  
El Ciudadano

### 3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO

Durante el año 2021, el aeropuerto de Resistencia registró 72.157 pasajeros comerciales, de los cuales el 100% se correspondieron con pasajeros de cabotaje. Con estas cifras el Aeropuerto se ubicó 22° entre las terminales aeroportuarias con vuelos regulares del Sistema Nacional de Aeropuertos. Además, se realizaron un total de 1.614 movimientos de aeronaves.

Gráfico 7. Pasajeros en los aeropuertos del Sistema Nacional. Año 2021

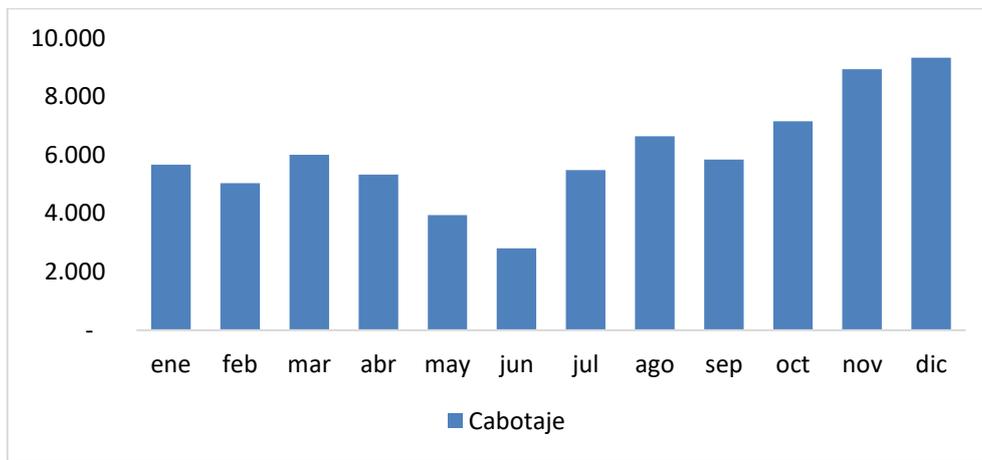


Fuente: elaboración propia en base a datos de explotadores aeroportuarios

La demanda anual del año 2021 fue sostenida por pasajeros nacionales y extranjeros que llegaron en vuelos de cabotaje a la ciudad de Resistencia. A pesar de las restricciones de movilidad vinculadas a la pandemia de la Covid-19 que siguieron vigentes en algunos meses para el mercado doméstico, el aeropuerto mostró una recuperación continua de la demanda a partir del segundo semestre del año 2021 pasando de 2.804 pasajeros en junio a 9.330 en diciembre de 2021, lo que significó un incremento del 233%.

En materia de rutas, la conexión con Buenos Aires concentró la totalidad de la demanda doméstica.

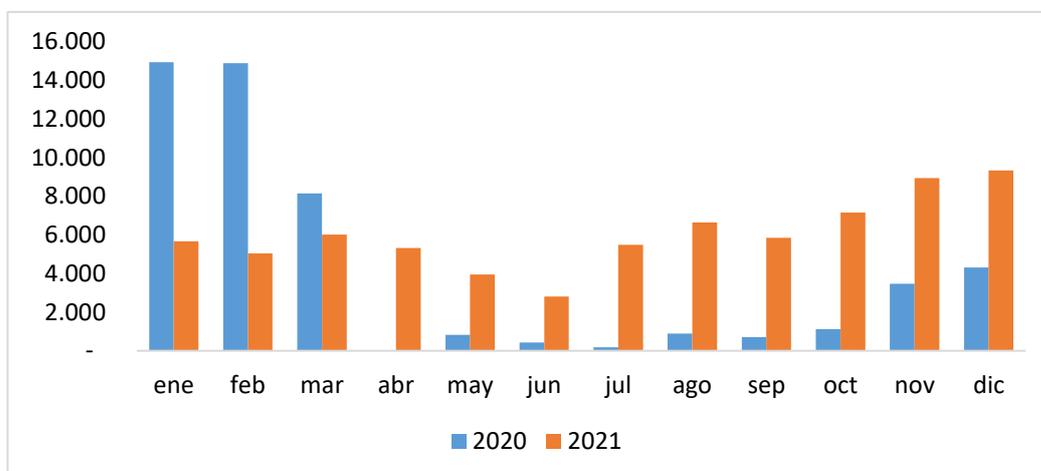
Gráfico 8. Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Si se compara el tráfico anual del 2020 y el 2021, se pasó de 49.869 pasajeros a 72.157 lo que equivale a una recuperación del 45% interanual contrarrestando la abrupta caída del tráfico durante la pandemia. Entre diciembre 2020 y diciembre 2021 la recuperación fue del 117%.

Gráfico 9. Evolución mensual de pasajeros 2020-2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

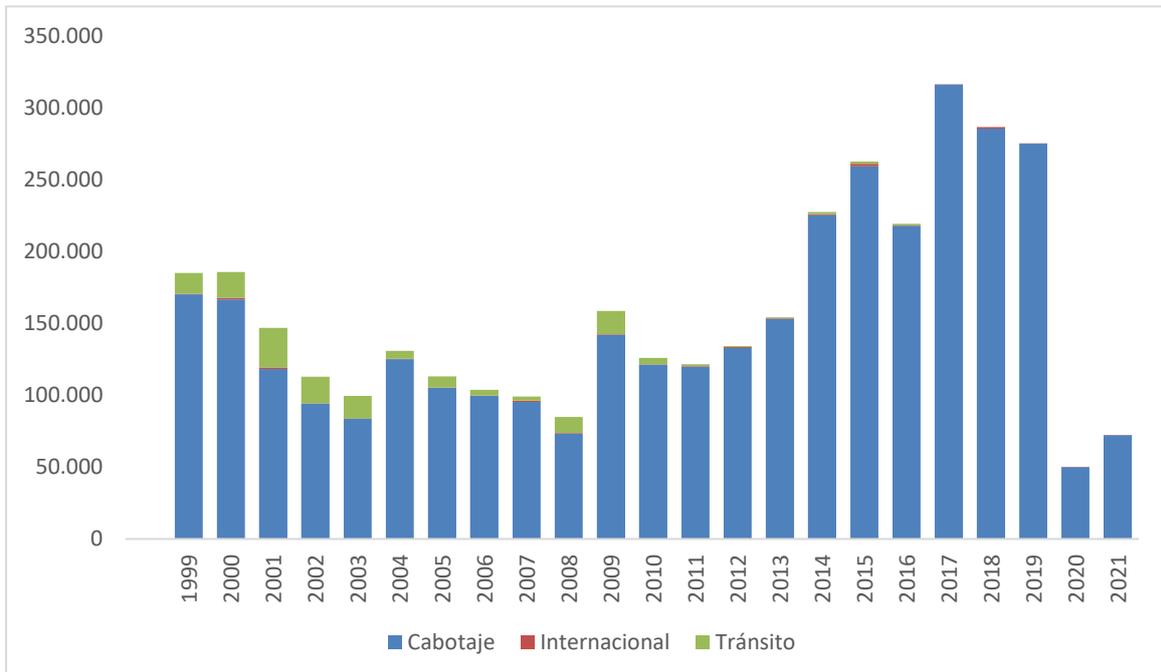
## Tráfico histórico 1999-2021

Durante los últimos 23 (veintitrés) años el tráfico aerocomercial del Aeropuerto de Resistencia experimentó tanto tendencias de crecimiento de la demanda como así también caídas pronunciadas 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

Particularmente, durante 2020 y 2021 se vivió a nivel mundial una de las crisis aerocomerciales más importantes de las últimas décadas como consecuencia de la pandemia COVID-19 lo cual afectó la demanda de viajes aéreos en todo el país y el mundo. Este fenómeno exógeno redujo el tráfico de pasajeros del aeropuerto a niveles por debajo de los registrados a principios de milenio.

El inicio de la serie, en el año 1999, se corresponde con el inicio de la crisis aerocomercial atravesada a fines de la década del 90 como consecuencia de la implementación de políticas de liberalización del mercado, sumado a la crisis socioeconómica y política vivida en la República Argentina en el 2001. Ambos fenómenos produjeron no sólo una reducción sin precedentes en la demanda de pasajeros sino también la quiebra y cese de operaciones de líneas aéreas.

Gráfico 10. Evolución anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Resistencia 1999-2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

Durante el período 1999-2003 la demanda muestra descenso sostenido en la cantidad de pasajeros, pasando de 184.918 al inicio de la serie a 99.589 en 2003. En términos totales, esto reflejo un descenso de la demanda del 46%. A partir del año 2004 y hasta el 2008, el gráfico refleja fluctuaciones en la demanda, identificándose años de crecimiento y de caídas, con una variación interanual del período del -1% en promedio.

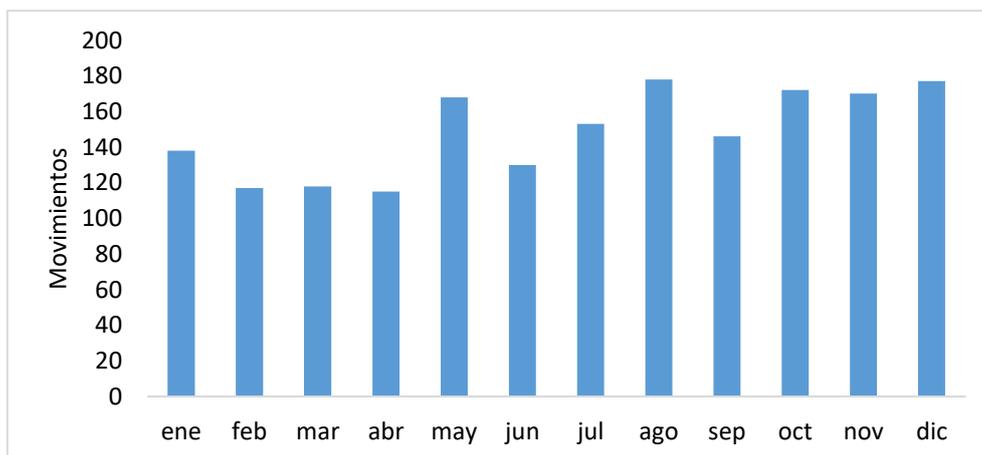
Esta tendencia se revierte a partir del año 2009, en sintonía con la reestatización de Aerolíneas Argentinas, única operadora de la ruta, y se advierte un crecimiento sostenido hasta el año 2015, donde el crecimiento interanual promedio fue del 22% y el acumulado fue del 65%.

En el año 2016 se registró un descenso de la demanda aérea del 17% en comparación con el año anterior. Si bien en el año 2017 se produjo una recuperación del tráfico, los años subsiguientes siguieron una tendencia negativa que fue agravada desde el año 2020 y hasta mediados de 2021 por la pandemia del Covid-19 y las restricciones a la movilidad que trajo aparejada.

### Movimientos de aeronaves

El año 2021 finalizó con un total de 1.614 movimientos, entre aterrizajes y despegues. Esto representa un promedio diario de 4 operaciones. Se observa que las mismas estuvieron en un rango que va desde el mínimo de 115 movimientos mensuales en abril, al máximo de 178 en agosto. En promedio, el aeropuerto contabilizó 135 movimientos mensuales.

Gráfico 11. Evolución mensual del movimiento de aeronaves. Año 2021



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”<sup>6</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 podemos encontrar la actividad turística, el comercio nacional

---

<sup>6</sup> IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

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>7</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 beneficio que favorece a los pasajeros y no se relaciona con ninguna

<sup>7</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.

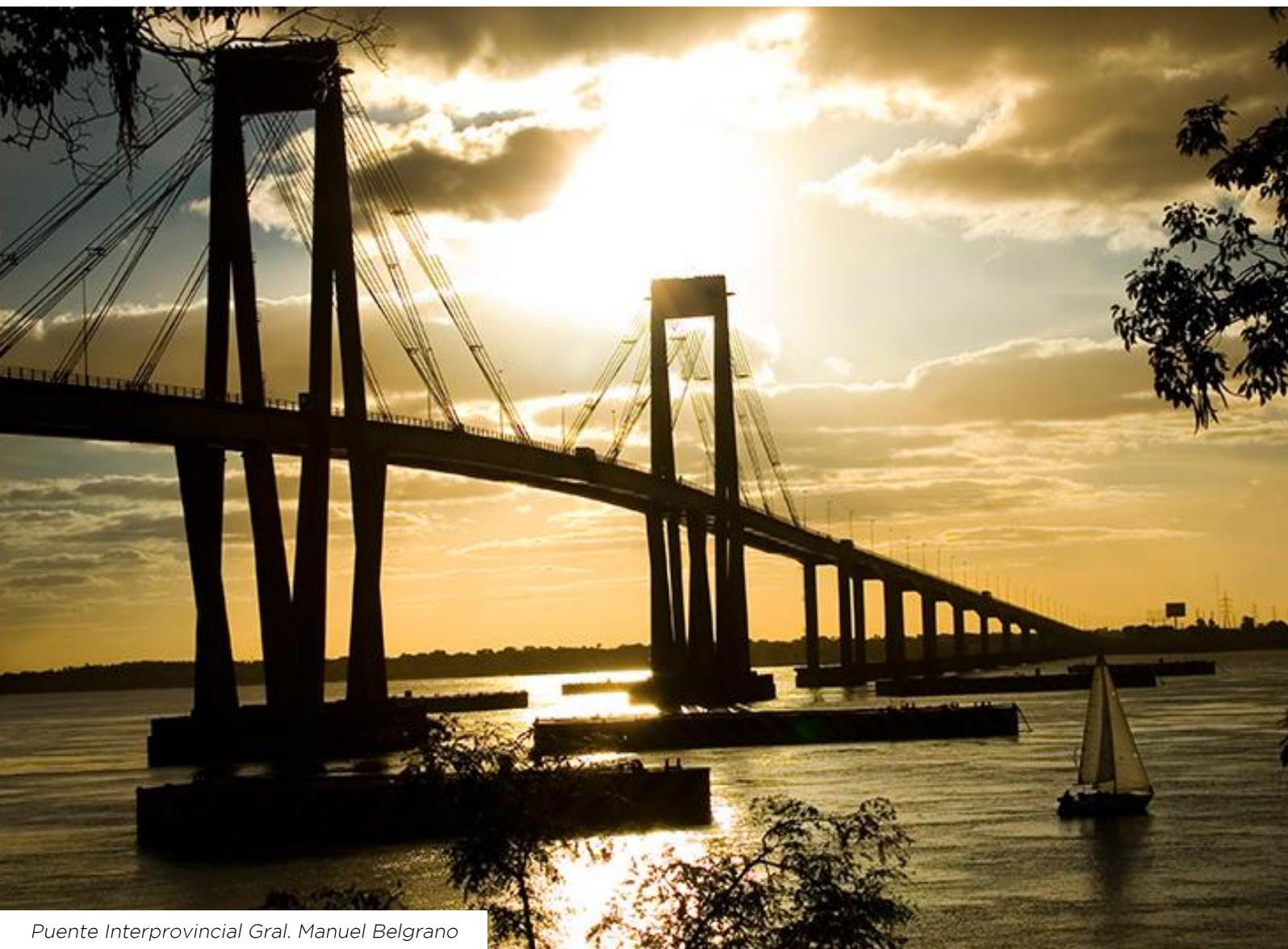
fase redistributiva, catalítica o de derrame ni en el aeropuerto ni en el área de influencia.

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 en el área de influencia del Aeropuerto Internacional de Resistencia por el transporte aéreo durante el año 2021 fue de \$1.443.503.666 de pesos, generando 6.768 puestos de empleo.**

- El producto bruto aeroportuario aportó \$94.826.681
- El turismo receptivo e interno \$1.229.476.921
- Los beneficios económicos para los pasajeros \$119.200.064
- El impacto negativo generado por el turismo emisor sumó \$1.165.622.916

**La diferencia entre los impactos positivos y el impacto negativo generó un saldo de impactos de \$277.880.750.**



# AEROPUERTO INTERNACIONAL DE RESISTENCIA - 2021

# \$ 1.443

MILLONES DE PESOS

Impacto socioeconómico  
y territorial positivo



Impacto socioeconómico y territorial positivo

**\$ 1.443.503.666**

Beneficios económicos para los pasajeros	\$ 119.200.064
Producto Bruto Aeroportuario	\$ 94.826.681
Turismo receptivo	\$ 1.229.476.921
Puestos de empleo generados	6.768

Impacto socioeconómico y territorial negativo

**\$ 1.165.622.916**

Turismo emisor	\$ 1.165.622.916
----------------	------------------

Saldo de impactos (pesos)

**\$ 277.880.750**

#### 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 de Resistencia

El Aeropuerto de Resistencia generó \$94.826.681 pesos en concepto de PBA durante el 2021. Los servicios aeronáuticos generaron \$8.937.631 pesos, lo que representa un 9% del total. El 91% restante equivale a \$85.889.050 y fueron generados por las actividades no aeronáuticas.

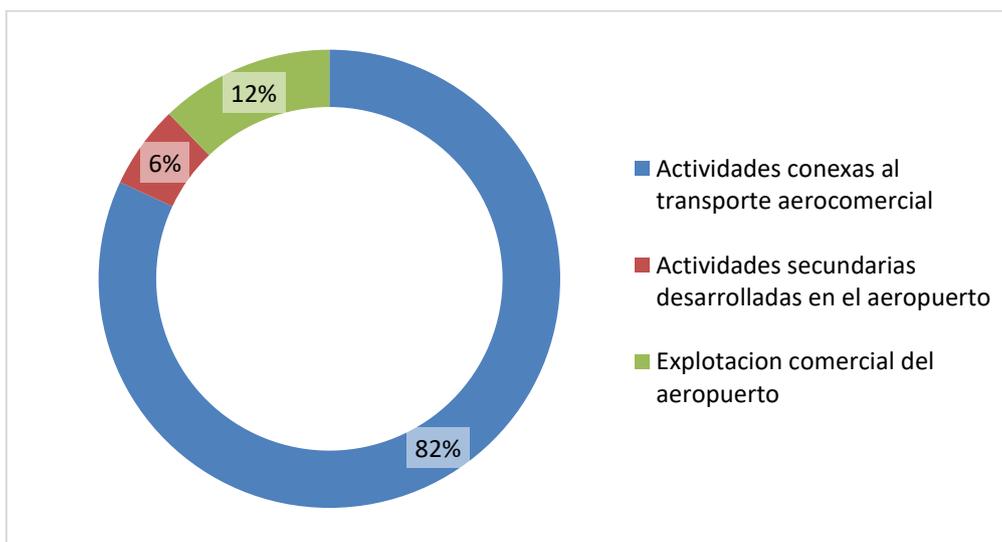
Gráfico 11. Distribución del Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de Resistencia. Año 2021

<b>PRODUCTO BRUTO AEROPORTUARIO</b>	<b>\$ 94.826.681</b>	
<b>SERVICIOS AERONÁUTICOS</b>	<b>\$ 8.937.631</b>	<b>9%</b>
<b>SERVICIOS NO AERONÁUTICOS</b>	<b>\$ 85.889.050</b>	<b>91%</b>

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

En el caso del aeropuerto de Resistencia, el 82% 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 12% de la facturación total y las actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto fueron las menos representativas con un 6% del total.

Gráfico 12. Distribución de la facturación total generada por los servicios no aeronáuticos del Aeropuerto de Resistencia. Año 2021



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 13. Ratios de facturación del Aeropuerto de Resistencia. Año 2021

	Por pasajero	Por movimientos de aeronaves	Por mt2 de terminal	Por hectárea
<b>\$ Producto Bruto Aeroportuario</b>	<b>\$ 1.314</b>	<b>\$ 58.752</b>	<b>\$ 14.153</b>	<b>\$ 103.749</b>
<b>\$ Servicios aeronáuticos</b>	\$ 124	\$ 5.538	\$ 1.334	\$ 9.779
<b>\$ Servicios no aeronáuticos</b>	\$ 1.190	\$ 53.214	\$ 12.819	\$ 93.970
<b>\$ Actividades conexas al transporte aerocomercial</b>	\$ 975	\$ 43.596	\$ 10.502	\$ 76.985
<b>\$ Explotacion comercial del aeropuerto</b>	\$ 145	\$ 6.501	\$ 1.566	\$ 11.481
<b>\$ Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto</b>	\$ 70	\$ 3.117	\$ 751	\$ 5.504

Fuente: elaboración propia en base a datos de administradores aeroportuarios

## HISTORIAS QUE HABLAN

### Turismo de safari en el corazón del Impenetrable

Fundación Rewilding Argentina es una empresa social convertida en operador turístico que se dedica a promover el turismo de naturaleza y generar desarrollo local que ayude a la conservación de los ambientes naturales.

Fernando Sosa está a cargo de Rewilding Experience que es un área de turismo de la Fundación y cuenta: *“desde el año 2013 nos establecimos sobre la costa del Río Bermejo, dentro del Parque Nacional El Impenetrable conjuntamente con la Administración de Parques Nacionales (APN), con el objetivo de relevar y restaurar sus ecosistemas. Comenzamos capacitando a las poblaciones locales para impulsar la prestación de servicios turísticos a los visitantes”*.

En la actualidad, Fernando maneja la oferta de alojamientos dentro del parque, *“Ofrecemos alojamiento de tipo glamping, un estilo de lodge salvaje, que en conjunto con el paisaje local atrae un perfil parecido a los viajeros de safaris. La demanda principal es turismo de naturaleza. A su vez, el servicio incluye todas las comidas y se ofrecen diferentes actividades como paseos en lancha, kayak, avistaje de fauna y aves y senderismo”*.

Por último, remarca la importancia de contar con un aeropuerto dentro de la provincia del Chaco *“el transporte aéreo es fundamental, ya que utilizamos la infraestructura aeroportuaria y su conectividad aérea para el arribo de los pasajeros, pero, además, contamos con nuestro propio taxi aéreo que une en poco tiempo el Parque Nacional con el aeropuerto y a través de él con el resto del mundo”*. A esto agrega: *“es un destino turístico muy nuevo, el 100% de su crecimiento se debe a la existencia del aeropuerto. La temporada alta es de abril a noviembre ya que por cuestiones climáticas en verano es muy difícil disfrutar de su paisaje natural”*.

## **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.

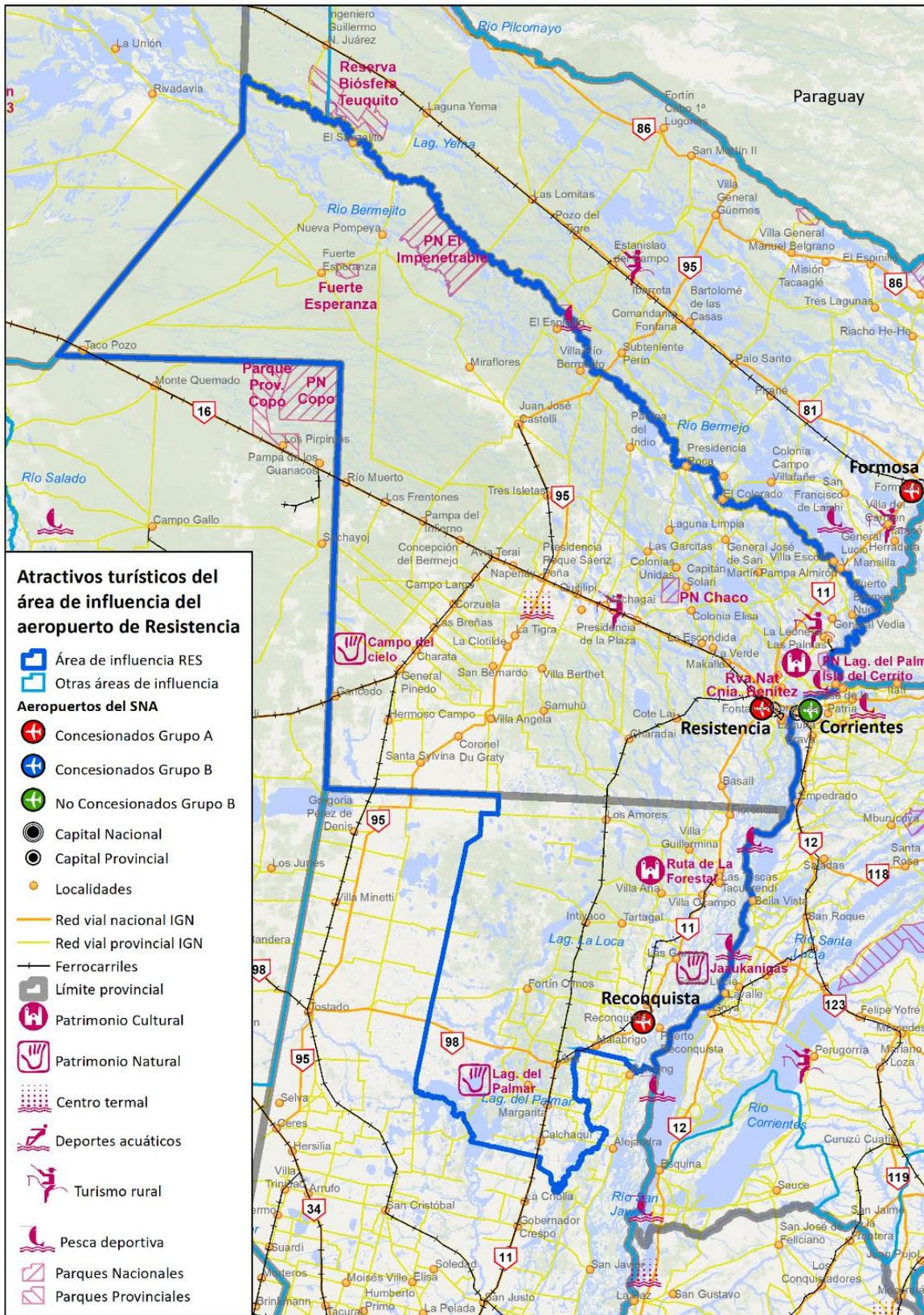
Una de las zonas turísticas que se destacan en el área de influencia del Aeropuerto de Resistencia es La Isla del Cerrito, ubicada a 53 km. de Resistencia, ofrece un acervo histórico relevante no solo para la provincia sino también nacional.

En la parte santafesina del área de influencia del aeropuerto de Resistencia se pueden considerar dos áreas turísticas emergentes como son la “Ruta de La Forestal” y el humedal denominado “Jaaukanigás”. La primera recorre varias localidades donde ha quedado un importante patrimonio cultural e industrial referido a las instalaciones que usó la empresa La Forestal para la obtención de tanino a través de la explotación de la madera de quebracho. Por otro lado, el humedal “Jaaukanigás” es un sitio ideal para la práctica del ecoturismo ya que resguarda un importante capital faunístico y botánico. Esto ha generado la conformación de cooperativas de pescadores que además de oficiar de guías ofrecen al visitante la gastronomía típica del lugar.

Dentro del área de influencia también se encuentran diversas áreas naturales protegidas como el Parque Nacional Chaco y el Parque Nacional El Impenetrable, destinados a la conservación de la flora y fauna del Chaco Oriental y a la preservación del bosque nativo respectivamente.

Otro atractivo de la provincia es “Campo del Cielo”, una región compartida con la Provincia de Santiago del Estero. Se trata de un área donde hace alrededor de 4.000 años recibió una “lluvia” de meteoritos metálicos, muchos de los cuales han sido encontrados al igual que los cráteres producidos por los impactos de aquellos sobre la superficie terrestre y que se esparcen a lo largo de dicho espacio. Desde la localidad chaqueña de Gancedo se accede al Parque Científico y Educativo Campo del Cielo donde funciona un museo y centro de interpretación, y se exhiben numerosos meteoritos y fragmentos de ellos.

Mapa 5. Atractivos turísticos del área de influencia del Aeropuerto de Resistencia



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

#### **4.2.1 Turismo receptivo**

##### *Turismo extranjero*

En 2021 arribaron al Aeropuerto de Resistencia un total de 2.263 turistas extranjeros tanto en vuelos internacionales como domésticos. En términos económicos, los viajeros generaron un gasto de \$408.674.628 pesos en el área de influencia del aeropuerto chaqueño.

##### *Turismo interno*

Por otra parte, 24.197 turistas nacionales ingresaron a la provincia a través del Aeropuerto generando un impacto de \$820.802.293 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 Resistencia por turismo y generan un impacto económico positivo en el área de influencia del 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 2021, 2.180 chaqueños viajaron al exterior a través del Aeropuerto de Resistencia generando un gasto de \$460.199.568 pesos en el exterior.

##### *Turismo interno*

Asimismo, 20.796 turistas residentes en Resistencia recorrieron otras provincias de nuestro país. En términos económicos, gastaron \$705.423.348 pesos en el área de influencia de otros aeropuertos del Sistema Nacional.

#### **4.2.3 Saldo de impactos de 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 \$1.229.476.921 pesos en el área de influencia del Aeropuerto de Resistencia. En cambio, el turismo emisor local que viajó a otros puntos del país y al exterior cuantificó un total de \$1.165.622.916 pesos de impacto negativo.

El saldo del turismo, entendido como la diferencia entre el turismo receptivo y el emisor, en Resistencia fue equivalente a \$63.854.005 pesos.

Gráfico 14. Impacto económico del turismo facilitado por el transporte aéreo en el Aeropuerto de Resistencia

### TURISMO NACIONAL

	Pasajeros	Gasto total (pesos)
Turismo receptivo	24.197	\$820.802.293
Turismo emisor	20.796	\$705.423.348
Saldo turismo nacional	3.401	\$115.378.945

### TURISMO INTERNACIONAL

	Pasajeros	Gasto total (pesos)
Turismo receptivo	2.635	\$408.674.628
Turismo emisor	2.180	\$460.199.568
Saldo turismo internacional	456	\$-51.524.940

### SALDO DE IMPACTO TURÍSTICO TOTAL

	Pasajeros	Saldo total (pesos)
Saldo de impactos	3.857	\$63.854.005

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Encuesta de Viajes y Turismo de los Hogares 2021 del Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación, OAG y SIAC-ANAC

### **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 inversión 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 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>8</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>9</sup>. 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 (2021 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**

$\Sigma$  (frecuencia x asientos disponibles por vuelo x ponderación del aeropuerto de destino) / 1.000

En el año 2021, la relación del indicador de conectividad con el Producto Bruto Geográfico (PBG) tuvo una caída del 48% con respecto a 2020 para el caso del Aeropuerto de Resistencia. Este fuerte descenso del indicador es producto de la caída de la oferta aerocomercial por incidencia directa de la reconfiguración del mercado aerocomercial ocurrido a nivel nacional y global como consecuencia de la pandemia de COVID-19 y a las restricciones a la movilidad impuestas producto de ella. Por este motivo, **no se comprueba un diferencial en el aporte a la economía del área de influencia para el año 2021.**

<sup>8</sup> IATA, Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina (2008)

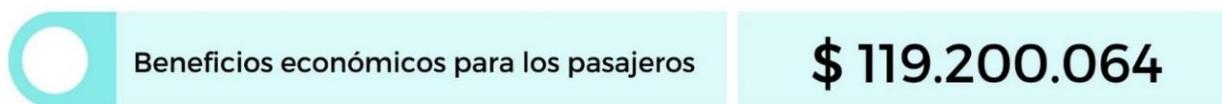
<sup>9</sup> IATA toma como referencia los días del 1 al 7 de julio

#### **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 Resistencia y la tarifa promedio de dicho aeropuerto en el año 2021. Así, el excedente del consumidor registrado alcanzó la suma de \$119.200.064.

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.

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.

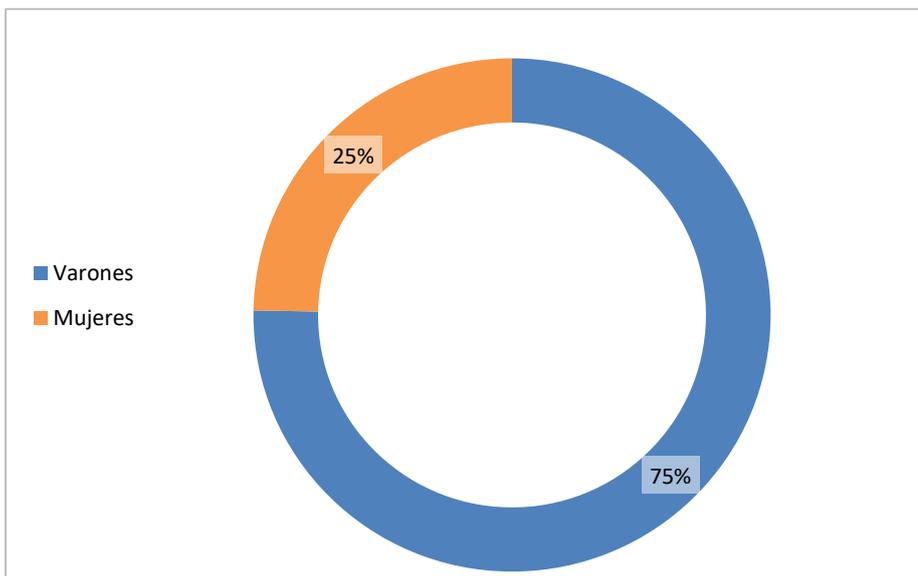
En el área de influencia del Aeropuerto de Resistencia la actividad aerocomercial y aeroportuaria promovió en 2021 un total de 6.768 empleos de los cuales 720 fueron empleos directos, 864 empleos indirectos, 1.008 empleos inducidos y 4.176 empleos catalíticos. La distribución del empleo directo por género fue de 75% para varones y 25% para mujeres.

Gráfico 15. Empleo aeroportuario en el Aeropuerto de Resistencia. Año 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

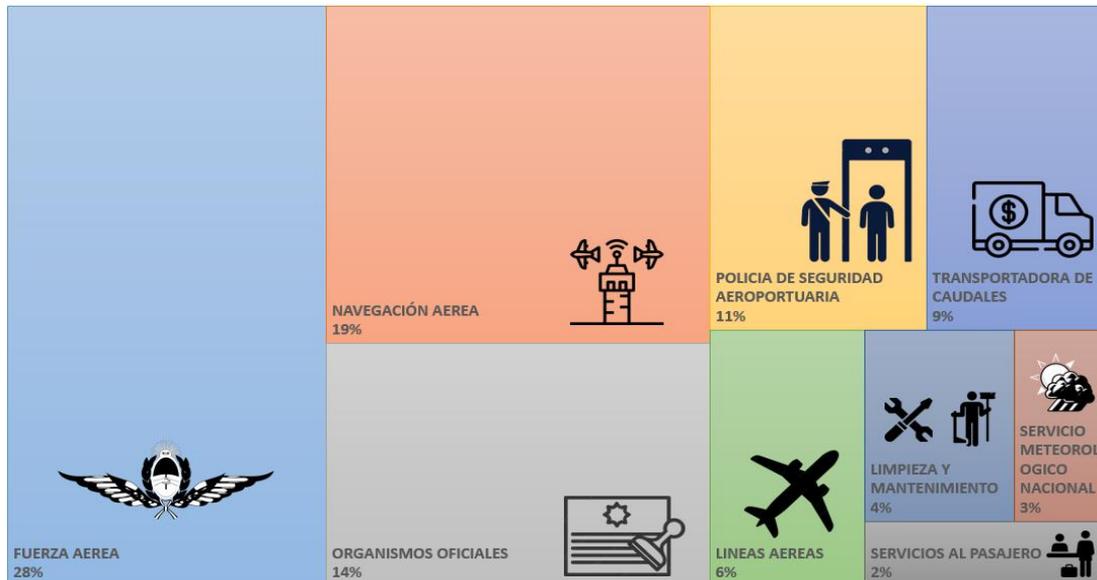
Gráfico 16. Empleo directo por género. Año 2021



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 17. Empleo aeroportuario directo por rubro en el Aeropuerto de Resistencia. Año 2021



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 de Resistencia 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 a la generación de empleo el aumento de cada una de dichas variables.

Gráfico 18. Ratios de empleo por unidad de medida en el Aeropuerto de Resistencia. Año 2021

Tipo de empleos	Cada millón de pasajeros	Cada mil movimientos	Cada 1000 m <sup>2</sup> de terminal	Por hectárea
<b>Empleo total</b>	<b>93.796</b>	<b>4.193</b>	<b>1.009</b>	<b>8</b>
 <b>Empleo directo</b>	9.978	446	107	1
 <b>Empleo indirecto</b>	11.974	535	129	1
 <b>Empleo inducido</b>	13.970	625	150	1
 <b>Empleo catalítico</b>	57.874	2.587	623	5

Fuente: elaboración propia en base a datos de credencialización aeroportuaria

**ORSNA** Autoridad  
Aeroportuaria

