

# 2013

## Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú



## Informe de Impacto Económico-Territorial



Departamento de Análisis  
Económico-Territorial y Estadística,  
Unidad de Planificación del Sistema  
Aeroportuario.

# AUTORIDADES

---

Presidenta de la Nación

**Dra. Cristina Fernández de Kirchner**

Ministro del Interior y Transporte

**Cdr. Aníbal Florencio Randazzo**

Secretario de Transporte

**Dr. Alejandro Ramos**

Presidente del Directorio del ORSNA

**Dr. Gustavo Lipovich**

Vicepresidenta del Directorio del ORSNA

**Dra. Mariana Gagliardi**

## **Equipo Técnico**

Presidente del Directorio del ORSNA

**Dr. Gustavo Lipovich**

Coordinación General

**Grisel Azcuy**

Gerente de la Unidad de Planificación del Sistema Aeroportuario

**Lic. Fernando Arias**

Jefa del Departamento de Análisis Económico Territorial y Estadística

**Lic. Leticia Dall'Ospedale**

Equipo de Elaboración

**Ezequiel Ponce, Ma. Pilar Ormsby, Lic. Pablo Manchinu y Mg. Exequiel Franchi**

# INDICE

---

<b>1. Presentación</b>	<b>3</b>
<b>2. Información general del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú</b>	
2.1. Características generales.	5
2.2. Localización y contexto provincial.	12
<b>3. Análisis aerocomercial</b>	<b>16</b>
3.1. Oferta de transporte aéreo.	16
3.2. Demanda de transporte aéreo.	20
<b>4. Impacto Económico-Territorial</b>	<b>25</b>
4.1. Beneficios económicos para los pasajeros.	27
4.2. Beneficios por el lado de la demanda (impacto directo, indirecto e inducido).	27
4.3. Beneficios por el lado de la oferta (productividad).	30
4.4. Turismo receptivo facilitado por el transporte aéreo.	32
4.5. Turismo emisoro posibilitado por el transporte aéreo.	34
4.6. Generación de empleo.	35

# 1. PRESENTACIÓN

El Informe de Impacto Económico-Territorial del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú de Misiones forma parte de una serie de trabajos desarrollados por el Departamento de Análisis Económico-Territorial y Estadística de la Unidad de Planificación del Sistema Aeroportuario del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.

Los primeros informes publicados correspondieron a los aeropuertos de Mendoza y Salta. En el presente informe se muestran los datos correspondientes al Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú. El objetivo del mismo es realizar una caracterización y cuantificación del impacto económico que genera la actividad aeroportuaria y aerocomercial en la sociedad y el territorio en que se localizan.

Estos informes son una herramienta de análisis fundamental 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, en vistas del desarrollo genuino local, regional y nacional.

## 2. INFORMACIÓN GENERAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL CATARATAS DEL IGUAZÚ

El Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú es uno de los 55 aeropuertos que integran el Sistema Nacional de Aeropuertos.

Mapa N°1: Sistema Nacional de Aeropuertos. Año 2013.



Fuente: Elaboración propia ORSNA.

## 1.2 Características generales

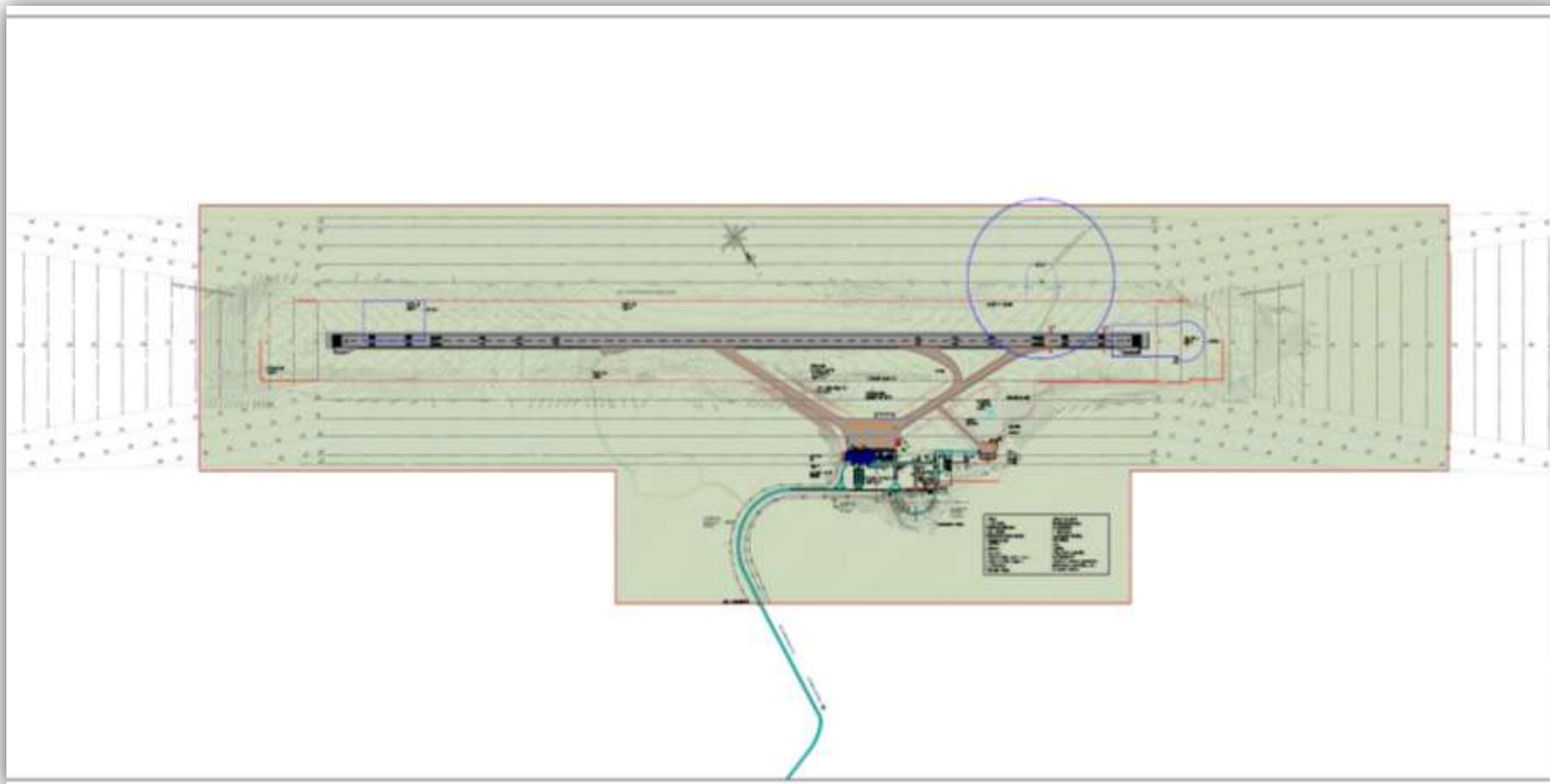
Tabla N°1: Información técnica del Aeropuerto de Cataratas del Iguazú.

<b>Nombre</b>	Aeropuerto de Cataratas del Iguazú
Código OACI	SARI
Código FAA	IGU
Código IATA	IGR
<b>Localización</b>	
Ciudad	Iguazú
Provincia	Misiones
Dirección	Camino anexo a Ruta Nacional N° 101 CP:3370 - Iguazú - Misiones
Teléfono informes	(03757) 42 1996 - 42 2013
Web	www.aa2000.com.ar
Ubicación	Latitud -25,734475° Longitud -54,475831°
Distancia ciudad (km)	25
<b>Autoridades</b>	
Coordinador aeroportuario	Darío Alejandro Acosta (ORSNA) dacosta@orsna.gob.ar
Organismo regulador	Oficina: en el sector de oficinas de planta baja contiguo al sector de arribos.
Jefe de aeropuerto	Carlos Alberto Bertino (ANAC)
Explotador	Aeropuertos Argentina 2000 s.a.
Administrador	Sergio Alejandro Pérez (AA2000)
<b>Otras características</b>	
Habilitación	Internacional
Categoría	Primera
Región aérea	RANE (Noreste)
Superficie total	615 hectáreas
Superficie concesionada	615 hectáreas
Superficie de aerostación	10.900 m <sup>2</sup>
Clave de referencia	4E
Categoría Sanidad	3
Horario	0 a 24hs
Elevación	279 metros
Pistas	13/31 (3300 m x 45 m) Asfalto
Plano de Usos del Suelo	Aprobado en 2011 por el ORSNA
Plan Maestro	Aprobado en 2014 por el ORSNA

Fuente: Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.



Imagen N°2: Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú aprobado por el ORSNA en 2014.



Fuente: ORSNA

## **El aeropuerto**

El predio aeroportuario comprende 615 hectáreas que se encuentran concesionadas por el Estado Nacional a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. El límite del aeropuerto posee un perímetro de 13 kilómetros.

El aeropuerto posee una pista, la 13/31 (3300 m x 45 m), dos (2) pasarelas telescópicas, una plataforma comercial de pasajeros y una plataforma perteneciente al Aeroclub.

Imagen N° 3: Predio del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú y área concesionada.



Fuente: Elaboración propia en base al Plan Maestro del Aeropuerto Cataratas del Iguazú - ORSNA

Imagen N°4: Terminal de pasajeros del Aeropuerto Cataratas del Iguazú



Fuente: ORSNA

## Terminal de pasajeros

En la parte pública del aeropuerto se encuentra la terminal de pasajeros con más de 10.900 m<sup>2</sup> de superficie organizada en dos niveles. En esta terminal se concentran las operaciones de aviación comercial de cabotaje e internacional. El conjunto de edificios que componen el área terminal son: la terminal de pasajeros y la torre de control. Además, posee un hangar donde desarrolla actividades el Aeroclub.

Imagen N°5: Sectores del Aeropuerto Cataratas del Iguazú.



Fuente: Plano del Plan Maestro del Aeropuerto Cataratas del Iguazú - ORSNA

## Superficie libre de obstáculos

La superficie 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 aeródromos queden inutilizados por la multiplicidad de obstáculos en sus alrededores. Esto se logra mediante una serie de superficies limitadoras de obstáculos (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 obstáculos, que pueden ser por ejemplo antenas, edificios o torres de alta tensión.

<sup>1</sup>Manual de Aeródromos de la República Argentina. [www.anac.gov.ar](http://www.anac.gov.ar)

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.

En la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)<sup>2</sup> del Aeropuerto Cataratas del Iguazú se consignan obstáculos (arboledas) bajo las superficies definidas como limitadoras de obstáculos para las cabeceras 13 en la aproximación y ascenso en el despegue. Por otro lado, no se observan áreas urbanizadas bajo las superficies limitadoras de obstáculos.

Imagen N°6: Superficie libre obstáculos del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú.



Fuente: Elaboración propia en base a AIP del aeropuerto.

## Mancha de ruido

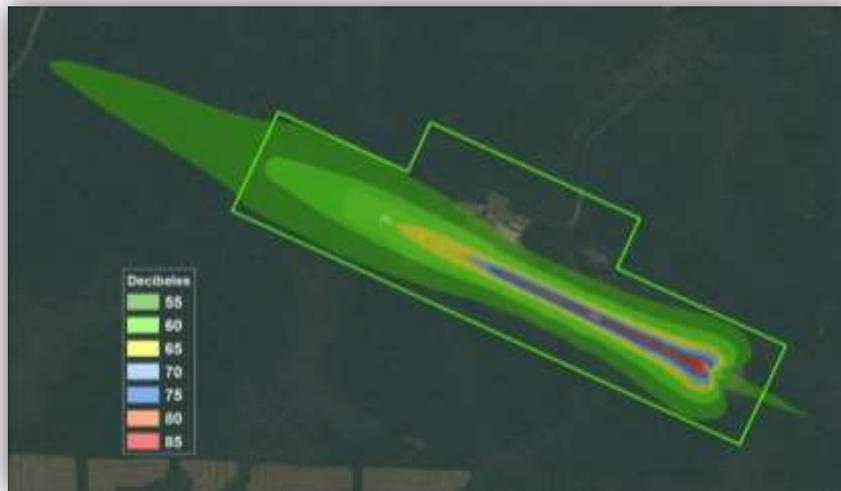
La contaminación acústica es un fenómeno inherente a cualquier área urbana y constituye un factor ambiental de singular impacto sobre la calidad de vida de sus habitantes. De todos los medios de transporte, la aviación es el que genera mayor cantidad de energía acústica, por ello en las localidades situadas en las inmediaciones de los aeropuertos las molestias que se ocasionan son realmente importantes.

<sup>2</sup> [www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/2/311/informacion-aeronautica/aip](http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/2/311/informacion-aeronautica/aip)

La Publicación de Información Aeronáutica (AIP)<sup>3</sup> correspondiente al Aeropuerto de Cataratas del Iguazú, en el punto 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS, indica que se aplicarán los procedimientos generales de atenuación de ruido establecidos en la Parte 2 – ENR 1.5.

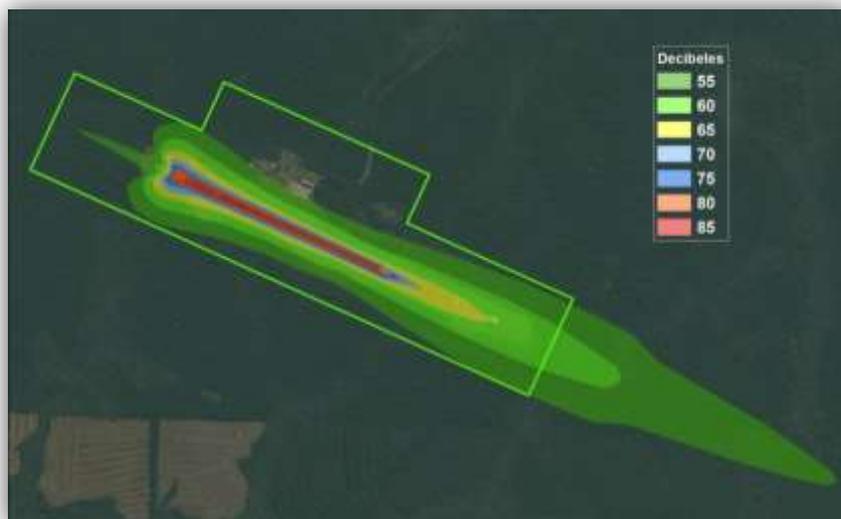
El análisis del ruido realizado en el Plan Maestro del Aeropuerto de Cataratas del Iguazú muestra que la mancha de ruido de ambas pistas se desarrollan enteramente sobre áreas selváticas o agropecuarias, como puede observarse en las imágenes que siguen.

Imagen N°7: Mancha de ruido pista 31 del Aeropuerto Cataratas del Iguazú.



Fuente: Análisis de ruido del Plan Maestro Cataratas del Iguazú – ORSNA.

Imagen N°8: Mancha de ruido pista 13 del Aeropuerto Cataratas del Iguazú.



Fuente: Análisis de ruido del Plan Maestro Cataratas del Iguazú – ORSNA.

<sup>3</sup> <http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/2/311/informacion-aeronautica/aip>

## 2.2 Localización y contexto provincial

Abordar la relación entre transporte aéreo y territorio es fundamental para poder dimensionar los beneficios de 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, estimula 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, las características socio-demográficas de la población que allí reside y el perfil económico-productivo de la región.

El Aeropuerto Cataratas del Iguazú se localiza al norte de la Provincia de Misiones, a 25 kilómetros de la Ciudad de Puerto Iguazú y a 10 kilómetros de la entrada al Parque Nacional Cataratas del Iguazú, uno de los principales atractivos turísticos del país. Se ubica sobre el camino anexo a Ruta Nacional N° 101 (ver Mapa N°1). La Ciudad de Puerto Iguazú es la cuarta localidad en población de la provincia con 41.062 habitantes (Censo 2010), representando el 5% de la población urbana de la Provincia.

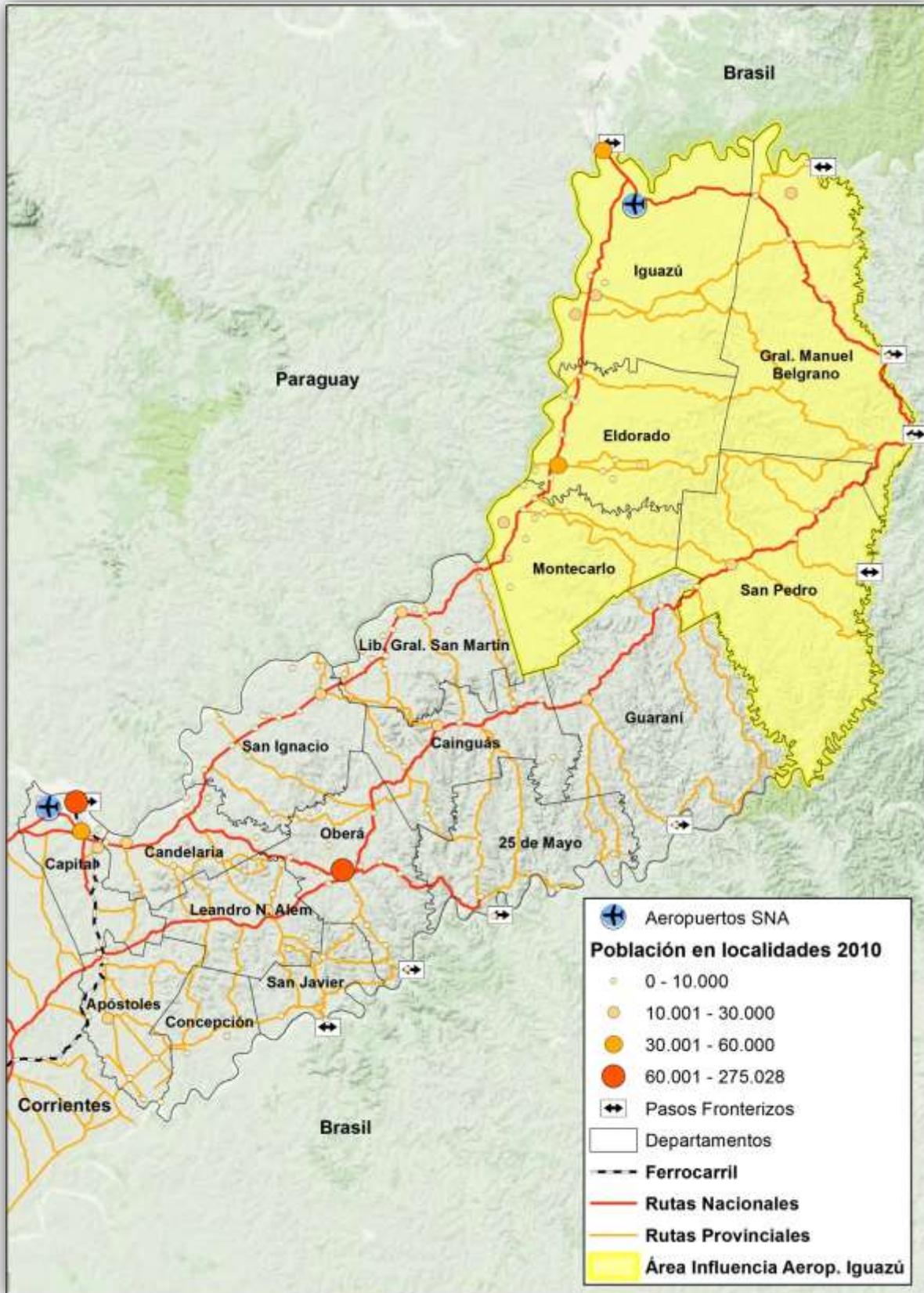
El **área de influencia** es un espacio geográfico sobre el cual el aeropuerto ejerce un poder de atracción y define el universo de potenciales pasajeros que utilizarán la terminal. Estas áreas de influencia pueden solaparse entre sí y deben ser analizadas de forma relacional.

A nivel provincial, el área de influencia del Aeropuerto Cataratas del Iguazú como aeropuerto de **vuelos regulares**<sup>4</sup> comprende los departamentos Iguazú, Gral. Manuel Belgrano, El Dorado, San Pedro y Montecarlo, todos ellos con fronteras internacionales y cinco pasos fronterizos con el vecino país de Brasil, entre los que se destacan el paso Puerto Iguazú - Foz do Iguazú y el paso Bernardo de Irigoyen - Dionisio Cerqueira.

Para describir un aeropuerto no basta sólo con tener información del espacio que ocupa, sus vuelos y usos, también es importante conocer la realidad socio-demográfica de la población de su área de influencia. Según datos del último Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas, la Provincia de Misiones alcanzó en 2010 una población de 1.097.829 personas. Los departamentos pertenecientes al área de influencia del aeropuerto (ver mapas N°2 y N° 3) concentran el 25% de la población total de la provincia de Misiones en un 45% de su territorio. Esta relación demuestra una baja densidad promedio de población en el área.

<sup>4</sup> Comprende las áreas de influencia de los 39 aeropuertos del SNA que tuvieron en 2013 vuelos regulares.

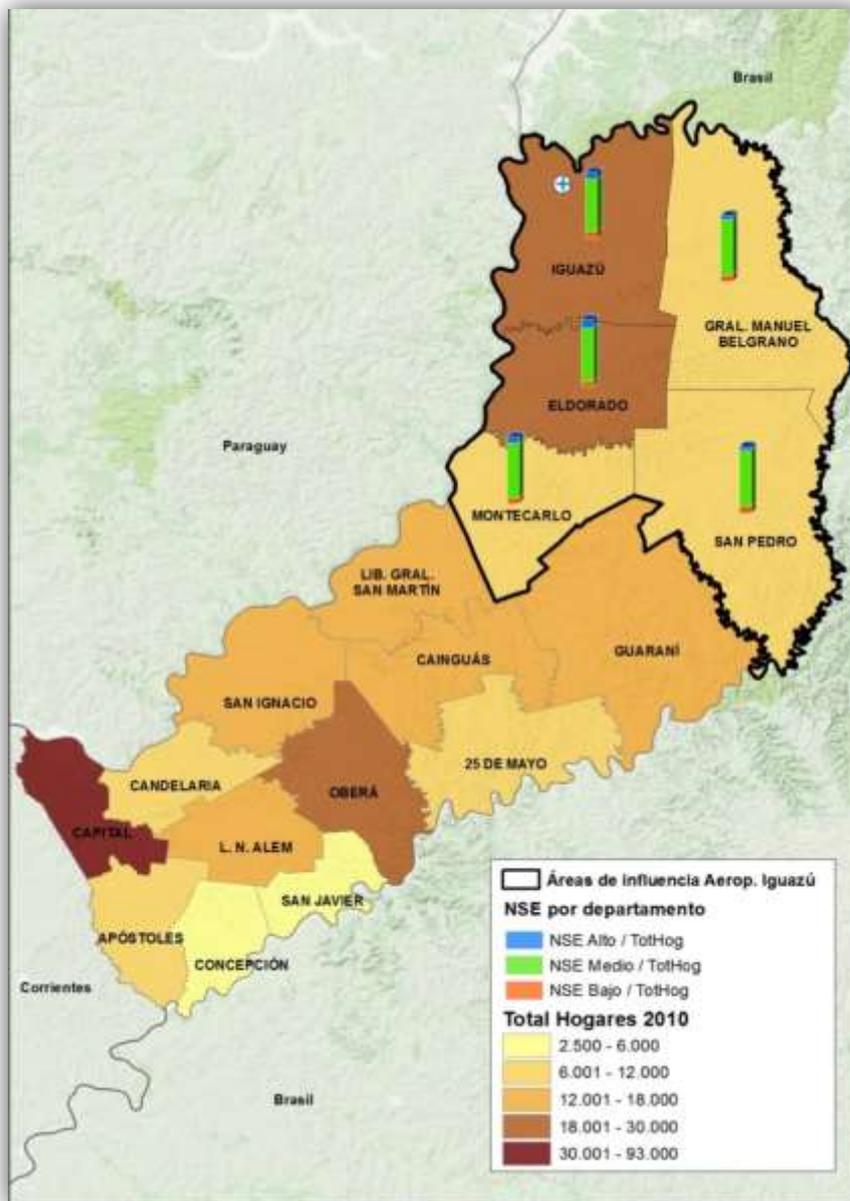
Mapa N°2: Localización del Aeropuerto Cataratas del Iguazú en el contexto provincial.



Fuente: Elaboración propia.

Clasificando los hogares de éste área según variables como: nivel socioeconómico, máximo nivel de estudios alcanzado por el jefe de hogar, si lo ha concluido, condición de actividad económica, presencia o no de hacinamiento en el hogar y necesidades básicas insatisfechas (NBI); se determinó que el nivel socioeconómico (NSE) de los hogares predominante es el medio en todos los departamentos, con un 81% en promedio. El departamento El Dorado se destaca por ser el de mayor concentración de NSE alto, alcanzando un 39% del total. El NSE medio va entre 79% y 85% en todos los departamentos y el nivel bajo oscila entre un 8% y 11%.

Mapa N°3: Nivel socioeconómico de los hogares del área de influencia del Aeropuerto Cataratas del Iguazú (Censo 2010).



**Informe de Impacto Económico-Territorial**  
Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú. Misiones. Argentina.

Tabla N°2: Nivel socio-económico de los hogares del área de influencia del Aeropuerto Cataratas del Iguazú. Año 2010.

Nivel socio-económico	Hogares	Porcentaje
Alto	6.719	9%
Medio	58.065	81%
Bajo	6.678	9%
<b>Total</b>	<b>71.462</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración propia en base al Censo 2010.

Imagen N°9: Plataforma del Aeropuerto Cataratas del Iguazú.



Fuente: ORSNA

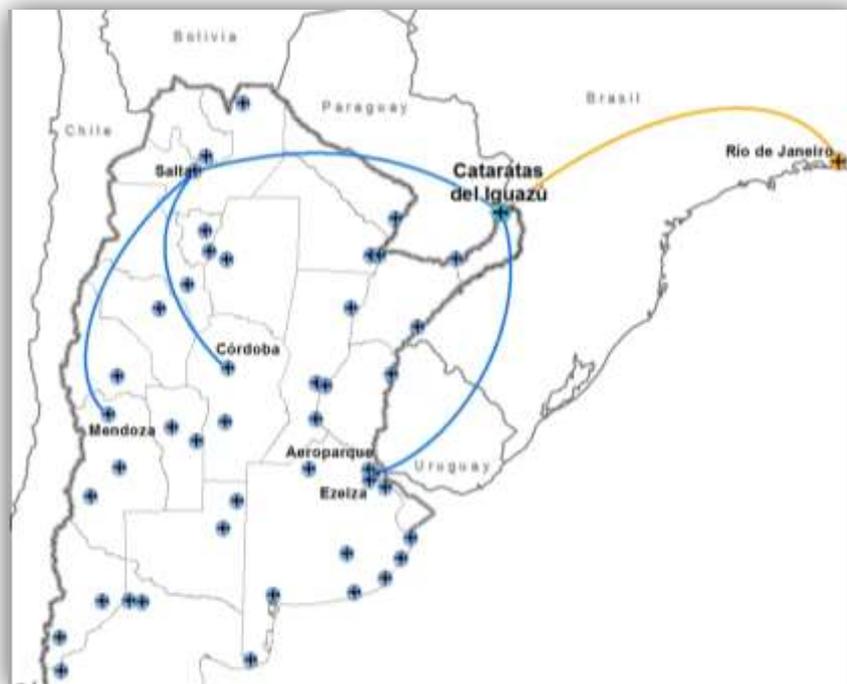
## 3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL

### 3.1 Oferta de transporte aéreo

La oferta aerocomercial del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú conectaba en 2013 al aeropuerto de forma directa con Buenos Aires (Aeroparque y Ezeiza), Salta (vuelos con continuación hacia Mendoza o Córdoba) y Río de Janeiro. Semanalmente<sup>5</sup> en 2013 el aeropuerto contó con un total de 146 frecuencias comerciales. De ellas, el 86,29% iban desde y hacia Buenos Aires (89% a Aeroparque y 11% a Ezeiza), seguido por Salta con el 9,58 % de las frecuencias. Luego se encontraba el único destino internacional que estaba conectado regularmente con Iguazú, la ciudad de Río de Janeiro, con el 4,1% de las frecuencias semanales.

El grupo estatal Aerolíneas Argentinas es el que brindó la mayor cantidad de operaciones llevadas a cabo en el Aeropuerto Cataratas del Iguazú con 108 frecuencias semanales a tres destinos en forma directa y cinco si se toma en cuenta los vuelos con escala. La ruta que enlazó a la ciudad de Puerto Iguazú con Buenos Aires fue la de mayor importancia con 81 vuelos (74 a Aeroparque y 7 a Ezeiza). Seguida por las rutas a Salta con continuación a Córdoba operando 8 frecuencias semanales, a Río de Janeiro con 6 frecuencias, y a Salta con continuación a Mendoza también con 6 enlaces semanales. Por otro lado, Lan Argentina sólo ofreció vuelos al Aeroparque Metropolitano (38 frecuencias semanales).

Mapa N°4: Rutas de cabotaje e internacionales del Aeropuerto de Cataratas del Iguazú. Año 2013

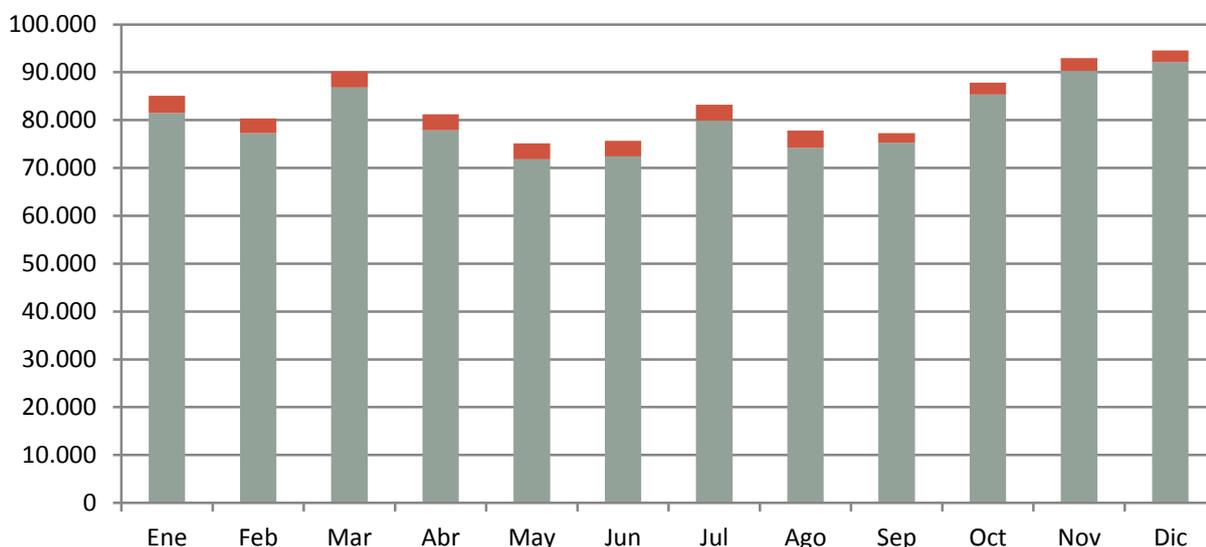


Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.

<sup>5</sup> Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2013.

La oferta aerocomercial anual medida en asientos nos indica que en 2013 se llevaron a cabo mayormente operaciones regulares nacionales a diferentes destinos del país. En materia de vuelos internacionales se realizaron únicamente vuelos regulares hacia la ciudad de Río de Janeiro. La oferta total se mantuvo en el rango de 75.000 – 95.000 asientos mensuales alcanzando su pico máximo en el mes de diciembre (94.548), con un promedio de 83.450 asientos mensuales. Los meses de mayo y junio correspondieron a los de menor oferta con valores cercanos a los 75.000 asientos. En relación a los asientos internacionales, la oferta se redujo hacia finales del año, pasando de operar de 3 a 4 frecuencias semanales a 2 para el último cuatrimestre del año.

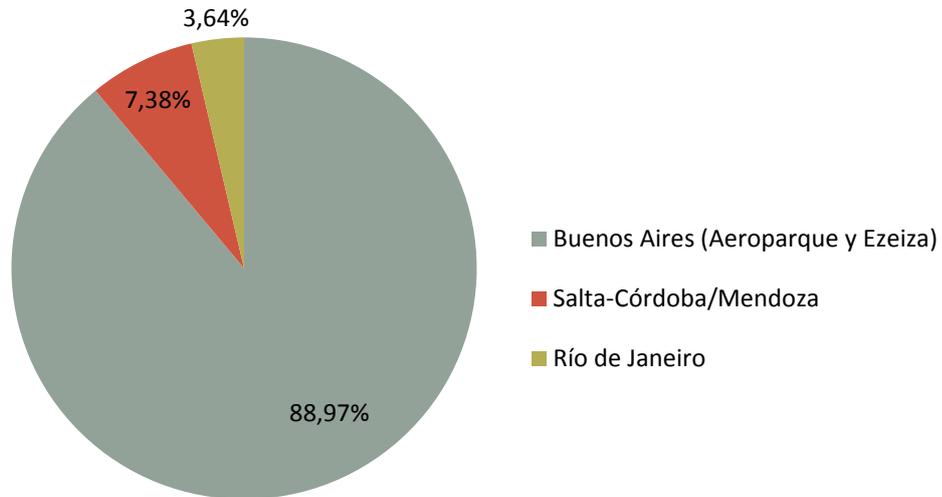
Gráfico N°1: Oferta aerocomercial de asientos del Aeropuerto Cataratas de Iguazú por tipo de vuelo.  
Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.

Cuantificando la oferta anual de asientos por destino, la ciudad de Buenos Aires concentró casi el 90% de la oferta hacia y desde Iguazú. De la misma la ruta hacia el Aeroparque Metropolitano aglutina la mayor cantidad de oferta origen/destino del Aeropuerto de Iguazú con un promedio de más de 66.700 asientos en cambio el enlace con el Aeropuerto Internacional Ezeiza tenía una frecuencia promedio mensual superior a 7.000 asientos. Posteriormente se encontraron los tres destinos del interior del país conectados mediante los corredores federales operados por la empresa Aerolíneas Argentinas/Austral: Salta, Córdoba y Mendoza integrados en los dos itinerarios, IGR-SLA-COR e IGR-SLA-MDZ intercalándose diariamente. El único destino internacional que conectó con Iguazú, poseía una oferta aerocomercial que ocupó el 3,64% del total. El mismo era una continuación de la ruta AEP-IGR hacia la ciudad de Río de Janeiro con su respectivo vuelo de regreso GIG-IGR-AEP.

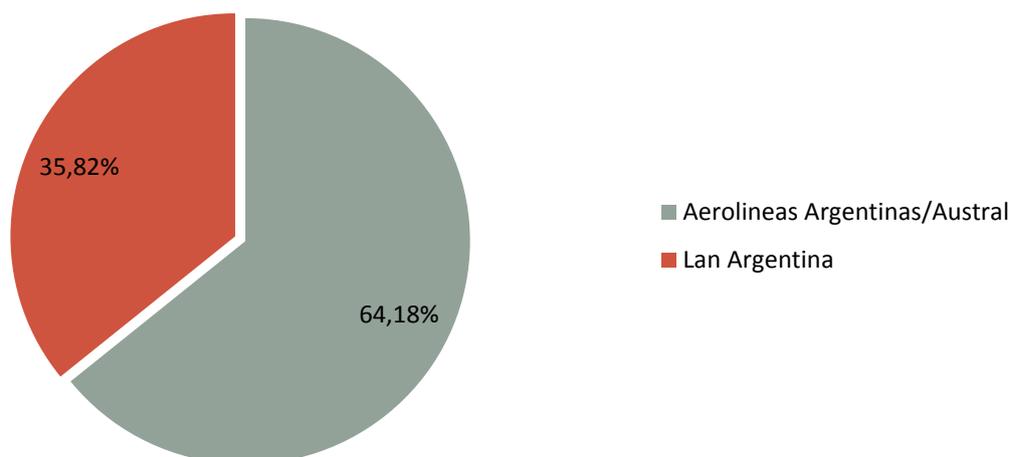
Gráfico N°2: Oferta anual medida en asientos por destino. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.

En relación a la oferta aerocomercial servida por las diferentes aerolíneas, se observa que Aerolíneas Argentinas/Austral representó el 64,18% del total de asientos ofrecidos dividiéndose en los cuatro aeropuertos conectados directamente con Iguazú, incluido Río de Janeiro. Y Lan Argentina, cuya oferta ocupó el 35,82% del total de asientos ofrecidos en su único enlace, el Aeroparque Jorge Newbery.

Gráfico N°3: Oferta anual medida en asientos por aerolínea. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.

2013

AEROPUERTO  
CATARATAS DEL IGUAZÚ

737.010

Pasajeros

92

Toneladas de carga aérea

8.767

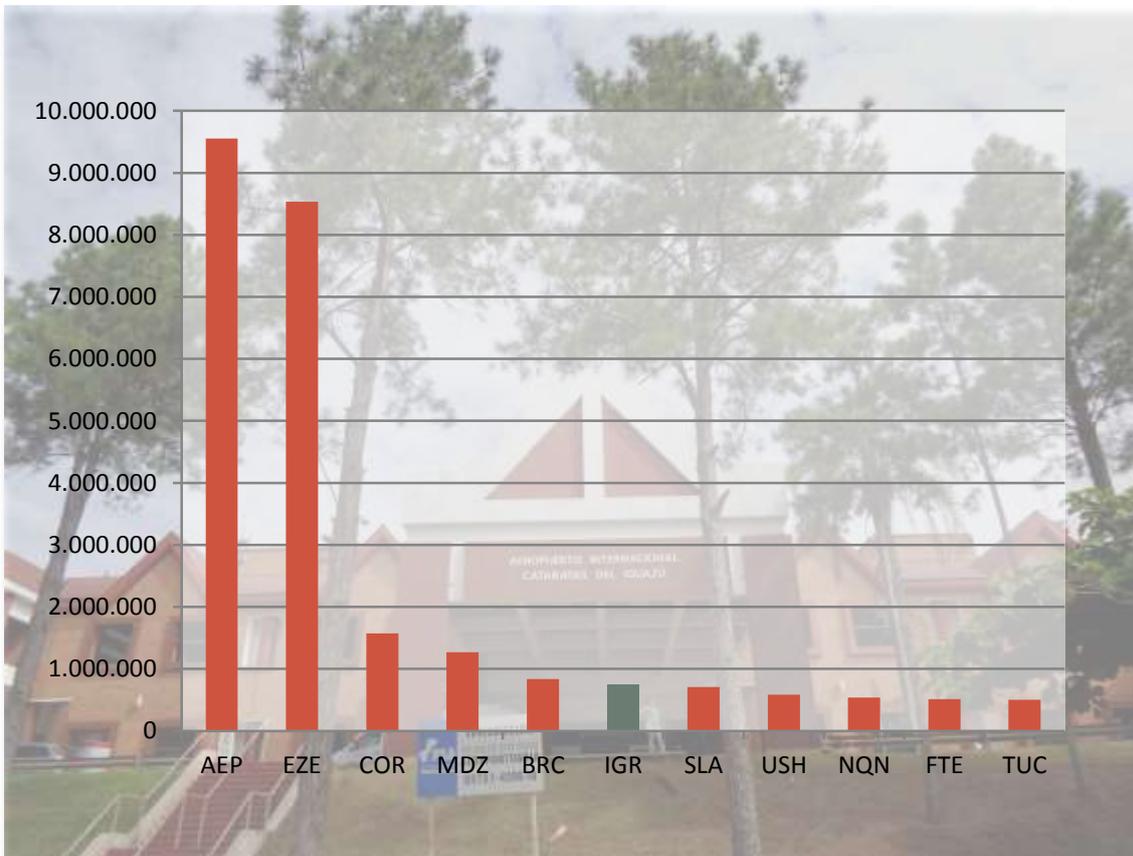
Movimientos de aeronaves



### 3.2. Demanda de transporte aéreo

El Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú registró en el año 2013 un movimiento total de 737.010 pasajeros y se ubicó sexto entre las terminales nacionales aeroportuarias pertenecientes al Sistema Nacional de Aeropuertos con más pasajeros. A su vez, en el mismo año se transportaron un total de 92 toneladas de carga y se realizaron 8.767 movimientos de aeronaves.

Gráfico N°4: Aeropuertos del Sistema Nacional con más de 500.000 pasajeros anuales.  
Año 2013

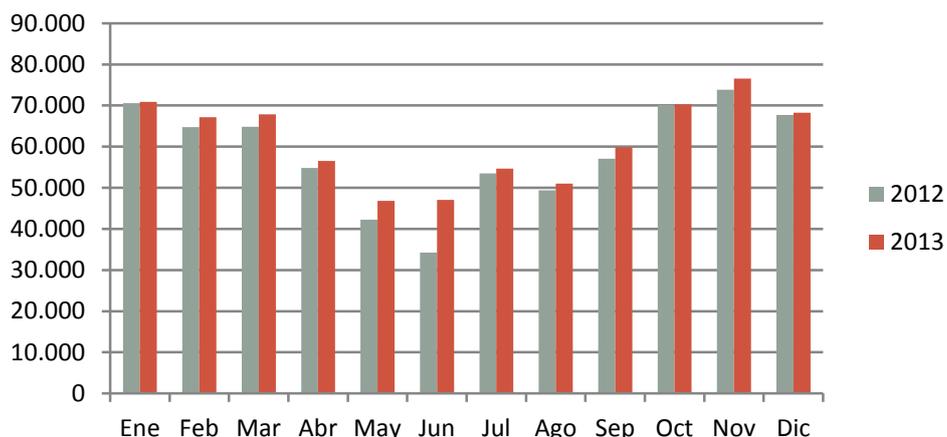


Fuente: Elaboración propia en base a AA2000, London Supply y Aeropuertos de Neuquén.

#### Tráfico aéreo de pasajeros

Durante 2013, en el Aeropuerto Cataratas Iguazú, se registraron 703.761 pasajeros de cabotaje, 11.909 internacionales y 21.340 en tránsito -entendiendo a éstos como aquellos que hicieron escala en el aeropuerto sin efectuar ningún transbordo-. En relación a la demanda total se observó un aumento del 4,83% con respecto al año 2012.

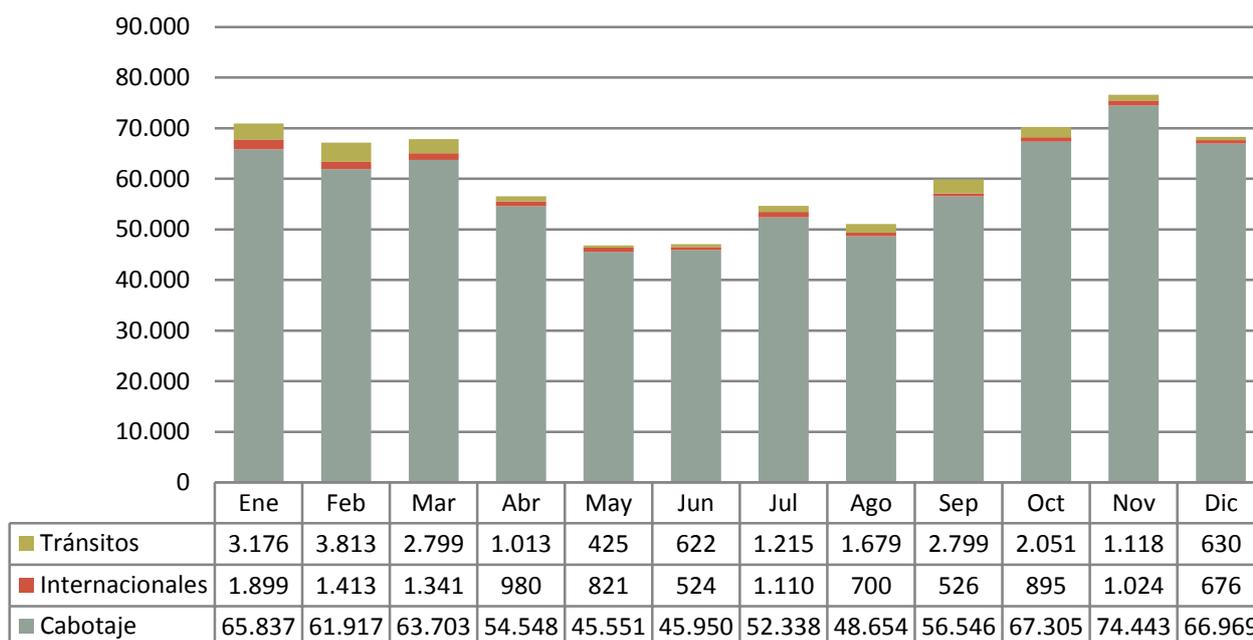
Gráfico N°5: Evolución mensual de pasajeros 2012-2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

La demanda anual de pasajeros del año 2013 presentó variaciones durante el transcurso del año dentro de un rango que fue de 45.000 a 75.000 pasajeros. Se observa un descenso para los meses entre junio y agosto y posteriormente los valores vuelven a aumentar siendo el mes de noviembre el de mayor movimiento para todo el 2013 con 76.585 pasajeros. En relación al movimiento interno, el mismo tuvo un promedio mensual de 58.647 pasajeros y en términos de movimiento internacional el promedio mensual fue de 992 pasajeros dentro de un rango que varió entre 500 y 1900 pasajeros. Los pasajeros en tránsito contabilizados corresponden a los pasajeros de vuelos que hacen una escala comercial sin transbordo, la mayoría de ellos pertenecen al vuelo que conectaba Aeroparque con Iguazú para proseguir el mismo hacia Río de Janeiro operado por el grupo Aerolíneas Argentinas. El promedio mensual fue de 1.778 pasajeros con un rango que varió entre 400 y 3200 pasajeros.

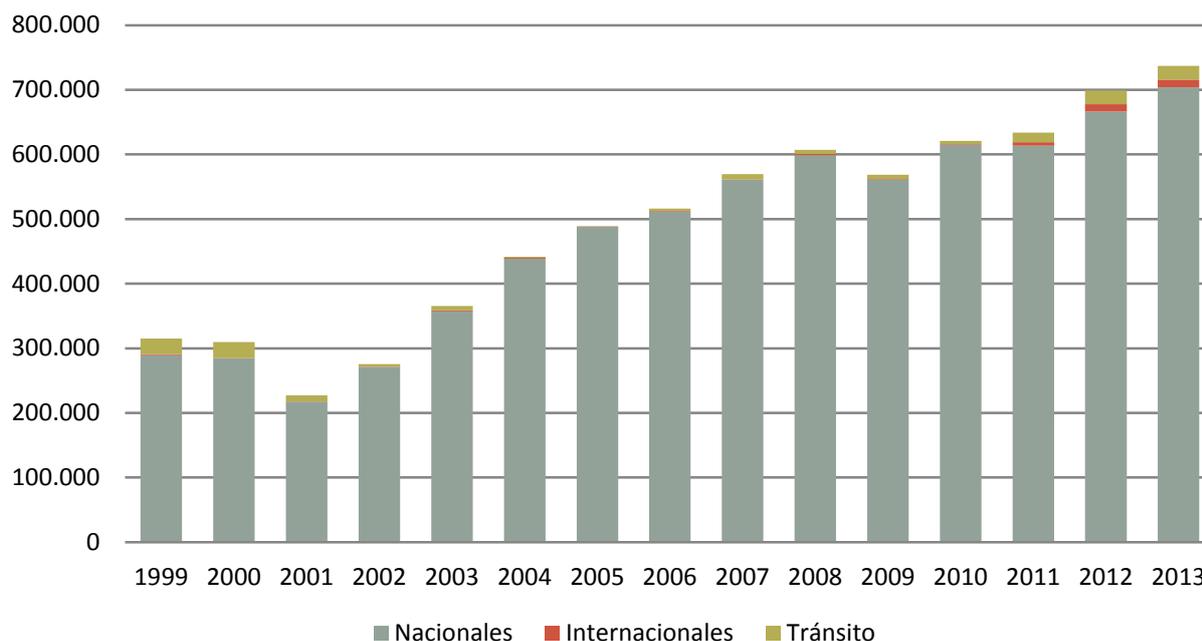
Gráfico N°6: Evolución mensual del tráfico de pasajeros. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Según datos del Sistema Integral de Aviación Civil provisto por la ANAC, el 92,52% de los pasajeros que arribaron o partieron del Aeropuerto Cataratas del Iguazú tuvieron origen/destino la ciudad de Buenos Aires, el 82,69% correspondió al enlace con el Aeroparque Metropolitano y 9,83% al enlace con el Aeropuerto Internacional Ezeiza. Le siguen en importancia las rutas hacia Salta con el 4,61% y por último la ruta internacional hacia y desde Río de Janeiro con el 2,83% de pasajeros. Todas ellas rutas regulares.

Gráfico N°7: Evolución anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Cataratas del Iguazú 1999-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

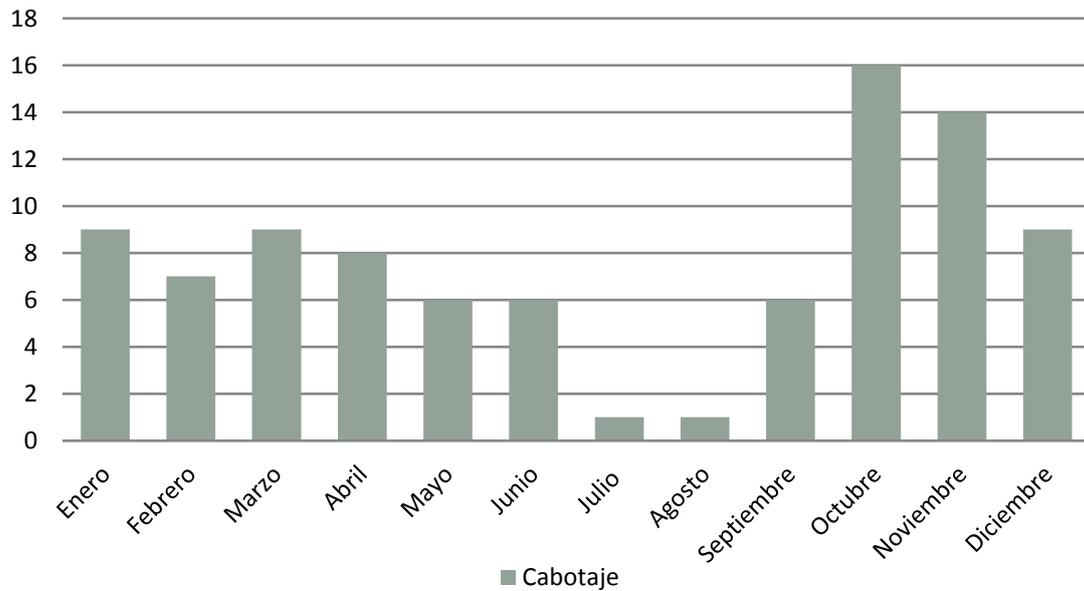
La tasa de crecimiento interanual promedio para el período 2003-2013 fue de 7,47%, permitiendo que durante estos 10 años el volumen total de pasajeros del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú crezca en un 101%. Específicamente, la tasa de crecimiento interanual promedio para pasajeros nacionales es de 7,26% con un crecimiento total entre 2003 y 2013 de un 96,98%, y para pasajeros internacionales de 85,86% y 801% respectivamente.

La evolución que presentó el Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú desde el año 1999 al 2013 en relación al movimiento anual de pasajeros fue en constante ascenso excepto por el año 2009 donde se observa un descenso de 6,28%. En relación a los pasajeros nacionales, los mismos presentaron una evolución similar, debido en parte a que estos representaban el mayor porcentaje del total. El movimiento de pasajeros internacionales y en tránsito presentó una evolución fluctuante debido a la falta de regularidad en vuelos regulares y con escalas en el Aeropuerto Cataratas del Iguazú.

### Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el Aeropuerto de Puerto Iguazú en 2013 fue 92 de toneladas, un 65,4% más que en el año 2012. Todas las operaciones de carga aérea realizadas en el aeropuerto correspondieron a vuelos de cabotaje.

Gráfico N°8: Evolución mensual del tráfico de cargas (tm<sup>3</sup>). Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000

Imagen N°10: Torre de Control del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú.

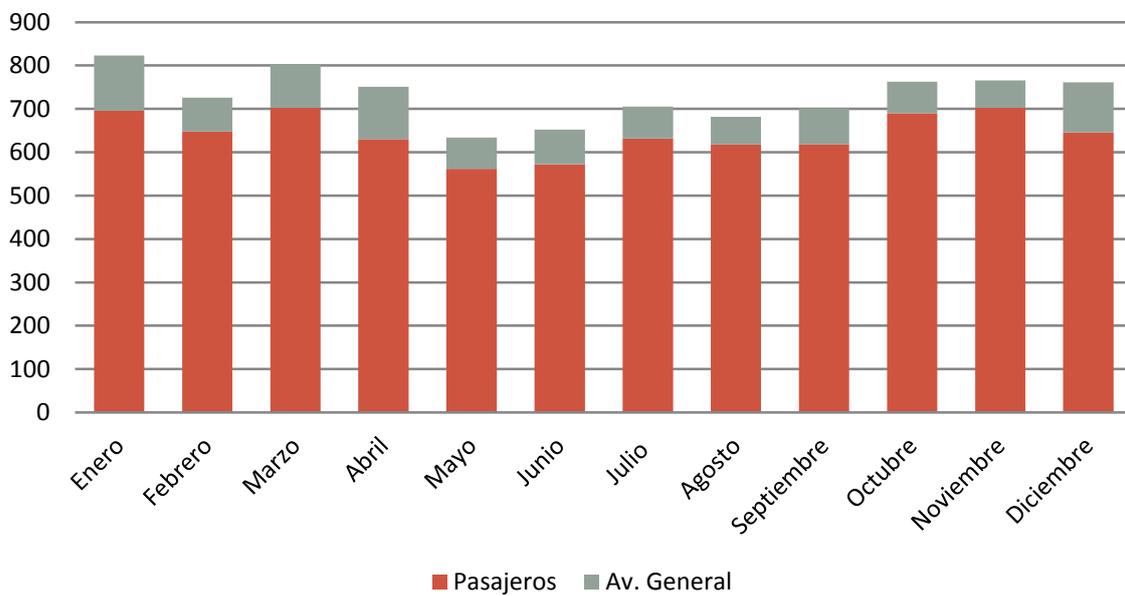


Fuente: ORSNA

### Movimientos de aeronaves

El año 2013 cerró con un total 8.767 movimientos, entre aterrizajes y despegues, en el Aeropuerto de Iguazú, lo que representó un promedio diario de 24 operaciones diarias. Se observa una disminución de los movimientos regulares para los meses de mayo y junio con valores cercanos a los 731 movimientos mensuales entre vuelos regulares y aviación general. El resto de los meses se mantuvo cercano a los 750 movimientos con su pico máximo en el mes de enero por encima de las 820 operaciones. En promedio los vuelos regulares tuvieron 643 movimientos por mes y la aviación general un promedio mensual de movimientos de 88 operaciones.

Gráfico N°9: Evolución mensual del movimiento de aeronaves. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000

Imagen N°11: Descenso de pasajeros en el Aeropuerto Cataratas del Iguazú.



Fuente: ORSNA

## 4. IMPACTO ECONÓMICO-TERRITORIAL

El transporte aéreo es un importante componente de la economía e incide en el desarrollo y el bienestar de las poblaciones. La provisión de servicios aerocomerciales y de infraestructura aeroportuaria son elementos esenciales de cohesión territorial que pueden generar oportunidades económico-sociales que afecten positivamente a toda la economía de una determinada región o, inversamente, que puedan ser consideradas como “parásitos urbanos” que intensifiquen las desigualdades socio-económicas existentes entre regiones, según Brian Graham, en función de sus características cualitativas.

Según IATA (2008)<sup>6</sup> “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”.

La actividad aeroportuaria y aerocomercial no sólo brindan servicios a otras industrias y actividades, sino que generan importantes beneficios económicos para las sociedades y las regiones que conecta.

Existen distintas formas de mensurar este impacto. Organismos internacionales y equipos académicos han homogeneizado una metodología con el fin de comparar distintos casos a nivel mundial. El Airports Council International (ACI), IATA junto a Oxford Economics y ATAG -con mayor o menor detalle- anualmente presentan informes sobre los beneficios económicos de la actividad aerocomercial y aeroportuaria 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 actividades afines.

Específicamente los estudios de IATA definen diferentes beneficios que involucran tanto la actividad aerocomercial como la aeroportuaria y su cadena de suministros. Por una parte, miden los beneficios para los pasajeros. Por otra parte, miden los beneficios por el lado de la oferta -vinculados a la productividad- y los beneficios por la demanda enlazados directamente con los impactos directos, indirectos e inducidos producidos por la actividad aeroportuaria y aerocomercial. Además, contabiliza las ganancias generadas por exportaciones, los impuestos, el empleo generado y el turismo.

A diferencia de IATA, la ACI-Europe propone agrupar a la actividad turística, al comercio internacional de carga aérea, a los beneficios por el lado de la oferta -productividad- y a las inversiones<sup>7</sup> en otro impacto denominado como *catalítico*.

En este informe se utilizará la metodología IATA para el análisis del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú sin perder de vista esta última clasificación.

<sup>6</sup> IATA (2008) Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina. [www.iata/economics](http://www.iata/economics)

<sup>7</sup> ACI-Europe (2015) Economic Impact of European Airports. A Critical Catalyst to Economic Growth. InterVISTAS. Disponible online.

*Los aeropuertos son grandes establecimientos urbanos que de acuerdo a su infraestructura operativa, la cualidad de su oferta aerocomercial y la interacción con su área de influencia pueden representar importantes retornos y beneficios económicos que influyen en el rendimiento económico local y regional.*

# \$1.623 M

## IMPACTO ECONÓMICO-TERRITORIAL POSITIVO Aeropuerto Cataratas del Iguazú

Impacto económico-territorial del Aeropuerto Cataratas del Iguazú	Valor (\$ pesos)
Beneficios económicos para los pasajeros (excedente del consumidor)	\$6.398.085
Beneficios por el lado de la demanda para el PBI derivados del transporte aéreo (impacto directo, indirecto e inducido)	\$86.175.860
Beneficios por el lado de la oferta (productividad)	\$177.016.325
Beneficios por el lado de la oferta (turismo receptivo)	\$1.353.991.725
<b>IMPACTO ECONÓMICO POSITIVO</b>	<b>\$1.623.581.995</b>
Efectos negativos por el lado de la oferta (turismo emisor)	\$23.126.938
<b>IMPACTO ECONÓMICO NEGATIVO</b>	<b>\$23.126.983</b>
<b>SALDO DE IMPACTOS</b>	<b>\$1.600.455.057</b>

#### **4.1 Beneficios económicos para los pasajeros**

Según IATA (2008), muchos de los pasajeros valorizan su viaje más por el placer de la visita turística o del valor del negocio logrado a través del viaje que por el costo del pasaje. Dicha valorización es denominada excedente del consumidor, el valor recibido por el pasajero por encima del costo del pasaje. Para cuantificar este valor IATA 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 emitidos.

El cálculo se realizó teniendo en cuenta la cantidad de pasajeros que tuvieron como origen al Aeropuerto Cataratas del Iguazú en 2013 y la tarifa promedio para cada caso. Así, el excedente del consumidor registrado para los pasajeros que se movilizaron exclusivamente desde Iguazú hacia todos los destinos alcanzó la suma de \$6.398.085 pesos.

Cabe señalar que 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 mismos 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. Si se tuviera el objetivo de distribuir los beneficios económicos producidos por el transporte aéreo, el excedente del consumidor no sería una variable determinante de análisis.

#### **4.2 Beneficios por el lado de la demanda (impacto directo, indirecto e inducido).**

Como ya se señaló, el rol de la aviación en la economía moderna no se reduce solo a la prestación de un servicio hacia otras industrias o al público en general, sino que puede constituir un motor clave en el crecimiento y desarrollo económico y social. El impacto económico de los aeropuertos y la actividad aerocomercial se puede clasificar en cuatro tipos de impactos: directo, indirecto, inducido y catalítico.

##### **Impacto directo, indirecto e inducido (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. Este incluye la facturación total de las actividades junto con los salarios y los impuestos.

El impacto directo está relacionado 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 que se desarrollan en el aeropuerto. 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. En este informe, se contabilizan todos esos impactos en el volumen de facturación total de los aeropuertos denominando al mismo como *Producto Bruto Aeroportuario (PBA)*.

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. Los servicios no aeronáuticos pueden separarse en tres grandes rubros: actividades conexas al transporte aerocomercial, explotación comercial del aeropuerto y actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto. Cada rubro posee un subconjunto de actividades específicas.

En el año 2013 el Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú fue de \$86.175.860 pesos. Bajo esta denominación no se incluye la facturación propia de las líneas aéreas, sino las de todas las actividades desarrolladas dentro del aeropuerto.

La facturación por servicios no aeronáuticos durante 2013 alcanzaron un valor de \$69.434.622 pesos, lo que representa un 81% del PBA, el restante 19% correspondió a los servicios aeronáuticos con un monto total de \$16.741.238 pesos.

Cuadro Nº1: Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú. Año 2013

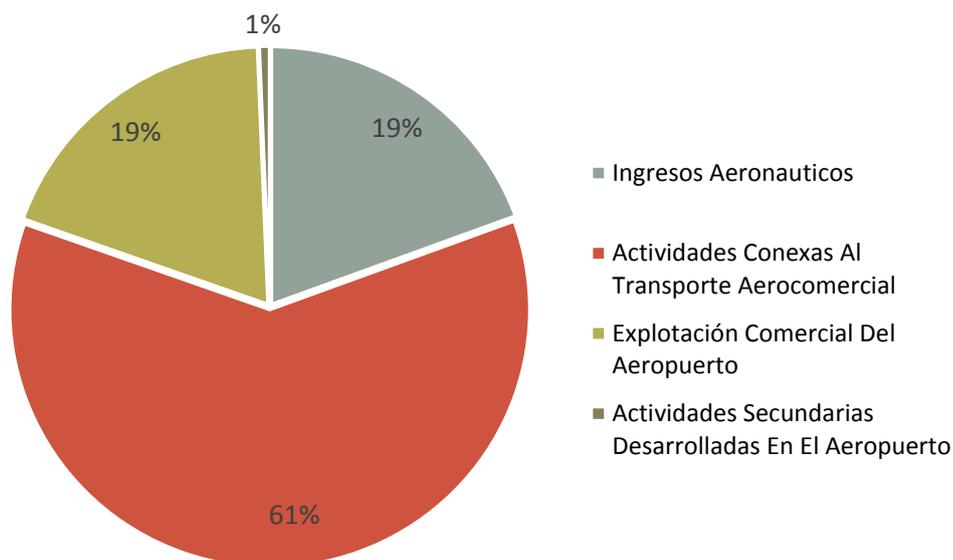


Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Del total de la facturación correspondiente a las actividades no aeronáuticas que se desarrollan en el aeropuerto, la venta de aerocombustibles representa el 67%. Quien administra el aeropuerto percibe en promedio un 7% del total de los ingresos a través de los distintos cánones -fijos y variables- a los prestadores de los servicios de los distintos rubros y actividades. Además, el administrador percibe otros ingresos aeronáuticos por el cobro directo de tasas. El ingreso total de Aeropuertos Argentina 2000 declarado para el año 2013 fue de \$13.359.249 pesos. El 63% (\$8.398.402 pesos) son ingresos aeronáuticos y el 37% (\$4.960.847 pesos) no aeronáuticos. El resto de los ingresos aeronáuticos del aeropuerto lo componen las tasas de seguridad y aduana por un monto de \$8.342.836 pesos.

Los **Ingresos no aeronáuticos** pueden dividirse en tres grandes rubros que agrupan diferentes actividades: actividades conexas al transporte aerocomercial (servicios para líneas aéreas de transporte de cargas y pasajero), explotación del aeropuerto (actividades de empresas que prestan servicios a pasajeros, usuarios de la terminal o al entorno urbano) y actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto (actividades de soporte a las propias empresas que desarrollan su actividad en el aeropuerto y se encuentran en los primeros dos rubros).

Gráfico N°10: Producto Bruto Aeroportuario de Catarata del Iguazú. Año 2013



En el Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú, casi dos terceras partes de la facturación total deviene de las actividades conexas al transporte aerocomercial. La explotación comercial del aeropuerto aporta el 19% de la facturación total, siendo las actividades secundarias las que en volumen son menos representativas. El 19% de los ingresos son generados en forma directa por tasas de la actividad aerocomercial.

Tabla N°3: Ratios Ingresos (\$ pesos) del Aeropuerto Cataratas del Iguazú. Año 2013

	Por pasajero	Por movimiento	Por m <sup>2</sup> Terminal	Por hectárea
<b>Ingresos Totales</b>	<b>\$116,93</b>	<b>\$9.830</b>	<b>\$7.906</b>	<b>\$140.123</b>
Ingresos Aeronáuticos	\$22,72	\$1.914	\$1.536	\$27.222
Ingresos no Aeronáuticos	\$94,21	\$7.940	\$6.370	\$112.902
<b>Ingresos no Aeronáuticos por rubro</b>				
Actividades conexas al transporte aerocomercial	\$71,28	\$5.992	\$4.820	\$85.424
Explotación comercial del aeropuerto	\$22,17	\$1.863	\$1.499	\$26.563
Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto	\$0,76	\$64	\$52	\$915

Fuente: Elaboración propia en función de datos provistos por AA2000.

Caracterizando el rendimiento económico de los aeropuertos se calculan los siguientes ratios al fin de graficar la relación de las facturaciones totales de los aeropuertos con el volumen de pasajeros, el movimiento de aeronaves en un período determinado, los m<sup>2</sup> de terminal y la superficie del aeropuerto (en función de las hectáreas del predio).

### 4.3 Beneficios por el lado de la oferta (productividad)

Según IATA (2008), los servicios aerocomerciales que brinda la oferta de transporte aéreo a los mercados son vitales para el desarrollo y crecimiento 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.

A partir del **indicador de conectividad** de cada nodo (aeropuerto) se analiza el aumento de la conectividad en relación al Producto Bruto. Este indicador compara el número de asientos disponibles en cada destino servido en un recorte temporal específico<sup>8</sup>. El 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, 2007:17).

#### Indicador de conectividad:

$$\Sigma (\text{Frecuencia} \times \text{Asientos disponibles por vuelo} \times \text{Ponderación del aeropuerto de destino}) / 1000$$

En el año 2013, la relación del indicador de conectividad con el PBG tuvo un incremento del 41% con respecto a 2012 para el caso del Aeropuerto Cataratas del Iguazú. Este crecimiento implicó un impacto adicional interanual de \$72.807.502 pesos sobre el producto bruto geográfico del área de influencia. Ahora bien, en términos totales para el año 2013, el impacto del aeropuerto sobre la productividad fue de \$177.016.325 pesos, siguiendo la metodología aplicada por la IATA.



#### Impacto Catalítico

La Airports Council International (ACI) plantea que el impacto catalítico se relaciona con las actividades que utilizan el acceso a los mercados provisto por la actividad aeroportuaria y aerocomercial. Este impacto estimula, retiene y expande la actividad económica de la zona a través del turismo receptivo, el tráfico de cargas y correo, los viajes por negocios, etc. Tiene un rol central en el desarrollo productivo de las regiones.

<sup>8</sup> IATA toma la primera semana de Julio.

## HISTORIAS QUE HABLAN...

### Producción con identidad local

Ernesto Busch es Técnico Minero, Gemólogo e Instructor en Lapidación. Actualmente se desempeña como Director de “Productores Mineros”. En Iguazú se localiza la fábrica, el principal local de ventas y el centro administrativo de la empresa. Referentes a nivel nacional en la elaboración de productos con piedras preciosas, exportan a Brasil y Paraguay.



Situarse en inmediaciones al aeropuerto no fue una casualidad: *“El local y la fábrica están ubicados muy cerca del aeropuerto, camino al Parque Cataratas, eso es estratégico. Cuando te vas de la ciudad o cuando llegas lo ves. Además, nuestros principales clientes viajan en avión”.*

“Productores Mineros” nace en 2004 como derivación de la empresa familiar de los hermanos Busch “Compañía Minera”. De allí, Ernesto decide especializarse en la extracción y procesamiento de piedras preciosas y rocas ornamentales, abarcando todas las áreas del proceso de producción: la extracción del mineral, el procesamiento y la venta en sus locales comerciales. El aeropuerto no sólo aporta clientes sino que les facilita el intercambio comercial con otras ciudades, visitar sus yacimientos en San Luis y Salta, y viajar a su local en Ushuaia: *“La venta nos la da el aeropuerto. Además resolvemos todos nuestros trámites comerciales con otras ciudades en un día con envío de documentos mediante encomiendas. Y todos los integrantes de la empresa lo usamos para visitar otros locales o yacimientos”.* A su vez, sus productos poseen identidad local: *“Es un producto regional que los turistas se quieren llevar, es algo que se hace acá en Iguazú”.*

Para posicionarse en el mercado, compraron cuarenta y dos máquinas para trabajo minero, se abastecieron de mano de obra especializada y se capacitó a todos los empleados: *“Tenemos dos mineros por túnel que le dan trabajo a diez personas en el taller, que con su producto hacen que otras diez estén vendiendo y que a la vez necesitan personal administrativo, de seguridad y técnicos. En total somos cincuenta personas fijas trabajando”.*

#### 4.4 Turismo receptivo facilitado por el transporte aéreo

El turismo es una de las actividades económicas estratégicas de desarrollo y generadora de crecimiento en la Provincia de Misiones. Las Cataratas del Iguazú fueron declaradas en 2011 como una de las Siete Nuevas Maravillas Naturales, posicionando a este destino como uno de los patrimonios más valorados a nivel mundial. El transporte, y en particular el transporte aéreo, es un factor determinante del producto turístico nacional e internacional. La actividad turística facilitada por la actividad aerocomercial es tenida en cuenta como uno de los impactos catalíticos fundamentales dentro del análisis de beneficios del transporte aéreo. Según la ACI-Europe (2014) los efectos catalíticos remiten a aquellas actividades y negocios que el aeropuerto facilita, dentro de las cuales se encuentra el turismo.

La Provincia de Misiones, junto con Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa y Santa Fe, forma parte de la Región Turística del Litoral. Sus principales atractivos son: el Parque Nacional Iguazú -donde se encuentran las Cataratas-, los Saltos de Moconá, las ruinas jesuíticas de San Ignacio, las minas de piedras semipreciosas de Wanda, la ciudad de Posadas y sus alrededores. Además, existe una amplia oferta cultural en cuanto a museos, turismo religioso, turismo deportivo, encuentros de colectividades y festivales, como la Ruta de la Yerba Mate y la Fiesta Nacional del Inmigrante. La Ciudad de Puerto Iguazú se destaca entre los destinos turísticos más importantes con once hoteles de 4 y 5 estrellas<sup>9</sup>. Los turistas que viajan en avión suelen preferir estas categorías de alojamiento, lo cual favorece al lugar receptor dado el nivel superior de gastos realizados. A su vez, estos hoteles suelen contar con salones especialmente preparados para conferencias y reuniones de negocios.



##### *Turismo extranjero*

Misiones recibió en el 2013 un total de 496 mil visitantes extranjeros<sup>10</sup>, de los cuales unos 82 mil (16%) arribaron a través del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú en vuelos de cabotaje e internacionales.

##### *Turismo interno*

El turismo nacional aportó más de 700 mil visitantes<sup>11</sup> a la provincia en 2013. En el mismo período arribaron al Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú unos 281 mil turistas argentinos (39%) en vuelos de cabotaje. También en este caso se pone de manifiesto el aporte del transporte aéreo como puerta de acceso a la actividad turística.

<sup>9</sup> [www.iguazuturismo.gov.ar/alojamiento.php](http://www.iguazuturismo.gov.ar/alojamiento.php)

<sup>10</sup> Ministerio de Turismo de la Provincia de Misiones

<sup>11</sup> Ministerio de Turismo de la Provincia de Misiones

## HISTORIAS QUE HABLAN...

### Del avión al paseo náutico por las Cataratas



Alejandro Arrabal es propietario de “Jungle Iguazú”, empresa concesionaria de los circuitos náuticos dentro del

Parque Nacional Iguazú. Aproximadamente doscientos cincuenta turistas se embarcan diariamente para pasear y disfrutar de la maravillosa aventura. Desde sus inicios tener el aeropuerto en su ciudad fue indispensable: *“El turismo es el principal motor de la economía de Iguazú y la accesibilidad es justamente lo que te abastece, el combustible de ese motorcito. Lo que te sostiene es el transporte aéreo, te hace crecer un destino turístico. Para nosotros el aeropuerto como tal es importantísimo.”*

Licenciado en Turismo, además de su empresa de transporte náutico posee un hotel cuatro estrellas “Iguazú Jungle Lodge” y se encuentra construyendo un Resort Náutico con puerto propio en pos de reactivar el uso del río Paraná dentro de la ciudad. Su pasión por el turismo en Iguazú es un legado familiar, su abuelo llegó en el 60’ para regentar el viejo Hotel Cataratas y su padre fue el creador de los primeros zafarís fotográficos en la argentina: *“Mi abuelo llegó en el 60’ y aterrizó en una pista que estaba en Cataratas mismo, dentro del Parque. Después cuando se construye el aeropuerto, ahí Iguazú hace boom, toma fuerza y energía como destino turístico, se hacen hoteles, restaurantes. Para un destino turístico el aeropuerto es fundamental, va de la mano del desarrollo del aeropuerto”.*

Iguazú Jungle comenzó con veinte empleados y actualmente otorga trabajo directo a ciento quince personas. Realizan circuitos para observación de flora y fauna y circuitos de aventura que combinan un recorrido por la selva con la emoción de aproximarse a los altos de las cataratas. Llegar a tal crecimiento se logra con el acompañamiento del acceso a la ciudad y al Parque: *“El aeropuerto es una herramienta fundamental para Iguazú por su ubicación geográfica (...) Sin el aeropuerto sería muy complicado para posicionarnos en mercados externos. Los destinos argentinos como país receptor tienen tiempos cortos de visitas dentro de una programación integral nacional, entonces necesitas si o si el transporte aéreo para distribuir a los turistas con semejantes distancias que tenemos en el país”.*

*“La mitad de los turistas que ingresan al parque son residentes argentinos mientras la otra mitad son turistas internacionales, especialmente de EE.UU. y Europa. Hace unos años también ha aumentado la cantidad de visitantes asiáticos. La posibilidad de aterrizar y comenzar sus actividades de manera inmediata es fundamental tanto para los visitantes como para la ciudad que los recibe”.*

### Impacto positivo del turismo

En lo que respecta al impacto positivo del turismo generado por el movimiento registrado en el Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú, se puede decir que el gasto de los turistas arribados por vía aérea fue 1.353 millones de pesos en el año 2013. De este total, el gasto de los turistas extranjeros arribados fue de 558 millones de pesos, mientras que los turistas argentinos arribados en avión gastaron un total de 795 millones de pesos. Este impacto se distribuye entre los distintos actores que trabajan en el sector: alojamiento, gastronomía, excursiones y paseos, comercio, transporte interno, entre otros gastos, impactando positivamente en toda la economía misionera.

## 4.5. Turismo emisoro posibilitado por el transporte aéreo

Así como el transporte aéreo permite la llegada de miles de turistas de diferentes lugares, tanto nacionales como internacionales a una ciudad o región, también facilita la salida de las personas residentes hacia otros destinos. En consecuencia, de la misma forma que se contabilizan aquellos pasajeros que llegan a Puerto Iguazú 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 misioneros que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.

En 2013 aproximadamente 5.800 misioneros viajaron al interior y al exterior del país a través del Aeropuerto de Cataratas. Unos 4.869 pasajeros eligieron viajar hacia destinos nacionales, mientras que los 951 restantes fueron al exterior.

En términos económicos, el gasto total de los turistas del área de influencia del Aeropuerto Cataratas del Iguazú hacia destinos de la Argentina fue de 18 millones de pesos. Además, los que partieron en avión al exterior realizaron gastos por unos 4 millones pesos. En conclusión, el impacto negativo total que se registró en 2013 para el área de influencia del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú fue de 23 millones de pesos.

Tabla N°4: Impacto económico total del turismo facilitado por el Aeropuerto Cataratas del Iguazú.  
Año 2013

<b>TURISMO</b>	<b>Pasajeros</b>	<b>Gasto total en pesos</b>
<b>Turismo Internacional</b>		
Turistas receptivos	82.084	\$ 558.280.009
Turistas emisivos	951	\$ 4.321.018
<b>Saldo de impactos del turismo internacional</b>	<b>81.134</b>	<b>\$ 553.958.991</b>
<b>Turismo Interno</b>		
Turismo receptivo	281.574	\$ 795.711.716
Turismo emisoro	4.869	\$ 18.805.920
<b>Saldo de impactos del turismo interno</b>	<b>276.705</b>	<b>\$ 776.905.796</b>
<b>SALDO DE IMPACTO TURÍSTICO TOTAL</b>	<b>360.550</b>	<b>\$ 1.330.864.786</b>

Fuente: Elaboración propia.

## 4.5. Generación de empleo

Un aporte fundamental de la actividad aerocomercial y aeroportuaria es la generación de miles de puestos de trabajo. Contabilizando solamente el número de empleos dentro del predio aeroportuario, el Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú registró en 2013 un total de 451 empleos directos. Las actividades comerciales y de administración con mayor relevancia fueron: organismos estatales, líneas aéreas, transporte de caudales y transporte de pasajeros que llegan y salen del aeropuerto. Sin embargo, además de los puestos de trabajo en el establecimiento, se generan miles de puestos de trabajo indirecto, inducido y catalítico.



Cuadro N°2: Empleos directos por rubro en el Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú. Año 2013.



Fuente: Policía de Seguridad Aeroportuaria

## HISTORIAS QUE HABLAN...



### Ecoturismo y trabajo familiar

Iguazú no sólo encanta con sus cataratas, también cuenta con grandes atractivos naturales. La Aripuca es un emprendimiento Agro-Eco-Turístico familiar construido con la finalidad de crear conciencia sobre los recursos naturales, incentivar acciones para preservar y promover el cuidado del medio ambiente, y difundir la cultura, creencias y tradiciones de Iguazú.

Para Irma Sommeferld, una de sus creadoras, la presencia del aeropuerto como afluente de turistas es primordial: *“El Aeropuerto de Iguazú nos beneficia muy directamente por el transporte de los turistas al lugar, al destino Iguazú. Sabemos que la mayoría viene por las cataratas y el tiempo que les queda lo utilizan para otras opciones y una de esas otras buenas opciones somos nosotros. Esa gente que llega aquí en taxi o remis, enseguida nos enteramos que viajaron en avión”.*

La Aripuca, fundada hace dieciséis años por una familia de agricultores de Andresito, surgió buscando mostrar especies de arboleda selváticas e incentivar su cuidado. Para ello, formaron el museo con treinta tipos de troncos autóctonos de la región, realizaron una casa de piedra, otra casa de madera y una heladería con sabores misioneros como yerba mate y pétalos de rosa. El aeropuerto facilita la llegada tanto de turistas nacionales como internacionales: *“Hay de todos lados, hay agencias de otros lugares, hay agencias que también traen clientes de Europa o Estados Unidos, o agencias de Iguazú”.*

Para la ciudad el turismo es uno de sus principales ingresos económicos, su crecimiento de los últimos años beneficia a todos sus habitantes: *“El desarrollo a futuro lo vemos muy en alza desde que se decretó como maravilla del mundo a las Cataratas. Vinieron empresas de otros lugares porque la gente de Iguazú no daba abasto y se construyeron muchos hoteles y cabañas sobre todo”.* En el caso de Aripuca, estar a sólo 20 km del Aeropuerto los beneficia: *“Si a la gente le queda un tiempo antes de presentarse en el aeropuerto vienen, en parte porque está cerca. Si estuviera más lejos no sería posible”.*

Analizando el desempeño del sistema se calcularon una serie de ratios de empleo aeroportuario directo por: pasajero, movimiento de aeronaves, m<sup>2</sup> de terminal y hectárea del predio aeropuerto. Particularmente, en el Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú, se generaron 612 puestos de trabajo directos en el año 2013 cada millón de pasajeros.

Tabla N°5: Ratios de empleo por unidad de medida. Año 2013.

	C/millón Pasajeros	C/1.000 Movimientos	C/1.000 m <sup>2</sup> Terminal	Por Hectárea
<b>Empleo total</b>	<b>5.794</b>	<b>487</b>	<b>392</b>	<b>7</b>
Empleo directo	612	51	41	1
Empleo indirecto	734	62	50	1
Empleo inducido	868	73	59	1
Empleo catalítico	3.580	301	242	4

Fuente: Elaboración propia en función de datos de PSA y AA2000.

La actividad del aeroportuaria llevó en 2013 a significar la generación de 451 puestos de trabajos directos, de 541 empleos indirectos, de 640 puestos de trabajo dentro de las actividades correspondientes al impacto inducido, y de 2.638 empleos ponderados en las actividades en las cuales el transporte aéreo produce un impacto catalítico. Por lo tanto, se puede decir que las actividades llevadas a cabo en el año 2013 en el Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú implicaron la generación de un total de 4.270 empleos.

