

# 2013

## Aeropuerto de Bahía Blanca



## Informe de Impacto Económico-Territorial



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

Noviembre 2015

# AUTORIDADES

---

Presidenta de la Nación

**Dra. Cristina Fernández de Kirchner**

Vicepresidente de la Nación

**Lic. Amado Boudou**

Jefe de Gabinete de Ministros

**Dr. Aníbal Fernández**

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>4</b>
<b>2. Información general del Aeropuerto de Bahía Blanca</b>	<b>5</b>
2.1 Características generales.	6
2.2 Localización y contexto provincial.	10
<b>3. Análisis aerocomercial</b>	<b>14</b>
3.1 Oferta de transporte aéreo.	14
3.2 Demanda de transporte aéreo.	18
<b>4. Impacto económico-territorial</b>	<b>23</b>
4.1 Beneficios económicos para los pasajeros.	25
4.2 Beneficios por el lado de la demanda (impacto directo, indirecto e inducido).	25
4.3 Beneficios por el lado de la oferta (productividad).	28
4.4 Turismo receptivo facilitado por el transporte aéreo.	30
4.5 Turismo emisoro posibilitado por el transporte aéreo.	31
4.6 Generación de empleo.	32

# 1. PRESENTACIÓN

El Informe de Impacto Económico-Territorial del Aeropuerto de Bahía Blanca 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.

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. Los primeros informes publicados por este organismo correspondieron a los aeropuertos de Mendoza, Salta, Cataratas del Iguazú, Córdoba, Ushuaia, Neuquén, Bariloche, El Calafate, Comodoro Rivadavia, Trelew, Puerto Madryn, Rosario y al Sistema Nacional de Aeropuertos y al subsistema aeroportuario de Buenos Aires.

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 BAHÍA BLANCA

El Aeropuerto de Bahía Blanca "Comandante Espora" es uno de los 55 aeropuertos que integran actualmente el Sistema Nacional de Aeropuertos.

Mapa N°1: Sistema Nacional de Aeropuertos. Año 2015.



Fuente: Elaboración propia ORSNA.

## 2.1 Características generales

Tabla N°1: Información técnica del aeropuerto.

<b>Nombre</b>	Aeropuerto Comandante Espora
Código OACI	SAZB
Código FAA	BCA
Código IATA	BHI
<b>Localización</b>	
Ciudad	Bahía Blanca
Provincia	Buenos Aires
Dirección	Ex Ruta 3 norte km 675 CP: 8000
Teléfono informes	(0291) 486-1760
Ubicación	Latitud -38,723675° Longitud -62,153798°
Distancia ciudad	12 km
<b>Autoridades</b>	
Organismo regulador	ORSNA
Jefe de aeropuerto	Carlos Alberto Millán (ANAC)
Explotador	Aeropuerto de Bahía Blanca S.A.
Administradora	Carolina Hernández
<b>Otras características</b>	
Habilitación	Cabotaje
Región aérea	RACE (Centro)
Superficie total	1.082 hectáreas
Superficie concesionada	3.000 m2 (sólo lado aire)
Superficie de aerostación	3.000 m2
Clave de referencia	4F (se planifica para 4D)
Horario	0 a 24 horas
Elevación	75 metros
Pistas	16L/34R (2615 m x 60 m) Asfalto   06/24 (2030 m x 33 m) Asfalto   16R/34L (1498 m x 30 m) Asfalto
Plano de Usos del Suelo	Aprobado en 2013 por el ORSNA

Fuente: Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.



## El aeropuerto

El predio aeroportuario comprende 1.082 hectáreas dentro del cual también se encuentra la Base Aeronaval Comandante Espora. Sólo la terminal de pasajeros se encuentra concesionada por el Municipio de Bahía Blanca a la empresa Aeropuerto de Bahía Blanca S.A.

El aeropuerto posee tres pistas, la 17L/35R (2.615 m x 60 m), la 06/24 (2.030 m x 33 m) y la 17R/35L (1.498 m x 30 m), una pasarela telescópica y una plataforma comercial, además de otras instalaciones de uso civil y militar por fuera de la concesión.

Imagen N°2: Predio y área concesionada del Aeropuerto Bahía Blanca.



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Bahía Blanca.

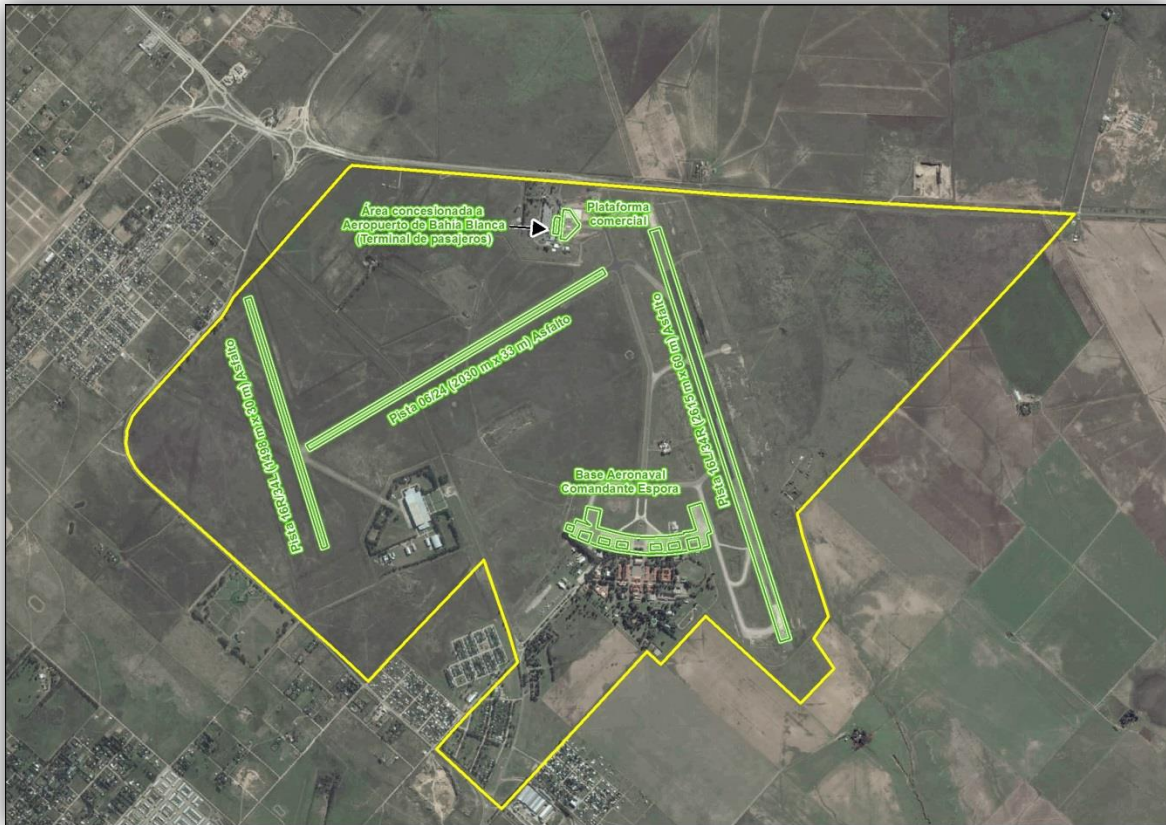
## Terminal de pasajeros y carga

En la parte pública del aeropuerto se encuentra la terminal de pasajeros con 3.000 m<sup>2</sup> de superficie organizada en dos niveles, donde se concentran las operaciones de aviación comercial de cabotaje y de aviación general. El conjunto de edificios que componen el área terminal son: la terminal de pasajeros, la torre de control y la plataforma comercial. Asimismo, en el aeropuerto existe una reserva de espacio para la construcción de una terminal de cargas en caso que el volumen anual de carga transportada así lo justifique<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Bahía Blanca aprobado por el ORSNA.



Imagen N°3: Sectores del Aeropuerto de Bahía Blanca.



Fuente: Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto Bahía Blanca.

## 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>2</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.

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.

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

Imagen N°4: Superficie libre obstáculos del Aeropuerto de Bahía Blanca.



Fuente: Elaboración propia en base Plano de Usos del Suelo del Aeropuerto de Bahía Blanca.

## 2.2 Localización y contexto provincial

Abordar la relación entre transporte aéreo y territorio es fundamental para poder 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, 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 de Bahía Blanca se encuentra al este de la ciudad homónima ubicada al sur de la Provincia de Buenos Aires, en la región pampeana. Además de éste existen otros nueve aeropuertos del Sistema Nacional en dicha provincia, en Ezeiza, San Fernando, La Plata, Santa Teresita, Villa Gesell, Mar del Plata, Necochea, Junín y Tandil.

Bahía Blanca es un importante centro comercial, por su puerto se transfieren las cargas de granos, aceite y petróleo, y el mayor centro petroquímico del país. El complejo portuario abarca 25 kilómetros sobre la costa norte de la ría de Bahía Blanca y es uno de las más importantes del país, siendo el único que tiene una profundidad natural de más de 10 metros. Tiene tres áreas operativas: Puerto Galván es el puerto para petróleo y granos, Puerto Ingeniero White se especializa en granos y sus subproductos, y Cangrejales en químicos.

La Ciudad de Bahía Blanca está unida por rutas nacionales y provinciales con la red vial del país. Específicamente, la Ruta Nacional Nº 3 la conecta hacia el norte con capital del país y hacia el sur con Viedma y el resto de las ciudades patagónicas de la costa atlántica. Hacia el oeste la Ruta Nacional Nº 22 la comunica con la Ciudad de Neuquén y hacia el norte la Ruta Nacional Nº 33 la vincula directamente con Rosario y las Rutas Nacionales Nº 35 y 36 con la Ciudad de Córdoba.

Además, Bahía Blanca es un importante nudo ferroviario de la Argentina, numerosos ramales la conectan con gran parte de la región pampeana y el norte de la Patagonia.

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 y regional, el área de influencia del Aeropuerto de Bahía Blanca como aeropuerto de **vuelos comerciales de cabotaje**<sup>3</sup> comprende los departamentos bonaerenses de Daireaux, Guaminí, General La Madrid, Coronel Suarez, Laprida, Saavedra, Puán, Adolfo Gonzales Chaves, Coronel Pringles, Tornquist, Tres Arroyos, Coronel Dorrego, Bahía Blanca, Villarino, Coronel de Marina L. Rosales y Monte Hermoso, el Departamento Caleu Caleu de la Provincia de La Pampa y el Departamento Pichi Mahuida de Río Negro (ver mapa N°2).

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 que era más de 650.000 habitantes según datos del último Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (2010).

<sup>3</sup> Comprende las áreas de influencia de los 39 aeropuertos que tuvieron en 2013 vuelos comerciales de cabotaje.

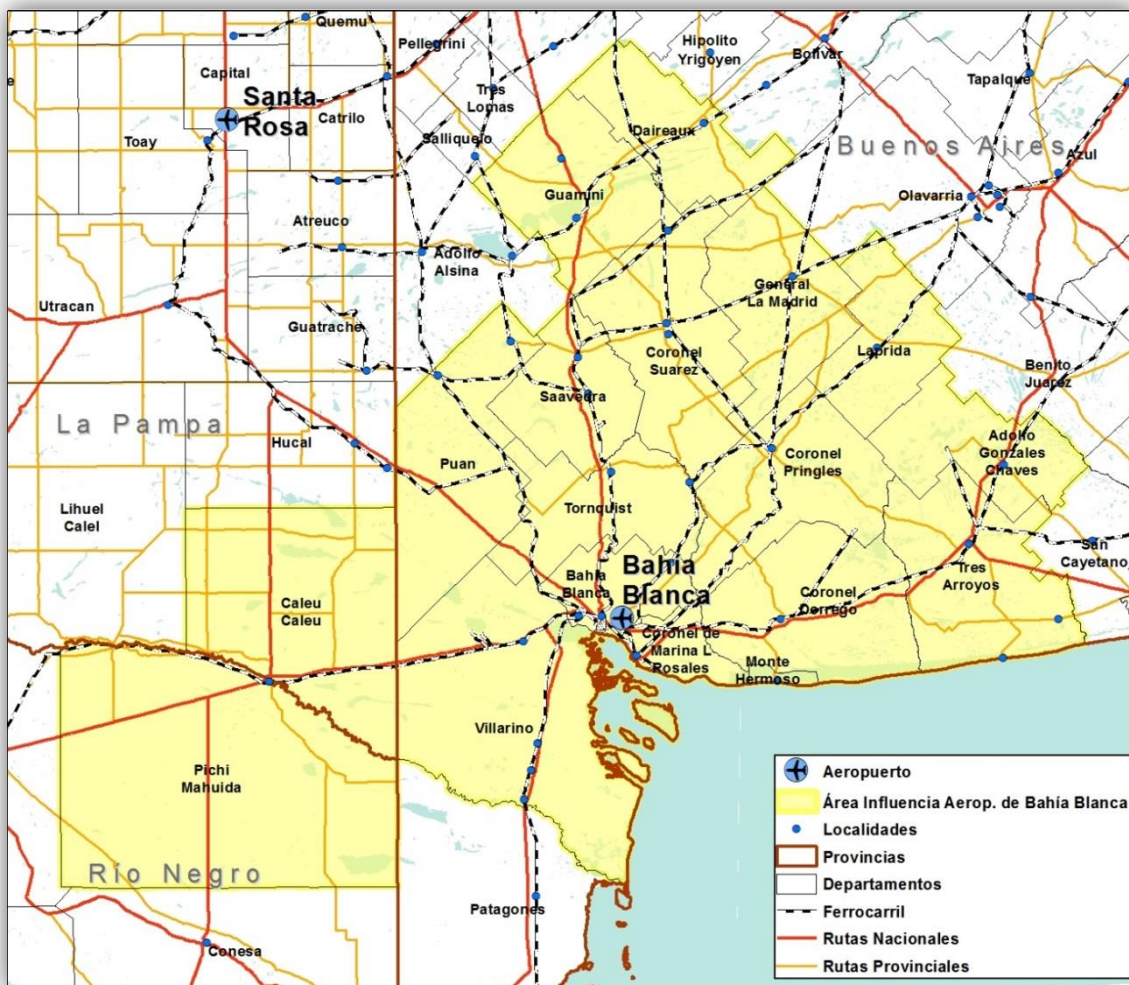
Clasificando los hogares según las variables del último Censo de Población: máximo nivel de estudios alcanzado por el jefe de hogar, su condición de actividad económica, presencia o no de hacinamiento en el hogar y necesidades básicas insatisfechas (NBI), se determinó que el Nivel Socio-Económico (NSE) predominante de los hogares del área de influencia del aeropuerto es el medio en todos los departamentos. El Departamento Bahía Blanca se destaca por ser el de mayor concentración de NSE alto, concentrando el 66,1% del total de hogares de NSE Alto del área de influencia del aeropuerto. Los hogares de NSE medio oscilan entre el 69,6% y el 88,9% y los de NSE bajo entre el 0,3% y el 8,8% en los departamentos del área de influencia.

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

Nivel socio-económico	Hogares	Porcentaje
Alto	45.973	20%
Medio	177.473	78%
Bajo	5359	2%
<b>Total</b>	<b>228.805</b>	<b>100%</b>

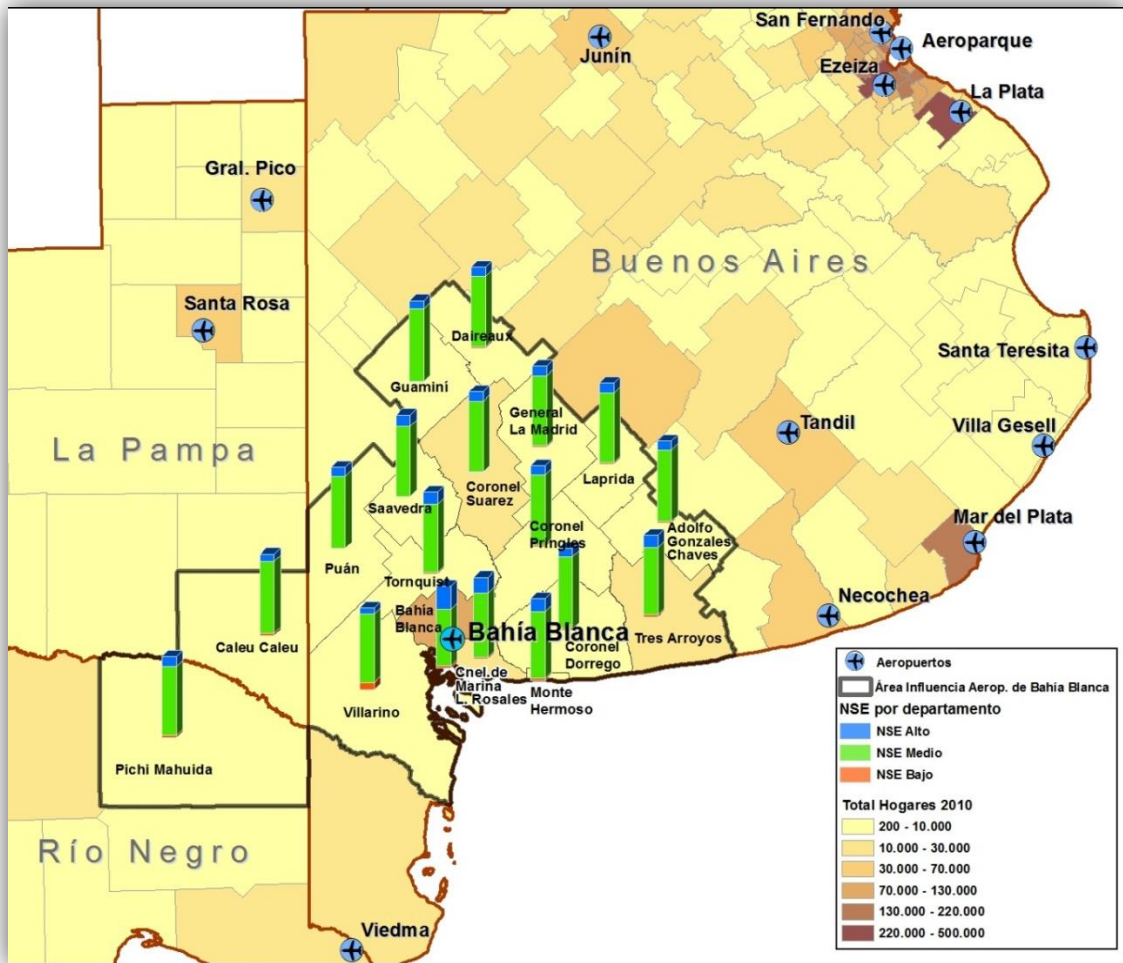
Fuente: Elaboración propia en base al Censo 2010.

Mapa N°2: Localización del Aeropuerto de Bahía Blanca y su área de influencia en el contexto provincial.



Fuente: Elaboración propia.

Mapa N°3: Nivel socioeconómico de la población del área de influencia del Aeropuerto de Bahía Blanca.  
Año 2010.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo 2010.

## 3. ANÁLISIS AEROCOMERCIAL

### 3.1 Oferta de transporte aéreo

La oferta aerocomercial del Aeropuerto de Bahía Blanca en el 2013 conectaba a la ciudad de forma directa con Buenos Aires (Aeroparque), Trelew y Mar del Plata. Semanalmente<sup>4</sup> el aeropuerto contó con un total de 80 frecuencias comerciales (ida y vuelta) de las cuales el 77,50% iban a Buenos Aires (Aeroparque) seguido por Mar del Plata y Trelew con el 11,25% cada uno. Estos últimos dos enlaces conformaban una ruta con numerosas escalas conectando en un mismo vuelo las siguientes ciudades: Buenos Aires (Aeroparque), Mar del Plata, Bahía Blanca, Trelew, Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, Río Grande y Ushuaia.

El grupo estatal Aerolíneas Argentinas fue el que brindó la mayor cantidad de operaciones llevadas a cabo en el Aeropuerto de Bahía Blanca con el 47,50% de las frecuencias semanales, operando hacia y desde Buenos Aires (Aeroparque). Al mismo destino voló la aerolínea LAN Argentina concentrando el 30,00% de las frecuencias.

La otra empresa que operó durante la semana seleccionada fue la aerolínea SOL con el 22,50% de las frecuencias desde y hacia la ciudad patagónica de Trelew (11,25%) y la ciudad bonaerense de Mar del Plata (11,25%).

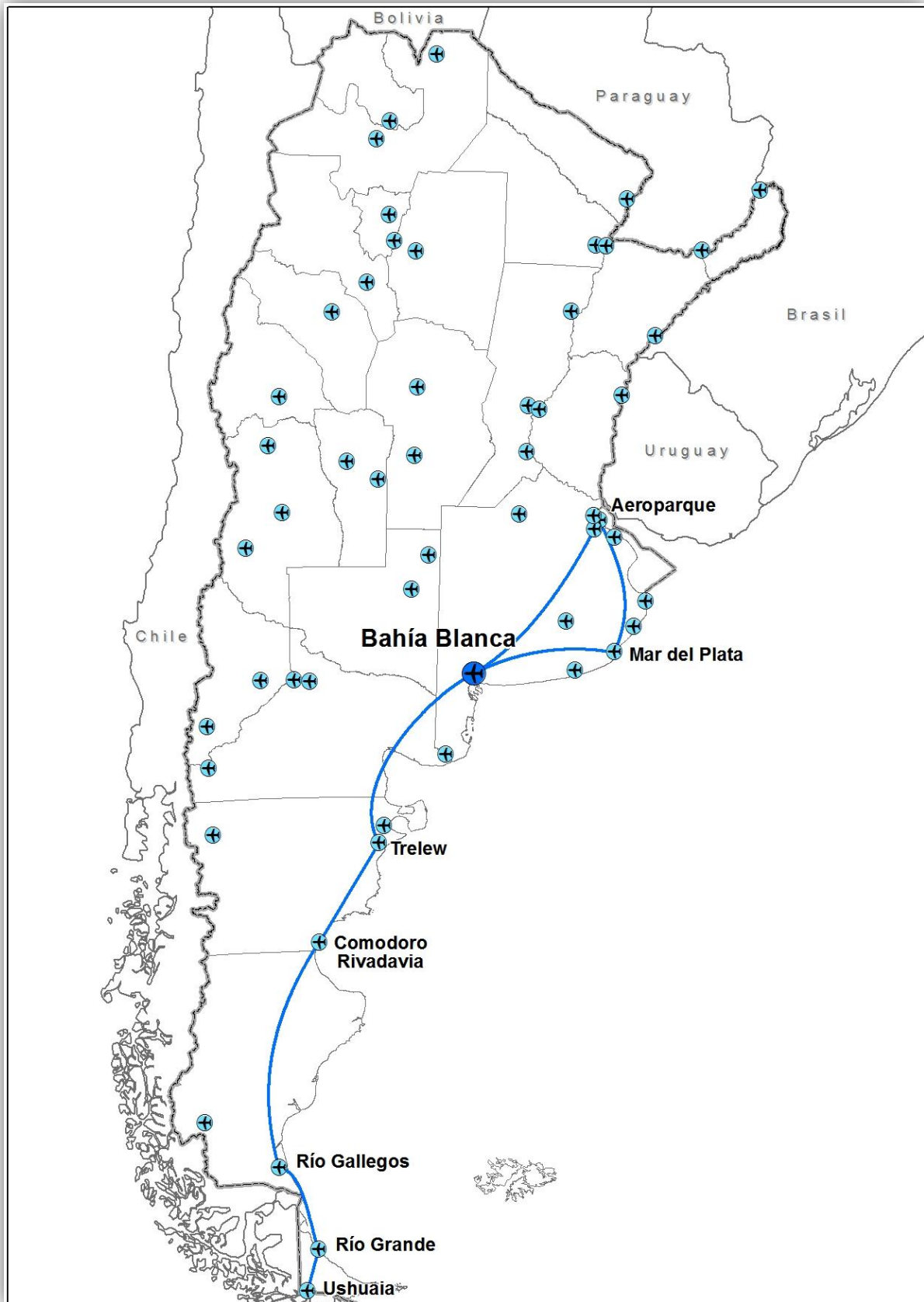
Imagen N°5: Terminal de pasajeros del Aeropuerto de Bahía Blanca.



Fuente: ORSNA

<sup>4</sup> Se toma como referencia la semana del 1 al 7 de julio del 2013.

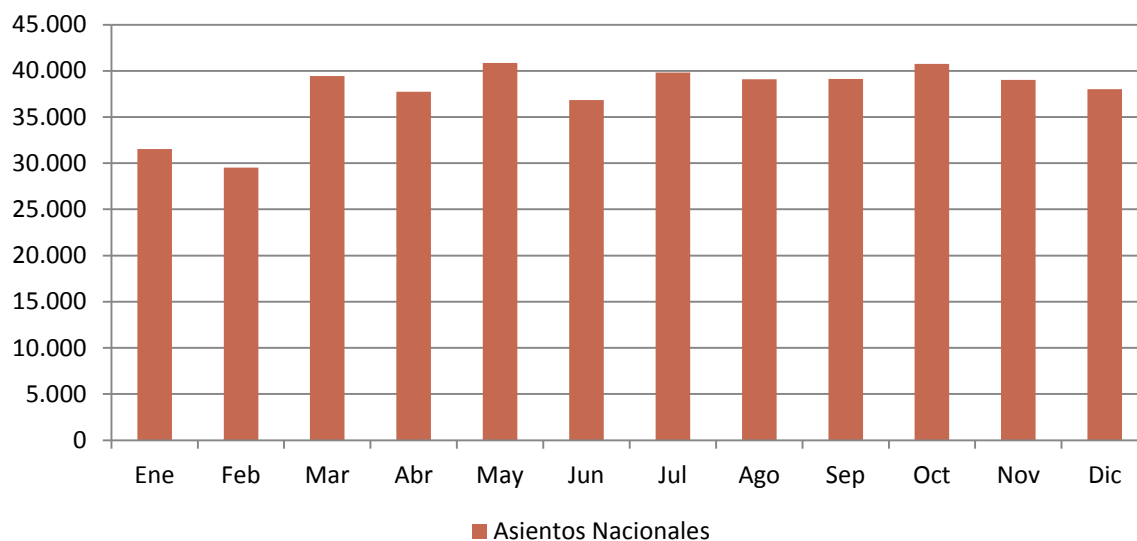
Mapa N°4: Rutas de cabotaje del Aeropuerto de Bahía Blanca. Año 2013



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

En el Aeropuerto de Bahía Blanca se operaron vuelos regulares nacionales a diferentes destinos en el año 2013, con una oferta aerocomercial anual superior a los 450.000 asientos. La oferta se mantuvo en el rango de 25.000 a 45.000 asientos mensuales alcanzando su pico máximo en los meses de mayo y octubre con valores cercanos a los 41.000 asientos. El promedio mensual fue de 37.649 asientos, presentando una oferta regular durante todo el año excepto para los meses de enero y febrero donde la oferta en asientos fue cercana a las 30.000 plazas. Esta disminución se debió en parte al traslado de frecuencias hacia destinos turísticos de temporada.

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



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

Cuantificando la oferta anual medida en asientos por destino desde y hacia el Aeropuerto de Bahía Blanca, la ruta a Buenos Aires (Aeroparque) concentró el mayor porcentaje con el 91,30% del total ofrecido. Luego se ubicó el enlace hacia Mar del Plata con el 4,36% de la oferta anual. En tercer y cuarto lugar se posicionaron las conexiones con el Aeropuerto de Trelew (4,07%) y con el Aeropuerto de Puerto Madryn (0,27%). Este último enlace fue operado únicamente durante el mes de marzo debido al cese de operaciones en el Aeropuerto de Trelew por refacciones en la pista principal de dicho aeropuerto.

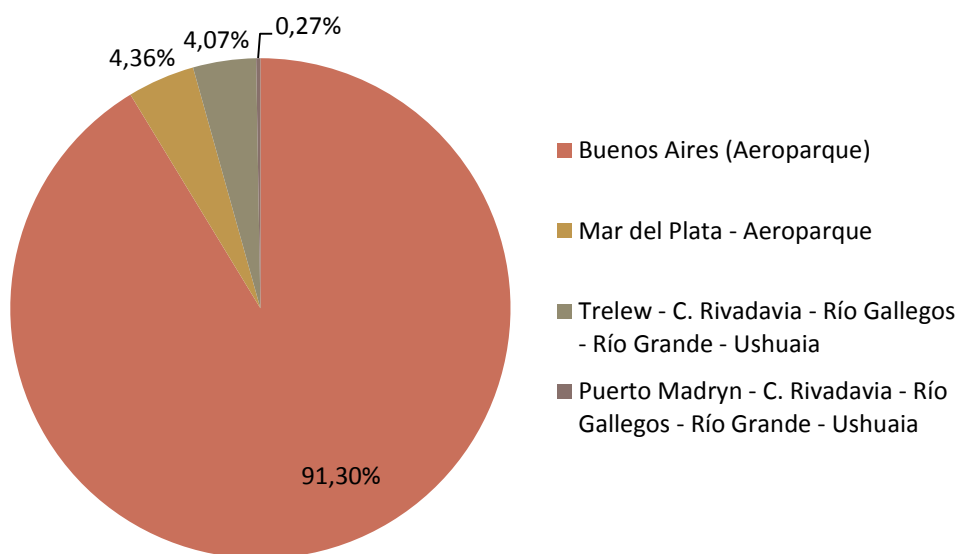
Imagen N°6: Pasarela telescópica. Aeropuerto de Bahía Blanca.



Fuente: ORSNA



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

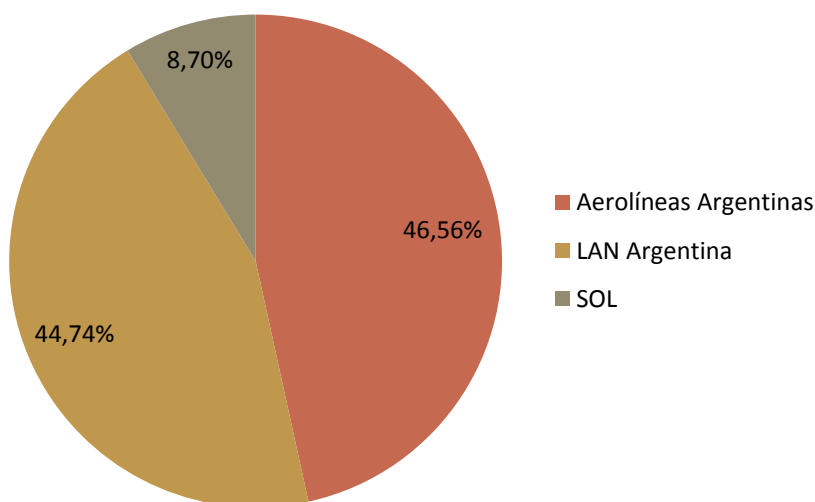


Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OAG.

En relación a la oferta aerocomercial servida por las diferentes aerolíneas, se observa que el grupo Aerolíneas Argentinas fue el principal operador con el 46,56% de los asientos ofrecidos. El mismo voló a Buenos Aires (Aeroparque). Luego se encontró la empresa LAN Argentina con el 44,74% de los asientos concentrando su oferta hacia y desde Buenos Aires (Aeroparque).

La empresa SOL llevó a cabo vuelos directos hacia las ciudades de Mar del Plata, Trelew y Puerto Madryn concentrando una oferta anual de 8,70%, enlaces que integraban, como se dijo previamente una ruta con las siguientes escalas: Aeroparque, Mar del Plata, Bahía Blanca, Trelew (Puerto Madryn durante marzo), Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, Río Grande y Ushuaia.

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



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

### 3.2. Demanda de transporte aéreo

El Aeropuerto de Bahía Blanca registró en el año 2013 un movimiento total de 289.184 pasajeros y se ubicó décimo tercero entre las terminales aeroportuarias pertenecientes al Sistema Nacional de Aeropuertos con más pasajeros. A su vez, en el mismo año se transportaron un total de 428 toneladas de carga y se realizaron 5.252 movimientos de aeronaves.

Gráfico N°4: Aeropuertos del Sistema Nacional con más de 100.000 pasajeros anuales. Año 2013.



Fuente: Elaboración propia en base a AA2000, London Supply, Aeropuertos del Neuquén S.A., Aeropuerto de Bahía Blanca S.A. y Ente Tripartito AIR.

Imagen N°7: Vista a la plataforma comercial. Aeropuerto de Bahía Blanca.



Fuente: ORSNA

#### Tráfico aéreo de pasajeros

Durante el año 2013, en el Aeropuerto de Bahía Blanca, se registró un movimiento de 289.184 pasajeros de los cuales 281.166 correspondieron pasajeros de cabotaje y 8.018 a pasajeros en tránsito.



2013

AEROPUERTO DE BAHÍA BLANCA

289.184

Pasajeros

AEROPUERTO DE  
BAHIA BLANCA

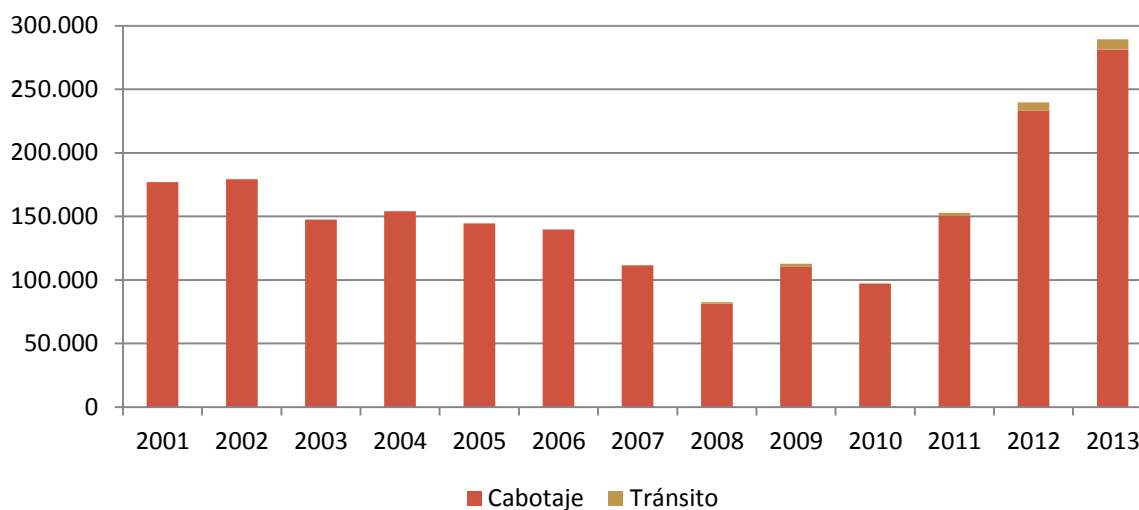
428

Toneladas de carga aérea

5.252

Movimientos de aeronaves

Gráfico N°5: Evolución anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Bahía Blanca 2001-2013.

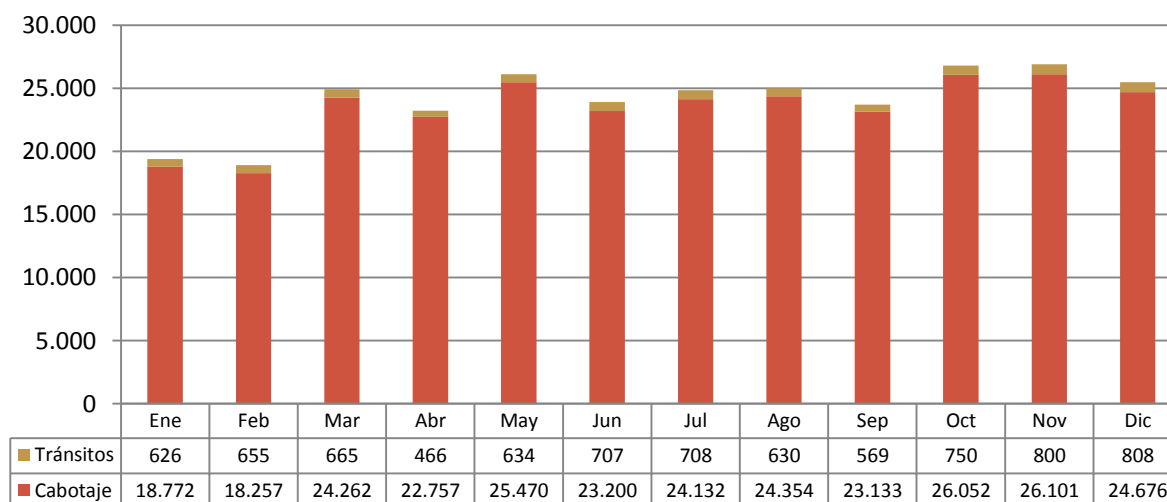


Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aeropuerto Bahía Blanca S.A.

La tasa de crecimiento interanual promedio para el período 2003-2013 fue de 10,62%, generando que durante estos 10 años el volumen total de pasajeros del aeropuerto creciera un 96,05%. Específicamente, la tasa de crecimiento interanual promedio para pasajeros de cabotaje fue de 10,00% con un crecimiento total entre 2003 y 2013 de 90,61% y para pasajeros en tránsito de 114,19% y 476,41% entre los años 2008 y 2013. Durante el año 2008 el Aeropuerto de Bahía Blanca evidenció un descenso en el movimiento de pasajeros debido a una merma en la oferta aerocomercial de Aerolíneas Argentinas, gestionada en ese momento por el grupo español.

El mayor crecimiento en relación al movimiento de pasajeros totales se presentó durante los últimos tres años debido al aumento de frecuencias por parte de Aerolíneas Argentinas, ya bajo control estatal, y al ingreso de la empresa LAN Argentina. Además en el año 2011 la empresa SOL comenzó a utilizar al Aeropuerto de Bahía Blanca como escala comercial en sus vuelos hacia los destinos patagónicos.

Gráfico N°6: Evolución mensual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Bahía Blanca. Año 2013.

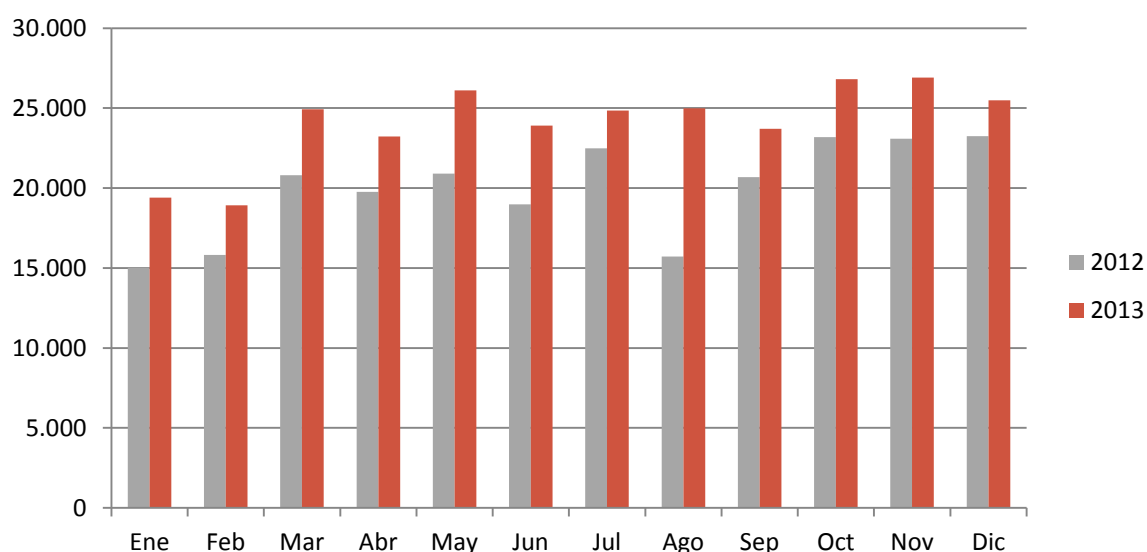


Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aeropuerto Bahía Blanca S.A.

La demanda anual de pasajeros del año 2013 presentó un promedio mensual de 24.099 movimientos cuyas variaciones se presentaron en un rango que fue desde los 15.000 a los 30.000 pasajeros mensuales, siendo los meses de octubre y noviembre los de mayor demanda con valores cercanos a los 27.000 pasajeros. Por otra parte, los meses de menor demanda fueron enero y febrero, los períodos de la temporada alta argentina, con valores inferiores a 19.000 pasajeros. En materia de pasajeros de cabotaje, los mismos presentaron un promedio mensual de 23.431, mientras que los pasajeros en tránsito correspondientes a los vuelos de SOL, presentaron un promedio mensual de 668 movimientos.

Con respecto al año 2012, el movimiento de pasajeros presentó una variación del 20,65%, pasando de manejar 239.685 a 289.184 pasajeros anuales.

Gráfico N°7: Evolución mensual de pasajeros 2012-2013.



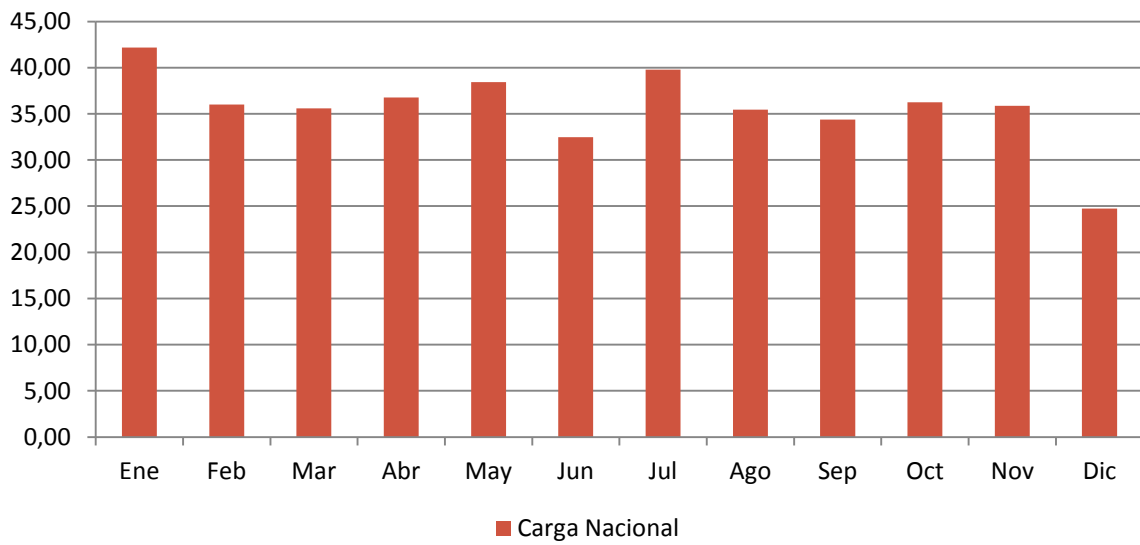
Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aeropuerto Bahía Blanca S.A.

La ruta de mayor demanda desde y hacia el Aeropuerto de Bahía Blanca correspondió al enlace con Buenos Aires (Aeroparque) con el 90,33% del total de pasajeros. Le siguieron en importancia las rutas a Trelew (4,92%) y Mar del Plata (3,11%). El resto de los destinos, operados por vuelos privados y/o aviación general, poseían una demanda menor al 1% acumulando entre todos ellos el 1,63% del total de pasajeros que tuvieron como origen o destino el Aeropuerto de Bahía Blanca.

### Tráfico aéreo de carga

El flujo total de carga aérea transportada desde y hacia el Aeropuerto Bahía Blanca en 2013 fue de 428 toneladas, un 56,77% más que en el año 2012. La misma correspondió un 100% a carga doméstica y varió en un rango de 25 a 45 toneladas con un promedio mensual de 36 toneladas.

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

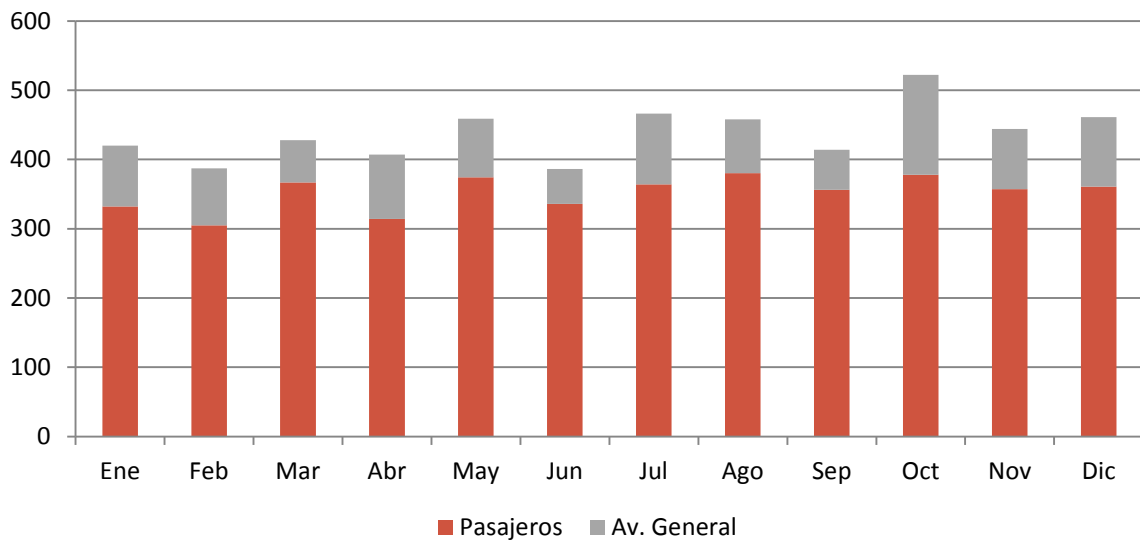


Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aeropuerto Bahía Blanca S.A.

### Movimientos de aeronaves

El año 2013 cerró con un total 5.252 movimientos, entre aterrizajes y despegues, en el Aeropuerto Bahía Blanca, lo que representó un promedio de 14 operaciones diarias. Se observa que las mismas se mantuvieron en un rango que va desde los 350 a los 550 movimientos mensuales, siendo el mes de octubre el de mayor cantidad de operaciones con 522 despegues y aterrizajes. En promedio, los vuelos comerciales tuvieron 352 movimientos por mes y la aviación general un promedio de 86 operaciones mensuales.

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



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aeropuerto Bahía Blanca S.A.

## 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>5</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, mensuran 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>6</sup> en otro impacto denominado como *catalítico*.

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

<sup>5</sup> IATA (2008) Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina. [www.iata/economics](http://www.iata/economics)

<sup>6</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.*

# \$733 M

## IMPACTO ECONÓMICO-TERRITORIAL POSITIVO Aeropuerto de Bahía Blanca. Año 2013

Impacto económico-territorial del Aeropuerto de Bahía Blanca	Valor (\$ pesos)
Beneficios económicos para los pasajeros (excedente del consumidor)	\$8,7 millones
Beneficios por el lado de la demanda para el PBI derivados del transporte aéreo (impacto directo, indirecto e inducido)	\$27,4 millones
Beneficios por el lado de la oferta (productividad)	\$289,9 millones
Beneficios por el lado de la oferta (turismo receptivo)	\$407,6 millones
<b>IMPACTO ECONÓMICO POSITIVO</b>	<b>\$733,5 millones</b>
Efectos negativos por el lado de la oferta (turismo emisivo)	\$67,2 millones
<b>IMPACTO ECONÓMICO NEGATIVO</b>	<b>\$67,2 millones</b>
<b>SALDO DE IMPACTOS</b>	<b>\$666,3 millones</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 vendidos.

El cálculo se realizó teniendo en cuenta la cantidad de pasajeros que tuvieron como origen al Aeropuerto de Bahía Blanca en 2013 y la tarifa promedio para cada caso. Así, el excedente del consumidor registrado para los pasajeros que se movilizaron exclusivamente desde Bahía Blanca hacia todos los destinos alcanzó la suma de \$8.671.000 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 estimado para el Aeropuerto de Bahía Blanca fue de \$27,4 millones de pesos. Bajo esta denominación no se incluye la facturación propia de las líneas aéreas, sino la de todas las actividades desarrolladas dentro del aeropuerto. Los ingresos estimados por servicios no aeronáuticos durante 2013 alcanzó un valor de \$23,1 millones de pesos, lo que representa un 84% del PBA, el restante 16% correspondió a los servicios aeronáuticos con un monto total de \$4,3 millones de pesos.

Cuadro N°1: Producto Bruto Aeroportuario del Aeropuerto de Bahía Blanca. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aeropuerto Bahía Blanca S.A.

En el Aeropuerto de Bahía Blanca, el 69% de la facturación total deviene de las actividades conexas al transporte aerocomercial. La explotación comercial del aeropuerto aporta el 13%, siendo las actividades secundarias las que en volumen son menos representativas. El 16% restante es generado en forma directa por los ingresos en tasas de la actividad aerocomercial.

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 del Aeropuerto de Bahía Blanca. Año 2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aeropuerto Bahía Blanca S.A.

Quien administra el aeropuerto, Aeropuerto Bahía Blanca S.A., percibe un porcentaje 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 resto de los ingresos aeronáuticos del aeropuerto lo componen las tasas de seguridad y aduana por un monto de \$1,5 millones de pesos.

Caracterizando el rendimiento económico de los aeropuertos se calculan los siguientes ratios al fin de exhibir 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).

Tabla N°3: Ratios de ingresos del Aeropuerto de Bahía Blanca (\$ pesos). Año 2013.

	Por pasajero	Por movimiento	Por m <sup>2</sup> Terminal	Por hectárea
<b>Ingresos Totales</b>	<b>\$94,67</b>	<b>\$5.213</b>	<b>\$9.125</b>	<b>\$91.254.567</b>
Ingresos Aeronáuticos	\$14,75	\$812	\$1.422	\$14.221.233
Ingresos no Aeronáuticos	\$79,91	\$4.400	\$7.703	\$77.033.333
<b>Ingresos no Aeronáuticos por rubro</b>				
<i>Actividades conexas al transporte aerocomercial</i>	\$65,53	\$3.608	\$6.317	\$63.166.667
<i>Explotación comercial del aeropuerto</i>	\$12,69	\$699	\$1.223	\$12.233.333
<i>Actividades secundarias desarrolladas en el aeropuerto</i>	\$1,69	\$93	\$163	\$1.633.333

Fuente: Elaboración propia en función de datos provistos por Aeropuerto Bahía Blanca S.A.

### 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>7</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:

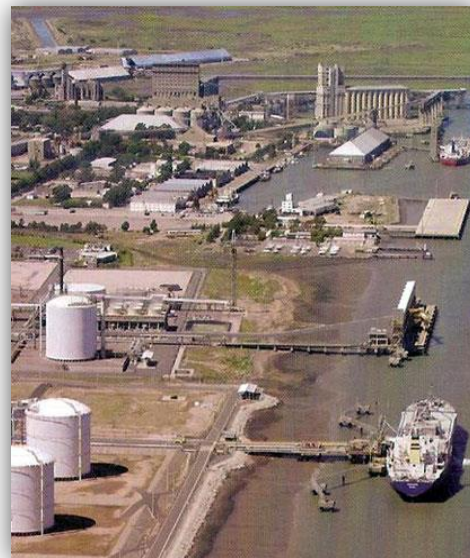
$$\Sigma (\text{Frecuencia} \times \text{Asientos disponibles por vuelo} \times \text{Ponderación del aeropuerto de destino}) / 1000$$

En el año 2013, la relación del indicador de conectividad con el PBG tuvo un incremento del 27% con respecto a 2012 para el caso del Aeropuerto de Bahía Blanca. En términos totales para el año 2013, el impacto del aeropuerto sobre la productividad de su área de influencia fue de \$289.898.326 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.

Imagen N°8: Puerto de Bahía Blanca.



Fuente: Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca.

<sup>7</sup> IATA toma la primera semana de Julio.

## HISTORIAS QUE HABLAN...

### Producción bahiense para toda la Patagonia

Carlos Corvalán es Presidente de Droguería Sur, empresa familiar fundada por su padre hace 44 años en Bahía Blanca. Guillermo Manacci, abogado, actualmente se desempeña como responsable del área de legales. Siendo la ciudad un centro desatacado a nivel nacional para la producción y comercialización de fármacos, ambos nos cuentan que el aeropuerto es vital para el desarrollo de su actividad: *"Es imprescindible tener el aeropuerto cerca y mandar la mercadería por avión. Nosotros trabajamos directamente con la salud de la gente y un medicamento oncológico o insulina para diabéticos no lo puedes tener expuesto en un camión, que además tarda mucho más tiempo en llegar hasta la farmacia u hospital de destino. Para su transporte es muy importante contar con ciertos requisitos como la cadena de frío y esa seguridad sólo la da el avión"*.



Bahía Blanca es el centro de distribución de productos de laboratorio para toda la Patagonia Argentina, tanto farmacéuticos como de perfumería. Carlos y Guillermo dan cuenta de la logística necesaria que conlleva el traslado de dicha mercadería hasta llegar a destino, cumpliendo con las especificaciones físicas, químicas, microbiológicas, terapéuticas y toxicológicas a lo largo de todo el período en el que son transportadas bajo un procedimiento normalizado de distribución. El total de medicamentos se envía como carga aérea ya que es el avión el único medio de transporte que otorga la máxima seguridad para los productos, por lo que para ellos tanto la frecuencia de vuelos como el manejo de la mercadería es sustancial. Además, su personal igualmente vuela continuamente: *"Los vuelos ahora están mucho mejor, tanto en frecuencias como en la atención. Además nosotros también hacemos vuelos comerciales para reunirnos con clientes o para realizar trámites administrativos. Todas las semanas hay gente viajando y dos veces por semana son las cargas. El acceso nuestro hasta el aeropuerto y luego hasta el lugar de reunión debe ser ágil"*.

Si la ciudad crece, aumenta su productividad y así también el empleo: *"Hemos tenido un crecimiento sostenido todos estos años, actualmente hay 150 personas con puestos fijos trabajando"*. Para el crecimiento de la ciudad y para el desarrollo de la empresa, tanto Guillermo como Carlos, consideran que contar con un aeropuerto en la ciudad es indispensable: *"Contar con un aeropuerto en Bahía Blanca es altamente positivo, sino la ciudad ni nosotros hubiésemos podido crecer"*.

Si la ciudad crece, aumenta su productividad y así también el empleo: *"Hemos tenido un crecimiento sostenido todos estos años, actualmente hay 150 personas con puestos fijos trabajando"*. Para el crecimiento de la ciudad y para el desarrollo de la empresa, tanto Guillermo como Carlos, consideran que contar con un aeropuerto en la ciudad es indispensable: *"Contar con un aeropuerto en Bahía Blanca es altamente positivo, sino la ciudad ni nosotros hubiésemos podido crecer"*.

#### 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 Buenos Aires<sup>8</sup>. 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.

Las zonas turísticas localizadas en el área de influencia del Aeropuerto de Bahía Blanca forman parte de la Región Turística Buenos Aires. Una de ellas son las playas como las de Monte Hermoso, Claromecó, Reta y Orense. La Reserva Natural Costera de Bahía Blanca que abarca los partidos de Villarino, Bahía Blanca y Coronel Rosales, protege y conserva la ría y numerosas islas como la Bermejo, Trinidad, Monte, entre otras, además de un importante número de flora y fauna autóctona. Otras de sus principales atracciones turísticas es la Sierra de la Ventana con el Parque Provincial Ernesto Tornquist, la Reserva Natural Provincial Laguna Chasicó y el Islote de la gaviota cangrejera ubicado frente al Puerto de Ingeniero White, en el partido de Bahía Blanca, que alberga una importante población de Gaviota Cangrejera, de Olrog o de cola negra (*Larus atlanticus*). Esta ave es una de las cinco especies de gaviotas en mayor riesgo de extinción en el mundo.

Bahía Blanca se reconoce como una ciudad portuaria, industrial, deportiva, cultural, universitaria y comercial. Por su característica de metrópoli regional es referente de turismo urbano en el sudoeste de la Provincia de Buenos Aires, destacándose las modalidades de turismo de reuniones y turismo cultural.

##### *Turismo extranjero*

La Ciudad de Bahía Blanca recibió en el 2013 casi 5 mil visitantes extranjeros que arribaron a través del Aeropuerto "Comandante Espora".

##### *Turismo interno*

A su vez, ese mismo año, arribaron al aeropuerto casi 130 mil turistas argentinos.

Imagen N°9: Sierra de la Ventana, Partido de Tornquist, Provincia de Buenos Aires.



Fuente: Secretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires

<sup>8</sup> En 2005 fue promulgada la nueva Ley Nacional de Turismo -N°25.997- mediante la que se declara de interés nacional al sector como actividad socioeconómica, estratégica y esencial para el desarrollo del país.

### Impacto positivo del turismo

Desde el punto de vista económico, el impacto positivo del turismo generado por el movimiento de turistas ingresados por vía aérea en el Aeropuerto de Bahía Blanca, fue de \$ 407,6 millones de pesos en el año 2013. De este total, el gasto de los turistas internos arribados fue de \$377,3 millones de pesos, mientras que los turistas extranjeros gastaron \$30,3 millones de pesos. El beneficio para el área de influencia del aeropuerto producto del gasto que realizaron los turistas involucra a distintos actores del sector: alojamiento, gastronomía, excursiones y paseos, comercio, transporte interno, entre otros gastos, impactando positivamente en toda la economía bahiense.

## 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 Bahía Blanca 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 bahienses que satisfacen sus deseos de turismo en otros lugares a través del uso del avión.

En 2013 aproximadamente 13.470 residentes locales viajaron al interior y al exterior del país a través del Aeropuerto de Bahía Blanca. Unos 12.458 pasajeros eligieron viajar hacia destinos nacionales, mientras que los 1.012 restantes fueron al exterior.

En términos económicos, el gasto total de los turistas bahienses en destinos de la Argentina fue de \$60,4 millones de pesos. Además, los que partieron en avión al exterior realizaron gastos por unos \$6,8 millones pesos. En conclusión, el impacto negativo total que se registró en 2013 para el área de influencia del aeropuerto fue de \$67,2 millones de pesos.

Tabla N°4: Impacto económico total del turismo facilitado por el transporte aéreo. Año 2013.

<b>TURISMO</b>	<b>Pasajeros</b>	<b>Gasto total en pesos</b>
<b>Turismo Internacional</b>		
Turistas receptivos	4.949	\$30.297.201
Turistas emisivos	1.012	\$6.833.595
<b>Saldo de impactos del turismo internacional</b>	<b>3.937</b>	<b>\$23.463.607</b>
<b>Turismo Interno</b>		
Turismo receptivo	129.926	\$377.285.447
Turismo emisoro	12.458	\$60.383.424
<b>Saldo de impactos del turismo interno</b>	<b>117.467</b>	<b>\$316.902.024</b>
<b>SALDO DE IMPACTO TURÍSTICO TOTAL</b>	<b>121.405</b>	<b>\$340.365.630</b>

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Encuesta de Viajes y Turismo de los Hogares 2013 del Ministerio de Turismo de la Nación y el Sistema Integral de Aviación Civil.

## 4.6. 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 de Bahía Blanca registró en 2013 un total de 368 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 indirectos, inducidos y catalíticos.

### GENERACIÓN DE EMPLEO



Imagen N°10: Sector gastronómico. Aeropuerto de Bahía Blanca.



Fuente: ORSNA

Cuadro N°2: Empleos directos por rubro en el Aeropuerto de Bahía Blanca. Año 2013.



Fuente: Policía de Seguridad Aeroportuaria.



## HISTORIAS QUE HABLAN...

### El puerto también necesita del transporte aéreo

Agustín Moreno, alias el "Chegu", es agente de transporte aduanero. Empezó su carrera laboral como cadete en el Puerto de Bahía Blanca y hoy es socio de la Agencia Marítima y Comercial Helénica, y Co-Director del Consorcio de Gestión del Puerto. Con su experiencia de más de 30 años en el rubro, Agustín describe la importancia de poder articular el transporte marítimo con el aéreo ejemplificando algunas de sus vinculaciones: *"Para saber a dónde van los ejecutivos es muy importante saber cuáles son los servicios que ellos quieren a disposición sí o sí. Por eso, yo creo que si no tuviésemos un aeropuerto cerca muchos contratos no los tendríamos. Generalmente cuando viene gente del exterior, de las empresas que comercializan en el puerto, como agencia marítima responsable de todos los trámites para el anclaje y traslado de sus embarcaciones, nos hacen un cuestionario con diversas preguntas, entre ellas: si hay restaurants, hospitales, hoteles 5 estrellas y aeropuerto, esa es una de las primeras. Por ejemplo, un CEO que está en otra ciudad sino tuviese un aeropuerto no vendría ni loco, no se va a tomar un colectivo, un tren y un auto. Esa cláusula es tanto para directivos como para cualquier integrante de la empresa que tenga que viajar, vienen muy seguido a Bahía Blanca"*.



Además del arribo de integrantes de empresas extranjeras o nacionales, Agustín destaca que el uso del aeropuerto desde un agencia marítima es variado: *"La agencia se encarga de los buques como si fuera su propietaria, le avisa a todas las autoridades de la llegada, hace todo lo que el buque necesita para entrar, hasta contratar un médico si lo requiere. Parte de esas tareas es también hacernos cargo de la tripulación lo que origina que trabajemos con el aeropuerto: muchas veces la finalización del contrato se da acá, en Bahía Blanca, y se toman un avión hasta sus ciudades de residencia, o al revés, llega la nueva tripulación al puerto. Cuando recibimos tripulación extranjera los buscamos o los llevamos hasta el aeropuerto. Igualmente también se usa el avión para el traslado de repuestos para buques, si se avería entonces lo tenemos que resolver de manera urgente"*. A su vez, por ser parte del Directorio del Consorcio del Puerto, utilizan el transporte aéreo para encuentros portuarios a nivel mundial: *"Nosotros por el consorcio viajamos seguido al extranjero a convenciones portuarias en Latinoamérica, Europa o EE.UU., viajamos comitivas de 6 personas."*

El Puerto de Bahía Blanca es muy importante para la economía nacional y de su ciudad, mientras el transporte aéreo se mueve a su par.

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 de Bahía Blanca, se generaron 1.273 puestos de trabajo directos en el año 2013 por 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>12.048</b>	<b>663</b>	<b>1.161</b>	<b>11.614</b>
Empleo directo	1.273	70	123	1.227
Empleo indirecto	1.527	84	147	1.472
Empleo inducido	1.804	99	174	2.739
Empleo catalítico	7.444	410	718	7.176

Fuente: Elaboración propia en función de datos de PSA y Aeropuerto Bahía Blanca S.A.

La actividad aeroportuaria llevó en 2013 a significar la generación de 368 puestos de trabajos directos, de 442 empleos indirectos, de 522 puestos de trabajo dentro de las actividades correspondientes al impacto inducido, y de 2.153 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 de Bahía Blanca implicaron la generación de un total de 3.484 empleos.

