



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SUR
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA Y TURISMO

TESINA DE LICENCIATURA EN TURISMO

**“El turismo receptivo por vía aérea en las regiones
turísticas de la Argentina y su relación con la
infraestructura de apoyo. Evolución y actualidad”**

Tesista: Tomás Alfonso Fernández

Directora: Lic. Valeria Natalia Gil

Co-Directora: Lic. María Joselina Caruso

BAHÍA BLANCA, 2020

A mi familia por su esfuerzo y compañía en el transcurso de esta carrera.

A mis amigos y compañeros que me acompañaron estos años.

A mi directora y co-directora, Valeria y Joselina, por su tiempo, dedicación y predisposición en esta etapa.

Al personal de los organismos responsables de los aeropuertos y al personal de turismo en los diversos destinos, por su colaboración en el aporte de datos para la realización de la tesina.

A la Universidad Nacional del Sur y su plantel docente por la excelente formación académica y los conocimientos brindados.

Y a todos aquellos que formaron parte de alguna manera en esta etapa.

¡Muchas gracias!

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	4
CAPÍTULO I: ABORDAJE METODOLÓGICO	6
1.1. Planteamiento del problema.....	6
1.2. Objetivos	8
1.2.1. Objetivo general	8
1.2.2. Objetivos específicos	8
1.3. Hipótesis	8
1.4. Metodología y técnicas	8
CAPÍTULO II: MARCO DE REFERENCIA	11
2.1. Marco conceptual	11
2.1.1. El turismo y el sistema de transporte	11
2.1.1.1. El turismo receptivo y el transporte aéreo	12
2.1.2. El sistema de transporte aéreo: elementos que lo componen	13
2.1.2.1. Configuración de un aeropuerto	15
2.1.2.2. Clasificación y categorización de aeropuertos	18
2.1.3. Organismos internacionales y nacionales que regulan el transporte aéreo ..	19
2.2. Marco histórico	21
2.2.1. Un repaso sobre el origen y las características de los aeropuertos a nivel mundial	21
2.2.2. Breve reseña histórica sobre la evolución administrativa de los aeropuertos en la Argentina	22
2.3. Marco Situacional.....	24
2.3.1. El turismo receptivo en Argentina entre 2010 - 2019.....	24
CAPITULO III: Regiones turísticas de la Argentina.....	27
3.1. Breve descripción geográfica, turística y aeroportuaria por región	27
3.2. Turismo receptivo por región turística	36
3.2.1. Región Norte	37

3.2.2. Región Centro.....	39
3.2.3. Región Litoral.....	41
3.2.4. Región Cuyo	44
3.2.5. Región Buenos Aires	46
3.2.6. Región Patagonia.....	49
3.3. Interpretación de los resultados obtenidos.....	53
CONSIDERACIONES FINALES.....	56
BIBLIOGRAFÍA	61

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Subsistemas que conforman el sistema aeroportuario	14
Figura 2: Turismo receptivo por todas las vías de acceso (2010 - 2019), Argentina	25
Figura 3: Regiones turísticas de Argentina y sus atractivos turísticos.....	32
Figura 4: Evolución del turismo receptivo en Salta.....	38
Figura 5: Nueva terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional General Martín Miguel de Güemes, Salta	39
Figura 6: Evolución del turismo receptivo en Córdoba	40
Figura 7: Terminal de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Ingeniero Aeronáutico Ambrosio Taravella o “Pajas Blancas”, Córdoba.....	41
Figura 8: Evolución del turismo receptivo en Rosario	43
Figura 9: Remodelaciones en el Aeropuerto Internaciona Cataratas del Iguazú, Puerto Iguazú.....	44
Figura 10: Evolución del turismo receptivo en Mendoza	45
Figura 11: Nueva terminal de pasajeros en el Aeropuerto Internacional El Plumerillo, Mendoza.....	46
Figura 12: Evolución del turismo receptivo en Buenos Aires.....	47
Figura 13: Terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Ezeiza	48
Figura 14: Innovaciones en la terminal de pasajeros de Aeroparque	49
Figura 15: Evolución del turismo receptivo en Bariloche.....	50
Figura 16: Aeropuerto Internacional Luis Teniente Candelaria, Bariloche	51
Figura 17: Evolución de turismo receptivo en Neuquén.....	52

Figura 18: Evolución de turismo receptivo en Ushuaia	52
Figura 19: Evolución del turismo receptivo en Argentina (2010 - 2019).....	53
Figura 20: Estacionalidad turismo receptivo en Argentina (vía aérea).....	55

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla I: Oferta actual de aeropuertos por Región Turística, principales características y concesión a la que pertenece	33
Tabla II: Cantidad de turistas extranjeros que ingresaron al Parque Nacional Iguazú, Argentina (2010 - 2017).....	42

INTRODUCCIÓN

El turismo es vital para el desarrollo productivo de un país debido al positivo impacto económico, social y cultural que genera en las diferentes regiones y ciudades, las cuales emplean diversos métodos para atraer el mayor número posible de visitantes. Uno de los tipos de turismo que representa dicho impacto en las ciudades, es el receptivo. El concepto de turismo receptivo, refiere a la actividad turística que se desarrolla en una localidad al recibir personas de distintas procedencias, lo cual supone una fuente de ingresos para el destino.

Un factor determinante para el turismo es el sistema de transporte, el cual asegura los desplazamientos de los turistas entre los diferentes países, regiones y ciudades. En relación con sus funciones principales se destaca la de garantizar la conectividad entre los centros emisores y receptores facilitando el desplazamiento de la demanda turística, redistribuyéndola con posterioridad dentro del destino turístico (Wallingre, 2009).

Particularmente, el medio de transporte aéreo, es fundamental para el desarrollo del turismo. Este permite acortar las distancias entre los destinos a nivel mundial y nacional, desempeñando un rol importante para el desenvolvimiento y consolidación del turismo internacional, acercando y facilitando la integración de los mercados. A nivel mundial, las estadísticas muestran que el aumento de los flujos turísticos y el crecimiento del transporte aéreo global se ha desarrollado de manera simultánea (Pastor, 2012).

En este sentido, Marengo Aleman (2010), sostiene que para lograr un óptimo funcionamiento de este medio de transporte, las infraestructuras de apoyo requieren de una administración y organización compleja y eficiente debiendo satisfacer los intereses de los viajeros, de las compañías aéreas, del personal, de migraciones, de aduanas y del público en general, entre otros.

Por otro lado, resulta imprescindible conocer la importancia que tiene la aviación aerocomercial sobre la planificación de infraestructura aeroportuaria para poder determinar si las mismas han evolucionado. Tal como menciona la Organización de Aviación Civil Aerocomercial (O.A.C.I, 2017), la capacidad aeroportuaria del “lado tierra” se ve condicionada por el número de pasajeros que pasan, por hora, por una terminal aérea. Por ello, es importante analizar el número de arribos y la evolución de turistas para, de ese modo, evitar producir una saturación de la infraestructura aeroportuaria y brindar un servicio de calidad a los pasajeros. Asimismo, este incremento

de pasajeros desplazándose por las terminales aéreas implica un mayor volumen de equipaje y cargas circulando así como más aeronaves en el espacio aéreo, las cuales instauran la necesidad de continuar con la modernización y transformación de la infraestructura aeroportuaria con la finalidad de satisfacer las nuevas necesidades y exigencias de la demanda.

Por esta razón, la presente investigación tiene por objetivo analizar la evolución del turismo receptivo por vía aérea en cada una de las regiones turísticas de la Argentina, para el período comprendido entre los años 2010 - 2019, y su relación con la infraestructura de apoyo “lado tierra”. Pues, conocer la infraestructura existente permitirá favorecer el desarrollo de los productos turísticos de cada región.

Para ello, se determina la oferta actual de los aeropuertos internacionales por cada una de las regiones turísticas: Norte, Cuyo, Litoral, Centro, Buenos Aires y Patagonia, establecidas por el Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable. Además, se busca conocer y comparar la llegada de turistas por vía aérea en los aeropuertos internacionales considerados puerta de entrada al país en cada una de las regiones. Asimismo, se indaga sobre la relación existente entre el turismo receptivo por vía aérea y la capacidad operativa del “lado tierra” de los aeropuertos para absorberlo.

El presente trabajo se estructura a partir de los siguientes capítulos: el Capítulo I contiene los aspectos metodológicos que guían la investigación, con el planteamiento del problema, los objetivos, la hipótesis y las técnicas utilizadas para la recopilación de datos primarios. En el Capítulo II se establecen el marco conceptual, marco histórico y situacional, los cuales permiten identificar y exponer los antecedentes, teorías y regulaciones de la investigación. El Capítulo III incluye la descripción de las regiones turísticas de la Argentina y la interpretación de los resultados obtenidos. Por último, se presentan las consideraciones finales.

CAPÍTULO I: ABORDAJE METODOLÓGICO

1.1. Planteamiento del problema

Existe una estrecha relación entre el turismo y el transporte aéreo; desde sus orígenes el transporte aéreo ha sido fundamental para el impulso del turismo, siendo uno de los principales componentes de su cadena de valor; a su vez, la actividad turística favoreció el crecimiento y la expansión de este medio de transporte. Sin un adecuado servicio aéreo y su infraestructura correspondiente, la evolución del turismo no sería posible. Esta actividad tiene como propósito esencial proporcionar y garantizar la prestación de los servicios turísticos a los visitantes procedentes del exterior una vez que arriban al destino elegido.

Los medios de transporte (acuático, terrestre y aéreo) son los que favorecen todos los desplazamientos ya sea pasajeros, equipaje y carga. Estos se encuentran integrados por tres elementos principales: infraestructura, infraestructura de apoyo y empresas prestadoras de servicio. La infraestructura de apoyo es la que actúa de soporte en el desplazamiento para la prestación de un servicio de transporte y cumple el rol de acompañar a la infraestructura. Para el transporte aéreo, la infraestructura de apoyo es el aeropuerto que sirve de sostén para la infraestructura, en este caso, la ruta aérea (Regales Cristóbal, 2015).

A su vez, un aeropuerto consta de dos zonas diferentes: lado tierra y lado aire. El lado tierra es la zona del aeropuerto donde se efectúa la operación aeroportuaria de pasajeros, equipajes y carga previa al embarque o posterior al desembarque en las aeronaves. El lado aire es la zona del aeropuerto donde tiene lugar la operación aeroportuaria de las aeronaves. Su componente principal es el campo de vuelo y la plataforma de estacionamiento de aeronaves (Marenco Aleman, 2010).

Este tipo de infraestructuras requieren de una organización y administración compleja y eficiente para lograr un buen funcionamiento. Deben satisfacer los intereses de los viajeros, de las compañías aéreas, del personal, de migraciones, de aduanas y del público en general, entre otros. Para ello exigen personal capacitado y especializado en el manejo de la técnica comercial y conocimiento pleno de la prestación de servicios aéreos.

Como mencionó la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (I.A.T.A.), en las últimas décadas, el transporte aéreo tuvo un gran incremento y se prevé que seguirá siendo

sostenido en el futuro próximo. Esto obliga a muchos países a mejorar, ampliar y en algunos casos, reubicar sus aeropuertos (Wallingre, 2009).

En este sentido, las autoridades involucradas en materia aeroportuaria deben garantizar las inversiones necesarias para afrontar, entre otras cuestiones, las limitaciones vinculadas a la capacidad de los aeropuertos, donde las compañías aéreas centran su operatoria. Por lo tanto, en la planificación integral del turismo, es imprescindible incluir la problemática del transporte aéreo a la vez que ambas deben considerar la armonía en la utilización y distribución territorial. Para el turismo, la falta de desarrollo del transporte aéreo disminuye la popularidad y la competitividad del destino. Por el contrario, su mejora o desarrollo, tiende a incrementarla (Wallingre, 2009).

En la Argentina, el transporte aéreo resulta elemental dada su extensión territorial y su amplia oferta de recursos turísticos (Wallingre, 2009). Las estadísticas muestran que el aumento de los flujos turísticos y el crecimiento del transporte aéreo global se ha desarrollado de manera simultánea (Pastor, 2012). Esto se ve reflejado en el informe elaborado por Potenze (2018) quien afirma que, a nivel nacional, la aviación y el turismo representan USD 9.600 millones en el Producto Bruto Interno (1,7%) generando unos 300.000 puestos de trabajo. No obstante, el informe enfatiza que el crecimiento de la aviación se ve afectado por infraestructuras inadecuadas, precariedad en la gestión del tráfico aéreo, dificultad en sus procesos y costos elevados.

En este sentido, en la presente tesina se hará hincapié en la relación entre la evolución del turismo receptivo por vía aérea y la capacidad operativa de la infraestructura de apoyo lado tierra (los aeropuertos) para absorberlo.

A los fines de la presente investigación, se utilizará la regionalización turística propuesta por el Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable 2016 (P.F.E.T.S.) (Ministerio de Turismo, 2005), el cual divide al país en seis regiones turísticas en función de los componentes del territorio junto a los servicios básicos de infraestructura urbana, la oferta turística (atractivos, accesibilidad, conectividad, transporte y sistema de soporte) y las oportunidades de inversión para el turismo. Las regiones turísticas que plantea este plan nacional son: Norte, Centro, Cuyo, Litoral, Buenos Aires y Patagonia, las cuales cuentan con aeropuertos internacionales de envergadura.

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo general

Se plantea como tal: Analizar la evolución del turismo receptivo por vía aérea en las regiones turísticas de la Argentina y su relación con la infraestructura de apoyo “lado tierra” en el período 2010 - 2019.

1.2.2. Objetivos específicos

En función del objetivo general, se definen los siguientes objetivos específicos:

- Comprender la relación entre turismo y transporte.
- Exponer las bases conceptuales y los antecedentes históricos del transporte aéreo en la Argentina.
- Determinar la oferta actual de aeropuertos internacionales por región turística y describir las condiciones de operación de los mismos.
- Conocer y comparar la llegada de turistas por vía aérea en los aeropuertos internacionales considerados puerta de entrada al país en cada una de las regiones turísticas establecidas por el P.F.E.T.S., en el período mencionado.
- Indagar sobre la relación existente entre el turismo receptivo por vía aérea y la capacidad operativa del “lado tierra” de la infraestructura de apoyo para absorberlo.

1.3. Hipótesis

La infraestructura de apoyo “lado tierra” (el aeropuerto) que es parte del sistema de transporte aéreo, resulta insuficiente e inadecuada en las regiones turísticas de la Argentina, ante la evolución del turismo receptivo.

1.4. Metodología y técnicas

La investigación posee un enfoque cuali-cuantitativo con un alcance, inicialmente, exploratorio y luego descriptivo y correlacional. En función de los objetivos, se establece un alcance exploratorio dado que se pretende analizar un tema de investigación poco estudiado, carente de estudios científicos y/o académicos en las regiones turísticas bajo análisis.

Asimismo, se plantea un alcance descriptivo ya que se busca determinar la oferta actual de los aeropuertos internacionales por cada región turística y sus condiciones de

operación, así como el comportamiento de los flujos de turismo receptivo que arriban a ellas. Por otro lado, la investigación tiene un alcance correlacional pues analiza el grado de vinculación entre dos variables: turismo receptivo por vía aérea e infraestructura de apoyo “lado tierra” (Hernández Sampieri, Fernández Coclado y Baptista Lucio, 2014). La elección del horizonte temporal se debe a que, previo al 2010, se propagó la pandemia de la gripe H1N1 o “gripe A”, afectando directamente al turismo y a otros sectores de la economía a nivel mundial.

En cuanto a las técnicas que se utilizan para la obtención de datos primarios se recurre a la recopilación y análisis de bibliografía general y específica; revisión de artículos científicos, periodísticos, anuarios, estadísticas oficiales, normativas, cartografía y sitios webs, a fin de contar con datos confiables y fehacientes. Además, se emplea la comunicación por línea directa (correo electrónico y/o llamados telefónicos) con los organismos responsables correspondientes a cada aeropuerto y/o dirección de turismo de la ciudad donde se localizan.

Asimismo, se utiliza la división del país por regiones turísticas planteada por el Plan Federal, la cual ordena y organiza el relevamiento a realizar.

En cuanto a la selección de la muestra, se utiliza el muestreo no probabilístico opinático e intencional basado en que el investigador selecciona, de manera directa e intencionada, las distintas unidades que componen una población para que la muestra sea lo más representativa posible (Vieytes, 2004: 403,404). En el presente estudio, se consideran como unidades muestrales a los aeropuertos internacionales considerados puertas de entrada al país, por los cuales ingresan los turistas en cada una de las regiones turísticas conformes al P.F.E.T.S.

Según el mapa de entrada internacional, los aeropuertos internacionales por región turística son:

- Patagonia: Malvinas Argentinas (Ushuaia), Almirante Marcos Zar (Trelew), Comandante Armando Tola (El Calafate), Presidente Perón (Neuquén), Luis Teniente Candelaria (San Carlos de Bariloche)
- Buenos Aires: Aeroparque Jorge Newbery y Ministro Pistarini de Ezeiza (Buenos Aires)
- Centro: Ingeniero Aeronáutico Ambrosio Taravella (Córdoba)
- Cuyo: El Plumerillo (Mendoza)

- Litoral: Cataratas del Iguazú (Puerto Iguazú)
- Norte: General Martín Miguel de Güemes (Salta)

A partir de esta selección, se reúne información a través de distintas fuentes secundarias, siendo la Encuesta de Turismo Internacional (ETI) la fuente principal, creada por el Ministerio de Hacienda de la Nación. La misma recopila información en los aeropuertos Ministro Pistarini de Ezeiza, Ingeniero Aeronáutico Ambrosio Taravella, Aeroparque Jorge Newbery y El Plumerillo. Otra de las fuentes consultadas es el Instituto Yvera Labs (2020), un laboratorio de diseño de soluciones tecnológicas dependiente del Ministerio de Turismo de la Nación. A partir de este último, ha sido posible recopilar las estadísticas correspondientes a los aeropuertos de General Martín Miguel de Güemes, Malvinas Argentinas, Presidente Perón y Luis Teniente Candelaria.

No obstante, no existe información disponible acerca de los aeropuertos de Cataratas del Iguazú, Almirante Marcos Zar y Comandante Armando Tola. Por consiguiente, para la región litoral se toma como unidad muestral al Aeropuerto Internacional Islas Malvinas de Rosario, del cual se extrajo información a través de Yvera Labs (2020).

Es importante señalar la escasa disponibilidad y/o transparencia sobre la información estadística oficial acerca de los turistas no residentes que arriban a la Argentina, lo cual dificulta el análisis de la evolución del turismo en cada una de las regiones. Cabe destacar que se ha realizado un trabajo de campo exhaustivo a través de los diferentes métodos para la obtención de la información, en función a los recursos disponibles para el desarrollo de una tesina de grado.

Otro aspecto a destacar, es que el registro de turistas no residentes es provisto por la Dirección Nacional de Migraciones. Según esta Dirección, la muestra de la ETI está constituida por las personas que completan el trámite migratorio de entrada al país en el aeropuerto por el que ingresan, excluyendo aquellas que se encuentren en tránsito hacia otros países o destinos del interior del país. Esta muestra se realiza siguiendo un diseño muestral probabilístico en dos etapas (Ministerio de Hacienda de la Nación, 2018).

Finalmente, una vez recolectada la información, en la fase de comprensión y análisis de los datos, se elaboran cuadros comparativos, tablas dinámicas, gráficos de barra, entre otros. Este análisis permite luego generar el conocimiento necesario sobre el estado de la infraestructura y de esta manera indagar en su relación con el turismo receptivo.

CAPÍTULO II: MARCO DE REFERENCIA

2.1. Marco conceptual

En el presente apartado se desarrollan los conceptos pertinentes al tema de investigación.

2.1.1. El turismo y el sistema de transporte

Las redes de transporte son las arterias que posibilitan la circulación y estructuran el territorio sobre la base de una determinada modalidad. Las distintas redes: vial, ferroviaria, aeroportuaria y portuaria forman, en conjunto, el sistema de transporte de una región o país. El transporte tiene una notable responsabilidad en el desarrollo socioeconómico de las naciones dado que ofrece servicios indispensables para las actividades productivas, de servicios y en el desplazamiento de las personas (Wallingre, 2010).

Según Roccatagliata (1995 en Wallingre, 2010) el transporte sostiene, ordena, articula y coordina el territorio manteniendo su equilibrio dado que las actividades económicas y sociales, entre ellas el turismo, se encuentran condicionadas por la accesibilidad.

El turismo puede ser entendido como el resultado de interrelaciones entre diferentes factores, que se consideran a partir del análisis de la teoría general de sistemas. Wallingre (2010), sostiene que existen dos sistemas para describir al turismo. Por un lado, el sistema productivo que estudia el desarrollo turístico en cada una de las regiones y los sectores de apoyo a la actividad. Por otro lado, se encuentra el sistema relacional que trata sobre los elementos de transporte, comunicación y accesibilidad.

El sistema relacional posee una importancia vital para el desarrollo de la actividad turística dado que el factor accesibilidad es el elemento clave a la hora de planificar un destino garantizando los flujos turísticos tanto para el centro emisor como para el receptor. Una región, a pesar de los atractivos que presente, jamás podría consolidarse como zona turística si carece de la infraestructura necesaria para su desarrollo. Es por ello, que el éxito de un destino se relaciona estrechamente con los aspectos de accesibilidad y movilidad (Wallingre, 2009).

Particularmente, en la aviación comercial, el transporte resulta de vital importancia ya que acorta las distancias y permite acceder a lugares impensados. La accesibilidad en turismo resulta ineludible ya que considera la integración de un territorio con el exterior y la articulación hacia el interior facilitando todo tipo de conexión física, así como una

conexión intermodal (Wallingre, 2010). En términos de accesibilidad y movilidad, el transporte aéreo es el que más ha contribuido a la extensa globalización de los viajes y en gran medida al crecimiento económico del planeta.

2.1.1.1. El turismo receptivo y el transporte aéreo

La movilidad es una de las características más relevantes en las sociedades actuales. La globalización permite que el mundo refleje una realidad interconectada, reduciendo las distancias y acercando los territorios y mercados. Si bien, las nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación (TICs) e Internet han influenciado estas tendencias globalizadoras, el sector de la aviación es el que conecta al globo en tiempo real (Diez Pisonero, 2012).

El transporte aéreo facilita la mayor parte de los viajes y relaciones comerciales a nivel internacional, posibilitando la conexión de los países con la economía global (Giraldo-Velásquez, *et al.*, 2015). Este sector es estratégico, dinámico y competitivo, ya que incentiva el empleo creando nuevas oportunidades laborales y el desarrollo económico de una nación fomentando el crecimiento del turismo internacional, tanto emisor como receptivo (Marcigliano, 2019).

Según la Organización Mundial del Turismo (O.M.T, 2020: 39), el turismo receptivo comprende aquellas actividades realizadas por los visitantes no residentes en el país de referencia, como parte de sus viajes turísticos receptores. En relación con esa definición, el Instituto Nacional de Estadística y Censos (I.N.D.E.C., 2016: 8) describe al turismo receptivo como el turismo que realizan los no residentes, dentro de un país dado (en este caso, el movimiento de los que residen fuera de Argentina hacia ella).

Cabe señalar que este concepto se ha mantenido a lo largo de los años, pues ya Boullón (2006) en el año 1983 denominó a este tipo de turismo como aquel que se produce en un país (o ciudad) cuando llegan a él visitantes que residen en otras naciones (ciudades) con la intención de permanecer en el mismo. Además, el turismo receptivo puede ser entendido como el conjunto de actividades diferenciadas ofrecidas al turista por parte de una ciudad turística. Por todo ello, este tipo de turismo es considerado una herramienta fundamental a la hora de satisfacer los deseos de los visitantes a fin de familiarizarse con la idiosincrasia del destino (Ostera, 2007).

En los últimos años, el turismo receptivo ha adquirido mayor importancia como factor generador de ingresos, fuente de empleos y generador de divisas en la Argentina. Este

tipo de turismo es multisectorial ya que se encuentra, directa e indirectamente, relacionado con otras áreas comerciales atrayendo inversiones al destino local, regional o nacional (Ostera, 2007).

Estos beneficios no sólo se plasman en el ámbito económico sino también en el socio-cultural dado que, a través de los avances tecnológicos, se redujeron las distancias geográficas del país y se eliminaron las barreras culturales favoreciendo a la actividad turística (Gardella, *et al.*, 2005).

En determinados países, la actividad turística depende exclusivamente del transporte aéreo ya sea por contar con un vasto territorio, como es el caso de la Argentina, sobre todo teniendo en cuenta que sus principales atractivos se encuentran distribuidos a lo largo de todo el país, o por ser un destino al cual resulta imposible llegar por otros medios, como algunos estados insulares (Servalli, 2016). En este sentido, según la O.M.T. (1995 en Wallingre, 2013), la actividad turística no puede concebirse como tal sin el avance de la aviación comercial en términos de grandes distancias.

A diferencia de otros medios de transporte, el avión no necesita contacto físico continuo con la superficie terrestre, sin embargo, requiere indefectiblemente de una infraestructura de apoyo adecuada para llevar a cabo los desplazamientos: los aeropuertos. Los mismos son importantes para el desarrollo de ciudades y su área de influencia, lo cual justifica el esfuerzo económico por parte del Estado, regiones y gobiernos locales para dotar a los destinos de infraestructuras modernas y competitivas que refuercen su capacidad operativa en relación con las necesidades globales del mercado.

2.1.2. El sistema de transporte aéreo: elementos que lo componen

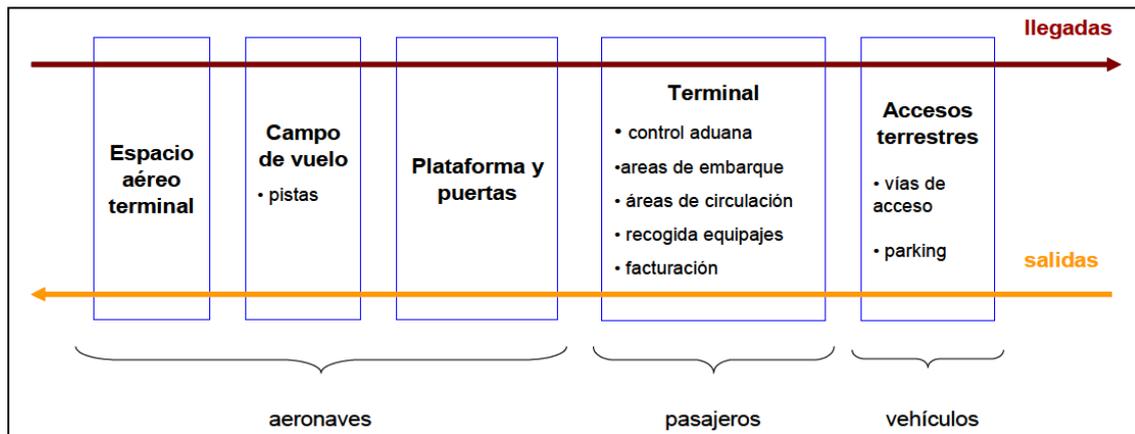
El sistema de transporte aéreo se compone de cuatro elementos esenciales como el espacio aéreo, donde se llevan a cabo las operaciones aeronáuticas; las aeronaves junto con los servicios de apoyo del lado aire; la infraestructura que incluye las terminales aéreas, de carga y demás zonas/servicios del lado tierra y; la regulación técnico-jurídica (Regales Cristóbal, 2015). Estos elementos tienen que interactuar de manera eficaz para que el sistema se desempeñe a la perfección dado que son elementos interdependientes. La eficiencia operacional del transporte aéreo puede ser medida según el volumen de personas que reciben los aeropuertos y cuán fluido es el mismo (Marengo Aleman, 2010).

El aeropuerto es considerado un sistema provisto de diversas instalaciones, el cual se divide en subsistemas encargados de proporcionar los servicios tanto para aeronaves

como para pasajeros y cargas (Mena Ramírez, 2011). Estos subsistemas se encargan de las diversas funciones que deben realizarse como lo es el aterrizaje y despegue de aviones, el movimiento de viajeros y equipajes, el acceso de vehículos por otros medios y la conexión con las diferentes redes de infraestructuras (Figura 1).

Figura 1

Subsistemas que conforman el sistema aeroportuario



Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, 1995 citado en Nombela, 2009.

Específicamente, según Regales Cristóbal (2015) las terminales aéreas son el enlace entre los pasajeros y las aeronaves. La importancia de este elemento del sistema aeroportuario radica en que es el más susceptible a verse limitado por la saturación de la infraestructura o de las instalaciones afectando la experiencia del pasajero, produciendo demoras y retrasos en el flujo de tráfico aéreo. Por ello, es importante que el mismo se encuentre equipado y renovado, con la capacidad de absorber tanto el tráfico nacional como internacional.

En este sentido, la O.A.C.I. (2017) define como capacidad aeroportuaria al conjunto de instalaciones que pueda atender al número máximo de operaciones de aeronaves en un período de tiempo específico, con el fin de brindar un servicio adecuado. Según esta organización, la capacidad aeroportuaria se estructura en función de cada sector del aeropuerto. Para el lado aire, existen los indicadores de capacidad del control de tráfico aéreo (ATC) (condiciones climáticas, estado de la superficie de la pista y de las ayudas visuales y/o posibles interferencias en el espacio aéreo), capacidad de pistas y calles de rodaje (número y tipo de pistas, número de operaciones por hora) y capacidad de plataforma (medida por número de rotaciones de aeronaves en posición de

estacionamiento). En relación con el lado tierra, se encuentra la capacidad de las terminales calculada según el número de pasajeros por hora (O.A.C.I., 2017).

Particularmente, la capacidad de terminales aéreas se establece por el flujo de salidas y llegadas de los pasajeros al aeropuerto. Para analizar este indicador, I.A.T.A. ha propuesto una serie de parámetros que miden, en términos de fluidez, el nivel de calidad de los servicios aeroportuarios en relación al espacio disponible de cada uno de los subsistemas de aeródromos (Marengo Aleman, 2010).

La oferta aeroportuaria se relaciona de manera directamente proporcional a la demanda de los servicios aeronáuticos (Mena Ramírez, 2011). En caso de que la capacidad aeroportuaria resulte menor a la demanda, producirá saturación de la infraestructura y servicios del aeropuerto, limitando su operación.

2.1.2.1. Configuración de un aeropuerto

Las zonas o subsistemas que forman parte de un aeropuerto se encuentran dentro de dos grandes sectores: el **lado aire** y el **lado tierra**. El **lado aire** se caracteriza por agrupar las operaciones e instalaciones relacionadas con el desplazamiento de aviones desde que están en tierra hasta que vuelan, es decir, para las acciones de despegue, aterrizaje y rodaje (Mena Ramírez, 2011).

Su componente más importante es el área de movimiento, conocida como campo de vuelo. Este sector se divide en el área de maniobras y la plataforma de estacionamiento de aeronaves. A su vez, el área de maniobras está representada por las pistas de aterrizaje y despegue, así como el área de rodaje (Marengo Aleman, 2010).

Las pistas de aterrizaje y las zonas adyacentes se hallan condicionadas por su longitud y resistencia dado que estos factores van a determinar el tipo de aeronave que puede descender sobre ellas. Estas deben contar con adecuada señalización e iluminación para las diferentes posiciones, longitudes y rumbos de aeronaves.

Esta área se complementa con las calles de rodaje, brindando una correcta circulación entre las pistas. Las mismas se clasifican en calles de distribución, que conducen desde y hasta la pista de vuelo, hacia y desde la plataforma de estacionamiento y generalmente posee la misma longitud que la pista de vuelo (Wallingre, 2003); calles de salida que, luego del aterrizaje, se utilizan para abandonar la pista rápidamente; y las calles conocidas como plataforma que son las que facilitan la circulación de las aeronaves por el sector de estacionamiento, señalizando cada puesto hasta la calle de distribución.

Aledañas a las calles de rodaje y las pistas, existen zonas de espera mediatas que sirven para comprobar que los instrumentos de navegación estén en posición y funcionen correctamente a la hora del despegue y aterrizaje.

Otro sector que forma parte del área de movimiento es el de plataformas de estacionamiento, ubicadas cerca de las terminales. Estas plataformas son el complemento de las pistas de aterrizaje valiendo de apoyo a las actividades de recargo de combustible, para el embarque y desembarque de pasajeros, mantenimiento, entre otros (Marengo Aleman, 2010).

Por otro lado, la presencia de zonas complementarias resulta imprescindible dado que integran las tareas que desarrolla el personal de aviación. Dentro de ellas, se destacan las torres de control donde se llevan a cabo todas las operaciones comunicativas relacionadas con el aterrizaje y despegue de aeronaves. Se busca que las mismas se desarrollen de manera rápida, eficaz y fluida priorizando la seguridad y el óptimo rendimiento en función de determinadas exigencias en cuanto a visibilidad, tecnología y equipamiento.

Por último, los pilotos cuentan con distintas ayudas en tierra para maniobrar de manera segura. Existen las ayudas visuales que recurren a los símbolos, figuras y puntos de referencia a manera orientativa, con el objetivo primordial de identificar las pistas de vuelos, las superficies para rodar y estacionarse. Otro punto de apoyo importante es la estación meteorológica, donde se estudian los fenómenos atmosféricos y meteorológicos que influyen en las operaciones de una aeronave.

En el **lado tierra**, se encuentran las zonas de urbanización y accesos, edificios terminales de pasajeros, de carga y de los distintos servicios, y las zonas industriales donde se concentran las tareas de apoyo al lado aire.

La zona de urbanización es aquella que provee las vías de acceso y circulación por donde transitan los pasajeros, los espacios de ascenso y descenso, además de todos los medios de transporte que se dirigen hacia y desde el aeropuerto conectándolo con el área urbana de la ciudad donde se encuentra emplazado (Marengo Aleman, 2010).

Por otra parte, los edificios terminales son el eje central de los aeropuertos dado que allí los pasajeros transcurren la mayoría de tiempo. También puede decirse que son el nexo entre el lado tierra y el lado aire, donde intervienen las operaciones que provocan el intercambio de un sector a otro. Principalmente, se componen de tres infraestructuras: terminal de pasajeros, terminal de carga y edificios complementarios (Wallingre, 2013).

Cada una de las terminales están planificadas adecuadamente en función de los tipos de vuelos que arriban o salen desde ellas, es decir, si reciben vuelos semanales, diarios, regulares, no regulares, non-stop, con escala, por compañía, destino -nacionales o internacionales-. Otro de los factores que influyen en la planificación de terminales, es el volumen de pasajeros determinados por la demanda y los momentos del día donde se concentran la mayor cantidad de pasajeros. Asimismo, la tipología de las aeronaves influye en la planificación por sus dimensiones y, según estas, van a variar las puertas de salida y entrada, los servicios necesarios, la cantidad de plataformas, entre otros.

La terminal de pasajeros, que puede ser una o varias, es el principal edificio de un aeropuerto. En la misma se llevan a cabo los diferentes servicios relacionados con el transporte de personas, desde el check-in hasta el embarque, contando con mostradores, salas de espera, manejo de equipajes, migraciones y áreas comerciales (Marengo Aleman, 2010). Existen diferentes esquemas de terminales aéreas: las de sistemas centralizados que son aquellas que reciben un número reducido de pasajeros; y las de sistemas descentralizados que poseen un mayor tráfico aéreo y pueden clasificarse en espigones (poseen un grado de centralización), en espigones satelitales (mayor grado de descentralización) y satélites remotos del cual se desprenden otros edificios separados pero que se unen al edificio central a través de comunicación bajo la superficie.

Las terminales de carga pueden ser operadas por diferentes tipos de empresas, encargadas del transporte de mercaderías y equipajes de cada uno de los pasajeros que circulan por aeropuertos. A diferencia de la terminal de pasajeros, los servicios ofrecidos en carga son más complejos dado que requiere de una mayor organización para que los equipajes lleguen a destino a pesar de las distintas escalas.

Por otra parte, se hallan los edificios complementarios que actúan como soporte y complemento de las terminales de carga y pasajeros. Una de ellas puede ser el área de gestión y mantenimiento del aeropuerto donde se llevan a cabo tareas técnicas y administrativas. Además, se pueden encontrar otros edificios relacionados a lo comercial, como hoteles, centros de convenciones, predios para exposiciones, parques recreativos, entre otros.

En la zona industrial de los aeropuertos se desarrollan las tareas de apoyo y sustento de las aeronaves en sus respectivas edificaciones. La primera actividad es el mantenimiento, llevada a cabo en el hangar o galpón donde se estacionan las aeronaves. La segunda es el catering, encargada de la elaboración y suministro de alimentos y bebidas previo al vuelo.

La tercera y última es el abastecimiento energético, conformada por las redes de comunicaciones, abastecimiento de agua, redes de saneamiento, distribución de energía y servicio de combustibles.

A partir de esta configuración, la presente tesina se enfoca solo en el estudio del lado tierra de un aeropuerto pues en este sector se concentran las principales operaciones que incluyen a los pasajeros, carga y equipaje. Específicamente, las terminales de pasajeros pueden concebirse como el primer y último punto de contacto entre el turista y el destino. Asimismo, es sabido que el manejo eficiente de los servicios aeroportuarios permite optimizar la experiencia del turista, minimizando el tiempo de entrada al destino y maximizando el tiempo y las posibilidades de realización de actividades de ocio, entretenimiento y compras que el pasajero realiza en el destino elegido (Martin-Cejas, 2006 en Salinas Ballesteros, 2017). Queda pendiente de evaluar, el lado aire, abriendo una nueva línea de investigación.

2.1.2.2. Clasificación y categorización de aeropuertos

Los aeropuertos pueden clasificarse en función de los arribos y partidas. A partir de ello, se clasifican en nacionales o de cabotaje, donde sólo operan vuelos domésticos y en internacionales, referente a los vuelos que provienen o se dirigen hacia el extranjero (Wallingre y Toyos, 2010).

En esta clasificación se pueden distinguir cinco categorías. La primera refiere a aquellos aeropuertos que operan servicios de grandes/largas distancias bajo cualquier circunstancia, incluyendo la mínima visibilidad. En la segunda categoría, se incluyen los aeropuertos que operan vuelos de corta distancia bajo cualquier circunstancia. Dentro de la categoría tres, se encuentran los aeropuertos que brindan servicios de corta distancia. La cuarta categoría involucra los aeropuertos donde operan vuelos deportivos, de aviación liviana o de corta duración. Por último, la quinta categoría sólo permite el aterrizaje de aeronaves de despegue vertical, como los helicópteros (Wallingre, 2003).

Según esta autora, el criterio de clasificación internacional es otorgado por los gobiernos de cada uno de los países donde se emplazan los aeropuertos. Asignar esta clasificación a un aeropuerto va a depender de la ubicación del mismo, su cercanía a determinada actividad económica relevante y su importancia geopolítica.

Para ambas clasificaciones, existe otro tipo de aeropuertos -llamado alternativo- al cual se puede recurrir en caso de emergencias, en el caso de que la aeronave se encuentre imposibilitada de aterrizar en el aeropuerto destino (Wallingre, 2013).

Otra forma de clasificar los aeropuertos es según las características de sus pistas, es decir, por las dimensiones y condiciones de seguridad. Para este criterio, existe un código de referencia aeroportuario de la O.A.C.I. (2016). Este código se compone de un número y una letra: el número indica la longitud mínima para el despegue con el peso máximo permitido de las aeronaves y óptimas condiciones meteorológicas: **1** (menos de 800 metros); **2** (entre 800 a 1200 metros inclusive); **3** (desde 1200 a 1800 metros inclusive) y **4** (a partir de 1800 metros).

La letra se refiere a la envergadura del avión y el ancho externo entre las ruedas del tren de aterrizaje. La **A** indica hasta 14 metros inclusive (envergadura) y hasta 4,4 metros inclusive (ancho de ruedas); la **B** entre 15 y 23 metros inclusive (envergadura) y entre 4,5 y 5 metros inclusive (ancho de ruedas); **C** entre 24 y 35 metros inclusive (envergadura) - entre 6 y 8 metros inclusive (ancho de ruedas); **D** entre 36 y 51 metros inclusive (envergadura) - entre 9 y 13 metros inclusive (ancho de ruedas); **E** entre 52 y 64 metros inclusive (envergadura) entre 9 y 13 metros inclusive (ancho de ruedas) y **F** 65 hasta 79 metros inclusive (envergadura) y entre 14 hasta 15 metros inclusive (ancho de ruedas).

Esta categorización se podrá visualizar con el avance de la tesina en la Tabla I: Oferta actual de aeropuertos por Región Turística, principales características y concesión a la que pertenece, en el Capítulo III: Regiones turísticas de la Argentina.

2.1.3. Organismos internacionales y nacionales que regulan el transporte aéreo

A nivel internacional, existen organismos que regulan la actividad aérea: la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (I.A.T.A.). La O.A.C.I. es un organismo intergubernamental de las Naciones Unidas y sus objetivos son desarrollar los principios de navegación aérea internacional y fomentar el establecimiento y desenvolvimiento del transporte aéreo mediante el desarrollo de normas jurídico-económicas, llamadas Cielos Abiertos y la Libertad Regulada del Aire.

Por otro lado, los objetivos de I.A.T.A. son garantizar la seguridad, economía, sustentabilidad ambiental y calidad del transporte aéreo; fomentar el transporte aéreo y estudiar los problemas relacionados con él; buscar colaboración entre las empresas a fin

de simplificar procesos y mejorar el confort de los pasajeros; trabajar en favor de los intereses de las líneas aéreas mediante las regulaciones establecidas; proporcionar apoyo profesional y colaborar con la O.A.C.I. y organizaciones afines.

Asimismo, el Convenio de Chicago del año 1944 representa la base jurídica sobre la cual se construyeron todos los acuerdos y normas aplicables a la actividad aerocomercial. Cabe destacar que el capítulo XV de este convenio hace referencia exclusivamente al uso de las infraestructuras aeronáuticas, así como a las obligaciones por parte de los Estados miembro respecto a la prestación de esos servicios (Mena Ramírez, 2011).

A nivel nacional, se distinguen diversos organismos y asociaciones que regulan el ámbito de la aviación comercial civil en la Argentina. Entre ellos se destacan el Ministerio de Transporte de la Nación, la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (O.R.S.N.A.) y la Administración Nacional de Aviación Comercial (A.N.A.C.).

El Ministerio de Transporte de la Nación planifica, ejecuta, gestiona y fiscaliza políticas y obras de transporte que conectan el país y mejoran la calidad de vida de sus habitantes. La prioridad de este organismo es garantizar la seguridad de la operación aeronáutica, desarrollar la capacidad de los aeropuertos en función de estándares internacionales y ofrecer servicios de calidad y confort a los pasajeros (Ministerio de Transporte de la Nación, 2020).

La Subsecretaría del Transporte Aerocomercial es la encargada de aplicar la norma por la cual deben ajustarse los transportadores nacionales de los servicios aéreos -regulares y no regulares-, sus responsabilidades y funciones.

El O.R.S.N.A. es una organización que trabaja para regular la explotación de los aeropuertos que forman parte del Sistema Nacional de Aeropuertos. Este organismo lleva a cabo las obras en materia aeroportuaria en todo el país y tiene como funciones primordiales establecer normas, sistemas y procedimientos técnicos requeridos para administrar, mantener y operar los aeropuertos (Wallingre, 2003).

Por último, se encuentra la A.N.A.C., es un organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación, encargado de normalizar, regularizar y fiscalizar la aviación civil argentina garantizando la seguridad y su desarrollo integral (Ministerio de Transporte de la Nación, 2019).

2.2. Marco histórico

2.2.1. Un repaso sobre el origen y las características de los aeropuertos a nivel mundial

Durante la Primera Guerra Mundial surgen los primeros pasos de la aviación y junto con ellos la primera generación de aeropuertos. Estos aeropuertos solamente consistían en áreas cubiertas de hierba con una leve inclinación hacia abajo para el aterrizaje y despegue de las aeronaves (Marenco Aleman, 2010).

En los años '20, se inicia la planificación de las primeras instalaciones aeroportuarias debido al impulso del transporte aéreo con fines comerciales. Así nace la segunda generación de aeropuertos, donde el nuevo diseño de pista se ubica frente a la terminal y a los hangares. Surgen los primeros edificios construidos por ladrillos, con espacios y zonas diferenciadas (carga y pasajeros), escaleras y rampas, servicios gastronómicos, entre otros (Marenco Aleman, 2010).

Iniciando la década de los '30, se da a conocer la tercera generación de aeropuertos los cuales deben dar respuesta a la demanda creciente de pasajeros, imponiendo el concepto de seguridad aeroportuaria y eficiencia acerca del tiempo empleado en las operaciones (Marenco Aleman, 2010). Como consecuencia de ello, las instalaciones relacionadas con el embarque y desembarque de pasajeros se amplían y se equipan tecnológicamente para agilizar los movimientos de personas, aplicando nuevas normas de seguridad en el desarrollo de estos procesos. Por esta razón, se anexan más mostradores para el check-in, se amplían puertas de embarque, salas de espera y sectores de migraciones. Asimismo, los sistemas de distribución de equipaje se modernizan agregando nuevas cintas mecánicas. También evolucionan las terminales de carga para poder atender el creciente número de toneladas transportadas por vía aérea, permitiendo una rápida, ordenada y segura manipulación de las mercancías (Lipovich, 2007).

Durante el transcurso de los años '50, '60 y '70, las terminales aéreas cambian radicalmente su estructura debido a la estabilización de la demanda de pasajeros y al cambio de tamaño de las aeronaves. En esta nueva generación de aeropuertos, la cuarta, se introducen novedosas pistas de aterrizaje, se implementan las calles de rodaje y las plataformas de estacionamiento, proveyendo a los pasajeros de comodidades para satisfacer sus necesidades. Asimismo, se mejoran los asientos, se crean los servicios

sanitarios, ofrecen servicios de comidas y bebidas en la aeronave, presenta sistema de climatización y el servicio de tripulantes de cabina de pasajeros (Marengo Aleman, 2010).

Años más tarde, nacen los aeropuertos de la quinta generación los cuales poseen un diseño exótico y diferencial con respecto al tradicional, donde se pueden diferenciar las zonas de arribos y partidas. El entretenimiento a bordo empieza a tener importancia, se desarrollan juegos para niños y adultos, videos turísticos, se colocan diarios, revistas, conexiones electrónicas y sistemas de pasatiempos online en los vuelos.

En los años '80, surge una nueva concepción de aeropuertos: la sexta generación. El término de seguridad aeroportuaria se torna el eje principal de la aviación debido a los numerosos ataques terroristas. Por esta nueva medida, el pasajero es controlado de manera exhaustiva, tanto su cuerpo como sus documentos.

Desde la década del '90 hasta la actualidad, los servicios e instalaciones aeroportuarias han expandido su alcance comercial e impacto económico más allá de lo físico, con funciones complementarias y auxiliares no ligadas directamente al transporte aéreo. Por este motivo, la idea empresarial de los aeropuertos modernos va más allá del movimiento de aviones, materializándose en actividades relacionadas con el ocio de los pasajeros (Diez Pisonero, 2012).

La transformación de los aeropuertos ha sido progresiva ya que se han convertido en una especie de ciudad con identidad propia, tanto desde el punto de vista arquitectónico como de servicios y en función de una demanda turística cambiante (Marengo Aleman, 2010).

2.2.2. Breve reseña histórica sobre la evolución administrativa de los aeropuertos en la Argentina

Los inicios de los aeropuertos en Argentina se remontan a 1900. El primer aeropuerto conocido como tal fue el de Villa Lugano, el cual se construyó por el impulso que adquirió la aviación en 1910. Entre 1910 y 1930, han funcionado numerosos aeropuertos a lo largo del país tales como San Fernando, Longchamps, Villa Altube, Villa Germanó, San Isidro, Pacheco, Retiro, Quilmes, Morón, La Matanza y Don Torcuato (Lipovich, 2016).

Recién en el año 1945 el gobierno argentino comienza a darle relevancia a la aviación comercial, razón por la cual surgen las proyecciones de los aeropuertos más importantes del país. En sus inicios, los aeropuertos argentinos han pertenecido al Estado nacional y han sido explotados por él. Esta forma de propiedad y operación gubernamental se orienta a la función primaria del aeropuerto sin valor comercial (Giraldo-Velásquez, *et al.*, 2015).

En 1947 se inaugura el Aeroparque Jorge Newbery y dos años más tarde el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini de Ezeiza (Buenos Aires). En 1949 se crea la primera terminal de pasajeros del aeroclub de Córdoba, conocido hoy como el Aeropuerto Internacional Ingeniero Taravella. Por último, en 1970 se inaugura como aeropuerto, el aeroclub de Rosario, Islas Malvinas (Lipovich, 2007).

Durante los años '70, se implementa la competencia "regulada" en vuelos de cabotaje permitiendo que nuevas compañías operen en el mercado aéreo argentino. Sumado a ello, los nuevos avances tecnológicos en materia aeronáutica y la práctica de nuevas estrategias comerciales estimulan el desarrollo y transformación aeroportuaria en general. Entre los años 1977 y 1978 se lleva a cabo un proyecto para la modernización de aeropuertos en distintas ciudades (Buenos Aires, Córdoba, Rosario, Mendoza y Mar del Plata) a causa de la celebración del mundial de fútbol de ese último año.

En los años '80, se produce un cambio de paradigma con relación a la manera en que los aeropuertos son explotados y gestionados. El aeropuerto deja de ser considerado sólo como un componente del medio de transporte y expande su visión de empresa comercial frente a una nueva demanda competitiva, desregulada y exigente (Giraldo-Velásquez, *et al.*, 2015).

Las nuevas exigencias del mercado, implican importantes transformaciones en lo que respecta a la infraestructura aeroportuaria, traducido en grandes inversiones que el Estado no puede afrontar. Luego de varios años de instalaciones prácticamente obsoletas y la necesidad de contar con una oferta adecuada frente a una demanda por transporte aéreo establecida, se busca modernizar nuevamente a los aeropuertos del país a través de la inversión privada bajo sistemas de concesión (Lipovich, 2007).

Debido a este proceso de concesión aeroportuaria, se crea el Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) en el año 1997. Este nuevo sistema de concesiones o privatizaciones parciales permite que el Estado siga teniendo control sobre los aeropuertos bajo la creación del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (O.R.S.N.A.) (Lipovich, 2016 y Giraldo-Velásquez, *et al.*, 2015).

En los años '90, el número de aeropuertos concesionados asciende a 37. Con obras de ampliación y remodelación se proveyó de mejoras a sus terminales, progresos en la seguridad y en la capacidad operativa (Lipovich, 2016). Estas nuevas empresas

participantes aportaron la inversión necesaria para remodelar las pistas y terminales de pasajeros, a cambio de explotar comercialmente a los aeropuertos intervenidos.

En la actualidad, el Sistema Nacional de Aeropuertos está conformado por 55 aeropuertos. Los diferentes concesionarios y administradores son Aeropuertos Argentina 2000 (AA2000); London Supply; Ente Tripartito Aeropuerto Internacional de Rosario (AIR); Aeropuerto de Bahía Blanca S.A.; Aeropuertos del Neuquén S.A. y gobiernos provinciales como en el Aeropuerto de Chapelco (Neuquén), el Aeropuerto de Santa Fe, el Aeropuerto de Corrientes, entre otros.

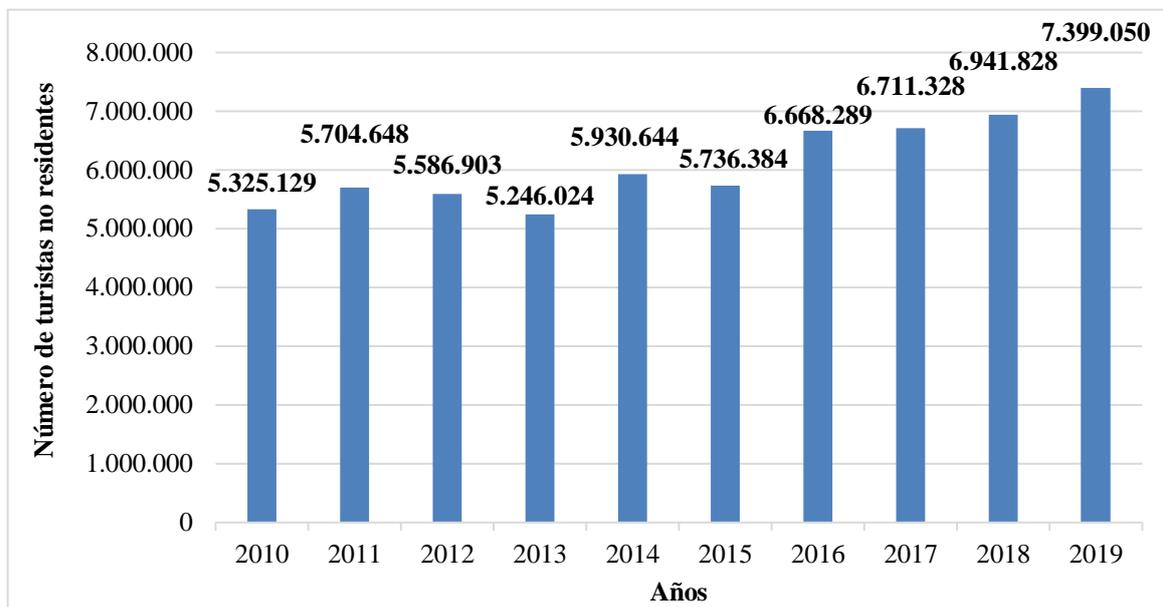
2.3. Marco Situacional

2.3.1. El turismo receptivo en Argentina entre 2010 - 2019

Desde hace diez años, la evolución anual del turismo receptivo por todas las vías de ingreso -es decir, por vía aérea, marítima y fluvial, terrestre- ha demostrado crecimiento. Por esta razón, es importante conocer los números reales de turistas extranjeros que arribaron al país por las diferentes vías de ingreso en estos últimos años y así poder comprender la relevancia que tiene el turismo para la Argentina.

En la Figura 2, se puede observar que en el año 2010, la llegada de turistas no residentes alcanzó los 5.325.129, lo cual fue un récord histórico en el país. Para 2011, la actividad turística se vio afectada por la erupción del volcán chileno Puyehue, ocurrida en el mes de junio. Este hecho impactó directamente sobre la temporada de deportes de nieve en la Patagonia, ya que la ceniza emanada del volcán perjudicaba la circulación y salud de las personas. Además, a ello se agregó la suspensión de la actividad aérea en la Patagonia como en otras regiones del país. Sin embargo, la celebración de la Copa América en el mes de julio en Argentina ayudó a compensar la situación producida en la Patagonia alcanzando un total de 5.704.648 arribos al país (Salinas Ballesteros, 2017).

Figura 2

Turismo receptivo por todas las vías de acceso (2010 - 2019), Argentina

Fuente: Fernández, T., 2020 sobre la base de datos Yvera Labs, 2020.

Por su parte, los años 2012 y 2013 no se vieron afectados por acontecimientos que alteren de manera directa o indirecta al turismo. No obstante, se percibe un leve descenso en el número de turistas extranjeros debido a la crisis que atravesaba Brasil en ese año, siendo este el principal país emisor de turistas. El número de arribos fue de 5.586.903 en 2012 y de 5.246.024 en 2013 (Salinas Ballesteros, 2017).

Para el año 2014, el turismo receptivo aumenta considerablemente alcanzando un nuevo récord histórico: 5.930.644 arribos. Por otro lado, en 2015, el número de turistas extranjeros desciende a 5.736.384 afectado, nuevamente, por la desaceleración de la economía brasileña, uno de los mercados más importantes para Argentina (Yvera Labs, 2015).

Entre los años 2016 y 2019, se observa un crecimiento sostenido del turismo receptivo en Argentina debido al afianzamiento de nuevas rutas aéreas, que permitieron sumar diferentes destinos a lo largo del país a través de sus aeropuertos internacionales. Tal es así que arribaron 6.668.289 visitantes en 2016, 6.711.328 en 2017 y 6.941.828 en el 2018, lo cual posicionó al país como octavo en el ranking de llegada de turistas extranjeros en Sudamérica. Finalmente, la Argentina rompe un nuevo récord histórico con la llegada de 7.399.050 turistas no residentes en 2019 (Secretaría de Turismo de la Nación, 2019).

Particularmente, con respecto al perfil de los turistas no residentes por vía aérea se evidencia la coincidencia de ciertas variables durante el período de análisis. Con respecto al país de residencia de los visitantes, los mayores porcentajes (más del 50%) están representados por los países limítrofes (Chile, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay) mientras que en porcentajes menores se encuentran los países europeos, seguidos por Estados Unidos y Canadá (Secretaría de Turismo de la Nación, 2019 e Yvera Labs, 2020).

En cuanto a la motivación principal, el 55% de los turistas afirma acercarse al país por vacaciones, el 25 % por negocios, y en menor porcentaje visitas a familiares y/o amigos y otros motivos (Secretaría de Turismo de la Nación, 2019 e Yvera Labs, 2020).

CAPITULO III: Regiones turísticas de la Argentina

3.1. Breve descripción geográfica, turística y aeroportuaria por región

Tal como mencionan Gliemmo y Moscoso (2019), la regionalización de un territorio permite una gestión integral de sus recursos naturales, socio-culturales, ambientales, intereses político-institucionales y económicos. En este sentido, para esta investigación, se utiliza el Mapa Federal de Oportunidades propuesto en el P.F.E.T.S., el cual divide al país en seis regiones que presentan distintas características geográficas. Este proceso de regionalización turística realiza los productos turísticos que posicionan a la Argentina como un destino internacional consolidado.

Otra de las estrategias gubernamentales que posicionan al país en el exterior es la Marca País Argentina. Este plan se basa en la idea de que el país coordina y resalta sus factores diferenciales para posicionarse con mayor éxito en determinados mercados del mundo, promoviendo las exportaciones, el crecimiento del turismo e inversiones y difundiendo eficientemente sus mejores atributos como son la cultura, las tradiciones, la ciencia, la innovación tecnológica y el deporte (Ministerio de Turismo y Deportes, 2018).

Asimismo, cabe destacar que el principal medio de transporte por el cual arriban los turistas extranjeros a Argentina, y que permite consolidar al país como destino internacional, es el aéreo. Tal como se mencionó previamente, en la actualidad, el Sistema Nacional de Aeropuertos está integrado por 55 aeropuertos. Las cuatro concesiones que se encargan de la gestión de los aeropuertos argentinos son Aeropuertos Argentina 2000, es la que concentra el mayor número de aeropuertos, 35 en total, y se encuentra conformada por capital argentino-estadounidense-italiano. Luego se halla London Supply S.A., quien cuenta con 3 aeródromos a su cargo. Por último, el grupo Aeropuertos del Neuquén con el aeropuerto homónimo, mientras que los demás restantes se encuentran bajo explotación privada o pública.

A continuación, se presenta una breve descripción de las diferentes regiones turísticas en base a Gliemmo y Moscoso (2019), destacando los productos turísticos más relevantes y los aeropuertos internacionales de entrada al país en cada una de ellas (Ministerio de Turismo de la Nación, 2015).

* *Región Norte.* Esta región está integrada por cinco provincias: Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca y Santiago del Estero. Allí coexisten ambientes morfológicos diversos. Por un lado, la Puna, extensa y árida altiplanicie en altura, interrumpida por volcanes y salares.

Por otro lado, se encuentran las sierras subandinas, donde prevalecen montañas labradas por ríos que descienden en esa dirección. Y por último, las quebradas y los valles intermedios, siendo la de Quebrada de Humahuaca la más conocida, surcada por el río Grande y el valle intermedio de Lerma el más relevante, donde se asienta el mayor porcentaje de población (Gliemmo y Moscoso, 2019). La Quebrada de Humahuaca es el recurso de mayor jerarquía de la región y fue declarada como Patrimonio Cultural de la Humanidad por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (U.N.E.S.C.O.) en 2003. Además de lo mencionado, esta región cuenta con otros atractivos de relevancia, como son las Termas de Río Hondo, en Santiago del Estero; el Tren de las Nubes, en Salta, y los Valles Calchaquíes, ubicados entre Tucumán y Catamarca, entre otros.

La oferta aeroportuaria de esta región se resume a 7 aeropuertos, de los cuales 4 son internacionales y 3 de cabotaje. Aeropuertos Argentina 2000 tiene bajo su dominio a 6 de ellos, mientras que el restante pertenece a otra concesión. El aeropuerto internacional considerado como puerta de entrada de turistas extranjeros en esta región es General Martín Miguel de Güemes, ubicado en la ciudad de Salta. Este aeropuerto pertenece a la concesión de Aeropuertos Argentina 2000, cuenta con dos pistas principales y pertenece a la codificación 4E de la O.A.C.I.

**Región Litoral.* Las provincias que la integran son Formosa, Chaco, Misiones, Santa Fe, Entre Ríos y Corrientes. En esta región, se reconocen tres macro ambientes diferenciados. El primero corresponde a la Selva Misionera, caracterizada por su clima subtropical, vegetación abundante y afloramientos basálticos cubiertos por caídas de agua, Las Cataratas del Iguazú, compartidas con el país vecino, Brasil, son las más reconocidas. Este recurso natural es considerado como una de las 7 maravillas del mundo y fue declarado como Patrimonio Natural de la Humanidad en 1984 por la U.N.E.S.C.O. En la provincia de Misiones también existe otro recurso reconocido como Patrimonio Histórico Cultural de la Humanidad, las Ruinas de San Ignacio Miní.

Luego, se extiende el área de estepas y lagunas; siendo los Esteros del Iberá lo más destacado. Por último, se encuentra el Gran Chaco, caracterizado por suelos poco permeables, elevadas temperaturas y la presencia de monte bajo y espinoso (Gliemmo y Moscoso, 2019). Esta región se caracteriza por la práctica de deportes náuticos, numerosos pasos fronterizos y fiestas populares, entre ellas, los Carnavales de Gualeguaychú.

En esta región se encuentran 7 aeropuertos internacionales y 4 de cabotaje, siendo 11 en total. Aeropuertos Argentina 2000 posee 6 de ellos bajo su firma, otros 4 están concesionados bajo entidades privadas o públicas, y el aeropuerto restante es gestionado por el Ente Tripartito Air. La puerta de entrada de esta región es el Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú, localizado en Puerto Iguazú. El mismo está concesionado bajo la firma Aeropuertos Argentina 2000, su código de referencia aeroportuario es 4E (O.A.C.I.) y posee una sola pista principal.

**Región Buenos Aires*, conformada por esta única provincia. La misma se encuentra definida por un paisaje llano interrumpido por las sierras bonaerenses, dos sistemas aislados y diferenciados geográficamente: Tandilia, conformado por sierras de poca elevación con superficies desgastadas y el grupo orográfico de Ventania, más compacto y elevado (Gliemmo y Moscoso, 2019). En su extremo norte se halla el Delta del Paraná, caracterizado por islas y su impronta fluvial. El tramo costanero entre San Clemente del Tuyú y Bahía Blanca se compone de una numerosa diversidad de playas y médanos influenciadas por el clima marítimo (Gliemmo y Moscoso, 2019). Sin embargo, esta región no sólo cuenta con playas extensas sino con los festivales, museos y áreas de turismo rural más importantes del país. Otro atractivo a destacar es la capital de Argentina: la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la misma tiene múltiples opciones culturales y espacios para recorrer.

La región Buenos Aires cuenta con un total de 12 aeropuertos, 5 son internacionales y 7 de cabotaje. La firma Aeropuertos Argentina 2000 reúne 5 aeropuertos bajo su dominio, mientras que los restantes pertenecen a otras concesiones privadas o públicas. Los principales aeropuertos internacionales considerados como puertas de entrada a esta región y al país son Aeroparque Jorge Newbery y Ministro Pistarini de Ezeiza. El primero se compone de una sola pista principal y pertenece a la codificación 4C de la O.A.C.I. Por el contrario, Ezeiza posee dos pistas principales y su código de referencia aeroportuario es 4E. Ambos son concesionados bajo la firma Aeropuertos Argentina 2000.

**Región Centro*. Compuesta por la provincia de Córdoba. Las Sierras de Córdoba pertenecen al conjunto de las Sierras Pampeanas, las cuales se constituyen por sistemas paralelos que se confunden con los relieves planos de la región ya que no presentan una línea de montañas continuas debido a los procesos de erosión fluvial. Allí se observan recursos turísticos importantes, los ríos que nacen de las pendientes serranas junto con

sus balnearios. La laguna Mar Chiquita es conocida por ser la más grande y salada del territorio nacional. Otro recurso turístico destacado es el Camino de las Estancias Jesuíticas, declarado como Patrimonio de la Humanidad por U.N.E.S.C.O. (Gliemmo y Moscoso, 2019). Uno de los acontecimientos programados más importante de esta región es la Fiesta Nacional de Folklore, en Cosquín.

En esta región se encuentran 2 aeropuertos, uno internacional y otro de cabotaje, ambos bajo la concesión Aeropuertos Argentina 2000. El Aeropuerto Internacional Ingeniero Aeronáutico Ambrosio Taravella es considerado como puerta de entrada de turistas extranjeros en esta región. Su código de referencia O.A.C.I. es 4E.

**Región de Cuyo.* Esta región está comprendida por las provincias de Mendoza, San Juan, San Luis y La Rioja. Allí, la Cordillera de los Andes adquiere su máxima altitud y aridez, su máximo pico es el Aconcagua a 6959 metros sobre nivel del mar. Esta altitud permite que se genere suficiente nieve en invierno como para dar gruesos caudales a los ríos producidos por deshielos. Entre la cordillera frontal y la precordillera existen valles tectónicos, como Uspallata y Calingasta. Una de las principales actividades económicas de esta región es el cultivo de la vid y la producción de vino. Aquí el turista visita las instalaciones de las bodegas y los viñedos, además de celebrar la Fiesta Nacional de la Vendimia. Asimismo, se encuentran diversos centros de esquí, balnearios y deportes de aventura.

En Cuyo se hallan 7 aeropuertos, 2 son internacionales y 5 son de cabotaje. Todos ellos se encuentran concesionados bajo la firma Aeropuertos Argentina 2000. La puerta de entrada internacional de esta región es el aeropuerto El Plumerillo. El mismo posee una pista principal y pertenece al código 4E de referencia aeroportuaria (O.A.C.I.).

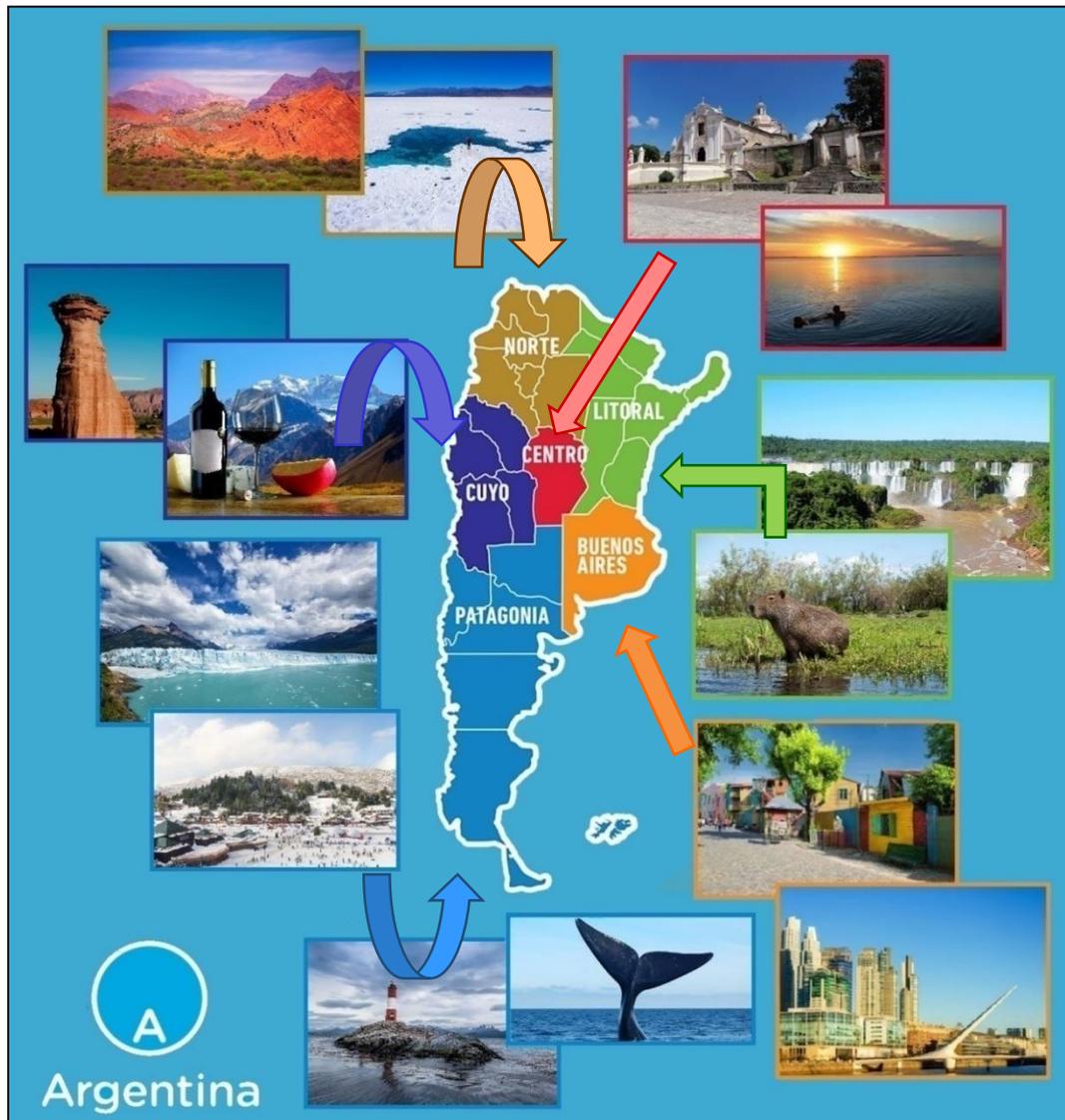
**Región Patagonia.* Las provincias que la integran son: La Pampa, Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego. Se caracteriza por ser una extensa región geográfica de relieve muy accidentado. En las montañas de la Cordillera de los Andes predominan los bosques densos y abunda la nieve, glaciares y lagos. En la parte extra andina, se encuentran las mesetas a gran altura sobre el nivel del mar, cayendo de forma empinada formando una especie de barrancos. Además de mesetas, existen los valles fluviales ocupados por lagos o por valles secos. Los principales recursos turísticos se agrupan en centros de esquí a lo largo de la región, glaciares, reservas y parques nacionales.

Esta región cuenta con un total de 16 aeropuertos, 8 de ellos son internacionales y los otros 8 son de cabotaje. Los mismos pertenecen a diferentes concesiones, 3 se encuentran gestionados por London Supply S.A., 1 se halla bajo la responsabilidad de Aeropuertos del Neuquén S.A., 1 aeropuerto es explotado por otra concesión privada/pública y los 11 restantes se agrupan en la firma Aeropuertos Argentina 2000. A diferencia de las demás regiones, la Patagonia cuenta 5 aeropuertos internacionales considerados como puerta de entrada a la región. Ellos son: Malvinas Argentinas (Ushuaia), Almirante Marcos Zar (Trelew), Comandante Armando Tola (El Calafate), Presidente Perón (Neuquén) y Luis Teniente Candelaria (San Carlos de Bariloche). Todos cuentan con una pista principal. Los tres primeros pertenecen a la concesión London Supply S.A., el aeropuerto Presidente Perón pertenece a Aeropuertos del Neuquén S.A. y Luis Teniente Candelaria a Aeropuertos Argentina 2000. Los aeropuertos de Ushuaia y Bariloche corresponden al código de referencia aeroportuaria 4E (O.A.C.I.), mientras que los 3 restantes al código 4D.

En la Figura 3, se visualizan las seis regiones turísticas de Argentina e imágenes de los atractivos que las identifican.

Figura 3

Regiones turísticas de Argentina y sus atractivos turísticos



Fuente: Fernández, T. sobre la base de Google, 2020 y Ministerio de Turismo y Deportes, 2018.

Asimismo, en la Tabla I se pueden observar todos los aeropuertos, tanto nacionales como internacionales, que se ubican en cada región, sus principales características, las concesiones a las que pertenecen, su código de referencia aeroportuaria, entre otros.

A modo de síntesis, la concesión que agrupa el mayor número de aeropuertos bajo su gestión es la de Aeropuertos Argentina 2000. Asimismo, la región que concentra más aeropuertos es la Patagonia, y la mayoría de ellos están bajo la concesión de Aeropuertos Argentina 2000. Esto mismo sucede en las demás regiones, a excepción de Buenos Aires ya que en esta región predomina la gestión pública/privada de los aeropuertos argentinos.

Tabla I

Oferta actual de aeropuertos por Región Turística, principales características y concesión a la que pertenece

N°	Ciudad	Aeropuerto (código I.A.T.A.) ¹	OACI	Tipo	Pistas: superficie (material)	Superficie aeropuerto	Aerostación	Plataforma
NORTE								
1	S. F. del Valle de Catamarca	Coronel Felipe Varela (CTC)	4C	Cabotaje	02/20 2800 m x 30m (asfalto)	383 ha	2900 m ²	8000m ²
2	S.S. de Jujuy	Gobernador Horacio Guzmán (JUJ)	3C	Internacional	16/34 2944m x 40m (asfalto)	730 ha	-	23400 m ²
3	Salta	General Martín Miguel de Güemes (SLA)	4E	Internacional	1: 02/20 3000m x 45m (asfalto) 2: 06/24 2400m x 30m (asfalto)	800 ha	7600 m ²	14400 m ²
4	S. M. de Tucumán	Teniente Benjamín Matienzo (TUC)	4D	Internacional	02/20 3500m x 45m (hormigón)	524 ha	6150 m ²	16800 m ²
5	Santiago del Estero	Comandante Ángel de la Paz Aragonés (SDE)	4D	Cabotaje	03/21 2434m x 45m (asfalto)	526 ha	1050 m ²	10000 m ²
6	Termas de Río Hondo	Termas de Río Hondo (RHD)	3C	Internacional	01/19 2500m x 30m (asfalto)	260 ha	1706 m ²	-
7	Tartagal	General Enrique Mosconi (TAR)	3C	Cabotaje	02/20 2500m x 45m (asfalto)	74 ha	100 m ²	1000 m ²
CUYO								
8	Malargüe	Comodoro Ricardo Salomón (LGS)	4C	Cabotaje	14/32 2650m x 30m (asfalto)	249 ha	1080 m ²	-
9	Mendoza	El Plumerillo (MDZ)	4E	Internacional	18/36 2835m x 54m (hormigón)	530,3 ha	10600 m ²	45000 m ²
10	San Juan	Domingo Faustino Sarmiento (UAQ)	4C	Internacional	18/36 2460 m x 45m (asfalto)	370 ha	2200 m ²	25000 m ²
11	San Luis	Brigadier Mayor Cesar Raúl Ojeda (LUQ)	3C	Cabotaje	18/36 2950m x 30m (asfalto)	490 ha	1000 m ²	14000 m ²
12	San Rafael	Suboficial Ayudante Santiago Germano (AFA)	3C	Cabotaje	11/29 2110m x 30m (asfalto)	329 ha	820 m ²	6800 m ²
13	Villa Mercedes	Villa Reynolds (VME)	4C	Cabotaje	06/24 2400m x 50m (asfalto)	80 ha	1000 m ²	-
14	La Rioja	Capitán Vicente Almandos Almonacid (IRJ)	4C	Cabotaje	03/21 2860m x 30m (asfalto)	481 ha	890 m ²	7200 m ²
CENTRO								
15	Córdoba	Ingeniero Aeronáutico Ambrosio Taravella (COR)	4E	Internacional	1: 18/36 3200m x 45m (hormigón) 2: 05/23 2200m x 45m (asfalto)	992,4 ha	12000 m ²	57350m ²
16	Río Cuarto	Área de Material de Río Cuarto (RCU)	4C	Cabotaje	1: 05/23 2265m x 45m (asfalto) 2: 18/36 2075m x 40m (asfalto)	14 ha	550 m ²	6700 m ²

¹ [Código I.A.T.A.]: cada aeropuerto en el mundo está denominado a través de una combinación de 3 letras asignada por la I.A.T.A.

LITORAL								
17	Formosa	El Pucu (FMA)	4C	Internacional	04/22 1800m x 30m (asfalto)	430 ha	960 m ²	3000m ²
18	Puerto Iguazú	Cataratas del Iguazú(IGR)	4E	Internacional	13/31 3300m x 45m (asfalto)	615 ha	8000 m ²	16000 m ²
19	Resistencia	Jose de San Martin (RES)	4E	Internacional	03/21 2770m x 45m (asfalto)	1074 ha	6700 m ²	35000 m ²
20	Paraná	General Urquiza (PRA)	4D	Cabotaje	02/20 2100m x 45m (asfalto)	440 ha	3400 m ²	12600 m ²
21	Posadas	Libertador General José de San Martín (PSS)	3C	Internacional	01/19 2252m x 30m (asfalto)	329 ha	6700 m ²	16000m ²
22	Reconquista	Teniente Daniel Jukic (RCQ)	4D	Cabotaje	1: 02/20 1250m x 34m (hormigón) 2: 10/28 2800m x 50m (hormigón)	756 ha	700 m ²	12000 m ²
23	Rosario	Islas Malvinas (ROS)	4D	Internacional	02/20 3000m x 45m (hormigón)	550 ha	10787 m ²	69000 m ²
24	Corrientes	Doctor Fernando Piragine Niveyro (CNQ)	4D	Internacional	02/20 2100m x 45m (asfalto)	800 ha	1400 m ²	25000m ²
25	Sauce Viejo	Sauce Viejo (SFN)	4C	Cabotaje	03/21 2325m x 30m (asfalto)	372 ha	3000 m ²	1684 m ²
26	Concordia	Comodoro Juan José Pierrestegui (COC)	3C	Cabotaje	04/22 1600m x 30m (asfalto)	94 ha	257 m ²	1800 m ²
27	Paso de Los Libres	Paso de Los Libres (AOL)	4B	Internacional	18/36 2260m x 45m (asfalto)	77 ha	160 m ²	2500 m ²
BUENOS AIRES								
28	Buenos Aires	Aeroparque Jorge Newbery (AEP)	4C	Internacional	13/31 2100x40m (hormigón)	138 ha	30000 m ²	25500m ²
29	Ezeiza	Ministro Pistarini de Ezeiza (EZE)	4E	Internacional	1: 11/29 3300m x 60m (asfalto) 2: 17/35 3105m x 45m (asfalto)	3475 ha	A: 56000 m ² B: 27000 m ² C: 21000 m ²	85000m ²
30	El Palomar	El Palomar (EPA)	4E	Internacional	16/34 2110m x 50m	255 ha	1413 m ²	-
31	Mar del Plata	Astor Piazzolla (MDQ)	4D	Internacional	13/31 2200m x 45m (asfalto)	490 ha	3740 m ²	15000 m ²
32	San Fernando	San Fernando (FDO)	3C	Internacional	05/23 1801m x 30m (asfalto)	190 ha	700 m ²	-
33	La Plata	La Plata (LPG)	3C	Cabotaje	02/20 1427m x 45m (asfalto)		60 m ²	2000 m ²
34	Necochea	Edgardo Hugo Yelpe (NEC)	3C	Cabotaje	18/36 1500m x 30m (asfalto)	280 ha	400 m ²	2500 m ²
35	Tandil	Héroes de Malvinas (TDL)	4D	Cabotaje	01/19 2550m x 49m (asfalto)	531 ha	215 m ²	3600 m ²
36	Junín	Junín (NIN)	3B	Cabotaje	18/36 1500m x 30m (asfalto)	195 ha	200 m ²	2500 m ²
37	Bahía Blanca	Comandante Espora (BHI)	4E	Cabotaje	1: 17/35 2030m x 33m 2: 17/35 2615m x 60m 3: 06/24 1800m x 30m (asfalto)	1080 ha	3300 m ²	5500 m ²
38	Villa Gesell	Villa Gesell (VLG)	3D	Cabotaje	11/29 1740m x 28m (asfalto)	56 ha	300 m ²	2500 m ²
39	Santa Teresita	Santa Teresita (SST)	3E	Cabotaje	17/35 1500m x 30m (asfalto)	306 ha	250 m ²	2500 m ²

PATAGONIA								
40	General Pico	General Pico (GPO)	4D	Cabotaje	16/34 2350m x 45m (asfalto)	120 ha	-	-
41	S. C. de Bariloche	Teniente Luis Candelaria (BRC)	4E	Internacional	11/29 2348m x 48m (asfalto)	1800 ha	12000 m ²	28800m ²
42	Comodoro Rivadavia	General Enrique Mosconi (CRD)	4D	Internacional	07/25 2810m x 50m (hormigón)	790 ha	4000 m ²	43200m ²
43	Esquel	Brigadier General Antonio Parodi (EQS)	3C	Cabotaje	1: 05/23 2400m x 40m (hormigón) 2: 08/26 1200m x 30m (asfalto)	470 ha	1000 m ²	7000m ²
44	Puerto Madryn	El Tehuelche (PMY)	4C	Cabotaje	05/23 2500m x 45m (asfalto)	333 ha	900 m ²	4800 m ²
45	Río Gallegos	Piloto Civil Norberto Fernández (RGL)	4E	Internacional	07/25 3549m x 45m (hormigón)	1719 ha	2400 m ²	16000 m ²
46	Río Grande	Gobernador Ramón Trejo Noel (RGA)	4C	Internacional	07/25 2000m x 40m (asfalto)	684 ha	750 m ²	8400 m ²
47	Santa Rosa	Santa Rosa (RSA)	3C	Cabotaje	01/19 2300m x 30m (asfalto)	208 ha	800 m ²	7500 m ²
48	Viedma	Gobernador Edgardo Castello (VDM)	4C	Cabotaje	11/29 2550m x 45m (asfalto)	519 ha	1050 m ²	10600 m ²
49	Trelew	Almirante Marcos Zar (REL)	4D	Internacional	07/25 2560m x 45m (asfalto)	4300 m ²	5100 m ²	18300 m ²
50	Ushuaia	Malvinas Argentinas (USH)	4E	Internacional	07/25 2800m x 45m (hormigón)		5500 m ²	29500 m ²
51	El Calafate	Comandante Armando Tola (FTE)	4D	Internacional	07/25 2550m x 45m (hormigón)	274 ha	-	15795m ²
52	Neuquén	Presidente Perón (NQN)	4D	Internacional	09/27 2570m x 45m (asfalto)	254 ha	4200 m ²	4200m ²
53	General Roca	Arturo Umberto Illia (GNR)	4C	Cabotaje	09/27 2156m x 45m (asfalto)	250 ha	-	200m ²
54	San Martín de Los Andes	Aviador Carlos Campos o "Chapelco" (CPC)	4D	Cabotaje	06/24 2500m x 45m (asfalto)	160 ha	1824 m ²	-
55	28 de Noviembre	El Turbio (RYO)	3D	Cabotaje	06/24 1750m x 30 m (asfalto)	-	-	1200 m ²

Fuente: Fernández, T., 2019 sobre la base de Wallingre, N., 2013; Ministerio de Turismo, 2020; Lipovich, G., 2016 y AA2000, 2019.

Referencia: Concesión a la que pertenecen

Aeropuertos Argentina 2000
Aeropuertos del Neuquén S.A.
London Supply S.A.
Ente Tripartito Air
Concesiones privadas/públicas

3.2. Turismo receptivo por región turística

La primera de las variables consideradas al analizar la evolución del turismo receptivo por vía aérea en las regiones turísticas de la Argentina en el período 2010 - 2019 y su relación con la infraestructura de apoyo “lado tierra”, es el número de turistas no residentes que arriban a cada región durante el período mencionado.

Para ello, en primer lugar, se seleccionan los aeropuertos presentados por el P.F.E.T.S. en el Mapa de Oportunidades como “entrada internacional” de turistas extranjeros a cada región y al país. La segunda variable considera es la capacidad de aeropuertos en relación con la infraestructura de apoyo existente, la cual se evalúa a través de los informes brindados por los entes oficiales. Por último, a partir de la bibliografía consultada, se presenta la evolución de turistas no residentes en cada aeropuerto internacional con énfasis en el período seleccionado para este estudio.

Cabe destacar, que la información disponible y/o accesible para la investigación es relativamente escasa o nula. Tal es así que, para el período 2010 - 2016, no se presentan datos en los aeropuertos de las diferentes regiones, exceptuando los aeropuertos internacionales de Ingeniero Aeronáutico Ambrosio Taravella, Aeroparque Jorge Newbery y Ministro Pistarini de Ezeiza. Una de las posibles razones de la ausencia de información, es que los aeropuertos del interior del país no poseían conexiones o vuelos directos en los cuales arriben turistas de manera directa al destino ya que existe una centralización de vuelos hacia la ciudad de Buenos Aires.

A partir de ello, es importante mencionar que las encuestas de turismo receptivo registran a aquellas personas no residentes en el aeropuerto al que ingresan al país y no recolectan información pertinente al destino final al que se dirige el pasajero.

Con respecto a la información oficial disponible sobre infraestructura de apoyo “lado tierra”, se destaca que durante la presidencia de Mauricio Macri (2015 - 2019) se diseñó un proyecto tendiente a modernizar la infraestructura aeroportuaria de la Argentina, en el mediano-largo plazo, conocido como “*La Revolución de los Aviones*”. El mismo impulsa la modernización de la infraestructura en los aeropuertos de la Argentina, incluyendo la incorporación de nuevas tecnologías, nuevos equipamientos para la operación logística y otras obras complementarias para mejorar la aviación comercial (Ministerio de Transporte de la Nación, 2019).

Otro organismo que alude sobre la infraestructura aeroportuaria argentina es I.A.T.A. Según su informe presentado en el año 2017, la aviación comercial y el turismo generan U\$S 9.600 al PBI (1.7%) y 300 mil empleados en Argentina, y realiza énfasis en que el desarrollo de estos sectores se ve condicionado por la infraestructura de apoyo inadecuada (Potenze, 2018). Asimismo, en su último informe (I.A.T.A, 2019) destaca que el plan mencionado, puesto en marcha durante la presidencia de Mauricio Macri, fue vital para dotar de nuevas infraestructuras a los aeropuertos del país pero que aun así quedan tareas pendientes en ese ámbito. Señala que la Argentina cuenta con los recursos para convertirse en una potencia regional en aviación y turismo, no obstante el transporte aéreo se encuentra escasamente desarrollado.

A su vez, I.A.T.A. alega que Argentina debe contar con una política estratégica que garantice costos e infraestructuras aéreas para consolidarse como destino internacional y regional. Según el estudio llevado a cabo por dicha asociación, la calidad de infraestructuras aéreas es un obstáculo para el desarrollo del sector ya que resulta ineficaz. Por ello, el país debe asegurar la mejora de los principales aeropuertos nacionales a fin de mejorar la experiencia de viaje del pasajero, además de incorporar tecnología adecuada y personal suficiente en los puntos más congestionados en los procesos llevados a cabo en las terminales.

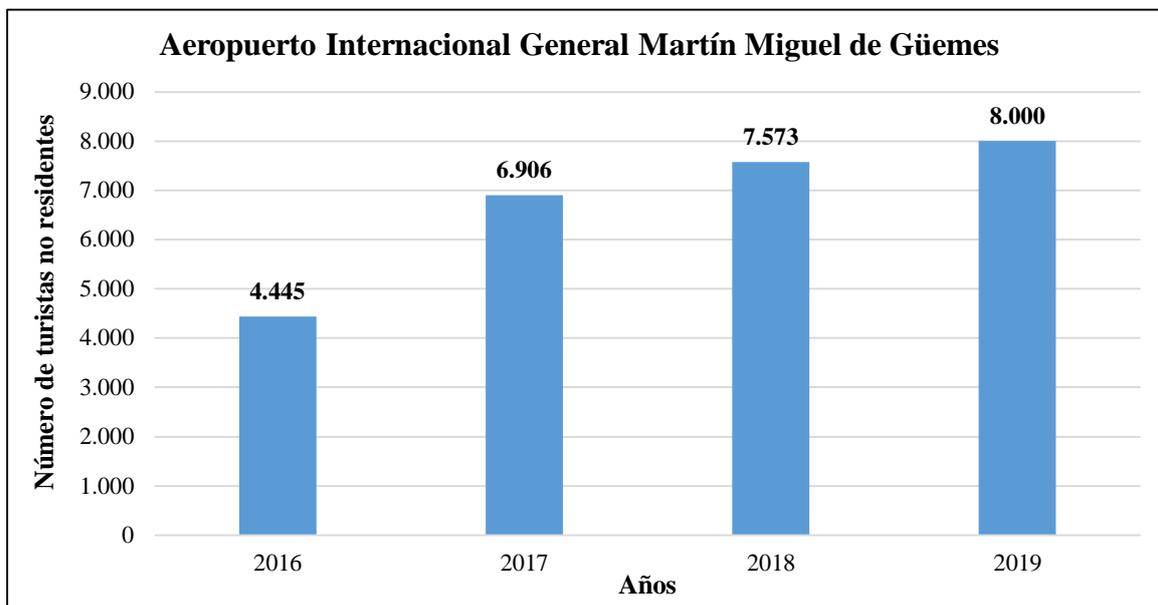
A continuación, se presentan los datos obtenidos por región:

3.2.1. Región Norte

El aeropuerto internacional seleccionado de la región norte es el Aeropuerto Internacional Martín Miguel de Güemes, localizado en la ciudad de Salta. Las estadísticas oficiales a las cuales se pudo acceder son desde 2016 a 2019, previo a ese período no existe información.

Con respecto a la evolución del número de turistas que han arribado a dicho aeropuerto en los últimos años se observa, en líneas generales, que el turismo receptivo ha aumentado. En la Figura 4 se puede evidenciar que en el año 2016, el número de turistas no residentes es 4.445. Para el año 2017, ese número aumenta a 6.906. En 2018 el valor incrementa a 7.573. Por último, en el año 2019 los turistas que ingresan por Salta alcanzan a los 8.000 (Yvera Labs, 2020).

Figura 4

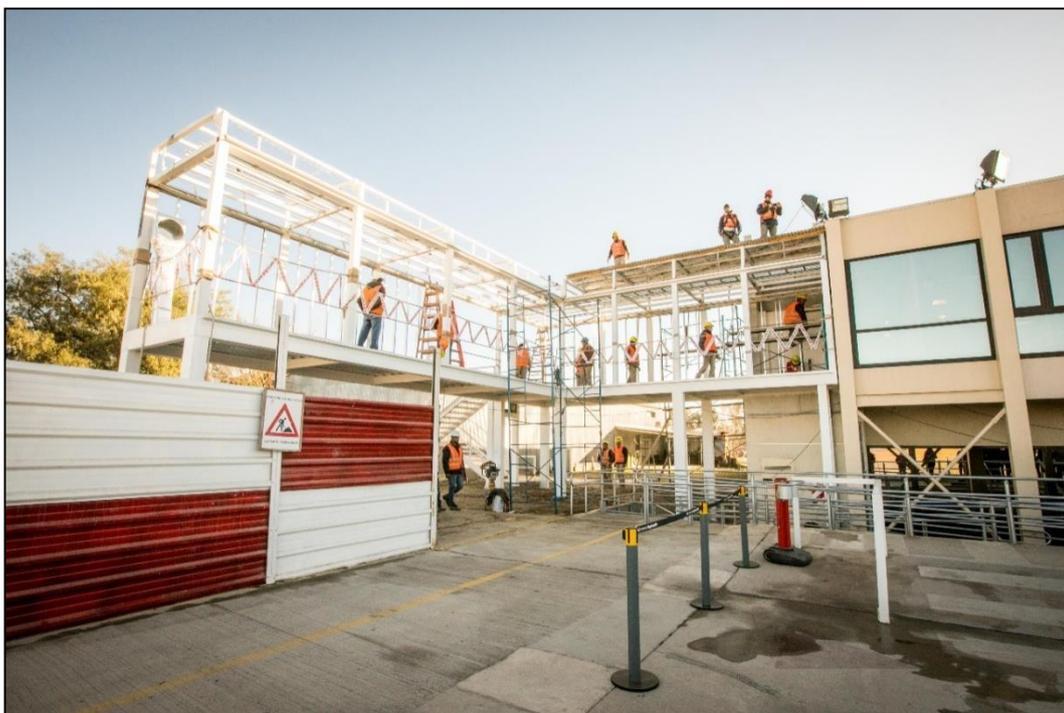
Evolución del turismo receptivo en Salta

Fuente: Fernández, T., sobre la base de datos de Yvera Labs, 2020.

Según la información proporcionada por el Ministerio de Transporte de la Nación (2020), los avances que se han realizado en infraestructura del lado tierra en esta Región Norte han sido diversos. Tal es el caso de la terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional General Martín de Güemes, en la cual se han ampliado las salas de embarque y las áreas de control para mejorar la circulación del espacio (Figura 5). Además, se han flexibilizado las salas internacionales y de cabotaje, posibilitando ampliarlas y/o reducirlas en función de la demanda.

Figura 5

**Nueva terminal de pasajeros del Aeropuerto General Martín Miguel de Güemes,
Salta**



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación, 2020.

Además, se renovaron las puertas de embarque en ambos sectores (vuelos nacionales e internacionales) y se ha ampliado la plataforma, lo que permitió incorporar una nueva manga en el sector internacional. Por último, en 2018 inició la ampliación del estacionamiento alcanzando los 25.000 m², duplicando su capacidad (Ministerio de Transporte de la Nación, 2020).

3.2.2. Región Centro

En relación con la región centro, el aeropuerto seleccionado es el Aeropuerto Internacional Ingeniero Ambrosio Taravella, en la ciudad de Córdoba, conocido también como “Pajas Blancas”.

En cuanto a la evolución del turismo receptivo en la región se puede observar que, en el año 2010, los arribos a la región fueron 49.470. Para 2011, ese número crece de manera significativa a 59.507. Luego, en 2012, el número de arribos vuelve a disminuir a 55.124 y en 2013, desciende a 48.050 turistas extranjeros. Al año siguiente, en 2014, se observa el aumento de arribos a 54.620. Para el año 2015 y 2016, se percibe una caída de turistas no residentes en la región, 47.300 y 50.870 respectivamente. Por su parte, en 2017 se evidencia

un aumento considerable en el turismo receptivo alcanzando los 70.897 arribos y para 2018 ese número aumenta a 88.351. En el último año (2019), arribaron 77.300 turistas no residentes a “Pajas Blancas”, evidenciando una disminución con respecto a los dos años anteriores (Figura 6) (I.N.D.E.C, 2020).

Figura 6

Evolución del turismo receptivo en Córdoba



Fuente: Fernández, T., sobre la base de datos del I.N.D.E.C., 2020.

Con respecto a las obras realizadas en el aeropuerto Pajas Blancas, se destaca la ampliación de la terminal de pasajeros -de 10.000 m²- . Las mismas comenzaron en 2011 sufriendo varias interrupciones que demoraron su finalización hasta el año 2016, sin necesidad de cerrar el aeropuerto dado que se ha utilizado su pista secundaria.

En 2017, la demanda turística comienza a crecer de manera acelerada debido al posicionamiento y ubicación del aeropuerto. Es por ello que se realizaron nuevas reformas que consistieron en remodelar el sistema de transporte de equipaje, sistemas de evacuación y accesibilidad de las áreas de embarque nacional e internacional mejorando la circulación de pasajeros por la terminal. Por último, se amplió el espacio para estacionamiento duplicando los lugares existentes (Figura 7).

Figura 7

**Terminal de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Ingeniero Aeronáutico
Ambrosio Taravella o “Pajas Blancas”, Córdoba**



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación, 2020.

3.2.3. Región Litoral

El Aeropuerto Internacional considerado entrada de turistas extranjeros a la región Litoral es Cataratas del Iguazú, ubicado en la localidad de Puerto Iguazú, debido a que allí se encuentra el atractivo homónimo de mayor jerarquía de la región. Debido a la inexistencia de información sobre este aeropuerto se toma como unidad muestral de la región Litoral al Aeropuerto Internacional Islas Malvinas, ubicado en Rosario.

A partir del Anuario Estadístico de Turismo de Misiones (Ministerio de Turismo de Misiones, 2018) se demuestra la importancia internacional del recurso turístico Cataratas del

Iguazú a través de la cantidad de turistas extranjeros que ingresaron al Parque Nacional Iguazú (Cataratas del Iguazú), en el período 2010 - 2017 (Tabla II).

Además, cabe señalar que en octubre de 2019 se inauguró un vuelo directo entre Madrid y Puerto Iguazú a cargo de la compañía aérea Air Europa, evidenciando el arribo de turistas extranjeros a través del Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú (González, 2019).

Tabla II

**Cantidad de turistas extranjeros que ingresaron al Parque Nacional Iguazú,
Argentina (2010 - 2017)**

Años	Turistas Extranjeros
2010	344.260
2011	351.314
2012	349.930
2013	348.104
2014	368.987
2015	367.037
2016	343.298
2017	317.296

Fuente: Ministerio de Turismo de Misiones, 2018.

Actualmente, en el aeropuerto de Cataratas del Iguazú se están llevando a cabo cambios en el sistema de manejo de equipaje, las áreas de control y embarque, ampliación del estacionamiento y de la terminal de pasajeros al doble de su capacidad, junto con la instalación de puestos de self check-in y adición de dos nuevas mangas (Figura 8) (Ministerio de Transporte de la Nación, 2020).

A diferencia del resto de las obras realizadas bajo el marco de la Revolución de los Aviones, las acciones llevadas a cabo en el aeropuerto de Iguazú se enmarcan en el Plan Belgrano. Este plan es un proyecto integral postulado por el gobierno anterior (2015-2019), en el año

2015, el cual plantea el fortalecimiento de las economías del norte argentino, incluyendo la mejora e inversión en infraestructuras aeroportuarias, ferroviarias y viales para optimizar las conexiones dentro de la región y con las demás regiones, así como potenciar el turismo (La Nación, 2015).

Figura 8

Remodelaciones en el Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú, Puerto Iguazú



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación, 2020.

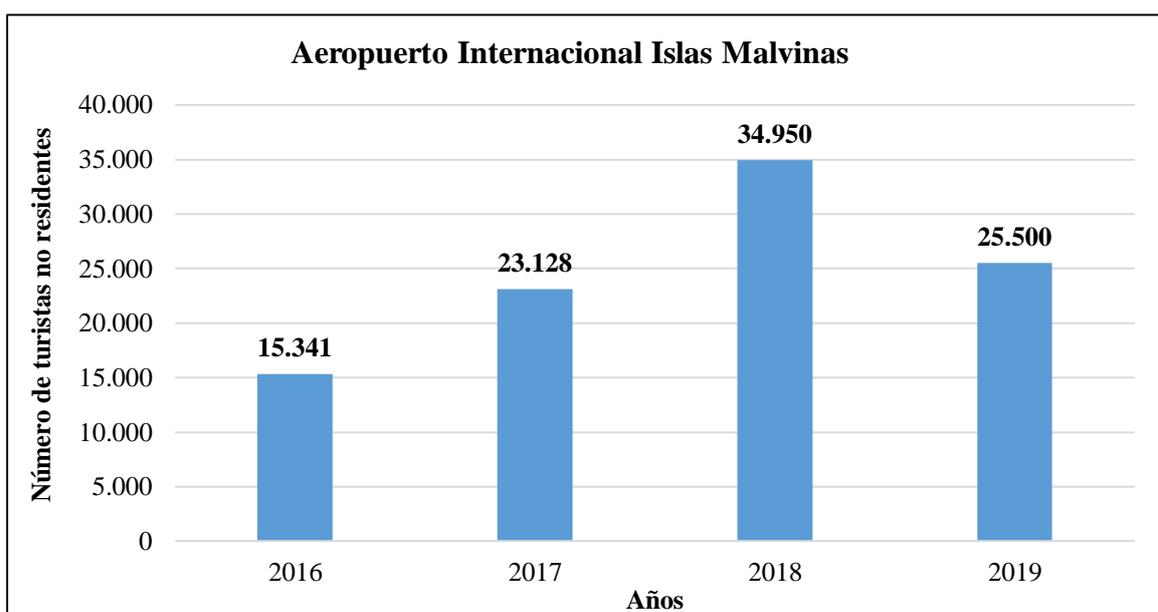
Tal como se mencionó anteriormente, se toma como unidad muestral de la región Litoral al Aeropuerto Internacional Islas Malvinas. Así como en la Región Norte, los datos oficiales a

los que se pudo acceder son desde 2016 a 2019. Según los mismos, la evolución de turismo receptivo ha ido aumentando en el transcurso de los años bajo análisis.

Para el año 2016, recibió 15.341 turistas, en 2017 el número se incrementa a 23.128 y en 2018 a 34.950 arribos. Por el contrario, en 2019 la cantidad de turistas no residentes disminuyó a 25.500 (Figura 9) (Yvera Labs, 2020).

Figura 9

Evolución del turismo receptivo en Rosario



Fuente: Fernández, T., sobre la base de datos de Yvera Labs, 2020.

En 2017, el O.R.S.N.A. propone un plan de mejoras para la infraestructura en el lado tierra del aeropuerto en cuestión, iniciado con la expansión de la plataforma comercial duplicando su capacidad. Otra de las reformas planteadas corresponde a la nueva terminal de pasajeros, para la cual se llama a licitación para su construcción.

Al año siguiente, se anexan nuevos puestos de check-in y otros servicios comerciales. Durante ese mismo año se propone, junto con la empresa petrolera YPF, crear una planta de combustible para abastecimiento propio (Municipio de Santa Fe, 2019).

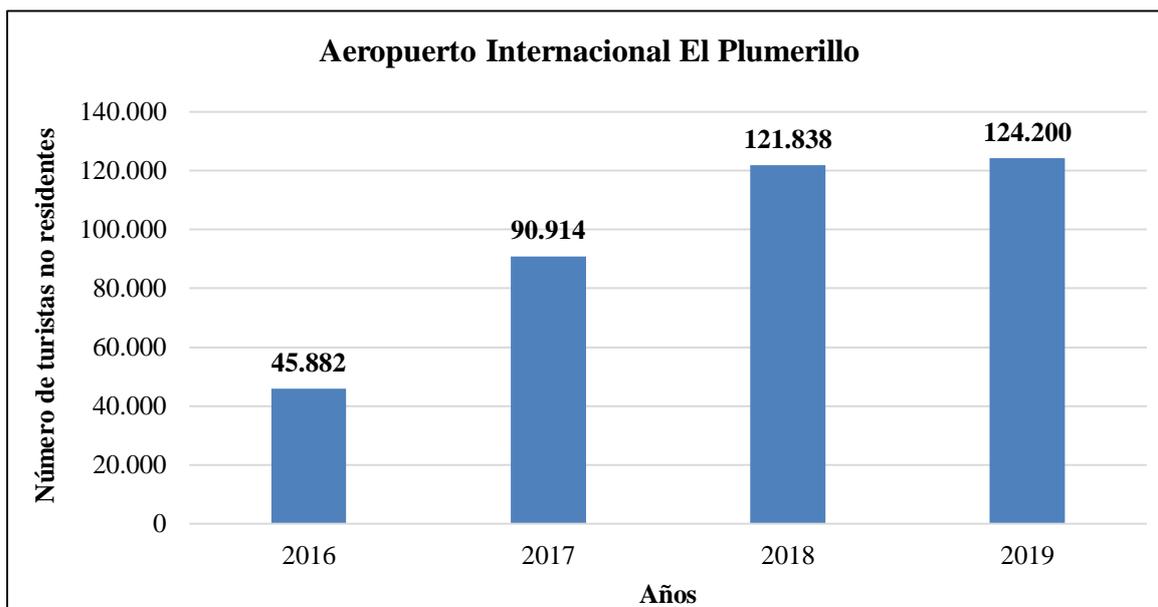
3.2.4. Región Cuyo

El Aeropuerto Internacional El Plumerillo, localizado en la ciudad de Mendoza, es el aeropuerto seleccionado para esta región. Al igual que las regiones mencionadas, las estadísticas oficiales a las que se pudo acceder son desde 2016 a 2019, previo a ese período no existe información. En los años estudiados, se observa que la evolución de turismo ha

sido creciente. En 2016 han arribado 45.882 personas, en 2017 ese número se ha duplicado a 90.914 turistas y lo mismo ocurre en 2018, alcanzando los 121.838 visitantes. En el año 2019, se observa que el número de llegadas continúa en aumento pero en menor proporción con 124.200 turistas (Figura 10) (I.N.D.E.C., 2020).

Figura 10

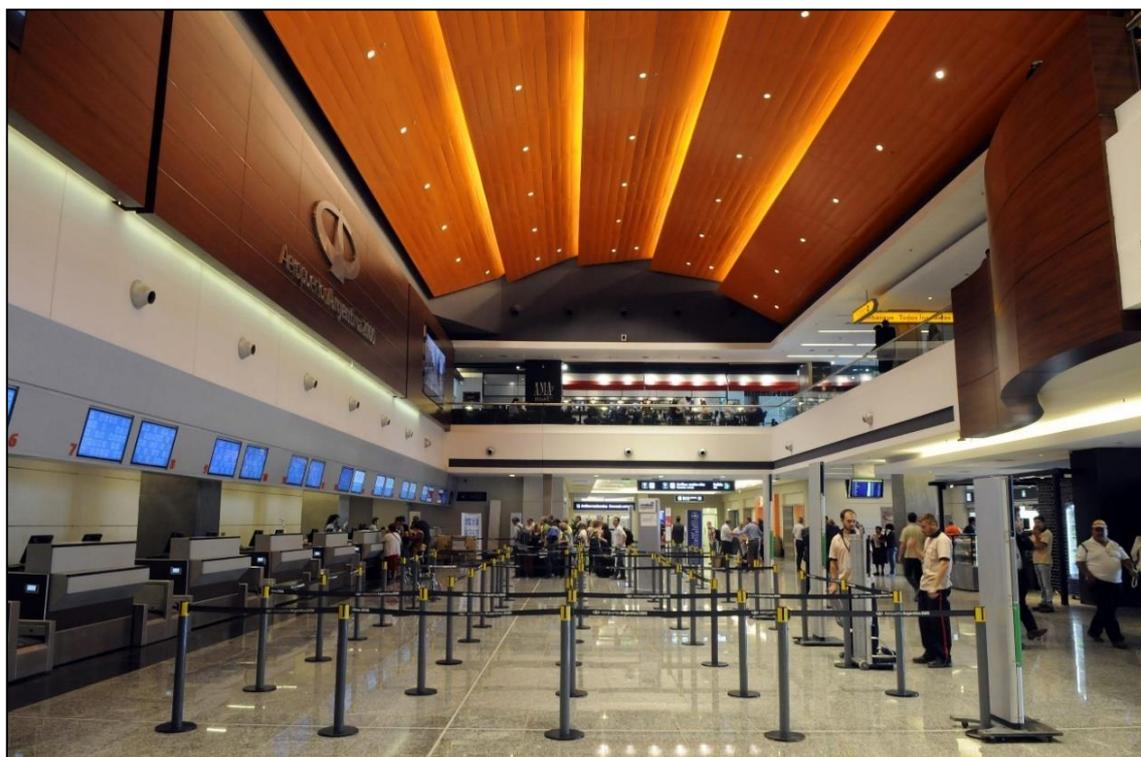
Evolución del turismo receptivo en Mendoza



Fuente: Fernández, T., sobre la base de datos del I.N.D.E.C., 2020.

Con respecto a las condiciones de su infraestructura, durante los meses de septiembre a diciembre de 2016, el Plumerillo se mantuvo cerrado para la ampliación de su terminal de pasajeros. Se incorporaron nuevas salas de embarque, arribos y control, así como servicios comerciales (Figura 11). Asimismo, realizaron reformas en el interior de la aerostación, se instalaron nuevos puestos de self check-in y de carga para dispositivos móviles. Por último, crearon nuevos espacios en el estacionamiento y calles de acceso a la terminal de carga.

Figura 11

Nueva terminal de pasajeros en el Aeropuerto Internacional El Plumerillo, Mendoza

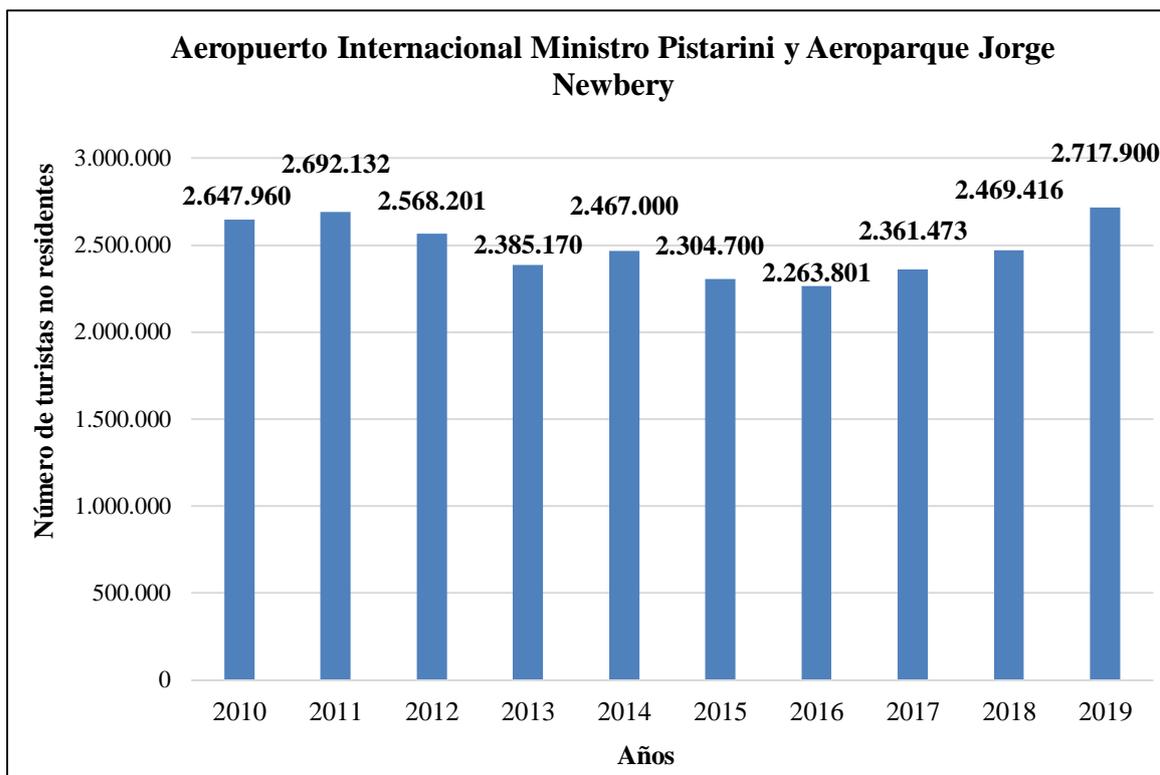
Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación, 2020.

3.2.5. Región Buenos Aires

La Región Buenos Aires es aquella que recibe aproximadamente el 90% de turistas no residentes que arriban a la Argentina. Sus principales aeropuertos de entrada son el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini de Ezeiza y el Aeroparque Jorge Newbery. Por esta razón, la información recopilada indica el número de arribos en esos aeropuertos en forma conjunta.

Para el año 2010, la cifra alcanza los 2.647.960 turistas extranjeros. En 2011, el número aumenta a 2.692.132 arribos mientras que en 2012 disminuye a 2.568.201 pasajeros. En los años siguientes, el número de turistas no residentes continúa disminuyendo. En el año 2013, esta región recibió 2.385.170 extranjeros y en 2014, arribaron 2.467.000 visitantes. En 2015 llegan a destino 2.304.700 personas y en 2016, el número vuelve a disminuir a 2.263.801. En los años siguientes comienzan a aumentar los arribos: 2.361.473 en el 2017 y 2.469.416 en el 2018. Por último, el número de turistas no residentes en la región alcanza su máximo en el 2019 con 2.717.900 arribos (Figura 15) (I.N.D.E.C., 2020 e Yvera Labs, 2020).

Figura 12

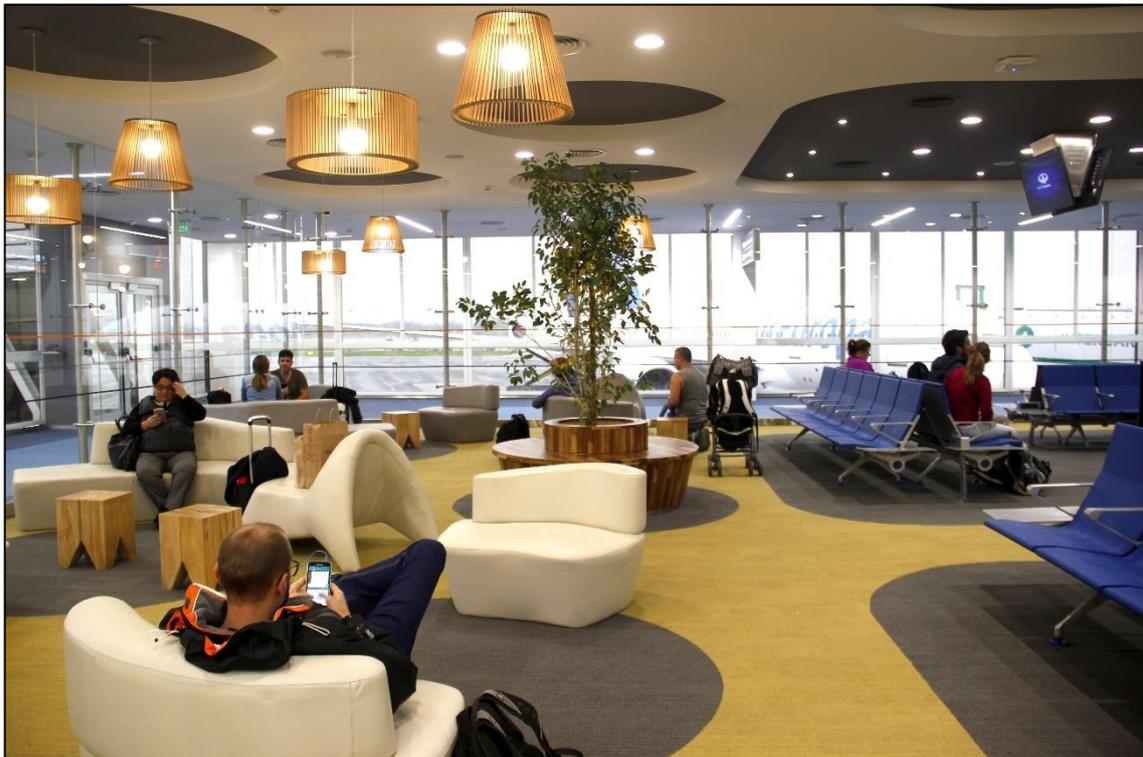
Evolución del turismo receptivo en Buenos Aires

Fuente: Fernández, T., sobre la base de datos del I.N.D.E.C., 2020 e Yvera Labs, 2020.

El aeropuerto que capta mayor flujo de turistas internacionales en toda la región es Ezeiza. Es considerado como la puerta de entrada a la Argentina dado que a él arriban el mayor número de compañías y vuelos internacionales y regionales.

Para el año 2018, se acondiciona el área de pre-embarque de la Terminal A del Aeropuerto Internacional de Ezeiza. Se instalan 345 nuevos asientos con tomacorrientes, mesas de trabajo, livings y reposeras. También, se incorporan nuevas pantallas para información sobre los vuelos, sanitarios y locales comerciales. En el hall central, se instala un novedoso centro de información con pantallas que brindan información sobre distancias y horarios, además de mejorar la señalética y la iluminación (Figura 13).

Figura 13

Terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Ezeiza, Buenos Aires

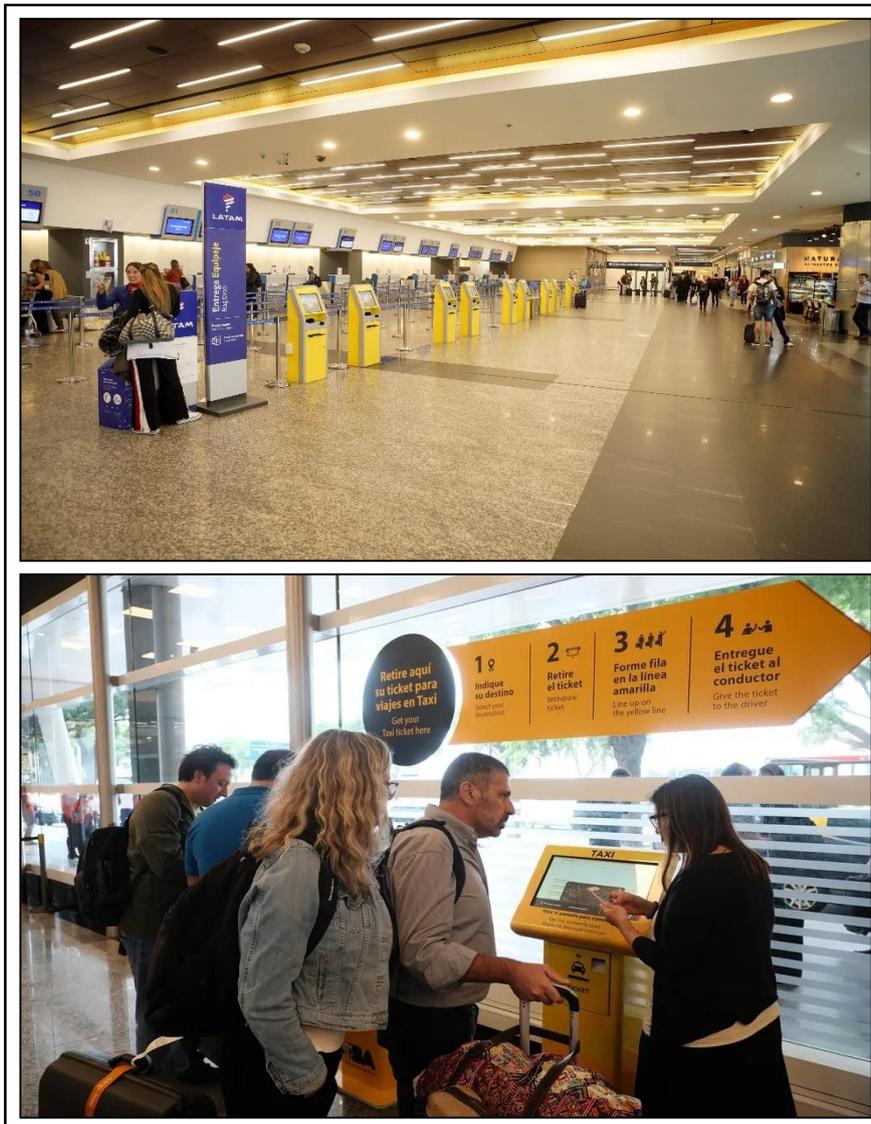
Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación, 2020.

El nuevo diseño de la terminal y las nuevas instalaciones buscan generar un impacto positivo sobre la comodidad y la atención a los pasajeros, con una infraestructura que les permite ganar tiempo y entretenimiento en la espera. Asimismo, los niños pueden disfrutar del Club de Viajeros Pequeños equipado con juegos interactivos. Los pasajeros también cuentan con un servicio de cochecitos para llevar a los niños, menús especiales en los locales gastronómicos y un nuevo espacio seguro para tomar fotografías muy cerca de los aviones.

Por otra parte, el Aeroparque Jorge Newbery ha recibido diversas inversiones en obras de infraestructura. Estas incluyen a la terminal de pasajeros, agregando una nueva escalera mecánica, nuevos mostradores de check-in y variadas ofertas gastronómicas. Otra de sus importantes obras ha sido en el estacionamiento ya que la demanda de este servicio es cada vez mayor (Figura 14).

Figura 14

Innovaciones en la terminal de pasajeros de Aeroparque



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación, 2020.

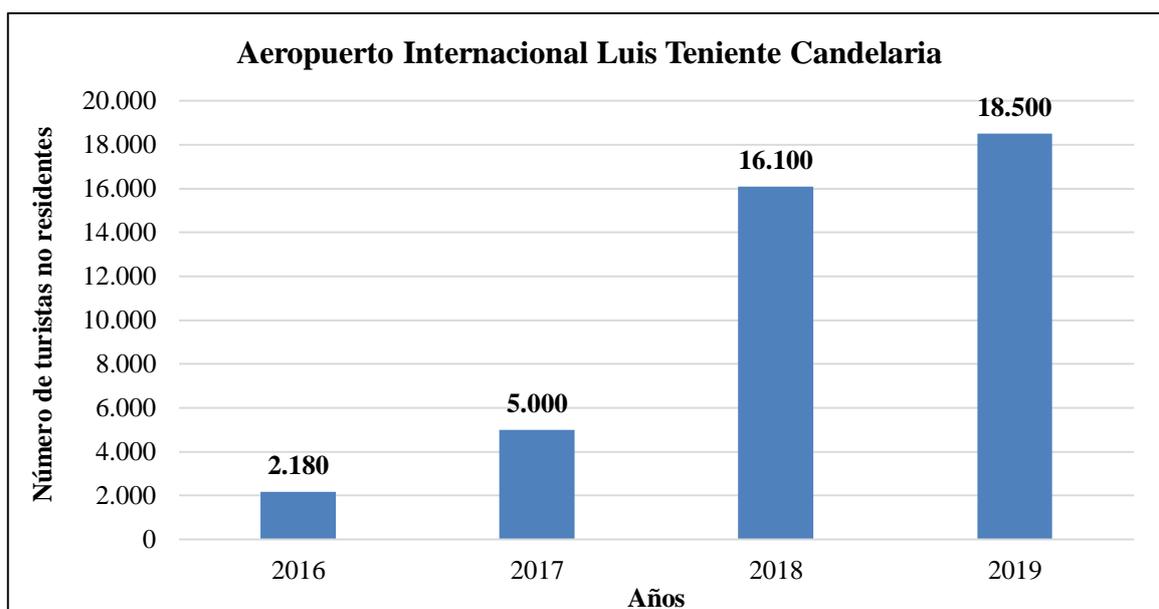
3.2.6. Región Patagonia

En la región Patagonia, son cinco los aeropuertos internacionales destacados como entradas al país. Entre ellos, Almirante Marcos Zar (Trelew), Comandante Armando Tola (El Calafate), Malvinas Argentinas (Ushuaia), Presidente Perón (Neuquén) y Luis Teniente Candelaria (San Carlos de Bariloche). Así como en el resto de las regiones, sólo se encuentra información disponible acerca de los últimos tres aeropuertos en el período 2016-2019, donde se aprecia el aumento de arribos de turistas extranjeros a la región.

En primer lugar se encuentra el Aeropuerto Internacional Luis Teniente Candelaria, en la ciudad de Bariloche, que capta el mayor número de turistas de la región. En el año 2016, llegaron 2.180 turistas no residentes a dicho aeropuerto. Para 2017, recibió 5.000 arribos y para 2018 esa cifra se triplicó a 16.100 turistas. En 2019, el número de turistas extranjeros vuelve a incrementarse, alcanzando los 18.500 arribos (Figura 15) (Yvera Labs, 2020).

Figura 15

Evolución del turismo receptivo en Bariloche



Fuente: Fernández, T., 2020 sobre la base de Yvera Labs, 2020.

En lo que concierne a las obras realizadas en infraestructura sobre lado tierra, en la Patagonia se han llevado a cabo diversos trabajos. En el Aeropuerto Internacional Teniente Luis Candelaria, localizado en la ciudad de San Carlos de Bariloche, se llevaron a cabo obras en la terminal de pasajeros para mayor capacidad operativa y una mejor circulación del espacio. Dentro de estas obras, también se encuentra la incorporación de los puestos de check-in, un sector VIP en el pre-embarque, nuevas puertas de embarque, cintas y una manga (Figura 16).

Figura 16

Aeropuerto Internacional Luis Teniente Candelaria, Bariloche

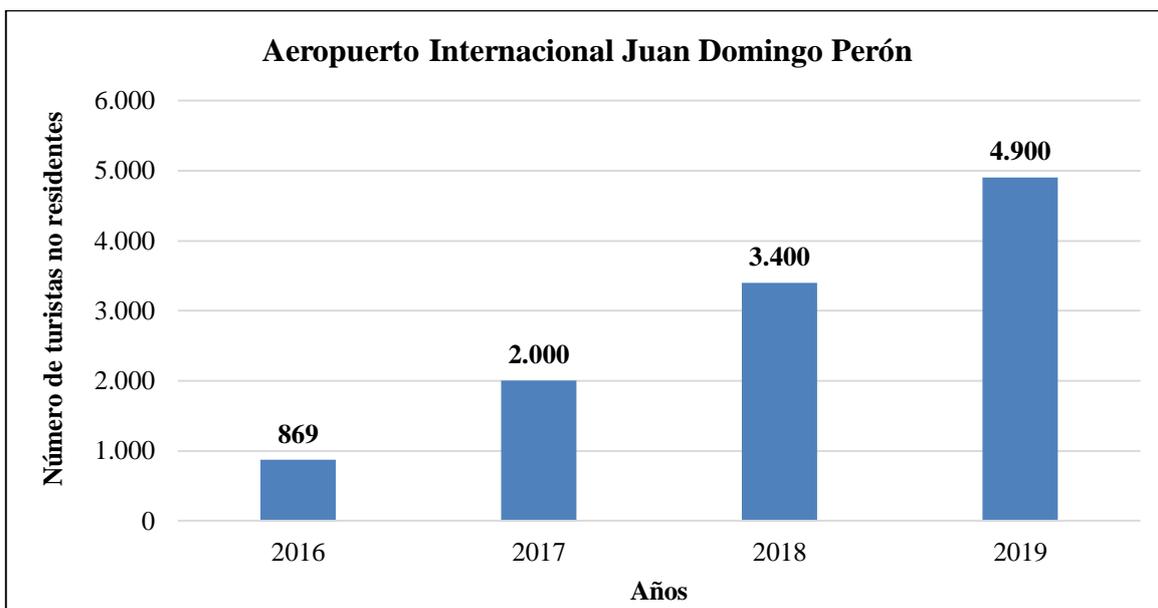


Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación, 2020.

El segundo aeropuerto internacional de la Patagonia es Presidente Perón, en la ciudad de Neuquén. En 2016, los turistas no residentes que arribaron a dicho aeropuerto fueron 869. En el año 2017, ese número aumentó a 2.000 arribos y para 2018 alcanzó los 3.400 visitantes. En 2019, el número de turistas extranjeros en dicho aeropuerto fue de 4.900 (Figura 17) (Ministerio de Transporte de la Nación, 2019).

Figura 17

Evolución de turismo receptivo en Neuquén



Fuente: Fernández, T., 2020 sobre la base de Ministerio de Transporte de la Nación, 2019.

Por último, se encuentra el Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas en la ciudad de Ushuaia. Para el año 2016, el número de turistas extranjeros resultó alcanzar los 348 arribos. En 2017, la cantidad de visitantes ascendió a 800 y en 2018 se cuadruplicó a 3.000 arribos. Asimismo, en 2019, el número de turistas no residentes se mantuvo al igual que el año anterior, siendo 3.000 arribos (Figura 18) (Ministerio de Transporte de la Nación, 2019).

Figura 18

Evolución de turismo receptivo en Ushuaia



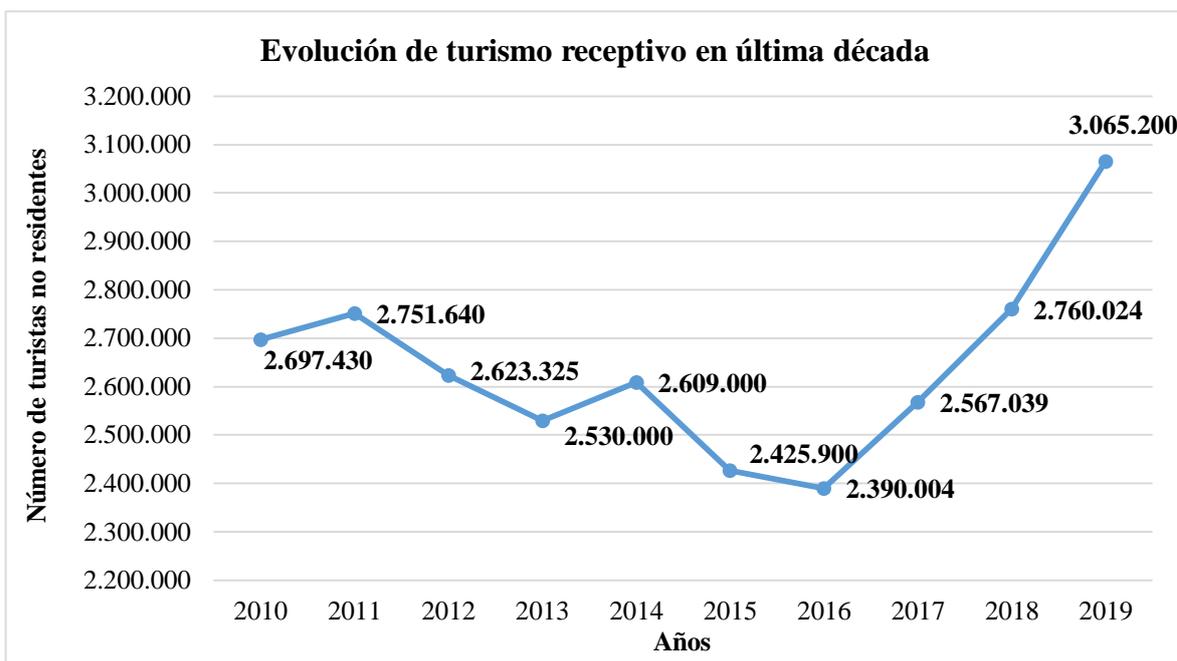
Fuente: Fernández, T., 2020 sobre la base de Ministerio de Transporte de la Nación, 2019.

3.3. Interpretación de los resultados obtenidos

La insuficiente información relacionada con la llegada de turistas no residentes al país, limita el análisis en cada una de las regiones turísticas de la Argentina. No obstante, la presentación de las estadísticas disponibles resulta relevante para conocer la evolución del turismo receptivo por vía aérea en cada una de ellas, en el período 2010 - 2019 (en algunas 2016 - 2019) y su relación con la infraestructura de apoyo “lado tierra” (Figura 19).

Figura 19

Evolución del turismo receptivo en Argentina (2010 - 2019)



Fuente: Fernández, T., sobre la base de datos del I.N.D.E.C., 2020 e Yvera Labs, 2020.

A modo de síntesis, en las regiones turísticas Patagonia, Cuyo y Norte se evidencia que el número de turistas extranjeros aumenta año a año sin presentar descensos en los arribos. No obstante, en las regiones Centro, Buenos Aires y Litoral el turismo receptivo presenta fluctuaciones aunque, en líneas generales, las llegadas se mantienen constantes a lo largo del período estudiado y su tendencia es al crecimiento.

Cabe señalar que los aeropuertos de Ezeiza y Aeroparque son los que captan mayor número de turistas no residentes. Esto se debe a la centralización de vuelos en la ciudad de Buenos Aires, tal como menciona el P.F.E.T.S., perjudicando el desarrollo y la participación de las demás regiones en la recepción de los turistas.

Por esta razón, la información oficial existente no determina si, realmente, los pasajeros que arriban a los aeropuertos mencionados permanecen en la región o continúan su itinerario

hacia otro destino dentro del país. La razón de ello es que las encuestas de turismo receptivo registran a aquellas personas no residentes en el aeropuerto al que ingresan y no recolectan información acerca del destino al que se dirigen, tal como se menciona en el Capítulo I, apartado: Abordaje metodológico, inc. 1.4 Metodología y técnicas.

Al analizar los resultados obtenidos en cada una de las regiones, se puede afirmar que, en líneas generales, el turismo receptivo ha aumentado en el transcurso de la última década. Los años previos al período estudiado fueron perjudiciales para el desarrollo del sector turístico, por distintas causas o eventos; la crisis financiera mundial de 2008; la recesión económica del 2009 como consecuencia de la crisis mundial sumado a la pandemia originada por el virus de la influenza H1N1 o “gripe A”; entre otros (Salinas Ballesteros, 2017).

Para el año 2010, los efectos negativos causados por la crisis y la pandemia comienzan a desaparecer para el mercado turístico. Por vía aérea, el número de turistas no residentes que arribaron al país fue de 2.697.430 ese año (I.N.D.E.C., 2020). En primer lugar, Brasil reemplazó a Chile como el principal país emisor de turistas hacia la Argentina. Como segunda singularidad, Argentina se posicionó en el cuarto puesto en el ranking de llegadas en América, detrás de Estados Unidos, México y Canadá (Salinas Ballesteros, 2017).

En 2011, el turismo receptivo alcanzó un nuevo récord de 2.751.640 pasajeros arribando al país a través del transporte aéreo a causa de la celebración de uno de los eventos de fútbol más importantes: la Copa América. El 2012 no presencié acontecimientos que afectaran al sector turístico de manera directa o indirecta. No obstante, a partir de ese año se observa una desaceleración del crecimiento del turismo receptivo ocasionada por la crisis económica brasilera (Ministerio de Hacienda de la Nación, 2018 y Salinas Ballesteros, 2017). Ese año, el número de turistas fue de 2.623.325 y en 2013, continuó mostrando un descenso en las llegadas, siendo 2.530.00 la cantidad de extranjeros que arribaron al país.

Para el 2014, se evidencian mejoras para el turismo receptivo en la Argentina. Fueron 2.609.000 el número de arribos provenientes, principalmente, de los países vecinos. Sin embargo, en los dos años siguientes, el número de arribos vuelve a caer: 2.425.900 turistas correspondientes a 2015 y 2.390.004 a 2016.

A partir del 2016, se generó la apertura de nuevas rutas, vuelos y la incorporación de aerolíneas en ciudades del interior del país lo que se tradujo en un aumento ininterrumpido de la llegada de turistas extranjeros al país a partir del año siguiente. En 2017 y 2018, los aeropuertos del interior del país hicieron un aporte fundamental en el incremento de turistas

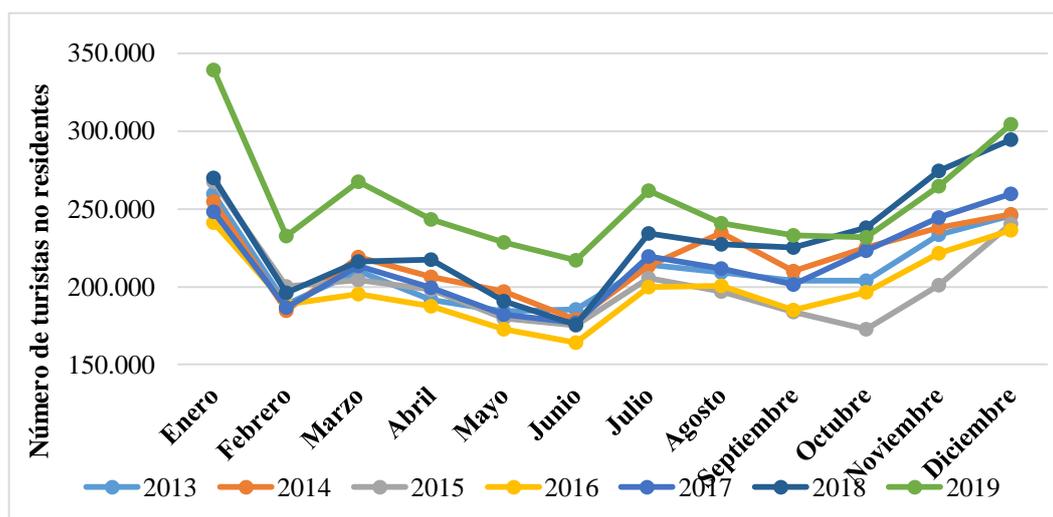
extranjeros arribando al país, ya que las llegadas directas de turistas extranjeros a un destino provincial aumentaron un 46% interanual. En 2017, arribaron a la Argentina 2.567.039 turistas no residentes y en 2018, el número aumentó a 2.760.024. Finalmente, el turismo receptivo por vía aérea -al igual que por todas las vías- alcanza un récord histórico en 2019, siendo 3.065.200 los arribos al país (Ministerio de Turismo y Deportes, 2018).

Sin embargo, es válido mencionar que la situación provocada en el contexto de la pandemia originada por el virus COVID-19 impactó fuertemente en el sector turístico a nivel nacional e internacional. Esto produjo la caída abrupta de turistas extranjeros, siendo 366.000 los visitantes que arribaron a la Argentina en el 2020 (hasta el mes de julio) (I.N.D.E.C., 2020).

Por último, uno de los factores importantes al momento de conocer el comportamiento de la demanda turística es la estacionalidad. En la Figura 20, se puede visualizar que el turismo receptivo presenta un índice de estacionalidad marcada en determinados meses, replicándose en cada uno de los años estudiados. Los motivos por los cuales se encuentra un patrón estacional son diversos. Entre los primeros, se ubican los factores climáticos que afectan directamente a ciertos destinos. Otro de los motivos son los institucionales: obligaciones laborales y escolares, vacaciones, asistencia a eventos especiales ya programados, entre otros.

Figura 20

Estacionalidad turismo receptivo en Argentina (vía aérea)



Fuente: Fernández, T., sobre la base de datos del I.N.D.E.C. e Yvera Labs, 2020.

CONSIDERACIONES FINALES

Existe una estrecha relación entre el turismo y el transporte aéreo dado que este último ha sido fundamental para el impulso de la actividad turística y viceversa. Sin un adecuado sistema en equilibrio que permita el desarrollo de la aviación comercial, incluida la infraestructura correspondiente, no sería posible el crecimiento sostenido y la evolución del sector turístico.

De manera repetida y rutinaria, millones de pasajeros llegan a las terminales aeroportuarias alrededor del mundo año tras año, representando el punto de contacto inicial y/o final del viaje, influenciando directamente al visitante. De esta forma los pasajeros dan vida a dos tipos principales de flujos en su paso por el aeropuerto, el de salidas o emisorio y el de llegadas o receptorio.

En el transcurso de los años, los aeropuertos han ido evolucionando desde un simple aeródromo hasta parecer una red de infraestructura compleja. En sus inicios, tenían como función principal facilitar las operaciones de despegue y aterrizaje, incluyendo las instalaciones para tal fin así como las relacionadas con la atención al cliente (Calvo, 2011). En la actualidad, las terminales aéreas se constituyen como ciudades impregnadas de identidad propia que se transforman y adaptan a los distintos cambios sociales, políticos, económicos y tecnológicos a nivel internacional.

Asimismo, los servicios e instalaciones han expandido su alcance comercial e impacto económico más allá de lo físico, cumpliendo funciones complementarias y auxiliares no ligadas directamente al transporte aéreo en sí mismo. Por este motivo, la idea empresarial de los aeropuertos modernos va más allá del movimiento de aviones, materializándose en actividades relacionadas con el ocio y entretenimiento de los turistas.

Por otra parte, cabe desatacar que la capacidad aeroportuaria se ve condicionada por el número de pasajeros que pasan, por hora, por una terminal aérea. Es importante analizar el número de arribos y evolución de turistas para no producir la saturación de la infraestructura aeroportuaria a fin de brindar un servicio de calidad a los clientes (O.A.C.I., 2017).

A partir de los resultados obtenidos, se puede afirmar que el turismo receptorio en la Argentina presenta una tendencia de crecimiento sostenido en los años, indicando que la infraestructura debe ajustarse y modernizarse a los nuevos cambios que exige la demanda a fin de poder absorber el flujo de pasajeros. Según la información recopilada, la infraestructura en aeropuertos argentinos no ha sufrido modificaciones en proporción al

número de arribos, demostrando que la misma se encuentra obsoleta llevando a una potencial o ya existente saturación del transporte aéreo. Por esta razón, se comprueba la hipótesis: “La infraestructura de apoyo “lado tierra” (el aeropuerto) que es parte del sistema de transporte aéreo, resulta insuficiente e inadecuada en las regiones turísticas de la Argentina, ante la evolución del turismo receptivo”.

Tal como menciona Marengo Aleman (2010), el crecimiento sostenido de la demanda del turismo receptivo ha llevado a la congestión del tráfico aéreo y, por ende, a la saturación de infraestructuras aeroportuarias y de los servicios al pasajero. Si bien en el transcurso de un mismo año se observan índices de estacionalidad reiterados en los años bajo estudio, es necesario destacar que el número de arribos crece año a año en el horizonte temporal.

A modo de conclusión, al analizar la evolución del turismo receptivo por vía aérea en las regiones turísticas de la Argentina y su relación con la infraestructura de apoyo “lado tierra” en el período 2010 - 2019, se deja en evidencia que se debe seguir invirtiendo en transporte para poder crecer como país hacia el exterior e interior dado que los números de turismo no residente cada vez son mayores. Si bien se han realizado numerosas inversiones en infraestructura de apoyo por parte del Estado, durante la presidencia de Mauricio Macri, la capacidad aeroportuaria no se encuentra en su máximo rendimiento y se cree obsoleta, así lo menciona I.A.T.A.

En este sentido, desde al año 2017, I.A.T.A. insiste sobre la falta de inversión en las infraestructuras aeroportuarias de la Argentina. Según el informe de este organismo, la aviación y el turismo generan U\$S 9.600 millones al PBI (1.7%) y 300 mil empleados, realizando énfasis en que el desarrollo de este sector se ve condicionado por la infraestructura inadecuada (Potenze, 2018).

Asimismo, en su último informe sobre la aviación en la Argentina, I.A.T.A.(2019) destaca que el plan puesto en marcha durante la presidencia de Mauricio Macri, “*Revolución de los Aviones*”, fue vital para dotar de nuevas infraestructuras a los aeropuertos del país pero que aun así quedan tareas pendientes en ese ámbito. Si bien no bastó para modernizar completamente los aeropuertos, después de varios años de privatizaciones generadas en el gobierno de Carlos Menem (1989 - 1999) y la falta de inversiones en sistemas de transporte de los gobiernos posteriores, este proyecto nacional sirvió para dar un impulso a la aviación comercial internacional en el país.

Desde el punto de vista aerocomercial, la Argentina cuenta con los recursos necesarios para convertirse en una potencia regional, no obstante el transporte aéreo se encuentra escasamente desarrollado. De esta manera, I.A.T.A. (2019) destaca nuevamente que la Argentina debe contar con una política estratégica que garantice infraestructuras aéreas y costos para impulsar la conectividad del país hacia dentro y hacia afuera. Según el estudio llevado a cabo por dicha asociación, la calidad de infraestructuras aéreas es un obstáculo para el desarrollo del sector ya que resulta ineficaz. Por ello, Argentina debe asegurar la mejora de los principales aeropuertos del país a fin de mejorar la experiencia de viaje del pasajero, además de incorporar tecnología adecuada y personal suficiente en los puntos más congestionados en los procesos llevados a cabo en las terminales.

Actualmente, el transporte aéreo es un facilitador significativo del crecimiento económico generando USD 12 mil millones (2,1%) del PBI. El número de turistas continúa creciendo por lo que es vital que el Estado, junto con los demás actores sociales, trabaje de manera estratégica y en conjunto para que la aviación pueda seguir siendo un verdadero catalizador de desarrollo económico y social para el país (I.A.T.A., 2020).

Otro aspecto a considerar es la diferencia en los niveles de rentabilidad de los aeropuertos en la Argentina, resultado del volumen de tráfico de pasajeros hacia cada terminal debido a la centralización de vuelos en la ciudad de Buenos Aires. Según el P.F.E.T.S., para lograr el desarrollo turístico integral resulta necesario implementar una estrategia de conectividad que integre las distintas regiones de manera transversal y longitudinal (Wallingre, 2009).

En este sentido, los actores involucrados en materia aeroportuaria deben garantizar las inversiones necesarias para afrontar, entre otras cuestiones, las limitaciones vinculadas a la capacidad de los aeropuertos, donde las compañías aéreas centran su operatoria. Estas inversiones tienen que darse tanto en infraestructuras como en mejoras de conectividad, tráfico aéreo, servicios y procesos aeroportuarios. Lo cual llevaría a la estabilización de la demanda, traducido en un aumento en el nivel de ingreso per cápita y el número de empleos directos e indirectos.

Por esta razón, es necesaria la inversión en transporte, particularmente el aéreo, ya que es uno de los principales receptores de turismo extranjero. Del total de turistas extranjeros arribados al país en la última década, se puede observar que, aproximadamente, el 50% del total corresponde a la vía aérea dejando en evidencia otra de las razones por las cuáles se debe incorporar al transporte aéreo como política del Ministerio de Transporte de la Nación.

Además, para el turismo, el escaso desarrollo del transporte aéreo disminuye la popularidad y la competitividad del destino, en cambio, al mejorarlo o promover su desarrollo, tiende a incrementarla (Wallingre, 2009).

Asimismo, a través de una planificación integral, adecuada gestión, proyección e implementación de políticas públicas y privadas (concesiones) sobre modernización y adaptación de infraestructuras de apoyo será posible equilibrar y restaurar el sistema de transporte aéreo fomentando, aún más, el desarrollo del turismo receptivo en el país. Es importante recalcar que, así como deben implementarse políticas, es fundamental que ello se regule. Cabe destacar que ninguna de las concesiones otorgadas presentaron ni presentan proyectos de reformas para los aeropuertos que les fueron otorgados en los últimos años, evidenciando la falta de regulación por parte del organismo creado para ello (O.R.S.N.A.) así como de la falta de intenciones para invertir en el sistema de transporte aéreo nacional.

Por otro lado, el índice de estacionalidad permitiría a los destinos reforzar sobre qué políticas turísticas deberían enfocarse para aquellos meses que se presentan bajas en la demanda del destino, y así lograr incrementar los ingresos de divisas, cubrir costos, generar más puestos de trabajo y renovar la planta turística.

Por último, y no menos importante, es necesario resaltar la escasa información estadística disponible, la cual resulta esencial para la toma de decisiones. Para que una política sea llevada a cabo de manera eficaz, se necesita saber cuántos son exactamente los individuos que se acercan en calidad de receptivo y así objetivamente lograr planificar con datos transparentes y reales a fin de obtener resultados positivos para el país.

En los últimos años, la estadística se ha convertido en una de las herramientas principales para las ramas del saber, actuando como soporte fundamental para la toma de decisiones en el sector público y privado. Además, contribuye a respaldar investigaciones llevadas a cabo por académicos e instituciones y posibilita la actualización de información que los organismos internacionales y nacionales requieren con fines comparativos (Barreto-Villanueva, 2012).

Por esta razón, identificar la poca transparencia y escasa información estadística durante el proceso metodológico resulta alarmante. No es posible tomar decisiones acertadas, planificar o gestionar adecuadamente en materia de infraestructura aeroportuaria sin contar con una base de datos accesible y actualizada sobre el número de turistas que arriban al país por aeropuerto internacional.

Otro aspecto a destacar, es lo ocurrido a nivel internacional a causa de la pandemia ocasionada por el COVID-19, la cual prácticamente ha paralizado el tráfico aéreo mundial. Esta situación invita a repensar la vulnerabilidad del turismo frente a diferentes sucesos y acontecimientos negativos. Asimismo, impide realizar una proyección de la demanda en el corto-mediano plazo ya que es impredecible conocer lo que acontecerá con el turismo luego de ello. Sin embargo, en el largo plazo los efectos negativos se irán diluyendo como en otros casos debido a que el sector posee una gran capacidad de recuperación económica y social.

Finalmente, resulta imprescindible tener en cuenta que, al momento de analizar la evolución del turismo receptivo en un determinado destino, se debe considerar el contexto social, económico, político y tecnológico bajo el cual se enmarque la investigación (Rodríguez-Toubes Muñoz y Álvarez de la Torre, 2013). Es por ello que, en la presente tesina se mencionaron los principales acontecimientos ocurridos en la última década a fin de conocer el porqué de las fluctuaciones que presenta el turismo receptivo en esos años.

Se espera que en futuras investigaciones se evalúe la posibilidad de un cambio de paradigma en el comportamiento de los turistas que se desplazan alrededor del mundo, especialmente aquellos que eligen la vía aérea, para conocer sus efectos sobre la evolución del turismo a nivel internacional, nacional y regional.

BIBLIOGRAFÍA

BARRETO-VILLANUEVA, A. (2012). El progreso de la Estadística y su utilidad en la evaluación del desarrollo. *Papeles de Población*, N° 73 (volumen 18), pp. 1-31. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252012000300010

BOULLÓN, R. C. (2006). *Planificación del espacio turístico (4° edición)*. México: Trillas.

DIEZ PISONERO, R. (2012). La incidencia del turismo en la evolución de la conectividad aérea española (1970-2008). *Cuadernos de Turismo*, N° 29, pp. 137-159. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39823167006>

GARDELLA, R. J., LUPO, F. J. y AGUAYO, E. (2005). Mercado turístico argentino: Análisis de su demanda internacional. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, (volumen 14), pp. 127-141. Disponible en: <https://www.estudiosenturismo.com.ar/search/PDF/v14n2a2.pdf>

GIRALDO-VELÁSQUEZ, C. M., VALDERRAMA CASTAÑEDA, A. S. y ZAPATA-AGUIRRE, S. (2015). Las infraestructuras aeroportuarias: tipo de propiedad y su relación con la eficiencia. *Ingenierías Universidad de Medellín*, N° 27 (volumen 14), pp. 179-194. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/750/75045730013.pdf>

GLIEMMO, F. y MOSCOSO, F. (2019). *Geografía Turística Argentina: Aportes y reflexiones hacia la construcción de territorios turísticos sostenibles*. La Plata: Editorial de la Universidad de La Plata.

GONZALEZ, T. (2019). *Air Europa inauguró su ruta al corazón de Cataratas del Iguazú*. Disponible en: https://www.hosteltur.com/lat/130431_air-europa-inauguro-su-ruta-al-corazon-de-cataratas-del-iguazu.html

GOOGLE. (2020). Atractivos turísticos de Argentina. Disponible en: https://www.google.com/search?q=atractivos+turisticos+de+argentina&source=lmns&bih=722&biw=1536&hl=es-419&ved=2ahUKEwiN_aOIhNXoAhUWL7kGHfXFBxAQ_AUoAHoECAEQAA

HERNÁNDEZ SAMPIERI, R., FERNÁNDEZ COCLADO, C. y BAPTISTA LUCIO, M. P. (2014). Metodología de la Investigación. Sexta edición. Disponible en: <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (I.A.T.A.). (2019). *Comunicado: El transporte aéreo aporta 9.600 millones de dólares al PIB de Argentina y genera 300.000 empleos.* Disponible en:

<<https://www.iata.org/contentassets/74da77a1475c45cfafc8e66eb99ff281/2017-11-20-01-sp.pdf>>

INTERNACIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (I.A.T.A.). (2020). *IATA pide al Gobierno de Argentina que apoye a la aviación frente a la crisis del COVID-19.* Disponible en: <<https://www.iata.org/contentassets/256ddd758f804641945a2acde8dd94b9/2020-04-07-03-sp.pdf>>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (I.N.D.E.C., 2016) *¿Qué es el turismo?* Disponible en: <<https://sitioanterior.indec.gob.ar/ftp/cuadros/economia/turismo.pdf>>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (I.N.D.E.C., 2020). *Estadísticas del turismo internacional.* Disponible en: <<https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-13-55>>

LA NACIÓN. (2015) *¿En qué consiste el “Plan Belgrano” de Mauricio Macri para desarrollar el norte del país?* Disponible en: <<https://www.lanacion.com.ar/politica/en-que-consiste-el-plan-belgrano-de-mauricio-macri-para-desarrollar-el-norte-del-pais-nid1832800>>

LIPOVICH, G. A. (2007). Transformaciones del Sistema Aeroportuario Metropolitano en Buenos Aires en el contexto de la economía global. *Cuadernos de Territorio*, N° 13, pp. 5-119. Disponible en:

<<http://geografia.institutos.filo.uba.ar/sites/geografia.institutos.filo.uba.ar/files/Instituto%20de%20Geograf%C3%ADa%20Territorio%2013.pdf>>

LIPOVICH, G. A. (2016). Origen, características y funcionamiento del Sistema Nacional de Aeropuertos de la Argentina. *Transporte y Territorio*, N° 15, pp. 124-145. Disponible en: <<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333047931009>>

MARCIGLIANO, A. (2019). *Un siglo de aviación argentina, desde la fundación de la primera línea aérea.* Disponible en: <<https://www.lanacion.com.ar/politica/un-siglo-aviacion-argentina-fundacion-primera-linea-nid2226817>>

MARENCO ALEMAN, G. (2010). “Funcionamiento y evolución de aeropuertos ante una demanda turística creciente”. Licenciatura en Turismo. (Monografía de grado). Universidad Nacional de Mar del Plata.

MINISTERIO DE HACIENDA DE LA NACIÓN. (2018). *Encuesta de Turismo Internacional*. Disponible en: <https://www.indec.gov.ar/ftp/cuadros/economia/eti_aspectos_metodologicos_2018.pdf>

MINISTERIO DE HACIENDA DE LA NACIÓN. (2018). *Informes de cadena de valor*. Disponible en: <<https://www.senado.gov.ar/upload/32045.pdf>>

MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN. (2019). *Aviación Civil Argentina*. Disponible en: <<https://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/1/1496/noticias-y-novedades/acuerdo-ministerio-de-transporte-anac-y-aabe>>

MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN. (2019). *La Revolución de los Aviones: en 2018 creció un 33% el número de pasajeros respecto de 2015, cerrando el mejor año de la historia*. Disponible en: <<https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-revolucion-de-los-aviones-en-2018-crecio-un-33-el-numero-de-pasajeros-respecto-de-2015>>

MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN. (2019). *Creció un 41% la cantidad de extranjeros que llegaron al país vía aeropuertos del interior*. Disponible en: <<https://www.argentina.gob.ar/noticias/crecio-un-41-la-cantidad-de-extranjeros-que-llegaron-al-pais-aeropuertos-del-interior>>

MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN. (2020). Ministerio de Transporte de la Nación. Disponible en: <<https://www.argentina.gob.ar/transporte>>

MINISTERIO DE TURISMO DE LA NACIÓN. (2015). *Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable 2025 (PFETS)*. (Actualización 2014). Disponible en: <<https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/Plan-Federal-Estrategico-Turismo-Sustentable-2025.pdf>>

MINISTERIO DE TURISMO DE MISIONES. (2018). *Anuario Estadístico de Turismo Misiones 2017*. Disponible en: <<http://www.misiones.tur.ar/pdf/anuario-estadistico-2017.pdf>>

MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTES. (2018). *¿Qué es la Marca País Argentina?* Disponible en: <<https://www.argentina.gob.ar/marca-pais/que-es>>

MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTES. (2018). *Creció el número de arribos de turistas extranjeros por vía aérea*. Disponible en: <<https://www.argentina.gob.ar/noticias/crecio-el-numero-de-arribos-de-turistas-extranjeros-aerea>>

MENA RAMÍREZ, M. H. (2011). Los servicios aeroportuarios y su necesaria integración con el transporte aéreo. Marco jurídico. *Latino Americana de Derecho Aeronáutico* (volumen 4). Disponible en: <<http://www.rlada.com/articulos.php?articulo>>

MUNICIPIO DE SANTA FE. (2019). *Aeropuerto Internacional de Rosario*. Disponible en: <<https://www.aeropuertorosario.com/institucional/id/1/title/Aeropuerto>>

NOMBELA, G. (2009). Modelos de capacidad de infraestructuras de transporte. Centro de estudios y experimentación de obras públicas, pp. 1-75. Disponible en: <<https://docplayer.es/1237662-Modelos-de-capacidad-de-infraestructuras-de-transporte-gustavo-nombela.html>>

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL. (2016). *Anexo 14: Aeródromos*. Disponible en: <<https://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/anexos-oaci/anexo-14-vol-i.pdf>>

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL. (2017). *Implantación de la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM)*. Disponible en: <https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/meetings_ES.aspx?year=>>

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO. (2020). *Glosario de términos de turismo*. Disponible en: <<https://www.unwto.org/es/glosario-terminos-turisticos>>

PASTOR, A. (2012). *Transporte aéreo y turismo*. Disponible en: <<https://www.laopinion.es/opinion/2012/04/02/transporte-aereo-turismo/405487.html>>

POTENZE, P. L. (2018). *El transporte aéreo en 2017 (III): Argentina*. Disponible en: <<https://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=27016>>

REGALES CRISTÓBAL, E. (2015). *La infraestructura y el espacio aéreo como elementos del mercado de transporte. Su gestión, sistema normativo y derecho comparativo*. Disponible en: <<https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/367921/erc1de1.pdf?sequence=1>>

RODRÍGUEZ-TOUBES MUÑIZ, D. y ÁLVAREZ DE LA TORRE, J. (2013). Vulnerabilidad del turismo y comunicación institucional ante desastres: estudio de casos.

Marketing Aplicado, N° 11 (volumen 2), pp. 137-161. Disponible en: <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4616885>>

SALINAS BALLESTEROS, (2017). *El turismo receptivo en Argentina. Un abordaje desde el Instituto Nacional de Promoción Turística INPROTUR. (Período 2000-2015)*. Disponible en: <<http://catalogo.econo.unlp.edu.ar/meran/opac-detail.pl?id1=19537>>

SECRETARÍA DE TURISMO DE LA NACIÓN. (2019). *Santos presentó ante la CAT cifras del balance de gestión en Turismo*. Disponible en: <<https://www.argentina.gob.ar/noticias/santos-presento-ante-la-cat-cifras-del-balance-de-gestion-en-turismo>>

SERVALLI, N. (2016). *Turismo internacional en Argentina. Transporte aéreo internacional y conectividad*. Disponible en: <http://www.unsam.edu.ar/escuelas/economia/CIDeTur/boletines/_2016.pdf>

VIEYTES, R. (2004). *Metodología de la investigación en organizaciones, mercado y sociedad: Epistemología y técnicas*. Buenos Aires: Editorial de las Ciencias.

YVERA LABS. (2015). *Anuario Estadístico de Turismo 2015*. Disponible en: <<http://www.yvera.tur.ar/estadistica/documentos/descarga/59f0080a467fb.pdf>>

YVERA LABS. (2020). *Estadísticas de turismo*. Disponible en: <<http://www.yvera.tur.ar/>>

WALLINGRE, N. (2003). “Transporte Aéreo en Turismo”. Buenos Aires: Ediciones Turísticas.

WALLINGRE, N. (2009). Limitaciones del transporte aerocomercial al desarrollo del turismo. Análisis de caso: Transporte interno en Argentina. *Anuario Turismo y Sociedad*, (volumen 10), pp. 70-85. Disponible en: <<http://repotur.yvera.gob.ar/bitstream/handle/123456789/327/Limitaciones%del%transporte%20a%C3%A9reo%20argentino%20al%20turismo.pdf?sequence=1&isAllowed>>

WALLINGRE, N. (2010). Responsabilidad del transporte aéreo en la dinámica territorial en el desarrollo del turismo argentino. El aporte pendiente. *Transporte y Territorio*, N° 2, pp. 99-120. Disponible en: <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3713500>>

WALLINGRE, N. (2013). “Transporte aéreo: Su relación con el TURISMO y los servicios”. Buenos Aires: Ediciones Turísticas.

WALLINGRE, N. y TOYOS, M. (2010). *Diccionario de Turismo, Hotelería y Transportes*.
Disponible en: <http://catedraabiertadeturismo.unq.edu.ar/wp-content/uploads/2018/12/Diccionario-de-turismo-hoteler%C3%ADa-y-transportes_Noem%C3%AD-Wallingre-M%C3%B3nica-Toyos.pdf>