



Trabajo Final de Práctica Profesional de Investigación
Orientada

Transporte Aéreo

Estudio de caso “Aeropuerto Internacional de Mendoza
Gobernador Francisco Gabrielli”

*Licenciatura en Turismo de la Escuela de Economía y
Negocios*

Universidad Nacional de San Martín

Alumna:

Gaetan, Florencia

Tutores de Tesis:

Lic. Delía, Daniel Hugo

Lic. Servalli, Natalia

Año: 2019

INDICE GENERAL

CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN	6
1.1) Presentación del tema.....	6
1.2) Objeto de Investigación.....	6
1.3) Objetivos de Estudio	7
1.4) Metodología de la Investigación	7
CAPÍTULO 2. TRANSPORTE, TRANSPORTE AÉREO Y TURISMO.....	9
2.1) INTRODUCCIÓN AL TRANSPORTE DE PASAJEROS.....	9
2.1.1) Definición de transporte	9
2.1.2) Reseña histórica del transporte.....	10
2.2) NOCIONES BÁSICAS SOBRE TRANSPORTE AÉREO.....	10
2.2.1) Definición de transporte aéreo	11
2.2.2) Clasificación de transporte aéreo	11
2.3) DESARROLLO HISTÓRICO DEL TRANSPORTE AÉREO.....	13
2.3.1) Reseña histórica del transporte aerocomercial mundial	13
2.3.2) Reseña histórica de la aviación comercial argentina	14
2.4) DEFINICIÓN DE AEROPUERTO.....	17
2.5) CONCEPTUALIZACIÓN Y DESARROLLO DEL TURISMO.....	17
2.5.1) Concepto de Turismo.....	17
2.5.2) Desarrollo Histórico del Turismo Internacional	18
2.5.3) Desarrollo Histórico del Turismo en Argentina.....	20
2.6) RELACIÓN ENTRE TRANSPORTE AÉREO Y TURISMO.....	22
CAPÍTULO 3. ACTUALIDAD DEL TRANSPORTE AEROCOMERCIAL	24
3.1) PANORAMA INTERNACIONAL.....	24
3.1.1) Situación Actual del Transporte Aerocomercial Internacional.....	24
3.1.2) Aeropuertos Internacionales.....	26
3.2) PANORAMA NACIONAL	27
3.2.1) Situación Actual del Transporte Aerocomercial Nacional	27
3.2.2) Plan Aerocomercial “Revolución de los Aviones”	30
3.2.3) Aeropuertos Nacionales	31
3.2.4) Conexiones y Rutas Aéreas	34
3.2.5) Compañías Aéreas.....	37
3.2.6) Organismos y Asociaciones vinculadas al transporte aerocomercial en Argentina.....	38

3.2.7) Marco Normativo.....	40
CAPÍTULO 4. ESTUDIO DE CASO: “AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MENDOZA GOBERNADOR FRANCISCO GABRIELLI.”	42
4.1) ASPECTOS GENERALES DE LA PROVINCIA DE MENDOZA.....	42
4.2) AEROPUERTO INTL. DE MENDOZA GOB. FRANCISCO GABRIELLI	44
4.2.1) Generalidades del aeropuerto	44
4.2.2) Evolución e Infraestructura.....	45
4.3) ANÁLISIS DEL TRANSPORTE AÉREO DEL AEROPUERTO DE MENDOZA.....	48
4.3.1) Síntesis a nivel nacional.....	48
4.3.2) Síntesis a nivel regional	49
4.3.3) Síntesis Aeroportuaria.....	51
CAPÍTULO 5. ANÁLISIS SEMANAL DEL TRÁFICO AÉREO DEL AEROPUERTO EL PLUMERILLO	57
5.1) Análisis de la semana del 03 al 09 de Febrero del 2019	57
5.2) Análisis de la semana del 11 al 17 de Marzo del 2019.....	59
5.3) Análisis de la semana del 18 al 24 de Agosto del 2019.....	62
5.4) Análisis comparativo	64
CAPÍTULO 6. CONCLUSIONES FINALES.....	69
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	72

INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Historia del transporte.....	10
Figura 2. Clasificación general del transporte aéreo.....	11
Figura 3. Historia del transporte aerocomercial mundial.....	14
Figura 4. Historia del transporte aerocomercial nacional.....	16
Figura 5. Historia del turismo internacional..	19
Figura 6. Reseña histórica del turismo en Argentina	21
Figura 7. Tasa anual de crecimiento del transporte aerocomercial mundial. [%].	25
Figura 8. Crecimiento internacional del tráfico aéreo de pasajeros por región. [%].	26
Figura 9. Total pasajeros transportados vía aérea en Argentina. Período 2015-2018. [000].	28
Figura 10. Tasa anual de crecimiento del transporte aéreo de pasajeros a nivel nacional. Período 2015-2018. [%].	29
Figura 11. Total pasajeros transportados vía aérea a nivel nacional. Período Enero- Mayo 2019. [000].	29
Figura 12. Los 10 aeropuertos nacionales con mayor tráfico de pasajeros. Período Enero- Mayo 2019. [000].	34
Figura 13. Evolución de las rutas aéreas en Argentina. Período 2015-2018.	35
Figura 14. Rutas aéreas de cabotaje con mayor demanda de pasajeros expresados en miles. Año 2018.	36
Figura 15. Rutas aéreas internacionales con mayor demanda de pasajeros expresados en miles. Año 2018.	36
Figura 16. Aerolíneas con mayor actividad aérea en Argentina. Período Enero-Mayo 2019. [%].	37
Figura 17. Principales actores del transporte aéreo nacional..	38
Figura 18. Definición de los actores intervinientes en el transporte aéreo nacional.	40
Figura 19. Ubicación geográfica de la provincia de Mendoza.....	42
Figura 20. Ubicación geográfica de las regiones turísticas.....	42
Figura 21. Principales atractivos turísticos de la provincia de Mendoza.	43
Figura 22. Ubicación geográfica de los aeropuertos de Mendoza..	44
Figura 23. Códigos de identificación del Aeropuerto Intl. de Mendoza..	44
Figura 24. Plano general del Aeropuerto Intl. de Mendoza.....	47
Figura 25. Plano de las instalaciones del Aeropuerto El Plumerillo. Año 2019.	48
Figura 26. Aeropuertos nacionales con mayor cantidad de movimientos de pasajeros. Período 2018.	49
Figura 27. Aeropuertos nacionales con mayor cantidad de movimientos aéreos. Período 2018	49
Figura 28. Pasajeros por aeropuerto en la región de cuyo. Año 2017..	50
Figura 29. Movimientos aéreos por aeropuerto en la región de cuyo. Año 2017	50
Figura 30. Total pasajeros transportados en el Aeropuerto Intl. de Mendoza. Período 2015-2018	51

Figura 31. Total pasajeros transportados por el Aeropuerto Intl. de Mendoza según tipo de vuelo. Periodo 2015-2018.....	52
Figura 32. Total conexiones aéreas del Aeropuerto Intl. de Mendoza. Periodo 2015-2018.	52
Figura 33. Evolución de las rutas aéreas de cabotaje. Periodo 2015-2018	54
Figura 34. Evolución de las rutas aéreas internacionales. Periodo 2015-2018.....	55
Figura 35. Aerolíneas que operaron hacia El Plumerillo. Periodo 2015-2018.....	56
Figura 36. Total arribos al Aeropuerto El Plumerillo según periodos analizados	64
Figura 37. Tipo de vuelos registrados en el Aeropuerto Intl. de Mendoza según periodos estudiados.	64
Figura 38. Total rutas aéreas del Aeropuerto El Plumerillo según periodos analizado.	65
Figura 39. Tipo de rutas aéreas del Aeropuerto Intl. de Mendoza según periodos estudiados.	65
Figura 40. Total aerolíneas que operaron hacia El Plumerillo según periodos estudiados.	67

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Los 10 aeropuertos con mayor tráfico de pasajeros a nivel mundial. Periodo 2017-2018	27
Tabla 2. Los 10 aeropuertos nacionales con mayor tráfico de pasajeros. Año 2018.....	33
Tabla 3. Principales obras realizadas en el Aeropuerto Intl. de Mendoza. Año 2016-2017...46	
Tabla 4. Detalle de conexiones aéreas nacionales del Aeropuerto Intl. de Mendoza. Periodo 2015-2018	53
Tabla 5. Detalle de las rutas aéreas internacionales del Aeropuerto Intl. de Mendoza. Periodo 2015-2018.	54
Tabla 6. Total de conexiones aéreas según aerolíneas. Período 2015 - 2018.....	56
Tabla 7. Frecuencia semanal por destino. Semana del 03 al 09 de febrero del 2019	58
Tabla 8. Compañías Aéreas que operaron hacia el Aeropuerto El Plumerillo. Semana del 03 al 09 de febrero del 2019	59
Tabla 9. Frecuencia semanal por destino. Semana del 11 al 17 de marzo del 2019	60
Tabla 10. Compañías Aéreas que operaron hacia el Aeropuerto El Plumerillo. Semana del 11 al 17 de marzo del 2019.....	61
Tabla 11. Frecuencia semanal por destino. Semana del 18 al 24 de Agosto del 2019	62
Tabla 12. Compañías Aéreas que operaron hacia el Aeropuerto El Plumerillo. Semana del 11 al 17 de Agosto del 2019	63
Tabla 13. Rutas aéreas nacionales del Aeropuerto El Plumerillo según periodos estudiados	66
Tabla 14. Rutas aéreas internacionales del Aeropuerto El Plumerillo según periodos estudiados	67
Tabla 15. Aerolíneas que operaron hacia El Plumerillo según períodos estudiados	68

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

1.1) Presentación del tema

El transporte aéreo es uno de los medios de locomoción más relevantes y eficaces que podemos encontrar en la actualidad. Su rapidez y practicidad lo transforman en una herramienta clave para el desplazamiento dentro de un país como la República Argentina, el cual cuenta con unos de los territorios más extensos del mundo. Su implementación resulta sustancial para conectar las diferentes regiones geográficas de una manera adecuada y segura, así como también potenciar el desarrollo socioeconómico y turístico de las mismas.

Dada su importancia, a través de los años, la industria aerocomercial fue creciendo y transformándose en un mercado cada vez más competitivo. A su vez, el sector turístico se fue perfilando como una de las primeras economías no solo de nuestro país, sino a nivel mundial, lo que fue aumentando notablemente la demanda de vuelos hacia el interior y exterior.

Para poder hacer frente a las circunstancias planteadas es imprescindible que el sector cuente con una logística aerocomercial y económica que fortalezca la actividad. Por este motivo el Gobierno Nacional introdujo nuevas estrategias y políticas aerocomerciales¹ destinadas a establecer nuevas alianzas comerciales, a modernizar los diferentes aeropuertos del país y establecer mejoras en el sistema de conectividad área nacional.

Teniendo en cuenta los criterios mencionados anteriormente, en el presente trabajo se establecerá a modo de introducción, un análisis sobre la situación del transporte aerocomercial nacional e internacional, para luego orientar la investigación específicamente en realizar un estudio sobre la evolución y desarrollo del “*Aeropuerto Internacional de Mendoza Gobernador Francisco Gabrielli*”, ubicado en la provincia de Mendoza, República Argentina.

1.2) Objeto de Investigación

El Aeropuerto Internacional de Mendoza Gobernador Francisco Gabrielli, se encuentra en la provincia de Mendoza, una de las provincias más turísticas del país, la que a su vez limita con Chile, país limítrofe de la República Argentina del cual arriban una gran cantidad de turistas anualmente. Estos hechos, consecuentemente, han ocasionado que por el aeropuerto transiten un elevado número de personas, llegando a registrar una de las

¹Incorporadas a través del Plan Aerocomercial Nacional “Revolución de los Aviones” presentado durante el 2017, el cual se abordará en el punto 3.2.2 del capítulo III.

mayores tasas de movimientos de pasajeros vía aérea de todo el país. Por este motivo, es considerado la principal terminal aeroportuaria de la Provincia de Mendoza y la cuarta a nivel nacional, ubicándose luego del Aeroparque Jorge Newbery, el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini y el Aeropuerto Internacional de Córdoba Ing. Ambrosio Taravella (ANAC, 2018).

Debida su importancia, el objeto de esta investigación consiste en exponer las características principales de dicho aeropuerto y analizar cómo ha ido adaptándose a las nuevas exigencias que le ha impuesto el mercado, principalmente a través de la implantación de la nueva política aerocomercial nacional en el año 2017. Por otro lado, se estudiará como incide en su crecimiento tanto la federalización y creación de nuevas rutas aéreas hacia el aeropuerto, así como la operatividad de nuevas compañías aéreas hacia el mismo.

1.3) Objetivos de Estudio

A) Objetivos Generales

- Analizar la evolución y actualidad del transporte aéreo nacional e internacional.
- Estudiar el desarrollo y actualidad de la actividad aérea del Aeropuerto Internacional de Mendoza.

B) Objetivos Específicos

- Analizar la importancia que tiene dicho aeropuerto tanto a nivel nacional y regional como para con la provincia en la que se encuentra y describir cómo influye el turismo en su actividad aérea.
- Efectuar un análisis estadístico del tráfico aéreo del Aeropuerto Internacional de Mendoza tomando como referencia salidas y arribos de vuelos de cabotaje e internacionales incluidos entre las semanas del 03 al 09 de febrero del 2019, del 11 al 17 de marzo del 2019 y desde el 18 al 24 de agosto de 2019.
- Determinar cómo impacta en el Aeropuerto Gobernador Francisco Gabrielli la incorporación de aerolíneas Low Cost al país y las nuevas estrategias aerocomerciales nacionales.

1.4) Metodología de la Investigación

La metodología utilizada para elaborar el presente Trabajo Final de Práctica Profesional consistirá en efectuar una investigación de carácter exploratoria con la finalidad de proveer a la investigación de un marco conceptual para luego desarrollar los objetivos generales y específicos de la temática a estudiar.

Las fuentes de las cuales se recopilará la información a emplear provienen principalmente del análisis de material bibliográfico procedente de la Biblioteca Profesor Elías Salama de la Escuela de Economía y Negocios (UNSAM). Asimismo se utilizará internet como herramienta de información segura partiendo principalmente de sitios oficiales y fuentes de confiabilidad, tales como lo son los sitios web de ministerios y secretarías pertenecientes al Gobierno Nacional. Además se consultarán documentos e informes expuestos por entidades y organismos que ocupan un lugar de prestigio dentro del sector aéreo como lo son la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)² y el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA)³ del ámbito nacional, y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)⁴ y la Organización Internacional de Turismo (OMT)⁵ del ámbito internacional.

Posteriormente se realizará de forma general un estudio descriptivo del transporte aéreo internacional y nacional, dentro del cual se encuadrará un estudio de caso focalizado en el análisis del Aeropuerto Internacional de Mendoza Gobernador Francisco Gabrielli. Como parte de este último se procederá a confeccionar una investigación cuantitativa a partir de la recolección de datos numéricos y cuantificables mediante procedimientos estadísticos tomando como muestra información expuesta por Aeropuertos Argentina 2000, quien concesiona el Aeropuerto de Mendoza.

Finalmente se realizará una interpretación de lo expuesto en el trabajo mediante el análisis y la confrontación de la información y los fundamentos teóricos expuestos a fin de elaborar una conclusión referente al objeto de investigación planteado en el presente trabajo.

² La ANAC es la máxima autoridad aeronáutica de la República Argentina.

³ ORSNA es el organismo encargado de controlar la actividad aeroportuaria en el ámbito del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) de la República Argentina.

⁴ La OACI es un organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve reglamentos y normas de la aeronáutica mundial con la finalidad de garantizar la seguridad y eficiencia en la aviación civil internacional.

⁵ La OMT es la principal organización internacional en el ámbito turístico encargada de la promoción de un turismo responsable, sostenible y accesible para todos.

CAPÍTULO 2

TRANSPORTE, TRANSPORTE AÉREO Y TURISMO

2.1) INTRODUCCIÓN AL TRANSPORTE DE PASAJEROS

2.1.1) Definición de transporte

El concepto de *transporte* es utilizado para describir el acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro, a través de un medio de locomoción o vehículo, ya sea tanto para el desplazamiento de personas como de cargamentos. El mismo está compuesto por una serie de elementos y actores, los cuales se relacionan entre sí haciendo posible su correcto funcionamiento. Entre ellos podemos citar vehículos, infraestructuras de soporte, operarios de transporte, empleados, leyes y normas que regulan y constituyen el *sistema de transporte*. Asimismo, al hablar de *medios de transportes*, se hace referencia al conjunto constituido por la infraestructura y vehículos, por ejemplo, en el caso del transporte fluvial, al conjunto de embarcaciones, vías de agua, puertos, etc., o en el caso del transporte aéreo al conjunto de aeronaves y aeródromos (Grupe, 1971).

Los tipos de transporte se clasifican generalmente por los medios en los cuales se desplazan, en base a lo expuesto por Losilla Rayo (2016) los mismos se pueden describir de la siguiente manera:

- Transporte Terrestre: Este medio de transporte se realiza sobre o en la superficie terrestre a través de vehículos que generalmente se desplazan sobre ruedas. Entre ellos podemos citar los automóviles, autobuses, camiones, bicicletas, ferrocarriles y subterráneos entre otros.
- Transporte Marítimo: Consiste en llevar personas (pasajeros) y/o mercaderías por mar de un punto geográfico a otro mediante la utilización de un buque. Además, es el medio de locomoción que soporta mayor volumen de mercaderías, motivo por el cual es el medio más utilizado para el comercio internacional.
- Transporte Fluvial: Este tipo de transporte consiste en el traslado de productos o pasajeros mediante la utilización de embarcaciones las cuales se desplazan a través de ríos y canales.
- Transporte Aéreo: El mismo consta de trasladar pasajeros y/o mercaderías mediante la utilización de aeronaves las cuales se mueven a través del aire como, por ejemplo, aviones, helicópteros y drones⁶.

⁶ Los drones son uno de los vehículos más recientes y como medio de transporte son usados para el envío de encomiendas no muy pesadas y correo, principalmente en Estados Unidos, Japón y en algunas ciudades de Europa.

2.1.2) Reseña histórica del transporte

A continuación se presenta una breve reseña de la evolución del transporte y los hechos más relevantes de su historia.

Historia del Transporte	<p>Según lo expuesto por la OMT (1998) el desarrollo del transporte tuvo sus orígenes en la necesidad de transportar bienes y productos destinados principalmente a fines comerciales, militares y administrativos. En línea general estos desplazamientos se realizaban dentro del propio país y se producían básicamente a tracción animal o en pequeñas embarcaciones cuando se trataba de trayectos marítimos o fluviales.</p>
	<p>Es recién a mediados del siglo XIX cuando el transporte manifiesta un importante impulso en su desarrollo, el cual fue causado por la invención de la máquina de vapor durante la <i>Revolución Industrial</i> (1760-1840). Este hecho marcó el desarrollo de las primeras redes ferroviarias, así como también, los primeros viajes en barcos de vapor entre distintos países y continentes (OMT, 1998).</p>
	<p>Posteriormente, el siglo XX trajo aparejado otros significativos avances en el transporte automotor y aéreo. Respecto al desarrollo del primero, es a partir de los años 50, en los que el automóvil se convirtió en un medio asequible para gran parte de la sociedad. El mismo se convirtió en un transporte necesario para cualquier persona y facilitó los desplazamientos dentro del propio país. En cuanto al segundo, la aviación manifestó un gran crecimiento en su desarrollo suscitado tanto por <i>conflictos bélicos</i> como por los avances en el campo tecnológico llegando a ser uno de los medios de transporte más utilizados para los desplazamientos de larga distancia (OMT, 1998).</p>
	<p>En definitiva, todos los medios de locomoción desde su origen hasta la actualidad han evolucionado de tal manera que se convirtieron en fundamentales para la sociedad. La evolución de los mismos ha dejado una herencia de variadas formas de transportes que van desde los ferrocarriles, subterráneos y barcos hasta colectivos, motos, autos y aviones que facilitaron notablemente el desplazamiento de personas y cargamentos, a través de cortas y largas distancias convirtiéndose, de esta manera, en elementos indispensables para la vida diaria.</p>

Figura 1. Historia del transporte. Fuente: Elaboración propia en base a información de la OMT (1998).

2.2) NOCIONES BÁSICAS SOBRE TRANSPORTE AÉREO

Habiendo establecido los conceptos introductorios sobre el transporte y su importancia en la actualidad, se abordará específicamente la temática de *Transporte Aéreo*, sus características y consideraciones básicas.

2.2.1) Definición de transporte aéreo

Se define como transporte aéreo a “toda serie de actos destinados a trasladar en aeronave⁷ a personas o cosas, de un aeródromo a otro” (Código Aeronáutico Ley N°. 17.285, 1967). Existen diferentes tipos de vehículos que operan en el espacio aéreo, entre los que podemos citar helicópteros, dirigibles, drones, globos aerostáticos y aviones.

2.2.2) Clasificación de transporte aéreo

El transporte aéreo puede clasificarse según la *función*, el *uso* o los *finés* que persigue. En este sentido, el mismo puede dividirse en forma general de la siguiente manera:

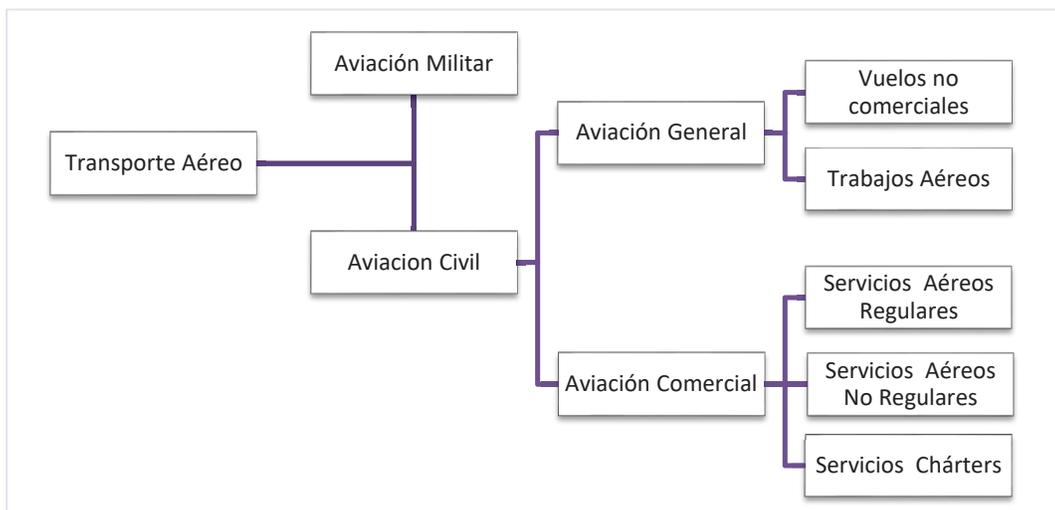


Figura 2. Clasificación general del transporte aéreo. Fuente: Elaboración propia.

A) AVIACIÓN MILITAR: La aviación militar tiene el objetivo de ejercer la soberanía del espacio aéreo nacional y contribuir a la defensa nacional, además de garantizar y salvaguardar de modo permanente los intereses vitales de la nación. La misma emplea aviones y helicópteros con fines bélicos y es ejercida por La Fuerza Aérea Argentina, la cual depende del Ministerio de Defensa de la Nación (Fuerza Aérea Argentina, s.f.).

B) AVIACIÓN CIVIL: La aviación civil es definida por el Código Aeronáutico (1967) como “el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares”. A su vez está conformada por la aviación general y la aviación comercial, las cuales se definen a continuación.

- **Aviación General:** Se la define como “la aviación que no es comercial, excluyendo las líneas aéreas regulares y chárter” (ANAC, s.f.). En la misma se incluyen los vuelos

⁷ “Una aeronave es toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra” (OACI, 2011, p. 1-1).

pertenecientes a trabajos aéreos, escuelas de pilotos, aviones hidrantes, servicios de rescate, vuelos para tratamientos agrícolas, publicidad y de fotografía aérea, entre otros.

- Aviación Comercial: En cambio, según la definición de la OACI (2004), el servicio aéreo comercial se refiere a “todo transporte aéreo realizado por una aeronave de transporte público de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler”.

Ahora bien, siguiendo lo establecido por la OACI (2004), la aviación comercial, a su vez puede dividirse según el tipo de operación que realiza en las siguientes categorías:

Servicio Aéreo Regular: Es aquel que realiza vuelos regulares o frecuentes ajustándose a un itinerario con horarios prefijados y publicados con antelación.

Servicio Aéreo No Regular: Este servicio opera sin sujeción de un itinerario previo, como sí sucede en el transporte aéreo regular. Además, pueden ser ofrecidos según las circunstancias del caso o en forma regular pero estacional.

Servicio Chárter: Las operaciones chárter también son consideradas como vuelos no regulares. Se llevan a cabo a través del empleo de una aeronave fletada, es decir, mediante el acuerdo contractual entre un transportista aéreo y una entidad que alquila o arrienda sus aeronaves.

Cabe destacar que, si bien un vuelo chárter es una operación no regular, no todas las operaciones comerciales no regulares constituyen vuelos chárter. Aunque ambas expresiones se utilizan indistintamente la expresión “no regular” es una expresión de derecho público, mientras que “chárter” es un término de derecho privado, que corresponde al contrato concertado entre el transportista aéreo y el fletador (OACI, 2004).

Por otra parte, la aviación comercial tiene características propias a destacar las cuales fueron mencionadas por la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC, 2018) y son las siguientes:

- La aviación comercial es la más utilizada para el transporte de pasajeros y de cargas. Este hecho radica en que la utilización de aviones permite por un lado, recorrer largas distancias y por otro, gracias a su rapidez, llegar a destino en cortos periodos de tiempo.
- También es una de las más reglamentadas del mundo, puesto que existe una enorme cantidad de reglamentaciones que las empresas referidas al transporte aéreo deben seguir estrictamente para su operación cotidiana.
- Sumado a esto, es considerada como la más segura de todos los medios de transporte. Esto es suscitado, en primer lugar, porque existen a nivel internacional normas y regulaciones específicas que garantizan la seguridad de las operaciones aéreas, y luego en segundo lugar, porque el avance de la tecnología, le ha otorgado un particular desarrollo a la gestión del tráfico aéreo y las telecomunicaciones haciendo más eficaces las operaciones de vuelo.

2.3) DESARROLLO HISTÓRICO DEL TRANSPORTE AÉREO

2.3.1) Reseña histórica del transporte aerocomercial mundial

En la siguiente figura se expone una síntesis de la historia de la aviación aerocomercial mundial y los sucesos más relevantes del mismo.

Suceso	Descripción
<p>Origen del Transporte Aerocomercial Mundial</p>	<p>La aviación mundial tuvo su primer desarrollo a partir de la Primera Guerra Mundial (1914 - 1918) básicamente destinada a fines militares. Sin embargo, es una vez finalizada la misma, cuando se origina en el transporte aéreo una revolución comercial, suscitada por la utilización de rezagos de aviones militares para el transporte de pasajeros. A raíz de dicha transformación es que, posteriormente en 1919 se llevó a cabo la primera convención relativa a la reglamentación aérea internacional orientada específicamente en ordenar el uso del espacio aéreo. Es justamente durante este periodo cuando comenzaron a surgir en el mundo las primeras compañías aerocomerciales como Lufthansa y Air France, Pan Am, American Airlines, Avianca, Lan Chile y Aeroposta Argentina S.A., entre otras. Pese al gran progreso por el que atravesó el transporte aéreo durante los primeros años del siglo XX, el principal crecimiento de la aviación aerocomercial se gestó luego de la Segunda Guerra Mundial (1945), principalmente mediante el desarrollo tecnológico de las aeronaves y la intensificación de la actividad gracias al surgimiento de nuevas líneas y rutas aéreas (Wallingre, 2013).</p>
<p>Convenio de Chicago</p>	<p>Producto del avance producido en el sector aerocomercial, en 1944 se celebró en Estados Unidos la Conferencia de Chicago. En base a lo establecido por la OACI (2004) dicha conferencia introdujo tres acuerdos principales de gran relevancia para la reglamentación multilateral del transporte aéreo internacional, los mismos son:</p> <p>El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, también conocido como Convenio de Chicago, es el más relevante de los tres. Proporciona la base jurídica fundamental para la reglamentación de la aviación civil mundial que es la constitución de la OACI.</p> <p>El Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales, conocido también como Acuerdo de las dos libertades, el cual prevé el intercambio multilateral de derechos de sobrevuelo y de escala para fines no comerciales para los servicios aéreos regulares entre sus Estados contratantes.</p> <p>Y por último, el Acuerdo sobre transporte aéreo internacional, conocido también como Acuerdo de las cinco libertades, establece cinco libertades del aire para los servicios aéreos internacionales regulares.</p>

<p>La Desregulación del Transporte Aéreo</p>	<p>Siguiendo lo expuesto por Wallingre (2013), la desregularización aérea comenzó en 1978 a partir de la aprobación de la “Ley de desregularización del transporte aéreo” por parte del Congreso de los Estados Unidos. El fin que persiguió dicha ley fue limitar la actividad de las autoridades gubernamentales y de las compañías aéreas en el transporte aéreo, permitiendo que las características del sector fueran determinadas por las fuerzas del mercado. Dicha desregulación se expandió a escala global a partir de los acuerdos de “cielos abiertos”, que minimizaron la intervención de los estados liberando el uso de su espacio aéreo.</p>
<p>Privatización</p>	<p>A partir de 1990 se acentuó en todo el mundo la tendencia a eliminar el proteccionismo en las políticas de aviación, la cual tiende a defender los intereses de las compañías nacionales. Para ello se inició una fuerte tendencia a la privatización por medio de la transferencia de la propiedad Estatal de las empresas a capitales privados o la inclusión en la titularidad a capitales extranjeros (Wallingre, 2013).</p>
<p>Alianzas Estratégicas</p>	<p>Otro suceso relevante de este período mencionado por Wallingre (2013) fue el surgimiento de las Alianzas Estratégicas. El crecimiento del mercado aéreo internacional produjo que se establezcan diversas cooperaciones comerciales entre compañías aéreas con el objetivo de ofrecerles mejores servicios a los pasajeros.</p>
<p>Adquisiciones y Fusiones</p>	<p>Por otro lado, como consecuencia de un mercado aéreo cada vez más competitivo, las empresas optaron por fortalecerse y volverse más lucrativas mediante la adquisición de una nueva compañía, absorbiendo el capital de esta última; y por medio de fusiones, a partir de la cual dos compañías crean una nueva sociedad (Wallingre, 2013).</p>
<p>En síntesis, en las últimas décadas del siglo XX y del iniciado siglo XXI, el transporte aéreo atravesó importantes transiciones en su evolución histórica que van desde la reglamentación y desregulación de la actividad aérea, hasta las privatizaciones y alianzas comerciales. Dichos cambios que comenzaron a definirse a partir de la mitad del siglo XX, se mantienen en vigencia hasta la actualidad dependiendo de los modelos políticos de cada país (Wallingre, 2013).</p>	

Figura 3. Historia del transporte aerocomercial mundial. Fuente: Elaboración propia adaptado de OACI (2004) y Wallingre (2013).

2.3.2) Reseña histórica de la aviación comercial argentina

En el próximo cuadro se presenta la historia de la aviación aerocomercial nacional argentina y sus etapas más representativas.

Años 1921 - 1927

El comienzo de la aviación en Argentina data del año 1921, fecha en la cual se iniciaron los vuelos desde Buenos Aires a Montevideo realizados por la “Compañía Rioplatense de Aviación”. Sin embargo, los primeros vuelos realizados por servicios aéreos nacionales fueron prestados por “**Aeroposta Argentina S.A.**” en 1927, fecha en la que fue fundada (CAT, 2006).

Años 1945 - 1985

No obstante, al igual que lo sucedido en el transporte aéreo internacional, la aviación comercial en Argentina comenzó su verdadero desarrollo a partir de 1945. Para esta época se construyeron los principales aeropuertos del país, se creó la **Secretaría de Aeronáutica** y se estableció la primera **Política Aérea Nacional**, fijando como parámetro central que las rutas de cabotaje deberían ser realizadas con preferencia por el Estado o por medio de empresas mixtas nacionales. A tal efecto, el Estado Nacional y socios del sector privado fundaron las aerolíneas mixtas Alfa, Zonda y Fama, las cuales operaron junto a Aeroposta Argentina. Empero, el sistema de empresas mixtas fracasó, hecho por el cual el Estado Nacional fusionó a las cuatro empresas fundando en el año 1950, “**Aerolíneas Argentinas Empresa del Estado**”, la que finalmente fue transformada en Sociedad del Estado en 1979. Por otro lado, para esta misma fecha la compañía privada Austral Líneas Aéreas, que era otra de las compañías que se encontraba operando para entonces, debió ser estatizada a principios de la década del 80, posteriormente, en el año 1985, se procedió a su privatización, la cual le fue adjudicada a la empresa “Cielos del Sur S.A.” (CAT, 2006).

Años 1990 - 2001

Para el inicio de la década del 90 se estima que el transporte aéreo de pasajeros se duplicó, incrementando la afluencia de pasajeros en los diversos aeropuertos. Por este motivo se encaró una nueva etapa de modernización en la infraestructura aeroportuaria, lo que conllevó a la necesidad de contar con un ente capacitado para regular y administrar los aeropuertos nacionales. Con tal propósito, años más tarde se crearon el **Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA)** y el **Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA)** (Ministerio de Hacienda, 2018).

Asimismo, durante este período, luego de un complejo proceso licitatorio, el 85% de Aerolíneas Argentinas fue adjudicado al consorcio liderado por las empresas españolas Iberia y Cielos del Sur S. A., del cual participaba Austral Líneas Aéreas, un 10% quedó en manos del personal y el 5% restante en manos del Estado Nacional. Consecuentemente, las inferencias económicas y la mala administración por parte de la compañía española Iberia llevaron al borde de la quiebra al grupo Aerolíneas Argentinas - Austral. Este hecho causó finalmente que ambas aerolíneas pasaran a manos del Grupo Marsans⁸ en 2001 (Ministerio de Hacienda, 2018).

⁸ Grupo Marsans fue una empresa española destinada a ofrecer diversos servicios dentro del ámbito turístico. La misma presentó su quiebra en el año 2010.

Años 2001 - 2003

Una vez iniciado el siglo XXI, el transporte aerocomercial se vio afectado por nuevos factores que incidieron de forma negativa en su actividad. Además de lo mencionado en el párrafo anterior, se sumaron la crisis económica que atravesó Estado Nacional en 2001⁹, el incremento en el precio de los combustibles, la sobreoferta en el mercado aéreo nacional, las tarifas no rentables ofrecidas y la ausencia del Gobierno para aliviar la crisis. A este panorama se le agregó los elevados costos de seguros aeronáuticos los cuales aumentaron a precios irracionales a raíz del atentado ocurrido en la Ciudad de Nueva York el 11 de Septiembre del mismo año (CAT, 2018).

Frente a los hechos nombrados anteriormente, durante el 2002, el Poder Ejecutivo Nacional debió declarar en **estado de emergencia al transporte aerocomercial** en todo el territorio del país. Como resultado muchas compañías aéreas no lograron hacerle frente a esta crisis lo que dio como resultado el quiebre de muchas aerolíneas que se encontraban operando durante dicho periodo, tal es el caso de LAPA, y posteriormente DINAR. A tales efectos y con la finalidad de asegurar la continuidad de los servicios ofrecidos por ambas empresas, el Estado constituyó en 2003 LAFSA (Líneas Aéreas Federales Sociedad Anónima), la cual fue privatizada poco más tarde (CAT, 2018).

Años 2006 - 2012

A partir del año 2006 en adelante comenzó una etapa en la cual comenzaron a operar en el país nuevas aerolíneas con la previa autorización del Estado. El fin que persiguió este propósito fue el de mejorar la situación desfavorable del transporte aéreo mediante la ampliación de la oferta en el mercado aerocomercial nacional impulsando su desarrollo. De esta manera, se establecieron Andes y Sol en 2006, posteriormente LAER reinició sus operaciones y LADE amplió su oferta en 2007. Durante el 2009 el Congreso de la Nación procedió al rescate de **Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A** por compra de sus acciones societarias. Ya en manos del Estado Nacional, Aerolíneas Argentinas inició la mejora en su plan de vuelos, en las frecuencias de algunas de sus rutas, la modernización de su flota, y por último, se reincorporó a todos los servicios de IATA y se integró a la alianza SkyTeam en 2012 (Wallingre, 2013).

Años 2016 - Actualidad

Finalmente para el año 2016 se aprobó el primer régimen de Audiencia Pública para la consideración de solicitudes de autorización y concesión de servicios de transporte aéreo, y en ese mismo año se dictaminó el otorgamiento de 136 nuevas rutas domésticas e internacionales a 5 empresas solicitantes (Ministerio de Hacienda, 2018). Para el año 2017 se presentó el **Plan Federal Revolución de los Aviones** con el objetivo de impulsar el desarrollo de la aviación comercial, el cual hasta la actualidad suscitó uno de los mayores crecimientos en la historia del transporte aéreo argentino según lo dispuesto por el Gobierno Nacional.

Figura 4. Historia del transporte aerocomercial nacional. *Fuente:* Elaboración propia adaptado de CAT (2018), Ministerio de Hacienda (2018) y Wallingre (2013).

⁹ La crisis económica, social y política que atravesó el Estado Nacional en 2001 culminó con la convertibilidad y devaluación del peso argentino.

2.4) DEFINICIÓN DE AEROPUERTO

La Organización de Aviación Civil Internacional (2005) establece que un aeropuerto o aeródromo “es un área definida de tierra o de agua que se utiliza para la llegada, la salida y el movimiento en superficie de aeronaves” (p. 5.4-1).

En este sentido y siguiendo lo expuesto por Blasco (2001) los aeropuertos son infraestructuras destinadas a asistir a los aviones en su aterrizaje y despegue las cuales deben contar con la capacidad de auxiliar a los mismos, ya sea tanto en su actividad en el aire, como para su mantenimiento en tierra. Por esto mismo, poseen instalaciones destinadas a supervisar al tráfico aéreo como torres de control, servicios de telecomunicaciones, meteorología, seguridad, y de emergencias entre otras. Asimismo, cuentan con hangares y diversas áreas destinadas a la revisión, reparación, y preservación de los aviones cuando no están operando.

Por otra parte, los aeropuertos cuentan con servicios orientados a la asistencia al viajero como el sector de check-in, salas de esperas y terminales de equipajes. Poseen además, terminales de carga destinadas al tráfico de mercancía, con aduanas, almacenes y frigoríficos. Cabe añadir también, que hoy en día las terminales aéreas no solo comprenden únicamente los servicios que se prestan a las aeronaves y pasajeros, sino que por el contrario, incluyen todo tipo de servicios comerciales como locales de indumentaria y tecnología, bares y restaurantes y los denominados Duty Free Shop, los cuales son comercios libres de impuestos. Incluso muchos aeropuertos contienen hoteles, algunos de los cuales están especializados en congresos y convenciones (Blasco, 2001).

En cuanto a las dimensiones y la cantidad de pistas varían en función del tráfico que tienen que soportar. En aquellos casos en que los aeropuertos posean un elevado tráfico aéreo cuentan con terminales separadas para vuelos chárteres y regulares, e incluso para vuelos nacionales e internacionales (Blasco, 2001).

2.5) CONCEPTUALIZACIÓN Y DESARROLLO DEL TURISMO

2.5.1) Concepto de Turismo

Siguiendo lo establecido por Molina y Rodríguez (1991) los primeros intentos orientados en definir al turismo surgen a partir de 1930. Dichas definiciones varían según los autores, pero sin embargo mantienen rasgos constitutivos en común, ya que se elaboraron partiendo de conceptos como *desplazamiento*, *viaje realizado por turistas*, *duración* y *motivación*.

Algunas de las definiciones que se destacan a través de la historia son las que se exponen a continuación.

Hunziker y Krap en 1942 (como se citó en Molina y Rodríguez, 1991) establecieron que:

El turismo es el conjunto de las relaciones y los fenómenos producidos por el desplazamiento y permanencia de personas fuera de su lugar de domicilio, en tanto que dichos desplazamientos y permanencia no estén motivados por una actividad lucrativa principal, permanente o temporal. (p. 10)

Posteriormente Burkart y Medlik en 1981 definieron al turismo como “Los desplazamientos cortos y temporales de la gente hacia destinos fuera del lugar de residencia y de trabajo, y las actividades emprendidas durante la estancia en esos destinos” (OMT, 1998, p. 45).

Un año más tarde Mathieson y Wall (como se citó en OMT, 1998) concluyeron que:

El turismo es el movimiento temporal de la gente, por períodos inferiores a un año, a destinos fuera del lugar de residencia y de trabajo, las actividades emprendidas durante la estancia y las facilidades creadas para satisfacer las necesidades de los turistas. (p. 45)

Y finalmente la OMT (1998) estableció una definición de gran aceptación hasta la actualidad la cual expresa que:

El turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año con fines de ocio, por negocios y otros. (p.46)

Esta última engloba los puntos principales de las definiciones expuestas anteriormente y en la cual se sintetizan las características más relevantes del turismo. Como ejemplo de este último se introdujeron los conceptos de ocio y negocio; se estableció una acotación temporal del período por un año; se delimitó la actividad desarrollada antes y durante el periodo de estancia; y se consideró a la actividad turística como la actividad realizada fuera de su entorno habitual (OMT, 1998).

2.5.2) Desarrollo Histórico del Turismo Internacional

En la siguiente figura se exponen los hechos más relevantes de la historia del turismo internacional y como fue evolucionando desde su devenir histórico hasta la actualidad.

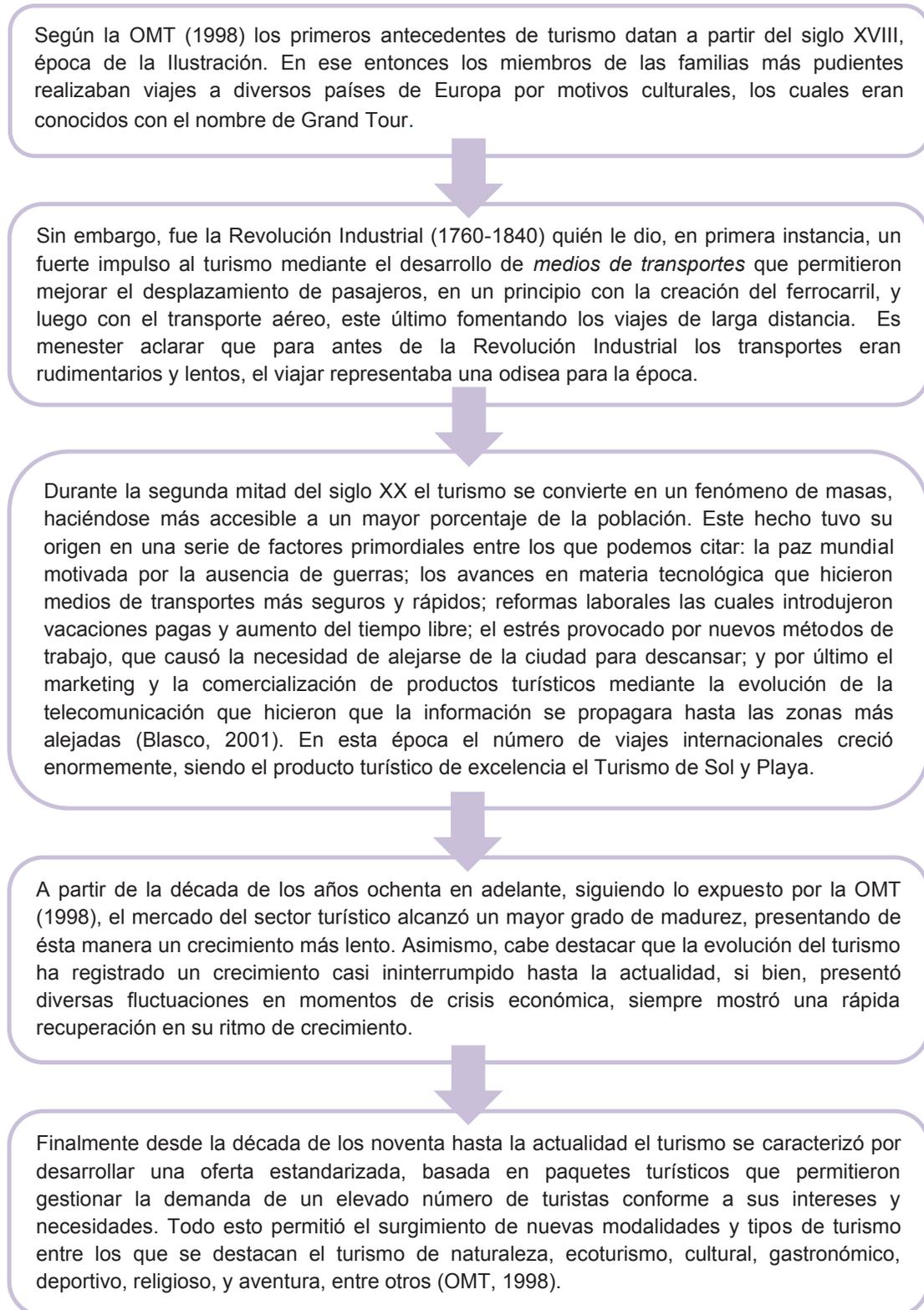


Figura 5. Historia del turismo internacional. Fuente: Elaboración propia adaptado de la OMT (1998).

2.5.3) Desarrollo Histórico del Turismo en Argentina

Desde las primeras formas de viaje y ocio hasta la actualidad el fenómeno turístico fue creciendo hasta transformarse en una de los sectores más influyentes para la economía y el desarrollo sociocultural nacional. Por lo tanto en el siguiente cuadro se intenta presentar los sucesos más relevantes de su evolución hasta llegar a convertirse en una de las industrias más importantes del país.

Historia del Turismo Nacional

De acuerdo a lo expuesto por Wallingre (2011) el turismo en Argentina surge a partir del siglo XIX como un privilegio exclusivo de la clase alta. La imperante situación política y económica nacional favorecida por el ingreso del país al mercado internacional mediante el modelo agroexportador, produjo el repentino enriquecimiento de un reducido sector de la sociedad. Consecuentemente varias de las familias que se vieron favorecidas por este hecho lograron tener un alto estatus social y gozar de una gran cantidad de tiempo libre y ocio. Por esta razón, era costumbre que para la época las familias más adineradas acostumbraran a pasar prolongadas vacaciones en casonas y cascos de estancias que solían durar todo el verano.

Seguidamente, comenzaron a surgir los primeros centros turísticos del país, siendo uno de los casos más influyentes el de Mar del Plata. Su crecimiento se originó gracias a la llegada del ferrocarril a la ciudad en 1886, hecho que permitió el desplazamiento de dichas familias al balneario. Muchas de ellas pasaron en Mar del Plata sus vacaciones que promediaban los tres meses de la época estival, acompañadas incluso por el personal de servicio. Es en este contexto que en la ciudad se inició un período de gran desarrollo constituyéndose como el primer balneario argentino de elite. Posteriormente como alternativa a la playa bonaerense surgieron Córdoba, Mendoza, Rosario, Necochea y Miramar como nuevos centros vacacionales (Wallingre, 2011).

Avanzando más en el tiempo, durante la primera presidencia de Juan Domingo Perón (1946-1952), se implementaron las reformas sociales, las cuales consideraron derechos de trabajadores, como vacaciones pagas y reducción del tiempo semanal de trabajo. Fundamentalmente este hecho fue lo que suscitó a la Argentina a convertirse en el primer país de América Latina en implementar el desarrollo del turismo social. Esta forma de turismo recibió el incentivo por parte del gobierno nacional a través del desarrollo de la hotelería, del transporte, y de estímulos necesarios para promover el desplazamiento de las personas, como por ejemplo brindar descuentos en tarifas ferroviarias. En este sentido, la hotelería tuvo un fuerte impulso en 1947, suscitado por la construcción de diversos hoteles y el incentivo de la acción privada. Así, durante esta primera presidencia de Perón la capacidad hotelera se convirtió en uno de los pilares de la promoción turística (Wallingre, 2011).

Otro de los sucesos de gran relevancia durante este periodo mencionado por Wallingre (2011) lo representó la creación de la Fundación Eva Perón en 1948, la cual administró los fondos recaudados para el turismo social y tomó bajo su responsabilidad la administración de las colonias de vacaciones. Gracias a este hecho se construyeron diversos espacios recreativos en todo el país, como la Ciudad de los Niños en La Plata y las piletas recreativas linderas a Aeroparque. Los servicios no solamente se brindaron a los trabajadores y su familia, sino también a jubilados, pensionados, docentes, estudiantes y niños. De esta manera, como resultado de dichos aportes al turismo, durante los años

posteriores los sectores medios de la sociedad comenzaron lentamente a sumarse a los centros turísticos, principalmente a Mar del Plata, donde dieron lugar al principio a la desaparición de la exclusividad de la clase alta en este destino. Como consecuencia, estos últimos se desplazaron de los destinos turísticos habituales, los que pasaron a ser ocupados por la clase trabajadora, dando origen, por un lado, al movimiento del turismo social, y por otro, al turismo popular y, como un todo, a la etapa del turismo masivo en Argentina.

Otro de los hechos a destacar por Wallingre (2011) es que en 1958, se promulgó la primera Ley Nacional de Turismo N°14.574, modificada en 1987 y vigente hasta el año 2005. En el turismo argentino marcó un nuevo avance y amplió las atribuciones y deberes del organismo de turismo. Otro de los grandes aportes al turismo nacional fue producido por el Mundial de Fútbol celebrado en 1978 en Argentina. Por la realización de dicho evento se incentivó la construcción o remodelación de hoteles y la realización de obras de infraestructuras viales de acceso a las ciudades y remodelación de los aeropuertos pertenecientes a las ciudades sedes del evento.

Posteriormente, una vez iniciado el nuevo siglo el alojamiento tuvo un fuerte impulso particularmente en la ciudad de Buenos Aires generado por el ingreso de las marcas Park Hyatt, Four Season, Intercontinental, Hilton, Howard Jhonson, Meliá, NH y el grupo Accor (con Ibis y Sofitel). En contraposición, irrumpieron otros alojamientos alternativos incluyendo hostels y residencias universitarias. Cabe añadir además que, Argentina amplió su oferta turística a través del ofrecimiento de diversos tipos de productos como el ski, pesca, playa, termas, paleontológico, golf, polo, tango, étnico, urbano, congresos y convenciones, salud, trenes turísticos, religioso, de aventura y otros (Wallingre, 2011).

Para el año 2005 el turismo fue declarado de interés nacional y como actividad socioeconómica, estratégica y esencial para el desarrollo del país, mediante la promulgación de la nueva Ley Nacional de Turismo N°25.997. Además, a partir de este año se presentaron tres ediciones del Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable: 2016, 2020 y 2025, los cuales contemplan una serie de medidas orientadas a la planificación sustentable del turismo mediante el compromiso y la responsabilidad de diversos actores (Wallingre, 2011).

En la actualidad el turismo se ha desarrollado de tal forma que se ha transformado en uno de los principales sectores que más aporta a la economía del país y que más influye en el ámbito sociocultural nacional. El mismo continúa en un constante crecimiento año tras año siendo los destinos más visitados por los turistas internacionales la Ciudad de Buenos Aires, Las Cataratas del Iguazú, El Calafate, el Norte Argentino, Ushuaia y Mendoza y por los turistas internos las playas bonaerenses, las sierras de Córdoba, Bariloche, las Cataratas del Iguazú y la región litoral (Wallingre, 2011).

Figura 6. Reseña histórica del turismo en Argentina. *Fuente:* Elaboración propia adaptado de Wallingre (2011).

2.6) RELACIÓN ENTRE TRANSPORTE AÉREO Y TURISMO

Desde su devenir histórico, tanto el transporte aéreo como el turismo, se fueron desarrollando de manera conjunta e interdependiente. Ambas industrias mantienen una estrecha relación de mutua colaboración en pos de lograr un favorable desarrollo en ambos sectores. Estas afirmaciones expuestas surgen a partir de dos cuestiones.

En *primer lugar*, y partiendo desde la mirada del turismo, los atractivos turísticos necesitan contar con capacidad para recibir medios de transportes que posibiliten el arribo y el desplazamiento de turistas hacia el destino en concreto, de forma segura y eficaz. Por más relevante que sea un atractivo, si el mismo no cuenta con accesos será de gran dificultad poder explotar sus atributos de manera oportuna, ya que los turistas carecerán de un medio efectivo para poder llegar al mismo. En este sentido, el papel que ocupa el transporte aéreo es fundamental. La utilización del mismo impacta en el turismo de manera positiva mejorando la conectividad entre el lugar de origen y el de destino. Esto queda aún más en evidencia cuando los destinos se sitúan a largas distancias o cuando los mismos son insulares o de difícil acceso. Muchos centros turísticos han logrado desarrollarse gracias a la actividad aérea, tal es el caso de las islas del Caribe, las cuales en muchos casos, dependen principalmente de las líneas aéreas a través de las cuales arriban los turistas (OMT, 1998). Esto no solo tiene un impacto positivo en el destino sino que además, propicia el crecimiento de la actividad aérea.

En *segundo lugar*, al hacer foco en el transporte aerocomercial, se puede establecer que su demanda está influenciada por el interés de la población en utilizar este medio de transporte, si no existiese la necesidad de viajar en avión, se dificultaría el desarrollo de esta actividad. En este orden, cuando un sitio es de gran relevancia turística, el interés de las personas en viajar hacia el mismo aumenta significativamente. Ante esta situación el transporte aéreo debe adecuarse a las exigencias que le impone el mercado, por ejemplo mediante promociones y ofertas de pasajes, la suma de frecuencias de vuelo o el establecimiento de nuevas rutas de conexión aérea en el caso de que no las hubiera, con la finalidad de soportar la demanda hacia dicho destino y aumentar su rentabilidad económica. Por ende, el crecimiento del transporte aéreo está relacionado con el aumento de la demanda, principalmente turística (OMT, 1998).

Ahora bien, al hacer hincapié en la República Argentina se puede establecer con seguridad que su extensa geografía y los vastos recursos naturales y culturales, le han otorgado al país un gran potencial turístico. No obstante, sus principales atractivos se encuentran distribuidos por todo el territorio existiendo una gran cantidad de kilómetros de diferencia entre ellos. Un ejemplo de lo mencionado anteriormente es la distancia de 1.282 km. que hay que recorrer para llegar desde la ciudad de Buenos Aires a la Ciudad de Salta, y más aún esto queda en evidencia con las grandes distancias existentes entre las ciudades del interior, como los 3.408 km. entre San Salvador de Jujuy y Ushuaia, una de las más

extensas del país.¹⁰ En este contexto, si no se hubiese implementado una política aerocomercial acorde, el desarrollo del turismo se hubiera dificultado debido los largos trayectos que se precisan recorrer para llegar a las diversas regiones turísticas. En este sentido, el transporte aéreo permite establecer conexiones más rápidas y eficientes hacia las distintas ciudades del país y reduce los tiempos de desplazamiento en comparación con los servicios que pueden ofrecer otros medios de locomoción.

En conclusión, tanto el transporte aéreo como el turismo mantienen una estrecha relación de colaboración recíproca. Por un lado, porque las regiones turísticas precisan contar con pertinentes medios de transportes que permitan la llegada de turistas hacia los mismos y que consecuentemente posibiliten el progreso de la actividad, pero así también, por otro lado, el crecimiento de la aviación aerocomercial se ve influenciado en gran medida por la oferta turística, la cual termina impactando en el desarrollo del sector aéreo. Por estos motivos, ambas industrias necesitan establecer una política de mutua cooperación a fin de que prolifere la evolución en ambos sectores.

¹⁰ Datos recopilados del Instituto Geográfico Nacional. *Distancias en kilómetros entre ciudades capitales de Argentina*. Disponible en internet:

<http://www.ign.gov.ar/NuestrasActividades/Geografia/DatosArgentina/LimitesSuperficiesyPuntosExtremos>

CAPÍTULO 3

ACTUALIDAD DEL TRANSPORTE AEROCOMERCIAL

3.1) PANORAMA INTERNACIONAL

3.1.1) Situación Actual del Transporte Aerocomercial Internacional

En base a lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en uno de sus últimos informes¹¹ presentados durante el 2018, el transporte aéreo de pasajeros mantuvo un fuerte crecimiento gracias a las condiciones de la economía mundial. Sin embargo, en comparación con la notable tendencia positiva observada en los años 2016 y 2017, el ritmo de crecimiento se desaceleró, suscitado por el aumento de los precios del combustible en los últimos dos años. Este hecho contrarrestó el aumento de la demanda generada por los menores precios de los billetes aéreos, moderando el ímpetu de crecimiento del sector. Aun así, el crecimiento del tráfico aéreo logró mantenerse en buenos niveles por efecto de las condiciones económicas propicias a lo largo del año. De acuerdo con las cifras preliminares difundidas por la OACI (2018), los *servicios aéreos regulares* transportaron un total de 4.300 millones de pasajeros en 2018, registrando un incremento del 6,1% respecto del 2017 y el *número de salidas* alcanzó los 38 millones en todo el mundo. En referencia al *tráfico de pasajeros en los servicios regulares* expresado en términos de RPK¹², se ubicó en los 8.200 billones con un marcado aumento del 6,7% que no alcanzó, sin embargo, a equiparar el crecimiento de años anteriores: 7,4% en 2016 y 7,9% logrado en 2017. La figura 7 expresa el crecimiento anual del tráfico aéreo mundial de pasajeros en los servicios regulares durante el período 2016-2018 expresado en términos de RPK.

¹¹OACI. (2018). *Crecimiento sostenido del tráfico de pasajeros y demanda moderada de servicios de carga aérea en 2018*. Disponible en internet: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ES/Solid-passenger-traffic-growth-and-moderate-air-cargo-demand-in-2018.aspx>.

¹² Siglas en inglés de Revenue-Passenger-Kilometers: Pasajeros-kilómetros de pago.

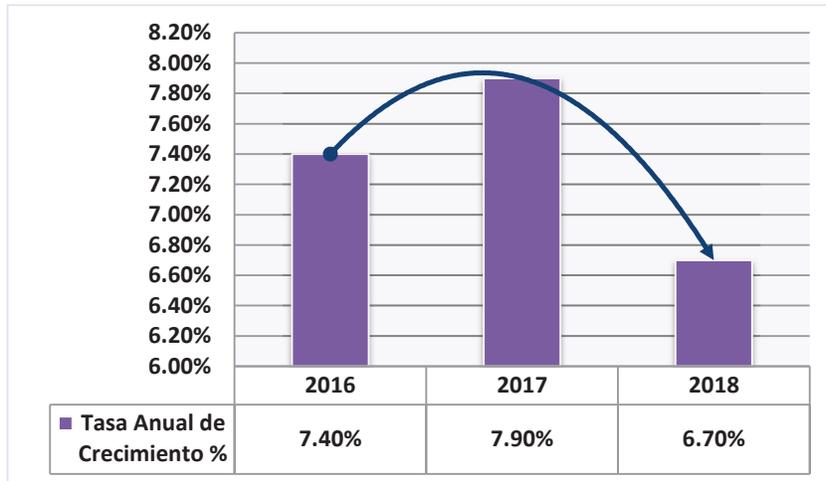


Figura 7. Tasa anual de crecimiento del transporte aerocomercial mundial. [%]. Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OACI (2018).

Continuando con la información oficial difundida por la OACI (2018), todas las regiones experimentaron un menor crecimiento que el año anterior, con la única excepción de Norteamérica donde la mejora se debió al fortalecimiento de la economía estadounidense y la sostenida expansión internacional de los transportistas canadienses. Dicha región logró pasar del 4,9% de 2017 a un 5,2% en 2018. La región Asia/Pacífico, el segundo mercado internacional más importante, conservó su lugar como mercado de más rápido crecimiento al registrar un aumento del 7,3% que, sin embargo, se quedó corto respecto del 10,5% visto en 2017. Europa como mayor mercado internacional se ubicó segunda en términos de crecimiento con el 6,7%. Le siguieron Latinoamérica/Caribe y África con un crecimiento del 6,6% y 6,5% respectivamente, y por último, Oriente Medio se colocó en último lugar con el 4,7% por la combinación de factores tales como la competencia, la baja de los precios del petróleo y las tensiones geopolíticas.

En la siguiente figura se muestra el crecimiento efectuado por región durante el 2018 en base a los pasajeros-kilómetros de pago (RPK) de los servicios regulares internacionales en comparación con el año 2017.

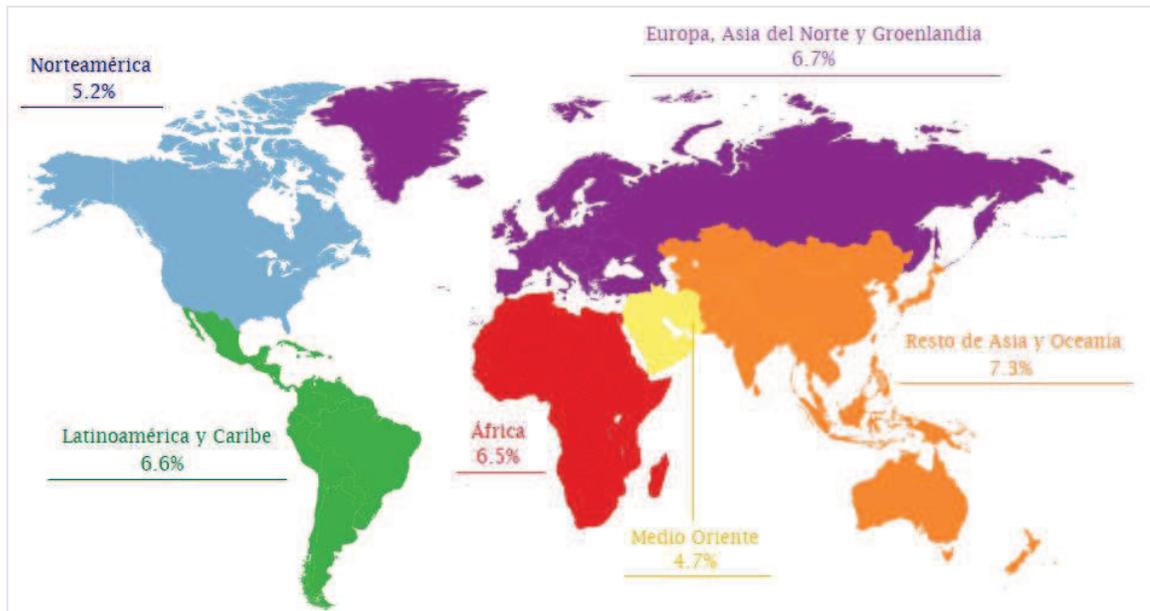


Figura 8. Crecimiento internacional del tráfico aéreo de pasajeros por región. [%]. Fuente: Elaboración propia a partir de datos publicados por OACI (2018).

3.1.2) Aeropuertos Internacionales

Como se estableció en el punto anterior, el transporte aéreo se mantuvo resistente en el último período transportando a más de 4.300 millones de personas en todo el mundo. Por consiguiente, los aeropuertos también presentaron un aumento en el movimiento de pasajeros aéreos en sus terminales aeroportuarias. Los mismos demostraron en el 2018 un crecimiento anual del 4.7% en comparación con el año anterior, según el análisis del Consejo Internacional de Aeropuertos¹³ (ACI, 2019). De los 3 principales aeropuertos que mostraron tener el mayor movimiento se encuentran el “Aeropuerto de Atlanta-Hartsfield-Jackson” de Estados Unidos, que mantuvo el primer lugar manejando a más de 107 millones de pasajeros; el “Aeropuerto de Beijing” de China, el cual superó los 100 millones de pasajeros en 2018 ocupando el segundo lugar y marcando una tasa de crecimiento anual del 5.4%; y por último el “Aeropuerto de Dubái” de Emiratos Árabes Unidos, mantuvo la tercera posición ya que, después de años de crecimiento porcentual de tráfico de dos dígitos, creció un 1% (ACI, 2019). A continuación se presenta una lista de los 10 aeropuertos con mayor cantidad de tráfico aéreo de pasajeros en el mundo.

¹³ “El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) es el único representante comercial global de los aeropuertos del mundo” (ACI, 2019).

Tabla 1
Los 10 aeropuertos con mayor tráfico de pasajeros a nivel mundial. Periodo 2017-2018

Puesto 2018	Puesto 2017	Aeropuerto	Ciudad	País	Pasajeros	
					Arribos y Partidas	Tasa Anual de Crecimiento
1	1	Aeropuerto Internacional Hartsfield-Jackson Atlanta	Atlanta	Estados Unidos	107.394.029	3.3%
2	2	Aeropuerto Internacional de Beijing Capital	Beijing	China	100.983.290	5.4%
3	3	Aeropuerto Internacional de Dubái	Dubái	Emiratos Árabes Unidos	89.149.387	1.0%
4	5	Aeropuerto Internacional de Los Ángeles	Los Ángeles CA	Estados Unidos	87.534.384	3.5%
5	4	Aeropuerto Internacional de Tokio (Haneda)	Tokio	Japón	87.131.973	2.0%
6	6	Aeropuerto Internacional O'Hare	Chicago IL	Estados Unidos	83.339.186	4.4%
7	7	Aeropuerto Internacional Heathrow	Londres	Reino Unido	80.126.320	2.7%
8	8	Aeropuerto Internacional de Hong Kong	Hong Kong	Hong Kong	74.517.402	2.6%
9	9	Aeropuerto Internacional Pudong	Shanghai	China	74.006.331	5.7%
10	10	Aeropuerto Internacional de París-Charles de Gaulle	París	Francia	72.229.723	4.0%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Consejo Internacional de Aeropuertos (2019).

3.2) PANORAMA NACIONAL

3.2.1) Situación Actual del Transporte Aero comercial Nacional

En la actualidad, el transporte aerocomercial nacional se encuentra atravesando un periodo de crecimiento. El mismo se debe a que la demanda del tráfico aéreo de pasajeros ha aumentado, estimulada principalmente por la introducción de nuevas compañías aéreas Low Cost¹⁴, y la mejora en la conectividad aérea del país, tanto con el interior del país como también con el exterior, a través de la incorporación de nuevas rutas aéreas.

¹⁴ Expresión en inglés de aerolíneas de Bajo Costo.

Según los datos oficiales presentados por la ANAC, durante el año 2018 volaron un total de 29.251 millones de pasajeros utilizando servicios comerciales y privados. Del total de pasajeros, 14.235 millones corresponden a vuelos de cabotaje, mientras que 15.016 millones pertenecen a vuelos internacionales. La figura 9 muestra la evolución del total de pasajeros transportados vía aérea en el período 2015-2018.

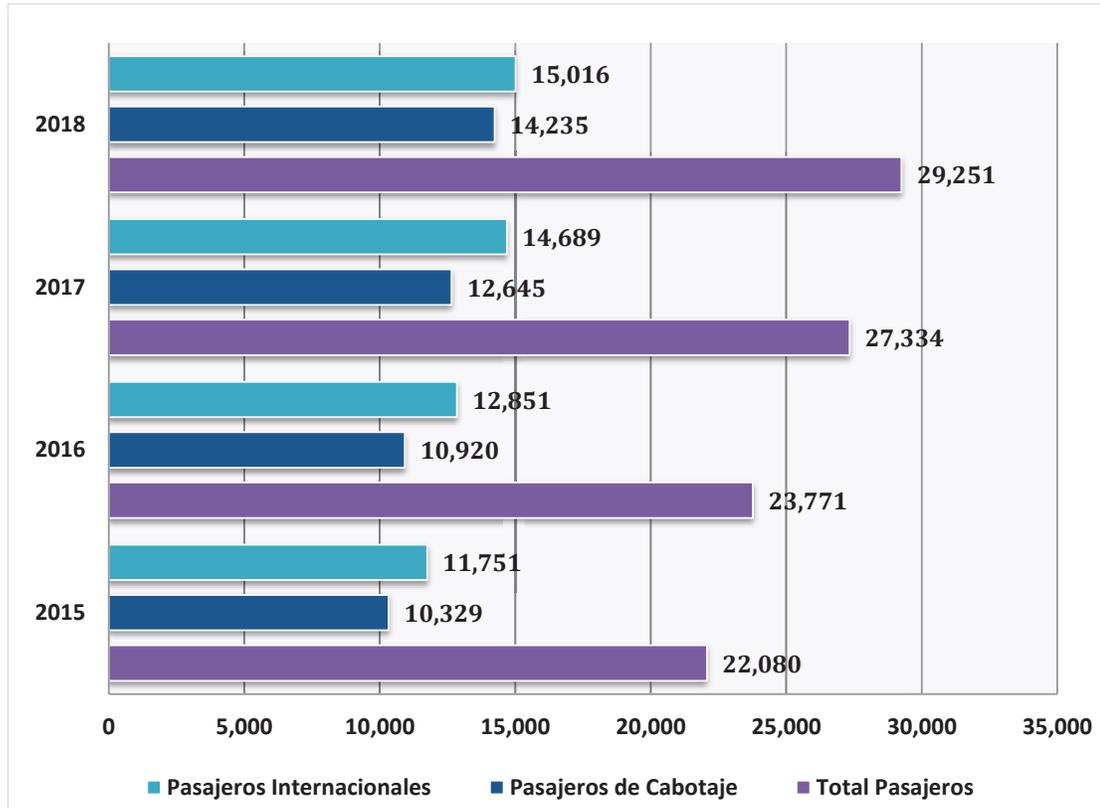


Figura 9. Total pasajeros transportados vía aérea en Argentina. Período 2015-2018. [000].
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ANAC (2018).

De esta manera el año 2018 marcó un crecimiento en el tráfico aéreo de pasajeros del 7% en comparación con el año 2017 y del 32% si se lo compara con el año 2015. Sin embargo, pese a que la tendencia es positiva, no llegó a equiparar el fuerte crecimiento del 15% producido en el año 2017. En la figura 10 se puede observar el porcentaje anual de crecimiento durante el período 2015-2018.

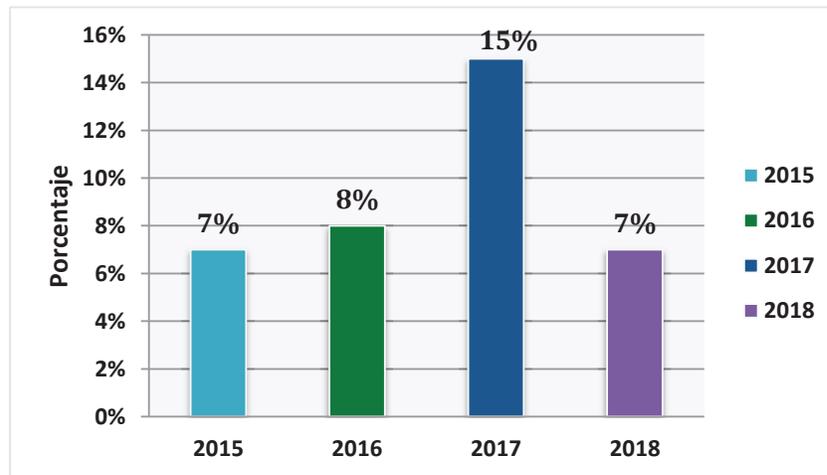


Figura 10. Tasa anual de crecimiento del transporte aéreo de pasajeros a nivel nacional. Periodo 2015-2018. [%]. Fuente: Elaboración propia en base a datos de la ANAC (2018).

En otro contexto durante el período de enero-mayo de 2019 el transporte aéreo de pasajeros mostró un leve crecimiento manteniendo la tendencia positiva al igual que años anteriores. En el país volaron un total de 12.926 millones pasajeros, entre internacionales y de cabotaje denotando un crecimiento del 4%, en referencia con el mismo período del año anterior y del 44% con el año 2015 (ANAC, 2019). La figura 11 expresa el total de pasajeros que volaron en dicho período.

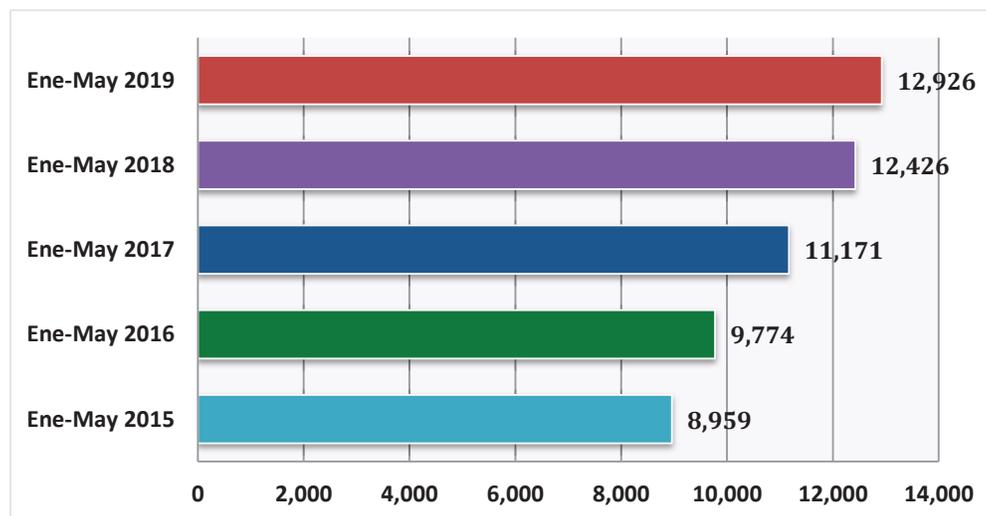


Figura 11. Total pasajeros transportados vía aérea a nivel nacional. Período Enero- Mayo 2019. [000]. Fuente: Elaboración propia en base a datos de la ANAC (2019).

3.2.2) Plan Aerocomercial “Revolución de los Aviones”

En los últimos años la industria aerocomercial local ha sufrido diversos vaivenes y ha sufrido un estancamiento en su evolución. Asimismo y según lo dispuesto por el Ministerio de Transporte de la Nación (2017) el malestar por el cual estaba atravesando la aviación civil se evidenció aún más en comparación con los países vecinos de la región, quienes en los últimos 15 años multiplicaron por tres y hasta por cuatro la cantidad de sus pasajeros aéreos. En cambio, en Argentina esto no sucedió. En el país la actividad aerocomercial creció sólo un 21% contra el 200% que lo hicieron los países vecinos (Ministerio de Transporte, 2017).

Con el fin de impulsar y mejorar el desarrollo del transporte aerocomercial nacional, en el año 2017 el Presidente de la Nación Mauricio Macri presentó el Plan Aerocomercial Nacional la “Revolución de los Aviones”, impulsado por el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte de la Nación. Dicho proyecto apunta a optimizar la conectividad aérea y duplicar la cantidad de personas que viajan en avión, es decir, que vuelen un total de 12 millones de personas adicionales en cuatro años. Además, a partir de la implementación del plan el Estado prevé un impacto en la economía por una cifra estimada de 40 mil millones de pesos y la generación de 25 mil puestos de trabajo entre directos e indirectos (Ministerio de Transporte, 2017).

Para lograr los objetivos propuesto en el plan mencionado, el Gobierno Nacional basó el proyecto en tres pilares fundamentales:

1. Crecimiento de Aerolíneas Argentina: Para fines del 2019 el plan para Aerolíneas Argentinas es el de incrementar un 48% su oferta de asientos en relación con diciembre del 2015. Estas mejoras en su productividad y calidad del servicio apuntan a que la empresa siga siendo líder en cabotaje alcanzando un 55% de crecimiento en cuatro años. Aerolíneas podrá así absorber cuatro millones de pasajeros adicionales que volarán en el 2019. Además, es prioritario para el Ministerio de Transporte que la línea aérea tienda hacia la autosustentabilidad y dependa menos de los aportes estatales. En tan solo tres años el subsidio del Estado para la compañía disminuyó un 87% (Ministerio de Transporte, 2017).

2. Ingreso de nuevas líneas aéreas acompañado del crecimiento de las existentes: Otro de los puntos se refiere a la introducción de nuevas líneas aéreas “Low Cost” al mercado nacional. Estas compañías aéreas se caracterizan por mantener tarifas reducidas en sus precios y generalmente cobran adicionales en servicios¹⁵, es decir, aquellos que no sean el vuelo en sí. La finalidad de la incorporación de estas compañías aéreas es dinamizar la competencia y favorecer el crecimiento de Aerolíneas Argentinas, además de mejorar la conexión con el interior del país. Las mismas pueden llegar a absorber ocho millones de pasajeros latentes e incrementar la oferta a través de nuevas alternativas a la hora de elegir precio y destino (Ministerio de Transporte, 2017).

¹⁵ Las Aerolíneas Low Cost cobran adicionales, por el equipaje despachado, elección de asientos, comidas a bordo o cualquier servicio que los pasajeros quieran contratar según sus necesidades.

3. Modernización de la infraestructura aeroportuaria junto con el rediseño del espacio aéreo y la mejora en su gestión: Por último, el plan integral incluye la modernización de la infraestructura en 30 aeropuertos del país, la incorporación de nueva tecnología de navegación aérea, nuevo equipamiento para la operación logística y otras obras complementarias para mejorar la aviación civil. Además de las obras dentro del contrato de Aeropuertos Argentina 2000, existen obras en otros aeródromos con inversión privada y por fuera del anterior contrato. Dicha inversión es la más importante que alguna vez se haya hecho en el sector aéreo para potenciar su desarrollo. La misma apunta a ampliar la capacidad de los aeropuertos a fin de poder recibir el creciente número de pasajeros aéreos. En materia tecnología, rediseño y gestión del tráfico aéreo en total el gobierno destinó 2.600 millones de pesos entre radares y equipos de vigilancia, tecnología de guiado para permitir despegues y aterrizajes aun con mala meteorología, equipos de comunicación entre los aeronaves y la torre y otras implementaciones que son necesarias para dar recursos de información y comunicación a los pilotos. Todo esto permite volar de manera más eficiente, reduciendo las demoras y cancelaciones, garantizando la seguridad y la previsibilidad en general y mejorando los tiempos de vuelo y el consumo de combustible (Ministerio de Transporte, 2017).

Por otro lado, además de los tres pilares fundamentales planteados anteriormente, cabe añadir que otro de los objetivos a los que apunta este proyecto, es el federalismo en la planificación y conectividad, lo que implica que una persona del interior que desee viajar tanto a otra provincia como hacia el exterior pueda hacerlo sin la necesidad de hacer trasbordo en Buenos Aires, lo que trae aparejado una mejor red de conexión en el interior del país con menores tiempos de vuelo y de espera. Por consiguiente para llevar a cabo este punto, el Gobierno designó como nuevo *Centro de Conexiones* al Aeropuerto Internacional Ing. Ambrosio Taravella de la provincia de Córdoba. El mismo fue elegido como tal, por tener una ubicación estratégica en el centro del país, lo que permite enlazar los destinos del norte y el sur sin pasar por Buenos Aires. Por otra parte también se implementó el “*Corredor Atlántico Aerolíneas Argentina*” que tiene como objetivo conectar los arribos internacionales de Ezeiza con ciudades de la Costa Atlántica, muy solicitados por los turistas internacionales (Ministerio de Transporte, 2017).

3.2.3) Aeropuertos Nacionales

Nuestro país cuenta con más de 50 aeródromos habilitados para operar, los cuales se encuentran inscriptos en el Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) perteneciente al Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA)¹⁶.

Los aeropuertos son explotados tanto por provincias del interior como por empresas a quienes se les fue adjudicada la concesión de los mismos. En referencia a este último,

¹⁶ El mismo se abordará en el punto 3.2.6 del presente capítulo.

actualmente existen dos empresas principales encargadas de la administración y explotación de los servicios en las terminales aéreas y del mantenimiento de sus infraestructuras. La primera de ellas es “Aeropuertos Argentina 2000” quien tiene a su cargo 35 terminales aéreas dentro del territorio argentino. Opera el 90% del tráfico aerocomercial nacional, conectando tanto al país con el mundo, como a las diferentes provincias del interior (Aeropuertos Argentina 2000 [AA2000], 2019). Y por otro lado se encuentra “London Supply” la cual es una empresa privada que tiene adjudicada la concesión de tres aeropuertos de la Patagonia Argentina: El Aeropuerto Internacional de Ushuaia Malvinas Argentinas, el Aeropuerto de El Calafate y el Aeropuerto Internacional de Trelew Almirante M. Zar.

Con respecto a la actualidad de los aeropuertos es menester destacar que en el marco del plan integral la “Revolución de los Aviones” se está llevando a cabo importantes inversiones en materia de infraestructura y modernización en las terminales aéreas de todo el país. Como resultado de dichas obras¹⁷ se concluyeron, entre otras, el reacondicionamiento de pistas de aterrizaje, ampliación de las calles de rodaje, instalaciones de un nuevo sistema de balizamientos, nuevas torres de control y modernización de las terminales aeroportuarias en los aeropuertos de Chapelco, Comodoro Rivadavia, Ezeiza, Resistencia, San Juan, Santa Rosa, Santiago del Estero y Trelew. Paralelamente todavía sigue la modernización en las terminales de Aeroparque, Bariloche, Córdoba, Esquel, Ezeiza, Iguazú, Jujuy, La Rioja, Mar del Plata, Salta y San Juan (ORSNA, 2019).

Por otra parte, resulta relevante mencionar la apertura del Aeropuerto Internacional El Palomar en 2018. El mismo ingresó al Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) convirtiéndose en la tercera aerostación del área metropolitana de Buenos Aires y el primero exclusivamente low cost del país.

Consecuentemente gracias a la incorporación de nuevas rutas y conexiones aéreas, los aeropuertos han presentado un aumento significativo en el tráfico aéreo de pasajeros en estos últimos años. La ANAC (2019) ha registrado que los aeropuertos con mayor movimiento de pasajeros durante el 2018 fueron el Aeroparque Jorge Newbery, seguido por Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini (Ezeiza). Por el primero pasaron un total de 13.365 millones de personas, no obstante marcó un leve descenso del 3% en comparación con el 2017. El segundo de ellos mostró un crecimiento anual estable ya que por Ezeiza volaron un total de 11.201 millones de pasajeros marcando un aumento del 9% en 2018 y del 19% con respecto al año 2015. Ambos manejan un nivel de pasajeros muy superior a los aeropuertos restantes del país. Luego le sigue el Aeropuerto de Córdoba, el cual evidenció un significativo crecimiento a partir de la incorporación de nuevas rutas nacionales e internacionales luego de que se lo designara como nuevo hub, hecho que derivó en un crecimiento del 19% con un total de 3.387 de personas que utilizaron el aeropuerto en 2018 y de un marcado aumento del 77% en comparación con el 2015. Posteriormente en orden de cantidad de movimiento de pasajeros continúa el Aeropuerto de Mendoza¹⁸ con una suma de 2.033 millones de personas que volaron por el mismo durante el 2018.

¹⁷ Corresponsiente a obras realizadas hasta Junio del 2019.

¹⁸ En el capítulo 4 se establecerá un análisis específico del *Aeropuerto Internacional de Mendoza*.

Otro punto a destacar es que a partir de la creación del “Corredor Atlántico”¹⁹ aeropuertos como Mar del Plata, Bahía Blanca, Trelew y Comodoro Rivadavia tuvieron un aumento de pasajeros del 62%, 3%, 20% y 9% respectivamente durante el periodo 2017-2018 (ANAC, 2019). En la tabla 2 se observan los 10 aeropuertos con mayor volumen de pasajeros en el 2018 y el total de personas que pasaron por ellos.

Tabla 2
Los 10 aeropuertos nacionales con mayor tráfico de pasajeros. Año 2018

Puesto	Aeropuerto	Ubicación	Total Pasajeros
1	Aeroparque Internacional Jorge Newbery	Ciudad Autónoma de Buenos Aires	13.365
2	Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini.	Buenos Aires	11.201
3	Aeropuerto Internacional Ingeniero Ambrosio Taravella	Córdoba	3.387
4	Aeropuerto Internacional Gob. Francisco Gabrielli	Mendoza	2.033
5	Aeropuerto Internacional Tte. Luis Candelaria	Río Negro	1.560
6	Aeropuerto Internacional General Martín Miguel de Güemes	Salta	1.111
7	Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú	Misiones	1.107
8	Aeropuerto Internacional Juan Domingo Perón	Neuquén	1.019
9	Aeropuerto Internacional Teniente General Benjamín Matienzo	Tucumán	940
10	Aeropuerto Internacional Rosario "Islas Malvinas"	Santa Fe	866

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la ANAC (2019).

Por último siguiendo con el análisis del período Enero-Mayo en el último informe presentado por la ANAC (2019) se registró una importante variación con respecto de los aeropuertos que tuvieron más movimientos de pasajeros aéreos. Principalmente en el mismo se observa que el Aeropuerto El Palomar registró un fuerte crecimiento del 361%, ya que por el mismo volaron un total de 531 personas contra 115 que marcó la misma etapa durante el 2018. Este significativo aumento lo llevó a ocupar el octavo lugar dentro de los diez aeropuertos con mayor movimiento de pasajeros del país durante el periodo mencionado. Dicho crecimiento plantea que se encuentra atravesando una favorable tendencia positiva teniendo

¹⁹ Contemplado en el Plan Aerocomercial “Revolución de los Aviones”.

en cuenta que se trata de uno de los últimos aeropuertos en incorporarse al SNA comenzando sus operaciones en febrero del pasado año. Los 10 aeropuertos que tuvieron el mayor tráfico aéreo de pasajeros durante el período de enero - mayo de 2019 y su total de pasajeros se muestran en la figura 12.

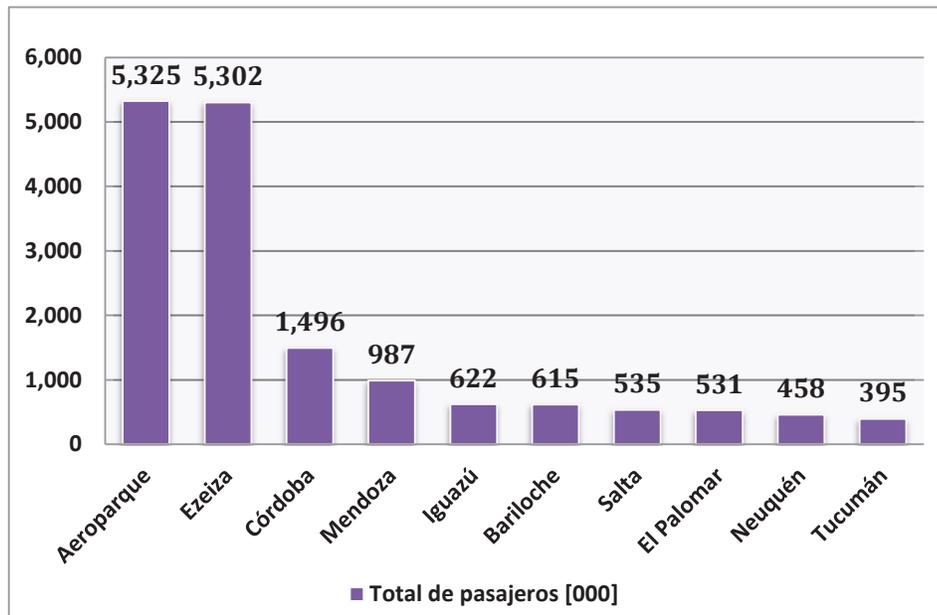


Figura 12. Los 10 aeropuertos nacionales con mayor tráfico de pasajeros. Período Enero-Mayo 2019. [000]. Fuente: Elaboración propia en base a datos de la ANAC (2019).

3.2.4) Conexiones y Rutas Aéreas

Las rutas aéreas en nuestro país fueron planificadas principalmente adoptando una organización de tipo radial, es decir, que la mayoría de ellas dispusieron de una conexión desde y hacia los aeropuertos Jorge Newbery y Ministro Pistarini, en la ciudad y provincia de Buenos Aires respectivamente. En consecuencia, este hecho fue el motivo por el cual se vieron afectados los vuelos directos entre las ciudades del interior, dificultándose de esta manera el establecimiento de una red de conexión aérea más eficaz (Wallinger, 2013). Para contrarrestar esta situación se incorporaron nuevas rutas y conexiones aéreas²⁰, tanto a nivel nacional como internacional, para optimizar la conectividad en el transporte aéreo. Durante el 2018 se sumaron un total de 198 rutas: 101 rutas de cabotaje y 97 internacionales, lo que representa un aumento del 56% en cuatro años (ANAC, 2019). Las mismas se pueden observar en la figura 13.

²⁰ Incorporadas en el marco del Plan Aerocomercial “Revolución de los Aviones”.

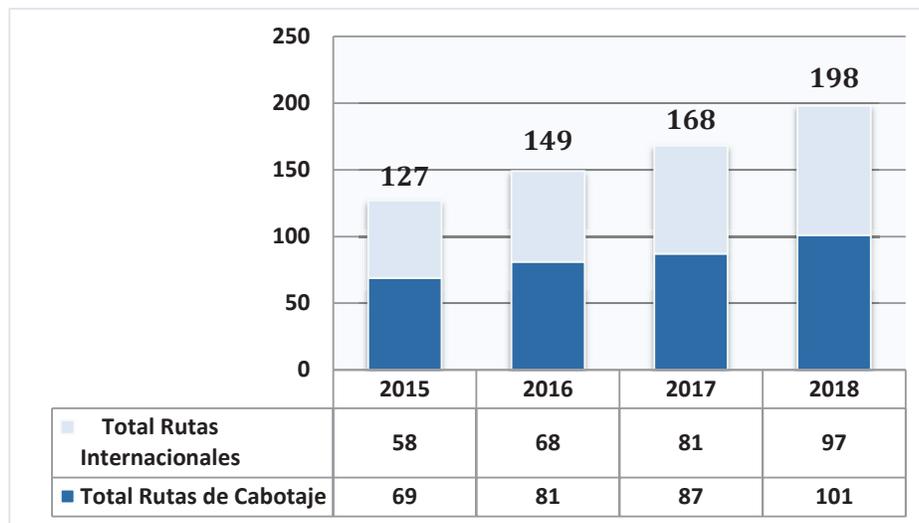


Figura 13. Evolución de las rutas aéreas en Argentina. Período 2015-2018. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ANAC (2019).

La incorporación de nuevas rutas no solo permitió aumentar la cantidad de pasajeros, sino también lograr una mayor federalización del transporte aéreo, a partir de la incorporación de rutas desde y hacia ciudades del interior del país. Según la ANAC (2019) se incorporaron rutas desde Rosario a Salta y el Calafate; desde Salta a Jujuy y Neuquén; desde Catamarca a la Rioja; desde Tucumán a Mar del Plata; desde Viedma a Bariloche; de Mendoza a Mar del Plata y Tucumán; y desde Bahía Blanca a Neuquén, entre otras. Entre tanto a nivel internacional se incorporaron, además, vuelos desde Rosario y Mendoza hacia Panamá y Lima; desde Salta a Lima, Iquique y Asunción; y desde de San Juan, Rosario y Neuquén a Santiago de Chile.

Por otro lado la provincia de Córdoba se consolida como un hub nacional. El Aeropuerto Internacional "Ing. Ambrosio Taravella" de la capital cordobesa es la tercera terminal del país en cantidad de pasajeros que circulan por ella operando más de 30 rutas de cabotaje, entre las cuales podemos citar desde la Ciudad de Córdoba a Río Cuarto, Iguazú, Mar del Plata, Resistencia, Ushuaia Calafate, Trelew y Comodoro Rivadavia, entre otras. Asimismo, en él ya operan rutas internacionales entre las que cabe destacar las rutas operadas hacia Panamá, Rio de Janeiro, Recife, San Pablo, Lima, Florianópolis, Porto Seguro, Salvador, Asunción, Punta del Este, Punta Cana, Madrid y Miami, siendo esta última una de sus últimas incorporaciones en junio de 2019 (ANAC, 2019).²¹

A continuación se expresan en las figuras 14 y 15 las rutas domésticas e internacionales más demandadas del país por pasajeros durante el 2018.

²¹ La ANAC es el organismo encargado de la aprobación de nuevas rutas aéreas, posteriormente la información es publicada en su página oficial.

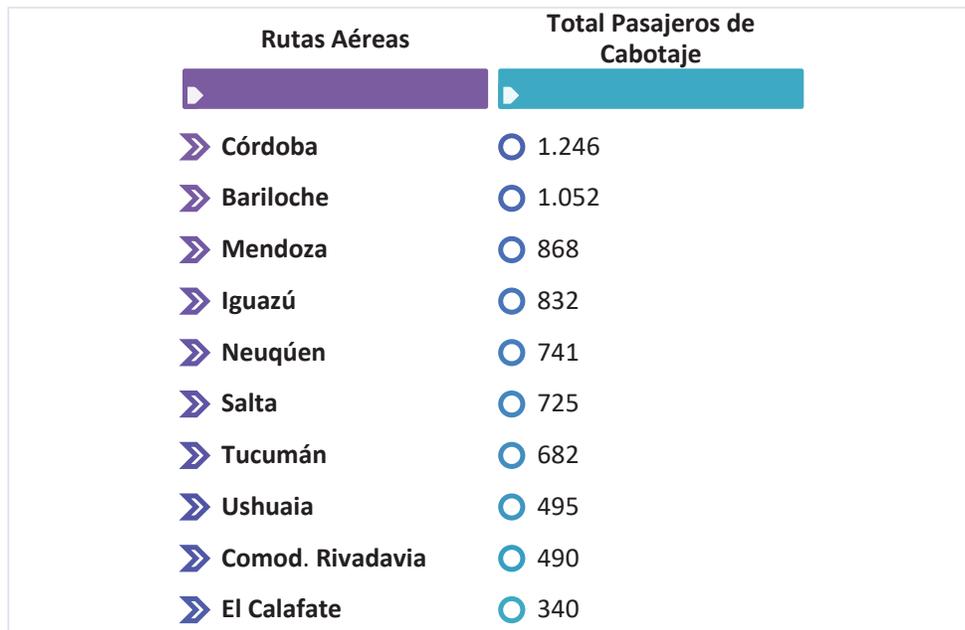


Figura 14. Rutas aéreas de cabotaje con mayor demanda de pasajeros expresados en miles. Año 2018. *Nota:* Todas las rutas aéreas establecen conexión con el Aeroparque Jorge Newbery de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. *Fuente:* Elaboración propia en base a la ANAC (2019).

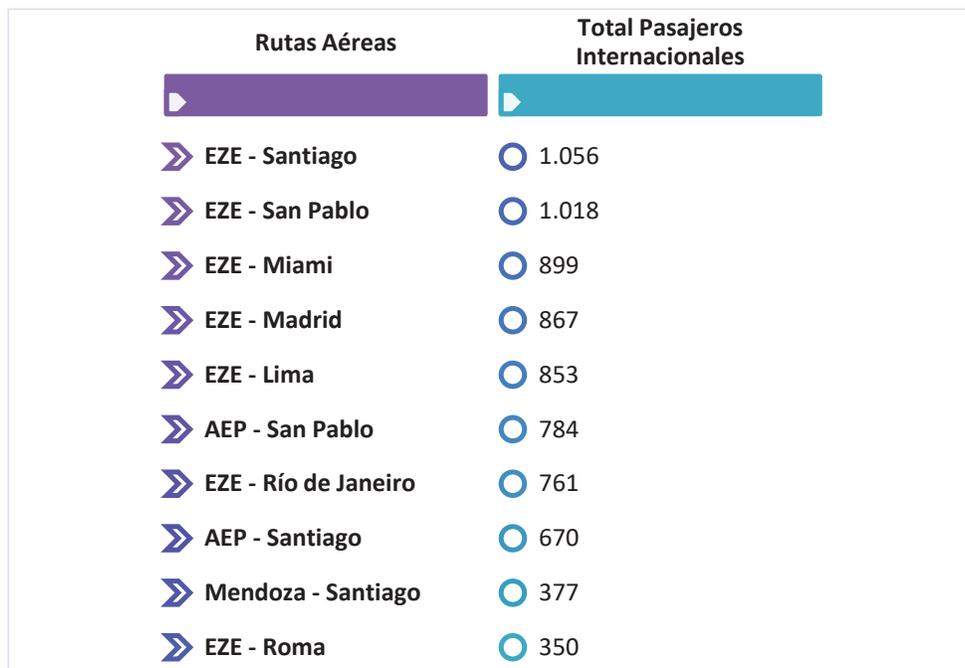


Figura 15. Rutas aéreas internacionales con mayor demanda de pasajeros expresados en miles. Año 2018. *Nota:* EZE y AEP son los códigos locales correspondientes al Aeropuerto Intl. de Ezeiza y al Aeroparque Jorge Newbery respectivamente. *Fuente:* Elaboración en base a datos de la ANAC (2019).

3.2.5) Compañías Aéreas

En lo referido a la introducción de nuevas líneas aéreas, conforme a lo dispuesto por el Ministerio de Transporte, el año 2018 se caracterizó por ser el año en el cual comenzaron a operar nuevas aerolíneas Low Cost. Si bien en países como Brasil, Colombia y Chile ya contaban con esta modalidad, en Argentina no existía.

A las ya existentes líneas aéreas Aerolíneas Argentina, Austral, Andes, LATAM y Avianca que se encontraban operando en el país, según la información expuesta por la ANAC en el "Anuario Estadístico 2018" se sumó en primer lugar **Flybondi**, la cual comenzó a operar en el mes de enero de 2018. La misma cerró el año operando 18 rutas domésticas y 3 internacionales con más de 7.000 vuelos efectuados y 865.000 mil pasajeros transportados. Luego a mediados de octubre se incorporó **Norwegian Argentina** y con apenas dos meses y medio terminó el año superando la barrera de los 100.000 pasajeros. En noviembre comenzó sus actividades la empresa **Flyest Líneas Aéreas** realizando vuelos regulares uniendo Santa Fe con Buenos Aires. Y la última incorporación fue **Jetsmart** en abril del 2019 la cual ofrece sus servicios de cabotaje e internacionales. En lo referido a vuelos internacionales se han incorporado en los últimos años las empresas: Amazonas, Latin American Wings, Azul Linhas Aéreas, Ethiopian, Edelweiss Air Ag y Sky Airlines S.A.

A continuación en la figura 16 se exponen las aerolíneas que lideraron el mercado nacional e internacional de pasajeros aéreos durante el período de Enero-Mayo del 2019.

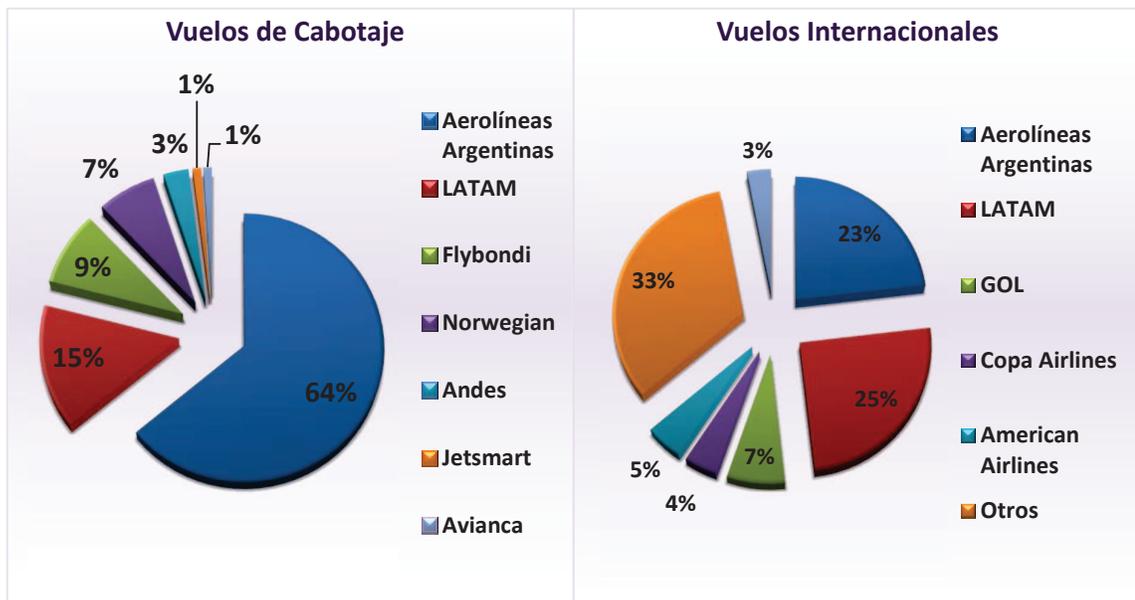


Figura 16. Aerolíneas con mayor actividad aérea en Argentina. Periodo Enero-Mayo 2019. [%]. *Nota:* En el promedio correspondiente a Aerolíneas Argentinas se incluyeron los pasajeros que volaron por Austral. *Fuente:* Elaboración propia en base a datos de la ANAC (2019).

3.2.6) Organismos y Asociaciones vinculadas al transporte aerocomercial en Argentina

El transporte aéreo es una industria compleja de la cual participan diversos actores quienes controlan y fiscalizan las actividades que se desarrollan en la aviación civil. Cada organismo desempeña funciones específicas orientadas a la mejora continua del sector y en muchos casos trabajan en conjunto para lograr una mayor operatividad y eficiencia del sector. La siguiente figura muestra los principales actores que intervienen en el sector Aerocomercial Nacional.

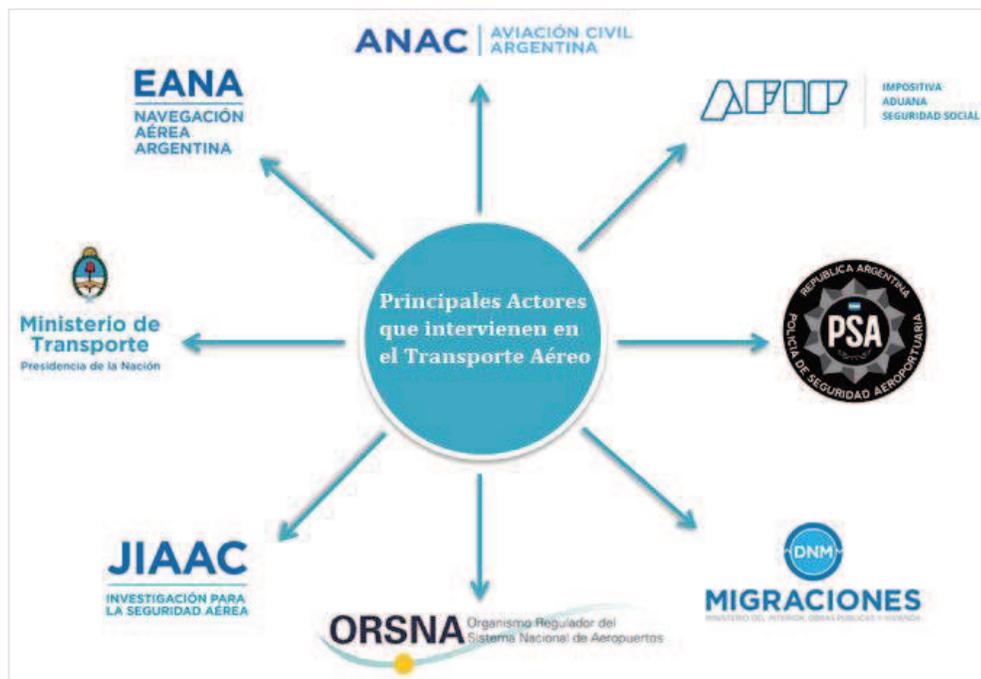


Figura 17. Principales actores del transporte aéreo nacional. Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se describen las funciones de las principales entidades que regulan la actividad aérea y aquellos actores que también tienen intervención en las actividades propias del transporte aerocomercial.

Institución	Descripción
MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN	El Ministerio de Transporte se encarga de planificar, ejecutar, gestionar y fiscalizar políticas y obras de transporte en el país. Asimismo, garantiza la seguridad de las operaciones aéreas, amplifica la capacidad y modernización de los aeropuertos además de ofrecer calidad en los servicios a partir de estándares internacionales (Ministerio de Transporte, s.f.).
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC)	Fue creada en el año 2007 como la principal Autoridad Aeronáutica de la Argentina. En cuanto a sus funciones regula, fiscaliza y controla todas las actividades de la aviación civil, es decir, toda aquella actividad aérea no

	<p>relacionada con la defensa del país, según las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Asimismo, vela por la correcta aplicación de los convenios internacionales, las leyes y reglamentos aeronáuticos, resguardando los principios de seguridad operacional, entre ellos podemos citar el cumplimiento de las funciones y competencias establecidas en la Ley 17.285 del Código Aeronáutico y la Ley 19.030 de Política Aérea (ANAC, s.f.).</p>
<p>ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)</p>	<p>Es un organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Transporte cuya misión es controlar la actividad aeroportuaria en el ámbito del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA). Tienen entre sus funciones las de fiscalizar y ejecutar infraestructura aeroportuaria nacional, regular a los concesionarios y administradores aeroportuarios y velar por una operación aeroportuaria segura y eficaz (ORSNA, s.f.).</p>
<p>EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA S.E. (EANA)</p>	<p>Es un organismo dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación encargado de prestar el servicio público esencial de navegación aérea (PSNA) en la República Argentina. La misma tiene a su cargo la planificación, dirección, coordinación y administración del tránsito aéreo, de los servicios de telecomunicaciones, instalaciones, infraestructuras, redes de comunicaciones del sistema de navegación aérea e información aeronáutica para su posterior elevación a la ANAC (EANA, 2016).</p>
<p>POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA (PSA)</p>	<p>Creada en el 2005 y dependiente del Ministerio de Seguridad de la Nación tiene por misión resguardar y garantizar la seguridad dentro de los aeropuertos del SNA, mediante la prevención e investigación de los delitos que no estén contemplados en el Código Aeronáutico (Policía de Seguridad Aeroportuaria, s.f.).</p>
<p>DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIONES (DNM)</p>	<p>Es un organismo dependiente del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda encargado de la aplicación de la normativa migratoria y el control de las entradas y salidas de personas del país (Dirección Nacional de Migraciones, s.f.).</p>
<p>JUNTA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (JIAAC)</p>	<p>Como organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Transporte, está encargado de determinar las causas de los accidentes ocurridos en la aviación civil y elaborar planes de acción para evitar los mismos (Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, s.f.)</p>
<p>DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS</p>	<p>La Dirección General de Aduanas, dependiente de la AFIP, <i>“tiene a su cargo la aplicación de la legislación relativa a importación y exportación de mercaderías, y el control del tráfico de bienes que ingresan o egresan en el territorio”</i> (ANAC, 2018).</p>
<p>DIRECCIÓN GENERAL DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO (DGCTA)</p>	<p>Como organismo dependiente de la Fuerza Aérea Argentina tiene a su cargo la prestación de los servicios de navegación aérea y a su vez es responsable de la operación de su equipamiento e infraestructura (ANAC, 2018),</p>
<p>SANIDAD DE FRONTERAS</p>	<p>Dependiente del Ministerio de Salud de la Nación, su labor en los aeropuertos internacionales se basa en controlar, fiscalizar y vigilar todo aquello referido a cuestiones sanitarias (ANAC, 2018).</p>

<p>SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA (SENASA)</p>	<p>Tanto en las fronteras como en los aeropuertos internacionales, dicho organismo ejerce el control de las importaciones y exportaciones de productos y derivados de origen animal y vegetal, productos agroalimentarios y agroquímicos entre otros (SENASA, s.f.).</p>
<p>AGENCIA NACIONAL DE MATERIALES CONTROLADOS (ANMaC)</p>	<p>Dicho organismo tiene como misión regular y fiscalizar armas de fuego, pólvoras, explosivos y afines. Dentro de los aeropuertos controla tanto la entrada y salida así como también las importaciones y exportaciones de las armas de fuego (ANMaC, s.f.)</p>
<p>OPERADORES DE TRANSPORTE AÉREO</p>	<p>Los Operadores de Transporte Aéreo son los encargados de brindar los servicios de transporte aéreo y del traslado seguro de los pasajeros y sus pertenencias de un aeropuerto a otro (ANAC, s. f.).</p>
<p>COMPAÑÍAS AÉREAS</p>	<p>Las aerolíneas tienen como principal función transportar pasajeros y cargas de un lugar a otro vía aérea y tienen la obligación de brindar máxima seguridad y calidad en los servicios ofrecidos.</p>

Figura 18. Definición de los actores intervinientes en el transporte aéreo nacional. Fuente: Elaboración propia.

3.2.7) Marco Normativo

El comienzo de la regulación a nivel nacional estuvo dado a partir de la creación del Convenio de Chicago²². Al igual que la mayoría de los países del mundo, Argentina adhirió al mismo, quedando de esta manera, obligada a garantizar la seguridad del transporte aéreo nacional teniendo como fuente de doctrina las normas internacionales formuladas por la OACI en base a dicho convenio. A partir de este contexto se sancionan las primeras leyes y normas de la aviación civil nacional. Las principales leyes vinculadas al transporte aéreo son las siguientes:

- **Leyes Principales**

Ley 17.285/67 Código Aeronáutico: Este código rige la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina, tanto en el ámbito público como el privado. El mismo “legisla sobre circulación aérea, infraestructura, aeronaves, personal aeronáutico, subvenciones, responsabilidad ante daños, búsqueda, asistencia y salvamento, investigación de accidentes, seguros, jurisdicción y competencias, fiscalización y procedimientos, faltas, delitos y sanciones, entre otros aspectos” (Ministerio de Hacienda, 2018, p.35).

Ley 19.030/71 Transporte Aero comercial: La presente ley es la que “(...) regula la actividad aerocomercial en todos sus aspectos, tanto con relación a los servicios internacionales como internos y mantiene la adecuada coordinación con las que se

²² Mencionado en el punto 2.3.1 del capítulo 1.

establezcan para los otros medios de transporte, conforme todo ello con los superiores objetivos de la Nación” (Ley N° 19.030, 1971).

- **Leyes Complementarias**

Ley 26.102/06 Seguridad Aeroportuaria: Según lo instaurado en la presente Ley 20.102 de Seguridad Aeroportuaria (2006) la misma es la que “establece las bases jurídicas, orgánicas y funcionales del Sistema de Seguridad Aeroportuaria a través del cual resguarda y garantiza la seguridad interior en el ámbito jurisdiccional aeroportuario, a través de la prevención, conjuración e investigación de los delitos e infracciones que no estén previstos en el Código Aeronáutico”.

Ley 13.041/47 Tasas Aeronáuticas: Dicha ley le otorga al Poder Ejecutivo Nacional la facultad de fijar contribuciones a los servicios vinculados directa o indirectamente al uso de aeropuertos y aeródromos y a los servicios de protección al vuelo y de tráfico administrativo referente a la navegación aérea (Ley N° 13.041, 1947).

CAPÍTULO 4

ESTUDIO DE CASO: “AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MENDOZA GOBERNADOR FRANCISCO GABRIELLI.”

4.1) ASPECTOS GENERALES DE LA PROVINCIA DE MENDOZA

La Provincia de Mendoza se encuentra ubicada en el centro oeste de la República Argentina, al pie de la Cordillera de Los Andes. Asimismo forma parte de la región de Cuyo la que, además está integrada por las provincias de San Juan, San Luis y La Rioja.

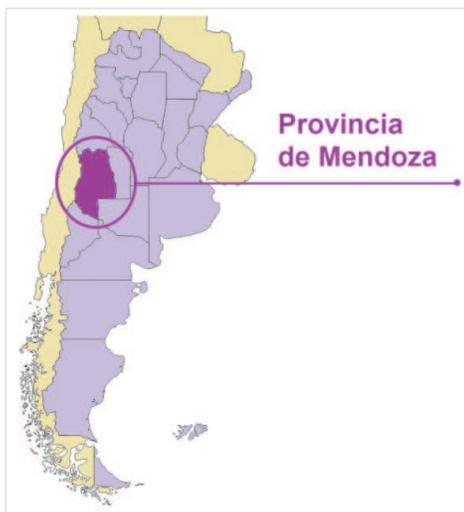


Figura 19. Ubicación geográfica de la provincia de Mendoza. *Fuente:* Elaboración propia.



Figura 20. Ubicación geográfica de las regiones turísticas. *Fuente:* Elaboración propia.

Mendoza cuenta con una superficie total 148.827 km.2 y con una población estimada de 1.741.610 habitantes. La misma se encuentra entre las provincias de mayor desarrollo relativo del país gracias a su economía caracterizada por su producción agrícola y la industrialización de materias primas como vid, frutas, hortalizas, así como también por el desarrollo de la industria metalmecánica, el sector de la construcción, petróleo, la minería y la energía (Mendoza Gobierno, s.f.).

Por otra parte es conocida como “*la capital mundial del vino*”. Esto se debe a la calidad de sus viñedos y la incorporación de tecnología de vanguardia abocada al desarrollo de la uva, la han transformado en un líder mundial en la elaboración y comercialización de vinos (Mendoza Gobierno, s.f.).

Siguiendo con lo mencionado anteriormente, otra de las principales actividades económicas de la provincia lo configura el Turismo. Su elevado potencial turístico, provisto por una gran cantidad de recursos tanto naturales como culturales, la han convertido en un destino de excelencia. Tal es así, que durante el año 2018 la provincia fue visitada por 3.758.320 turistas llegando a registrar una ocupación promedio diaria del 54% en hoteles y hostels (Ente Mendoza Turismo, 2018). A continuación se detallan los principales sitios de interés turístico de la provincia.



Figura 21. Principales atractivos turísticos de la provincia de Mendoza. *Fuente:* Elaboración propia.

La provincia de Mendoza cuenta con diversas vías acceso tanto nacional como internacional que permiten el arribo de los turistas a la misma. Por vía terrestre se puede acceder por medio de la Ruta Nacional N° 40, la cual atraviesa a la provincia de norte a sur, y por medio de la ruta Nacional N° 7, de este a oeste. Ambas rutas mencionadas constituyen los principales accesos a nivel nacional a través de los cuales se encuentra conectada con las provincias limítrofes²³. Asimismo se encuentra conectada al oeste con Chile²⁴ mediante uno de los principales pasos fronterizos internacionales con los que cuenta el país, el denominado Paso Internacional Cristo Redentor (Ente Mendoza Turismo, s.f.).

Haciendo referencia a su conectividad vía aérea cuenta con 3 aeropuertos: el Aeropuerto de San Rafael Suboficial Ayudante Santiago Germano, el Aeropuerto Comodoro Ricardo Salomón de Malargüe y por último el más relevante de la provincia, el Aeropuerto Internacional Francisco Gabrielli (Ente Mendoza Turismo, s.f.). Este último representa el

²³ La provincia de Mendoza limita con 4 provincias argentinas, al norte con San Juan, al este con San Luis, y al sur con La Pampa y Neuquén.

²⁴ La provincia de Mendoza limita al oeste con Chile separada por tan solo cuatrocientos kilómetros de su ciudad capital. Cabe destacar que entre ambas ciudades existe una estrecha relación comercial.

estudio de caso del presente trabajo de investigación y el cual se procederá a analizar en los próximos puntos del presente capítulo.

4.2) AEROPUERTO INTL. DE MENDOZA GOB. FRANCISCO GABRIELLI

4.2.1) Generalidades del aeropuerto

El Aeropuerto Internacional Gobernador Francisco Gabrielli, también conocido como “El Plumerillo”, es la principal terminal aérea de la provincia de Mendoza y a su vez uno de los más importantes de la Argentina. Se encuentra ubicado en el Departamento de las Heras, a unos 10km. hacia el norte de la ciudad capital, al cual se accede por la Ruta Nacional N°40, Acceso Norte, kilómetro 15 (ORSNA, 2013). El aeropuerto opera vuelos tanto de cabotaje como internacionales y configura uno de los principales centros de conexión entre la región de cuyo y los países limítrofes.



Figura 22. Ubicación geográfica de los aeropuertos de Mendoza. Fuente: Elaboración propia en base al Instituto Geográfico Nacional (s.f.).

El Plumerillo integra la lista de los 53 aeropuertos activos pertenecientes al Sistema Nacional de Aeropuertos del ORSNA y actualmente la terminal aérea se encuentra concesionada por la empresa Aeropuertos Argentina 2000. Los códigos de identificación designados para el aeropuerto son los siguientes:

IATA	OACI	FAA
▶ MDZ	▶ SAME	▶ DOZ

Figura 23. Códigos de identificación del Aeropuerto Intl. de Mendoza. Fuente: Elaboración propia en base a ORSNA (2013).

4.2.2) Evolución e Infraestructura

El Aeropuerto El Plumerillo fue inaugurado en el año 1954. Desde su apertura hasta la actualidad se le han realizado diversas obras destinadas a mejorar y modernizar su infraestructura aeroportuaria, principalmente a partir del año 1998, cuando la empresa Aeropuertos Argentina 2000 se le fueron adjudicados la concesión de los aeropuertos pertenecientes al Sistema Nacional de Aeropuertos (Cámara Argentina de la Construcción, s.f.). Dichas reformas que se le han ejecutado al aeropuerto apuntan básicamente a que la actividad aeroportuaria se desarrolle de una manera más eficiente, sin inconvenientes y para que a los pasajeros se les pudiera otorgar un servicio acorde.

No obstante, para el año 2016 se efectuaron obras que significaron una de las remodelaciones más relevantes para el aeropuerto. Como ya se ha citado anteriormente, el Plan Aero comercial Nacional²⁵ apuntó a suscitar el crecimiento del sector aéreo mediante la introducción de diversas medidas, entre las que se encuentra la realización de importantes inversiones en materia de infraestructura aeroportuaria. En este contexto, para poder soportar un aumento de pasajeros en su terminal aérea, se realizó una remodelación integral del aeropuerto por un estimado de más de \$1.200 millones de pesos. Por dichas remodelaciones el aeropuerto permaneció sin operar durante el 7 de Septiembre y el 7 de Diciembre del 2016, período en el cual sus vuelos fueron derivados hacia los Aeropuertos de San Juan, San Luís y San Rafael (ANAC, 2016).

Durante este período, según lo dispuesto por la ANAC (2016), se efectuaron la construcción de una nueva pista de aterrizaje, reparación de las calles de rodaje e instalación un sistema con nueva tecnología de luces. Asimismo se amplificó el estacionamiento y se realizó la apertura de nuevas calles de acceso para facilitar la entrada al aeropuerto.

Por otra parte, en base a lo establecido por ORSNA (2016), la terminal de pasajeros también fue totalmente modernizada, renovándose los sectores de embarque y arribo y el hall de retiro de equipaje. A esto se le sumó la renovación del área central donde se instalaron máquinas de self check-in, un nuevo sistema para información de vuelos y estaciones de carga para dispositivos electrónicos, nuevos locales comerciales, gastronómicos y nuevos sanitarios.

Las diversas obras mencionadas que se inauguraron a fines del año 2016 y que culminaron en marzo de 2017 con la ampliación del estacionamiento, implicaron que el Aeropuerto fuera considerado para ese entonces como uno de los más modernos y seguros del país (Ente Turismo Mendoza, s.f.).

La siguiente tabla expresa las obras que se efectuaron durante la última remodelación del aeropuerto con su monto de inversión estimativo.

²⁵ Contemplado en el capítulo 3.2.2. del capítulo 3 del presente trabajo final de investigación.

Tabla 3
Principales obras realizadas en el Aeropuerto Intl. de Mendoza. Año 2016-2017.

Tipo de obra	Período	Monto de inversión en pesos
Readecuación y ampliación de Terminal de Pasajeros.	Inicio: 13-02-2013 Fin: 07-12-2016	\$ 217.974.678
Nuevos bordes de calles de rodaje, señalización vertical y barras de parada.	Inicio: 29-07-2016 Fin: 07-12-2016	\$ 42.516.465
Adecuación y balizamiento de la pista con nuevo sistema de iluminación led. Nuevo Sistema de control - UPS	Inicio: 29-07-2016 Fin: 07-12-2016	\$ 61.911.577
Rehabilitación de pista (ancho 12,6m) y reconstrucción parcial calles de rodaje.	Inicio: 05-09-2016 Fin: 07-12-2016	\$ 483.483.784
Ampliación Plataforma Comercial.	Inicio: 09-09-2016 Fin: 07-12-2016	\$ 52.521.017
Nuevo Sistema de Luces de Aproximación en Cabecera 36	Inicio: 29-07-2016	\$ 12.094.650
Remodelación y ampliación del estacionamiento.	Inicio: 12-09-2016 Fin: 30-06-2017	\$ 108.193.357

Fuente: Elaboración propia en base a ORSNA (2016).

Es menester destacar que dichas reformas edilicias permitieron establecer nuevas conexiones aéreas y por ende que pudiera soportar de una manera más eficiente el arribo de una mayor cantidad de pasajeros. En este sentido para el año 2018 llegó a superar la barrera de los 2 millones de personas que transitaron por el aeropuerto marcando un crecimiento del 58% con respecto al 2015. (ANAC, 2019).

Para la actualidad continúa ofreciendo diversos servicios destinados a satisfacer la experiencia de viaje de los pasajeros en el aeropuerto como lo son las oficinas de información general del aeropuerto y de vuelos, así también de información turística y servicio de sellado de equipaje. Cuenta además con locales comerciales como cafeterías, bares y restaurantes, y de indumentaria, accesorios, drugstore, diarios y revistas. Otros servicios ofrecidos en terminal aérea para los usuarios son el uso de cajeros automáticos, cabinas de locutorios, teléfonos públicos e Internet Wi-Fi, alquiler de autos de las compañías más conocidas, autobuses públicos, remises y taxis que establecen comunicación con Mendoza Capital (Mendoza Gobierno, s.f.).

En cuanto a lo que se refiere a la *infraestructura* del Aeropuerto de Mendoza cuenta con un predio total de 530.3 hectáreas las cuales son de uso civil y militar²⁶ compartido con la Fuerza Aérea Nacional. Del total del terreno unas 324.1 hectáreas le pertenecen Aeropuertos Argentina 2000, las cuales se les fueron concesionadas por el Estado Nacional para el uso público y comercial, y las restantes pertenecen al Aérea Militar en el cual se encuentran la plataforma militar y la plataforma de mantenimiento militar (ORSNA, 2013).



Figura 24. Plano general del Aeropuerto Intl. de Mendoza. Fuente: Elaboración propia en base a ORSNA (2013).

En relación a sus instalaciones, cuenta con una *terminal de pasajeros* de 13.000 m² distribuidos en 3 plantas (ORSNA, 2016). Las dos primeras plantas son de uso público y en ellas se centralizan las operaciones comerciales, tanto de cabotaje e internacionales como las de aviación general y privada, y en referencia la tercera planta, la misma está destinada a mantenimiento. Por otra parte, en el predio lindero a la terminal de pasajeros, se encuentran diversas instalaciones aeroportuarias. Se pueden citar la *torre de control aérea*, el *sector destinado a correos*, y la *terminal de cargas* la cual cuenta con una edificación de 2.242 m² divididos en aérea administrativa y aérea de depósito general (ORSNA, 2013). Asimismo, el aeropuerto cuenta con una única pista de aterrizaje y despegue 18/36 la cual cuenta con dimensiones de 2.835 metros de largo por 12.6 metros de ancho. (ORSNA, 2016).

²⁶ Es menester recordar que la definición de aviación civil y militar se estableció en el punto 2.2.2 del capítulo 2 del presente trabajo final de investigación.



Figura 25. Plano de las instalaciones del Aeropuerto El Plumerillo. Año 2019. Fuente: Elaboración propia en base a Google Maps (2019).

4.3) ANÁLISIS DEL TRANSPORTE AÉREO DEL AEROPUERTO DE MENDOZA

4.3.1) Síntesis a nivel nacional

Como se mencionó anteriormente el Aeropuerto El Plumerillo se destaca por ser una de las terminales aéreas más importantes a nivel nacional que anualmente presenta uno de los mayores movimientos de pasajeros del país.

Durante el año 2018 se registraron a más de 2 millones de personas las cuales utilizaron dicho aeropuerto posicionándolo en cuarto lugar en orden de importancia luego de los aeropuertos de Aeroparque, Ezeiza y Córdoba (ANAC, 2018).

De igual modo El Plumerillo ocupó el cuarto lugar con respecto al total de movimientos aéreos durante el 2018. El mismo registró 19.541 movimientos aéreos frente a los 125.821, 73.852 y 30.909 que presentaron Aeroparque, Ezeiza y Córdoba respectivamente (ANAC, 2018).

A continuación se puede observar en las figuras 26 y 27 el lugar que ocupa el Aeropuerto El Plumerillo frente a los 10 aeropuertos que presentan mayor movimiento de pasajeros y movimiento aéreos del país respectivamente.

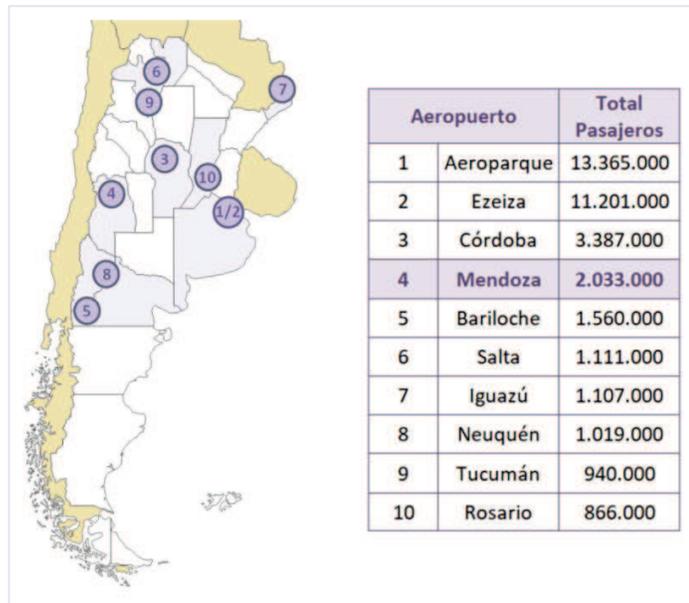


Figura 26. Aeropuertos nacionales con mayor cantidad de movimientos de pasajeros. Periodo 2018. Fuente: Elaboración propia en base a datos del ANAC (2018).

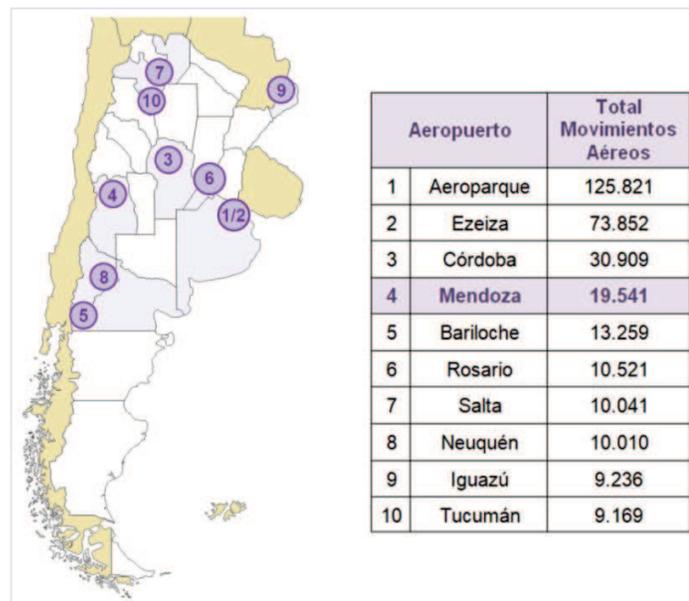


Figura 27. Aeropuertos nacionales con mayor cantidad de movimientos aéreos. Periodo 2018. Fuente: Elaboración propia en base datos del ANAC (2018).

4.3.2) Síntesis a nivel regional

La región de Cuyo es una zona altamente turística a la cual arriban anualmente un elevado número de turistas, los cuales optan por llegar a los destinos cuyanos utilizando el transporte aéreo. En este sentido, al analizar el papel que desempeña El Plumerillo en dicha

región se puede afirmar que el Aeropuerto Gob. Francisco Gabrielli es la terminal aérea más importante de dicha zona. Según la última información disponible sobre la región de Cuyo difundida por la EANA (2017), por el mismo transitaron un total de 1.812.231 millones de pasajeros nacionales e internacionales durante el 2017, esto quiere decir que del total de las 2.198.399 millones de personas que viajaron en aeropuertos de la región de cuyo, el 80% lo hizo a través del Aeropuerto El Plumerillo.

En relación a los movimientos aéreos ocurrió algo similar, El Plumerillo captó el 65% de los 28.322 mil movimientos totales que se efectuaron en dicha región. El mismo operó un total de 18.518 mil movimientos y un escalón más abajo pero con una notable diferencia se ubicó el Aeropuerto de San Rafael con 4.101 mil movimientos aéreos (EANA, 2017). En las figuras 28 y 29 se expone la incidencia que tiene el Aeropuerto Intl. de Mendoza frente a otras terminales aéreas en dicha región.

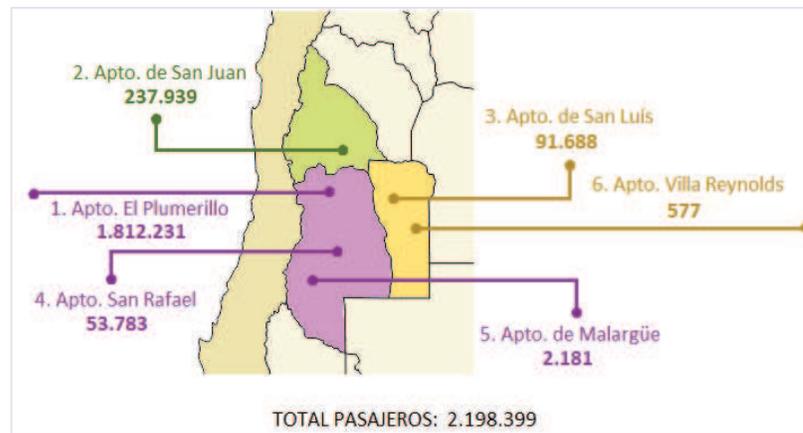


Figura 28. Pasajeros por aeropuerto en la región de cuyo. Año 2017. Fuente: Elaboración propia en base a datos de la EANA (2017).

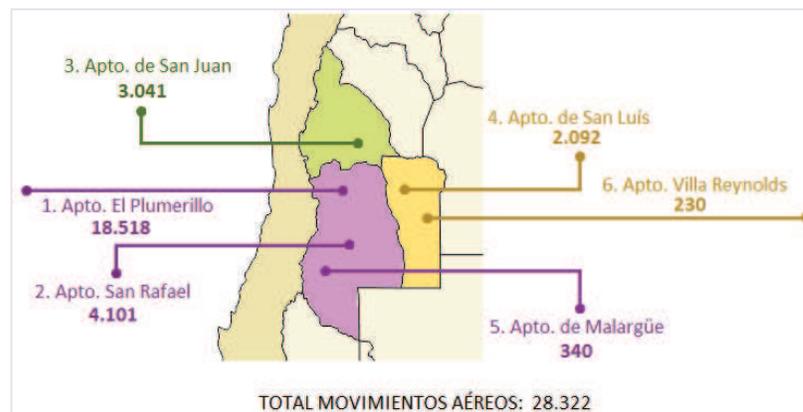


Figura 29. Movimientos aéreos por aeropuerto en la región de cuyo. Año 2017. Fuente: Elaboración propia en base a datos de la EANA (2017).

En síntesis se puede afirmar que no solo es la terminal aérea más relevante a nivel regional, sino que también es el principal a nivel provincial, superando ampliamente a los otros dos

aeropuertos pertenecientes a la provincia de Mendoza, el Aeropuerto San Rafael y Aeropuerto Comodoro Ricardo Salomón de Malargüe.

4.3.3) Síntesis Aeroportuaria

El Plumerillo durante los últimos 4 años presentó un aumento en el volumen de pasajeros que transitaron por su terminal aérea, tanto de cabotaje como internacional. Durante el 2018 el mismo logró superar la barrera de los 2 millones de pasajeros marcando un notable crecimiento del 58 % en relación al año 2015, denotando de esta manera que transitaron por el aeropuerto más de 700.000 pasajeros adicionales en un período de tan solo 4 años. Sin embargo, al momento de analizar el transporte aéreo resulta indispensable aclarar que al igual que lo mencionado en el punto 4.2.2 del presente capítulo, el aeropuerto se mantuvo cerrado por remodelaciones durante el mes de septiembre y la primera semana de diciembre del 2016 quedando de esta manera interrumpido el normal funcionamiento de las actividades aéreas. Por este motivo, los valores que presentó dicho año manifestaron una leve disminución con respecto al año 2015 y el crecimiento del 68% que presentó el 2017 con respecto al año 2016 no resulta representativo (ANAC, 2018).

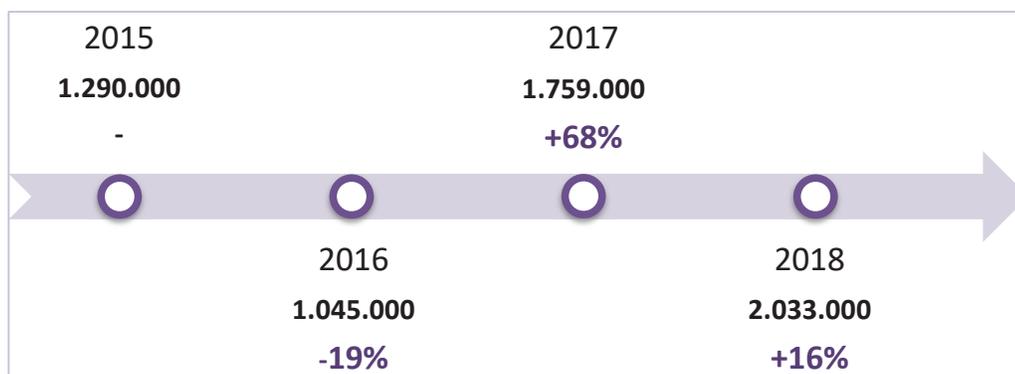


Figura 30. Total pasajeros transportados en el Aeropuerto Intl. de Mendoza. Periodo 2015-2018. Fuente: Elaboración propia en base a datos del ANAC (2018).

En base a los pasajeros según su procedencia, presentó principalmente arribos desde el interior del país y en menor medida desde el exterior. En el 2018 viajaron un total de 1.420.000 millones de pasajeros en vuelos domésticos, es decir que volaron 378.000 mil pasajeros adicionales en 4 años, marcando un crecimiento del 36% en relación con el 2015. No obstante, el Aeropuerto Intl. de Mendoza aumentó considerablemente la cantidad de pasajeros a nivel internacional volando 614.000 mil pasajeros en el 2018 frente a los 249.000 mil que lo hicieron en el 2015, lo que quiere decir que el aeropuerto creció un 147% en concepto de pasajeros provenientes del exterior (ANAC, 2018). La figura 31 muestra en detalle el total de pasajeros que volaron por el Aeropuerto Intl. de Mendoza según vuelos de cabotaje e internacional en el periodo 2015-2018.

Año	Cabotaje	Internacional
2018	1.420.000	614.000
2017	1.243.000	516.000
2016	803.000	242.000
2015	1.042.000	249.000

Figura 31. Total pasajeros transportados por el Aeropuerto Intl. de Mendoza según tipo de vuelo. Periodo 2015-2018. Fuente: Elaboración propia en base a datos del ANAC (2018).

Ahora bien, uno de los motivos que produjo el fuerte crecimiento de pasajeros en El Plumerillo fue suscitado por el establecimiento de nuevas rutas y conexiones aéreas tanto a nivel nacional como internacional las cuales fueron previstas por el Plan Integral Aero comercial.

En este sentido el Aeropuerto Intl. de Mendoza vio incrementada su conectividad aérea en un periodo de 4 años mostrando durante el 2018 el mayor año de crecimiento con un total de 25 conexiones aéreas frente a las 9 establecidas durante el 2015.

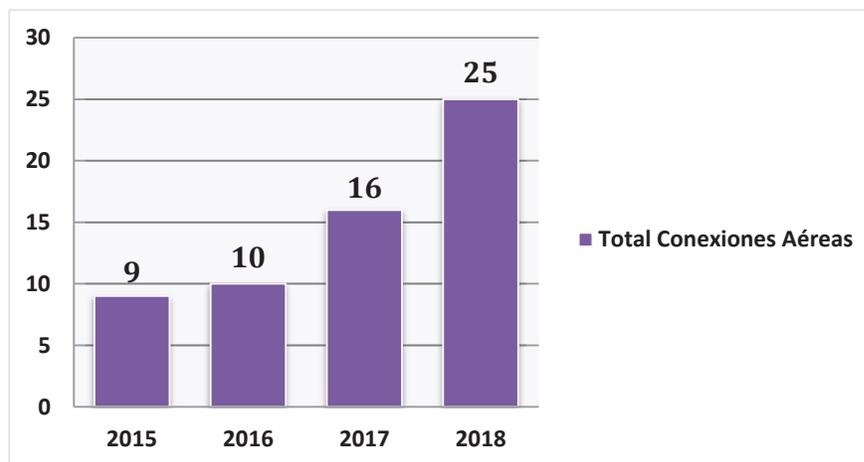


Figura 32. Total conexiones aéreas del Aeropuerto Intl. de Mendoza. Periodo 2015-2018. Fuente: Elaboración propia en base a datos del ANAC.

Al analizar las conexiones aéreas a nivel nacional, el 2018 fue el año que mostró tener la mayor cantidad de conexiones con ciudades del interior con un total de 15 conexiones frente a las 7 que registró el 2015. En la siguiente tabla se puede observar el total de conexiones de cabotaje según el destino.

Tabla 4
Detalle de conexiones aéreas nacionales del Aeropuerto Intl. de Mendoza. Periodo 2015-2018

Vuelos Nacionales	AÑO			
	2015	2016	2017	2018
AMBA				
Aeroparque - Mendoza	2	2	3	4
Ezeiza - Mendoza	1	1	1	1
El Palomar - Mendoza	-	-	-	1
INTERIOR				
Córdoba - Mendoza	1	1	1	2
Rosario - Mendoza	1	1	1	1
Mendoza - Salta	1	1	1	1
Mendoza - Neuquén	1	1	1	1
Mendoza - Mar del Plata	-	1	1	1
Mendoza - Iguazú	-	-	-	1
Mendoza - Com. Rivadavia	-	-	-	1
Mendoza - Bariloche	-	-	-	1
TOTAL	7	8	9	15

Nota: El Aeropuerto El Palomar comenzó a operar en el año 2018, motivo por el cual no presenta conexiones aéreas con el Aeropuerto de Mendoza en años anteriores. *Fuente:* Elaboración propia en base a datos del ANAC.

En base a las rutas aéreas de cabotaje establecidas entre el Aeropuerto Intl. de Mendoza con ciudades de la región AMBA²⁷ e Interior se puede establecer que para el año 2015 los 6 destinos conectados con el aeropuerto fueron Aeroparque, Ezeiza, Córdoba, Rosario, Salta y Neuquén. En cambio, para el año 2018 se sumaron 5 nuevos destinos a los ya mencionados anteriormente, otorgándole un total de 11 rutas aéreas conectadas al Aeropuerto El Plumerillo. Estas fueron El Palomar, Mar del Plata, Iguazú, Comodoro Rivadavia y Bariloche. En los siguientes mapas se puede visualizar el crecimiento de las rutas aéreas comparando un mapa del año 2015 con uno del 2018.

²⁷ La región AMBA (Área Metropolitana de Buenos Aires) es la zona urbana constituida por barrios y localidades de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Gran Buenos Aires (Buenos Aires Ciudad, 2019).

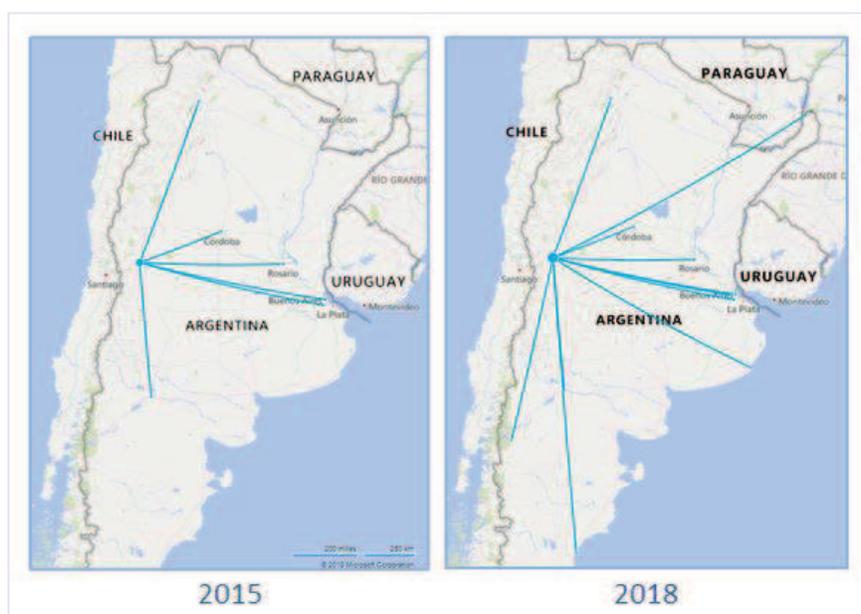


Figura 33. Evolución de las rutas aéreas de cabotaje. Periodo 2015-2018. Fuente: ANAC.

Al analizar las conexiones internacionales se puede ratificar durante el 2015 el Aeropuerto Intl. de Mendoza solamente tenía conectividad con 2 ciudades extranjeras, siendo estas Santiago de Chile (Chile) y San Pablo (Brasil). Para el año 2018, no solo se sumaron nuevas conexiones a los destinos ya mencionados, sino que también se incorporaron las ciudades de Lima, Perú; Río de Janeiro, Brasil; Panamá y La Serena, Chile dando como resultado un total de 10 conexiones internacionales.

Tabla 5
Detalle de las rutas aéreas internacionales del Aeropuerto Intl. de Mendoza. Periodo 2015-2018.

Vuelos Internacionales	AÑO			
	2015	2016	2017	2018
Mendoza - Santiago	1	1	3	3
Mendoza - San Pablo	1	1	1	2
Mendoza - Lima	-	-	1	2
Mendoza - Río de Janeiro	-	-	1	1
Mendoza - Panamá	-	-	1	1
Mendoza - La Serena	-	-	-	1
TOTAL	2	2	7	10

Fuente: Elaboración propia en base a datos del ANAC.

En base a las rutas que se establecieron entre el Aeropuerto Intl. de Mendoza con ciudades del exterior se puede concluir que para el año 2015 los 2 destinos con los cuales estaba conectado el aeropuerto de Mendoza eran Santiago de Chile (Chile) y San Pablo (Brasil). En cambio, para el año 2018 se registraron 6 destinos internacionales conectados con el Aeropuerto de Mendoza, los cuales sumados a los ya mencionados anteriormente fueron Lima (Perú), Río de Janeiro (Brasil), Panamá y La Serena (Chile).

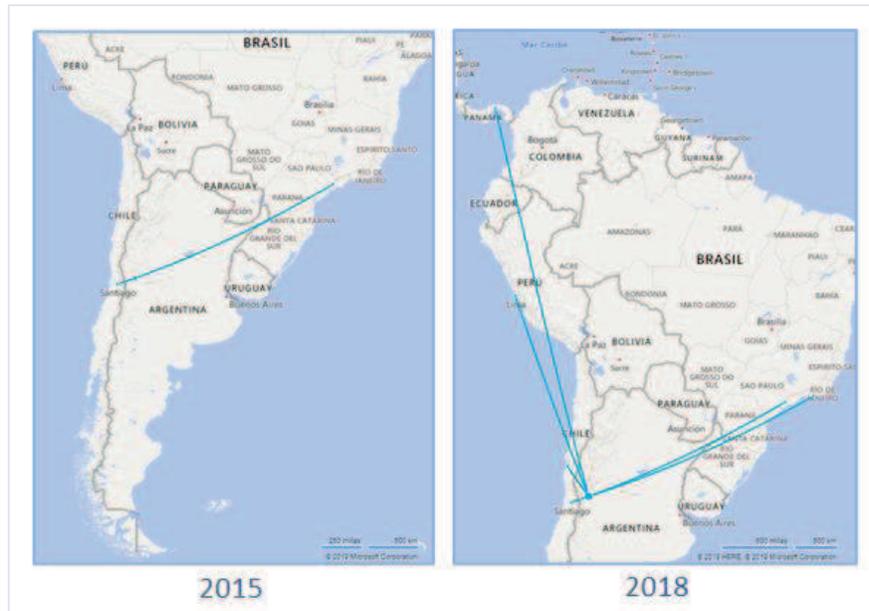


Figura 34. Evolución de las rutas aéreas internacionales. Periodo 2015-2018. Fuente: ANAC.

Otro de los motivos que suscitaron el crecimiento del Aeropuerto Gob. Francisco Gabrielli lo presento la introducción de nuevas compañías aéreas que se sumaron al mercado aerocomercial mendocino. En relación a lo mencionado y según la información presentada por la ANAC (2018) durante el **2015 y 2016** solo presentaron actividad hacia el Aeropuerto El Plumerillo 3 diferentes compañías aéreas, Aerolíneas Argentinas²⁸, LATAM y GOL. No obstante, a partir del **2017** se sumaron Andes Líneas Aéreas, Copa Airlines, Sky Airlines y Latin American Wings. Y finalmente para el año **2018** comenzaron a operar Avianca y 3 nuevas aerolíneas que asimismo iniciaron su actividad en todo el país, Flybondi, Jetsmart, y Norwegian. Por otro lado, en dicho año la compañía aérea Latin American Wings suspendió su actividad aérea.

De esta manera durante el 2018 operaron un total de 10 compañías aéreas hacia El Plumerillo denotando un notable crecimiento con años anteriores. En la siguiente figura se puede observar las aerolíneas que presentaron actividad hacia el Aeropuerto El Plumerillo durante el período 2015-2018.

²⁸Al mencionar a Aerolíneas Argentinas también se incluye a la aerolínea Austral Líneas Aéreas.

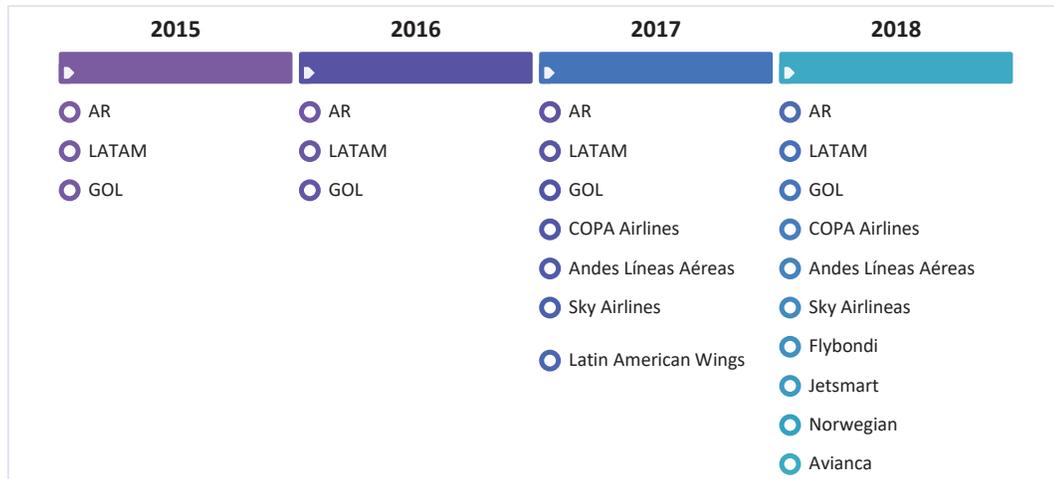


Figura 35. Aerolíneas que operaron hacia El Plumerillo. Período 2015-2018. Nota: "AR" es el código de identificación de "Aerolíneas Argentinas". Fuente: Elaboración propia en base a la ANAC.

Al analizar a las aerolíneas según la cantidad de conexiones se puede deducir que las compañías que mayor actividad aérea presentaron hacia El Plumerillo fueron Aerolíneas Argentinas y LATAM durante los últimos 4 años, llegando a tener durante el 2018 un total de 8 y 4 conexiones respectivamente. Asimismo la empresa Flybondi, que inició sus actividades comerciales en el 2018, llegó a igualar a la compañía LATAM con 4 conexiones.

Tabla 6

Total de conexiones aéreas según aerolíneas. Período 2015 - 2018.

Aerolíneas	Años			
	2015	2016	2017	2018
Aerolíneas Argentinas	6	7	7	8
LATAM	2	2	3	4
GOL	1	1	2	2
Copa Airlines	-	-	1	1
Andes Líneas Aéreas	-	-	1	1
Sky Airlines	-	-	1	1
Latin American Wings	-	-	1	-
Flybondi	-	-	-	4
Jetsmart	-	-	-	2
Norwegian	-	-	-	1
Avianca	-	-	-	1
TOTAL	9	10	16	25

Fuente: Elaboración propia en base a datos del ANAC.

CAPÍTULO 5

ANÁLISIS SEMANAL DEL TRÁFICO AÉREO DEL AEROPUERTO EL PLUMERILLO

En el presente capítulo se establecerá un análisis del transporte aéreo del Aeropuerto Intl. Gob. Francisco Gabrielli específicamente de las semanas del 03 al 09 de Febrero, del 11 al 17 de Marzo y del 18 al 24 de Agosto del 2019. En dicha investigación se estudiarán tanto los vuelos nacionales e internacionales que recibió el aeropuerto mendocino como también la procedencia de los mismos tomando como referencia la información presentada en la página oficial de Aeropuertos Argentina 2000. Asimismo se analizarán las compañías aéreas que volaron hacia el mismo, ya sea tanto operando vuelos de cabotaje o del exterior, con sus respectivas frecuencias semanales.

Finalmente se realizará un análisis comparativo entre las fechas mencionadas con la finalidad de poder observar las variaciones por las que atravesó el transporte aéreo del aeropuerto entre dichos periodos.

5.1) Análisis de la semana del 03 al 09 de Febrero del 2019

La primera semana analizada corresponde a la temporada alta de verano del 03 al 09 de Febrero del 2019. Durante dicho periodo, el Aeropuerto de Mendoza Gobernador Francisco Gabrielli recibió un total de 196 arribos de los cuales 144 pertenecieron a vuelos de cabotaje y 52 a vuelos internacionales.

En la tabla 7 se exponen las ciudades que tuvieron conexión con el Aeropuerto El Plumerillo y su respectiva frecuencia semanal.

Tabla 7
Frecuencia semanal por destino. Semana del 03 al 09 de febrero del 2019

Destinos de Procedencia	Total Vuelos
AMBA	
CABA (Aeroparque)	78
Ezeiza	14
El Palomar	7
INTERIOR	
Córdoba	18
Neuquén	7
Comodoro Rivadavia	6
Mar del Plata	4
Rosario	3
Iguazú - Salta	3
Bariloche	2
Iguazú	2
EXTERIOR	
Santiago de Chile (Chile)	27
Lima (Perú)	11
Panamá – Tocumen (Panamá)	6
San Pablo – Guarulhos (Brasil)	5
La Serena (Chile)	2
Río de Janeiro (Brasil)	1
TOTAL	196

Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Según la información expuesta por Aeropuertos Argentina 2000 (2019) el Aeropuerto de Mendoza recibió vuelos de cabotaje provenientes principalmente de Aeroparque con un total de 78 frecuencias, el cual marcó una amplia diferencia con respecto al resto de los destinos del país. Posteriormente, en orden de importancia Córdoba y Ezeiza fueron los destinos que le subsiguieron a Aeroparque con 18 y 14 vuelos efectuados hacia el aeropuerto, cifras igualmente relevantes para el mercado aéreo mendocino.

Con respecto a los destinos internacionales El Plumerillo recibió vuelos provenientes de seis ciudades de Latinoamérica. Santiago de Chile fue la ciudad que emitió la mayor cantidad de vuelos hacia el aeropuerto de Mendoza con 27 movimientos aéreos seguidos, con cifras considerablemente inferiores, por Lima y Panamá con 11 y 6 vuelos efectuados respectivamente.

En relación a las aerolíneas que operaron hacia el aeropuerto mendocino durante el periodo estudiado volaron un total de 10 compañías aéreas tanto en vuelos domésticos como

internacionales. En la siguiente tabla se exponen las frecuencias semanales referentes a cada compañía aérea hacia el Aeropuerto El Plumerillo.

Tabla 8

Compañías Aéreas que operaron hacia el Aeropuerto El Plumerillo. Semana del 03 al 09 de febrero del 2019

Aerolíneas	Total vuelos
VUELOS NACIONALES	
Aerolíneas Argentinas	76
Norwegian	28
Flybondi	15
Andes Líneas Aéreas	5
Jetsmart	5
Avianca	7
VUELOS INTERNACIONALES	
LATAM	44
Sky Airlines	7
Copa Airlines	6
GOL	3
TOTAL	196

Nota: Bajo el concepto de “LATAM” se incluyen los vuelos realizados por LATAM Argentina, Brasil, Chile y Perú. *Fuente:* Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Aerolíneas Argentinas fue la compañía aérea que lideró el mercado nacional hacia el aeropuerto mendocino y en un escalón más abajo se ubicó Norwegian. En referencia a las aerolíneas que operaron vuelos provenientes del exterior LATAM ocupó el primer lugar con una notable diferencia, seguida por la chilena Sky Airlines.

Cabe destacar que las compañías Flybondi, Norwegian y Jetsmart, fueron las últimas en comenzar a operar en el país, sin embargo las dos primeras lograron obtener una destacada cuota del mercado aéreo de Mendoza, mientras que Jetsmart se ubicó en una posición claramente inferior.

5.2) Análisis de la semana del 11 al 17 de Marzo del 2019

La segunda semana analizada corresponde a la temporada alta de marzo del 11 al 17 de Marzo del 2019. Según los datos oficiales expuestos por Aeropuertos Argentina durante el periodo mencionado se registraron un total de 212 arribos al Aeropuerto El Plumerillo. Del

total de los vuelos aterrizados en el período mencionado, 172 pertenecieron a la región de AMBA e Interior del país, mientras que 40 provinieron de ciudades del exterior. A continuación se detallan los destinos con los cuales el Aeropuerto Internacional de Mendoza tuvo establecidas conexiones y rutas aéreas y con su respectiva frecuencia semanal.

Tabla 9
Frecuencia semanal por destino. Semana del 11 al 17 de marzo del 2019

Destino de Procedencia	Total de movimientos Aéreos
AMBA	
Buenos Aires (Aeroparque)	106
Buenos Aires (Ezeiza)	15
Buenos Aires (El Palomar)	7
INTERIOR	
Córdoba	19
Neuquén	7
Comodoro Rivadavia	7
Iguazú - Salta	3
Rosario	3
Bariloche	2
Iguazú	2
Aeroparque - Córdoba	1
EXTERIOR	
Santiago de Chile (Chile)	27
San Pablo – Guarulhos (Brasil)	5
Panamá – Tocumen (Panamá)	4
Lima (Perú)	4
TOTAL	212

Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Con lo que respecta a los vuelos de cabotaje, Aeroparque ocupó el primer lugar en la lista de los destinos que más vuelos operaron hacia el Aeropuerto de Mendoza. El mismo registró un total de 106 frecuencias denotando una amplia diferencia con el resto de los destinos nacionales. En orden de importancia le continuaron Córdoba y Ezeiza con 19 y 15 vuelos semanales. Por otro lado, en materia de vuelos internacionales, Chile fue el país que

mayor cantidad de vuelos emitió hacia el Aeropuerto de Mendoza registrando una notable diferencia con respecto a los destinos que le sucedieron con un total 27 vuelos semanales. Tanto Brasil como Panamá y Perú tuvieron entre 5 y 4 frecuencias semanales respectivamente una cifra notablemente inferior en comparación con Santiago de Chile en dicho período.

En lo que respecta a las compañías aéreas, se registraron un total de 13 aerolíneas que operaron vuelos hacia la Ciudad de Mendoza. La siguiente tabla muestra las frecuencias semanales referentes a cada compañía aérea.

Tabla 10

Compañías Aéreas que operaron hacia el Aeropuerto El Plumerillo. Semana del 11 al 17 de marzo del 2019

Aerolíneas	Total vuelos
VUELOS NACIONALES	
Austral Líneas Aéreas	69
Aerolíneas Argentinas	34
Norwegian	28
Flybondi	15
Andes Líneas Aéreas	6
Jetsmart	3
VUELOS INTERNACIONALES	
LATAM	44
Sky Airlines	7
Copa Airlines	4
Gol	2
TOTAL	212

Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Durante la semana de marzo analizada, el Aeropuerto El Plumerillo recibió la mayor cantidad de vuelos de cabotaje operados por la compañía aérea nacional Austral Líneas Aéreas y un escalón más abajo se posicionó Aerolíneas Argentinas con casi la mitad de vuelos operados por Austral. No obstante, Norwegian y Flybondi tuvieron una destacada participación dentro del mercado aéreo mendocino con 28 y 15 frecuencias semanales y en menor medida lo hicieron Andes Líneas Aéreas y Jetsmart.

Con relación a los vuelos internacionales LATAM fue la compañía aérea que más movimientos aéreos operó durante el periodo mencionado. Por otro lado, con una cifra

bastante inferior se posicionaron las aerolíneas chilenas Sky Airlines y Copa Airlines, y en último lugar la compañía brasilera GOL operó la menor cantidad de vuelos hacia Mendoza.

5.3) Análisis de la semana del 18 al 24 de Agosto del 2019

El tercer período analizado corresponde a la semana del 18 al 24 de Agosto de la temporada de invierno. En dicho período arribaron al Aeropuerto El Plumerillo un total de 192 vuelos de los cuales 159 correspondieron a vuelos domésticos mientras que 33 a vuelos internacionales (AA2000, 2019). La siguiente tabla muestra en detalle de que ciudades provinieron los vuelos que arribaron al aeropuerto mendocino con sus respectivas frecuencias semanales.

Tabla 11

Frecuencia semanal por destino. Semana del 18 al 24 de Agosto del 2019

Destinos Nacionales	Total de movimientos Aéreos
AMBA	
Buenos Aires (Aeroparque)	91
Buenos Aires (Ezeiza)	14
Buenos Aires (El Palomar)	11
INTERIOR	
Córdoba	14
Neuquén	9
Com. Rivadavia	5
Rosario	4
Iguazú - Salta	3
Tucumán	2
Iguazú	2
Bariloche	2
Salta	2
INTERNACIONAL	
Santiago de Chile (Chile)	19
San Pablo - Guarulhos (Brasil)	6
Lima (Perú)	4
Panamá- Tocumen (Panamá)	4
TOTAL	192

Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Aeroparque fue el destino que operó la mayor cantidad de vuelos domésticos con un total de 91 frecuencias durante la fecha mencionada. Luego con una cifra bastante inferior, tanto Ezeiza como Córdoba continuaron en orden de importancia con 14 vuelos efectuados por cada uno hacia el Aeropuerto de Mendoza. A nivel internacional Santiago de Chile lideró la lista con un total de 19 vuelos efectuados seguido por San Pablo con 6 frecuencias efectuadas en la semana analizada.

En lo referido a las compañías aéreas el Aeropuerto de Mendoza recibió vuelos operados por 9 aerolíneas tanto para vuelos nacionales como internacionales (AA2000, 2019). La siguiente tabla se detalla la cantidad de vuelos efectuados por cada aerolínea durante el período analizado.

Tabla 12

Compañías Aéreas que operaron hacia el Aeropuerto El Plumerillo. Semana del 11 al 17 de Agosto del 2019

Aerolíneas	Total vuelos
VUELOS NACIONALES	
Austral Líneas Aéreas	59
Aerolíneas Argentinas	38
Norwegian	21
Jetsmart	13
Flybondi	8
VUELOS INTERNACIONALES	
LATAM	41
Sky Airlines	5
Copa Airlines	4
Gol	3
TOTAL	192

Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

En este periodo Austral Líneas Aéreas fue la aerolínea que más vuelos realizó hacia el Aeropuerto El Plumerillo con un total de 59 frecuencias en la fecha analizada. A continuación le siguieron Aerolíneas Argentinas y Norwegian con 38 y 21 vuelos operados respectivamente. La aerolínea que mayor cantidad de vuelos internacionales operó hacia el aeropuerto mendocino fue LATAM con un total de 41 frecuencias, mientras que Sky Airlines se ubicó en un escalón más abajo con 5 vuelos operados, una cifra claramente inferior a la efectuada por la aerolínea que lideró la lista.

5.4) Análisis comparativo

Finalmente con lo que respecta al análisis comparativo, en primera instancia se puede afirmar que el Aeropuerto de Mendoza recibió la mayor cantidad de arribos durante la semana del 11 al 17 de Marzo con un total de 212 vuelos, seguido por la semana del 03 al 09 de febrero con 196 vuelos, y finalmente en último lugar se ubicó la semana del 18 al 24 de Agosto con 192 vuelos aterrizados, siendo esta última, el periodo en el que menos arribos se registraron.

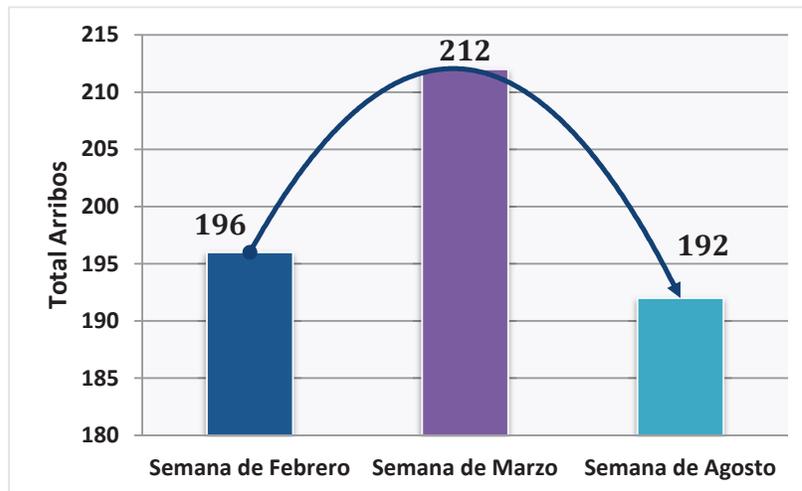


Figura 36. Total arribos al Aeropuerto El Plumerillo según periodos analizados. Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Según los arribos internacionales, en este caso fue la semana de Febrero en ocupar el primer lugar con un total de 52 vuelos registrados, seguido por orden de importancia la semana de Marzo con 40 vuelos y en Agosto finalmente se contabilizó la menor cantidad de arribos internacionales.

Tipo de Vuelo	03-9 de Febrero	11-17 de Marzo	18-24 de Agosto
» Cabotaje	144	172	159
» Internacional	52	40	33

Figura 37. Tipo de vuelos registrados en el Aeropuerto Intl. de Mendoza según periodos estudiados. Fuente: Elaboración propia en base a datos AA2000.

A la hora de hablar sobre la conectividad del Aeropuerto El Plumerillo se puede establecer que la semana de Febrero fue la que mayor cantidad de rutas aéreas registró con un total de 17 destinos conectados con el aeropuerto. En menor medida lo hicieron la semana de Agosto y Marzo con 16 y 15 rutas respectivamente.

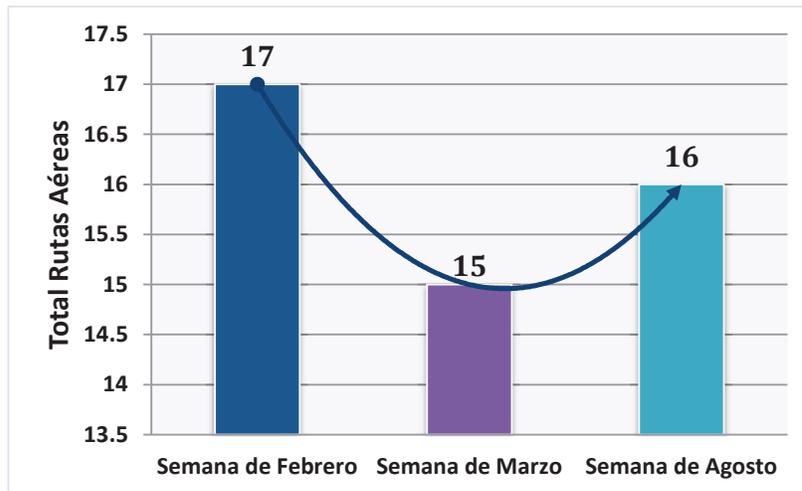


Figura 38. Total rutas aéreas del Aeropuerto El Plumerillo según periodos analizados.
Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

En cuanto al tipo de conectividad en los tres períodos estudiados la mayor cantidad de vuelos que registró el aeropuerto mendocino pertenecieron a rutas de cabotaje, mientras que menos de la mitad pertenecieron a rutas internacionales. En la siguiente figura se puede visualizar el total de rutas aéreas según el tipo de vuelo que tuvo el Aeropuerto Intl. de Mendoza en las semanas analizadas.

Tipo de Ruta Aérea	03-9 de Febrero	11-17 de Marzo	18-24 de Agosto
» Cabotaje	11	11	12
» Internacional	6	4	4

Figura 39. Tipo de rutas aéreas del Aeropuerto Intl. de Mendoza según periodos estudiados.
Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

En razón a los destinos con los que estableció conexión el Aeropuerto El Plumerillo, durante los tres períodos analizados se puede afirmar que recibió vuelos provenientes de ciudades nacionales como CABA (Aeroparque), Ezeiza, El Palomar, Córdoba, Neuquén, Com. Rivadavia, Rosario, Bariloche, Salta e Iguazú.

Cabe destacar, sin embargo, que durante la semana de Febrero el aeropuerto tenía conexión con Mar del Plata, pero en las siguientes semanas analizadas no se observó dicha ruta aérea. Por otro lado, en Marzo se integró la ruta aérea Aeroparque-Córdoba-Mendoza, la cual, no obstante, no se visualizó en la semana de Febrero ni Agosto. Empero esta última semana sumó dos nuevas conexiones con Tucumán y Salta.

Tabla 13
Rutas aéreas nacionales del Aeropuerto El Plumerillo según periodos estudiados

Periodo	Semana 03-9 de Febrero	Semana 11-17 de Marzo	Semana 18- 24 de Agosto
Destinos Nacionales	Buenos Aires (Aeroparque)	Buenos Aires (Aeroparque)	Buenos Aires (Aeroparque)
	Córdoba	Córdoba	Córdoba
	Buenos Aires (Ezeiza)	Buenos Aires (Ezeiza)	Buenos Aires (Ezeiza)
	Buenos Aires (El Palomar)	Buenos Aires (El Palomar)	Buenos Aires (El Palomar)
	Neuquén	Neuquén	Neuquén
	Comodoro Rivadavia	Comodoro Rivadavia	Comodoro Rivadavia
	Mar del Plata	-	-
	Rosario	Rosario	Rosario
	Iguazú - Salta	Iguazú - Salta	Iguazú - Salta
	Bariloche	Bariloche	Bariloche
	Iguazú	Iguazú	Iguazú
	-	Aeroparque - Córdoba	-
	-	-	Tucumán
	-	-	Salta

Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Al hablar sobre los destinos internacionales se observó conexión con Santiago de Chile, Lima, Panamá, y San Pablo en los tres períodos estudiados. Sin embargo, en la semana de Febrero el aeropuerto estableció conexión con La Serena y Río de Janeiro, las cuales cesaron en Marzo y Agosto.

Tabla 14
Rutas aéreas internacionales del Aeropuerto El Plumerillo según periodos estudiados

Periodo	Semana 03-9 de Febrero	Semana 11-17 de Marzo	Semana 18- 24 de Agosto
Destinos Internacionales	Santiago de Chile	Santiago de Chile	Santiago de Chile
	Lima (Perú)	Lima	Lima
	Panamá – Tocumen (Panamá)	Panamá - Tocumen	Panamá - Tocumen
	San Pablo – Guarulhos (Brasil)	San Pablo - Guarulhos	San Pablo - Guarulhos
	La Serena (Chile)	-	-
	Río de Janeiro (Brasil)	-	-

Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Por último, al comparar los periodos estudiados según las aerolíneas que recibió El Plumerillo en su terminal aérea, durante la semana de Febrero y Marzo establecieron conexión 10 compañías aéreas mientras que en el periodo de Agosto fue de un total de 9 aerolíneas.

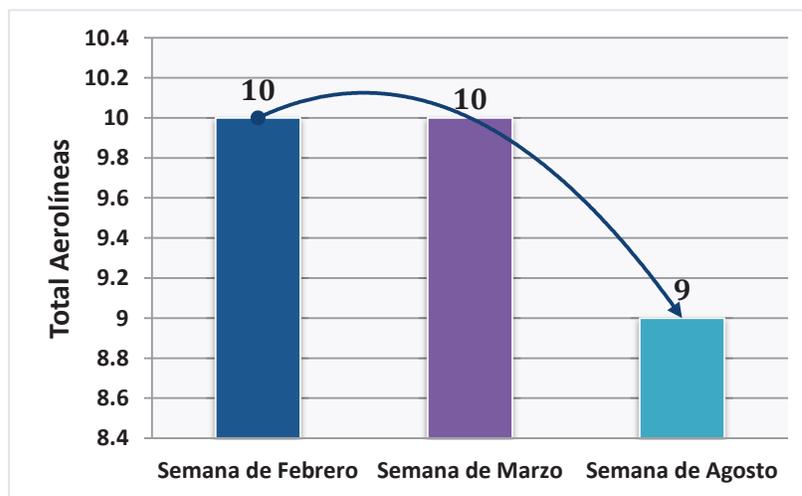


Figura 40. Total aerolíneas que operaron hacia El Plumerillo según periodos estudiados.
Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

Las compañías aéreas que presentaron actividad hacia el Aeropuerto Intl. de Mendoza en los tres periodos analizadas fueron Aerolíneas Argentinas, Norwegian, Flybondi, Jetsmart, LATAM, Sky Airlines, Copa Airlines y GOL. Por otra parte, Austral Líneas Aéreas no mostró actividad en Febrero pero si lo hizo en Marzo y Agosto. Por el contrario, la Aerolínea Avianca voló hacia el aeropuerto en febrero empero posteriormente cesó sus operaciones

hacia El Plumerillo en las semanas de Marzo y Agosto. Y por último Andes Líneas Aéreas operó durante los períodos de Febrero y Marzo pero no se observó actividad en Agosto.

Tabla 15

Aerolíneas que operaron hacia El Plumerillo según períodos estudiados

Período	03 al 9 de Febrero	11 al 17 de Marzo	18 al 24 de Agosto
Aerolíneas según vuelos de cabotaje	Aerolíneas Argentinas	Aerolíneas Argentinas	Aerolíneas Argentinas
	-	Austral Líneas Aéreas	Austral Líneas Aéreas
	Norwegian	Norwegian	Norwegian
	Flybondi	Flybondi	Flybondi
	Andes Líneas Aéreas	Andes Líneas Aéreas	-
	Jetsmart	Jetsmart	Jetsmart
Aerolíneas según vuelos internacionales	LATAM	LATAM	LATAM
	Avianca	-	-
	Sky Airlines	Sky Airlines	Sky Airlines
	Copa Airlines	Copa Airlines	Copa Airlines
	GOL	GOL	GOL

Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA2000.

CAPÍTULO 6

CONCLUSIONES FINALES

Desde sus orígenes hasta la actualidad, los medios de transporte fueron evolucionando a pasos agigantados permitiéndoles a las personas poder trasladarse a largas distancias y por diversas superficies. En este contexto, el transporte aéreo es una de las industrias más avanzadas en materia tecnológica. Su enorme desarrollo lo posiciona como el medio de transporte más rápido y seguro de todos. Estos factores hacen del mismo un sector con una fuerte tendencia de crecimiento en todo el mundo, incluso en periodos de fluctuaciones económicas en los cuales su actividad demuestra mantenerse estable.

En contraste a la situación internacional, en Argentina el transporte aerocomercial atravesó diversas crisis a lo largo de su historia que ralentizaron su crecimiento. No obstante, la incorporación del nuevo Plan Integral la Revolución de los Aviones fue un hecho que originó un cambio en el sector aéreo, incorporando nuevas rutas, conexiones en el interior que facilitan la conexión dentro del país y a nivel internacional. Sumado a lo mencionado, el ingreso de nuevas aerolíneas low cost, la modernización de los aeropuertos nacionales, la apertura del Aeropuerto El Palomar y la designación del Aeropuerto Intl. de Córdoba - como nuevo centro de conexión aérea - derivaron en un significativo aumento de pasajeros en un periodo de cuatro años. Esto suscitó un crecimiento del sector en todo el país, siendo el 2018 el año que arrojó los mejores resultados desde la implementación del Plan Integral.

En este contexto es que se encuentra encuadrado el caso del Aeropuerto Internacional de Mendoza, el cual denotó -al igual que la situación aerocomercial nacional-, un crecimiento sostenido durante los últimos años. Como se pudo observar en el análisis, la incorporación de nuevas estrategias aerocomerciales potenció notablemente la capacidad operativa del aeropuerto. En primer lugar, las inversiones destinadas a la reforma integral del aeropuerto, permitió mejorar las condiciones edilicias de la terminal provocando que el aeropuerto se convirtiera en un aeropuerto moderno y más seguro en el país, y por otro lado pudiera soportar un mayor volumen de tráfico aéreo. Asimismo, las conexiones aéreas que tuvo El Plumerillo se vieron incrementadas generando un mayor horizonte de alcance en los destinos nacionales e internacionales, así como también las nuevas rutas aéreas que se establecieron sin la necesidad de conectar con Buenos Aires provocó la llegada de vuelos provenientes de destinos con los que antes no tenía conexión. Por otro lado, las nuevas aerolíneas que se incorporaron al mercado mendocino también jugaron un papel primordial ya que permitieron sumar nuevas frecuencias semanales y ampliar la oferta de pasajes hacia el aeropuerto.

Estos factores fueron los que en gran medida influyeron en el constante aumento de pasajeros que volaron anualmente hacia El Plumerillo posicionándolo como uno de los aeropuertos más relevantes del país. Esta situación también se transfiere a la hora de hablar sobre el rol que ocupa en la región de Cuyo dentro de la cual destaca notablemente. Frente a los aeropuertos de la región, El Plumerillo es el que tiene mayor volumen de tráfico de

pasajeros siendo el único que supera la barrera del millón de personas que transitan por las terminales aeroportuarias de Cuyo. Y en relación a los movimientos aéreos, la situación también es similar, siendo el que mayor volumen de operaciones maneja imperando ampliamente sobre el resto de los aeropuertos de la región.

Más aún, uno de los hechos que lo hace resaltar es su actividad a nivel internacional. Al estar ubicado en la provincia de Mendoza, la cual mantiene una estrecha relación comercial con Chile, recibe un elevado número de vuelos provenientes dicho país limítrofe. Esto quiere decir que es una importante puerta de entrada a territorio argentino principalmente desde Chile, pero que además, también mantiene una relevante red de conexión con diversos países latinoamericanos.

Otro de los motivos que configuran al transporte aéreo mendocino en una industria en constante crecimiento es su estrecha relación con el turismo. El rol que tiene El Plumerillo dentro de una provincia con un elevado potencial turístico es sumamente importante. Mendoza recibe anualmente un elevado número de turistas, de los cuales un gran porcentaje de personas que arriban a la provincia lo hace a través del Aeropuerto Gob. Francisco Gabrielli. Para la provincia, contar con una terminal aérea que pueda responder a la demanda turística hace que se vea beneficiada gracias a que puede tener un alcance comercial más amplio permitiendo el ingreso de divisas a nivel internacional y favoreciendo al sector económico provincial.

Lo expuesto en el párrafo anterior se puede deducir en base al análisis estadístico efectuado durante los tres periodos analizados del 2019, correspondientes a temporada alta.

En el detalle, las semanas de febrero y marzo corresponden a temporada alta de verano y fueron las que mayor actividad aérea presentaron. Febrero por su lado se destacó por contar con mayor actividad a nivel internacional y por las rutas aéreas que conectaron a Mendoza con balnearios y destinos vacacionales como Mar del Plata, La Serena (Chile) y Río de Janeiro (Brasil) con los cuales no se observó conexión en semanas posteriores.

Por el contrario la semana de marzo se caracterizó por recibir la mayor cantidad de arribos de las tres semanas estudiadas, principalmente de cabotaje. Esto podría deberse a que durante principios de marzo se realizaron las principales celebraciones correspondientes a la Fiesta de la Vendimia, una de las festividades más relevantes del país. Este acontecimiento generó el movimiento de una gran cantidad de turistas que decidieron acudir a la celebración en Mendoza.

Por otro lado, la semana de Agosto también pertenece a temporada alta pero en este caso de invierno. La oferta turística de la provincia recobra asimismo gran relevancia durante la época invernal gracias a los centros de esquí. Si bien el número de arribos fue el menor de los tres periodos, El Plumerillo recibió una gran cantidad de vuelos que podrían responder al interés de los turistas por el turismo nieve. De esta manera queda en evidencia la estrecha relación entre el transporte aéreo y el turismo y como la relación entre ambos sectores puede ser un potencial factor que influye en la actividad aérea de los aeropuertos como dejó entrever el análisis semanal del Aeropuerto El Plumerillo. En definitiva estas estrategias

dinamizaron el mercado en base a nuevas posibilidades de crecimiento que permitieron establecer un panorama aerocomercial más acorde a la capacidad territorial del país.

A modo conclusión final tanto el mercado aerocomercial nacional como en el caso específico del Aeropuerto Internacional de Mendoza, evidenció cambios a partir de las nuevas medidas que se implementaron en relación al transporte aéreo en el país. Este estudio evidencia además la necesidad de contar con información para la toma de decisiones y a la planificación de la red aérea de manera más óptima.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Administración Nacional de Aviación Civil. (2016). *Obras de modernización en el Aeropuerto de Mendoza*. Buenos Aires, Argentina: ANAC. Recuperado de <http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/1/1454/noticias-y-novedades/hoy-se-inician-las-obras-de-modernizacion-en-el-aeropuerto-de-mendoza>

Administración Nacional de Aviación Civil. (2018). *Principales Actores De Los Aeropuertos Internacionales*. Buenos Aires, Argentina: ANAC. Recuperado de <http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/1/1721/noticias-y-novedades/principales-actores-de-los-aeropuertos-internacionales>

Administración Nacional de Aviación Civil. (2019). *Anuario Estadístico 2018*. Buenos Aires, Argentina: ANAC. Recuperado de https://datos.anac.gov.ar/static/images/anuario2018_22-03-2019.pdf

Administración Nacional de Aviación Civil. (2019). *Informe Mensual Mayo 2019*. Buenos Aires, Argentina: ANAC. Recuperado de <https://datos.anac.gov.ar/estadisticas/article/38afb70b-a76c-4398-bfda-d087be3bb5ee>

Administración Nacional de la Aviación Civil. (s.f.). *Información General de la Aviación General (Propósito)*. Buenos Aires, Argentina: ANAC. Recuperado de <http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/1/102/informacion-general-proposito/informacion-general-de-la-aviacion-general-proposito>

Administración Nacional de la Aviación Civil. (s.f.). *Quién es quién en el Aeropuerto*. Buenos Aires, Argentina: ANAC. Recuperado de <http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/institucional/quienesquien.pdf>

Administración Nacional de Aviación Civil. (En Línea). Mapas de las conexiones aéreas por destino del Aeropuerto de Mendoza Gob. Francisco Gabrielli. [Mapa]. Recuperado de <https://datos.anac.gov.ar/estadisticas/>

Administración Nacional de Aviación Civil. (En Línea). *Visualización interactiva de la aviación de todo el país*. Buenos Aires, Argentina: ANAC. Recuperado de <https://datos.anac.gov.ar/estadisticas/>

Aeropuertos Argentina 2000. (2017). *Institucional*. Buenos Aires, Argentina: AA2000. Recuperado de <http://www.aa2000.com.ar/Institucional>

Aeropuertos Argentina 2000. (2017). *Historia*. Buenos Aires, Argentina: AA2000. Recuperado de <http://www.aa2000.com.ar/Historia#event-salta>

Agencia Nacional de Materiales Controlados. (s.f.). *¿Qué hacemos en la ANMaC?* Buenos Aires, Argentina: Argentina.gob.ar. Recuperado de <https://www.argentina.gob.ar/justicia/anmac/que-hacemos>

Blasco, Albert. (2001). *Turismo y Transporte*. Madrid, España: Ed. Síntesis.

Cámara Argentina de la Construcción. (s.f.). *Infraestructura Aeroportuaria. Línea Cronológica*. Buenos Aires, Argentina: CAMARCO. Recuperado de [file:///C:/Users/familia/Downloads/2d%20Cronolog%C3%ADa%20AEROPUERTOS%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/familia/Downloads/2d%20Cronolog%C3%ADa%20AEROPUERTOS%20(2).pdf)

Cámara Argentina de Turismo. (2006). *Visión sobre transporte aerocomercial en Argentina*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Cámara Argentina de Turismo.

Cámara Argentina de Turismo. (2010). *La industria del transporte en Argentina. Su vinculación con el desarrollo del turismo*. Buenos Aires, Argentina: Cámara Argentina de Turismo.

Consejo Internacional de Aeropuertos. (s.f.). *Clasificación preliminar sobre el tráfico de aeropuertos en el mundo*. Buenos Aires, Argentina: ACI. Recuperado de <https://aci.aero/news/2019/03/13/preliminary-world-airport-traffic-rankings-released/>

Dirección General de Aduanas. (s.f.). *Información Institucional*. Buenos Aires, Argentina: Administración Federal de Ingresos Públicos. Recuperado de <https://www.afip.gob.ar/aduana/institucional/>

Dirección Nacional de Migraciones. (s.f.). *Institucional*. Buenos Aires, Argentina: Argentina.gob.ar Recuperado de <http://www.migraciones.gov.ar/accesible/indexA.php?institucionalindex>

Ente Mendoza Turismo. (2018). *¿Cómo llegar?* Mendoza, Argentina: Mendoza Gobierno. Recuperado de <http://www.turismo.mendoza.gov.ar/>

Empresa Argentina de Navegación Aérea. (2016). *Institucional*. Buenos Aires, Argentina: EANA. Recuperado de <https://www.eana.com.ar/institucional#node-110>

Empresa Argentina de Navegación Aérea. (2017). *Anuario Estadístico 2017*. Buenos Aires, Argentina: EANA. Recuperado de <https://www.eana.com.ar/sites/default/files/2018-06/anuario-estad%C3%ADstico-2017-eana.pdf>

Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (2019). *¿Qué es AMBA?* Buenos Aires, Argentina: Buenos Aires Ciudad. Recuperado de <https://www.buenosaires.gob.ar/gobierno/unidades%20de%20proyectos%20especiales%20y%20puerto/que-es-amba>

- Google Maps. (2019). Vista satelital del Aeropuerto de Mendoza Gobernador Francisco Gabrielli. [Imagen]. Recuperado de <https://www.google.com.ar/maps/@-32.8280422,-68.79884,991a,35y,90h/data=!3m1!1e3>
- Grupe, Héctor J. C. (1971). *Economía del Transporte y de la Energía*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Macchi.
- Instituto Geográfico Nacional. (s.f.). *Distancias en kilómetros entre ciudades capitales de Argentina*. Buenos Aires, Argentina: IGN. Recuperado de <http://www.ign.gov.ar/NuestrasActividades/Geografia/DatosArgentina/LimitesSuperficiesyPuntosExtremos>
- Instituto Geográfico Nacional. (s.f.). Mapa de la provincia de Mendoza. [Mapa]. Recuperado de <http://www.ign.gov.ar/AreaServicios/Descargas/MapasEscolares>
- Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil. (2018). Aviación Comercial: índice cero accidentes. *INFOJIAAC*, (N° 20). Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/newsletter_20_ok.pdf
- Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil. (s.f.). *Institucional JIAAC*. Buenos Aires, Argentina: Argentina.gob.ar. Recuperado de <https://www.argentina.gob.ar/jiaac/institucional>
- Ley N° 13.041. Tasas Aeronáuticas. Infoleg, Buenos Aires, Argentina, 27 de Septiembre de 1947.
- Ley N° 19.030. Transporte Aerocomercial. Infoleg, Buenos Aires, Argentina, 7 de mayo de 1971.
- Ley N° 26.102. Seguridad Aeroportuaria. Infoleg, Buenos Aires, Argentina, 31 de mayo de 2006.
- Losilla Rayo, José Carlos. (2016). La logística en el sector Industrial. *Revista Profesional Energía y Minas*, (N° 12), pp. 64-69. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5978080>
- Mendoza Gobierno. (2018). *Anuario Estadístico de Turismo 2018. Provincia de Mendoza*. Mendoza, Argentina: Mendoza Gobierno. Recuperado de <https://drive.google.com/file/d/19SZPDQ2cxlM3KLw4R1K9G-Xlkw3Bqkci/view>
- Mendoza Gobierno. (s.f.). *Mendoza*. Mendoza, Argentina: Mendoza.gob.ar. Recuperado de <http://www.mendoza.gov.ar/la-provincia/>
- Ministerio de Defensa de la República Argentina. (s.f.) *Fuerza Aérea Argentina*. Buenos Aires, Argentina: Argentina.gob.ar. Recuperado de <https://www.argentina.gob.ar/fuerzaaerea>

- Ministerio de Hacienda de la República Argentina. (2018) *Informes de cadena de valor: Transporte aéreo de cargas*. Buenos Aires, Argentina: Ministerio de Hacienda de la República Argentina. Recuperado de https://www.economia.gob.ar/peconomica/docs/2018/SSPMicro_Cadenas_de_valor_Transporte_aereo_de_cargas.pdf
- Ministerio de Transporte de la República Argentina. (2017). *Carta del Ministerio de Transporte: La Revolución de los Aviones*. Buenos Aires, Argentina: Casa Rosada. Recuperado de <https://www.casarosada.gob.ar/79-informacion/carta-jefatura-gabinete/42189-carta-del-ministerio-de-transporte-la-revolucion-de-los-aviones>
- Ministerio de Transporte de la República Argentina. (2019). *Obras en Aeropuertos ORSNA. Buenos Aires, Argentina: Argentina.gob.ar*. Recuperado de <https://www.argentina.gob.ar/orsna/obras>
- Molina, E. S. y Rodríguez, A. S. (1991). *Planificación Integral del Turismo. Un enfoque para Latinoamérica*. (2ª ed.) México: Ed. Trillas.
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2004). *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional*. (2ª ed.) Montreal, Canadá: OACI. Recuperado de https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2011). *Anexo 1. Licencias al Personal*. Montreal, Canadá: OACI. Recuperado de <http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/anexos-oaci/anexo-1.pdf>
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2018). *Crecimiento sostenido del tráfico de pasajeros y demanda moderada de servicios de carga aérea en 2018*. Montreal, Canadá: OACI. Recuperado de <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ES/Solid-passenger-traffic-growth-and-moderate-air-cargo-demand-in-2018.aspx>
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2018). *Más crecimiento del tráfico de pasajeros y sólida demanda de servicios de carga aérea en 2017*. Buenos Aires, Argentina: OACI. Recuperado de <https://www.icao.int/Newsroom/NewsDoc2018fix/COM.01.18.SP.pdf>
- Organización Mundial del Turismo. (1998). *Introducción al Turismo*. Madrid, España: Ed. OMT.
- Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos. (2013). *Aeropuerto Internacional de Mendoza. Informe de Impacto Económico-Territorial*. Buenos Aires, Argentina: ORSNA. Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/iet-mdz_2013.pdf

Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos. (2013). Plano del Aeropuerto Gobernador Francisco Gabrielli. [Ilustración]. Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anuario_2016.pdf

Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos. (2016). *Anuario ORSNA 2016*. Buenos Aires, Argentina: ORSNA. Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anuario_2016.pdf

Wallingre, Noemí. (2011). Retrospectiva del desarrollo del turismo en la República Argentina 1810-2010. Un repaso necesario. *Signos Universitarios*, (N° 46), pp. 109-149. Recuperado de <https://p3.usal.edu.ar/index.php/signos/article/view/1875/2344>

Wallingre, Noemí. (2013). *Transporte Aéreo. Su relación con el Turismo y los Servicios*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Turísticas.