



**GOBIERNO DE
TUCUMÁN**



**CONSEJO FEDERAL
DE INVERSIONES**

NOMBRE DEL ESTUDIO:

**“BASES TÉCNICAS PARA LA CONFIGURACIÓN DE TUCUMÁN COMO
HUB AEROCOMERCIAL DEL NORTE ARGENTINO DE PROYECCIÓN
SUBREGIONAL: LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS Y OPERATIVOS PARA LA
CAPTACIÓN DE NUEVAS RUTAS Y VUELOS”**

CONTRATO DE OBRA EX-2022-00128868- -CFI-GES#DCS

TIPO DE INFORME: Final

Abril 2023



Ana Cornejo Remy

Directora de Proyecto:
Lic. Ana Cornejo REMY

Autores: Lic. Ana Cornejo REMY, Dr. Hernán Adrián GÓMEZ, Dr. César Mariano
OVEJERO, Lic. Estanislao Javier VILLANUEVA CORNEJO, Lic. Silvia Tatiana LÓPEZ y Lic.
Jimena Mariel RIVADENEIRA



**GOBIERNO DE
TUCUMÁN**

RESUMEN



**CONSEJO FEDERAL
DE INVERSIONES**

Este trabajo de consultoría tuvo como objetivo desarrollar para la Provincia de Tucumán un estudio que contemplase: (i) las bases técnicas para su configuración como hub aerocomercial del Norte Argentino, de proyección subregional, y (ii) una propuesta con lineamientos estratégicos y operativos para la captación de nuevas rutas y vuelos en orden a potenciar su conectividad aérea.

Para arribar a ese objetivo, el estudio indaga en diversas fuentes sobre el contexto que atraviesa el transporte aéreo en el país y en América Latina; analiza normativas y los principales factores de competitividad que inciden en la materia; diagnostica la situación de la Provincia de Tucumán bajo la órbita nacional, cuya regulación se extiende en este asunto, relevando la infraestructura correspondiente; propone nuevas rutas y frecuencias aéreas -tanto prioritarias como exploratorias- sobre las potencialidades locales detectadas; concluye en la necesidad de una política pública provincial que coadyuve al desarrollo del transporte aéreo, sugiriendo a tales efectos la conformación de un “Comité de Facilitación Aerocomercial” en el ámbito de la administración pública provincial y la conveniencia de implementar un “Régimen Provincial de Fomento Aéreo”; todo esto entre los principales lineamientos estratégicos considerados para el logro del objetivo en cuestión y que son presentados en este compendio debidamente sintetizados.

Integran este estudio proyectos normativos vinculados a ciertos temas precedentemente referenciados, como así también, el *Business Case* requerido por la Provincia de Tucumán, el cual fue trabajado como un documento -de orden técnico y promocional- para ser dirigido en forma puntual y específica a los principales actores de la industria del transporte aéreo, de cara a despertar su interés para operar en la Provincia.



GOBIERNO DE
TUCUMÁN

ÍNDICE



CONSEJO FEDERAL
DE INVERSIONES

INDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN	Pág. 11
TAREA 1: RELEVAMIENTO Y DIAGNÓSTICO	Pág. 17
1.1. Panorama de la conectividad aérea a nivel internacional, nacional y provincial	Pág. 18
1.1.1. La conectividad aérea internacional	Pág. 20
1.1.2. La conectividad aérea en Latinoamérica	Pág. 27
1.1.2.1. Transporte de pasajeros	Pág. 27
1.1.2.2. Transporte de carga	Pág. 30
1.1.2.3. Los desafíos de la competitividad en Latinoamérica	Pág. 37
1.1.3 La conectividad aérea en Argentina	Pág. 57
1.1.3.1 Transporte de pasajeros	Pág. 57
1.1.3.2 Movimiento de vuelos	Pág. 76
1.1.3.3 Transporte de carga	Pág. 82
1.1.4 La conectividad aérea en la Provincia de Tucumán	Pág. 91
1.1.4.1 Cantidad de vuelos y transporte de pasajeros	Pág. 91
1.1.4.2 Movimiento de vuelos	Pág. 106
1.2. Perfil social, turístico y productivo de la Provincia de Tucumán	Pág. 111
1.2.1. Locación	Pág. 111
1.2.2. Gobierno	Pág. 112

1.2.3. Migraciones	Pág. 116
1.2.4. Economía	Pág. 117
1.2.5. Empleo	Pág. 124
1.2.6. Producción	Pág. 126
1.2.7. Conectividad multimodal	Pág. 134
1.2.8 Turismo: Vocación y datos estadísticos	Pág. 137
1.2.9. Estrategia turística provincial	Pág. 157
1.2.10. Capital intelectual	Pág. 168
1.2.11. La Ciudad de San Miguel de Tucumán	Pág. 170
1.3. Relevamiento de la infraestructura aeroportuaria de la Provincia de Tucumán: Aeropuerto Internacional Teniente Benjamín Matienzo.	Pág. 172
1.3.1. Sobre el Aeropuerto Benjamín Matienzo	Pág. 173
1.3.2. Encuesta sistémica: relevamiento a los actores principales de la infraestructura aeroportuaria de la provincia de Tucumán	Pág. 185
1.4. Relevamiento de la estructura tributaria provincial y municipal de impacto directo e indirecto en la industria aeronáutica.	Pág. 187
1.4.1. La estructura tributaria del transporte aéreo en Argentina	Pág. 188
1.4.2. La estructura tributaria del transporte aéreo en la Provincia de Tucumán.	Pág. 193

1.5. Relevamiento de políticas de incentivos para la industria aeronáutica.	Pág. 196
1.5.1. Introducción a las políticas de fomento	Pág. 197
1.5.2. Principios & benchmarking relativo a las ayudas públicas o políticas de fomento e incentivos en la aviación.	Pág. 204
1.5.3. Las políticas de fomento en la industria aerocomercial	Pág. 205
1.5.4. Tipos de iniciativas y herramientas de fomento aplicables a la industria aeronáutica	Pág. 206
1.5.5. Iniciativas a nivel regional e internacional	Pág. 214
1.5.6. Las políticas de fomento en la Provincia de Tucumán	Pág. 216
1.6 Relevamiento sobre niveles de formación sobre la temática aerocomercial de los actores claves como funcionarios provinciales responsables de la administración de la infraestructura aeroportuaria.	Pág. 222
1.6.1. Metodología	Pág. 223
1.6.2. Introducción	Pág. 223
1.6.3. Gestión y procesamiento de las encuestas.	Pág. 225
1.7. FODA sobre la conectividad aérea de Tucumán	Pág. 241
1.8. Reunión de Validación	Pág. 266

TAREA 2: IDENTIFICACIÓN DE LA POTENCIALIDAD DE LA CONECTIVIDAD AÉREA DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN Y PRINCIPALES ESTRATEGIAS PARA SU DESARROLLO.	Pág. 270
2.1. Elaboración del mapa de actores	Pág. 271
2.1.1. A nivel internacional	Pág. 272
2.1.2. A Nivel Nacional	Pág. 276
2.1.3. A nivel Provincial	Pág. 283
2.2. Determinación de las ventajas competitivas de la Provincia de Tucumán a nivel social, productivo, turístico y aerocomercial.	Pág. 287
2.2.1. A nivel social	Pág. 288
2.2.2. A nivel productivo	Pág. 290
2.2.3. A nivel turístico	Pág. 292
2.2.4. A nivel aerocomercial	Pág. 296
2.2.5. A nivel de gobernanza	Pág. 298
2.3. Análisis del marco normativo actual, identificando puntos de obstáculo y/o fomento para el crecimiento de la conectividad aérea en la provincia a nivel nacional e internacional.	Pág. 299
2.3.1. Introducción	Pág. 300
2.3.2. Hacia un marco regulatorio provincial aeronáutico	Pág. 301
2.3.3. Obstáculos & oportunidades de conectividad	Pág. 305

2.4. Análisis de factibilidad y propuesta de nuevas rutas de acuerdo a mercados estratégicos **Pág.307**

2.4.1. Propuestas de nuevas rutas en el ámbito nacional (vuelos domésticos) **Pág.313**

2.4.2. El panorama de las líneas aéreas que podrían operar las nuevas rutas propuestas **Pág.348**

2.5. Presentación y validación con las autoridades y el equipo técnico del Ente Autárquico de Turismo de Tucumán. **Pág.351**

3. Formulación de una guía operativa para la captación de nuevas rutas y vuelos, con compromiso ambiental. **Pág.354**

3.1. Estrategias, programas y acciones tendientes al posicionamiento del aeropuerto internacional de Tucumán como hub del norte argentino. **Pág.355**

3.2. Presentación y validación con las autoridades y el equipo técnico del Ente Autárquico de Turismo de Tucumán. **Pág.404**

4. Realización y diseño del Business Case **Pág.407**

4.1. Resumen y sistematización de la información obtenida en los puntos en un brochure o business case para presentación ante operadores aéreos. **Pág.408**

4.2. Presentación y validación con las autoridades y el equipo técnico del Ente Autárquico de Turismo de Tucumán. **Pág.411**

ANEXOS

TAREA 1. Relevamiento y Diagnóstico

Pág. 414

1.Ref 1.6. Encuesta Sistémica Relevamiento Actores Principales de la Infraestructura Aeroportuaria de la Provincia de Tucumán: Aeropuerto Internacional Teniente Benjamín Matienzo. Pág. 414

2.Ref 1.6. Encuesta Sistémica Oportunidades de Formación y Percepción de la Temática Aerocomercial de Actores Claves Municipales y Provinciales. Pág. 419

3.Ref. 1.8. Presentación. Reunión de Validación Pág. 424

Tarea 2:

Pág. 441

Ref. 2.4 Análisis de factibilidad y propuesta de nuevas rutas de acuerdo a mercados estratégicos. Pág. 442

Tarea 3

Pág. 471

Ref. 3.1. Estrategias, programas y acciones tendientes al posicionamiento del aeropuerto internacional de Tucumán como hub del norte argentino: Régimen Provincial de Fomento al Transporte Aéreo Pág. 471

Ref. 3.1.1 Modelo de convenio de prestación de servicios de transporte aéreo entre la provincia de Tucumán y un transportador aéreo Pág. 471

Ref. 3.1.2 Proyecto de decreto del régimen provincial de fomento al transporte aéreo de la provincia de Tucumán Pág. 492

Ref. 3.1.3 Proyecto de decreto para la creación del comité de facilitación aerocomercial de la provincia de Tucumán Pág. 498



GOBIERNO DE
TUCUMÁN

INTRODUCCIÓN



CONSEJO FEDERAL
DE INVERSIONES

INTRODUCCIÓN

En el marco del contrato celebrado con el Consejo Federal de Inversiones, se asumió la tarea de realizar el estudio denominado: “Bases técnicas para la configuración de Tucumán como *HUB* aerocomercial del Norte Argentino de proyección subregional: Lineamientos estratégicos y operativos para la captación de nuevas rutas y vuelos”, disponiendo de un plazo de cuatro meses a tal efecto.

De acuerdo al Cronograma del Anexo IV de dicho contrato, estipula la obligación de presentar un Informe Parcial al cabo de los dos primeros meses a fin de rendir cuentas de las tareas realizadas hasta ese tiempo. Dicha presentación se cumplió en forma temporánea, habiendo sido ya aprobado por el Consejo Federal el referido Informe. En esta ocasión, y finalizando el contrato en cuestión, toca presentar el presente Informe Final que da cuenta que se cumplieron todos los trabajos pactados y que oportunamente fueron entregados -y validados con la contraparte local- los documentos comprometidos en el Plan de Tareas (puntos 2.5, 3.2 y 4.2).

En este orden de ideas, resulta necesario dejar debidamente aclarado que para cumplir con la “Finalidad” de la consultoría encomendada (dirigida a “...potenciar la competitividad económica y turística de la provincia de Tucumán a través de mejorar la conectividad aérea, contribuyendo con el desarrollo de un Documento Técnico que apoye las gestiones en este ámbito”), el presente estudio fue estructurado en base al desarrollo sistémico de cuatro fases o etapas centrales: (i) Relevamiento y diagnóstico, (ii) Identificación de la potencialidad de la conectividad aérea de la provincia de Tucumán y principales estrategias para su desarrollo, (iii) Formulación de una guía operativa para la captación de nuevas rutas y vuelos, con compromiso ambiental, y (iv) Realización y diseño del *Business Case*.

Y el alcance de este estudio, consistente en un informe de diagnóstico y en la formulación de una guía operativa para la captación de nuevas rutas y vuelos

para la provincia de Tucumán, contempló desde su origen (i) una dimensión colaborativa -con las autoridades y el equipo técnico del Ente Autárquico de Turismo de Tucumán- y (ii) una dimensión participativa -con actores relevantes del sector identificados a tales efectos-; de cara a que los documentos así perfeccionados sirvieran efectivamente para configurar a Tucumán como *hub* aerocomercial del Norte Argentino de proyección subregional y para la captación de nuevas rutas y vuelos, en un marco de sostenibilidad.

En orden a exponer debidamente el trabajo realizado hasta la fecha, y como bien podrá advertirse en el Índice de este Informe Final, se adoptó el criterio de desarrollar cada punto con arreglo al mismo orden del “Plan de Tareas” previsto en el contrato, con lo cual, se aborda aquí lo hecho desde la tarea 1.1 hasta la tarea 4.2 inclusive, con sujeción a las pautas previstas para cada una de ellas en el mencionado contrato.

Es importante destacar, que las tareas realizadas se basaron (i) en un análisis de los antecedentes documentales y normativos relevantes colectados e investigados por el equipo de consultores vinculados a la materia, (ii) en la información aportada por el Ente Autárquico de Turismo de Tucumán, tanto de sus propios registros como de aquella recabada en otros organismos a partir de las notas de relevamiento preparadas a esos fines por este equipo, (iii) en el procesamiento de los datos, entrevistas y cuestionarios colectados, (iv) en base a la propia impresión y conocimientos adquiridos, que permitieron la elaboración de diagnósticos certeros y la formulación de propuestas estratégicas para potenciar el transporte aéreo de Tucumán, destacándose, entre ellas, una priorización de rutas y aeropuertos para su desarrollo y vinculación; la creación de un órgano administrativo transversal con competencia en la materia –*Comité de Facilitación Aerocomercial* de la provincia de Tucumán- y la necesidad de implementar un “*Régimen Provincial de Fomento al Transporte Aéreo*” destinado a incidir en el mercado aerocomercial; entre las más relevantes, y (v) en mantener una agenda virtual y permanente de trabajo con el equipo del Ente Autárquico de Turismo de Tucumán, que posibilitó validar los avances logrados y consolidar lo actuado; como

así también con el equipo técnico del Consejo Federal de Inversiones cuando así fue requerido, (vi) todo ello a la luz de la metodología diseñada a estos efectos.

Fruto de este trabajo de investigación, análisis y valoración, el equipo de consultores fue arribando a diversas consideraciones relevantes sobre el objeto de estudio en cuestión, las que se encuentran plasmadas a lo largo de este Informe.

A modo de adelanto, se destaca la necesidad de que la Provincia de Tucumán cuente con un organismo que se involucre en materia de transporte aéreo, más allá de que esta temática resulte ser 'competencia primaria' del Estado Nacional Argentino. Las jurisdiccionales locales (provincias y CABA) no debieran ser ajenas a este asunto por la importancia que reviste el transporte aéreo para cada una de ellas, sea para fomentar el turismo en sus territorios, para su integración efectiva en el plano regional, nacional e internacional, y para potenciar sus estrategias comerciales y desarrollo, entre otras cuestiones relevantes.

A partir de contar con un organismo provincial que se involucre en materia de transporte aéreo, es que debiera instarse la generación de un marco adecuado de gobernanza que le permita al Gobierno de Tucumán plantear sus inquietudes y demandas sobre esta materia en un ámbito de articulación institucional con los principales actores del sector, dado que una política de transporte aéreo de calidad es consustancial a su desarrollo integral como Provincia y no sólo importa a la Nación.

Cada jurisdicción local debiera contar con sus lineamientos estratégicos y operativos en la materia, para hacerlos valer ante los organismos nacionales y lograr los consensos necesarios para avanzar en el asunto, de allí la importancia de este trabajo y del camino que comienza a desandar Tucumán con la pretensión legítima de convertirse en un *hub* regional e incrementar su conectividad aérea.

La política de transporte aéreo debiera constituirse en una verdadera Política de Estado Sectorial con el devenir de los años y demanda entonces, básicamente, (i) que sea asumida por la provincia de Tucumán a través de una

Organización Administrativa de su propia estructura que se ponga al servicio de ese cometido particular, (ii) contar con una visión participativa, estratégica e integral sobre el asunto, y sus lineamientos correspondientes, (iii) regular sobre la cuestión en la órbita de su competencia, dictando normativa específica -en especial, tributaria y de fomento- que atienda a la complejidad del sector y facilite la consecución de los objetivos propuestos; y, finalmente, (iv) desarrollar las acciones estatales que resulten necesarias para configurar a Tucumán como un destino competitivo a los fines aerocomerciales, propiciando además la participación del sector empresarial en un campo que requiere inversiones -públicas y privadas- para lograr su crecimiento sostenible, con seguridad, calidad y eficiencia.

Los fundamentos técnicos expuestos en este trabajo respaldan el potencial de la Provincia de Tucumán como *hub* aerocomercial del Norte Argentino de proyección subregional, sus ventajas competitivas y las principales estrategias para su desarrollo. Como toda política pública, será necesario alcanzar un nivel de institucionalidad y de gobernanza adecuado en el asunto para su efectividad y vigencia.

Las consideraciones antes expuestas, dejan en evidencia la importancia del trabajo aquí encomendado. Esperamos que su lectura sirva de aporte al Ente Autárquico de Turismo de Tucumán en este abordaje pionero que se encuentra impulsando, siendo optimistas en este sentido dada la excelente devolución obtenida de parte del Presidente de dicho Ente y de su equipo técnico a lo largo de estos cuatro meses transcurridos, donde se les compartió el diagnóstico y panorama de la conectividad aérea de la provincia de Tucumán, al igual que las propuestas estratégicas realizadas y los documentos de avance realizados en forma oportuna.

Queda hecha la invitación, pues, para la lectura de este Informe Final y sus Anexos, que consolidan las bases técnicas para la configuración de Tucumán como *HUB* aerocomercial del norte argentino de proyección subregional y que incluyen lineamientos estratégicos y operativos para la captación de nuevas rutas y vuelos

en orden a potenciar el transporte aéreo de esta provincia argentina, que, tal como vimos, pretende avanzar decididamente con una política pública de desarrollo en este sentido.

Como equipo de consultores, agradecemos al Consejo Federal de Inversiones (Presidente y equipo técnico) la oportunidad de trabajar en consultorías de esta naturaleza, bajo el entendimiento de que aportan elementos importantes para la transformación de realidades que necesitan ser modificadas para el desarrollo integral de los Estados Sub Nacionales, que no pueden ser ajenos a la cuestión del transporte aéreo por lo que significa esta política sectorial para el mejor desempeño de cada uno de ellos. Celebramos pues, que la provincia de Tucumán, haya resuelto avanzar en este camino y la convocatoria realizada para sumar nuestros aportes técnicos y experiencia a la iniciativa en cuestión.



GOBIERNO DE
TUCUMÁN

TAREA 1: RELEVAMIENTO Y DIAGNÓSTICO



CONSEJO FEDERAL
DE INVERSIONES

1.1. Panorama de la conectividad aérea a nivel internacional, nacional y provincial

1.1. Panorama de la conectividad aérea a nivel internacional, nacional y provincial

Para entrar en el tema cabe tener presente que el sector de la **industria aérea** está vinculado a las aerolíneas, empresas que ofrecen servicios de transporte aéreo para personas o carga, siendo éste el término colectivo utilizado para describir a estas empresas. Este sector incluye distintos componentes como: **el transporte de carga y el transporte de pasajeros**.

Se trata de una industria globalizada de altísimo impacto mundial. La posibilidad de conectar diferentes continentes, países y culturas, la facilitación de los viajes a lugares distantes, el impulso de la industria del turismo a las economías locales y las mejoras en el comercio mundial, son sólo algunos de los beneficios.

Además, la industria de la aviación también proporciona directamente millones de puestos de trabajo para personas de todo el mundo a través de los distintos sectores, infraestructuras y empresas de servicios que la componen.

Otra distinción importante en el sector de la aviación, son las dos categorías principales de vuelo: **civil y militar**. La aviación civil se refiere a toda la aviación vinculados a los viajes aéreos, tanto privados como comerciales, independientemente si los vuelos transportan pasajeros, carga o una combinación de ambos.

Por el contrario, la aviación militar se refiere al uso de aeronaves en entornos militares. Si bien las categorías de aviación civil y aviación militar son distintas entre sí en la mayoría de los aspectos, también existe cierto grado de cruce. Por ejemplo, algunos aeropuertos de todo el mundo ayudan a facilitar la aviación civil y militar.

Hecho este breve repaso sobre la caracterización de la industria y sus distinguos fundamentales, corresponde adentrarse de lleno en el panorama de la conectividad aérea, para tener una clara idea de su estado a la fecha.

1.1.1. La conectividad aérea internacional

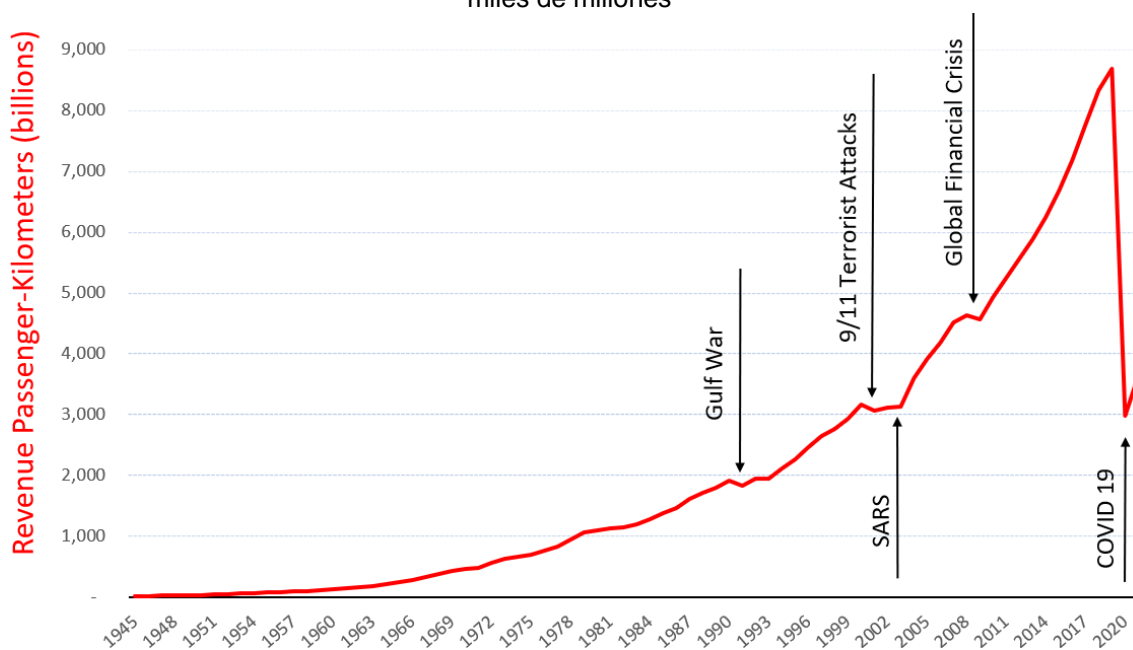
La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) es la asociación profesional de las aerolíneas del mundo, que representa a alrededor de 300 compañías aéreas de 120 países lo que representa más del 83% del total del tráfico aéreo.

IATA establece su visión de la siguiente manera: “Trabajar juntos para dar forma al crecimiento futuro de una industria de transporte aéreo segura, protegida y sostenible que conecte y enriquezca nuestro mundo”. Los siguientes datos ayudarán a dimensionar el volumen de la industria:

- La carga total (programada) de los miembros de la IATA fue en 2021 de 56 millones de toneladas, de las cuales 39 millones de toneladas fueron internacionales.
- Por su parte, el total de pasajeros de los miembros de la IATA en 2021 (programado) fue de **1.600 millones**, de los cuales **400 millones fueron internacionales**.
- El ingreso total de pasajeros-kilómetros de los miembros de la IATA 2021 (programado) fue de **2,8 billones de pasajeros-kilómetro**, de los cuales 1,1 billones de pasajeros-kilómetro fueron internacionales.

A partir de los estudios y métricas que realiza esta Asociación, se puede analizar el comportamiento del sector aeronáutico a nivel internacional. A continuación compartimos el siguiente gráfico donde se muestra la evolución de ingresos globales de pasajeros-kilómetros (RPK) de aerolíneas de 1945 a 2021.

Tabla 1.1.1 a.: Ingresos globales de pasajeros-kilómetros (RPK) de aerolíneas de 1945 a 2021, miles de millones



Fuente: www.iata.org/economics

Como se observa, durante los últimos 50 años hasta 2019, la industria del transporte aéreo internacional experimentó crecimientos sostenidos. Según los datos de la IATA, hubo un “*aumento más de veinte veces en los ingresos anuales por kilómetro de pasajeros (RPK)*”.

El informe denominado: *Gráfico económico de la semana de la IATA - Una industria históricamente resiliente* - publicado el 1 de diciembre de 2022 detalla que: “Hasta 2020, las mayores caídas en los RPK se relacionan con la Guerra del Golfo (-4,6 % interanual), los ataques terroristas del 11 de septiembre (-2,9 % interanual) y la crisis financiera mundial (-1,2 % interanual). Históricamente, el tiempo que le tomó a la industria recuperarse de tales crisis osciló entre 1 y 3 años.

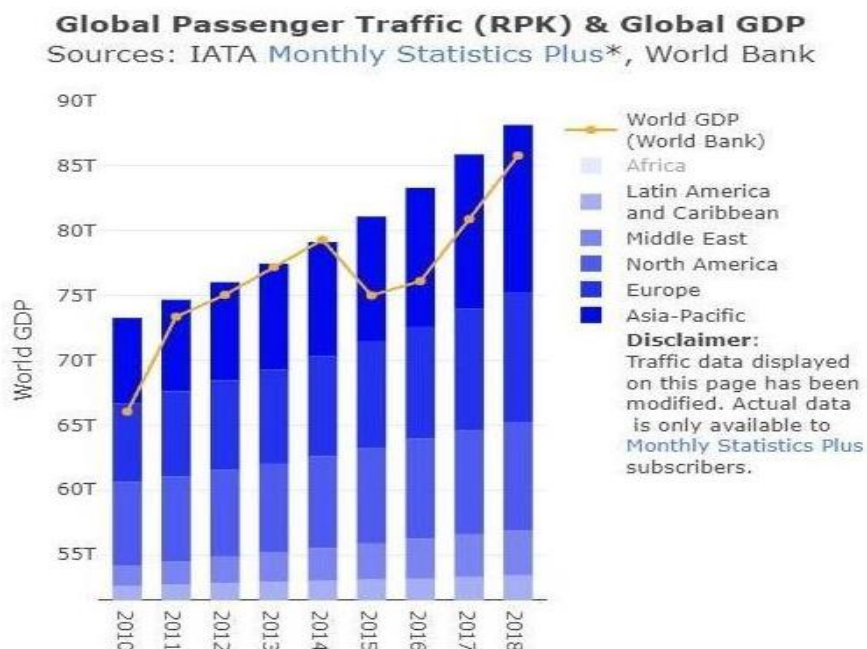
En comparación, la pandemia global de Covid-19 ha tenido un impacto enorme y sin precedentes en la industria con una disminución del 65,8 % en los RPK anuales entre 2019 y 2020, volviendo a los niveles de 1999. A septiembre de 2022, los RPK globales aún tenían un largo camino por recorrer para recuperarse por completo, situándose en el 74% de los niveles previos a la pandemia (en comparación con septiembre de 2019).

Si bien la recuperación de la industria de la pandemia mundial se ha visto frenada por varios factores, como la guerra en Ucrania y la continuación de la política de cero covid en China P.R., IATA Economics espera que la industria se recupere al nivel de tráfico de 2019 recién en 2024, con América del Norte a la cabeza. El grupo en 2023, seguido de Europa, América Latina y Oriente Medio en 2024, y África y Asia Pacífico en 2025 (IATA/TE Passenger Forecast).

*Si ese pronóstico resulta ser exacto, **la industria se habrá recuperado de su peor crisis en la historia dentro de 4 años, con una tasa de recuperación 5 veces más rápida que el crecimiento observado en los últimos 20 años**, un logro fenomenal en comparación con recuperaciones pasadas y dado la severidad de la contracción”.*

De hecho, el último reporte de la IATA da cuenta de esta situación: y manifiesta que *“En octubre, los RPK de toda la industria aumentaron un 44,6 % año con año (YoY), alcanzando el 74,2 % de los niveles previos a la pandemia”.*

Tabla 1.1.1 b: Tráfico internacional de pasajeros



Fuente: International Air Transport Association. IATA

Este informe también menciona que el tráfico internacional de pasajeros se duplicó desde octubre pasado, alcanzando el 72,1% de los niveles de octubre de 2019 y que las reservas anticipadas aumentaron alrededor del 75% de los niveles previos a la pandemia para viajes internacionales, luego de las reaperturas anunciadas por múltiples economías asiáticas. Las reservas nacionales se mantienen en torno al 70% del nivel anterior a la pandemia y se preveía “*una mayor recuperación en curso para tráfico internacional en todo el mundo antes de la temporada navideña*”.

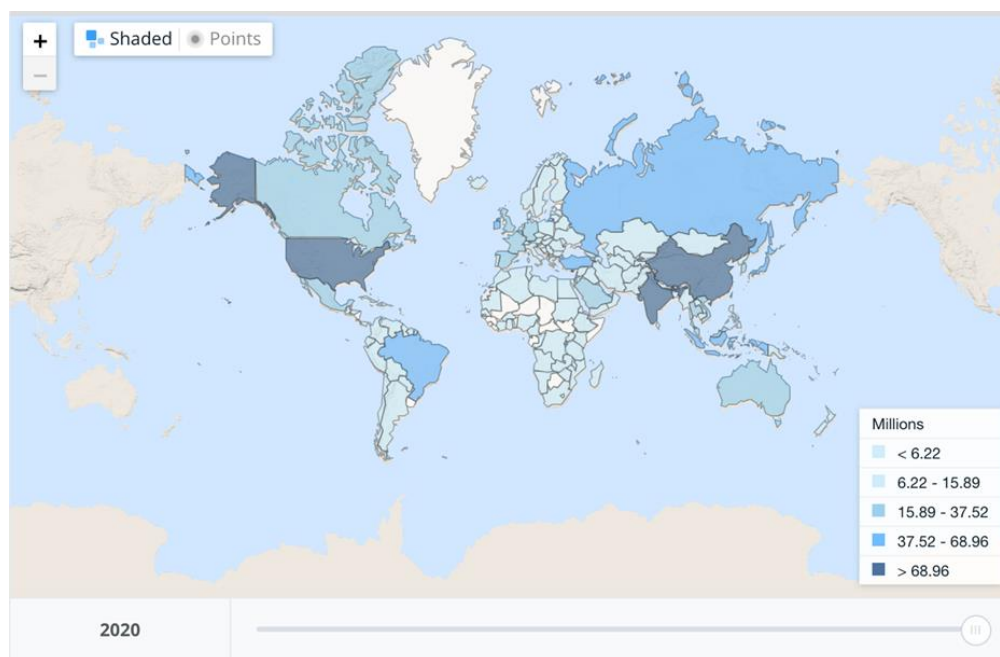
En la actualidad **el mercado de pasajeros internacional está dominado por el mercado norteamericano**, que representa el 32,6% del mercado internacional. A ellos le siguen el mercado de Asia-Pacífico 27,5%, Europa con el 25%, Oriente Medio con el 6,6%, **América Latina con el 6,5%** y finalmente África con el 1,9%.

Si se observa particularmente **el mercado de pasajeros internacionales**, el orden es el siguiente: **Europa con el 18,7%**, Norte América con el 6,2%, Oriente Medio con el 6%, Asia-Pacífico con el 3,1%, **América Latina con el 2,1%** y finalmente África con el 1,5%.

A nivel de **pasajeros domésticos**, los principales mercados son: **Estados Unidos y China**. En **América Latina se destaca Brasil con el 1,9%**.

El ranking de los principales aeropuertos del mes de septiembre del año 2022 por movimiento aéreo, está encabezado también por aeropuertos norteamericanos: Chicago IL, US (ORD), Atlanta GA, US (ATL), Dallas/Fort Worth TX, US (DFW), Denver CO, US (DEN), Las Vegas NV, US (LAS), Los Ángeles CA, US (LAX) y Charlotte NC, US (CLT). Luego recién aparece algunos aeropuertos europeos: Istanbul, TR (IST), Amsterdam, NL (AMS), Paris, FR (CDG), Seattle WA, US (SEA), New Delhi, IN (DEL) y Frankfurt, DE (FRA).

Figura 1.1.1 c: Mapa de los principales países en cantidad de pasajeros transportados. Año 2019



Fuente: <https://datos.bancomundial.org/indicador>, consultada el 2 de enero 2022.

En el último Reporte (“IATA Annual Review 2022”), IATA establece algunas reflexiones que ayudarán a contextualizar el panorama de la aviación a nivel global:

- **La aviación es resiliente** y está en **plena recuperación** después de la peor recesión para la industria por la pandemia de COVID-19.

- Aunque aún la industria está sufriendo altísimas pérdidas, se prevé que estén en el ámbito de \$ 9.7 mil millones en 2022 (bastante por debajo de los \$ 42.1 mil millones en 2021 y de los \$ 137.7 mil millones en 2020. En ese contexto, **los transportistas latinoamericanos enfrentan un panorama complejo**. Ellos registraron los peores resultados operativos en conjunto en 2020 y 2021, con varias aerolíneas quebradas. No obstante, desde la IATA aclaran que existe una fuerte demanda de viajes de ocio en algunos mercados hacia y desde la región, lo que ha ayudado a mejorar un poco las finanzas de las aerolíneas regionales.

- Hay un manifiesto entusiasmo al comprobar que las personas vuelven a disfrutar libertad para viajar y **esperan que en el 2023 la mayoría de las regiones estarán en -o excediendo- niveles de demanda previos a la pandemia**.

- La importancia de la aviación quedó evidenciada ante las restricciones de la pandemia. La gente reconoció que su calidad de vida se deterioró y las economías sufrieron.

- En ese marco, la IATA reconoce una **valoración del sector por parte de los gobiernos** y los instan a enfocarse en las regulaciones que crean valor, mayores flexibilidades y personal más capacitado, evitando las regulaciones excesivas, los aumentos de impuestos que terminan impactando en el precio a pagar por los consumidores. Al respecto hacen un llamado a que *“Los gobiernos deben sopesar el impacto que adicionar impuestos aeronáuticos tendrán sobre la contribución de la aviación comercial para el crecimiento económico frente a mayores ingresos fiscales de la economía en su conjunto. En principio, el régimen fiscal de la industria*

en los países debe ser proporcionada y justa, evitando la distorsión competitiva”

- Otro aspecto que destaca IATA es la **sostenibilidad**. Más allá del compromiso que se manifestó en la 77.^a Asamblea General en la cual los miembros de la IATA asumieron el reto de lograr el cero neto de emisiones de carbono para 2050, instan a que otros actores, como los Gobiernos, también asuman su compromiso. En ese marco, es importante destacar que durante la 39° Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), llevada a cabo en el año 2016, se alcanzó un histórico acuerdo entre los países miembros, aprobándose el **nuevo esquema de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)**. Este plan mundial de reducción de emisiones de CO2 comenzó su fase piloto en enero de 2021. Algunos de las acciones concretas que se requieren son:

- Empresas productoras de combustible que provean a gran escala combustible de aviación sostenible (SAF) al mercado, y por su parte, que los operadores aeroportuarios generen la infraestructura necesaria para abastecer este combustible en forma rentable.

- Gobiernos y organismos de navegación aérea, así como proveedores de servicios, eliminando las ineficiencias en gestión del tráfico aéreo e infraestructura del espacio aéreo.

- Tecnologías que faciliten que las aeronaves y motores sean más eficientes y tengan tecnologías de propulsión.

- La **accesibilidad** es otro de los temas. Al respecto se trabaja distintos temas. Por ejemplo: facilitar mecanismos vinculados a las dimensiones y el peso de algunos soportes que ayudan a la movilidad, su guarda, carga y descarga, estrategias para mejorar la comunicación con los pasajeros, entre otras.

- Otros aspectos que destaca este Reporte Anual son las mejoras en el ámbito de la **diversidad de género** y otras tendencias

vinculadas a la **seguridad**, y las telecomunicaciones a partir de la relación de la aviación y el 5G, que ya han logrado ser implementadas con éxito en muchas jurisdicciones en todo el mundo.

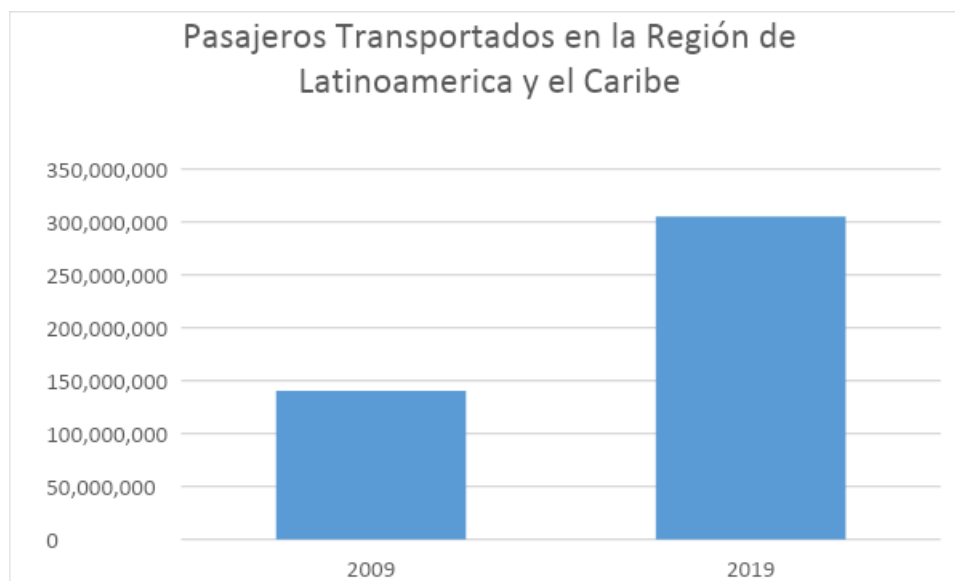
1.1.2. La conectividad aérea en Latinoamérica

1.1.2.1. Transporte de pasajeros

La situación al 2019

En el año 2019, previo a la pandemia por el COVID, la región de América Latina y el Caribe había registrado más de **305 millones de pasajeros transportados**, un dato que representa un incremento del 117% en los últimos 10 años.

Gráfico 1.1.2.1 a: Evolución de la cantidad de pasajeros transportados en la Región LAC



Fuente: Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Otros datos proporcionados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), dan cuenta de 2.826.538 partidas de vuelos en todo el mundo de compañías registradas en el año 2019 en la región y **6.284 millones de toneladas-kilómetros de carga**.

La situación actual

Datos más recientes proporcionados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su último informe disponible del año 2022 (correspondiente al mes de septiembre) y vinculado al tráfico de pasajeros, da cuenta que el mercado de **América Latina y el Caribe (LAC) representó el 6% del total mundial**, con una reducción del -10.8% vs.2019 y un incremento del +46.6% vs.2021.

La Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), que reúne a 48 aerolíneas y 112 socios de la industria, anunció que en octubre de 2022, LAC se mantuvo como la región con mayor recuperación en el mundo.

Los datos proporcionados por esta Asociación dan cuenta que se transportaron en octubre **27,5 millones de pasajeros**, lo que corresponde a un **92% frente al mismo mes de 2019**. Esto refleja una desaceleración en el ritmo de la recuperación frente al mes inmediatamente anterior, ya que en septiembre la región había superado con 1.2% sus niveles de 2019.

En el período enero 2022 – octubre 2022, se transportaron cerca de 269 millones de pasajeros. En el acumulado **la región está aún a 10,6% por debajo** de sus niveles de 2019.

La Asociación aclara que: *“Esta desaceleración se vio en todas las regiones del mundo. Entre tanto, LAC continúa siendo la región del mundo con mayor recuperación, superando a Norteamérica que se ubica a 88% de sus niveles de 2019, Medio Oriente 81%, Europa 78% y el Sureste Asiático 67%, la región con menor recuperación. Entre las causas, están las bajas perspectivas de crecimiento económico, altas tasas de inflación, alto costo del combustible de aviación, devaluación de la tasa de cambio, entre otros factores”*.

El país de mayor peso en términos de pasajeros fue **Brasil**, que tuvo el **28%** de los pasajeros transportados en LAC. Sin embargo, el país se encuentra a un 83%

frente a sus niveles de 2019; mientras que el segundo y tercer mercado, **México y Colombia**, ya superaron sus niveles en 2019.

En el ámbito del **transporte aéreo doméstico**, al no verse tan fuertemente impactado por las restricciones del tráfico internacional, muestra una recuperación más rápida. En octubre, Colombia tuvo una sobresaliente recuperación alcanzando 18% por encima de sus niveles de 2019, mientras que México se encuentra un 12% por encima de sus niveles pre pandemia. Brasil mostró una desaceleración alcanzando un 86%, **Argentina avanzó hacia 95%** y Chile destaca en su recuperación doméstica, ya que se encuentra a 99% de sus niveles de 2019.

Para el caso del **transporte de pasajeros internacionales**, tres países de la región continúan sobresaliendo con crecimientos muy positivos, República Dominicana alcanzó 127% de sus niveles de 2019, México 114% y Colombia 120%. Por otro lado, **Brasil, Chile y Argentina** continúan recuperándose con **76%, 81% y 73%** respectivamente.

Gráfico 1.1.2.1 b: Cantidad de pasajeros transportados por país. Octubre 2022 vs. Octubre 2019



Fuente: Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA). Reporte de Tráfico. Octubre 2022.

Un dato interesante del que se desprende este informe es: **cuáles son las rutas más buscadas en la región**. A partir del promedio de búsquedas diarias (noviembre 2022 vs. noviembre 2021), se determinó que la ruta con mayor número

de búsquedas en la región fue la de **Sao Paulo – Lisboa**, con un promedio de 65.893 búsquedas diarias en el mes de noviembre. La segunda ruta fue la de **Buenos Aires-Punta Cana** con 53.929, donde destaca su crecimiento, pues en noviembre de 2021 la misma ruta tuvo 7.500 búsquedas, lo que significa un incremento de 619% respecto a 2021. La tercera ruta fue Sao Paulo-Rio de Janeiro con 47.857 búsquedas, un 7% menos que en 2021. En 4° lugar está la ruta **Buenos Aires – Madrid** y en 11° lugar la ruta **Buenos Aires – Miami**.

Gráfico 1.1.2.1 c: Rutas más buscadas en la región. Octubre 2022 vs. Octubre 2019



Fuente: Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA). Reporte de Tráfico. Octubre 2022

Entre los retos a tener en cuenta se identifica el **alto porcentaje de dolarización de la estructura de costos** (aproximadamente el 75% de la estructura de costos de una aerolínea está dada en dólares), que el combustible continúa teniendo precios históricamente altos y que las altas tasas de inflación que impactan en el poder adquisitivo frenará el consumo de los hogares, lo que podría restringir los gastos que serían destinados al uso de transporte aéreo.

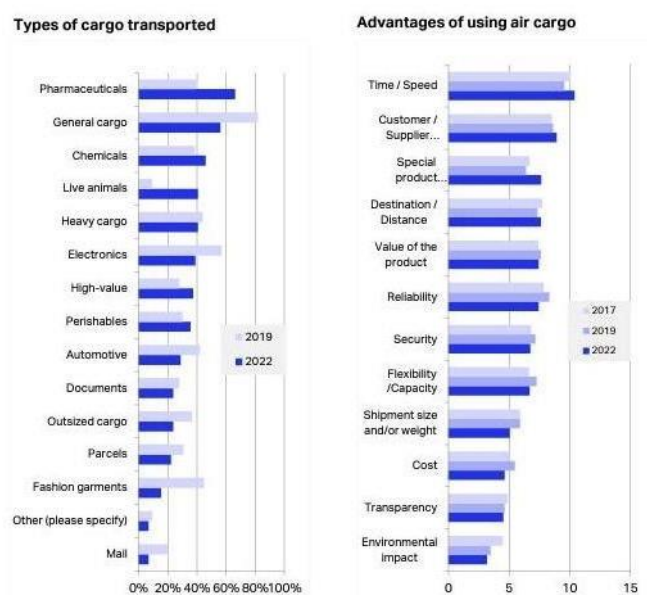
1.1.2.2 Transporte de carga

La situación al 2019

Datos proporcionados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) dan cuenta de los 6.284 millones de toneladas-kilómetros de carga. La demanda de carga aérea representaba el 12% hacia el 2019, siendo la 3° en importancia.

Desde 2015, la IATA lleva adelante la Encuesta Global de Transportistas de la IATA, con el objetivo de conocer las percepciones, experiencias y expectativas de los cargadores sobre el transporte aéreo de mercancías.

Tabla 1.1.2.2.a: Ventajas del transporte de cargas 2017-2022



Fuente: <https://www.iata.org>, consultado el 10 de enero 2023.

Las **entregas rápidas** son el principal motivo por el cual se elige el transporte aéreo de cargas, seguido por satisfacer las demandas de clientes y proveedores. Estos indicadores mantienen su preponderancia pre y post pandemia.

Entre las oportunidades de mejora, se destaca la necesidad de disponer de precios más competitivos y mayor cantidad de rutas, horarios de vuelo más estables y reducir las descargas de reservas confirmadas. Mejora en los procedimientos en relación al transporte de materiales peligrosos, instrucciones de embalaje y etiquetado, entre otros.

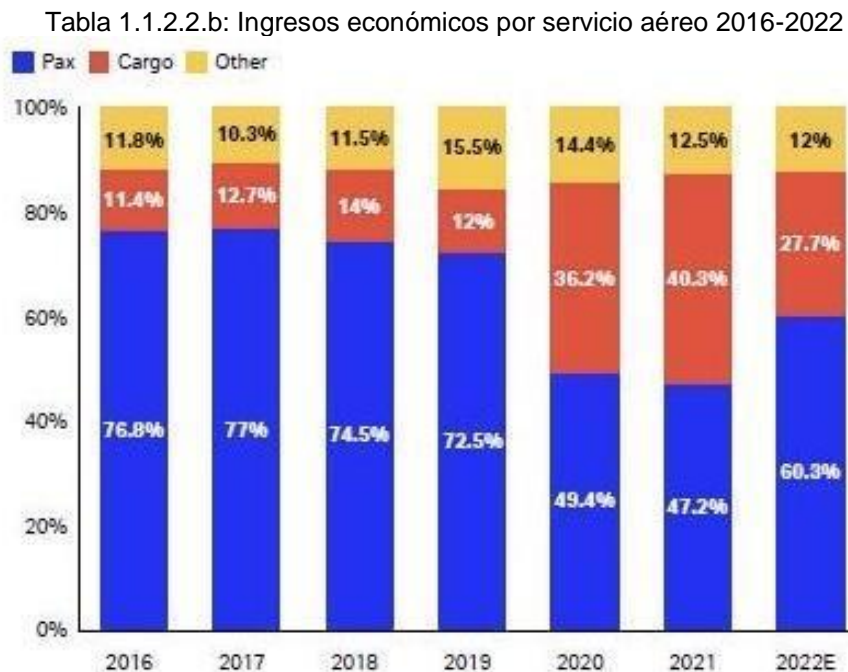
La digitalización y la sustentabilidad son los temas principales que priorizan en sus actividades de transformación de la cadena de suministro.

La situación actual

CROW, en su Reporte Retos y Tendencias del Sector Aeronáutico 2022, destaca el comportamiento singular que el transporte de carga ha tenido durante los últimos 2 años, producto de la crisis mundial de la pandemia COVID-19. Se destaca por un comportamiento anómalo, comparado con los efectos que generó esta crisis sobre el transporte de pasajeros.

El transporte de carga ha tenido un rol trascendental y los volúmenes transportados vía aérea a nivel global han ganado terreno, inclusive respecto a los volúmenes previo a la crisis, fundamentalmente, vinculado al transporte de equipos médicos, insumos y comercio electrónico.

Los ingresos económicos por carga aérea han sido, durante la pandemia, los más destacados elevándose a casi un 75% en 2021, en comparación con el 2019.

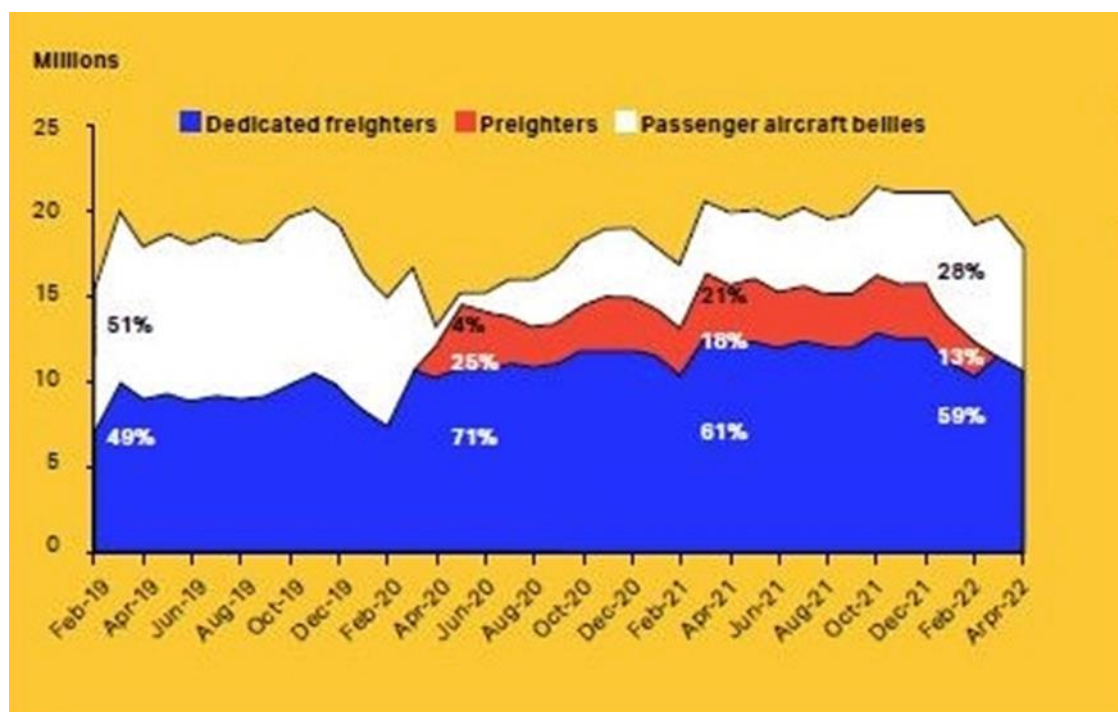


Fuente: IATA, Global Outlook for Air Transport, 2022.

Con la recuperación del transporte aéreo de pasajero, se espera que **para el 2022 el transporte de carga llegue a representar el 27,7% de los ingresos económicos totales de las aerolíneas** superando ampliamente los niveles alcanzados pre pandemia.

La demanda de transporte de carga creció con fuerza en 2021, superando el comercio de bienes en general, esto debido a que la demanda de bienes repuntó fuertemente y las empresas de todo el mundo no tenían suficiente inventario para satisfacer esa demanda, induciéndolos a recurrir a la carga aérea para el reabastecimiento rápido. La reposición de inventario disminuyó levemente hacia fines de 2021 y principios del 2022 a medida que se desaceleró el repunte de la actividad económica y la inflación empezó a subir. **La tendencia prevista para el 2022 es que el tráfico de carga mantendrá un crecimiento suave.**

Tabla 1.1.2.2.c: Crecimiento del transporte de carga 2019-2022.



Fuente: IATA, Anual Review, 2022.

El 43% del transporte de carga en el año 2022 se realizó en Latinoamérica, siendo la 2° área de operación a escala mundial.

Gráfico 1.1.2.2. d: Mapa mundial de transporte de carga



Fuente: IATA, Global Shipper Survey 2022.

Como estrategia para compensar la baja demanda de transporte de pasajeros internacionales durante la pandemia, las aerolíneas convirtieron temporalmente algunos de sus aviones en cargueros ("freighters"). El resultado fue una carga aérea récord que alcanzó su pico a mediados del 2021, para luego disminuir como resultado de la menor demanda y mayor capacidad instalada de las aerolíneas.

Los volúmenes de carga aérea para muchas rutas y mercados se han debilitado hacia el 2022, cerrando el año con un crecimiento interanual positivo del 2.4%. La tonelada-kilómetro de carga disponible de la Industria SA se mantuvo al mismo nivel 2021-2022.

Sin embargo, existe disparidad en el comportamiento entre los principales mercados y regiones a escala global. Los volúmenes de carga a América del Norte, Medio Oriente, Asia-pacífico y Europa registraron un fuerte crecimiento en el 2020 y principios del 2021, para luego decrecer producto de la elevada inflación, problemas de suministro, fin del ciclo de reabastecimiento y un cambio en la

demanda de bienes y servicios. **América Latina logró el mayor crecimiento interanual con un 20.3%.**

Las perspectivas, en relación a **los volúmenes de carga en Latinoamérica son auspiciosas, con crecimiento en alza y se espera inicie un proceso de consolidación en la región a partir del 2022.**

Tabla 1.1.2.2.e: Volúmenes de transporte de carga por regiones 2020-2022.



Fuente: IATA, Anual Review, 2022.

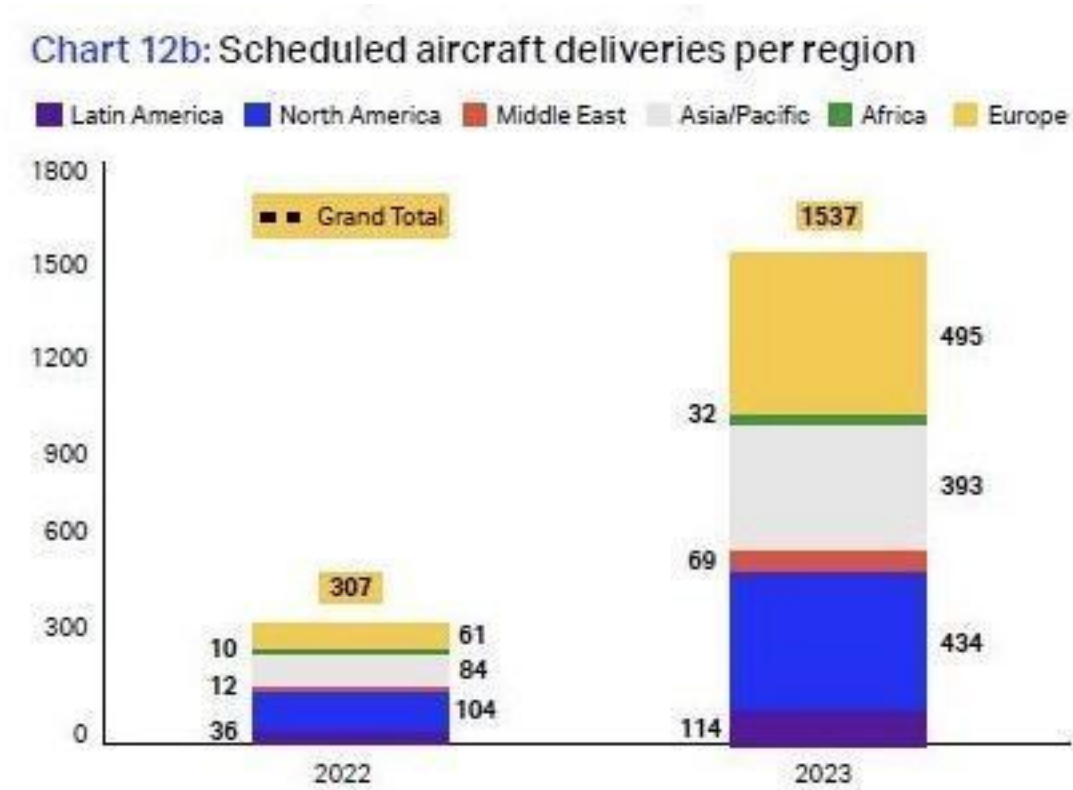
Los pedidos de exportación -indicadores claves de la demanda del transporte de carga aérea - tuvieron un comportamiento moderado en el 2021 y principios del 2022, fuertemente influenciado por la inflación, la guerra en Ucrania, los nuevos bloqueos de Covid en China presionando sobre los pedidos de exportación, la demanda de carga aérea y la baja del crecimiento de la carga aérea.

Tabla 1.1.2.2 f: Porcentaje de crecimiento de los pedidos de exportación 2008-2022



Fuente: IATA, Anual Review, 2022.

Tabla 1.1.2.2.g: Programa de entrega de aeronaves por región 2022-2023.



Fuente: IATA, Anual Review, 2022.

Otro indicador de expectativas está relacionado con el esquema de entregas programadas de aeronaves a las compañías aéreas. Es un reflejo de cómo la industria está viendo la recuperación y el tráfico. **América Latina registra un programa de entrega con 114 aeronaves para el 2023.**

Más allá de eso, los nuevos aviones son, por supuesto, más eficientes en combustible y menos costosos de operar, brindando beneficios tanto para la aerolínea, balances y medio ambiente.

1.1.2.3. Los desafíos de la competitividad en Latinoamérica

Para iniciar un abordaje sobre esta temática en el ámbito territorial antes indicado, es necesario recordar la importancia que reviste el transporte aéreo para cualquier Estado. Esta es una premisa fundamental. Bien se ha señalado al respecto que: *“El transporte aéreo tiene un impacto significativo sobre la productividad y eficiencia del sector empresarial, ayuda a conectar personas e ideas, impulsa el desarrollo regional y local, y es un eslabón relevante en la integración nacional e internacional para impulsar el turismo y los servicios, para transportar insumos de valor y perecederos, así como asistir en momentos de necesidad...”*.

Dicho entendimiento -que desde ya se comparte- se encuentra plasmado en la Introducción del Informe 2022 realizado por Alta y Amadeus que lleva como título **“Índice de Competitividad del Transporte Aéreo en América Latina y el Caribe”** (<https://cdn-alta-content.s3.sa-east-1.amazonaws.com/documents/indice-amadeus-2022.pdf>).

Este documento, por su actualidad y pertinencia técnica, tiene la virtualidad necesaria para convertirse en una fuente secundaria relevante en orden al estudio de la situación del transporte aéreo en el contexto que aquí interesa destacar.

En efecto, este Informe identifica áreas de oportunidad de algunos países de la región, incluida la República Argentina, con el fin de plasmar recomendaciones

técnicas para que cada vez más personas puedan hacer uso de este medio de transporte y, generar a partir de ello, posibilidades para la población. El Índice de Competitividad configurado en este documento, es formulado a partir de la comparación de diez indicadores claves que resultan de mucha utilidad para saber cuáles de estos países son más competitivos en el ranking general y también en relación a cada uno de los indicadores en particular, posibilitando entonces que cualquiera de estos países pueda realizar un diagnóstico sobre la situación en que se encuentra y, eventualmente, definir las medidas que podría adoptar para mejorar su posicionamiento.

Cabe desde ya adelantar, que la metodología utilizada para la conformación del mencionado Índice, habilitaría a que puedan analizarse los factores que lo componen desde la óptica y mirada de los gobiernos provinciales en aquellos supuestos de países federales como lo es Argentina, y, a partir de allí, en el caso de la provincia de Tucumán que nos ocupa, indagar concretamente de qué manera estaría en condiciones de incidir respecto de algunos de esos factores para potenciar su transporte aéreo. Todo ello con las distinciones y adaptaciones propias del caso, pues el transporte aéreo internacional está sujeto a la jurisdicción y soberanía de cada país.

Un dato alentador que se comparte en el Informe bajo análisis, es que Latinoamérica y el Caribe son las regiones del mundo con mejores índices de recuperación de niveles pre pandemia en materia de transporte aéreo. Dice el Informe al respecto: “En septiembre de 2022 alcanzamos 101% del flujo de pasajeros de 2019, superando a Norteamérica (96%). Entretanto, otros países de la región ya superaron sus números de 2019 y presentan nuevamente crecimiento, como es el caso de México, República Dominicana y Colombia”, todo lo cual ratifica que el transporte aéreo sigue consolidándose y ampliando su acceso como un servicio esencial.

Ahora bien, los factores que conforman el Índice que da cuenta el documento examinado con igual peso, son los que se detallan a continuación:¹

- (i) Factor de impuestos, tasas y contribuciones.
- (ii) Factor de potencial de mercado.
- (iii) Factor de conectividad.
- (iv) Factor de combustible y SAF.
- (v) Factor de accesibilidad a mercados a través de visados.
- (vi) Factor en calidad aeroportuaria.
- (vii) Factor de costo en operar en aeropuertos.
- (viii) Factor de costo en servicio de sobrevuelo en USD/1000 km (regional)
- (ix) Factor en indicador de gobernanza en autoridad aeronáutica.

Yendo al primero de ellos, cabe señalar, que las **tasas, impuestos y contribuciones** impactan en el precio final del boleto y normalmente son recaudados por las aerolíneas al momento de la venta, trasladándose según el caso a los aeropuertos, a las entidades del Gobierno (autoridades migratorias o de turismo), o bien, a las arcas generales del Estado (IVA o impuesto sobre las ventas). Dentro de este factor de competitividad, es posible encontrar conceptos tales como impuestos a las ventas, tasas aeroportuarias, impuestos a la entrada o salida de pasajeros, impuestos al turismo, tarifas de migración, tarifas de seguridad, tarifas de expansión aeroportuaria, entre otros.

Para la construcción de este factor, el Informe clasifica los impuestos, tasas y contribuciones en tres categorías: (i) impuestos que recaen sobre la venta del boleto, incluyendo impuestos al valor agregado o cualquier impuesto que termina impactando el precio final del mismo; (ii) tasa aeroportuaria, con las tarifas que buscan remunerar el uso del aeropuerto por pasajero; y (iii) cualquier tarifa aeroportuaria o de migración, seguridad o impuestos al turismo.

¹ Se aclara que no considera en este trabajo el factor “medidas de apertura hacia al COVID” sí contemplado en el Documento de Alta y Amadeus (páginas 27/29, punto 05.) por no considerarlo útil a los fines de la presente investigación.

Algunas cuestiones a destacar en lo que refiere a este factor: La primera, que la República Argentina es el país menos competitivo en materia de impuestos sobre el boleto, los cuales suman 112% sobre su precio final según da cuenta el Informe en cuestión; la segunda, la experiencia del “caso Colombia” que durante el período 2020/2023 bajó sus impuestos del 19% al 5% -para fomentar el turismo que se había visto afectado por los efectos de la pandemia- y que con el cese de esa medida transitoria vuelve a ocupar el segundo lugar como destino menos competitivo después de la Argentina. De todos modos, se advierte con claridad que la brecha existente entre estos dos países ‘peor calificados’ es desproporcionada (112% vs. 19%).

Por otra parte, menciona el Informe lo siguiente: *“La infraestructura aeroportuaria cuenta con un lado aire y un lado tierra. El lado aire es el que corresponde a las pistas, los hangares y zonas de estacionamiento de las aeronaves. El lado tierra está enfocado al pasajero e incluye la terminal de pasajeros, las zonas de comercio, aduanas, etc. Ambos lados tienen usuarios que pagan por el uso y los servicios de esta infraestructura. En el caso de los pasajeros, se paga la ‘tasa aeroportuaria’ por acceso y uso del terminal”* (página 7).

Sobre el tema, se indica que según datos de la Organización Mundial de Turismo, los aeropuertos latinoamericanos son los que tienen las tasas aeroportuarias más altas. Argentina vuelve a ser el país menos competitivo por tener la tasa aeroportuaria más alta (U\$S 56,90) y como tema de interés se destaca el “caso Cartagena”, mencionando que en el 2014 disminuyó abruptamente su tasa que era la más alta de la región (de US\$ 92.00 a US\$ 38.00), lo que contribuyó el aumento del flujo de pasajeros internacionales en un 40%. Para ampliar sobre el tema, se recomienda la lectura del Anexo I del Informe aquí analizado, donde obra un resumen sobre el caso Cartagena antes mencionado.

Para ir concluyendo con el análisis de este factor, resta señalar en lo relativo a cualquier otro tipo de tarifas (por servicios migratorios y/o de seguridad, impuesto al turismo, u otro tipo de costos en el aeropuerto), lo expresado en el Informe

respecto a una situación particular que se configura en el país: “Argentina tiene un impuesto sobre las transacciones (débitos y créditos) que equivale a 1,2% de la transacción. Adicionalmente, las aerolíneas recaudan los impuestos y deben pagar el 1,2% sobre la recaudación de tales impuestos. Este impuesto sobre las transacciones aplica sobre todos los sectores económicos. En transporte aéreo el único impuesto exento es el relacionado con el turismo (7% de la tarifa), los demás impuestos al ser recaudados por las aerolíneas y trasladados al erario público son nuevamente gravados por el impuesto a las transacciones. De acuerdo con JURCA (Cámara de líneas aéreas en Argentina) este impuesto a las transacciones representó 43,2 millones de dólares entre enero y septiembre de 2022. Considerando que este impuesto recae sobre las transacciones y las aerolíneas, se está realizando un recaudo tributario por cuenta y orden del Estado, por lo que se trata de un impuesto distorsivo o doble tributación, al generar un impuesto sobre otro impuesto”.

Sobre la base de lo antes analizado y expuesto, y considerando entonces la totalidad de impuestos, tasas y contribuciones que componen este primer factor, fácil es advertir que Argentina es el país con más costos para un pasajero (US\$ 198), seguido de Ecuador (US\$ 123) y Bahamas (US\$ 100). Al contrario, los países más competitivos son Jamaica (US\$ 4), Brasil (US\$ 11) y Chile (US\$ 25).

Pasando al cotejo del segundo factor (potencial de mercado), sostiene el Informe que la región de América Latina y el Caribe dependen del transporte aéreo para conectarse internamente y con el resto del mundo, señalando que en países como Colombia, por ejemplo, más del 85% de los turistas llegan vía aérea. “De acuerdo con el Consejo Mundial del Viaje y el Turismo, los viajes y el turismo representaron globalmente 10.3% del PIB en el 2019, mientras que en Sudamérica representó el 8.2% y en el Caribe el 13.9%” (página 14).

Se aclara en el Informe que el factor “**potencial del mercado**” se estructura sobre la base de considerar en cada país dos ejes centrales, tamaño de su economía y su población. Ambos ejes se explican por sí mismos, dado que el

crecimiento del tráfico aéreo está ligado con los niveles de desarrollo económico. En las economías más grandes, los ingresos son mayores y con ello existe una enorme oportunidad para incrementar el transporte aéreo por ser éste una plataforma adecuada para impulsar lazos de integración (comercial, cultural, turísticos). Por su parte, las poblaciones más grandes representan mercados más grandes. En la medida que un país tenga mayor población, la demanda por los servicios de este tipo de transporte, también podrá ser mayor.

En el caso de la República Argentina, por el tamaño de su economía, se encuentra ubicada en el tercer lugar dentro de los países más competitivos (PBI en US\$ a precios constantes 2021: 491,492,700,657), detrás de Brasil y México; mientras que por el tamaño de su población (45,808,747), el país se ubica en el cuarto lugar del ranking de competitividad luego de Brasil, México y Colombia.

En lo que respecta al tercer factor (**conectividad**) del Índice de Competitividad *sub examine*, es importante señalar que éste se estructura ponderando tres variables relacionadas a la temática y que le son propias, tales como: (i) el número de destinos internacionales con los que cada país se encuentra vinculado; (ii) el número de frecuencia de vuelos con lo que cuenta; y (iii) el número de aerolíneas que opera en el destino.

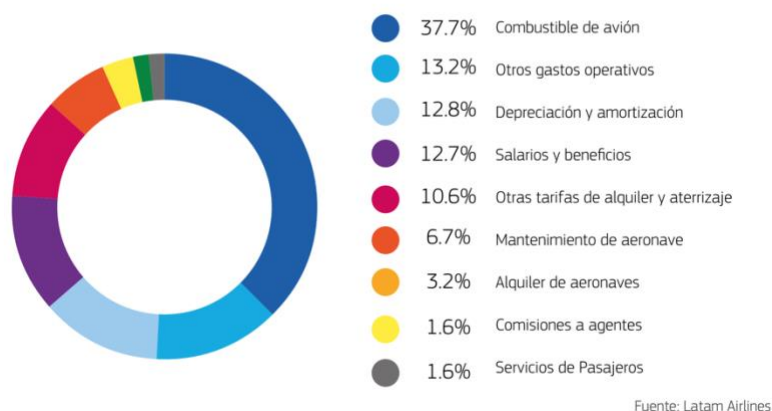
México lidera el ranking de competitividad en lo que hace al número de destinos con los que se encuentra vinculado (100), quedando afuera Argentina (33) del top 10 y por detrás de destinos como Brasil (46), Colombia (45), Perú (34) y Chile (34). En el número de frecuencias de vuelo, el país ocupa la octava posición con 13.470 operaciones internacionales en el primer semestre del 2022. Y en lo relativo al número de aerolíneas, Argentina está en el séptimo lugar con 27 de ellas operando en su jurisdicción.

Como resultado global en este punto, y considerando las tres variables que conforman este factor de competitividad (destinos internacionales, frecuencias, y número de aerolíneas), el país más competitivo es México, seguido por República

Dominicana, Panamá y Colombia, encontrándose la República Argentina en el séptimo lugar de este escalafón general (ver página 20).

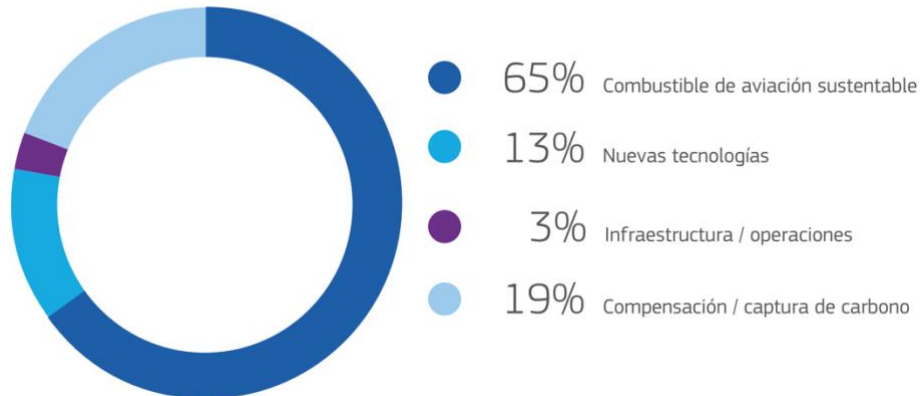
Debe ser analizado ahora el siguiente factor (**combustible y SAF**). Se señala sobre el tema en la página 22 del Informe: *“El combustible es el insumo de mayor peso en la estructura de costos de las aerolíneas. Para el 2022, representa el 37.7%, en contraste con un año atrás, cuando el combustible representaba el 24%. Este insumo tiene un impacto significativo en los presupuestos operativos de las aerolíneas, lo que hace que sea importante considerar en el índice de competitividad”*. Argentina, en lo relacionado a este índice de competitividad de combustible según país, ocupa la doceava posición.

Estructura de costos 2022



Bien se recuerda en el documento *sub examine* el compromiso asumido por la industria aeronáutica de ser carbono neutro para el año 2050 y que las estimaciones efectuadas al respecto, son contestes en señalar que el 65% de esa meta podría cumplirse con la utilización de combustibles de aviación sostenible o SAF por sus siglas en inglés (*Sustainable Aviation Fuel*).

Meta de cero emisiones netas de CO2 en 2050



Por esta razón, tal como se señala en el Informe, *“la industria requerirá para 2050 una producción anual de 449 mil millones de litros. Hoy en día, a pesar de que el combustible SAF es cinco veces más costoso que el combustible tradicional, en el 2021 las aerolíneas compraron cada gota de los 125 millones de litros producidos. Es por eso que hemos considerado los destinos donde existe o existirá producción o almacenamiento de este tipo de combustible en la región de Latinoamérica y el Caribe como un factor de competitividad. Es importante señalar que la construcción de este tipo de infraestructura toma tiempo, por lo que consideramos importante tener en cuenta a los países que han realizado avances en este sentido”*.

Se indica en el Informe que de acuerdo a la información brindada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), sólo tres países de la región tienen o proyectan plantas de acopio para SAF, siendo ellos Panamá, Paraguay y Brasil.

Como conclusión sobre este punto en lo que respecta a la República Argentina, se puede resumir que ocupa el puesto 14 en el ranking de este factor de competitividad, que se elaboró considerando el precio de combustible y los países que han anunciado proyectos SAF. Y nuevamente aparece el país por detrás de algunos de sus principales competidores en materia turística dentro del mercado analizado, como ser Brasil, Ecuador, Colombia, México y Perú.

Corresponde referirse ahora al siguiente factor de competitividad (**accesibilidad a mercados a través de visados**), señalándose que son bien sabidas aquellas premisas que sostienen: "...las visas como requisito para visitar un país representan una barrera, de igual manera, una política de visados generalmente restrictiva significa una pérdida de oportunidades de crecimiento económico. Otorgar facilidades en los viajes es un requisito previo de la conectividad aérea..." (página 31). Tanto es así, que, por ejemplo, a los efectos de demostrar la relación de las visas y la facilidad para viajar, el Informe destaca el caso de *Gol Linhas Aéreas*, que resolvió suspender sus vuelos entre Brasilia y Cancún a partir del próximo 4 de febrero en razón de la medida instrumentada por México de requerir visado a los turistas brasileiros, lo que según afirman desde la compañía en su comunicado, redujo la demanda de la ruta en cuestión (<https://www.aeroflap.com.br/gol-confirma-suspensao-dos-voos-para-cancun-no-mexico/>).

Ahora bien, volviendo al análisis del factor en cuestión, el Informe 2022 comentado consideró el índice *Henley*, el cual toma en cuenta el acceso sin visa de 199 pasaportes a 227 destinos. Y en este ranking regional, Argentina se encuentra muy bien posicionada, en el segundo lugar, registrando un número de 170 destinos sin necesidad de visa, sólo por detrás de Chile que cuenta con 174.

En lo que respecta al factor en **calidad aeroportuaria**, el "Índice de Competitividad del Transporte Aéreo en América Latina y el Caribe" aclara que si bien la calidad de los aeropuertos puede analizarse desde diferentes miradas (usuarios, aerolíneas o pasajeros), el Informe 2022 toma la visión de los pasajeros, considerando que "...la satisfacción del pasajero es un indicador de desempeño clave para la operación de un aeropuerto. Los usuarios desean una experiencia simplificada que garantice que al llegar a un aeropuerto los procesos sean fáciles, ágiles y seguros. La eficiencia en los protocolos, la capacidad para procesar el volumen de pasajeros y la forma en que los operadores aeroportuarios elijan ofrecer los distintos servicios afectará no sólo su desempeño económico sino también su relación con los usuarios" (cfr. página 34).

En el caso puntual de este Informe, y a los fines de considerar la calidad aeroportuaria, directamente se tomó el número de estrellas que otorga *Skytrax*. Esta clasificación, que va de una estrella a cinco, está confeccionada sobre la base de la percepción de los pasajeros sobre productos y servicios de los aeropuertos certificados. Y considerando que la competitividad se estima por país, el ranking de este factor que suma las estrellas ponderadas de cada aeropuerto, está encabezado por Ecuador mientras que la República Argentina se encuentra en el quinto lugar, con dos de sus aeropuertos certificados por *Skytrax* (Ezeiza y Aeroparque, con tres estrellas cada uno).

Con relación al factor de **costo en operar en aeropuertos**, se parte de la premisa de considerar que los aeropuertos con menores costos de operación son más competitivos. Puntualmente, y a los efectos de la configuración de este factor, en el Informe analizado se consideran los siguientes costos vinculados a dos servicios: (i) costo pagado por el aterrizaje, y (ii) costo de estacionamiento por 1 hora.

Dichos costos, en principio, están ligados al peso de operación de la aeronave o *maximum take-off weight* (MTOW). A los efectos de la configuración de este factor establecido en el Informe 2022 de Alta y Amadeus, se consideró como MTOW el de un Airbus 320 y la primera hora de estacionamiento, aclarándose que un importante número de aeropuertos en la región no cobra costos de estacionamiento en las primeras 2 horas.

El Informe en cuestión también hace la salvedad de que no fueron ponderados otros costos de servicios adicionales que suelen verificarse en los aeropuertos, tales como, alquiler de espacios *-back office* (o las oficinas de apoyo dentro del aeropuerto) y *counters* (o *check in desk*)-, servicios de asistencia en tierra, CUTE (sistema de *check in* de uso compartido), entre otros.

Los aeropuertos más competitivos, en este plano, son los de Costa Rica (US\$ 28) y Guatemala (US\$ 106), ocupando Argentina el noveno lugar en el ranking, con un costo de US\$ 686.

Por otra parte, el factor de **costo en servicio de sobrevuelo** en USD/1000 km (regional) para un Airbus 320-200, guarda relación con el seguimiento y soporte en comunicaciones que el Control de Tráfico Aéreo le presta bajo tales parámetros a ese tipo de aeronaves, siendo Argentina (US\$ 965) y Brasil (US\$ 744) los países peor posicionados por ser los más costosos al respecto, mientras que Chile (US\$ 114) resulta ser el destino más competitivo.

Finalmente, resta considerar el último factor de competitividad que contempla el Informe analizado, que es aquél denominado “**indicador de gobernanza en autoridad aeronáutica**”. Es del caso señalar, que Alta y Amadeus tomaron directamente la evaluación hecha en este ámbito por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, la que se encuentra plasmada en su documento titulado “*The Governance of Civil Aviation Authorities in Latin America Countries*” (<https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/e8bdf362-en.pdf?expires=1663625238&id=id&accname=guest&checksum=6EE87C686911B574054E2DB14>).

Para esta evaluación anteriormente citada, se contemplaron tres componentes de la autoridad regulatoria: (i) el alcance de su acción, (ii) su independencia, y (iii) su tarea de rendición de cuentas. Con arreglo a ello, Colombia ocupa el primer lugar del ranking con el puntaje más competitivo alcanzando los 5 puntos, seguida por la República Argentina con un puntaje de 4,6.

Hasta acá entonces el análisis de los factores que componen el “Índice de Competitividad del Transporte Aéreo en América Latina y el Caribe”, focalizando la mirada en su formulación, en la posición de la República Argentina en cada ranking elaborado y en los casos de buenas prácticas que podrían adoptarse para aprovechar las oportunidades que se presentan en este sector.

Como **conclusiones** sobre este tema:

- Cabe señalar que se comparte la observación formulada en la parte final del documento que se viene examinando, en el sentido de que “los pasajeros son susceptibles al precio” y en razón de ello, es que debieran extremarse las medidas para reducir los costos que inciden en los boletos para lograr una mayor cuota de mercado.
- Ese mayor volumen de pasajeros transportados, generaría un movimiento económico que compensaría con creces la merma de ingresos tributarios que supone la implementación de medidas de esta naturaleza, más aun considerando la amplitud de la cadena de valor del turismo que cuenta con múltiples actores difuminados a lo largo de cada territorio.
- Dice el Informe 2022 que “Argentina está significativamente por encima de los niveles tributarios de otros países de la región” (página 46), y así se ha visto en detalle al indagar sobre ese factor que compone el índice de competitividad objeto de consideración en este estudio. De allí que las acciones que los gobiernos locales pudieran hacer para mitigar estos costos y cualquier otro, a través de políticas de incentivos y de fomento, serían bienvenidas por las aerolíneas.
- La escasez de aeropuertos en la región que proyectan infraestructura para operar y almacenar SAF, también debiera ser contemplada como una oportunidad para los países y sus estados locales de cara a futuro, con visión estratégica de sustentabilidad. Y la seguridad de los aeropuertos, no contemplada en el Informe analizado, es otro factor de competitividad que debe decir presente en este asunto, así se reconoce en el propio documento de Alta y Amadeus donde se indica que a futuro este ítem será debidamente contemplado.
- Por último, señalar que como bien se consigna en el Informe 2022, toda la región tiene un amplio campo de crecimiento en lo que respecta a viajes per cápita (*pax/población*). Mientras países y regiones como

Estados Unidos y Europa tienen 2,8 y 2,7 viajes por año, en Latinoamérica y el Caribe tal cifra corresponde a 0,6 viajes por año. En la República Argentina, ese porcentaje de acuerdo a los datos del 2019, sería del 0,5%.

Para seguir ahondando sobre el transporte aéreo en el contexto latinoamericano, resulta importante traer a colación la **IV Reunión de Directores de Navegación Aérea y de Seguridad Operacional de las Autoridades de Aviación Civil de Sudamérica**, considerando que a partir de dicha Reunión se elaboró un documento titulado: “*Plan Estratégico para el Sostenimiento del Transporte Aéreo en la Región Sudamericana*”² (Plan SAM 2020-2035) y se recomendó a los Directores de Aviación Civil proponer una reunión de Ministros de Transporte o autoridades de ese nivel, con miras a que adopten un compromiso para garantizar el desarrollo sostenible del transporte aéreo de la región en los próximos 15 años.

En forma acertada, dicho documento de la Organización de Aviación Civil Internacional -Oficina Regional Sudamericana- sostiene: “*La Región Sudamericana presenta grandes oportunidades para mejorar su conectividad aérea, tanto internamente como con el resto del mundo. El incremento de la conectividad acercará más el transporte aéreo a la población, produciendo una espiral de consecuencias positivas en otras actividades, lo que genera mayor desarrollo social y económico*” (página 5). Y partiendo de ese postulado, el Plan en cuestión se estructura sobre la base de cuatro ejes fundamentales: (i) conectividad aérea, (ii) seguridad operacional, (iii) fortalecimiento institucional; y (iv) protección del medio ambiente.

² <https://www.icao.int/SAM/Documents/2017-RAAC15/2%20Plan%20SAM%20Spa.pdf> . Se destaca en este Plan que según cifras del Banco Mundial, en los últimos 20 años el número de pasajeros transportados en Latinoamérica ha crecido 3.5 veces, con un promedio anual de 7.9% (página 12).

Respecto de lo que aquí resulta útil destacar, debe expresarse que en lo referente al primer eje antes mencionado, el Plan detalla los siguientes factores que influyen en el incremento de la conectividad aérea de un Estado:

- (i) Seguridad operacional
- (ii) Atractivo y potencial turístico
- (iii) Potencial de negocios
- (iv) Infraestructura aeroportuaria
- (v) Situación geográfica
- (vi) Innovación tecnológica
- (vii) Modelo de negocio de las líneas aéreas
- (viii) Liberalización de la regulación

Se expresa además en este punto, que *“Para optimizar la red de conectividad aérea en Sudamérica se requiere una coordinación integral entre Estados, concesionarios de aeropuertos, explotadores de aeronaves y proveedores de servicios de navegación aérea, para adoptar decisiones y ejecutar planes que conlleven a un adecuado funcionamiento de la red y aprovechar las posibilidades de expansión existentes, con el objetivo final de impulsar el desarrollo económico y social de las 14 economías que componen la región”* (página 8).

Ya en lo que hace al segundo eje estratégico, se indica en el Plan que los pronósticos prevén una **uplicación del tráfico aéreo en los próximos 15 años**, razón por la cual, resulta imperativo anticiparse a los riesgos actuales y emergentes de seguridad operacional y gestionar cuidadosamente un crecimiento tan importante de la capacidad con acciones estratégicas en materia de reglamentación y de infraestructura. “En consecuencia, es imprescindible que los Estados y la región sigan concentrándose en establecer, actualizar y atender sus prioridades de seguridad operacional en su afán por impulsar el desarrollo de sus sectores de transporte aéreo” (página 8).

Recuerda el Plan, en relación con el tercer eje estratégico vinculado al fortalecimiento institucional, que todos los Estados de la Región Sudamericana son signatarios del Convenio de Chicago y son Estados contratantes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo encargado de aplicar las disposiciones del Convenio: *“Al adoptar las disposiciones del Convenio que atañen a las autoridades nacionales, cada Estado ha dispuesto en su ordenamiento jurídico la designación de una autoridad de aviación civil encargada de las competencias que le conciernen como regulador, controlador y fiscalizador de las actividades de la aviación civil en su jurisdicción. La ley crea otras entidades independientes de la autoridad de aviación civil, sean estatales o no, para encargarse de la provisión de instalaciones y servicios aeroportuarios, de navegación aérea, de seguridad de la aviación o de la investigación de accidentes e incidentes de aviación, entre otras funciones”* (página 10).

Se señala también en este plano, que no debe perderse de vista que la **comunidad de la aviación civil** está compuesta por cuatro grupos principales: **los Estados; los explotadores de aeronaves; los explotadores de aeropuertos y los usuarios del transporte aéreo**. Más allá de los intereses específicos de cada grupo, mejorar la conectividad del transporte aéreo constituye un interés común para todos ellos, de allí la necesidad del fortalecimiento institucional del sector a través de la **generación de un marco de gobernanza adecuado** a tales efectos. Y por último, el cuarto eje estratégico, no hace más que contemplar en el Plan la necesidad de promover y trabajar para la protección del medio ambiente, que se ha transformado en uno de los desafíos más grandes para la aviación civil en el siglo XXI.

Como todo plan estratégico, el documento examinado contiene un Análisis de la Situación Actual sectorial que indaga en cada uno de sus ejes estratégicos, proponiéndose mejoras en cada uno de estos aspectos, si bien en general éstas se encuentran en la misma línea de entendimiento que las contenidas en el Informe

2022 de Alta y Amadeus titulado “Índice de Competitividad del Transporte Aéreo en América Latina y el Caribe” que ya fuera analizado anteriormente.

Sobre el eje conectividad aérea, se menciona que la Región Sudamericana muestra características particulares, entre ellas, las siguientes: (i) que **Brasil es el país más conectado** en cuanto a cantidad de aeropuertos, líneas aéreas y número de rutas directas, representando casi la mitad del tráfico aéreo de la región, (ii) que la densidad aeroportuaria regional, medida como total de aeropuertos por millón de habitantes, es menor a uno en 9 de los 14 Estados; (iii) que la región muestra un **nivel medio en comparación con otras regiones del mundo**, en cuanto a número de vuelos y de pasajeros transportados en relación con el tamaño de la población y del PBI; (iv) que el **nivel de carga aérea transportada** en relación a la magnitud del PBI regional es uno de los **más pequeños** a nivel mundial; (v) que la región está relativamente **bien conectada con el resto de América y algunos países de Europa, pero tiene muy pocas rutas con Asia/Pacífico, África y el Medio Oriente**. Brasil es el único país conectado con estas tres regiones; (vi) que a nivel regional, **los Estados sudamericanos todavía no se encuentran totalmente conectados entre sí**. Los pasajeros de los Estados más pequeños no cuentan con rutas directas hacia los más conectados y se ven en la necesidad de salir de la región para viajar a destinos dentro de la región a través de rutas indirectas (cfr. página 14).

Luego de esa caracterización, y tal como se dijo, el documento contempla acciones y oportunidades de mejora de distinta naturaleza respecto de cada eje en cuestión. A los fines de este informe parcial y por su importancia en relación con la finalidad de esta consultoría, corresponde transcribir puntualmente la mejora identificada con el numeral 12. en materia de conectividad aérea que dice: *“Aeropuertos concentradores regionales y domésticos. Los aeropuertos concentradores para conexiones internacionales y/o domésticas deben cumplir ciertas condiciones de posicionamiento y eficiencia, que los privilegie como mejores puntos de conexión y acceso a otras ciudades si tienen una adecuada*

infraestructura y procesos de tránsito ágiles y expeditivos, características que signifiquen una ventaja comparativa para pasajeros y líneas aéreas al elegirlos como centros de conexiones” (página 16), como así también, la contemplada en el numeral 15. que en su primera parte expresa: “Marco regulatorio propicio para el ingreso y operación de nuevas líneas aéreas. Las líneas aéreas deciden operar en otros Estados luego de un exhaustivo análisis de la demanda potencial de tráfico y de los costos de operación involucrados”.

Entre las mejoras apuntadas para el eje estratégico de seguridad operacional, y por las mismas razones apuntadas *ut supra*, vale destacar aquella específica que sostiene la necesidad de lograr la mayor certificación de aeródromos en la región (ver página 22).

También contiene el Plan bajo análisis la visión de la situación de la aviación civil y el transporte aéreo en la región sudamericana hacia el 2035, que se encuentra así sintetizada para cada uno de sus ejes:

“Conectividad: Se contempla una región que ofrezca un mayor acceso de la población a los beneficios del transporte aéreo, mediante un mayor nivel de conectividad entre los pueblos de la región sudamericana y con el resto del mundo, fomentando así un mayor intercambio comercial, social y cultural. La infraestructura necesaria para soportar la demanda con la fluidez requerida será planificada con la debida antelación y en un ambiente colaborativo que permita entender los planes de expansión tanto a nivel de Estado como de la industria. Los planes maestros de los aeropuertos tendrán horizontes de 40 años con revisiones periódicas para ajustarse a los cambios en la demanda” (página 27).

“Seguridad operacional: Se contempla una región líder en el contexto global en cuanto a seguridad operacional, en estricto apego a las normas internacionales de aviación civil, en un entorno normativo armonizado que permita aprovechar las economías de escala para ofrecer un nivel de vigilancia por parte de las autoridades de aviación civil a sus proveedores de servicios de forma efectiva y eficiente, sin crear costos innecesarios a los Estados y a la industria, construyendo

un ambiente propicio para el desarrollo del negocio del transporte aéreo. Se aprovechará el rápido desarrollo de la tecnología asegurando la debida protección de la información, a fin de que los Estados y la industria compartan en tiempo real información vital sobre seguridad operacional a ser procesada, ya sea por elementos humanos o por algoritmos, de modo que permita la identificación de riesgos y su mitigación antes de que se manifiesten como un accidente o un incidente” (página 27).

“Fortalecimiento institucional: Se contempla que las entidades del Estado encargadas de garantizar el desarrollo seguro, ordenado y sostenible del transporte aéreo sean instituciones fuertes e independientes, debidamente financiadas de forma que puedan garantizar el reclutamiento, la retención y el desarrollo profesional del talento humano requerido en el despliegue de su mandato, para lograr una vigilancia efectiva y eficiente tanto de la seguridad operacional como de los aspectos económicos de los proveedores de servicios de navegación aérea y de aeropuertos, garantizando la aplicación de tasas en concordancia con los principios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, con una amplia utilización de mecanismos de gobierno electrónico y en constante búsqueda de las formas más eficientes de gestión” (página 27).

“Medio Ambiente: Se contempla una aviación amigable con el medio ambiente, que conviva en armonía con la naturaleza y se protejan la flora y fauna silvestres y otras especies de seres vivos. La actividad aeronáutica debe desarrollarse en armonía con el medio ambiente para asegurar la sustentabilidad de la industria aérea. Una aviación más verde logrará que la preservación de la naturaleza posibilite continuar desarrollando y logrando mayores progresos en este campo. La actividad aeronáutica, que es motor de la economía en varios Estados, debe tomar el liderazgo en la protección del medio ambiente mediante la aplicación de medidas legislativas relativas a tecnología de motores y renovación de flota, mejoras operacionales, mejoras en la infraestructura, aeropuertos verdes y cumplimiento de las metas de la OACI para la reducción del dióxido de carbono. El medio donde se desenvuelve la aviación es el aire, parte integral del medio

ambiente, donde también se manifiestan con mayor fuerza las consecuencias del deterioro de la naturaleza debido a la actividad del hombre, originando que los eventos atmosféricos se vuelvan más extremos y generen problemas de seguridad y comodidad a las operaciones aéreas. Trabajar en armonía con la naturaleza permitirá disminuir la intensidad y severidad de estos fenómenos, lo que redundará en una mayor eficiencia de las operaciones aéreas, con reducción de ruidos, que no sean molestas a los habitantes que realizan tareas o viven en lugares próximos a los aeródromos, pero que tampoco afecten la biodiversidad. En la Región Sudamericana se debe lograr una aviación operacionalmente eficiente y que preserve el medio ambiente” (página 28).

Luego de definidas estas visiones por eje estratégico, el **Plan enuncia sus Objetivos**. Seguidamente, se comparte la enunciación de cada uno de estos objetivos, haciendo expresa referencia a ciertas metas y acciones que resultan del caso destacar.

Objetivo 1: Consolidar y ampliar la conectividad aérea de la Región Sudamericana. Se destaca la Meta C, referida a la “Optimización de la infraestructura aeroportuaria y servicios de navegación aérea”, que contempla como Acción: *“Asegurar que en todos los Estados SAM se haya instalado y se amplíe sucesivamente la capacidad requerida en las zonas tierra y aire de los aeropuertos para satisfacer el incremento de la demanda del tráfico aéreo”*; la Meta E vinculada a la *“Optimización del nivel de tasas e impuestos”* que prevé como Acciones: *“Reducir las tasas y/o exonerar de impuestos al transporte aéreo en todos los Estados SAM”* y *“Mejorar el control de las tasas de operación aplicadas por los aeropuertos a los demás proveedores de servicios aéreos en todos los Estados SAM”* y , finalmente, la Meta H *“Consolidación de aeropuertos concentradores”* con su acción consistente en *“Fortalecer la operatividad de los aeropuertos concentradores regionales y domésticos existentes y potenciales para lograr que cada Estado que los requiera cuente con al menos uno eficiente”* (Páginas 31 y 32).

Objetivo 2: Incrementar la seguridad operacional de la aviación en la Región Sudamericana. Se destaca la Meta A, “Implantación eficaz del sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional”, con su correspondiente Acción: “Obtener gradualmente el 100% de aplicación eficaz (EI) en los ocho (8) elementos críticos del sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional, conforme sea apropiado a la complejidad del sistema de aviación civil y al porcentaje actual de cada Estado” (página 33).

Objetivo 3: Incrementar la fortaleza institucional de las autoridades de aviación civil y de investigación de accidentes de aviación de la Región Sudamericana.

Objetivo 4: Procurar el máximo nivel de protección del medio ambiente impactado por la actividad aeronáutica. Se destaca la Meta D, “Desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil en relación con la calidad del medio ambiente” con sus correspondientes Acciones: “Promover la planificación, remodelación o construcción de aeropuertos más verdes, con diseños y arquitectura que permitan la ventilación e iluminación natural, que utilicen energías renovables, vehículos eléctricos y agua ecológicamente tratada, considerando también la recuperación de áreas afectadas y la reforestación de flora endémica. Asegurar que la planificación del uso del suelo en las proximidades de los aeropuertos sea efectivamente compatible con la actividad aeronáutica y no ponga en riesgo ni a las aeronaves ni a las comunidades aledañas. Lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente” (página 40).

Con el cuadro final de Objetivos, Metas y Acciones, concluye el “Plan Estratégico para el Sostenimiento del Transporte Aéreo en la Región Sudamericana 2020-2035”, realizado por la Oficina Regional Sudamericana de la Organización de Aviación Civil Internacional, otra de las fuentes secundarias relevantes consultada a los efectos de esta Consultoría.

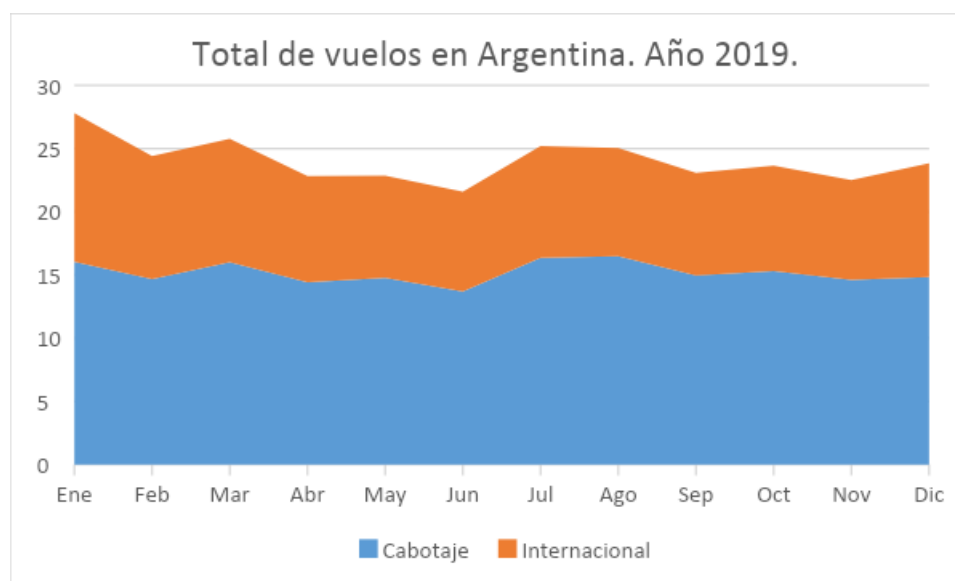
1.1.3. La conectividad aérea en Argentina

1.1.3.1 Transporte de pasajeros

La situación al 2019

En el año 2019, previo a la pandemia por Covid, la Argentina registró un total de **288.489 vuelos**, de los cuales el **63% correspondió a cabotaje**.

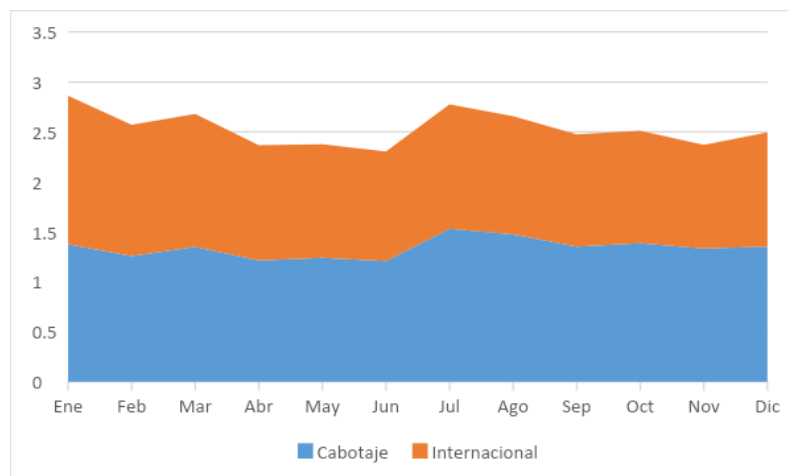
Tabla 1.1.3.1.a: Total de vuelos en Argentina, distinguiendo entre cabotaje e internacional.
Año 2019



Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

En relación al total de pasajeros transportados durante el año 2019 fueron **30,4 millones**, de los cuales un 52% (16,0 millones) correspondieron a pasajeros de cabotaje. Estos datos representaron un incremento del **147% desde el 2009** en pasajeros de cabotaje, del 48% en pasajeros internacionales y del 100% en el total.

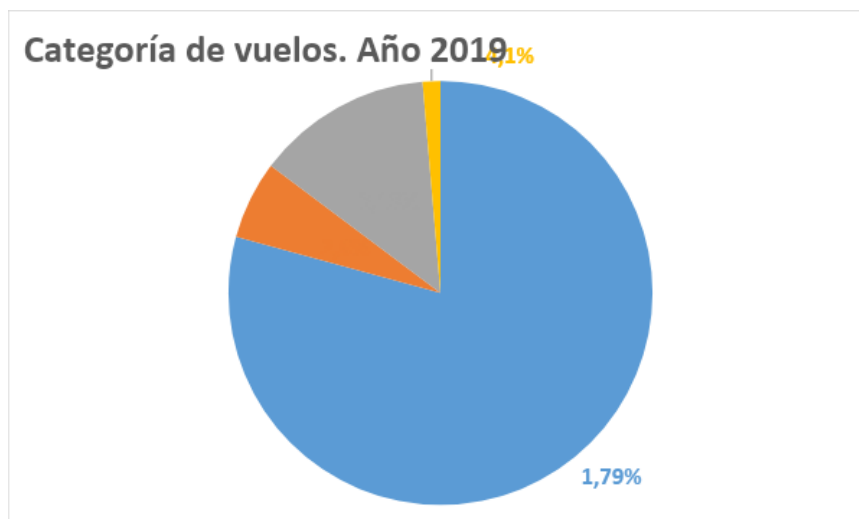
Tabla 1.1.3.1 b: Total de pasajeros en los aeropuertos de Argentina, distinguiendo entre cabotaje e internacional. Año 2019



Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

El 79% de los vuelos corresponden a vuelos comerciales y regulares.

Tabla 1.1.3.1 c: Categoría de los vuelos en los aeropuertos de Argentina. Año 2019



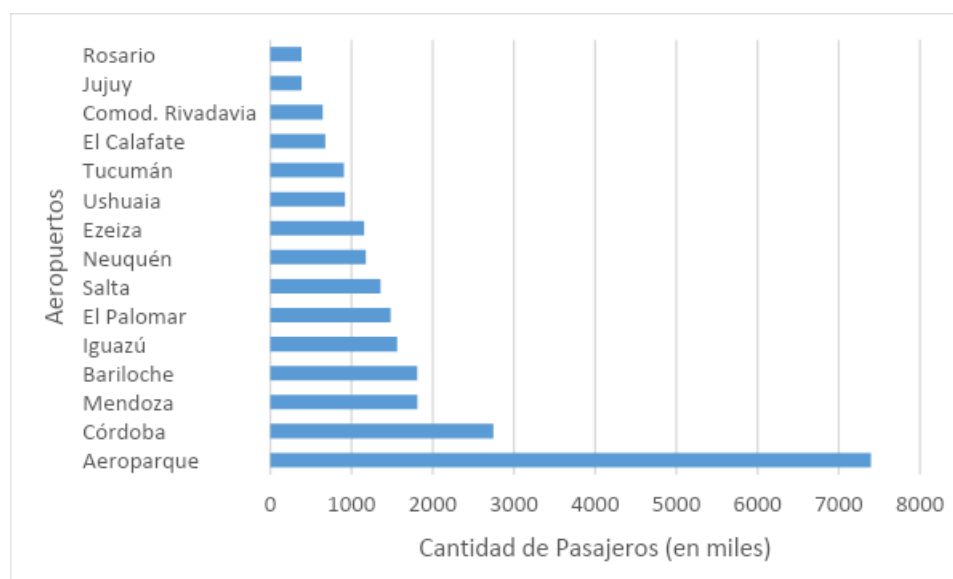
Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Durante el año 2019, Aeroparque registró un movimiento superior los 5,6 millones de pasajeros, incluyendo cabotaje e internacional. En 2° lugar se ubicó el Aeropuerto de Córdoba con 3,4 millones y en 3° lugar Mendoza con 2,3 millones. Hay luego 7 aeropuertos que tienen registros entre 1 y 2 millones de pasajeros.

Ellos son: Bariloche, El Palomar, Iguazú, Salta, Neuquén, Córdoba y Mendoza. Y otros tres aeropuertos con un movimiento de pasajeros superior a los 900.000: Ezeiza, **Tucumán** y Ushuaia.

En el año 2019, Aeroparque lidera el ranking de aeropuertos en pasajeros comerciales de cabotaje, superando al Aeropuerto de Córdoba que se ubicó en un 2° lugar en un casi 170%. Luego se ubicaron los aeropuertos de Mendoza, Bariloche, Iguazú y El Palomar. **El Aeropuerto de Salta lideró la región Norte y Tucumán se ubicó en un 11° lugar.**

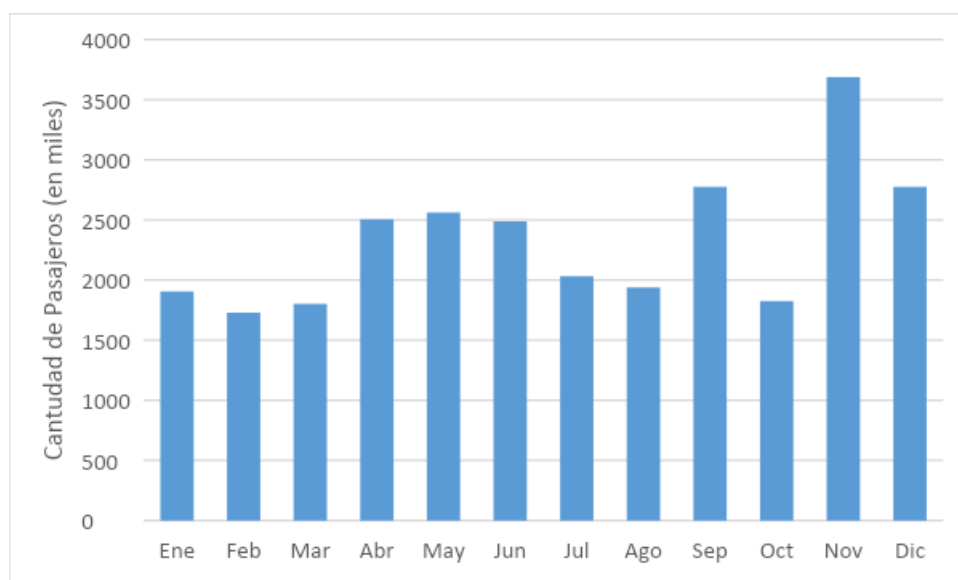
Tabla 1.1.3.1 d: Ranking de Aeropuertos de acuerdo a la cantidad (en miles) de pasajeros comerciales de cabotaje. Año 2019



Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

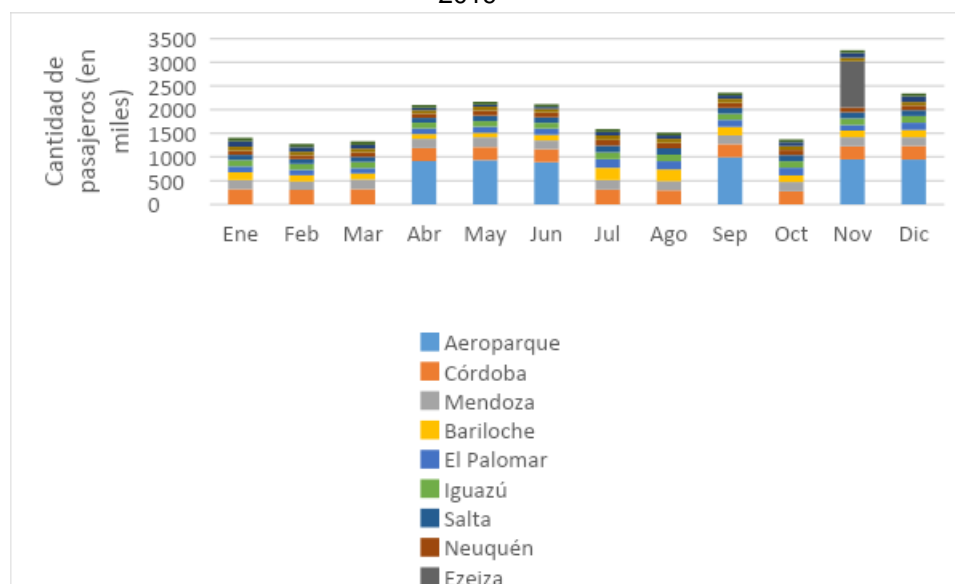
Si se consideran los pasajeros comerciales internacionales, además de Ezeiza y Aeroparque, el ranking sitúa a los aeropuertos de Córdoba, Mendoza, Rosario, El Palomar, Salta y Tucumán. El mes de noviembre fue el mes que registró en el año 2019 el mayor movimiento de pasajeros, mientras febrero quedó rezagado como el de menor movimiento.

Tabla 1.1.3.1.e: Movimiento mensual de pasajeros en todos los aeropuertos de Argentina. Año 2019



Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Tabla 1.1.3.1. f: Composición de la cantidad mensual de pasajeros según aeropuertos. Año 2019



Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Las rutas con mayor demanda

En el **ámbito del cabotaje**, en el año 2019 las 10 principales rutas con mayor movimiento de pasajeros estuvieron vinculadas al aeropuerto de la Ciudad de Buenos Aires (Aeroparque). En la siguiente tabla se muestra este ranking.

Tabla 1.1.3.1. g: Cantidad de pasajeros anuales, según las principales rutas con origen en Aeroparque. Año 2019.

Ruta	Pasajeros Totales (000)
Aeroparque – Córdoba	9430
Aeroparque – Mendoza	8694
Aeroparque – Iguazú	7965
Aeroparque – Bariloche	7381
Aeroparque – Salta	6018
Aeroparque – Neuquén	5915
Aeroparque – Tucumán	4983
Aeroparque – Ushuaia	4537
Aeroparque - Comod. Rivadavia	4110
Aeroparque - Mar del Plata	3396

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Si se considera **rutas que no tengan su punto de inicio o partida en la Ciudad de Buenos Aires (Aeroparque o Ezeiza)**, nos encontramos con rutas vinculadas especialmente a la zona sur y centro de Argentina, con una destacada participación de los Aeropuertos de Córdoba, Bariloche y Mendoza.

Tabla 1.1.3.1.h: Cantidad de pasajeros anuales, según las principales rutas sin origen en Buenos Aires. Año 2019.

Ruta	Pasajeros Totales (000)
Bariloche - El Palomar	1709
Córdoba - Mendoza	1635
Bariloche - Córdoba	1189
El Palomar - Mendoza	1118
Córdoba - El Palomar	1086
Mendoza - Neuquén	1074
Córdoba – Salta	1072
El Calafate - Ushuaia	1051
El Palomar – Iguazú	1036
Córdoba – Iguazú	1008

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

En relación a las rutas vinculadas al **Aeropuerto de Tucumán**, los resultados son los siguientes:

Tabla 1.1.3.1.i: Cantidad de pasajeros anuales en las rutas vinculadas al aeropuerto de Tucumán. Año 2019.

Ruta	Pasajeros Totales (000)
Aeroparque - Tucumán	4983
Córdoba - Tucumán	791
El Palomar - Tucumán	653
Mendoza - Tucumán	86
Salta - Tucumán	20

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

En relación a las rutas de los vuelos comerciales internacionales, durante el año **2019 se destacan aquellas vinculadas a las grandes metrópolis de la región**, como San Pablo, Santiago de Chile, Ríos de Janeiro y Lima, vinculadas especialmente al aeropuerto de Ezeiza. La ruta Ezeiza – Miami aparece en 5° puesto y la Ezeiza – Madrid recién en 7° lugar.

El aeropuerto con rutas internacionales más voladas del interior del país son Córdoba y Rosario. A la ruta Córdoba – Santiago, que recién aparece en el 18° puesto, le siguen: Córdoba – Panamá y Córdoba – Lima.

En el caso de la región Norte, la **Ruta Tucumán – Lima**, aparece como la **principal ruta demanda del año 2019**, superando en un 24% de vuelos a Ruta Salta – Lima.

Como se observa, en la Tabla 1.1.3.1.j el desarrollo de las rutas del interior del país con destinos internacionales estuvo muy concentrado en la región de LAC.

Tabla 1.1.3.1.j: Cantidad de vuelos comerciales internacionales según rutas. Año 2019.

Vuelos Comerciales Internacionales	Cantidad de vuelos
Ezeiza - São Paulo	10206
Ezeiza – Santiago	9476
Ezeiza - Rio de Janeiro	4919
Ezeiza – Lima	4783
Ezeiza – Miami	3658
Aeroparque – Montevideo	3481
Ezeiza – Madrid	3384
Ezeiza – Asunción	3191
Mendoza – Santiago	2227
Ezeiza – Panamá	2198
Aeroparque - Punta del Este	2142
Otros	2054
Ezeiza – Bogotá	1985
Ezeiza - Santa Cruz de la Sierra	1503
Ezeiza - Porto Alegre	1448
Ezeiza – Roma	1429
Ezeiza - Nueva York	1367
Córdoba – Santiago	1304
El Palomar – Santiago	1043
Ezeiza – Florianópolis	1014
Ezeiza - México DF	955
Aeroparque – Santiago	949
Ezeiza – Campinas	906

Aeroparque - San Pablo	857
Ezeiza – Salvador	832
Córdoba – Panamá	823
Ezeiza - Belo Horizonte	812
Ezeiza – Brasília	783
Ezeiza – Montevideo	739
Ezeiza – Barcelona	732
Córdoba – Lima	722
Rosario – Lima	719
Ezeiza – Houston	718
Ezeiza - Londres (Heathrow)	718
Ezeiza – Frankfurt	717
Ezeiza - Dallas-Fort Worth	713
Ezeiza – París	712
Rosario – Panamá	709
Ezeiza – Atlanta	681
Ezeiza - Londres (Gatwick)	670
Córdoba - Río de Janeiro	670
Ezeiza – Curitiba	658
Ezeiza – Amsterdam	656
Rosario - Rio de Janeiro	610
Ezeiza – Newark	585
Mendoza - San Pablo	583
Mendoza – Lima	542
Córdoba – Asunción	494
Tucumán – Lima	467
Córdoba - San Pablo	460
Mendoza – Panamá	458
Ezeiza – Cancún	454
Aeroparque - Rio de Janeiro	450
Ezeiza – Auckland	381
Salta – Lima	375
El Palomar – Asunción	372
Aeroparque – Florianópolis	363
Ezeiza – Recife	320
Ezeiza - Los Ángeles	319
Rosario - San Pablo	267
Aeroparque – Asunción	238
Rosario – Santiago	236

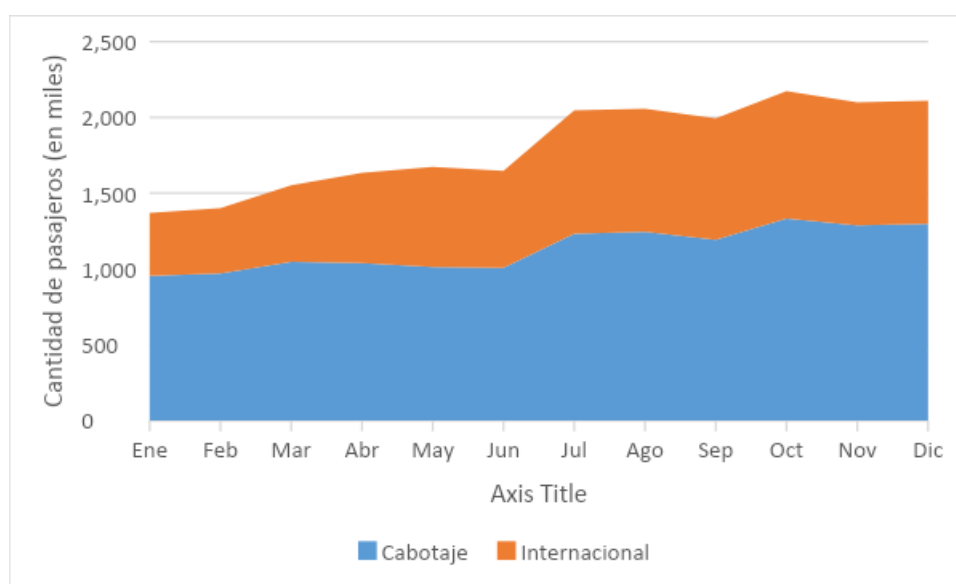
Córdoba – Miami	234
Salta - Punta Cana	234
Neuquén – Santiago	232
Ezeiza - Porto Seguro	231
Resistencia - Punta Cana	228
Salta – Panamá	207
Ezeiza – Zurich	197
Ezeiza – Caracas	181
Salta - Santa Cruz de la Sierra	163
Bariloche - San Pablo	151
Ezeiza - Punta Cana	147
Ezeiza – Navegantes	133
Córdoba – Florianópolis	127

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

La situación actual

En el cierre del año 2022, el movimiento total de pasajeros en nuestro país fue de **21,6 millones** de pasajeros, de los cuales el **62% corresponde a los pasajeros de cabotaje**. El mes con mayor movimiento de pasajeros fue octubre, con 2.174.000 millones.

Tabla 1.1.3.1.k: Total de pasajeros transportados en los aeropuertos de Argentina, distinguiendo entre cabotaje e internacional. Año 2022.



Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Durante el año 2022 **los vuelos regulares comerciales representaron el 68%** del total. Mientras los no – regulares fueron del 12%. Los vuelos privados, por su parte, representaron el 20% restante, de los cuales solo un 1% correspondió a vuelos privados extranjeros.

Tabla 1.1.3.1.I. Categoría de los vuelos en nuestro país. Año 2022.

VUELOS	CATEGORÍA	TOTAL	EN %
Comercial	<i>Regular</i>	155.785	68%
	<i>No Regular</i>	26.364	12%
Privados	<i>Nacional</i>	43.693	19%
	<i>Extranjero</i>	3.225	1%
TOTAL		229.067	

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Aeroparque lidera el ranking de cantidad de pasajeros en nuestro país. Cerró el año 2022 con un tráfico de **12.833 millones de pasajeros**, cifra que supera en un 4% al total del año 2019 y que implica un crecimiento del 183% en relación al año 2021.

El **Aeropuerto de Ezeiza**, se ubica en segundo lugar con más de 6,6 millones, pero que aún registra un 48% menos de pasajeros que en el año 2019, aunque con incremento del 113% en relación al año anterior.

Tabla 1.1.3.1.m: Cantidad de pasajeros anuales totales (cabotaje + internacionales) por aeropuerto. Año 2019 al 2022.

Pasajeros Totales por Aeropuerto	2019	2020	2021	2022	Δ 2022 vs. 2021	Δ 2022 vs. 2019
01 – Aeroparque	12,313	2,347	4,528	12,833	183%	4%
02 – Ezeiza	12,704	3,469	3,102	6,619	113%	-48%
03 – Córdoba	3,490	741	701	2,108	201%	-40%
04 – Bariloche	1,849	473	1,110	1,980	78%	7%
05 – Mendoza	2,324	477	666	1,733	160%	-25%
06 – Salta	1,434	339	509	1,205	137%	-16%
07 – Iguazú	1,566	355	411	1,170	185%	-25%

08 – Ushuaia	928	311	511	979	92%	5%
09 – Neuquén	1,205	252	383	875	128%	-27%
10 - El Calafate	675	230	329	722	120%	7%
11 – Tucumán	971	203	319	718	125%	-26%
12 - Comod. Riv.	644	134	179	453	153%	-30%
13 – Jujuy	385	85	174	450	158%	17%
14 – Rosario	760	168	101	370	268%	-51%
15 – Trelew	358	87	166	304	83%	-15%
16 - Mar del Plata	378	112	86	267	212%	-29%
17 – Posadas	320	64	141	229	63%	-28%
18 – Resistencia	285	48	68	229	237%	-20%
19 – Corrientes	200	33	94	201	114%	0%
20 - San Juan	149	37	73	198	169%	33%

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Tal como se observa en la Tabla 1.1.3.1.m, de los **aeropuertos del interior del país**, los que lograron superar los registros del año 2019 fueron **Jujuy, con un incremento del 17%**, Bariloche, que cerró el año 2022 con un 7% por arriba del movimiento durante el 2019 (1,9 millones de pasajeros), manteniendo su 4° lugar, El Calafate (+7%) y Ushuaia (+5%).

Por su parte, **Córdoba** mantuvo su 3° puesto en el ranking (2,1 millones de pasajeros) pero aún registra un 40% menos de pasajeros que en el 2019. El aeropuerto de **Rosario** (370.000 pasajeros), por otro lado, registra un mayor descenso en la cantidad de pasajeros en relación al 2019: un 51%.

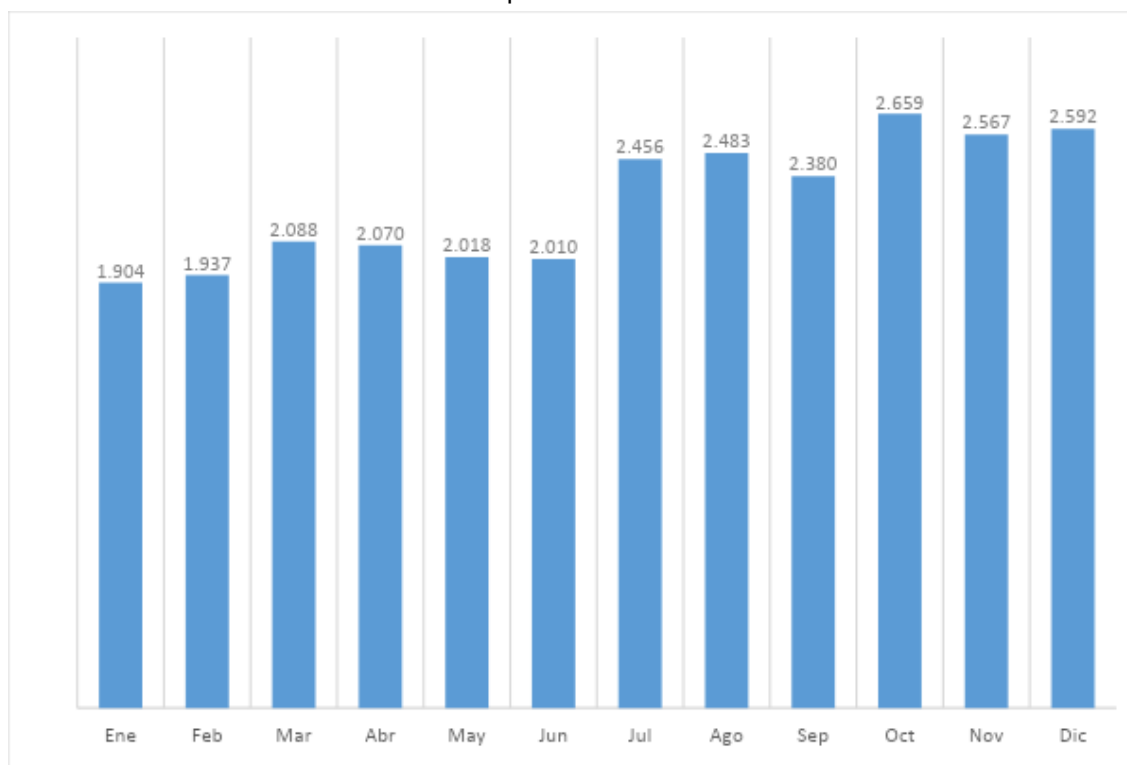
En la **región Norte**, el aeropuerto **Salta** registró un movimiento de 1,2 millones de pasajeros, un 16% menos que en el 2019. **Tucumán**, que ocupa el 11° puesto en el ranking, registró 718.000 pasajeros, un 26% menos que en el año 2019 (971.000 pasajeros). Como se mencionó antes, el Aeropuerto de Jujuy recibió a más de 450 mil pasajeros lo que significó un incremento del 17%, el mayor a nivel país.

Pasajeros de vuelos de cabotaje

Los **pasajeros de cabotaje totalizaron 27,16 millones**, lo que resulta en un incremento del 121% en relación al año 2021 y una recuperación media en relación al 2019 del orden del 85%.

Al analizar el movimiento mensual de pasajeros de cabotaje, durante el 1° semestre voló el 44% del total de pasajeros y el mes de octubre mostró el pico con más de 2,6 millones.

Gráfico 1.1.3.1.n: Evolución mensual de la cantidad de pasajeros de cabotajes en el país. Año 2022



Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

En la Tabla 1.1.5.1.o se muestra la performance de los 20 principales aeropuertos del país en relación a los pasajeros comerciales de cabotaje.

Tabla 1.1.3.1.o: Cantidad de pasajeros anuales de cabotaje según aeropuertos. Año 2019 al 2022.

Pax CABOTAJE [000]	2019	2020	2021	2022	Δ Dic'22 vs. Dic'21	Δ 2022 vs. 2021	Δ 2022 vs. 2019
TOTAL	32,075	7,306	12,287	27,165	42%	121%	-15%
01 – Aeroparque	11,577	2,271	4,310	10,401	37%	141%	-10%
02 - Bariloche	1,811	470	1,110	1,959	2%	76%	8%
03 - Córdoba	2,748	576	682	1,786	65%	162%	-35%
04 – Ezeiza	1,156	531	1,395	1,675	53%	20%	45%
05 - Mendoza	1,812	385	638	1,447	47%	127%	-20%
06 – Salta	1,358	324	509	1,196	34%	135%	-12%
07 – Iguazú	1,561	353	411	1,169	70%	185%	-25%
08 - Ushuaia	921	307	507	974	62%	92%	6%
09 - Neuquén	1,177	252	383	875	60%	128%	26%
10 - El Calafate	675	230	329	722	30%	120%	7%
11 - Tucumán	908	191	319	718	35%	125%	-21%
12 - Comod. Riv.	644	134	179	453	63%	153%	-30%
13 – Jujuy	385	85	174	450	75%	158%	17%
14 – Trelew	358	87	166	304	24%	83%	-15%
15 – Rosario	384	90	100	299	89%	198%	-22%
16 - Mar del Plata	377	112	86	267	74%	212%	-29%
17 - Posadas	320	64	141	229	62%	63%	-28%
18 – Resistencia	281	48	68	228	163%	237%	-19%
19 - Corrientes	200	33	94	201	13%	114%	0%
20 - San Juan	149	36	73	197	35%	170%	32%

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Pasajeros de vuelos internacionales

En relación a los pasajeros de vuelos internacionales, durante el año 2022 se registraron **8.079 pasajeros internacionales** comerciales, lo que significa un incremento del 307% en relación al 2021 y una **recuperación media del 57%** en relación al 2017. En la siguiente tabla se muestra la performance de los 15 principales aeropuertos del país en relación a los pasajeros comerciales internacionales.

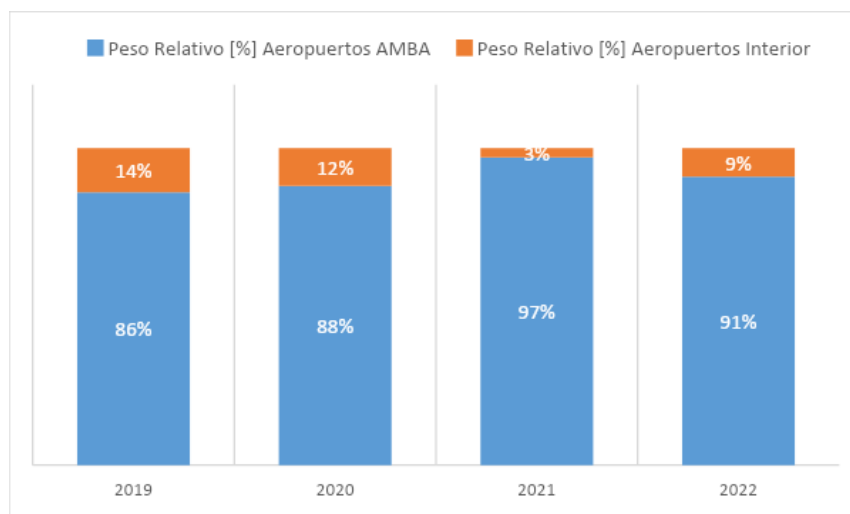
Tabla 1.1.3.1.p: Cantidad de pasajeros anuales de vuelos internacionales según aeropuertos. Año 2019 al 2022.

	Pasajeros comerciales internacionales (000)	2.019	2.020	2.021	2.022	Var 2022/2019
1	Ezeiza	11.553	2.943	1.714	4.953	-57%
2	Aeroparque	736	76	218	2.432	231%
3	Córdoba	741	165	19	322	-57%
4	Mendoza	513	92	28	286	-44%
5	Rosario	377	77	0	71	-81%
6	Bariloche	38	3	0	21	-45%
7	Salta	76	15	0	9	-88%
8	Ushuaia	7	4	4	7	-2%
9	San Fernando	2	2	5	5	184%
10	Otros	3	2	1	3	8%
11	Iguazú	5	2	0	1	-78%
12	Santa Fe	0	0	0	1	114%
13	Río Gallegos	1	0	0	0	-34%
14	Tucumán	63	12	0	0	-100%
15	Resistencia	4	0	0	0	-96%
16	El Calafate	0	0	0	0	-51%

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Una consecuencia de la pandemia fue **el retroceso de los aeropuertos del interior del país en el porcentaje de pasajeros internacionales**. En el año 2022 con solo 2 millones de pasajeros internacionales, representaron un 9% del total, versus el 14% que habían logrado en el año 2019.

Gráfico 1.1.3.1.q: Incidencia de los aeropuertos del Interior en el Total País en relación a los pasajeros internacionales. Años 2019 al 2022.



Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Entre los aeropuertos del interior con mayor movimiento de pasajeros internacionales se destacaron **Córdoba** (322.000), **Mendoza** (286.000), **Rosario** (71.000), **Bariloche** (21.000) y **Salta** (9.000).

Tabla 1.1.3.1.r: Cantidad de pasajeros internacionales por aeropuerto. Años 2019 al año 2022.

Pax INTERNACIONALES [000]	2019	2020	2021	2022
Subtotal AMBA	12,284	3,015	1,926	7,376
Peso Relativo [%]	86%	88%	97%	91%
Ezeiza	11,548	2,938	1,707	4,944
Aeroparque	736	76	218	2,432
Subtotal INTERIOR	2,064	416	56	723
Peso Relativo [%]	14%	12%	3%	9%
Córdoba	741	165	19	322
Mendoza	513	92	28	286
Rosario	377	77	0	71
Bariloche	38	3	0	21
Salta	76	15	0	9
Ushuaia	7	4	3	6
San Fernando	2	2	5	5
Iguazú	5	2	0	1
Santa Fe	0	0	0	1
Otros	305	55	0	1

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Cuota de mercado

En relación a la cuota de **mercado doméstico** por pax transportados en el último mes del año 2022, arrojan para el mercado doméstico un 69% para Aerolíneas Argentinas, Flybondi el 16% y Jetsmart el 15%.

En promedio, los vuelos de cabotaje de las líneas aéreas durante el año 2022 llegaron a 119.109, un -20% que en el año 2019. Los pasajeros totalizaron 13.582.000, representado un -15% en relación a los 16.038.000 del 2019 y la ocupación creció del 80 % (2019) al **86% (2022)**.

En la siguiente Tabla 1.1.5.1.s se aprecian estos parámetros, de acuerdo a las distintas líneas aéreas. En el año 2022, todas las líneas aéreas mejoraron el porcentaje de ocupación de vuelos.

Al comparar los datos del 2022 con el 2019, la compañía que más creció en cuota de mercado fue JetSmart (+12%), aunque Flybondi consiguió la mayor ocupación con un 92%. Aerolíneas Argentinas también mejoró su ocupación en relación al 2019, alcanzando el 85%, al igual que Jetsmart que llegó al 86%.

Tabla 1.1.3.1.s: Parámetros por líneas aéreas

Vuelos Cabotaje	2019	2022	Var 2022/2019
Aerolíneas Argentinas			
Vuelos [#]	95,456	78,415	-18%
Pax [000]	10,043	9,368	-7%
Ocupación [%]	81%	85%	4%
Cuota de Mercado [%]	63%	69%	6%
JetSMART			
Vuelos [#]	3,778	12,498	231%
Pax [000]	516	2,005	-100%
Ocupación [%]	74%	86%	12%
Cuota de Mercado [%]	3%	15%	12%
Flybondi			
Vuelos [#]	9,426	12,273	30%
Pax [000]	1,442	2,136	48%
Ocupación [%]	81%	92%	11%
Cuota de Mercado [%]	9%	16%	7%
American Jet			
Vuelos [#]	1,283	1,732	35%
Pax [000]	15	25	67%
Ocupación [%]	46%	46%	0%

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

En el **ámbito internacional**, Aerolíneas Argentinas representa el 23% del mercado, seguido por LATAM con un 15%, GOL con un 7% y Americana Airlines y Copa con un 6%.

Si consideramos en detalle, los destinos dentro de Sudamérica, la principal cuota de mercado de Aerolíneas Argentinas asciende al 27% al igual que la de LATAM que se ubica en el 24%, seguida por GOL, Sky Airline, Flybondi, Jetsmart y Avianca.

La siguiente Tabla 1.1.3.1.t muestra la cantidad de pasajeros según las distintas aerolíneas internacionales durante el mes de Diciembre de 2022 y su comparativo con el mismo mes del año anterior, en la cual se destacan que prácticamente la totalidad de las aerolíneas (a excepción de Lufthansa) muestran

un incremento en la cantidad de pasajeros. Las líneas aéreas con mejores niveles de recuperación son Aerolíneas Argentinas y LATAM con incrementos superiores al 18%; GOL con 13% lo que demuestra una mayor rapidez en la recuperación de los mercados regionales.

Tabla 1.1.3.1.t: Pasajeros internacional por aerolínea durante el mes de diciembre de 2022

Internacional	Año 2021	Inciden cia s/ Ttl País	Año 2022	Inciden cia s/ Ttl País	Vs 2022 vs. 2021 <i>En pax</i>	Vs 2022 vs. 2021 <i>En %</i>
Aerolíneas Argentinas	108.668	25,41%	188.836	23,34%	80.168	21,02%
LATAM	50.947	11,91%	122.683	15,16%	71.736	18,81%
American Airlines	48.628	11,37%	51.408	6,35%	2.780	0,73%
Copa	25.618	5,99%	49.514	6,12%	23.896	6,27%
Iberia	27.881	6,52%	35.304	4,36%	7.423	1,95%
Sky Airline	20.928	4,89%	35.940	4,44%	15.012	3,94%
GOL	5.320	1,24%	56.328	6,96%	51.008	13,38%
Avianca	16.989	3,97%	23.270	2,88%	6.281	1,65%
Lufthansa	14.789	3,46%	13.249	1,64%	-1.540	-0,40%
Flybondi	2.521	0,59%	26.416	3,27%	23.895	6,27%
United	12.351	2,89%	13.311	1,65%	960	0,25%
Boliviana	12.433	2,91%	14.348	1,77%	1.915	0,50%
Air Europa	13.756	3,22%	21.105	2,61%	7.349	1,93%
Otros	66.827	15,63%	157.278	19,44%	90.451	23,72%
TOTAL	427.656		808.990			

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Las líneas aéreas analizadas por el reporte de ANAC lograron alcanzar el **81% de ocupación en sus vuelos**, alcanzando el mismo porcentaje que en el año 2019.

Al analizar la evolución de estas líneas aéreas en los indicadores vinculados a cuota de mercado y ocupación, la línea aérea de bandera argentina incrementó

su cuota de mercado en 4 puntos, llegando al 27% y una ocupación del 80% en sus vuelos, superando en 3 puntos el índice del 2019. LATAM y Gol perdieron cuota de mercado (10 y 3 puntos respectivamente), mientras Copa, Sky y Avianca crecieron o se mantuvieron.

Copa y Avianca registran la tasa más alta de ocupación de sus vuelos, con un 90%.

Tabla 1.1.3.1.u: Indicadores de ocupación y cuota de mercado según las líneas aéreas internacionales. Año 2022 comparado con el 2019.

Vuelos Internacionales	2019	2022	Var 2022 /2019
Aerolíneas Argentinas			
Vuelos [#]	25.774	15.934	-38%
Pax [000]	3.290	2.121	-36%
Ocupación [%]	77%	80%	3%
Cuota de Mercado [%]	23%	27%	4%
LATAM			
Vuelos [#]	21.677	7.869	-64%
Pax [000]	3.359	1.069	-68%
Ocupación [%]	85%	81%	-4%
Cuota de Mercado [%]	23%	13%	-10%
Copa			
Vuelos [#]	4.409	3.473	-21%
Pax [000]	598	497	-17%
Ocupación [%]	88%	90%	2%
Cuota de Mercado [%]	4%	6%	2%
GOL			
Vuelos [#]	7.756	3.111	-60%
Pax [000]	1.088	441	-59%
Ocupación [%]	79%	78%	-1%
Cuota de Mercado [%]	8%	5%	-3%
Avianca			
Vuelos [#]	2.523	1.586	-37%
Pax [000]	418	247	-41%
Ocupación [%]	85%	90%	5%
Cuota de Mercado [%]	2,9%	3%	0%

Sky Airline			
Vuelos [#]	2.321	2.395	3%
Pax [000]	290	335	16%
Ocupación [%]	79%	75%	-4%
Cuota de Mercado [%]	2,0%	4%	2%
Otros			
Vuelos [#]	28.317	22.517	-20%
Pax [000]	5.305	3.390	-36%
Ocupación [%]	82%	81%	-1%
Cuota de Mercado [%]	37%	41%	4%

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

1.1.3.2. Movimiento de vuelos

Durante el mes de diciembre 2022, se produjeron **46.694 movimientos totales** (Av. Comercial+ Av. General + Sobrevuelos Internacionales). Los movimientos incrementaron un 11,2% respecto al mes de diciembre 2021.

Estos datos permitieron cerrar el año con un **movimiento total de vuelos de 481.611**, lo que representa un 46% más que los 329.404 del 2021.

Tabla 1.1.3.1.a: 5 aeropuertos con mayores movimientos. No se incluyen Sobrevuelos Internacionales.

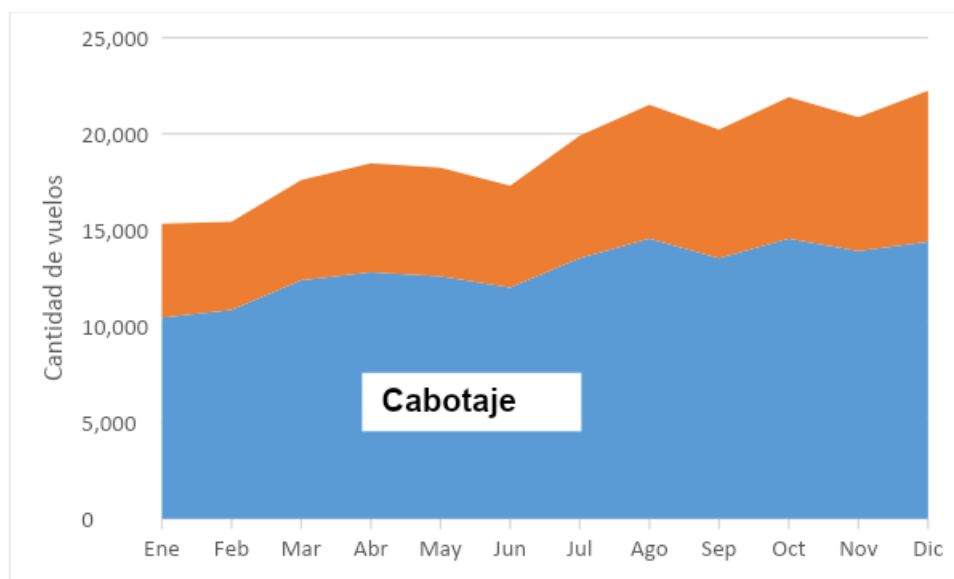
Aeropuerto	Tráfico aéreo
Aeroparque Jorge Newbery	10.615
San Fernando	4.932
Ezeiza	4.714
Córdoba	2.157
Mendoza	1.893

Fuente: EANA a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Respecto a los vuelos comerciales de cabotaje, durante el 2022 hubieron **118.616 vuelos de cabotaje en el país**, un **84,3%** más que en el año 2021. A ellos

se suman **57.897 vuelos internacionales anuales**, que representan un incremento del 204,5% en relación al 2021. Como se observa en el Gráfico siguiente a partir del 2° semestre se aceleró la recuperación de vuelos. El mes de diciembre registró el récord de vuelos con 22.237.

Gráfico 1.1.3.2.b: Total de pasajeros en los aeropuertos de Argentina, distinguiendo entre cabotaje e internacional. Año 2022.



Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

A continuación, se expone el ranking de los aeropuertos más volados del país en el año 2022.

- AER Buenos Aires Aeroparque Jorge Newbery: 8.026 vuelos
- CBA Córdoba Aeropuerto Internacional Ingeniero Ambrosio Taravella: 1.505 vuelos
- EZE Ezeiza Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini: 1.455vuelos
- DOZ Mendoza Aeropuerto Internacional El Plumerillo: 1.297 vuelos
- BAR Bariloche Aeropuerto Internacional Teniente Luis Candelaria: 1.202 vuelos
- SAL Salta Aeropuerto Internacional Martín Miguel de Güemes: 886 vuelos
- NEU Neuquén Aeropuerto Internacional Presidente Perón: 863 vuelos
- IGU Puerto Iguazú Aeropuerto Internacional de Puerto Iguazú: 815 vuelos
- USU Ushuaia Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas: 745 vuelos

- FDO San Fernando Aeropuerto Internacional de San Fernando: 699 vuelos

Las rutas con mayor demanda

En el **ámbito del cabotaje**, en el año 2022 las 10 principales rutas con mayor movimiento de pasajeros estuvieron vinculadas al aeropuerto de la Ciudad de Buenos Aires (Aeroparque) y en segundo lugar al de Ezeiza.

Se destaca el crecimiento de la ruta Aeroparque – Bariloche, que escaló al primer puesto, como así también el de Aeroparque – Jujuy, siendo este el 3° aeropuerto del Norte en el ranking, junto a Salta y Tucumán.

Tabla 1.1.3.2.c: Cantidad de **vuelos** anuales, según las principales rutas con origen en Aeroparque. Año 2019 y 2022.

Ruta	Vuelos 2019	Vuelos 2022	Var. 2022/2019
Aeroparque – Córdoba	9430	7.041	-25%
Aeroparque – Mendoza	8694	7.482	-14%
Aeroparque – Iguazú	7965	5.361	-33%
Aeroparque – Bariloche	7381	7.793	6%
Aeroparque – Salta	6018	5.138	-15%
Aeroparque – Neuquén	5915	4.270	-28%
Aeroparque – Tucumán	4983	4.086	-18%
Aeroparque – Ushuaia	4537	2.916	-36%
Aeroparque - Comod. Rivadavia	4110	2.967	-28%
Aeroparque - Mar del Plata	3396	2.037	-40%
Aeroparque – Jujuy		2.668	

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Si se considera **rutas que no tengan su punto de inicio o partida en la Ciudad de Buenos Aires (Aeroparque o Ezeiza)**, nos encontramos con rutas vinculadas especialmente a la zona sur y centro de Argentina, con una destacada participación de los Aeropuertos de Córdoba, Bariloche y Mendoza y una mayor vinculación en la región sur.

Sin embargo entre las rutas del Norte que incluyen los aeropuertos del norte se destacan las siguientes:

Córdoba – Salta | Neuquén – Salta | Córdoba – Tucumán | Iguazú – Salta | Córdoba – Jujuy | Rosario – Salta y Córdoba – Resistencia.

Tabla 1.1.3.2.d: Cantidad de pasajeros anuales, según las principales rutas sin origen en Buenos Aires. Año 2022.

Ruta	Vuelos 2022
Córdoba – Mendoza	1.322
Bariloche – Córdoba	1.170
Mendoza – Neuquén	808
El Calafate – Ushuaia	1.117
Córdoba – Neuquén	762
Córdoba – Salta	650
Comod. Rivadavia – Neuquén	594
Neuquén – Salta	575
Bariloche – Rosario	568
Río Gallegos - Río Grande	552
Córdoba – Iguazú	489
Córdoba – Tucumán	430
Bariloche – Mendoza	411
Mendoza – Rosario	396
Iguazú – Salta	393
Córdoba – Jujuy	388
Rosario – Salta	387
Córdoba - Resistencia	359
Ezeiza – Neuquén	355
Mendoza – Salta	348
Ezeiza – Jujuy	337
Comod. Rivadavia - Río Gallegos	322
Comod. Rivadavia – Córdoba	312
Comod. Rivadavia – Ezeiza	280
Córdoba - Mar del Plata	276
Iguazú – Rosario	258
Córdoba – Ushuaia	238
Córdoba – Trelew	230
Córdoba - El Calafate	224
Comod. Rivadavia – Trelew	193
Bahía Blanca - Mar del Plata	180

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

En relación a las rutas vinculadas al **Aeropuerto de Tucumán**, los resultados son los siguientes:

Tabla 1.1.3.2.e: Cantidad de pasajeros anuales en las rutas vinculadas al aeropuerto de Tucumán. Año 2022.

Ruta	Vuelos 2019	Vuelos 2022
Aeroparque - Tucumán	4983	4.086
Córdoba - Tucumán	791	430
El Palomar - Tucumán	653	
Mendoza - Tucumán	86	14
Salta - Tucumán	20	124
Ezeiza - Tucumán		550

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

En relación a las rutas de los vuelos comerciales internacionales, durante el año 2022 se destacaron aquellas vinculadas a las grandes metrópolis de la región, como San Pablo, Santiago de Chile, Ríos de Janeiro y Lima, vinculadas especialmente al aeropuerto de Ezeiza. La ruta Ezeiza – Madrid aparece en 5° puesto y la Ezeiza – Miami en 7° lugar.

Entre las 20 principales rutas se destaca como única ruta vinculada a un aeropuerto del interior la ruta Mendoza – Santiago.

Tabla 1.1.3.2.f: Principales rutas aéreas que conectan desde Argentina al exterior

Orden	Ruta	Cantidad de Vuelos 2022
1	Aeroparque - San Pablo	5949
2	Aeroparque – Santiago	3747
3	Ezeiza – Santiago	2970
4	Ezeiza - São Paulo	2675
5	Ezeiza – Madrid	2404
6	Aeroparque - Rio de Janeiro	2308
7	Ezeiza – Miami	2161
8	Ezeiza – Panamá	1968
9	Ezeiza – Bogotá	1847
10	Aeroparque – Asunción	1824
11	Aeroparque – Montevideo	1745
12	Aeroparque - Punta del Este	1555
13	Ezeiza – Lima	1494

14	Mendoza – Santiago	1309
15	Aeroparque – Lima	1217
16	Ezeiza - Río de Janeiro	988
17	Ezeiza - Nueva York	935
18	Ezeiza - Santa Cruz de la Sierra	914
19	Ezeiza - México DF	719
20	Aeroparque - Santa Cruz de la Sierra	701

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

El aeropuerto con rutas internacionales más voladas del interior del país son Córdoba y Rosario. A la ruta Mendoza – Santiago, le siguen las siguientes rutas.

Tabla 1.1.3.2.g: Aeropuertos del interior del país con conexión aérea internacional

Orden	Ruta	Cantidad de Vuelos 2022
14	Mendoza – Santiago	1309
22	Mendoza - San Pablo	619
23	Córdoba – Panamá	617
28	Córdoba – Santiago	526
30	Córdoba – Asunción	508
31	Rosario – Panamá	494
32	Mendoza – Panamá	477
38	Córdoba – Lima	358
43	Córdoba - San Pablo	156
45	Bariloche - San Pablo	128
46	Córdoba - Río de Janeiro	117
48	Mendoza – Lima	69
49	Córdoba – Florianópolis	45
51	Bariloche – Santiago	40
52	Rosario - Río de Janeiro	37
55	Rosario - San Pablo	29
58	Ushuaia - Punta Arenas	20
59	Córdoba - Punta del Este	19
61	Iguazú - Río de Janeiro	14
63	Ushuaia – Santiago	12
64	Ezeiza - Cayo Coco	10

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

1.1.3.3 Transporte de carga

La situación al 2017

En nuestro país el transporte aerocomercial de carga suele organizarse en función de la movilidad de las personas, adaptándose usualmente a la disponibilidad de rutas y bodega en aviones de uso común. Las ventajas de este transporte son la rapidez y la seguridad, aunque a un costo elevado.

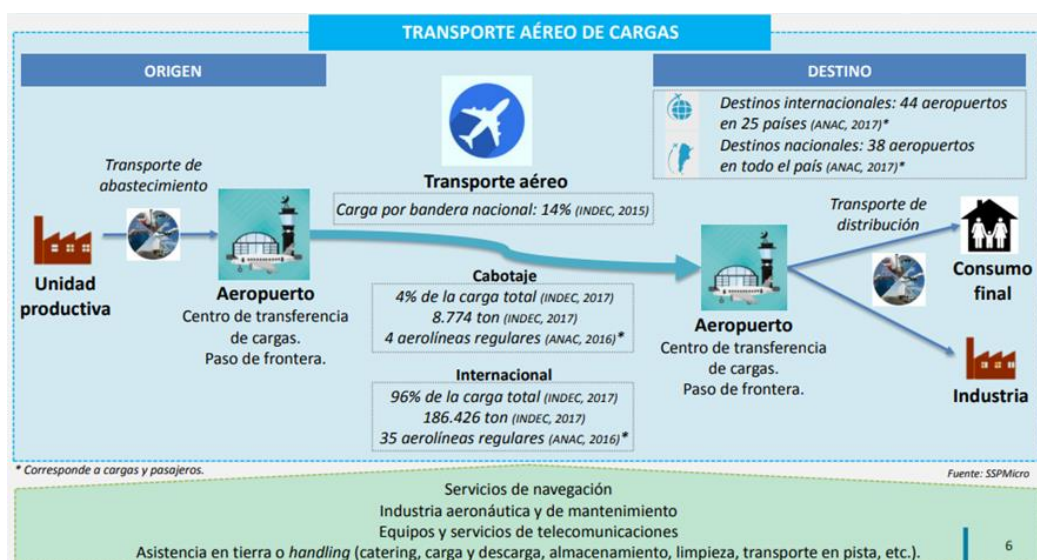
Entre el tipo de cargas para el que es competitivo el transporte aéreo se puede mencionar los productos de bajo volumen, alto valor y perecederos o de urgente necesidad (abastecimiento de cadenas globales), como: productos farmacéuticos, electrónicos, autopartes, productos frescos (frutas, pescados y mariscos), cargas especiales (satélites, reactores, etc.) y expreso (correo y paquetería). En ese marco, el transporte expreso es uno de los segmentos con mayores perspectivas en el mercado mundial, a partir del desarrollo del e-commerce.

En Argentina, al igual que en el transporte de pasajeros, el Estado actúa en la regulación y fiscalización a través de la ANAC, en la ejecución de obras públicas, y como operador de servicios, a través de empresas con participación pública (Grupo Aerolíneas, AA2000, Intercargo, EANA). Las rutas aéreas están sujetas a concesión o autorización y hay libertad para la fijación de precios.

Como se utilizan los mismos aeropuertos de pasajeros, muchos de estos se encuentran concesionados.

El siguiente gráfico muestra el esquema del transporte aéreo de carga en nuestro país. El mismo surge de un análisis denominado:

Gráfico 1.1.3.3.a: Transporte aéreo de cargas.



Fuente: INFORMES DE CADENAS DE VALOR. Marzo 2018. Elaborado por la Secretaría de Política Económica de la Subsecretaría de Programación Microeconómica del Ministerio de Hacienda de la Nación.

En nuestro país, según los datos publicados por el ORSNA en base al SIAC: Sistema Integrado de la Aviación Civil de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) en el 2017 (último año con datos publicados), de los 55 aeropuertos que conforman el Sistema Nacional (SNA) en 2017, sólo en 33 se registró algún tipo de movimiento de cargas aéreas.

El Aeropuerto Internacional de Ezeiza (provincia de Buenos Aires) opera como hub para el movimiento de cargas en el sistema nacional, concentrando la mayor parte del tráfico (91,7%). Pero el de Tucumán se ubica segundo, en base a la exportación de arándanos, con 3.854 toneladas, representando el 1,7% de la carga total del país.

Tabla 1.1.3.3.b: Movimiento de carga de los aeropuertos del Sistema Nacional. Año 2017

Aeropuertos del SNA – 2017	Carga aérea (tons)		
	Doméstica	Internacional	Total
TOTAL	11.318	213.006	224.324
EZE - Aeropuerto Internacional de Ezeiza	-	205.597	205.597
TUC - Aeropuerto Internacional de Tucumán	715	3.139	3.854
AEP - Aeroparque Internacional Jorge Newbery	1	2.054	2.055
MDZ - Aeropuerto Internacional de Mendoza	1.446	189	1.635
COR - Aeropuerto Internacional de Córdoba	-	1.596	1.596
SLA - Aeropuerto Internacional de Salta	1.353	3	1.356
NQN - Aeropuerto Internacional de Neuquén	1.224	-	1.224

Fuente: ORSNA en base al SIAC: Sistema Integrado de la Aviación Civil de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).

La mayoría de los vuelos comerciales se realizan en aeronaves de uso mixto (pasajeros y carga) y entre los aviones más utilizados de este tipo, el AIRBUS 320 es el de mayor capacidad. De todas formas, se trata de aviones chicos en relación a las flotas cargueras.

En el año 2017, se registraron 195 mil toneladas, 17% más que en el año anterior, marcando un cambio de tendencia luego de 3 años consecutivos de baja. El 96% del movimiento corresponde a transporte internacional. El 4% del movimiento operacional del SNA en 2016 correspondió a cargas de correo.

En los aeropuertos de Ezeiza, Tucumán, Aeroparque, Córdoba y Rosario, la mayor parte de los movimientos corresponde a cargas internacionales. El resto se especializa en cabotaje.

Un informe elaborado por la Secretaría de Política Económica de la Subsecretaría de Programación Microeconómica sobre el tema en marzo del año 2018, determina las siguientes ventajas y desventajas para el transporte aéreo de carga:

Oportunidades:

- Rapidez: en especial en largas distancias o localizaciones de difícil accesibilidad.
- Mayor seguridad: menores pérdidas y daños.
- Baja variabilidad en los tiempos efectivos de transporte.
- Crecimiento del e-commerce (segmento expreso o paquetería).
- Mercancías aptas: De bajo peso y alto valor (joyas, metales preciosos, materiales electrónicos, medicamentos, instrumentos de precisión, etc.), perecederas (frutas, verduras, flores, etc.), de urgente necesidad (repuestos industriales, equipamiento médico, insumos o partes en cadenas globales, etc.).

Desventajas:

- Elevado costo por unidad de carga.
- Alta susceptibilidad a factores climáticos y fallas operativas.
- Insuficiente oferta de infraestructura o servicios para la carga en los aeropuertos (almacenamiento refrigerado, aduana, control sanitario, etc.).
- Restricciones a la carga (en peso, volumen y tipo), debido a características técnicas de los aviones y por seguridad de los pasajeros.
- No es apto para graneles de bajo valor unitario.
- Modos alternativos (marítimo y carretero) competitivos y muy instalados en el transporte internacional.

La situación al 2019

La carga total en tonelada, que incluye carga de cabotaje, importación y exportación, cerró el 2019 con un acumulado de 171.719,02 toneladas. Si se lo compara con el año 2017, los siguientes años hasta el 2022 registraron un acumulado negativo.

Tabla 1.1.3.3.c: Proyección 2031. Transporte de aéreo de cargas en Argentina

Transporte aéreo de cargas en Argentina. Proyección al 2031 (Tn)			
	Cargas del año 2017. Se supone cifra similar para el año 2021	Tasa de Crecimiento Anual	Proyección al 2031
Total Cargas Aéreas	224.324	1,85%	269.455
Fuente: Estimación BCR. Se adopta el 50% de la tasa de crecimiento interanual de Nov. 2019 vs Nov 2021 de IATA (Asociación de Transporte Aereo Internacional)			

Fuente: <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo>, consultado el 17 de enero 2023

Los aeropuertos principales de cargas domésticas son Neuquén y Salta, mientras que las cargas internacionales se distribuyen entre **Ezeiza, Tucumán, Aeroparque, Córdoba y Rosario**. Las cargas aéreas mantienen una participación minoritaria en el mercado, en relación al total transportado en Argentina, siendo el transporte terrestre el de mayor importancia con una participación del 92% del transporte de cabotaje.

En la próxima década el transporte de cargas (en general) aspira a crecer un 18%, marcando una oportunidad para el transporte de cargas aéreas. En el 2031 Argentina llegaría a transportar cargas por más de 639 Mt, tomando protagonismo la Región Centro y la Hidrovía en el transporte.

La situación actual

La carga total en tonelada fue de 156.108,2 toneladas acumulado 2022, representando un -3,3% en relación al acumulado 2021 y un -10% en relación al acumulado pre pandemia 2019.

Tabla 1.1.3.3.d: Carga transportada en tonelada total 2021-2022.



Fuente: ANAC, informe mensual 2022

La carga transportada en tonelaje en cabotaje llegó a 4.465,8 toneladas con un valor acumulado del 40,5% en relación al año 2021, siendo los meses de abril mayo y junio los de mayor actividad.

Aerolíneas Argentina fue la compañía de mayor participación en el transporte de cargas de cabotaje con un acumulado del 95% al 2022, seguida por Flybondi con un 3% y las restantes compañías aéreas suman un 2%.

Tabla 1.1.3.3.e: Carga transportada cabotaje (ton) 2021-2022.



(Fuente: ANAC, informe mensual 2022).

Por su lado, **la carga internacional de exportación en el 2022 llegó a 73.938,4 toneladas con un acumulado negativo del -8,6% en relación al 2021**, siendo los meses de abril y diciembre los de mayor actividad. El 2022 tuvo un comportamiento negativo en todos los meses del año, con excepción de marzo 2022, en relación a igual periodo del 2021. El 2022 cerró con un -36% en relación a los valores transportados en la pre pandemia 2019.

Tabla 1.1.3.3.f: Carga transportada en toneladas internacional de exportación 2021-2022.



Fuente: ANAC, informe mensual 2022

Mientras que la **carga internacional transportada de importación en toneladas** registró un comportamiento estable entre el 2021 y el 2022, cerrando este último con 77.704,1 toneladas y 0,4% positivo siendo mayo, julio y agosto los de mayor actividad. La carga de importación se mantiene por debajo a los valores pre pandemia en un 20,7%.

Tabla 1.3.3.1.g: Carga transportada en TON. Internacional importación 2021-2022.



Fuente: ANAC, informe mensual 2022.

El número de vuelos internacionales de carga cerró el 2022 con un total de 4.534 vuelos con un acumulado negativo del 19,0% en relación al 2021. Sin embargo, su comportamiento es positivo (+18.3%) en relación a los valores pre pandemia de 2019.

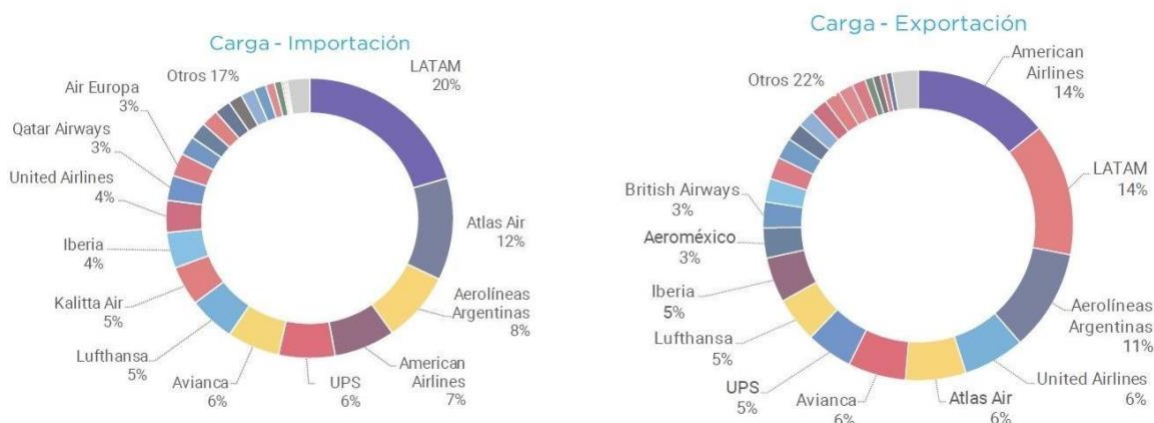
Tabla 1.1.3.3.h: Vuelos internacionales cargueros por mes Argentina, 2021- 2022



Fuente: ANAC, informe mensual 2022.

La cuota de participación en el mercado internacional, en función de las toneladas transportadas, se organizan según la importación/exportación de mercancías. Las 3 (tres) empresas con mayor participación en la importación de cargas, acumulado 2022, son: LATAM 20%, Atlas AIR 12% y Aerolíneas Argentinas 8%. Mientras que, para la exportación de cargas, American Airlines y LATAM tienen una participación igualitaria del 14%, seguida por Aerolíneas Argentinas con un 11%.

Gráfico 1.1.3.3.i: Cuota de mercado internacional acumulado 2022.



Fuente: ANAC, informe mensual 2022

1.1.4. La conectividad aérea en la Provincia de Tucumán

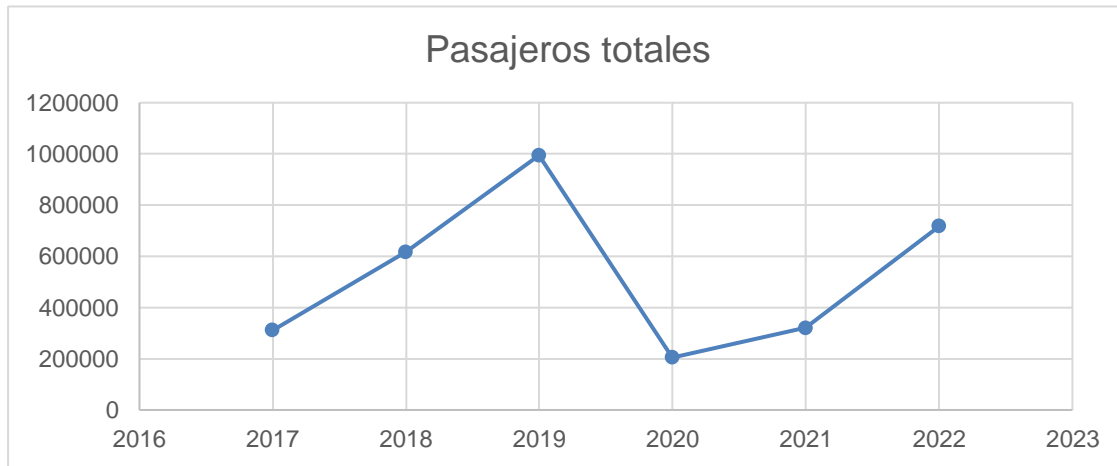
El Aeropuerto Internacional Tte. Benjamín Matienzo se encuentra a 10 km del centro de la capital tucumana, ubicado en un punto estratégico como hub de carga y distribución en la región.

1.1.4.1 Cantidad de vuelos y transporte de pasajeros

Situación al 2019

En el año 2019, el aeropuerto de Tucumán recibió **907.760 pasajeros** incluyendo pasajeros nacionales e internacionales y con un incremento de más del 60% en relación al año anterior. Durante este año, los pasajeros de vuelos **internacionales** representaron un **7%** del total.

Gráfico 1.1.4.1.a: Total de pasajeros en el Aeropuerto de Tucumán.



Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Al respecto, es importante destacar que a partir de septiembre del 2017 se incorporó la conectividad aérea internacional, incrementándose tanto las frecuencias aéreas como los destinos conectados. Durante el 2019 la cantidad de pasajeros arribados y embarcados en este tipo de vuelos suman 68.973 pasajeros de un total de 907.760 (internacionales y nacionales) y representó, como ya se mencionó, un **7%** del movimiento registrado en el aeropuerto Benjamín Matienzo. El promedio de frecuencias semanales fue de 82.

Antes de la pandemia por el Covid, las rutas aéreas nacionales fueron operadas en el año 2019 por 4 (cuatro) líneas aéreas: Aerolíneas Argentinas (junto con Austral Líneas Aéreas), LATAM o LAN Argentina, Jet Smart y Flybondi, que unían Tucumán con los siguientes destinos:

- Buenos Aires
- Córdoba
- Rosario (Abr - Jun 2019)
- Mar del Plata (Temporario)
- Bariloche (Temporario)

A nivel internacional, contaba con la ruta **Tucumán – Lima**, Perú (Sep 2017 – Mar 2020) y **Tucumán - San Pablo, Brasil** (Jun 2018- Feb 2019). También se registraron vuelos no regulares a Punta Cana.

Gráfico 1.1.4.1.b: Pasajeros embarcados y arribados en 2019 APT Tucumán.



Fuente: <https://tableros.yvera.tur.ar/conectividad/>

Otros datos del movimiento de vuelos y pasajeros en el Aeropuerto de Tucumán en el 2019

A continuación se expondrán gráficos y tablas que muestran el movimiento del Aeropuerto de Tucumán durante el año 2019. Los mismos resultan del análisis de los registros del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC) para este año. Es importante aclarar que los mismos no integran los datos correspondientes a los vuelos de LATAM Perú en la ruta Tucumán – Lima.

Datos generales correspondientes al año 2019:

- El Sistema registró 7.357 vuelos durante todo el año, considerando las salidas y las llegas de las aeronaves al Aeropuerto.
- Estos vuelos generaron 1.100.646 asientos disponibles para la comercialización.

- El promedio de ocupación general de los vuelos se ubicó en el 83%.

Cantidad de vuelos y promedios de ocupación de las compañías aéreas

Tal como muestra la siguiente Tabla, durante el 2019 **Aerolíneas Argentina y Austral** realizaron el **67% de los vuelos**, con más de **676.000 asientos**. En el caso de Aerolíneas, con un promedio de 148 asientos por vuelo y en el Austral con 98. La ocupación promedio de AR fue del 80% y de Austral del 88%.

LAN Argentina, por su parte, realizó el **22% de los vuelos**, con más de 284.000 asientos disponibles, logrando **el mayor promedio de ocupación de vuelos (89%)**.

En el caso de **Flybondi** realizó el **6% de los vuelos**, ofreciendo más 77.400 asientos y logrando un promedio de ocupación del 83%.

Jet Smart representó un **4% del total de vuelos**, con una disponibilidad promedio de 186 asientos y más de 60.000 asientos disponibles, registrando una ocupación promedio del 66%.

Las compañías aéreas no regulares, realizaron 33 vuelos con una disponibilidad de 1.300 asientos y un promedio de 35 asientos por vuelo.

Tabla 1.1.4.1.c: Cantidad de vuelos, asientos disponibles y porcentaje de ocupación por línea aérea. Año 2019

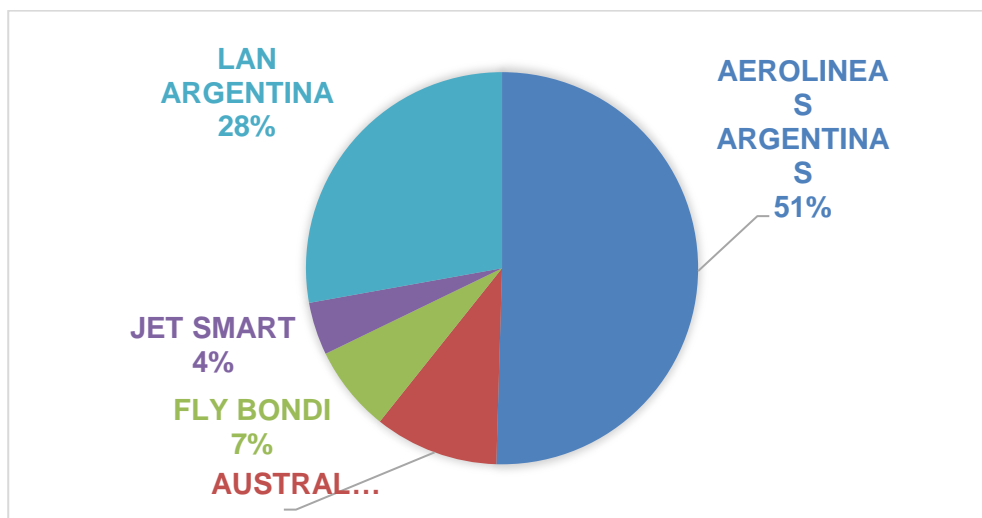
Líneas Aéreas	Vuelos	Asientos Disponibles	Promedio de Asientos disponibles x vuelos	% Ocup.
AEROLINEAS ARGENTINAS	3850	571.382	148	80%
AUSTRAL LINEAS AEREAS	1099	105.504	96	88%
FLY BONDI	410	77.490	189	83%
JET SMART	324	60.264	186	66%
LAN ARGENTINA	1636	284.664	174	89%
Subtotal Líneas Aéreas Regulares	7319	1.099.304		
BAIRES FLY SA + FLYEST S.A. LINEAS AEREAS		1.342	35	30%
Total	7357	1.100.646		

Fuente: Elaboración propia en base a los datos del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Cuotas de mercado de las compañías aéreas

De acuerdo a los siguientes gráficos y tablas, **AR y Austral** movilizaron al **61% de los pasajeros** del aeropuerto de Tucumán, **LAN Argentina al 28%**, **Flybondi al 7%** y **Jet Smart al 4%**.

Gráfico 1.1.4.1.d: Cuota de mercado de las líneas aéreas regulares nacionales. Año 2019.



Fuente:

Elaboración propia en base a los datos del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Tabla 1.1.4.1.e: Cantidad de Pasajeros por línea aérea. Año 2019.

Líneas Aéreas	Llegadas Pax	Salidas Pax	Ttl Pax
AEROLINEAS ARGENTINAS	229.263	228.852	458.115
AUSTRAL LINEAS AEREAS	47.025	45.963	92.988
FLY BONDI	32.198	32.332	64.530
JET SMART	19.893	19.616	39.509
LAN ARGENTINA	125.134	127.484	252.618
Total Líneas Aéreas Regulares	453.513	454.247	907.760

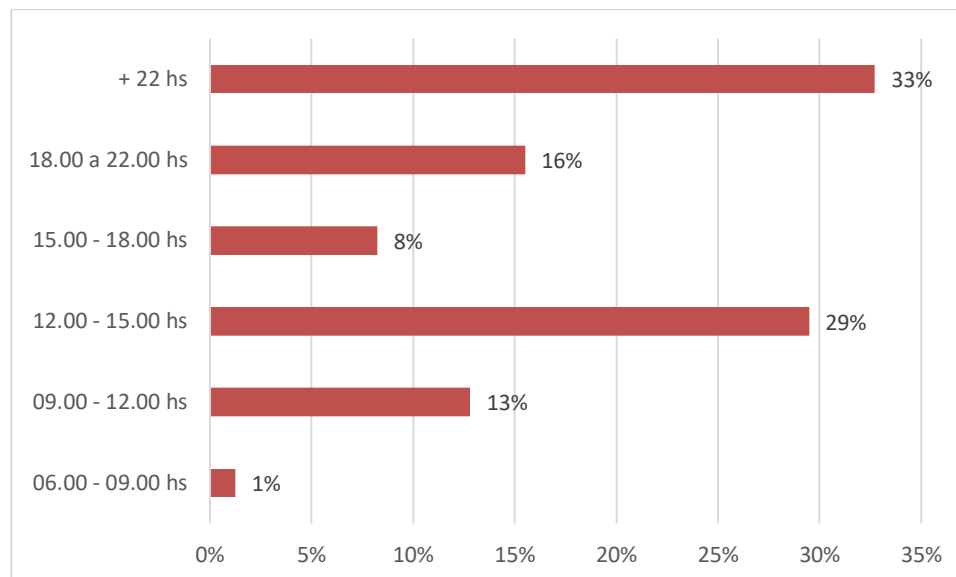
Fuente: Elaboración propia en base a los datos del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Horarios de los vuelos

La franja horaria donde se produjo la mayor cantidad de salidas de vuelos desde el Aeropuerto Tucumán es **después de las 22.00 horas (33%)**. Por su parte, el **mediodía (entre las 12.00 y 15.00 hs.)** también se destacó con un **29% de vuelos**. La franja horaria con menor cantidad de vuelos es entre las 06.00 y las 09.00 hs.

En las franjas horarias entre las 12.00 y 15.00 hs. las 18.00 a 22.00 hs. y después de las 22.00 hs. fueron donde volaron las 7 líneas aéreas.

Gráfico 1.1.4.1.f: Distribución de los vuelos de salida de acuerdo por franja horaria. Año 2019.



Fuente: Elaboración propia en base a los datos del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

- **Entre las 06:00 – 09:00 hs.:** se destacaron los vuelos a AEP de Austral y los 11 vuelos que se realizaron desde Tucumán a Punta Cana (Aerolíneas Argentinas)
- **09:00 – 12:00 hs.:** Se destacan los vuelos a AEP de Austral, Aerolíneas y LAN Argentina.
- **12:00 a 15:00 hs.:** Se destacan los vuelos a AEP de Aerolíneas y LAN, el de Jet Smart al Palomar y los vuelos a COR de Jetsmart y Austral
- **15:00 a 18:00 hs.:** Se destacan el vuelo a AEP de Austral
- **18:00 a 22:00 hs.:** Se destacan a AEP de Aerolíneas y LAN y a MDP de Austral y los de Jetsmart y Flybondi a BUE.
- **Después de las 22:00 hs.:** Se destacan a AEP de Aerolíneas y LAN y a EZE de Aerolíneas.

Promedio de ocupación de asientos por rutas

Al analizar la ocupación y cantidad de pasajeros por rutas según las distintas líneas aéreas observamos que Aerolíneas Argentinas y Austral lograron su mejor

promedio de ocupación (84%) en la rural TUC – AEP, sin embargo la ruta de vuelos temporarios TUC – MDP llegó al 79%.

Tabla 1.1.4.1.g: Comportamiento de las rutas operadas por Aerolíneas Argentinas desde TUC.

	AEROLINEAS ARGENTINAS + AUSTRAL		
Ocupación por rutas	Vuelos	Total Pax	CO% Promedio
TUC – AEP	1.644	192.148	84%
TUC – EZE	367	35.906	76%
TUC – COR	358	35.807	76%
TUC – MDP	47	3.582	79%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

En el caso de Flybondi y Jetsmart, en ambos casos la ruta con mejor promedio de ocupación es la TUC – PAL.

Tabla 1.1.4.1.h: Comportamiento de las rutas operadas por Flybondi y Jetsmart desde TUC.

	FLY BONDI			JET SMART		
Ocupación por rutas	Vuelos	Total Pax	CO% Promedio	Vuelos	Total Pax	CO% Promedio
TUC – AEP	-	-	-	1	83	45%
TUC – EZE	5	743	79%	3	380	68%
TUC – PAL	182	29.930	87%	90	12.151	73%
TUC – COR	-	-	-	28	2.120	41%
Total	187	30.673		122	14.734	

Fuente: Elaboración propia en base a los datos del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Finalmente, en el caso de LAN Argentina la ruta TUC AEP llegó al 90%.

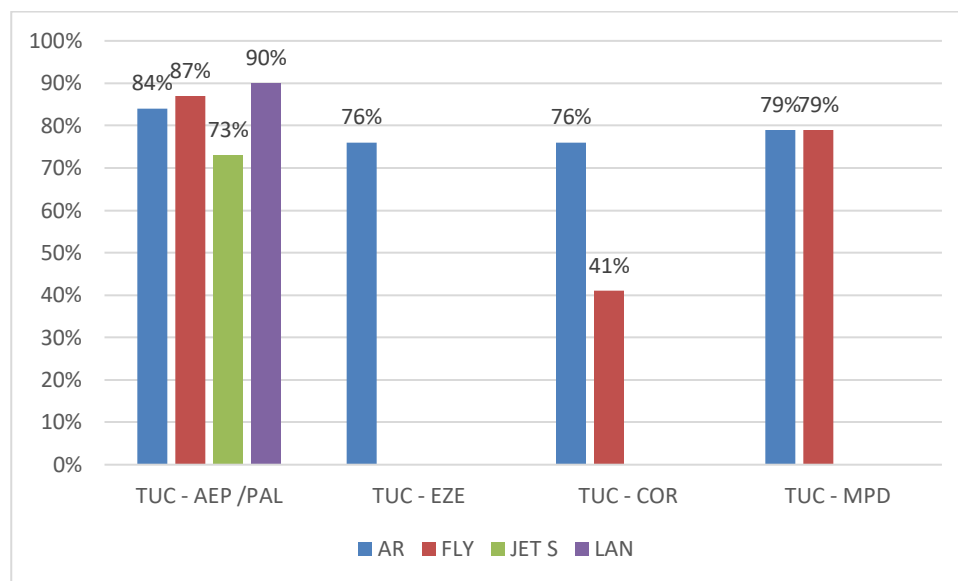
Tabla 1.1.4.1.i: Comportamiento de las rutas operadas por LAN Argentina desde TUC.

Ocupación por rutas	LAN ARGENTINA		
	Vuelos	Total Pax	CO% Promedio
TUC – AEP	774	120.846	90%
TUC – EZE	5	786	90%
TUC – PAL	-	-	-
TUC – COR	-	-	-
TUC – MDP	-	-	-
Total	779	121.632	

Fuente: Elaboración propia en base a los datos del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Al comparar el porcentaje de ocupación por ruta vemos que en las rutas que unen TUC con AEP o PAL se destaca LAN con el 90%, mientras que en TUC – EZE, Aerolíneas logró el 76%. Asimismo, en la ruta TUC – COR, Aerolíneas llegó al 76%; mientras que Jet Smart alcanzó el 41%. La ruta a la costa argentina (temporaria) llegó al 79% con AR.

Gráfico 1.1.4.1.j: Promedio de ocupación por rutas y aerolíneas desde TUC.



Fuente: Elaboración propia en base a los datos del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

En el año 2019 se operaron en forma temporaria **otras dos rutas**:

- La **ruta TUC – BRC (Bariloche)**: el explotador fue LAN Argentina con un AIRBUS A-320-233 de 174 asientos, realizando 42 vuelos con un promedio de ocupación del 86% durante los meses de enero, febrero y marzo, retomando en julio, agosto, septiembre y octubre y transportando a 5.852 pasajeros.
- Por su parte, la **ruta TUC – ROS (Rosario)**, explotada por Flybondi con un BOEING 737-800 de 189 pasajeros, durante los meses de abril a agosto, logró un 49% de ocupación, transportando 1349 pasajeros.

Cantidad de vuelos y pasajeros por aeropuerto de destino del AMBA.

Tabla 1.1.4.1.k: Cantidad de vuelos desde TUC de Aerolíneas Argentinas con **Destino Aeroparque (AEP)**. Año 2019.

EXPLOTADOR	CANTIDAD DE VUELOS
AEROLINEAS ARGENTINAS SA	1176
AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A.	468
BAIRES FLY SA	7
FLYEST S.A. LÍNEAS AÉREAS	5
JETSMART AIRLINES S.A.	1
LAN ARGENTINA S.A. (LATAM AIRLINES)	774
SUMA TOTAL	2431

Fuente: Elaboración propia en base a los datos del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Tabla 1.1.4.1.l: Cantidad de vuelos desde TUC con **Destino Ezeiza (EZE)**. Año 2019.

EXPLOTADOR	CANTIDAD DE VUELOS
AEROLINEAS ARGENTINAS SA	350
AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A.	17
FLYBONDI	5
JETSMART AIRLINES S.A.	3
LAN ARGENTINA S.A. (LATAM AIRLINES)	5
Suma total	380

Fuente: Elaboración propia en base a los datos del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Tabla 1.1.4.1.m: Cantidad de vuelos desde TUC con **Destino El Palomar (PAL)**. Año 2019.

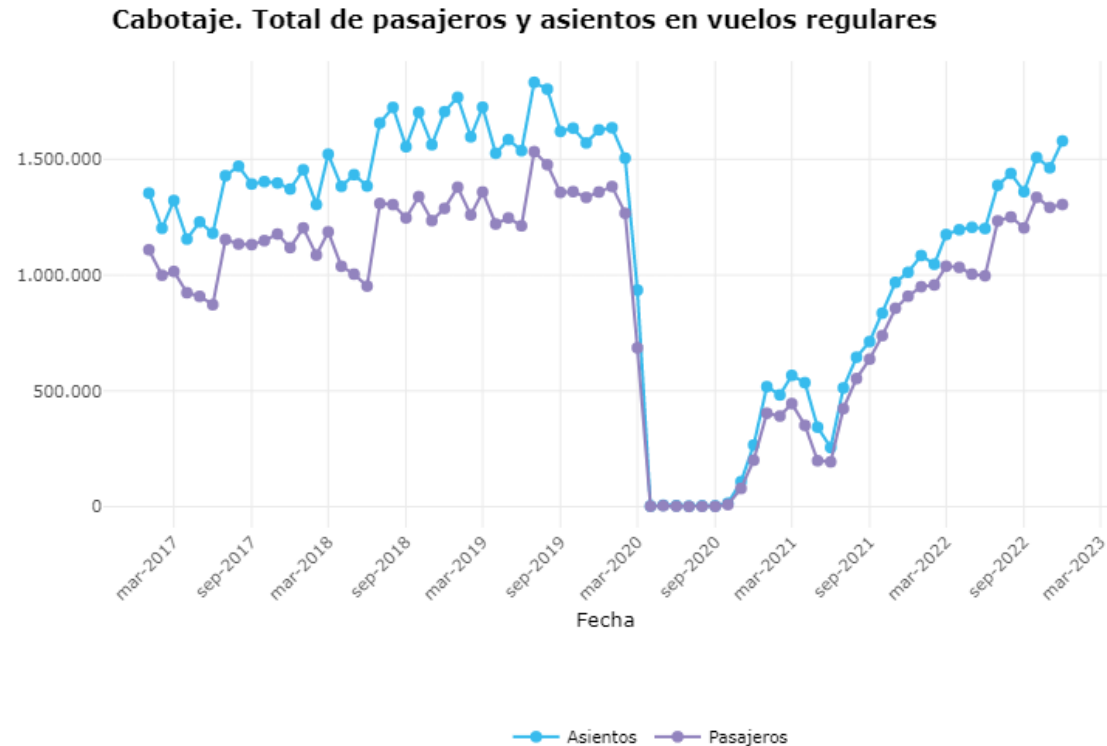
EXPLOTADOR	CANTIDAD DE VUELOS
FLYBONDI	182
JETSMART AIRLINES S.A.	90
Suma total	272

Fuente: Elaboración propia en base a los datos del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Situación actual

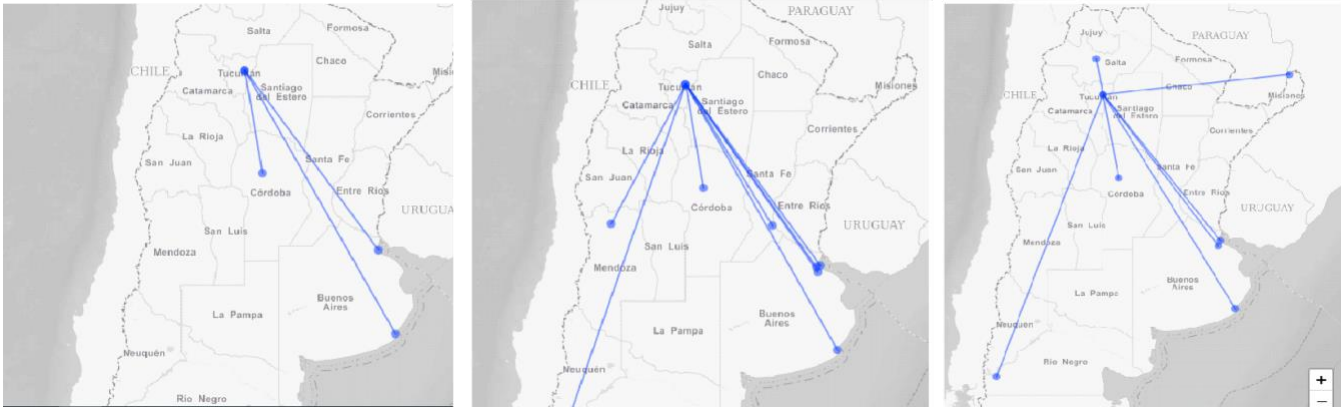
En el **año 2022**, por su parte el movimiento ascendió a **718.000 pasajeros**, con un **incremento del 123%** en relación al año 2021, aunque aún un -28% por debajo del registro del año 2019, tal como se observa en la siguiente figura. Es importante considerar el cese de operaciones de LATAM o LAN Argentina en el año 2020.

Gráfico 1.1.4.1.n: Evolución de la cantidad de asientos y pasajeros en vuelos regulares de cabotaje. Aeropuerto de Tucumán.



Fuente: <https://tableros.yvera.tur.ar/conectividad/>

Figura 1.1.4.1.o: Evolución del mapa de conectividad aérea nacional del Aeropuerto de Tucumán



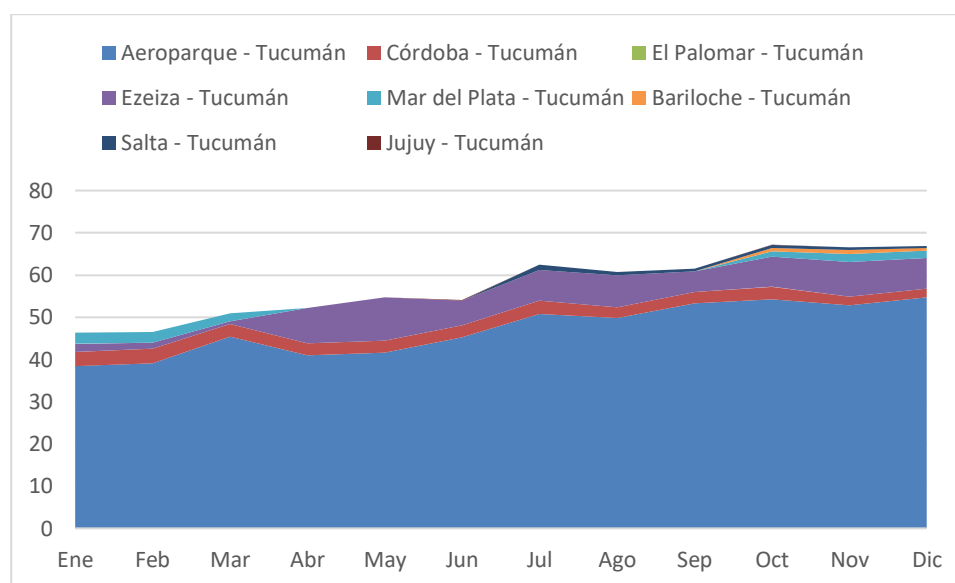
Fuente: <https://tableros.yvera.tur.ar/conectividad/>

En la actualidad, 3 líneas aéreas (Aerolíneas Argentinas, Jet Smart y Flybondi) operan las siguientes rutas:

- Aeroparque - Tucumán
- Córdoba - Tucumán
- Ezeiza - Tucumán
- Mar del Plata - Tucumán
- Bariloche - Tucumán
- Salta - Tucumán

Las principales rutas en cantidad de pasajeros están vinculadas a los aeropuertos del AMBA (Aeroparque y Ezeiza) que representan el 92% del movimiento, mientras que la tercera ruta es la de Córdoba – Tucumán.

Tabla 1.1.4.1.p: Movimiento mensual de pasajeros de cabotaje por ruta vinculada al Aeropuerto de Tucumán.



Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Tabla 1.1.4.1.q: Pasajeros cabotaje por ruta a Tucumán.

Pasajeros Comerciales Cabotaje [000] (Pax)	En e	Fe b	Ma r	Abr	Ma y	Ju n	Jul	Ag o	Se p	Oct	No v	Dic	Tot al
Aeroparque – Tucumán	38	39	45	41	42	45	51	50	53	54	53	55	567
Córdoba – Tucumán	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	34
Ezeiza – Tucumán	2	1	1	8	10	6	7	8	5	7	8	7	71
Mar del Plata – Tucumán	3	2	2	0	0	0	0	0	0	1	2	2	12
Bariloche – Tucumán	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	2
Salta – Tucumán	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	5

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

A nivel internacional, la Provincia aún no recuperó las rutas propias previas a la pandemia, lo que se refleja en el crecimiento que por su parte tuvo la ruta Tucumán – Ezeiza a lo largo del año y que representó el 10% del total del movimiento de pasajeros del aeropuerto. Si comparte con la Provincia de Salta la ruta a San Pablo (Brasil).

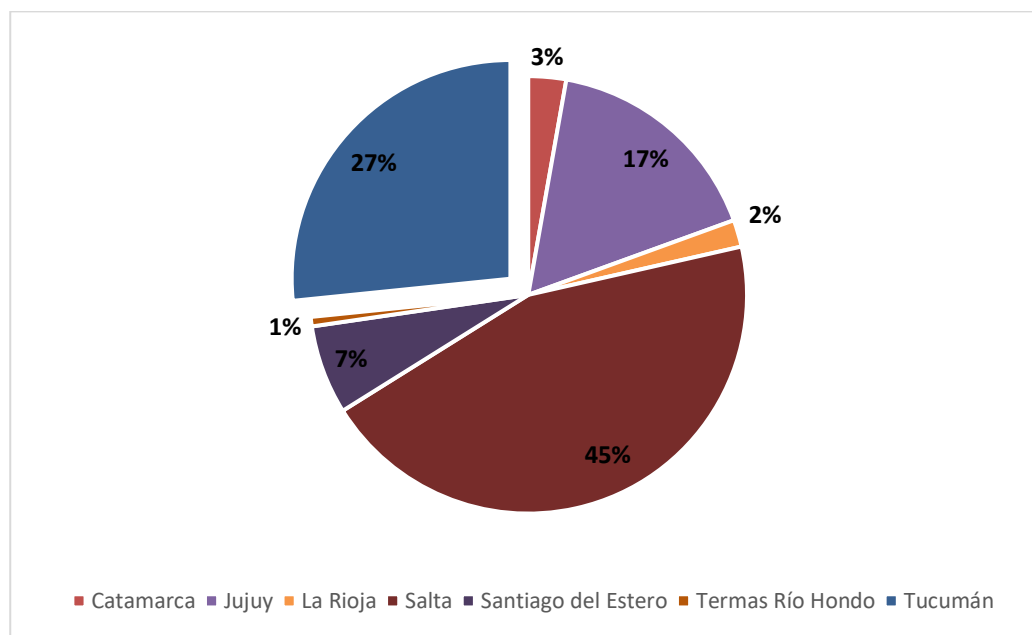
En **relación a la región Norte**, el Aeropuerto de Tucumán, representó el 27% del movimiento total de 2,6 millones de pasajeros de la región, situándose en segundo lugar después del aeropuerto de Salta. Si se consideran los vuelos, el peso relativo del aeropuerto de Tucumán representa el 25%. Dichos datos lo mantienen como el 2° aeropuerto en importancia de la región.

Tabla 1.1.4.1.r: Pasajeros Totales [000] por Aeropuerto. Región Norte. Año 2022.

Aeropuerto	Cantidad de pasajeros (en 000)	Peso Relativo	Cantidad de vuelos	Peso Relativo
Catamarca	75	3%	1.164	5%
Jujuy	450	17%	3.656	16%
La Rioja	54	2%	797	3%
Salta	1.205	45%	10.206	44%
Santiago del Estero	178	7%	1.473	6%
Termas Río Hondo	19	1%	242	1%
Tucumán	718	27%	5.836	25%
Total	2.699		23.374	

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Gráfico 1.1.4.1.s: Composición del movimiento total de pasajeros de la región Norte por Aeropuerto. Año 2022.



Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

A **nivel país**, el Aeropuerto de Tucumán mantiene su posición en el 11º lugar, según se puede observar en la siguiente Tabla.

Tabla 1.1.4.1.t: Cantidad de pasajeros anuales de cabotaje según aeropuertos. Año 2019 al 2022.

PAX CABOTAJE [000]	2019	2020	2021	2022	Δ DIC'22 VS. DIC'21	Δ 2022 VS. 2021	Δ 2022 VS. 2019
TOTAL	32,075	7,306	12,287	27,165	42%	121%	-15%
01 - Aeroparque	11,577	2,271	4,310	10,401	37%	141%	-10%
02 – Bariloche	1,811	470	1,110	1,959	2%	76%	8%
03 – Córdoba	2,748	576	682	1,786	65%	162%	-35%
04 – Ezeiza	1,156	531	1,395	1,675	53%	20%	45%
05 – Mendoza	1,812	385	638	1,447	47%	127%	-20%
06 – Salta	1,358	324	509	1,196	34%	135%	-12%
07 – Iguazú	1,561	353	411	1,169	70%	185%	-25%
08 – Ushuaia	921	307	507	974	62%	92%	6%
09 – Neuquén	1,177	252	383	875	60%	128%	26%
10 - El Calafate	675	230	329	722	30%	120%	7%
11 – Tucumán	908	191	319	718	35%	125%	-21%
12 - Comod. Riv.	644	134	179	453	63%	153%	-30%
13 – Jujuy	385	85	174	450	75%	158%	17%
14 – Trelew	358	87	166	304	24%	83%	-15%
15 – Rosario	384	90	100	299	89%	198%	-22%
16 - Mar del Plata	377	112	86	267	74%	212%	-29%
17 – Posadas	320	64	141	229	62%	63%	-28%
18 – Resistencia	281	48	68	228	163%	237%	-19%
19 – Corrientes	200	33	94	201	13%	114%	0%
20 - San Juan	149	36	73	197	35%	170%	32%

Fuente: ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

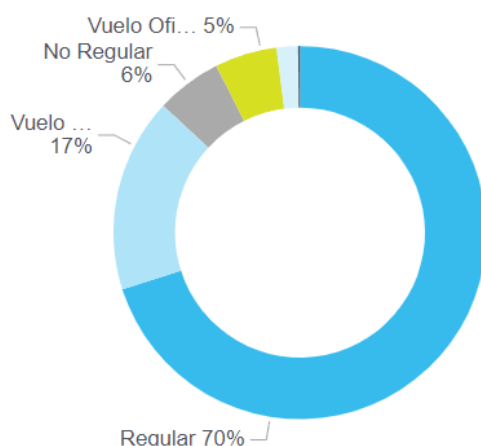
1.1.4.2. Movimiento de vuelos

Durante el año 2022 el movimiento de vuelos en el Aeropuerto de Tucumán ascendió a 7.452, de los cuales 3.719 fueron despegues y otros 3.733 aterrizajes. En el mes de octubre se registró un pico de 752 vuelos mensuales, con un promedio diario de 10 despegues y 10 aterrizajes.

Según los datos publicados por EANA, esto lo sitúa en **12° lugar** del ranking de aeropuertos con mayor movimiento, siendo el 2° de la región Norte, después de Salta que se ubica en el 8° lugar.

El 70% de los vuelos fueron vuelos regulares comerciales de cabotaje.

Gráfico 1.1.4.2.a: Tipos de vuelos Aeropuerto Tucumán. Año 2022



Fuente: EANA a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Transporte de carga

En el año 2016 el aeropuerto de Tucumán registró un movimiento de ingresos y egresos de carga de 5.857 toneladas, lo que representó un crecimiento de 271% en 10 años.

En el año 2017, el movimiento de cargas fue de **3.854 toneladas**, ubicándose como **2° aeropuerto en cantidad de carga transportada del país**, después de Ezeiza, según se observa en la siguiente tabla.

Tabla 1.1.4.2.b: Ranking de los aeropuertos con mayor movimiento de carga en el país. Año 2017.

AEROPUERTOS DEL SNA – 2017	Carga aérea (tons)		
	Doméstica	Internacio nal	Total
EZE - Aeropuerto Internacional de Ezeiza	-	205.597	205.597
TUC - Aeropuerto Internacional de Tucumán	715	3.139	3.854
AEP - Aeroparque Internacional Jorge Newbery	1	2.054	2.055
MDZ - Aeropuerto Internacional de Mendoza	1.446	189	1.635
COR - Aeropuerto Internacional de Córdoba	-	1.596	1.596
SLA - Aeropuerto Internacional de Salta	1.353	3	1.356
NQN - Aeropuerto Internacional de Neuquén	1.224	-	1.224
USH - Aeropuerto Internacional de Ushuaia	798	-	798
CRD - Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia	694	-	694
CNQ - Aeropuerto Internacional de Corrientes	550	1	551
RGL - Aeropuerto Internacional de Río Gallegos	514	0	514
BHI - Aeropuerto de Bahía Blanca	508	-	508
ROS - Aeropuerto Internacional de Rosario	-	413	413
BRC - Aeropuerto Internacional de San Carlos de Bariloche	410	-	410
PSS - Aeropuerto Internacional de Posadas	405	-	405

Fuente: ORSNA.

Ese año, la incidencia de la carga movida en el aeropuerto de Tucumán fue del **2% sobre el total del país**. Del total de carga, el 81% correspondió a la carga internacional, con una incidencia del 1,5% a nivel país.

Los datos que se observan en la tabla siguiente dan cuenta de la **relevancia del Aeropuerto de Tucumán en relación al resto de los aeropuertos regionales**

y del perfil exportador de su comercio, al estar los movimientos de carga vinculados especialmente a vuelos internacionales.

Tabla 1.1.4.2.c. Movimiento de cargas de ingreso y egreso por aeropuerto de Argentina. Por tipo de vuelo. En toneladas. Año 2016.

AEROPUERTOS		VUELOS DOMÉSTICOS	VUELOS INTERNACIONALES	CORREO	TOTAL
TC	Aeropuerto de Catamarca	120	-	-	120
RJ	Aeropuerto de La Rioja	129	-	-	129
UJ	Aeropuerto Internacional de Jujuy	115	-	-	115
HD	Aeropuerto Internacional Termas de Río Hondo	4	-	-	4
DE	Aeropuerto de Santiago del Estero	155	-	-	155
LA	Aeropuerto Internacional de Salta	1.223	1	-	1.224
UC	Aeropuerto Internacional de Tucumán	919	4.938	-	5.857

Fuente: Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA)

1.2. Perfil social, turístico y productivo de la Provincia de Tucumán

1.2. Perfil social, turístico y productivo de la Provincia de Tucumán.

Siguiendo con el plan de tareas, corresponde ahora analizar el perfil de la provincia de Tucumán, en las dimensiones referenciadas en el título.

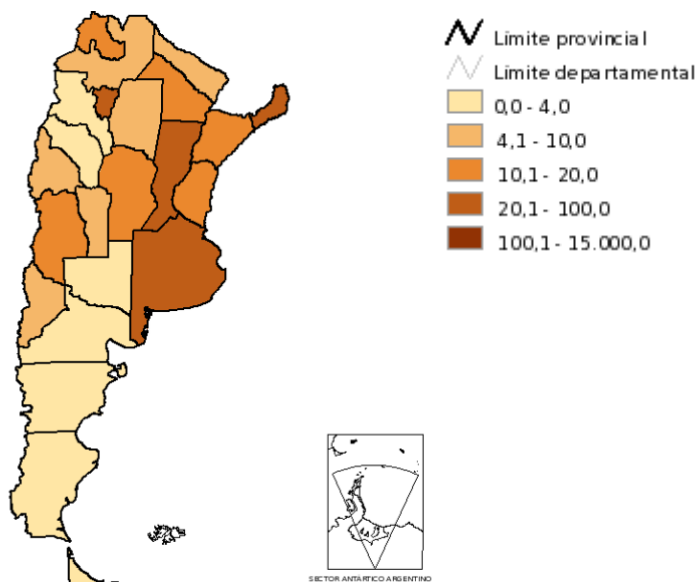
1.2.1. Localización

La Provincia de Tucumán, conocida como el Jardín de la República, se encuentra en la región del Norte Argentino. Además de Tucumán, conforman esta región las vecinas provincias de Santiago del Estero, Salta y Catamarca, además de Jujuy.

Siendo la 6° provincia del país en cantidad de habitantes, lidera el ranking de la Región Norte y con sólo una superficie de 22.524 Km², es la 2 ° provincia más densamente poblada del país (64 Hab/Km²), después de la Ciudad de Buenos Aires.

- **Capital:** San Miguel de Tucumán.
- **Población:** 1.703.186 Habitantes | censo 2022
- **Densidad Poblacional:** 64 Hab/Km².
- **Ubicación Geográfica:** 26°-28° Ls y 64°30´- 66°10´Lw.
- **Superficie:** 22.524 Km².

Figura 1.2.1.a: República Argentina por provincia. Densidad de población. Año 2010



Fuente: INDEC, Censo 2010.

El poblamiento de Tucumán da cuenta de antiguas culturas. Entre las que se destacaron calchaquíes, quilmes, tolombones y amaichas, entre otras.

Pero sin duda su pasado está signado por ser sede del acontecimiento político y social más importante de la historia del país: en esta Provincia se declaró la independencia argentina de la corona española, el 9 de julio de 1816, por eso se la denomina como “Cuna de la Independencia argentina”.

A continuación, se desarrolla la información que permite perfilar a la Provincia desde sus aspectos económicos, sociales y turísticos y que pueden estar vinculados con oportunidades para el sector aeronáutico.

Los mismos han sido elaborados a partir del análisis de publicaciones realizadas por los organismos de turismo, producción y estadísticas del gobierno de Tucumán, reportes y estudios de entidades privadas y de otros organismos provinciales y nacionales.

1.2.2. Gobierno

La Gobernación de Tucumán está a cargo del Dr. Juan Manzur y cuenta con 9 (nueve) Ministerios. Su capital es San Miguel de Tucumán, que concentra una población total de 548.866 habitantes (Dirección Provincial de Estadísticas, 2013, p. 24), siendo el principal centro urbano poblacional.

Desde el punto de vista político y administrativo, la provincia de Tucumán se encuentra dividida en departamentos, municipios y comunas rurales. Los departamentos carecen de función administrativa y actualmente su finalidad está ligada exclusivamente al régimen electoral.

La administración y la gestión del territorio corresponden a los municipios, actuando las comunas rurales como delegaciones territoriales del gobierno provincial.

La mencionada ciudad de San Miguel de Tucumán (administrada por la Municipalidad del mismo nombre) se corresponde en su totalidad con el Departamento Capital, el menor de los 17 en que se divide el territorio provincial.

Crecimiento Demográfico

De 1991 al 2010 la Provincia de Tucumán creció un 26.80 % en cantidad de habitantes. Los mayores incrementos se registraron alrededor de la Capital, es decir, en las localidades y departamentos que limitan con el departamento de San Miguel de Tucumán. Esta tendencia se reafirmó, según los resultados provisionales del CENSO 2022: los departamentos de Capital, Cruz Alta, Yerba Buena y Tafí Viejo son los de mayor densidad poblacional de la Provincia, en este último se encuentra localizado el Aeropuerto Internacional Benjamín Matienzo.

Esta expansión aportó a la conformación del Área Metropolitana de Tucumán (AMeT), conformada por las Ciudad de San Miguel de Tucumán y otros cinco municipios: Yerba Buena, Tafí Viejo, Alderetes, Banda del Río Salí y Las Talitas y —parcial o totalmente— con una docena de otras jurisdicciones menores constituidas en comunas rurales que, en conjunto, abarcan casi 1200 km² (5,3% de la superficie provincial)³

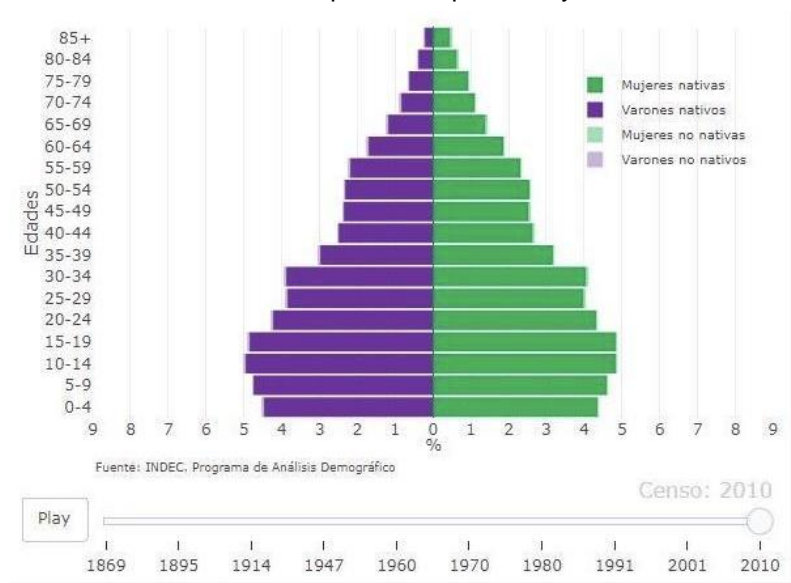
Esta área, reúne a aproximadamente 1.082.185 **habitantes**, según censo del **año 2022** que representa un **64%** del total provincial. Estos datos, lo convierten en **la principal aglomeración urbana del país al norte de Córdoba y el centro urbano más poblado de la región NOA**, ocupando el 5º lugar entre los aglomerados urbanos más poblados de la Argentina.

³ Plan de Ejecución Metropolitana de Tucumán. Elaborado en el marco del Programa de Financiamiento Externo Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) Préstamo BID 2499 – OC / AR PEM. Diciembre 2012.

Teniendo en cuenta los resultados provisionales del CENSO nacional 2022, Tucumán cuenta con 1.703.786 habitantes lo que significa un crecimiento cercano al 16%.

La estructura demográfica poblacional está compuesta fundamentalmente por adultos jóvenes (menores de 20 años) y adultos medios (20 a 40 años). El 34% de su población son niños, niñas y adolescentes (NNyA) menores de 18 años (INDEC, 2022, p. 6). Comparte, junto a las restantes del Noroeste y Nordeste, los porcentajes más elevados de NNyA en relación a las restantes regiones de Argentina.

Tabla 1.2.2.a: Pirámide de población por sexo y edad. Año censal 2010



Fuente: <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Institucional-Indec-IndicadoresDemograficos>
consultada el 10 de enero 2023

La esperanza de vida al nacer en la Provincia alcanzó, en 2010, la media nacional, ubicándose en 75 años. Estimación del área de influencia del Aeropuerto de Tucumán

En el año 2013 el ORSNA publicó el: “*Informe de Impacto Económico-Territorial del Aeropuerto de Tucumán*”⁴. Allí define al “área de influencia” como un espacio geográfico sobre el cual el aeropuerto ejerce un poder de atracción y define el universo de potenciales pasajeros que utilizarán la terminal.

Estás áreas de influencia pueden solaparse entre sí y deben ser analizadas de forma relacional.

El estudio determina que, a nivel provincial y regional, el área de influencia del Aeropuerto Internacional de Tucumán como aeropuerto de vuelos comerciales de cabotaje comprende 15 departamentos de Tucumán, dos de Catamarca, dos de Santiago del Estero y dos de Salta.

Según los resultados provisionales del último Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (2022) los departamentos que conforman el área de influencia del aeropuerto concentran 1.801.477 habitantes, con una tasa de crecimiento del 18% intercensal. Esta población representa el 98% de la población total de la Provincia de Tucumán, mientras que en la Provincia de Catamarca 46.550 personas (1%) utilizan o podrían utilizar los servicios del Aeropuerto, 45.220 personas (1%) en Santiago del Estero y 41.786 personas (0.9%) en la Provincia de Salta. (https://www.censo.gob.ar/index.php/mapa_poblacion2, consultada el 12 de febrero 2022).

El Estudio destaca que “**esta área de influencia aeroportuaria es la cuarta más numerosa en población luego de Buenos Aires, Rosario y Córdoba**”.

El estudio también determinó que el Nivel Socioeconómico (NSE) predominante de los hogares del área de influencia del aeropuerto es el **medio**,

⁴Fuente: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/iet-tuc_2013.pdf

que alcanza el 74% de los hogares. Los hogares de NSE alto promedian el 18% y los de NSE bajo el 8%.

1.2.3. Migraciones

Entre los años 2001 y 2010 la Provincia de Tucumán registró 24.101 recepciones versus 23.119 emisiones, lo que le otorga un saldo migratorio positivo de 982. Por su parte los flujos intra-provinciales alcanzaron a los 39.474.

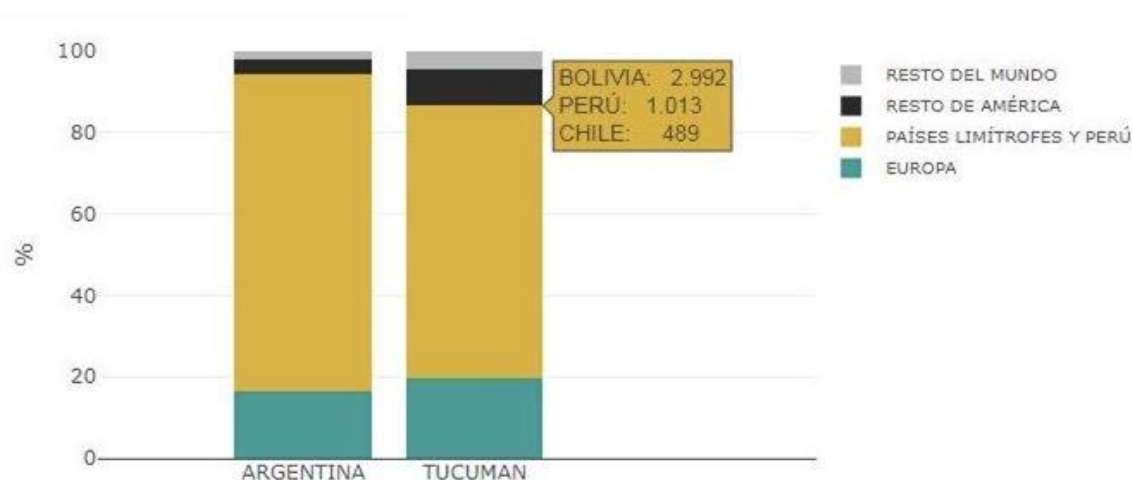
Tabla 1.2.3.a: Saldo Migratorio 2001 – 2010

	RECEPCIONES	EMISIONES	SALDO MIGRATORIO	FLUJOS INTRA-PROVINCIALES
TUCUMÁN	24.101	23.119	982	39.474

Fuente: Ministerio del Interior. Año 2010

Los últimos datos disponibles correspondientes al censo poblacional (INDEC, 2010) señalan que el porcentaje de población no nativa residente en la Provincia es del 0.6% del total poblacional y está compuesta fundamentalmente por bolivianos (2.992 p.), peruanos (1.013 p.) y chilenos (487 p.). Los europeos corresponden fundamentalmente a españoles (736 p.), italianos (504 p.) y alemanes (90 p.). Estados Unidos, Colombia y México integran el bloque resto del mundo. Siria, Taiwán y China corresponden a los países del resto del mundo.

Tabla 1.2.3.b: Distribución población no nativa por origen



Fuente: INDEC. Programa de Análisis Demográfico

Fuente: <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Institucional-Indec-IndicadoresDemograficos>, consultada el 10 de enero 2023

1.2.4. Economía

La actividad productiva de la Provincia estuvo tradicionalmente dominada por la industria azucarera, que sigue siendo un relevante complejo agro – industrial. Sin embargo, en las últimas décadas se ha diversificado hacia otros sectores productivos diversificando la matriz, entre los que se destaca el crecimiento del turismo, tal como vemos en la siguiente figura que compara la participación de distintos sectores en el PBG.

Tabla 1.2.4.a: participación sectores económicos en el PBG provincial

INDICADORES ECONÓMICOS DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN															Varia. % 2021 vs Mejor Valor		
Periodo: 2010-2021																	
CONCEPTO		Unidad de Medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Varia. % 2021 vs 2010	%	Año
1.1	Producto Bruto Geo. de Tucumán	\$ - Precios de 1993	7.399	7.807	7.838	7.996	8.028	8.308	8.449	8.643	8.604	8.005	7.631	8.179	10,55%	8.642	2017
1.3	Participación Industria en PBGT	% - precios de 1993	16,42%	16,40%	16,31%	15,34%	15,80%	14,94%	14,39%	10,29%					-37,33%	-37,33%	2010
1.4	Participación Agríc., Ganad., Silvicult., etc. en PBGT	% - precios de 1993	8,59%	9,20%	7,50%	7,19%	6,66%	7,32%	7,65%	8,45%					-1,63%	-8,15%	
1.5	Participación Comercio, Hoteles, y Restaurantes en PBGT	% - precios de 1993	20,78%	20,90%	21,60%	22,03%	21,50%	21,19%	20,79%	22,62%					8,85%	8,85%	2017
1.6	Exportaciones	Millones de U\$S	914	1.016	876	919	693	816	1.190	1.037	1.117	952	774	941	2,94%	-20,94%	

Fuente: Federación Económica de Tucumán. Reporte Estadístico Económico - Social de Tucumán y el NOA, agosto. 2022.

Esto implicó que el sector de actividades primarias haya sido superado a partir de 1970 por la actividad industrial, tanto en los sectores tradicionalmente dirigidos al mercado interno (vinculados a la caña de azúcar) como aquellos orientados a al mercado internacional (autopartes, golosinas, textiles y cítricos).

Pero es el sector terciario o de servicios el que genera las dos terceras partes de la riqueza provincial y da empleo a casi el 70% de la población económicamente activa. Es, además, el sector de actividad preponderante en San Miguel de Tucumán y caracteriza a la ciudad como un centro proveedor de servicios con influencia provincial, regional y nacional.

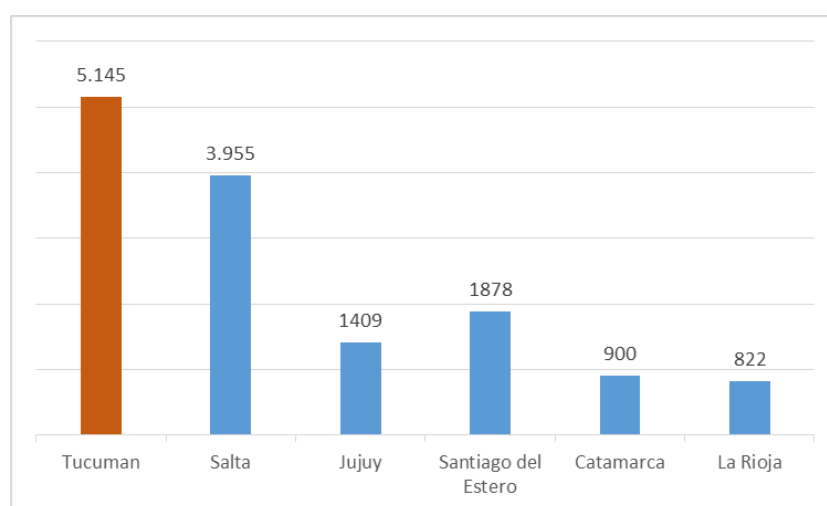
Hoy Tucumán es el mayor polo industrial y comercial del Norte Argentino, con más de 1300 unidades industriales operativas, además de poseer el centro comercial y distribuidor más importante de la región.

Según los datos del Censo Nacional Económico 2020-2021 publicado por el INDEC la densidad empresarial de la Provincia de Tucumán ascendió a **3.072** empresas y organizaciones por millón de habitantes, siendo la más alta de la región norte, tal como se observa en el mapa.

Por su parte, también lidera el ranking en **cantidad de empresas y organizaciones**, con 5.145 empresas, lo que representa el 1,5% a nivel país, pero el 36% de la región que alberga un total de 14.109 empresas.

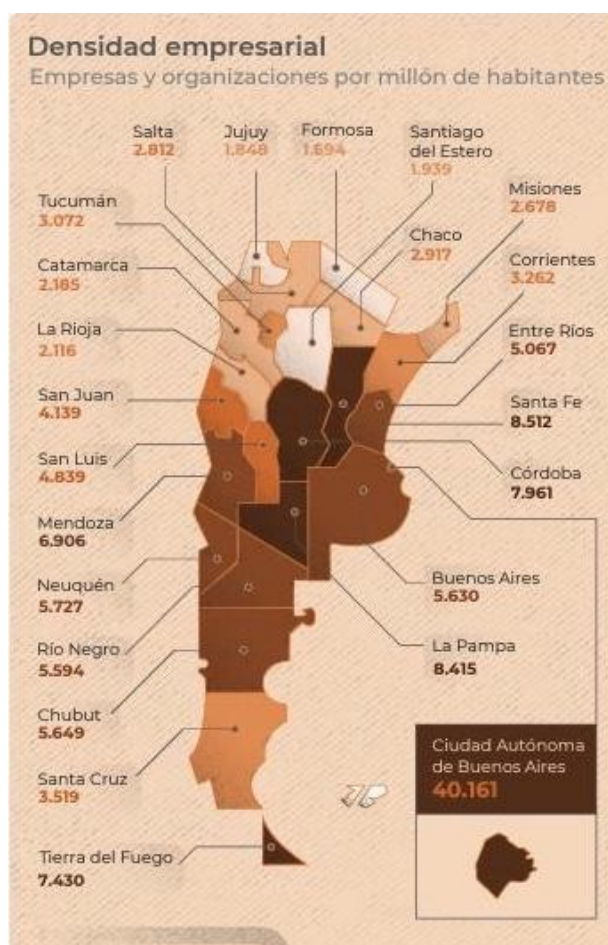
De ellas, el 83,6 % son empresas y el 16,4 % organizaciones con fines de lucro. Respecto al tamaño, el 70% son empresas micro, el 21% pequeñas y el **7,1% medianas**. Es importante destacar que este último indicador vinculado al **% de empresas medianas duplica el promedio país** que se ubica en 3,9%.

Gráfico 1.2.4.b: Cantidad de Empresas y Organizaciones.

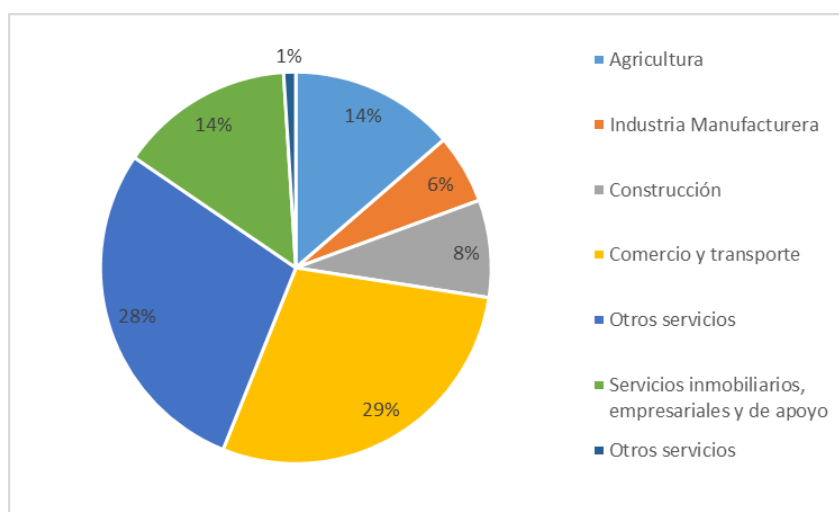


Fuente: Censo Nacional Económico 2020-2021 publicado por el INDEC

Gráfico 1.2.4.c: Mapa de densidad empresarial



Fuente: Censo Nacional Económico 2020-2021 publicado por el INDEC
Gráfico 1.2.4.d: Distribución de empresas por rubro en la Provincia de Tucumán.



Fuente: Censo Nacional Económico 2020-2021 publicado por el INDEC

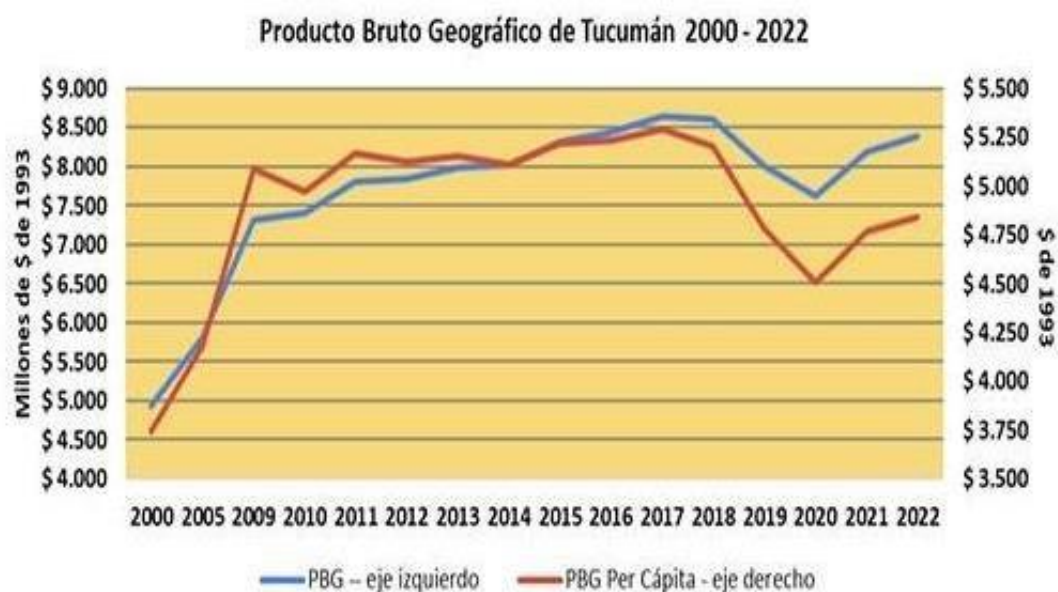
Según los datos que surgen del informe denominado: “*Producto geográfico bruto de Tucumán (PGBT). AÑO 2021*” elaborado por la Dirección de Estadísticas Provincial, el Producto Bruto Geográfico⁵ de Tucumán fue en el año 2021 de **15.675** a precios de mercado en millones de pesos de 2004, con un PBG per cápita de 9.143 a precio de mercado en pesos de 2004. Los sectores productores de bienes contribuyen con un 31% del total y los sectores productores de servicios con un 69%. Por su parte el comercio, la industria, los servicios inmobiliarios y empresariales, la agricultura y ganadería, la administración pública, el transporte y la enseñanza se constituyen en los principales sectores que aportan a la economía tucumana.

Según se manifiesta en el informe ya mencionado “El sector de servicios de hotelería y restaurantes representa el 2,4% del valor agregado total de la Provincia, pero durante 2021 tuvo una tasa de crecimiento del 34,1% lo que evidencia una recuperación significativa, aunque no total, de la caída registrada en 2020 (-36,9%) por efecto de la pandemia. Se destaca que es el sector que registró la mayor tasa de contracción en 2020, como así también la mayor tasa de crecimiento en 2021”.

Los últimos datos publicados por la Dirección de Estadísticas dan cuenta de un proceso de recuperación parcial de las caídas en su Producto Bruto durante los años 2019 y 2020, derivados del COVID aunque reconocen que aún no alcanzaron el nivel del PBI de 2018, considerado el mayor valor pre-pandemia.

⁵ El concepto de Producto Geográfico Bruto de una región o provincia está asociado al de Producto Interno Bruto (PIB) de un país. La definición rigurosa de PIB dice que: “El Producto Interno Bruto (PIB) a precios de mercado es el valor de la producción destinada al uso final realizada dentro del espacio económico del país, con la participación de factores de la producción propiedad de residentes y de no residentes. Se obtiene mediante la suma de los valores agregados brutos a precios básicos de las actividades económicas que se desarrollan en el territorio económico del país más cualquier impuesto neto de subsidios sobre los productos.”

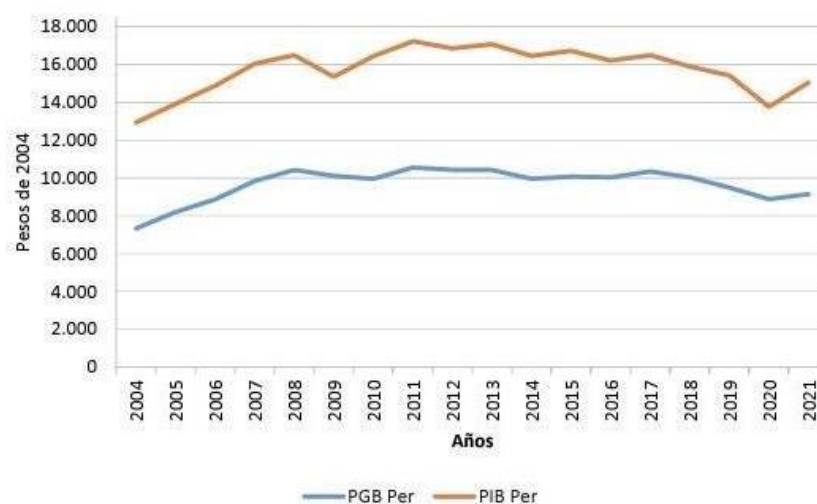
Tabla 1.2.4.e: Producto Bruto Geográfico de Tucumán 2000-2022



Fuente: Federación Económica de Tucumán. Reporte Estadístico Económico - Social de Tucumán y el NOA, agosto. 2022.

También se puede observar que el PBG de Tucumán con el PBI Argentina presenta comportamientos homogéneos: desde 2004, las cifras del PGBT a precios constantes tienen una evolución similar a la que tuvo el PIB nacional.

Tabla 1.2.4.f: PIB per cápita de Argentina y PGB per cápita de Tucumán (en pesos de 2004)



Fuente: Federación Económica de Tucumán. Reporte Estadístico Económico - Social de Tucumán y el NOA, agosto. 2022.

Esta tendencia también se refleja en el siguiente gráfico que muestra la evolución del Indicador Sintético de la Actividad Económica de Tucumán (ISAET), un indicador elaborado por la Dirección de Estadísticas de la Provincia que pretende estimar el comportamiento de la actividad económica a partir de los movimientos de un conjunto de variables cuyas fluctuaciones son coincidentes con el ciclo económico⁶.

⁶ Las variables que se utilizan para el cálculo del ISAET son: salarios de la construcción, despacho de cemento a granel, volumen de gasoil y de nafta, demanda de energía industrial, empleo, recaudación provincial total y patentamientos de autos, transporte y motocicletas. Éstas fueron seleccionadas a partir de un modelo econométrico que sigue la metodología provista por la Dirección de Estadística de la Provincia de Santa Fe.

Tabla 1.2.4.g: Indicador Sintético de la Actividad Económica de Tucumán (ISAET)



Fuente: Dirección de Estadísticas de la Provincia. Informe ISAET. 2022

Pero por otro lado, la recaudación impositiva de la Dirección de Rentas local, en el 1º semestre 2022, volvió a aumentar su recaudación en términos reales, en un contexto de una economía estancada, en un 1,14 % en moneda constante.

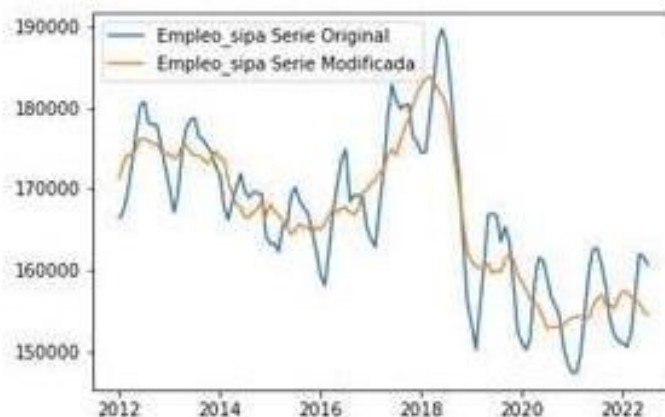
La producción tucumana, sin duda, se ve afectada por factores externos como el aumento del nivel de atraso cambiario, el crecimiento de la inflación y la devaluación del dólar oficial.

A nivel de exportaciones, en el primer semestre de 2021 aumentaron un 18,03 %, siguiendo la tendencia del año anterior. Sin duda, es un dato alentador, aunque desde el sector productivo y comercial lo relacionan con altos precios internacionales de sólo algunos de los productos exportables y no necesariamente con el incremento del volumen de la producción.

1.2.5. Empleo

El último informe disponible del ISAE correspondiente a mayo 2022⁷, señalan que el empleo privado registrado asciende a 190.000 puestos de trabajo en la Provincia, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico:

Tabla 1.2.5.a: Empleo privado registrado

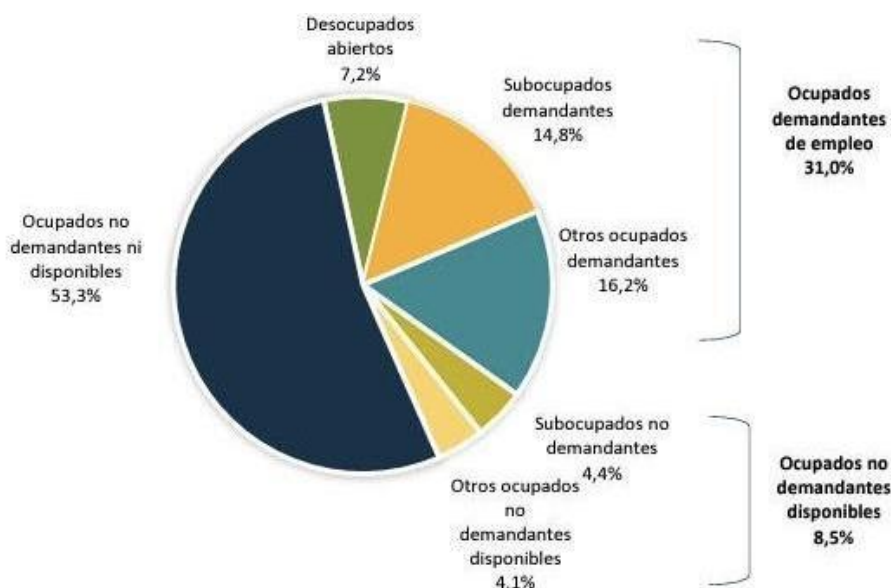


Fuente: Dirección General de Estadísticas de Tucumán. Informe ISAET. 2022

La tasa de empleo es del 43% y la tasa de desocupación del 7,20% siendo los varones entre 14 – 29 años las que registran mayor intensidad (11.6%) para el Gran Tucumán- Tafí Viejo según los últimos datos disponibles, correspondiente al segundo semestre de noviembre de 2022. (Dir. Provincial de Estadísticas. Informe N°21 Indicadores. 2022).

⁷Reporte Estadístico Económico - Social de Tucumán y el NOA, publicado por la Federación Económica de Tucumán en agosto de 2022.

Figura 1.2.5.b: Grupos de población económicamente según la presión sobre el mercado laboral.
Aglomerado Gran Tucumana – Tafi Viejo, 2° semestre 2022.



Fuente: Dirección de Estadística de la Provincia. Mercado Laboral principales Tasas e Indicadores (EPH). 2022.

La tasa de ocupados demandantes de empleo es del 31% y la presión sobre el mercado de trabajo (calculada con base en la suma de los desocupados abiertos, los ocupados demandantes y los ocupados no demandantes disponibles) es del 46,7%.

Sobre el total de ocupados, el 42,7% se concentra en tres ramas de actividad: el 22,5% trabaja en el comercio, el 10,7% se emplea en servicios financieros, de alquiler y empresariales, y el 9,5% trabaja en Administración pública, defensa y seguridad social. También se destaca un 9,3% de ocupados en la industria manufacturera y un 7,9% en la enseñanza.

El nivel educativo de la población ocupada se caracteriza por tener el secundario completo (24,1%), nivel superior o universitario completo (19,5%) y secundario incompleto (18,4%).

La tasa de informalidad laboral según los últimos datos disponibles es del 42.3% (Dirección de Estadísticas Provincial. 2016).

1.2.6. Producción

Tucumán posee una estructura productiva altamente diversificada. El clima subtropical con estación seca la convierte en una provincia con un enorme potencial. La disponibilidad de los recursos hídricos superficiales y subterráneos beneficia la diversidad del desarrollo agropecuario e industrial. De hecho, tiene la mayor cuenca acuífera del NOA y una importante cantidad de bosques nativos que favorecen el equilibrio medioambiental.

Es el segundo centro nacional de cargas aéreas con destino internacional. Asimismo, genera más del 70% del total de la energía eléctrica de todo el Noroeste Argentino.

En la siguiente tabla se observan los indicadores de los sectores agrícolas, industriales y consumidores de energía más relevantes en la Provincia de Tucumán lo que demuestra esta diversificación productiva orientada tanto a consumo interno como a exportaciones.

Tabla.1.2.6.a: Indicadores de los sectores agrícolas, industriales y consumidores de energía más relevantes de Tucumán.

INDICADORES DE LOS SECTORES AGRÍCOLAS, AGROINDUSTRIALES Y CONSUMOS DE ENERGÍA MAS RELEVANTES DE TUCUMÁN														Varia. % 2021 vs Mejor Valor		
Período: 2010-2021																
CONCEPTO	Unidad de Medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Varia. % 2021 vs 2010	%	Año
1.11 Producción de Granos, Legumbres y Oleaginosas	Miles de Ton.	1.188	1.425	700	589	840	774	1.269	955	1.148	1.326	916	960	-19,14%	-24,30%	2016
1.12 Producción de limones	Miles de Ton.	936	1.440	1.240	1.377	588	1.233	1.351	1.310	1.575	1.780	1.252	1.512	61,54%	-15,06%	2019
1.13 Producción de Azúcar	Miles de Ton.	1.185	1.200	1.289	1.078	1.308	1.258	1.363	1.100	1.069	1.103	1.184	1.141	-3,70%	-16,29%	2016
1.14 Ventas de Bioetanol	m3	67.401	76.990	106.402	157.212	163.592	191.584	245.952	303.826	272.685	289.450	219.854	263.806	291,40%	-13,17%	2017
1.15 Producción de Frutilla	Toneladas	22.000	11.502	10.500	10.725	8.525	9.800	11.200	11.200	12.000	12.250	12.000	12.250	-44,32%	-44,32%	2010
1.16 Área Sembrada de Arandanos	Hectáreas	1.200	1.050	1.050	1.050	1.026	1.026	1.102	1.123	1.123	1.163	1.142	1.114	-7,17%	-7,17%	2010
1.17 Producción de Papa	Toneladas	190.348	204.450	174.800	138.000	193.200	212.750	190.000	230.000	189.548	180.000	221.000	275.100	44,52%	44,52%	2021
1.18 Producción de Tabaco	Toneladas	5.632	6.322	5.726	6.162	6.218	6.247	4.847	6.836	7.843	5.331	7.394	5.047	-10,39%	-35,65%	2018
1.19 Área con Certificación Orgánica	Hectáreas		9.177	11.463	11.600	1.209	12.271	19.688	22.956	29.096	29.494	19.752	20.436	122,69%	-29,76%	2018
1.24 Consumo de Gas Comercial	miles de m3 de 9300 kcal	17.521	18.738	15.353	18.329	19.500	17.241	22.552	20.671	19.276	17.450	15.566	23.251	32,70%	32,70%	2021
1.25 Consumo de Gas Industrial	miles de m3 de 9300 kcal	280.104	317.820	326.573	321.104	314.004	353.037	316.902	342.861	312.180	253.468	197.685	223.372	-20,25%	-36,73%	2015
1.26 Consumo de Electricidad Comercial	Mwh						877.423	488.867	928.142	909.576	880.525	850.024	861.709	-1,79%	-7,16%	2017
1.27 Consumo de Electricidad Industrial	Mwh	635.664	662.117	1.000.384	752.720	825.918	871.200	844.740	621.121	622.893	606.260	545.186	632.639	-0,48%	-36,76%	2013
1.28 Consumo de Gas Oil	miles de m3		346.174	325.266	312.066	305.243	326.280	312.377	325.347	315.145	305.986	275.253	299.606	-13,45%	-13,45%	2014
1.29 Consumo de Lubricantes	miles de m3		10.545	9.679	8.845	8.344	8.218	9.007	8.804	7.162	6.890	7.339	8.213	-22,11%	-22,11%	2012
1.30 Patentamiento de Maquinaria	Patentamientos				48	126	185	170	342	264	133	206	298	520,83%	85,86%	2015/17
1.33 Permisos de Construcción	m2	242.089	209.387	127.453	216.595	126.932	147.798	114.365	111.079	107.102	115.940	62.728	48.161	-80,11%	-80,11%	2010

Fuente: Reporte Estadístico Económico - Social de Tucumán y el NOA, publicado por la Federación Económica de Tucumán en agosto de 2022.

Las **principales actividades** productivas de la Provincia, de acuerdo al Instituto de Desarrollo Productivo de Tucumán (IDEP), son:

Complejo citrícola: Se caracteriza por una integración vertical con grandes explotaciones primarias de altos rendimientos. Gran parte de las 42.500 hectáreas implantadas con limoneros en 2021 son propiedad de empresas industriales para abastecer sus modernas plantas de empaque. La producción de limón de Tucumán fue de 1.543.855 toneladas en el año 2019, de las cuales casi el 80% se destinó a la elaboración de jugos concentrados, aceite esencial y cáscara deshidratada. Tucumán, es el primer productor, procesador y exportador mundial de derivados industriales del limón y el **segundo exportador de limón en fresco a nivel global**. Casi el 90% de la producción nacional tiene como origen a Tucumán.

Complejo sector azucarero: La producción de caña de azúcar y el complejo industrial azucarero, representan uno de los sectores productivos de mayor importancia económica de la Provincia. **Tucumán es el primer productor nacional de azúcar, con el 65 % del total del país.** En la etapa primaria, se cultivaron en 2020 más de 277.000 hectáreas con caña de azúcar. Las actividades fuertemente vinculadas con la actividad azucarera son las producciones de bioetanol (Se encuentra instalada en Tucumán la mayor capacidad de producción y deshidratado de bioetanol del país), alcohol, cogeneración de energía (siendo que esta Provincia fue la primera en cogenerar energía eléctrica a partir del bagazo de la caña de azúcar y producir biogás a través del aprovechamiento de efluentes de la industria azucarera), golosinas y papel.

Palta: Tucumán es el primer productor nacional, concentrando el 70% del volumen de fruta. La producción estimada es de 6.000 toneladas con alrededor de 1.000 ha implantadas. En 2021 se exportaron 76 toneladas equivalentes a US\$ 102.177 FOB. A esto se suma el hecho que es la única Provincia donde se industrializa la palta para la producción de aceite comestible de alta calidad.

Frutilla: El cultivo de frutilla ubica a la provincia como segundo productor (350 has.) y **primer exportador de fruta congelada a nivel nacional.** En el año 2021 se exportaron un total de 5.679 toneladas de frutillas congeladas.

Arándano: El arándano, es un cultivo cuya fruta es muy apreciada en los mercados del hemisferio norte. Uno de los beneficios que presenta Tucumán para su cultivo, es que posee condiciones agroecológicas que le permiten la producción en contra-estación temprana esto posibilita alcanzar exportaciones ventajosas, en condiciones de “primicia”, en relación a otras regiones productoras, tanto del país como de América del Sur, lo que estimuló la expansión de su cultivo en la Provincia._____

[8] Oferta Exportable de la Provincia de Tucumán

[9] Oferta Exportable de la Provincia de Tucumán

[10] Oferta Exportable de la Provincia de Tucumán.

Actualmente, Tucumán es uno de los **principales distritos productores de arándano de la Argentina**, con alrededor de 1.163 ha implantadas en 2020. Ocupa el segundo lugar en producción del país y es el primer exportador nacional. La **exportación directa, vía aérea** desde la Provincia hacia EEUU y la Unión Europea va en aumento y es un importante aporte de competitividad ya que significa menores costos de flete a los productores y permite llegar a destino, con fruta de calidad, solo 48 horas después de haber sido recolectada de la planta.

Textil: Tucumán es el productor textil más importante de la región NOA, con un complejo productivo integrado por cinco plantas pertenecientes a importantes empresas textiles del país.

Metalmecánica: este sector, con un predominio de micro y pequeñas empresas, da asistencia a las industrias locales y a la construcción. Los productos y/o servicios que comercializan las empresas, están destinados a cumplir con la demanda local y un **10% de las empresas vende al mercado regional**. Se exporta especialmente a países limítrofes (Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay).

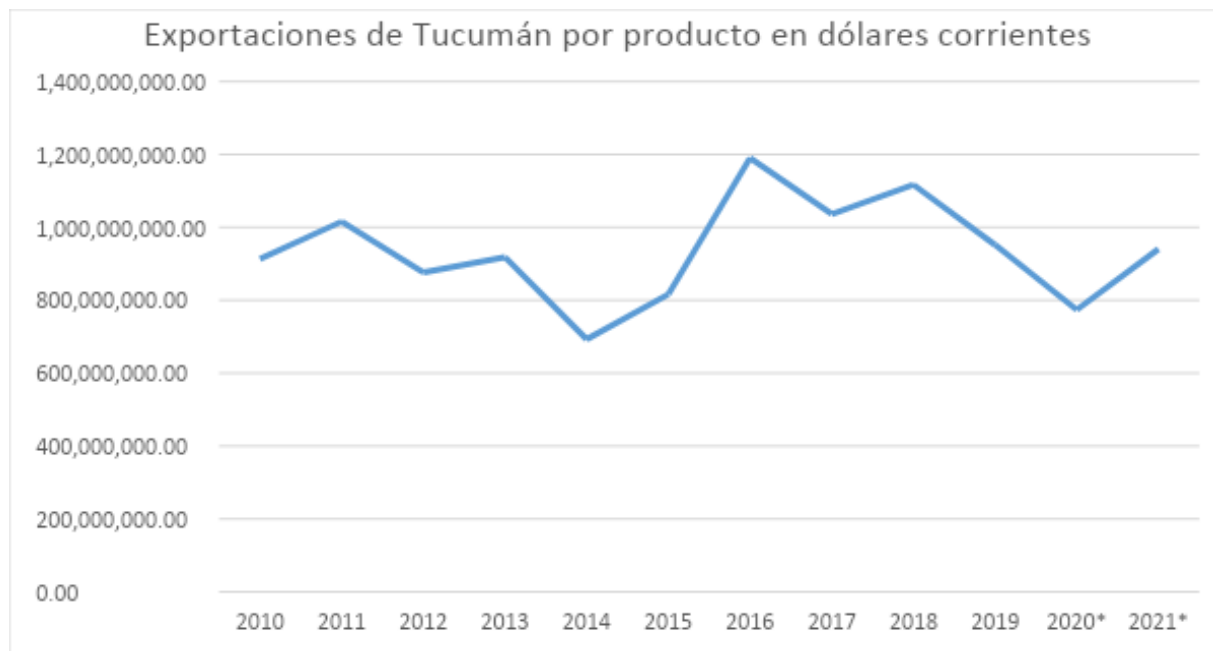
Granos, cereales y legumbres: La superficie sembrada en la campaña 2020 de soja fue de 170.000 hectáreas, mientras que la de maíz 89.000 hectáreas. Su producción alcanzó 500.000 y 514.000 toneladas respectivamente. Por otra parte, el trigo, avanzó en la campaña 2020 con 83.200 hectáreas. Finalmente se destaca la producción de legumbres: garbanzo y poroto negro.

Exportaciones:

Las exportaciones tucumanas hasta diciembre de 2021 superaron los 940 millones de dólares FOB, un 22% más que en el mismo período en 2020. Las mismas estuvieron compuestas por 183 productos y que fueron enviados a más de 155 países. Lo mencionado anteriormente posiciona a la Provincia de Tucumán como una de las principales Provincias exportadoras de la región NOA (Noroeste argentino).

En el siguiente gráfico se observa el comportamiento de las exportaciones de Tucumán en los últimos 10 años:

Gráfico 1.2.6.b: Exportaciones de Tucumán en los últimos 10 años



Fuente: INDEC. Dirección Nacional de Estadísticas del Sector Externo. Nota: (*) Datos sujetos a posibles modificaciones.

Los valores consignados para las exportaciones se refieren a valor FOB (libre a bordo) en dólares corrientes, en el puerto o lugar de embarque de las mercaderías. Es decir que el precio de la transacción incluye también los gastos internos incurridos hasta trasladar las mercaderías al lugar o puerto de embarque.

Según los datos a octubre de 2022, los principales países a los que se exporta son: Estados Unidos, Brasil, Irlanda, Países Bajos, Chile, China, Rusia, España, Suecia y Alemania. En la siguiente tabla se puede observar el ranking de los 20 principales países a los que se exportan productos tucumanos según la información brindada por la Dirección de Estadísticas de la Provincia.

Tabla 1.2.6.c: Destino de las exportaciones de Tucumán en dólares corrientes.

Enero - octubre 2022

	PAÍS DESTINO	EN DÓLARES CORRIENTES (*)
1	Estados Unidos	161.261.000,49
2	Brasil	137.090.807,08
3	Irlanda	89.682.835,01
4	Países Bajos	49.016.539,50
5	Chile	48.644.847,75
6	China	39.371.020,89
7	Rusia	25.371.548,39
8	España	21.437.835,87
9	Suecia	19.661.245,48
10	Alemania	18.583.942,76
11	Italia	17.567.999,37
12	México	13.674.798,32
13	Uruguay	11.809.944,06
14	Vietnam	9.952.408,23
15	Japón	9.881.594,52
16	Canadá	9.456.676,10
17	Francia	9.137.036,16
18	Grecia	8.747.346,99
19	Corea	8.519.174,10
20	Perú	7.461.343,93

Fuente: Dirección de Estadísticas de la Provincia de Tucumán. 2022

Nota: (*)Datos sujetos a posibles modificaciones.

La industria de mayor peso en el perfil exportador lo constituye la de limones y derivados industriales con casi el 50%. Le siguen las autopartes (18%), las legumbres y cereales (15%), el sector azúcar y derivados (7%) y frutas finas (3%).

La Unión Europea fue – entre enero y noviembre de 2021 – el primer destino de los envíos tucumanos al exterior con un 26%, le siguen NAFTA 24% y Mercosur con un 23%.

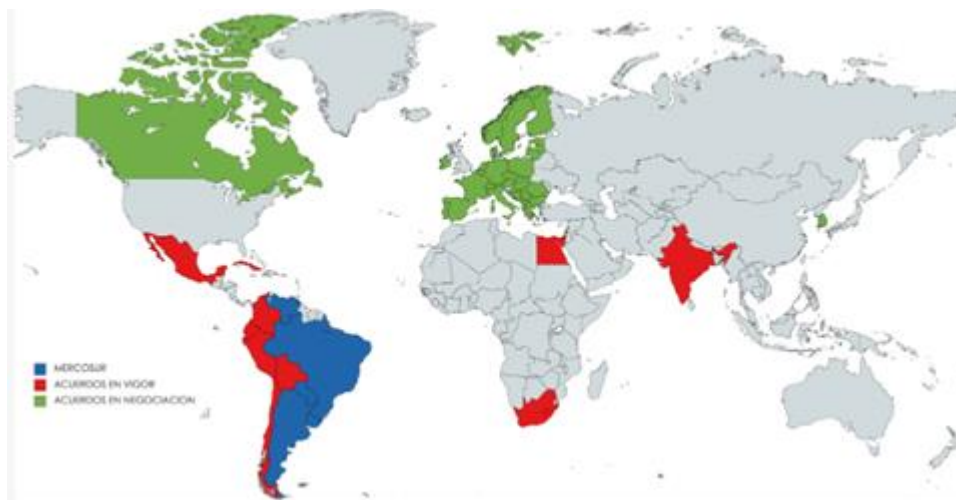
Los acuerdos comerciales internacionales

Los acuerdos comerciales existentes entre Argentina y el resto de los países de América Latina, representan una oportunidad de crecimiento productivo y económico para la Provincia. Su ubicación geográfica al norte del país, la coloca en una posición privilegiada en el ámbito de la integración regional con los países que integran el **Mercado Común del Sur (MERCOSUR)**: Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela (suspendido desde el 2017). Como así también con la de los Estados asociados: Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú y Surinam. En el 2015, Bolivia solicitó su incorporación como Estado parte.

Como proceso de integración económica propende a la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los miembros, así como el establecimiento de un arancel externo común y el desarrollo de una política común frente a terceros.

A través del Mercosur, Argentina avanza con negociaciones y acuerdos comerciales con países y bloques, representando esto una oportunidad para la producción de la Provincia.

Figura 1.2.6.d: Escenarios negociadores actuales de la Argentina y el Mercosur, 2023.



Fuente: <https://www.cancilleria.gob.ar/es/politica-exterior/apertura-de-mercados-negociaciones-internacionales>, consultada el 20 de enero 2023.

Asimismo, Argentina preside desde el 2022 la **Comunidad de Estados Miembros y caribeños (CELAC)** que se constituye en un mecanismo intergubernamental de diálogo y concertación entre los países con la intención de avanzar en el proceso gradual de integración de la región. El bloque integra a una población de 600 millones de habitantes.

La zona de Integración del **Centro Oeste del Sur (ZICOSUR)** está compuesta por 71 estados subnacionales de 6 países: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay, Chile, Perú, Uruguay. Nace con el objetivo de promover la integración regional, la cooperación económica, cultural y técnica entre sus miembros, lograr una inserción internacional competitiva, promoviendo el desarrollo de infraestructura para la articulación de ejes de comunicación comunes.

La provincia de Tucumán es una de las diez provincias integradas en el ZICOSUR y fue reelegida en el 2021 en la presidencia Pro Tempore, posición que mantiene desde el 2016. El sub bloque concentra una población cercana a los 79,8 millones de habitantes. (<https://seri.tucuman.gob.ar>, consultada el 20 de enero 2023).

El sub bloque tuvo hacia el 2019, un PBG total estimado de USD 747.451,00 millones y un PBG per cápita de USD 9.611,64 millones. El total de exportaciones alcanzó para el 2020 un valor de 150.412,00 millones (<https://idep.gov.ar>, consultada el 5 de enero 2023).

El ZICOSUR está contribuyendo a la inserción estratégica de Tucumán en los mercados regionales y globales y como líder en el proceso de integración, incrementando su competitividad gracias a la complementación de infraestructura, conectividad y desarrollo. De esta manera, la provincia se posiciona en proyectos de corredores bioceánicos que combinan autopistas, vías fluviales y ferrocarriles uniendo los puertos brasileños con los chilenos y los peruanos. La inversión en

infraestructura y las mejoras en la conectividad aumentarán la competitividad de los productos tucumanos y, por lo tanto, las exportaciones y el comercio.

Figura 1.2.6.e: Zona de Integración ZICOSUR, 2023.



Fuente: <https://zicosur.co/acerca-de-zicosur>, consultada el 20 de enero 2023.

1.2.7. Conectividad multimodal

La ubicación de Tucumán le aporta beneficios logísticos muy importantes. Es atravesada de Norte a Sur por dos rutas troncales nacionales como lo son la 9 y 34 que conectan a todas las provincias del Norte y al nudo ferroviario que se encuentra en la capital tucumana.

Esto la convierte en un nodo de transporte regional que puede integrarse y potenciarse a partir de los corredores internacionales que conectan con los países vecinos.

En ese marco, Tucumán cuenta con un total de 1.541 kilómetros de rutas pavimentadas, entre provinciales y nacionales. La densidad de la red en la Provincia asciende a los 0,068 kilómetros red/kmR, siendo considerablemente más alta que

otras provincias del NOA. Esta estructura permitió el desarrollo de importantes empresas de transporte carretero con nodos logísticos de gran envergadura.

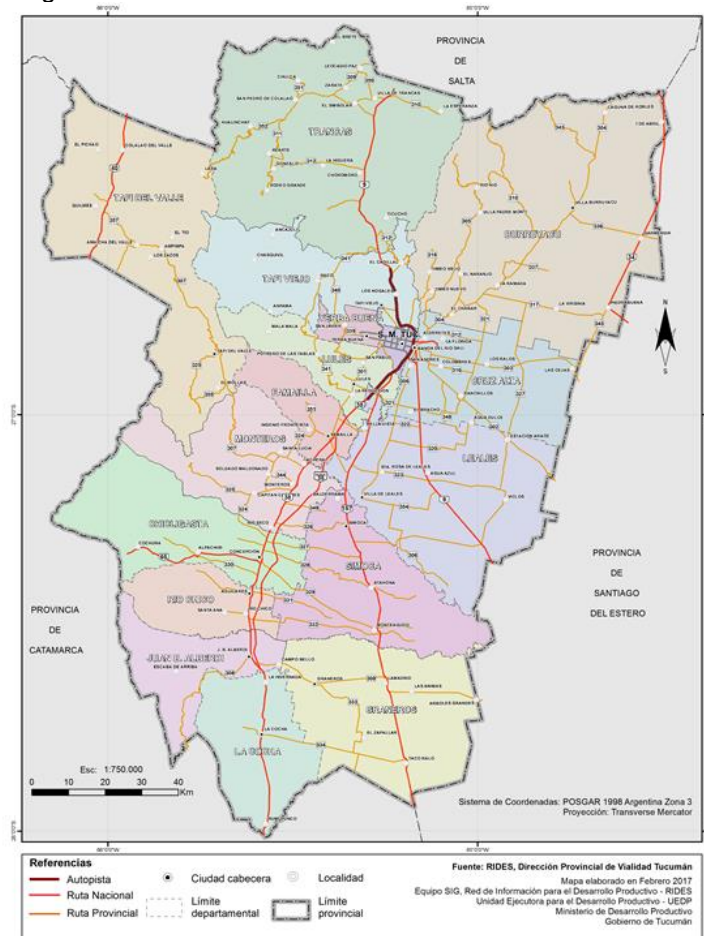
Como parte del plan de mantenimiento y mejora de la red vial, se llevaron adelante importantes obras durante el 2022 en la Provincia tal como se puede apreciar en el cuadro de referencia. Integradas a la planificación a partir del 2023 se prevé avanzar con 38 frentes de obras en rutas provinciales (RP315, RP302; RP314, RP324, RP321, RP310, RP312, RP301, RP341, RP315, RP308, RP357. RP325, entre otras) incluyendo accesos importantes en la Ciudad de San Miguel como 5 (cinco) tramos de autopista en la circunvalación oeste y 3 (tres) tramos de caminos urbanos.

Figura 1.2.7.a: Obras viales ejecutadas / en ejecución en Tucumán, 2022.

RUTA	OBRA	TRAMO	RUTA	OBRA	TRAMO
NP N°329	Tratamiento urbano, ensanche y repavimentación	Concepcion - Monteagudo	RP N° 307	Demarcacion horizontal	El Indio - La Quebradita
RP N° 321	Rehabilitación puente Rio Sali	Lules - El Brecho	RP N° 323	Nuevo puente Rio Sali	RN N°157-RP N°306
RP N°307	Pavimentación y reconstrucción	Ampimpa – Amaicha de Valle – R. N. N° 40.	RP N° 325	Demolición y reconstrucción de alcantarilla de eje	RN N°38 RN N°38-RN N°157
RP N° 307	Reparación puente alto nivel sobre Vías del ferrocarril	Acheral – Santa Lucia	RP N° 336	Sistematización de cuneta y recuperación de banquina	Burnuyacu - Gramendia
RP N° 338	Nuevo puente	Cantina del Parque - San Javier - Yerba Buena	RP N° 338	Construcción de puente vehicular Rio Muerto	Orcomolle-el Paraiso

Fuente: EATT. Informe técnico Vialidad Provincial 2023.

Figura 1.2.7.b: Red vial de la Provincia de Tucumán. 2022



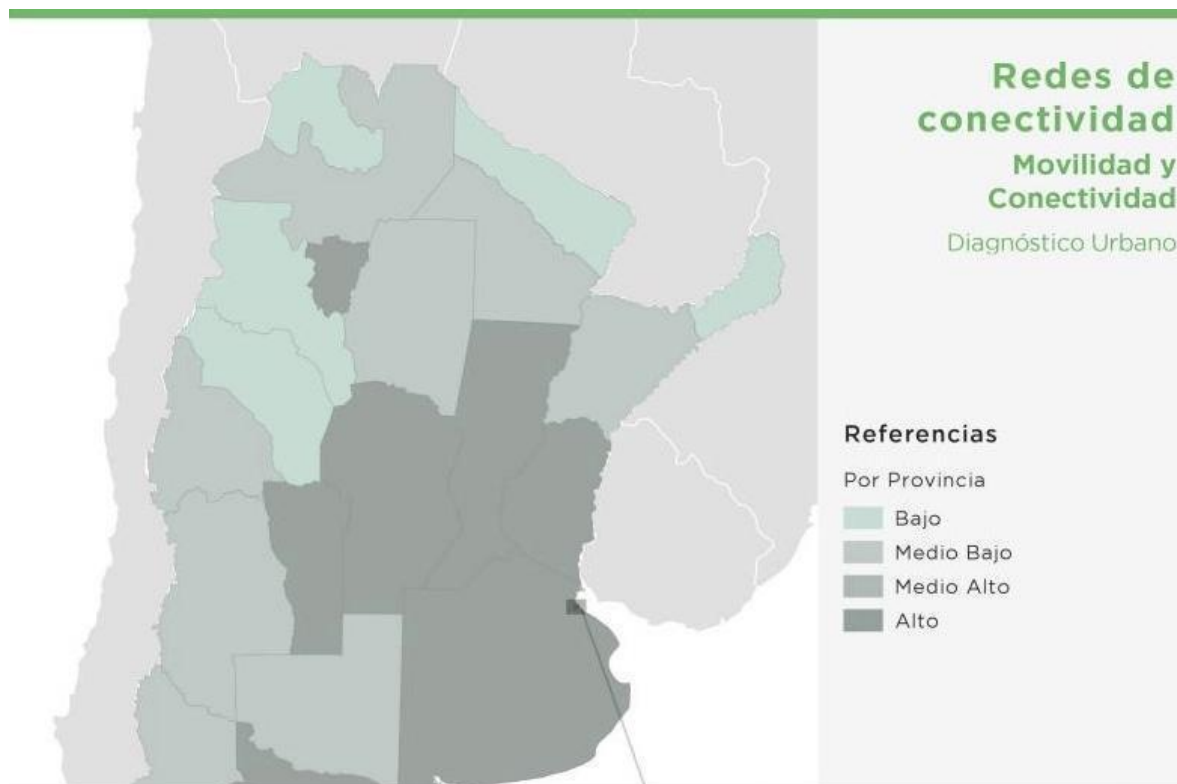
Fuente: <https://rides.producciontucuman.gob.ar/red-vial-2/>, consultada el 24 de enero 2023

De hecho, la Provincia de Tucumán es **la única de la región que está considerada en la categoría “alta” en relación al indicador de Conectividad Multimodal del Transporte⁸**. El acceso a las redes de circulación es crítico tanto para garantizar la circulación de la producción como para proveer condiciones de

⁸ Metodología del Cálculo: para calcular el indicador por departamento se combinaron las cuatro variables de transporte. Red vial, teniendo en cuenta las rutas pavimentadas nacionales y provinciales y las autopistas. Red ferroviaria, se clasificó cada departamento según la presencia de la red en operación tanto de carga como de pasajeros. Para los que no tienen líneas ferroviarias se calculó la distancia a la red. Sistema portuario, se tuvo en cuenta la distancia a los puertos. Se tomaron también los puertos chilenos que tengan cerca un paso fronterizo que permita trasladar la producción. Sistema de aeropuertos pertenecientes al SNA. Cada departamento se clasificó según presencia o distancia a los mismos. Tomando dos grandes grupos de aeropuertos, aquellos que tuvieron más de 30.000 pasajeros en el año 2017 y los que tuvieron menos. Estos últimos, si bien son muy pequeños, se los consideró porque forman parte del SNA, pero se le asignó al departamento una categoría de mejor jerarquía.

movilidad a la población y este indicador considera conjuntamente las dimensiones vial, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria.

Figura 1.2.7.c: redes de conectividad por provincias



Fuente: <https://ofu.obraspublicas.gob.ar/Indicators/UrbanDiagnosis>. Consultada el 6 de enero 2023

1.2.8 Turismo: Vocación y datos estadísticos

El turismo es una actividad que dinamiza la economía provincial, genera empleos directos e indirectos en las comunidades anfitrionas, valor agregado en los encadenamientos productivos y oportunidades para micros, medianas y grandes empresas. Al mismo tiempo promueve el sentido de pertenencia de los ciudadanos y la preservación del patrimonio local.

Su ubicación geográfica estratégica en el Norte Argentino y la diversidad de sus recursos naturales, culturales e históricos son sus ventajas comparativas a partir

de las cuales el gobierno provincial ha afianzado su **vocación turística**, establecido su **política turística** y las **Estrategias para el Desarrollo Turístico de Tucumán 2017-2022**, con el objetivo de contribuir al desarrollo integral de la Provincia, promoviendo el empleo, el progreso y bienestar de los ciudadanos. El objetivo con miras al 2021 fue lograr un incremento del 20% el tiempo promedio de estadía y un 20% del gasto de los visitantes en la Provincia.

Los principales desafíos planteados para el sector es guiar su desarrollo hacia un modelo sustentable y equilibrado del turismo en el territorio. Se busca impulsar nuevos destinos emergentes que permitan distribuir territorialmente los flujos turísticos, la diversificación e innovación de la oferta turística, y un sistema de estímulos e incentivos que facilite el acceso al financiamiento y las inversiones en el sector turístico.

Se procura el ordenamiento y la transformación del sector turístico de forma coordinada y articulada con los diferentes órganos del gobierno, sector privado, sector académico y la comunidad en general.

Tucumán ha logrado desarrollar y organizar una superestructura turística que apalanca e impulsa el desarrollo del sector. El **Ente Autárquico Tucumán Turismo** (en adelante, EATT), como organismo estatal que diseña, implementa, monitorea y evalúa la política turística oficial de la provincia. El **Observatorio Turístico** funciona en el ámbito del EATT con el objetivo de realizar investigaciones, estudios técnicos que faciliten el diseño de políticas públicas eficientes y eficaces, y un apoyo a la gestión del sector privado.

En el **Consejo Interinstitucional del Turismo** (CITUR) se dinamiza la participación de la burocracia del estado provincial, y de otras jurisdicciones, cuyas actuaciones y funciones administrativas están relacionadas con el turismo.

^[11] El CITUR articula además con el sector académico y el sector turístico privado.

La **Cámara de Turismo de Tucumán** desde 1983 nuclea a entidades empresarias, asociaciones y emprendedores vinculados a la Cadena de Valor del turismo acompañando el desarrollo sustentable del turismo en la provincia. Se ha avanzado con la institucionalización del **Tucumán Convention & Visitors Bureau** que desde el 2008 promueve e impulsa a Tucumán como sede de MICE.

Asimismo, la Provincia cuenta con la **Asociación Tucumana de Guías de Turismo** y la **Asociación Tucumana de Agencias de Viajes y Turismo** que acompañan en la capacitación y profesionalización del sector.

La superestructura de la provincia se complementa con la presencia de la Unión Hotelera Gastronómica Argentina y la Asociación de Hoteles de Turismo de la República Argentina (AHT) que tienen en Tucumán una filial local y la Cámara de Hoteles y Afines del destino Tafí del Valle.

Figura 1.2.8.a: Casa Histórica de la Independencia



Fuente: Fotografía propia

El panorama nacional del turismo interno

En la Encuesta de Viajes y Turismo en Hogares (EVYTH) que lleva adelante el INDEC, se indaga por los viajes realizados (con o sin pernocte) realizados por los integrantes y se solicita información sociodemográfica y económica con el fin de caracterizar a los turistas y excursionista como así también aquellos que no realizan viajes turísticos. La encuesta permite caracterizar el turismo interno y las principales tendencias.

San Miguel-Tafi Viejo son las dos locaciones provinciales que se integran a la muestra conformada por 31 conglomerados correspondientes a los grandes centros urbanos del país (+500.000ha), siendo esto representativa a los fines del presente estudio.

En materia de **turismo interno**, en el 2019, según los datos del Ministerio de Turismo de la Nación, se registraron **50 millones de viajes**^[12]. Vale destacar que también el 2019 fue récord en cantidad de pasajeros transportados en vuelos de cabotaje: 16.500.000^[13].

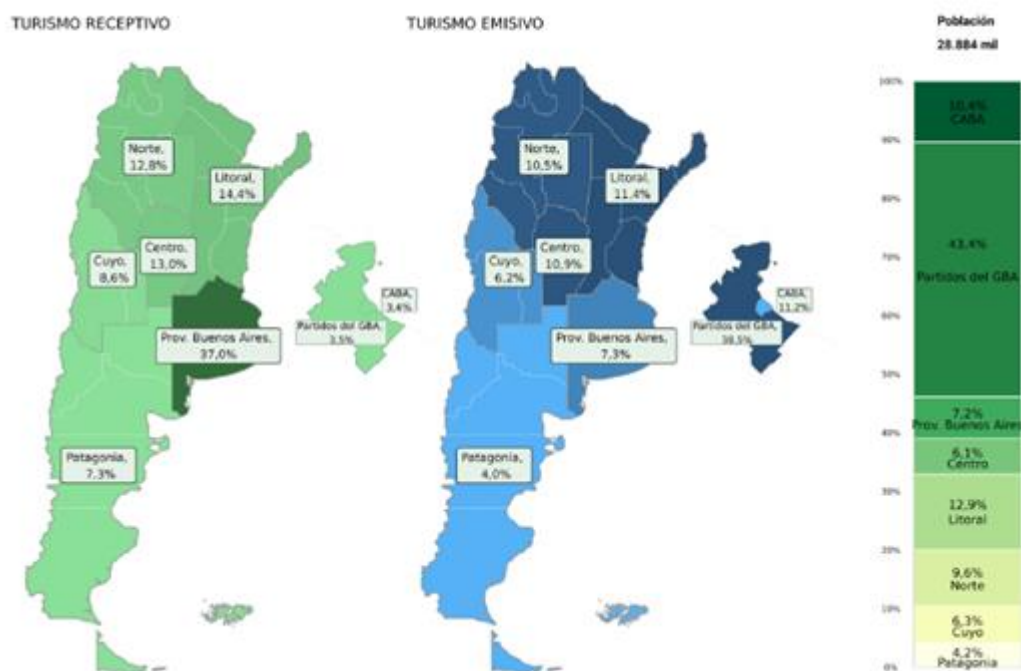
El turismo interno en Argentina asciende acumulado hasta el tercer trimestre del 2022 a **49,4 millones de turistas y excursionistas que viajan dentro del país**^[14], un 90,2% de crecimiento interanual, lo cual hace suponer que el factor decisivo que fue el Programa Previaje, impulsado por el Ministerio de Turismo de Nación, que en sus tres ediciones, logró que más de 6 millones de turistas accedieron al beneficio, provocando un impacto económico cercano a los \$200 mil millones.

En ese marco, y con las políticas adecuadas de fomento que pueden continuar a escala nacional, como el PREVIAJE, el mercado del turismo interno en el país reacciona positivamente activando el consumo turístico. Esto marca enormes posibilidades para la región norte, especialmente para la Provincia de

Tucumán que a través de políticas específicas puede ampliar su participación en el mercado interno.

La Región Norte se ubica en la 4° posición en turismo interno receptivo y emisor, según datos correspondientes al 3° trimestre 2022, apenas por detrás de la Región Centro del país. En términos prácticos, esto marca posibilidades para consolidar el Destino Tucumán como centro receptor / emisor y nodo de servicios vinculados a la actividad, entre ellos el transporte que posibilita la accesibilidad entre las regiones.

Figura 1.2.8.b: Turistas internos. Distribución según región de origen y destino.



Fuente: <https://bitacora.yvera.tur.ar>. Consultada el 27 de enero 2023.

[12] En <https://www.yvera.tur.ar/estadistica/documentos/descarga/5e9755d3795be611837568.pdf> , acceso el 03/06/20).

[13] En <https://www.infobae.com/economia/2020/02/16/los-vuelos-de-cabotaje-en-la-argentina-fueron-los-que-mas-crecieron-en-america-latina-en-2019-y-el-trafico-con-brasil-siguio-siendo-el-mayor-de-la-region/> , acceso el 03/06/20.

[14] <https://tableros.yvera.tur.ar/interno.html>

En ese marco, la recuperación del turismo interno en Argentina es altamente auspiciosa. Los indicadores considerados, número de turista y excursionistas, pernóctes y gasto turístico tuvieron comportamientos positivos en el periodo 2021-2022, alcanzando niveles cercanos al último periodo pre pandemia.

Tabla 1.2.8.c: Indicadores recuperación del turismo interno en Argentina

Período	Visitantes		Excursionistas		Turistas		Pernóctes		Gasto	
	miles	Var. % i.a.	miles	Var. % i.a.	miles	Var. % i.a.	miles	Var. % i.a.	miles	Var. % i.a.
Año 2018	50.840	-6,0%	23.317	-1,7%	27.522	-9,4%	146.816	-9,7%	108.284.292	9,6%
1° trimestre	17.909	17,9%	6.488	34,2%	11.421	10,3%	79.142	6,8%	47.536.495	20,5%
2° trimestre	9.582	3,8%	5.379	16,7%	4.203	-9,1%	17.009	-12,2%	14.857.458	25,4%
3° trimestre	11.624	-25,4%	6.131	-14,6%	5.493	-34,6%	25.020	-33,6%	21.947.346	-14,7%
4° trimestre	11.725	-16,7%	5.320	-24,9%	6.405	-8,3%	25.645	-18,7%	23.942.993	9,9%
Año 2019	50.053	-1,5%	23.296	-0,1%	26.757	-2,8%	141.256	-3,8%	157.106.192	45,1%
1° trimestre	16.633	-7,1%	6.672	2,8%	9.961	-12,8%	70.191	-11,3%	59.837.761	25,9%
2° trimestre	9.000	-6,1%	4.724	-12,2%	4.276	1,7%	17.208	1,2%	19.748.254	32,9%
3° trimestre	12.015	3,4%	5.915	-3,5%	6.099	11,0%	26.891	7,5%	39.212.002	78,7%
4° trimestre	12.405	5,8%	5.984	12,5%	6.420	0,2%	26.964	5,1%	38.308.176	60,0%
Año 2020	21.078	-57,9%	8.779	-62,3%	12.299	-54,0%	81.177	-42,5%	96.049.714	-38,9%
1° trimestre	12.331	-25,9%	3.540	-46,9%	8.791	-11,7%	64.326	-8,4%	74.368.663	24,3%
2° trimestre	811	-91,0%	636	-86,5%	175	-95,9%	2.063	-88,0%	943.575	-95,2%
3° trimestre	1.951	-83,8%	1.291	-78,2%	660	-89,2%	1.652	-93,9%	2.370.686	-94,0%
4° trimestre	5.985	-51,8%	3.312	-44,7%	2.672	-58,4%	13.136	-51,3%	18.366.790	-52,1%
Año 2021	37.817	79,4%	19.900	126,7%	17.917	45,7%	93.406	15,1%	225.960.189	135,3%
1° trimestre	11.296	-8,4%	5.065	43,1%	6.231	-29,1%	41.954	-34,8%	69.358.204	-6,7%
2° trimestre	6.003	640,1%	3.754	490,0%	2.249	1.186,1%	10.286	398,6%	20.152.016	2.035,7%
3° trimestre	10.007	412,9%	5.921	358,7%	4.087	518,8%	17.694	970,9%	51.845.106	2.086,9%
4° trimestre	10.511	75,6%	5.160	55,8%	5.351	100,2%	23.472	78,7%	84.604.862	360,6%
Año 2022	49.437	30,7%	25.539	28,3%	23.898	33,4%	128.530	37,6%	577.609.825	155,6%
1° trimestre	21.274	88,3%	8.886	75,4%	12.388	98,8%	87.244	108,0%	331.703.354	378,2%
2° trimestre	13.359	122,5%	7.976	112,5%	5.383	139,3%	16.674	62,1%	87.452.628	334,0%
3° trimestre	14.804	47,9%	8.677	46,6%	6.126	49,9%	24.612	39,1%	158.453.844	205,6%

Fuente: <https://bitacora.yvera.tur.ar> .Consultada el 27 de enero 2023.

Aquellos que viajan por Argentina mayormente corresponden al quintil 5, el de mayores ingresos, evidenciando un crecimiento interanual del 3.1% según los últimos datos disponibles correspondientes al 3° trimestre 2022-2021. Sin embargo, es importante notar que en la estructura todos los sectores sociales, inclusive los de menores ingresos e ingresos medios, presentan un nivel de participación relativo en ese periodo de tiempo.

Tabla 1.2.8.d: Característica del turista por ingreso.

Características del turista		
	Participación	Var. i.a. en pp
Quintiles		
Quintiles 1 y 2	15,5%	-0,4
Quintiles 3 y 4	30,9%	-2,7
Quintil 5	53,7%	3,1

Fuente: <https://tableros.yvera.tur.ar/interno.html>. Consultada el 28 de enero 2023.

Siete de cada diez turistas utilizaron el automóvil como medio de transporte (72,7%), mientras que una proporción bastante menor (14,5%) viajó en ómnibus. Respecto a lo observado en igual trimestre del año anterior se verifica un ascenso de la participación de los viajes en avión (4 p.p., llegando al 10%), como contrapartida de una disminución en la participación del automóvil (-8,6 p.p.). Los que viajaron en avión tuvieron una estadía promedio de 6,5 noches.

El panorama nacional del turismo internacional

En el 2019, **7.400.000 turistas extranjeros** llegaron al país, lo que significó un récord en materia de turismo receptivo. Esa cifra posicionó a la República Argentina como el destino más visitado de Sudamérica durante ese año^[15]. Del mismo modo, el país -por primera vez- lideró el ranking de la región en el segmento de turismo de reuniones, congresos y convenciones internacionales^[16].

^[15] En <https://www.yvera.tur.ar/estadistica/documentos/descarga/5e42cfd935f3e183126306.pdf> , acceso el 03/06/20.

^[16] En <https://www.hostnews.com.ar/index.php/news/29630/16/Argentina-es-el-pais-numero-uno-en-America-Latina-en-Turismo-de-Reuniones.htm> , acceso el 03/06/20.

En el año 2022, en el período enero - noviembre, según datos de la Encuesta de Turismo Internacional, la Argentina recibió **3.405.759,00 visitantes no residentes** de los cuales el 44% (1.496.770,00) arribaron por vía aérea, mostrando una muy importante variación con el 2021 del 975,7% pero aún lejos de la cifra récord del 2019.

En el mismo período del 2022, a **nivel regional**, las seis provincias de la región recibieron **48.280 turistas** con un total de 717.242 pernoctaciones y \$48.093.788,50 de impacto económico. Por su parte, la provincia de **Tucumán** recibió el **24% de los visitantes no residentes de la región** y el 28% de las pernoctaciones (11.539 visitantes, 197.366 pernoctaciones y USD 11.327.701,30 de impacto económico).

Si consideramos la participación porcentual de turistas según país de origen y destino en el total del país en Noviembre de 2022, se destacan: Uruguay (19,6%), Chile (17,2%), Brasil (16,4%), Europa (12,9%), Paraguay (9,4%), Estados Unidos y Canadá (9%) y Bolivia (4,1%) como los principales mercados emisivos.

Por su parte el **turismo emisor** internacional de enero a noviembre del 2022 movilizó a 4.684.493 de pasajeros, de los cuales un 46% (2.163.437) lo hizo a través del transporte aéreo, registrando un incremento del 297,7% en relación al 2021.

Los destinos preferidos de los argentinos en Noviembre de 2022 fueron: Brasil (17,7%), Chile (17,2%), Uruguay (16,2%), Paraguay (12,4%), Europa (11%) y Estados Unidos y Canadá (9%).

El turismo en la provincia de Tucumán

El perfil de visitantes que llegan y recorren la provincia varía según la época del año, destacándose la temporada de invierno correspondiente al mes de julio, y una temporada de verano comprendida por los meses de enero y febrero respectivamente.

Los principales destinos de la Provincia, en ambas temporadas, están comprendidos por: **San Miguel de Tucumán** (en adelante San Miguel), **Tafi del Valle** (en adelante, Tafi), **San Pedro de Colalao** (en adelante, Colalao). Complementariamente, destinos cercanos a la capital como **Yerba Buena y El Cadillal**, actúan como centros recreacionales en vinculación a la ciudad capital.

La oferta turística de alojamiento en la provincia de Tucumán es de 10.468 plazas con 4.003 habitaciones (EATT, 2020, p.3). La oferta se concentra principalmente en San Miguel y en Tafi del Valle. Colalao, y San Javier se ubican en segundo orden de importancia.

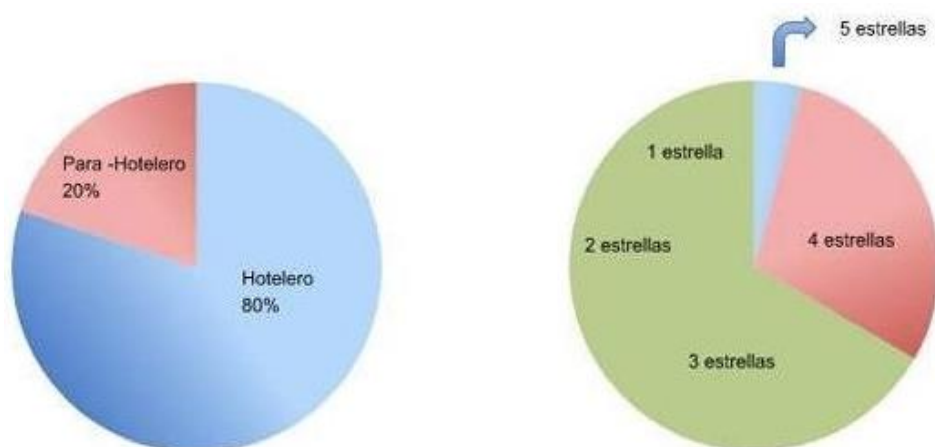
Tabla 1.2.8.e: Promedio anual de plazas hotelera y parahotelera registradas y habilitadas por el EATT. Tucumán 2018-2022

	2018	2019	2021	2022
PLAZAS	9485	10289	9288	9152

Fuente: Observatorio Turístico del EATT. 2022

El 80% de las plazas hoteleras en San Miguel son hoteles, donde se concentran la mayor oferta provincial de establecimientos de 1 a 5 estrellas, y los apart hoteles. Su oferta se compone de 30 establecimientos turísticos, de los cuales 24 fueron hoteleros y 6 apart hoteles según la siguiente distribución:

Figura 1.2.8.f: Oferta de alojamiento hotelero por categoría.



*Datos proporcionados por el observatorio turístico del EATT

Fuente: CFI. Propuesta para la captación de inversión privada en turismo para la Provincia de Tucumán. 2022.

El **impacto económico** generado por turistas, incluyendo alojamiento, gastronomía, transporte en destino, excursiones y compras varias, muestran un comportamiento positivo en los últimos cuatro (4) años de referencia, siendo el 2022 el de mayor impacto. Tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

Tabla 1.2.8.g: Impacto económico generado por turistas. Tucumán 2018-2022

	2018	2019	2021	2022
IMPACTO ECONÓMICO	\$3.852.354.260	\$ 5.225.613.350	\$ 7.943.311.197	\$15.000.000

Fuente: Observatorio Turístico EATT del 2022

Los principales centros emisores de turismo nacional para Tucumán son Buenos Aires (22,7%) y Santa Fe (5,9%). Córdoba, Santiago del Estero y Salta presentan una participación similar alrededor del 5%. Estos centros emisores presentan un comportamiento negativo, con excepción del centro emisor de Buenos Aires, en comparación a los datos 2019 (pre pandemia).

El turismo interno muestra un comportamiento positivo pre y post pandemia, alcanzando un crecimiento cercano al 9,5%.

Uruguay (25%) y Brasil (22,2%) constituyen los principales centros emisores a escala internacional, seguido por la Unión Europea y el resto de América, que comparten un promedio del 19,4% de participación.

Tabla 1.2.8.h: Turistas según lugar de residencia habitual. Año 2019 y 2022.

		LUGAR DE RESIDENCIA HABITUAL 2019	LUGAR DE RESIDENCIA HABITUAL 2022
Argentinos	CABA	19,5%	22,7%
	Catamarca	5,0%	3,0%
	Chaco	2,2%	1,2%
	Chubut	0,3%	0,6%
	Córdoba	9,0%	5,3%
	Corrientes	0,7%	1,2%
	E Ríos	1,1%	1,5%
	Formosa	0,7%	0,5%
	Jujuy	0,9%	1,5%
	La Pampa	0,8%	0,4%
	La Rioja	1,6%	1,0%
	Mendoza	3,8%	1,7%
	Misiones	0,3%	1,0%
	Neuquén	0,6%	0,6%
	Río Negro	0,7%	0,7%
	Salta	4,9%	5,0%
	S Juan	0,9%	1,0%
	S Luis	0,4%	0,7%
	S Cruz	0,3%	0,3%
	Santa Fé	9,6%	5,9%
	S Estero	7,3%	5,6%
	T del Fuego	0,7%	0,4%
	Tucumán	28,8%	38,3%
Extranjeros	Brasil	16,3%	22,2%
	Uruguay	18,6%	25,0%
	Chile	14,0%	5,6%
	Europa	23,3%	19,4%
	EE. UU/Canadá	2,3%	2,8%
	Resto América	9,3%	19,4%
	Resto mundo	16,3%	5,6%

Fuente: Observatorio Turístico del EATT.2022.

Los turistas utilizan fundamentalmente internet (39%) para informarse previamente sobre el destino, aunque este medio muestra un significativo decrecimiento en relación al último año pre pandemia. Se evidencia una marcada fidelidad al destino, ya que las “visitas previas” constituyen el 2° medio de información más utilizado y el de mayor crecimiento pre y post pandemia. Las “recomendaciones de familias y amigos” es el 3° medio de información más utilizado y el que presenta mayor estabilidad en el tiempo.

Tabla 1.2.8.i: Turistas según medio por el cual obtienen información previa al viaje, consulta general. Año 2019 y 2022

Donde obtuvo información previa al viaje	2019	2022
Internet	58%	39%
Prensa oral y/o escrita	6%	0%
Agencia de turismo	3%	4%
Oficinas informes	2%	9%
Familia/Amigos	12%	12%
Visitas previas	0%	34%
En otros destinos	2%	1%
Otros medios	17%	1%
Total General	100%	100%

Fuente: Observatorio Turístico del EATT.2022

El grupo de viaje se mantiene estable con un promedio de 3 personas por grupo, y un leve crecimiento pre y post pandemia. Los viajes con “amigos” y “en familia” constituyen los grupos más preponderantes. Así se puede apreciar en el siguiente cuadro:

Tabla 1.2.8.j: Información disponible sobre el grupo de viaje de los turistas que llegan a Tucumán (datos pre y post pandemia)

	2019	2022
Grupo promedio de viaje	2,9 personas	3,4 personas

¿Con quién viaja?	2019	2022
Pareja	10%	8%
Familia	24%	22%
Amigos	52%	54%
Colegas	11%	14%
Solo	3%	2%
Total general	100%	100%

Fuente: Observatorio Turístico del EATT.2022.

Las actividades vinculadas al ocio, descanso y vacaciones es la motivación principal de los turistas que arriban a los principales destinos de la Provincia. La visita a familiares/amigos y el turismo de negocios/trabajo constituyen los otros motivos de viaje en orden de importancia. Así se puede apreciar en el siguiente gráfico:

Tabla 1.2.8.k: Principal motivo de viaje de los turistas. Años 2019 y 2022.

Motivo del viaje	2019	2022
Ocio/Descanso /Vacaciones	77%	63%
Visita a familiares o amigos	7%	7%
Negocio/Trabajo	10%	6%

Fuente: Observatorio Turístico del EATT.2022.

A continuación, se presentan las **principales tendencias por temporada**:

Temporada de verano (en adelante TV)

- Grupo, estadía y gasto promedio

Con respecto al perfil del turismo, se puede apreciar un comportamiento positivo en relación la cantidad de personas que componen el grupo de viaje,

estadía promedio y el gasto turístico en las temporadas 2020/2021/2022 en los tres destinos principales.

Tafí del Valle es el destino de mayor pernocte y mayor gasto turístico en la Provincia. La capital tucumana mantiene un crecimiento constante como 2° destino de pernocte de las últimas tres temporadas.

Tabla 1.2.8.l: Grupo de viaje, estadía promedio y gasto turístico TV 2020-2022

Destinos	2020			2021			2022	
	Grupo / persona	Estadia / noche	Gasto p/persona	Grupo / persona	Estadia / noche	Gasto p/persona	Estadia / noche	Gasto p/persona
San Miguel	2,5	2,8	\$ 2.748	2,6	3,3	\$ 3.000	3	\$ 4.361,00
Tafí	3,8	3,4	\$ 3.083	3,9	3,4	\$ 3.250	3,4	
Colalao	3,2	2,6	\$ 2.200	3,4	3,1	\$ 2.950	3,1	









* Valores promedios

Elaboración propia. Fuente: Informes por temporada EATT.

- Movimientos de turistas

Los alojamientos hoteleros y parahoteleros son los más utilizados por los turistas, mostrando una tendencia creciente en las últimas 4 (cuatro) temporadas e incluso superando los niveles alcanzados pre pandemia. El número de pernoctaciones y las cantidades de turistas recibidos en la temporada 2022, supera los niveles alcanzados pre pandemia y un comportamiento positivo en $\frac{3}{4}$ temporadas pasadas, según se evidencia en el siguiente gráfico:

Tabla 1.2.8.m: Movimientos de turista TV, 2019-2022













Movimientos de Turistas				
Items	Verano 2019	Verano 2020	Verano 2021	Verano 2022
Pernocataciones en hoteles y para hoteles	262.371	295.876	223.404	300.253
Pernocataciones en casas de familia/amigos	117.877	132.930	95.745	128.680
Total pernoctaciones	 380.248	 428.806	 319.149	 428.933
Cantidad de turistas	 152.099	 171.522	 167.973	 235.578

Elaboración propia. Fuente: Informes por temporada EATT.

La tasa promedio de ocupación en los principales destinos muestra un comportamiento positivo entre temporadas. En periodo verano 2022 evidencia un

crecimiento destacado en los principales destinos, siendo Tafi del Valle el destino de mayor crecimiento (16%) en relación a la temporada 2019. San Miguel de Tucumán presenta la mayor diferencia interanual con un incremento de +16% comparado con iguales períodos 2021/2022.

Tabla 1.2.8.n: Tasa promedio de ocupación TV, 2019-2020

Temporada Verano: Tasa Promedio de Ocupacion			
Destinos	Verano 2019	Verano 2020	Verano 2022
San Miguel	 41%	 42%	 46%
Tafi del Valle	 48%	 51%	 64%
Colalao	 48%	 66%	 55%
San Javier	 59%	 49%	 57%



Elaboración propia. Fuente: Informes por temporada EATT.

- Procedencia de los visitantes

En relación a la procedencia de los visitantes que arriban a Tucumán, se evidencia un cambio significativo en las últimas 2 (dos) temporadas. Mientras que en la temporada veraniega 2021 el turismo fue mayoritariamente interno, tucumanos que se desplazaron a los principales destinos de la provincia, en la temporada 2022 el turismo dominante fue nacional, siendo Buenos Aires el principal centro emisor.

El turismo nacional marca una tendencia creciente entre temporadas. Santa Fe y Córdoba son los centros de mayor porcentaje de crecimiento. Santiago del Estero, con tendencia decreciente, mantiene su posición de 2° destino emisor más importante, tal como podemos apreciar en el siguiente cuadro:

Tabla 1.2.8.o: procedencia de los visitantes TV principales destinos, 2021-2022.









Centro emisor	Procedencia			
	2021			2022
	San Miguel	Tafi	Colalao	Porcentajes
Santiago del Estero	38%	12%	3%	 11%
Tucuman	21%	84%	96%	9%
Salta	17%	1%	1%	8%
Jujuy	7%	0%	0%	4%
Santa Fe	5%	1%	0%	8%
Otros	8%	2%	0%	12%
Cordoba	4%	1%	0%	6%
Buenos Aires	2%	0%	1%	 42%

Elaboración propia. Fuente: Informes por temporada EATT.

- Medio de transporte

El automóvil es el medio de transporte más utilizado para acceder a los tres destinos más importantes de la Provincia, según los últimos datos disponibles de la temporada 2020. Un 22% de los turistas que arriban a Tucumán, lo hacen en avión siendo el 2° medio de transporte más utilizado.

Tabla 1.2.8.p: transporte utilizado por destino TV, 2020.

Transporte utilizado para llegar al destino			
Items	2020		
	San Miguel	Tafi	Colalao
Auto	 59%	 82%	 68%
Omnibus	 18%	 18%	 32%
Avion	 22%	0%	0%
Otros	 1%	0%	0%

Elaboración propia. Fuente: Informes por temporada EATT.

- Nivel de satisfacción

Los datos correspondientes a la temporada 2020/2021, evidencian el alto nivel de satisfacción de los visitantes. El nivel de recomendación del destino se encuentra por arriba del 98% en los principales destinos.

Así mismo, el nivel de satisfacción de los visitantes en relación a la calidad y oferta de servicios y productos turísticos está valorada, en la amplia mayoría de los ítems, por arriba de los 5/5 puntos, siendo el servicio de alojamiento, la gastronomía y la información en el destino los más destacados.

Tabla 1.2.8.q: Valoración y recomendación del destino TV, 2020-2021.

Ítems	Valoración del destino			Recomendaría el destino		
	2020			Destinos	2020	2021
	San Miguel	Tafi	Colalao			
Alojamiento	5	5	5	San Miguel	98%	98%
Gastronomía	4,5	5	4,5	Tafi	99%	99%
Información	4,5	4,5	4	Colalao	99%	99%
Oferta de excursiones	4	4	3,4			
Señalización	4	4	4			
Seguridad	4	5	4,5			
Limpieza	4	5	4			
Accesibilidad	4	4	4			

Elaboración propia. Fuente: Informes por temporada EATT.

Temporada invernal (en adelante TI)

La temporada invernal se refiere al mes de julio exclusivamente. Los datos presentados corresponden a los últimos informes disponibles del EATT. Cabe mencionar que en el 2020 no hubo temporada invernal debido a las restricciones de circulación establecidas en el marco de la pandemia COVID 2019 que afectó al mundo y restringe todas las actividades, siendo el sector turístico uno de los más afectados.

Así mismo, el sector turístico muestra claros signos de recuperación producto de la normalización de las actividades en el mundo y por las políticas de fomento establecidas fundamentalmente a nivel nacional con el objetivo de dinamizar la

actividad y aportar a su recuperación. No obstante, algunos indicadores se mantienen por debajo de los niveles alcanzados en la última temporada pre pandemia

A continuación, se presentan las **principales tendencias temporada invierno:**

- Grupo, estadía y gasto promedio

Con respecto al perfil del turismo, se puede apreciar un comportamiento positivo en relación la cantidad de personas que componen el grupo de viaje, estadía promedio y el gasto turístico en las temporadas 2019/2021/2022 en los tres destinos principales.

Tafí del Valle es el destino de mayor pernocte, cerrando la temporada 2021 con 3 noches de estadía promedio. El grupo de viaje se mantiene estable en las ultimas 3 (tres) temporadas con 3 personas por grupo. El gasto diario aumenta levemente entre la temporada 2019/2021, siendo la temporada 2022 la de mayor incremento, tal como se puede observar en el siguiente gráfico:

Tabla 1.2.8.r: Grupo, estadía, gasto diario principales destinos, TI 2019-2021.

Destinos	2019			2020			2021	
	Grupo / persona	Estadia / noche	Gasto diario p/persona	Grupo / persona	Estadia / noche	Gasto diario p/persona	Estadia / noche	Gasto diario p/persona
San Miguel	3	2.7	\$ 2.175	3	2.9	\$ 3.100	2.8	\$ 5.977,00
Tafi		1.9		4.1	2.1	\$ 3.400	3	
Colalao		2.3		4.6	2.6	\$ 2.300	2.9	

* Valores promedios

Elaboración propia. Fuente: Informes por temporada EATT.

- Movimiento de turistas

Los alojamientos hoteleros y parahoteleros son los más utilizados por los turistas. El número de pernoctaciones y las cantidades de turistas recibidos, en las últimas 2 (dos) temporadas invernales, evidencian un comportamiento positivo y una tendencia creciente, pero sin llegar a alcanzar el nivel logrado en la última temporada pre pandemia.

Tabla 1.2.8.s: N° de pernотaciones / Movimientos de turistas TI, 2019-2022.

Movimientos de Turistas			
Items	Invierno 2019	Invierno 2021	Invierno 2022
Pernотaciones en hoteles y para hoteles	209.755	150.267	163.242
Pernотaciones en casas de familia/amigos	139.836	100.178	108.828
Pernотaciones extrahoteleras	-	-	39.886
Total pernотaciones	349.591	250.445	311.956
Cantidad de turistas	227.512	147.321	173.309

Elaboración propia. Fuente: Informes por temporada EATT.

- Procedencia de los visitantes

Los centros emisores más importantes en las últimas 3 (tres) temporadas son Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe, manteniendo además un comportamiento relativamente estable entre las temporadas. Los destinos elegidos son fundamentalmente San Miguel de Tucumán y Tafí del Valle.

Se destaca, en la última temporada 2022, a Tucumán como centro emisor de turismo interno, siendo Colalao (91%) y Tafí del Valle (30%) los principales destinos elegidos por los tucumanos.

Tabla 1.2.8.t: procedencia 2019-2022 / Procedencia principales destinos 2021 TI.

Centro emisor	Procedencia		
	2019	2021	2022
	San Miguel	Porcentajes	Porcentajes
Santiago del Estero	0%	9%	3%
Tucuman	0%	0%	15%
Chaco	4%	4%	0%
Mendoza	7%	3%	5%
Catamarca	6%	3%	0%
Salta	6%	7%	3%
Santa Fe	15%	13%	10%
Otros	20%	18%	25%
Cordoba	12%	14%	11%
Buenos Aires	30%	28%	28%

Procedencia por destino			
Centro emisor	2021		
	San Miguel	Tafi	Colalao
Buenos aires	31%	18%	0%
Cordoba	14%	11%	1%
Santa Fe	12%	10%	0%
Salta	7%	4%	3%
Sgo. del Estero	6%	8%	2%
Tucuman	-	30%	91%
Corrientes	3%	-	-
Jujuy	3%	-	1%
Mendoza	3%	2%	-
Entre Rios	3%	3%	-
Catamarca	3%	-	0%
Chaco	3%	5%	-
Otros	12%	11%	0%

Elaboración propia. Fuente: Informes por temporada EATT.

- Medio de transporte

Los últimos datos disponibles, correspondientes a la temporada 2019, señalan que el mayor porcentaje de visitantes que arribaron a la Provincia lo hicieron fundamentalmente en auto particular (72%), siendo el transporte aéreo el 2° en importancia con un total de 49.253 arribos en el Aeropuerto Internacional Teniente Benjamín Matienzo.







Tabla 1.2.8.u: transporte utilizado / movimientos de turistas por puntos de ingreso TI, 2019.

Transporte utilizado para llegar al destino		Movimientos de Turistas	
Items	2019	Puntos de ingreso	2019
	San Miguel	Terminal	2.791
Auto	72%	Peaje Molle Yaco	70.892
Avion	15%	Peaje La Florida	56.478
Otros	13%	APT	49.252

Elaboración propia. Fuente: EATT, Informes por temporada.

En referencia a la planificación del viaje, existe un cambio sustancial en relación a la última temporada pre pandemia (2019) y la temporada 2021. Mientras que en la primera el 50% de los visitantes planifican su viaje con 1 a 6 meses de anticipación, en la temporada 2021 la planificación es más corta en el tiempo, no superando el mes previo al viaje. Este comportamiento puede ser “circunstancial” y relacionado con la incertidumbre vinculada a la pandemia y como tal puede ser un comportamiento que tienda a retrotraerse con el tiempo.

Tabla 1.2.8.v: Planificación del viaje principales destinos TI, 2019-2021.

Planificación del Viaje						
Destinos	2019	2021				
	1 a 6 meses	Menos 1 semana	Menos 1 mes	1 a 6 meses	Mas 6 meses	No planifico
San Miguel	50%	 44%	 40%	4%	1%	11%
Tafi		 42%	 29%	3%	0%	26%
Colalao		 29%	 11%	0%	0%	60%

Elaboración propia. Fuente: EATT, Informes por temporada.

1.2.9. Estrategia Turística Provincial

El marco estratégico del desarrollo turístico provincial se centra en 4 (cuatro) ejes: el fortalecimiento institucional (i); potenciar la oferta turística actual y generar nuevos productos que enriquezcan la experiencia de los visitantes (ii), la gestión de la calidad de los servicios brindados y las competencias de los recursos humanos empleados por el sector (iii) y la promoción del destino (iv).

A través del Eje: Fortalecimiento Institucional (i) se avanzó en la **consolidación del sector turístico como política de estado**, permitiendo optimizar los recursos económicos y humanos articulando estrategias con los diferentes actores vinculados directa e indirectamente con la actividad.

El ordenamiento del sector turístico, el fortalecimiento de la gestión local y el fortalecimiento de las relaciones institucionales constituyen los objetivos y organizan las agendas de trabajo de la provincia en torno a este eje estratégico.

Entre los principales objetivos logrados se destaca el **ordenamiento del sector turístico** a través de la adecuación e incorporación de reglamentaciones y normativas que contemplan nuevas modalidades de servicios turísticos. La Provincia cuenta con un robusto marco normativo que otorga seguridad y competitividad al sector, a saber:

Figura 1.2.9.a: Principales acciones de ordenamiento del sector turístico.

La **Ley 7484/05 Provincial de Turismo** consolida el valor estratégico del turismo como política de estado. El diseño, implementación, monitoreo y evaluación de la política turística provincial se delega en el **Ente Autárquico Tucumán Turismo** (EATT) creado a través del Decreto N° 363 /3.

La provincia ha avanzado en la regulación y adecuación del servicio de alojamiento el cual se encuentra regido por la **Ley Provincial N°5.204 de Alojamientos Turísticos** y Decreto Reglamentario N° 2.775/21. Las nuevas formas de alojamiento turístico se encuentran enmarcadas en las resoluciones N°5153/3, N°162/9 y otros aspectos están contemplados en las resoluciones N°7.073/3, N° 7.092/3; N°3.007/9 y N°2345/9.

Servicios turísticos indispensables como las **agencias de viajes** están enmarcadas en el **Decreto Regulatorio N°2.182**. Así mismo, la provincia ha avanzado con la regulación del **turismo estudiantil** (Res.N° 118/05); cuenta con un **Registro de Agencias de Viajes Receptivas** (Res. N° 1344/9) y un **Registro Único de Alquiler Temporal para toda la** provincia (Res. N° 2811/9/2018).

La **Ley 7484/05 Provincial de Turismo** consolida el valor estratégico del turismo como política de estado. El diseño, implementación, monitoreo y evaluación de la política turística provincial se delega en el **Ente Autárquico Tucumán Turismo** (EATT) creado a través del Decreto N° 363 /3.

La provincia ha avanzado en la regulación y adecuación del servicio de alojamiento el cual se encuentra regido por la **Ley Provincial N°5.204 de Alojamientos Turísticos** y Decreto Reglamentario N° 2.775/21. Las nuevas formas de alojamiento turístico se encuentran enmarcadas en las resoluciones N°5153/3, N°162/9 y otros aspectos están contemplados en las resoluciones N°7.073/3, N° 7.092/3; N°3.007/9 y N°2345/9.

Servicios turísticos indispensables como las **agencias de viajes** están enmarcadas en el **Decreto Regulatorio N°2.182**. Así mismo, la provincia ha avanzado con la regulación del **turismo**

estudiantil (Res. N° 118/05); cuenta con un **Registro de Agencias de Viajes Receptivas** (Res. N° 1344/9) y un **Registro Único de Alquiler Temporario para toda la** provincia (Res. N° 2811/9/2018).

En el 2018 la provincia avanzó sobre el control, promoción y fomento de las actividades y servicios de **turismo activo** (que se realizan en tierra, agua y aire) sancionado la **Ley Provincial 111/2018 y Res. 1376/9/2021**. Así, Tucumán dispone de un **Registro Provincial de Prestadores de Turismo Activo**, generando un marco de seguridad de las prestaciones turísticas que se desarrollan en la provincia.

La provincia ha formalizado uno de sus productos icónicos, **la Ruta del Artesano de Tafi del Valle**, creando complementariamente un **registro de artesanos** a fines de promover la actividad artesanal bajo parámetros de calidad. La Ruta y el registro están regulados por la Resolución 0652/9 y Res.1286 /9.

Recientemente, en el 2020, avanzó con la regulación y registración de los prestadores de servicios de guías de turismo profesional e idóneo, estableciendo un **Registro de Prestadores de Guías de Turismo** único para toda la provincia (Ley Provincial 155/2020).

La provincia promueve la formalidad en el sector. **Su oferta de servicios turísticos se encuentra organizada en un único Registro de Prestadores** (Res. N° 2444/03) que compila la información necesaria sobre los distintos servicios que se ofrecen a los visitantes, entre otros como los mencionados precedentemente

Como parte del ordenamiento del sector turístico se promueven agendas técnicas en el ámbito del **Consejo Interinstitucional del Turismo (CITUR)** y desde donde se articula con el sector académico y el sector turístico privado.

Elaboración propia. Fuente: <https://www.institucionalturismotuc.gob.ar>, consultada el 8 de enero 2023.

Con respecto al **fortalecimiento de la gestión local**, se promueve a través de un trabajo articulado y consensuado con los municipios y comunas de la Provincia que permita alinear las políticas públicas con el desarrollo turístico en el territorio otorgándoles un rol protagónico a las dependencias de turismo locales. El

ordenamiento territorial, el fortalecimiento de la gestión local, la limpieza y el mejoramiento de la imagen de cada uno de los municipios y comunas de la provincia constituyen los objetivos prioritarios. Así mismo, la seguridad en los destinos turísticos es un aspecto que se aborda a través de programas específicos en temporada alta, controles de tránsito y la articulación con la policía provincial.

El **fortalecimiento de las relaciones institucionales** se lleva adelante a través de la articulación con entidades y organizaciones nacionales y provinciales. Con el sector académico, se trabaja en pos de llevar adelante la actualización de los planes de estudio, sistemas de pasantías y convenios con entidades educativas con el objetivo de lograr la profesionalización del sector y calidad del factor humano en concordancia con las demandas y exigencias del sector turístico.

Figura 1.2.9.b: Tucumán oferta turística actual



- Tucumán organiza su oferta turística actual a través de 5 (cinco) circuitos turísticos C. Valles Calchaquíes, C. Yungas; C. Valle del Choromoro; C. Sur y C. Ciudad Histórica.
- 4 (cuatro) productos especializados: Ecosondas, Ruta del Artesano; Ruta del Vino; Ruta de la Fe.
- 4 (cuatro) modalidades de turismo destacadas: Turismo Activo, Turismo Cultural, Turismo Deportivo y Turismo MICE.

(Elaboración propia. Fuente: Estrategias para el Desarrollo Turístico Tucumán 2017-2021, EETT).

Se impulsa un **modelo de desarrollo turístico integral que potencie la oferta turística actual y potencial (ii)** diversificando los servicios y experiencias, a través de nuevos productos turísticos, sustentables, con estándares de calidad y mayor valor agregado.

Su fortalecimiento ha permitido diversificar la oferta turística tradicional de la provincia, fomentando la participación y el crecimiento de las comunidades anfitrionas en la actividad y extendiendo el periodo de visita y la estadía promedio de los visitantes.

A través de programas de sensibilización y concientización se pretende instaurar una cultura turística en los ciudadanos tucumanos desde edades tempranas. Se pretende lograr, a largo plazo, el **fortalecimiento de la identidad local, el sentido de pertenencia y el cuidado medioambiental**.

En este sentido se destaca la implementación del Programa “El Turismo y la escuela” para estudiantes de nivel primaria que se lleva adelante en colaboración con el Ministerio de Educación Provincial. En 2019, 12.000 niños participaron activamente de esta instancia de sensibilización escolar. A través del Programa “Yo me Sumo” se busca concientizar a los ciudadanos sobre el cuidado y limpieza de los espacios públicos y favorezcan el cuidado ambiental en la provincia.

Se fortalece a la provincia como sede de encuentros deportivos, culturales y de reuniones (MICE) como estrategia para mitigar la estacionalidad del destino.

Entre las ventajas competitivas para el impulso del segmento MICE se destacan su trayectoria como centro de referencia y la capacidad instalada en la provincia.

Figura: 1.2.9.c: Tucumán ventajas competitivas del segmento MICE

Tucumán se destaca por ser un centro neurálgico, científico y cultural en la región. Sede de 4 universidades, 16 centros científicos e institutos de investigación y un cuerpo renombrado de profesionales especialistas en distintas temáticas y disciplinas.

Más de 100 salas disponibles ubicadas en el casco céntrico de la capital tucumana, con un rápido y fácil acceso de los asistentes a los servicios turísticos y complementarios.

Cercanía a atractivos turísticos que posibilita la realización de actividades turísticas, recreativas y lúdicas con poco tiempo de traslado.

Oferta de prestadores de servicios de apoyo a eventos (servicios técnicos, desarrollo y activación de marca, acreditaciones, imprentas, carpas y ambientación, etc.).

Planta de servicios turísticos (alojamiento, gastronomía, agencias de viajes, entre otros) adecuada.

Fuente: OETR Argentina / Informe técnico EATT 2023

De esta manera, el turismo de reuniones cerró el 2021 con un total de 570 encuentros realizados bajo distintas modalidades durante todo el año, marcando además un importante crecimiento en relación al año previo e inclusive al 2018 (+45 eventos). En promedio por día se realizaron en Tucumán 1,6 reuniones.

Figura 1.2.9.d: Turismo de reuniones Tucumán 2020-2021

Turismo de reuniones		
Modalidad	2020	2021
Presencial	76	45
Hibrido	0	76
Virtual	296	449
TOTALES	 372	 570

Fuente: EATT, Informe técnico 2022

Por su lado, el Observatorio Económico de Turismo de reuniones de Argentina (en adelante, OETR) lleva adelante un registro nacional y se integran en el mismo aquellos encuentros que cumplen determinados parámetros.

Según el último informe disponible del OETR, el 43% de los eventos realizados en el 2019 en la región norte del país, tuvieron como sede Tucumán con 805 reuniones identificadas marcando un crecimiento del 71% en relación al año 2018, destacándose como la 4° sede de eventos a nivel nacional.

Arribaron a Tucumán 58.868 entre asistentes nacionales e internacionales, la estadía promedio es de 2 noches (1.92días). El 92% de las reuniones realizadas corresponden a congresos y convenciones, mientras que el 9% se refieren a ferias y eventos. Se destaca San Miguel como sede principal de encuentros, siendo los picos de mayor realización entre los meses de septiembre-octubre (31,3%) y mayo a junio (24,1%) (OETR Argentina, 2019, p. 7 a 13).

Así mismo, se impulsan en la provincia la realización de eventos culturales y deportivos. El 2022 cerraron un acumulado de 248 eventos culturales y 133 eventos

deportivos, en ambos casos con un crecimiento sostenido y contundente en el último año de referencia.

En promedio se realizaron 21 eventos culturales y 11 eventos deportivos por mes en Tucumán en el 2022.

Figura 1.2.9.e: Eventos culturales y deportivos en Tucumán 2020-2022

Eventos culturales				Eventos deportivos			
Modalidad	2020	2021	2022	Modalidad	2020	2021	2022
Presencial	65	78		Presencial	20	62	
Hibrido	3	0		Hibrido	1	0	
Virtual	34	14		Virtual	11	0	
TOTALES	102	92	248	TOTALES	32	62	133

(Fuente: EATT, Informe técnico 2022).

Con respecto a la oferta turística potencial, se pretende generar productos innovadores y especializados para nuevos nichos y segmentos de mercado, a la vez que se potencian e impulsan nuevos destinos emergentes capaces de re direccionar los flujos turísticos ampliando la territorialidad, oportunidades y beneficios del turismo en las comunidades anfitrionas.

El acompañamiento a los **destinos turísticos emergentes** de la provincia se lleva adelante a través de asesoramiento técnico a los referentes locales, inversiones estratégicas en infraestructura, asesoramiento a emprendedores locales y al sector privado en proyectos y gestión de financiamiento. Los destinos emergentes de Tucumán, permiten diversificar su oferta hacia nuevos destinos no saturados, auténticos y preservados.

Figura 1.2.9.f: Tucumán oferta turística potencial



- Busca promover el desarrollo de nuevos productos, La Ruta de la Independencia, y **13 (trece) nuevos productos especializados**.

- A nivel internacional, se destaca el producto Qhapaq Ñan (Sistema Vial Andino) declarado por la UNESCO como “Patrimonio de la Humanidad” del cual Tucumán forma parte y promueve en el sitio la Ciudadita (PN Campo de los Alisos).

Entre los restantes productos turísticos especializados, se destacan: Turismo Rural Comunitario; Turismo Termal; Turismo Arqueológico, Ruta del Azúcar, Ruta del Queso, Ruta Láctea; Avisaje de Aves, Pesca Deportiva, Estancias, Sabores Tucumanos, Noches Tucumanas, Pueblos Auténticos y Rutas Escénicas (RP 352 y RN 40).

(Elaboración propia. Fuente: Estrategias para el Desarrollo Turístico Tucumán 2017-2021, EETT).

Con el objetivo de poner en valor los 6 (seis) inmuebles bajo control y administración del EATT que resultan claves en la conformación de la oferta y el desarrollo turístico local se pretende potenciar el uso y aprovechamiento de los mismos y las inversiones necesarias para mejorar la calidad y modernizar las instalaciones.

Fundamentalmente, se pretende lograr un **Modelo de Gestión de Inmuebles** y poner en valor los 23 (veintitrés) inmuebles concesionados y/o permisionados para alcanzar los estándares de calidad de los servicios.

Tabla 1.2.9.g: Tucumán listado de obras turísticas a enero 2023.

GESTION DE OBRAS 2022 - ENTE TURISMO		
LISTADO DE OBRAS	SITUACION	FINAL
CENTRO CIVICO CULTURAL - SAN PEDRO DE COLALAO	EN EJECUCION	12/05/2023
COMPLEJO LA ANGOSTURA - P2/P5 / DESBORDE	EN EJECUCION	18/02/2023
RESTÓ- CRISTO B. SAN JAVIER	EN EJECUCION	03/03/2023
PUESTA EN VALOR MUSEO DE LA ESTANCIA JESUITICA DE LA BANDA	EN EJECUCION	12/07/2023
HOSTERIA ESCABA	ETAPA DE PREADJUDICACION	01/07/2023
PRIMERA CONFITERIA	CONCESION	-
STORE - CRISTO B- SAN JAVIER	ETAPA DE PROYECTO	-
ANFITEATRO EL CADILLAL	ETAPA DE PROYECTO	-
PLAZA SAN PEDRO - LEOCADIO DIAZ	ETAPA DE PROYECTO	-
RIVERA RIO TACANAS - SAN PEDRO DE COLALAO	ETAPA DE PROYECTO	-
SECTOR GASTRONOMICO Y DE SERVICIOS ANGOSTURA	ETAPA DE PROYECTO	-

(Fuente: Informe técnico EATT 2023).

Fuente: Informe técnico EATT 2023

Como parte del desarrollo de la oferta, se lleva adelante el **fortalecimiento del sector privado** a través del fomento a inversiones, adecuación del marco normativo de las prestaciones y servicios turísticos, la optimización de los procesos de control y fiscalización de la oferta turística y el acompañamiento al sector en la sensibilización y adaptación de las instalaciones y servicios en el marco de la Ley Nacional 23.314 de Accesibilidad de Personas con Movilidad Reducida.

Tucumán dispone de un **Sistema de fomento para la inversión** (Ley N° 7886) que promueve el desarrollo de la actividad turística en zonas de escasa población, la creación de áreas turísticas, el fortalecimiento y expansión de micro, pequeña y medianas empresas brindando diferentes tipos de incentivos al sector.

Se articula además con otros organismos e instituciones la promoción de líneas de financiamiento al sector, fundamentalmente con el Instituto de Desarrollo

Productivo (IDEP), El Consejo Federal de Inversiones (CFI), con la Secretaria de Emprendedores de la pequeña y mediana empresa (SEPyME), entre otros.

Se busca fortalecer la **competitividad del sector turístico a nivel nacional e internacional a través de la gestión de la calidad** (III) de los servicios y prestaciones que se brindan involucrando a todos los actores que participan directa e indirectamente en el turismo.

Las Directrices de Turismo Familiar, Gestión Turística de los Municipios, Accesibilidad, Gestión Turística para Ferias de Artesanías y Gestión Ambiental, entre otras, son parte de su agenda prioritaria. **Al 2021, Tucumán logro la certificación y distinción de más de 100 empresas y organismos.**

La promoción del destino (iv) que le permita alcanzar el posicionamiento de Tucumán en los principales mercados emisores de Argentina y del mundo a través de diferentes acciones promocionales con el objeto de incrementar el movimiento turístico a la provincia.

Se definen estratégicamente las acciones publicitarias y promocionales analizando el mercado, su incidencia en la provincia, su potencial de crecimiento, el perfil del viajero y la compatibilidad que existe entre la demanda y la oferta

Francia, Alemania, Inglaterra, España e Italia se establecen como los mercados de largo alcance a nivel internacional. La participación en ferias y eventos especializados en el mercado internacional (FITUR, ITB, Top Resa, WTM), la promoción a través de catálogos (en línea/off línea) para operadores especializados, la realización de viajes de familiarización con prensa y tour operadores y alianzas estratégicas con operadores turísticos constituyen las principales acciones establecidas.

A nivel internacional regional, Chile, Uruguay, Paraguay, Bolivia, Brasil, Colombia, Perú y EEUU constituyen los principales mercados a captar.

A nivel nacional se busca posicionar como destino turístico segmentando la oferta según los mercados objetivo. La participación en la Feria Internacional de Turismo (FIT) y workshops nacionales (ECTU, ARAV; ACAV, ASEAVyT, ATAVyT), campañas publicitarias en la vía pública, viajes de familiarización con prensa y tour operadores, se destacan como principales acciones estratégicas.

Marcar presencia en canales de comercialización virtuales, plataformas digitales, fortalecer al sector privado para mejorar las estrategias de comercialización, fomentar el consumo del turismo interno, turismo de reuniones (MICE) y los eventos culturales y deportivos que generen demanda turística complementan la estrategia promocional establecida para la provincia.

La conectividad terrestre y aérea es una de las acciones estratégicas que se llevan adelante a fines de mejorar y ampliar la conectividad existente fortaleciendo su liderazgo como nodo de conectividad regional.

El turismo nacional que arriba a Tucumán lo hace fundamentalmente por vía terrestre, por ello se pretende mejorar la conectividad interna e interprovincial que permita incrementar el flujo de visitantes a través de corredores seguros y una afluencia sostenida de visitantes.

Se busca afianzar la conectividad interurbana, gestionando mayor afluencia y mejores condiciones del transporte de pasajeros entre los principales destinos turísticos de la provincia. Así mismo, se pretende el desarrollo de un Sistema Provincial de Señalización Turística que identifique los atractivos y servicios turísticos, brinde información y oriente a los visitantes que arriban a la provincia.

Se focaliza en articular el mantenimiento de las 6 (seis) rutas nacionales que atraviesan la provincia (RN34, RN38; RN40; RN157 y RN65 Bioceánica), así mismo, la gestión de autopistas que conectan la provincia con puntos estratégicos en la provincia de Salta y Santiago del Estero) y nuevas vías que conecten RP con rutas nacionales.

Asimismo, Tucumán cuenta con una de las principales terminales de ómnibus del país. Recibe e interconecta a pasajeros del servicio interurbano, 47 destinos interprovinciales e internacionales siendo uno de sus principales como nodo regional.

Tucumán aspira a ser uno de los principales centros de conexión aéreas del país, su principal objetivo es ampliar rutas aéreas e incrementar las frecuencias de los vuelos que conectan la Provincia con los destinos nacionales e internacionales. Asimismo, se considera prioritario el posicionamiento del Aeropuerto Internacional Benjamín Matienzo como centro de distribución de los visitantes en la región. Modernizar la infraestructura, la incorporación de nuevas tecnologías de navegación aérea y de equipamiento que permita mejorar la logística y seguridad aeroportuaria.

1.2.10. Capital intelectual

Tucumán alberga actualmente 4 (cuatro) universidades que dictan más de 208 carreras de grado y pregrado que, junto a otros centros de estudios superiores, forman un valioso capital intelectual reconocido.

En el ámbito científico y tecnológico, se destaca por ser la única provincia del NOA con 13 unidades ejecutoras de CONICET y con reconocidos centros de investigación, tales como la Estación Experimental Agroindustrial Obispo Colombres y el Instituto Miguel Lillo.

En el año 2021 la Provincia de Tucumán tuvo una matrícula total de 445.120 alumnos en las modalidades de educación formal no universitarias, correspondiendo el 76% a las instituciones públicas. Por su parte la educación no formal contribuyó con 23.754 alumnos más, totalizando una matrícula de 468.874.

Hacia el 2021 las 3 (tres) universidades con mayor trayectoria, la Universidad Nacional, la Universidad Tecnológica Nacional y la Universidad del Norte Santo Tomás de Aquino, albergaron un total de 113.208 estudiantes entre ingresantes y quienes se encuentran cursando una carrera. En ese mismo año, las universidades volcaron a 2.798 nuevos profesionales al mercado, constituyendo esto un valioso aporte al capital intelectual de la provincia.

Tabla 1.2.10.a: Nuevos Inscriptos, estudiantes y egresados de nivel de pregrado, grado y posgrado de la Provincia de Córdoba. Instituciones de gestión estatal y privada. Año 2021.

RÉGIMEN	INSTITUCIÓN	PREGRADO – GRADO			POSGRADO		
		NUEVOS INSCRIPTOS	ESTUDIANTES	EGRESADOS	NUEVOS INSCRIPTOS	ESTUDIANTES	EGRESADOS
ESTATAL	Tecnológica Nacional	2.366	8.244	175	35	188	6
ESTATAL	Tucumán	17.015	73.983	2.206	670	2.838	102
PRIVADO	Norte Santo Tomás de Aquino	1.770	6.099	309	0	0	0

Según datos del 2016, publicados por el Sistema de consulta de estadísticas de la Universidad del Ministerio de Educación de la Nación, Tucumán lideraba en cantidad de estudiantes carreras de pregrado, grado y posgrado en la región norte.

De hecho, es destacable el crecimiento de la tasa de escolarización secundaria tal como se muestra en el siguiente gráfico:

Figura 1.2.10.b: Tucumán tasa de escolarización secundaria 2001-2010.



Fuente: Observatorio Federal Urbano. Ministerio de Obras Públicas de la Nación

La capacitación y el nivel de instrucción permiten evaluar resultados de políticas educativas implementadas y se relacionan, en gran medida, con la productividad y el acceso al mercado laboral.

1.2.11. La Ciudad de San Miguel de Tucumán

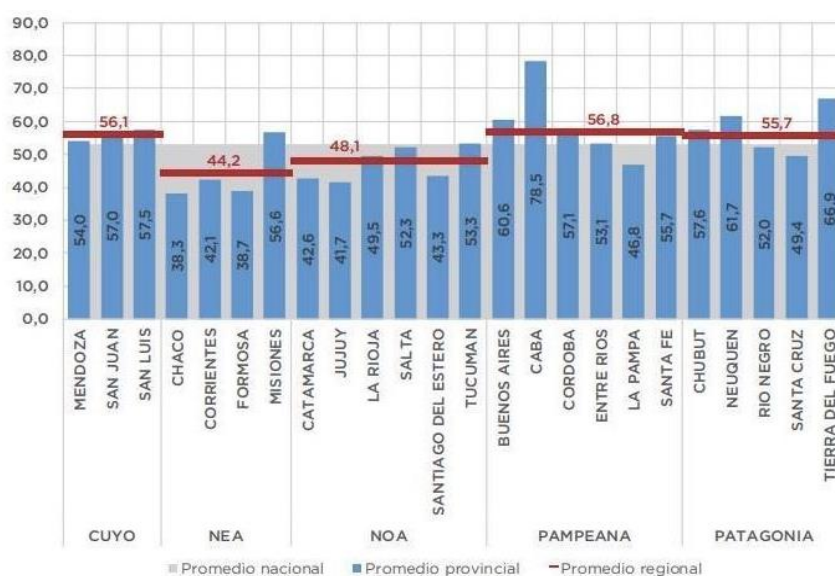
El "Índice de Ciudades Prósperas Adaptación para Argentina" es una síntesis de los resultados estimados para los municipios urbanos del país elaborado por la Secretaría de Obras Públicas de la Nación^[17].

Está basado en el concepto que en el año 2012 desarrolló la ONU-Hábitat, que presentó la Iniciativa de Ciudades Prósperas la cual, mediante un marco analítico y una metodología detallada, ofrece a los diferentes niveles de gobierno una novedosa herramienta: el Índice de las Ciudad Prósperas (CPI, por sus siglas en inglés, "*City Prosperity Initiative*"). El CPI consigna la elaboración de una importante cantidad de indicadores organizados en seis dimensiones de prosperidad: 1. Productividad. 2. Infraestructura de desarrollo. 3. Calidad de vida. 4. Equidad e inclusión social. 5. Sostenibilidad ambiental. 6. Gobernanza y legislación urbana.

Tucumán lidera el Índice de Ciudades Prósperas en la Región Norte.

Salta y Tucumán, en cambio, pasan esta barrera, para posicionarse en una categoría de CPI moderadamente débil. Justamente sus dos ciudades capitales, Salta y San Miguel de Tucumán, son las que obtienen los valores de CPI más altos de toda la región, quedando, junto a las ciudades de Monteros y Concepción (también de Provincia de Tucumán), como las únicas 4 ciudades de la región, con resultados calificados como moderadamente sólidos. Las 20 primeras ciudades pertenecen a las provincias de Tucumán y Salta, apareciendo, en el puesto 21, la ciudad capital de La Rioja, con un resultado ya calificado como moderadamente débil^[18] infraestructura aeroportuaria.

Figura 1.2.11.a: Promedio de CPI provincial, regional y nacional.



Fuente: Observatorio Federal Urbano, Ministerio del Interior de la Nación. 2019.

^[17] https://ofu.obraspublicas.gob.ar/content/files/Indice_de_las_ciudades_pr%C3%B3speras_adaptaci%C3%B3n_para_argentina--20191106.pdf

^[18] El CPI es una batería de indicadores, agrupados por dimensiones, que permiten evidenciar niveles de calidad de vida en las ciudades a partir de información cuantitativa y estadística. La importancia del CPI radica en conformar una herramienta sólida de información acerca de las oportunidades, desafíos y logros de estos territorios para sus habitantes.

1.3. Relevamiento de la infraestructura aeroportuaria de la Provincia de Tucumán: Aeropuerto Internacional Teniente Benjamín Matienzo de Tucumán

1.3.1 Relevamiento de la infraestructura aeroportuaria de la Provincia de Tucumán: Aeropuerto Internacional Teniente Benjamín Matienzo.

Sobre el Aeropuerto Benjamín Matienzo

El Aeropuerto Internacional de Tucumán Benjamín Matienzo, se encuentra a 12 km al este del centro de la ciudad de San Miguel de Tucumán, en la comuna de Delfín Gallo. Es uno de los 55 aeropuertos que integran actualmente el Sistema Nacional de Aeropuertos.

Datos técnicos:

- *Clave de Referencia OACI: 4D*
- *Código OACI: SANT*
- *Código FAA: TUC*
- *Código IATA: TUC*
- *Ubicación Latitud -26,835503° Longitud -65,102254°*
- *Categoría de Sanidad: 3*
- *Horario de Operación Diario: 24 hs.*
- *Aeropuerto Internacional*
- *Pista: 01/19 3500 mts.*
- *Superficie: 519 hectáreas*
- *Aeroestación: 6.150 m2*
- *Distancia ciudad 12 km*
- *Región aérea RANO (Noroeste)*

El predio aeroportuario comprende 520 hectáreas de las cuales el 100% se encuentran concesionadas por el Estado Nacional a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. El límite del aeropuerto posee un perímetro de más de 13 kilómetros.

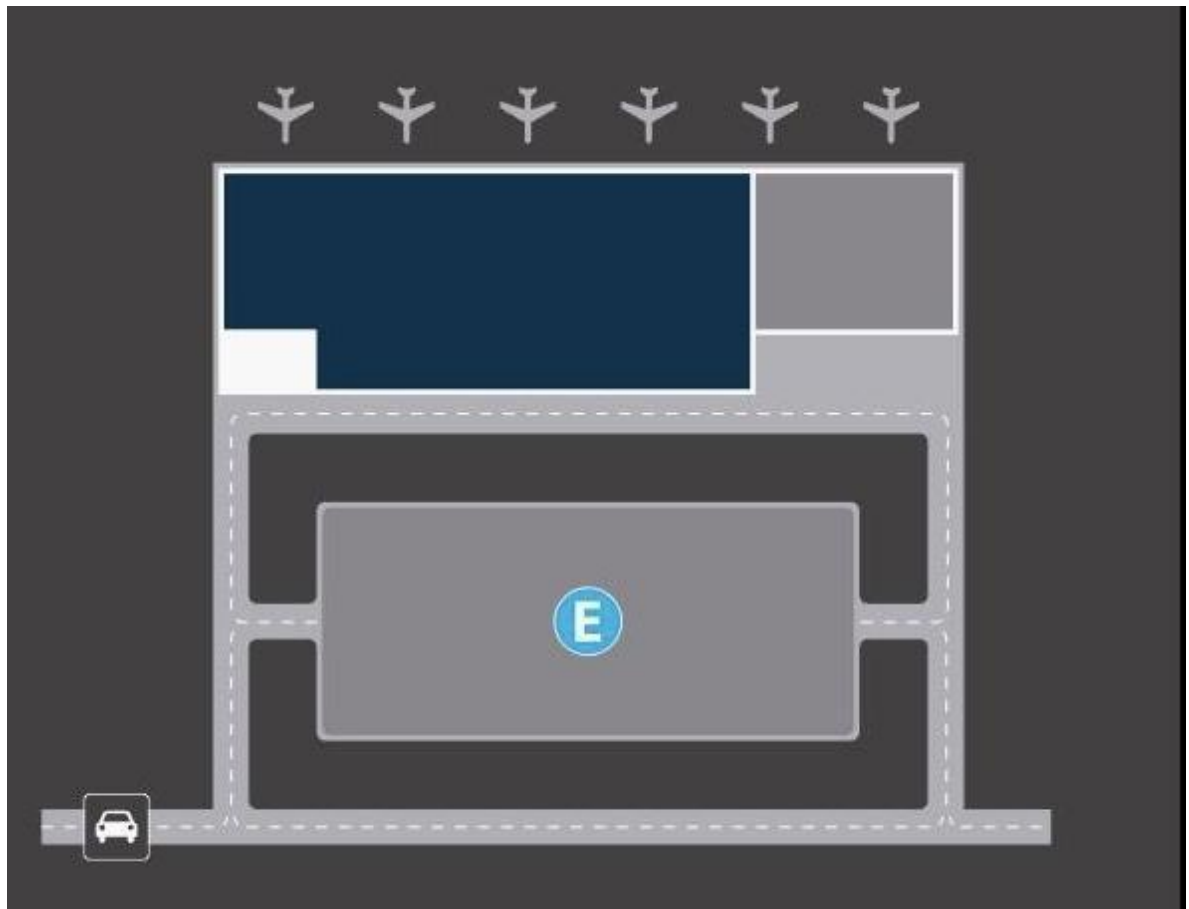
Como se mencionó previamente, la infraestructura aeroportuaria cuenta con un lado aire y un lado tierra. El lado aire es el que corresponde a las pistas, los hangares y zonas de estacionamiento de las aeronaves. El lado tierra está enfocado al pasajero e incluye la terminal de pasajeros, las zonas de comercio, aduanas, etc.

Al respecto del sector aire, el Aeropuerto Internacional de Tucumán posee una única pista, la 01/19, una pasarela telescópica, una plataforma comercial de pasajeros y un hangar perteneciente al Gobierno de la Provincia de Tucumán.

En el año 2017 se inauguró la nueva pista del aeropuerto de Tucumán. Las obras incluyeron la renovación total de la misma y de la antigua plataforma comercial, para que el aeropuerto pueda recibir más vuelos. La obra permitió construir totalmente a nuevo la pista del aeropuerto, sumándole 600 mts. a los 2900 existentes, para que puedan operar vuelos de carga al máximo de su potencial. Así, con **3500 mts.**, la de Tucumán se convirtió en la **segunda pista más larga del país** luego de la de Río Gallegos. Esa obra instaló, además, un nuevo sistema de balizamiento y se hicieron nuevas las calles de rodaje para mejorar la seguridad en las operaciones.

Fue incorporada tecnología para dotar a la torre de control de nuevo equipamiento, un sistema de aterrizaje instrumental con radioayuda (ILS), grabación de comunicaciones e información meteorológica automática.

Gráfico 1.3.1.a: Croquis general del Aeropuerto de Tucumán.



Fuente: AA2000.

Por su parte, el sector tierra está compuesto por la aeroestación que ocupa 6.150 m². La parte pública del aeropuerto se encuentra en la terminal de pasajeros y está organizado en dos niveles. Allí se concentran las operaciones de aviación comercial de cabotaje e internacional. El conjunto de edificios que componen el área terminal son: la terminal de pasajeros, la torre de control, la plataforma mencionada y el hangar de la gobernación. Asimismo, en el aeropuerto existe una terminal de cargas refrigeradas y una reserva de espacio para la construcción de la Terminal de Cargas en caso que el volumen anual de carga transportada así lo justifique.

Gráfico 1.3.1.b: Croquis general de la Planta Baja de la Estación Terminal del Aeropuerto de Tucumán.



Fuente: AA2000.

Gráfico 1.3.1.c: Croquis general del Primer Piso de la Estación Terminal del Aeropuerto de Tucumán.



Fuente: AA2000.

El sector tierra es en el que en la actualidad está puesto el esfuerzo para lograr su remodelación y acondicionamiento que le permitan ampliar sus capacidades operativas y ofrecer mejores servicios a los prestadores como a los usuarios. En la actualidad la empresa concesionaria, Aeropuertos Argentina 2000 trabaja en la elaboración de un proyecto para ser presentado ante las autoridades

del ORSNA. Se trata de ampliaciones en la terminal, incorporación de nuevas mangas y salas de embarque diferenciadas. Complementariamente a la terminal de pasajeros, el proyecto incluye ampliación de la playa de estacionamiento, nuevas calles interiores y otros servicios conexos.

Seguridad operacional del Aeropuerto

En marzo del año 2022, autoridades de la ANAC entregaron la placa de **reconocimiento a la terminal aeroportuaria por cumplir con los estándares de Seguridad Operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), obteniendo el “Certificado de Aeródromo”**.

La terminal tucumana se convirtió en la segunda en el país en alcanzar esta distinción internacional, tras completar satisfactoriamente cinco fases de evaluación. A través de este proceso también se obtuvo la asistencia y el visto bueno de la Agencia Europea de Seguridad Operacional. En el país, hasta el momento sólo detentaba este mérito el Aeropuerto Internacional Gobernador Francisco Gabrielli, en Mendoza.

Al respecto solo el 30% de los aeropuertos de la región cuentan con esta certificación de la OACI.

El “Certificado de Aeródromos”, otorgada por ANAC, se realiza conforme a las reglas y ordenamientos internacionales establecidos por OACI que legitima el cumplimiento de las normas de diseño y operación de los aeropuertos, realizado mediante la elaboración y presentación del “Manual de Aeródromo” tras un proceso de auditoría documental y de campo.

Dicho manual se había presentado en octubre de 2021 y fue sometido al proceso de auditoría realizado por ANAC y AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea, dependiente de EASA “*European Aviation Safety Agency*”) desde el 8 al 12

de noviembre pasado en el aeropuerto. Se efectuaron evaluaciones sobre las instalaciones, servicios, equipos y procedimientos operacionales, asegurando que los mismos cumplen y garantizan los estándares de seguridad operacional exigidos; como también las inspecciones en terreno sobre procedimientos, organización, Sistema de Seguridad Operacional (SMS) del Aeródromo y competencia e idoneidad del personal clave que tiene a cargo la operación del aeropuerto.

La “Certificación de un Aeródromo” significa que el Estado puede demostrar que **el aeropuerto cumple de forma continua con los requerimientos de Seguridad Operacional** establecidos en los reglamentos internacionales y brinda condiciones uniformes a todas las aeronaves que operen en él.

Servicios con los que cuenta el Aeropuerto

LÍNEAS AÉREAS

En la actualidad son 3 (tres) las líneas aéreas que cuentan con mostrador en el Aeropuerto de Tucumán:

Aerolíneas Argentinas

Web: www.aerolineas.com.ar

Teléfono: 0-810-222-86527 / Whatsapp: +54 9 11 4940-4798

FlyBondi

Web: www.flybondi.com

Teléfono: 0810-555-3592 de Lun a Sáb de 07 a 22h y Dom de 08 a 21h.

JetSMART

Web: <https://jetsmart.com/ar/es/>

Teléfono: +5411) 2206 7799

LOCALES COMERCIALES

El Aeropuerto de Tucumán cuenta con 6 locales comerciales que se ubican en el sector de arribos y partidas en el hall principal de la Planta Baja.

OTROS SERVICIOS:

ESTACIONAMIENTO: El Aeropuerto ofrece un sector de estacionamiento descubierto y espacios para personas con discapacidad y autoridades oficiales. Estos últimos se encuentran sujetos a disponibilidad.

Cuenta con una tolerancia sin obligación de pago de 15 min, pasado el tiempo deberá abonar una hora de estacionamiento. No se fracciona la primera hora, luego se fracciona cada media hora.

Está en vigencia para todos los aeropuertos que componen el Sistema Nacional (SNA) **la exención del pago de la tarifa de estacionamiento para vehículos conducidos o que trasladen a personas con discapacidad.** Para obtener este beneficio el vehículo debe contar con el Símbolo internacional de acceso (SIA) fijo o móvil - NO deben coexistir – y deben estar presentes la/s personas con discapacidad. Esta condición es indispensable.

TAXIS: La parada de taxis se encuentra frente a la terminal aérea. Dependen de la Municipalidad de la Ciudad de Tucumán.

REMIS: Transporte Pre y Post Aéreo COOPERATIVA TENIENTE BENJAMIN MATIENZO LTDA. Se ubica en el hall principal (Mail: coopbenjaminmatienzo@gmail.com | Teléfono: (381) 154-983578).

ORGANISMOS OFICIALES CON PRESENCIA EN EL AEROPUERTO DE
TUCUMÁN

Dirección General de Aduanas

Teléfono: Oficina: (+54 381) 430 7262

Horario de atención: acorde con horarios de vuelos.

(+54 381) 430 7262

Dirección Nacional de Migraciones

Opera en el Aeropuerto sólo a requerimiento.

Teléfono oficina: (+54 381) 421 5754

Horario de atención: acorde con horarios de vuelos

(+54 381) 421 5754

Fuerza Aérea Argentina

Jefatura de Aeródromo

Teléfono: (+54 381) 426 0363

Horario: lunes a viernes de 8 a 14.

Operaciones

Teléfono: (+54 381) 426 0756

Horario: lunes a viernes de 7 a 13.

Oficina ARO-AIS

Teléfono: (+54 381) 426 0756

Horario: lunes a viernes de 7 a 21.

(+54 381) 426 0363

ORSNA

Atención al usuario: Lunes a viernes de 9 a 17 hs.

mail: usuarios@orsna.gob.ar

web: www.argentina.gob.ar/orsna

Dirección: Aeroparque Jorge Newbery Av. Costanera Rafael Obligado s/n,
Edificio IV, Piso 2º. CABA.- Ciudad Autónoma de Buenos Aires. C1425DAA
- Argentina.

PSA - Policía de Seguridad Aeroportuaria

Horario: las 24 horas.

Administración: lunes a viernes de 8 a 14.

(+54) 381 - 4261122 - *777

Sanidad de Frontera

Opera en el Aeropuerto de 7 a 13.

Teléfono: (+54 381) 433 0697

Horario de atención: acorde con horarios de vuelos.

(+54 381) 433 0697

SENASA

Teléfono: (+54 381) 428 3660

Horario de atención: acorde con horarios de vuelos

(+54 381) 428 3660

AA2000 y su compromiso con la sustentabilidad

El concesionario del Aeropuerto de Tucumán, la empresa Aeropuertos Argentina 2000 (AA2000) manifiesta en el Reporte de Sustentabilidad del año 2021: “En Aeropuertos Argentina 2000 tenemos la mirada puesta en las personas y el ambiente donde vivimos”.

Su Declaración de Sostenibilidad continua de la siguiente manera:
“Ponemos nuestro foco en la gestión basada en la satisfacción de nuestros pasajeros, acompañantes y empleados para garantizar un servicio de calidad, infraestructura de vanguardia, seguridad, accesibilidad, con el objetivo de que

todos vivamos, dentro de nuestras terminales, una experiencia placentera. Tenemos un fuerte compromiso con las comunidades de los destinos elegidos por nuestros pasajeros. Para ello, desarrollamos programas en alianza con actores claves, a fin de responder de manera integral a sus demandas y generar oportunidades reales. Promovemos el empleo inclusivo a través de la salud, la educación, el arte y la cultura como herramientas de crecimiento social; cuidamos el ambiente con una estrategia enfocada en la reducción de la huella de carbono y la gestión responsable de recursos naturales. Así, desde nuestro negocio, conectamos a millones de personas, asumiendo nuestro rol como actor clave en nuestro país y comprometidos con el desarrollo sostenible”.

Para la empresa, su ambición es: “*SER LÍDERES Y REFERENTES DE LA INDUSTRIA, QUERIDOS POR NUESTROS CLIENTES, EMPLEADOS Y STAKEHOLDERS, PARA SER SUSTENTABLES A LARGO PLAZO*”, la cual se basa en 4 pilares:

- *SUPERAR LAS EXPECTATIVAS DE NUESTROS CLIENTES*
- *LIDERAR LA CONSTRUCCIÓN DE UN ECOSISTEMA VIRTUOSO Y SUSTENTABLE*
- *OPERAR CON SEGURIDAD Y EFICIENCIA*
- *FORTALECER UNA CULTURA DE INNOVACIÓN, AGILIDAD E INCLUSIÓN*”.

La empresa manifiesta su compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y entre los logros del año 2021 están la adhesión a Clean Sky For Tomorrow del WEF **para acelerar el uso de combustibles SAF** (sustainable aviation fuel) en la aviación. Además entre sus metas están reducir la huella ambiental al 2030 para la transición del negocio hacia la carbono neutralidad y lograr que los aeropuertos sean accesibles para todas las personas.

Según da cuenta el Reporte, en el año 2021 AA2000 se **sumó a la iniciativa del Foro Económico Mundial “Líderes de cielos limpios”** que busca

acelerar el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF) en un 10 % para 2030. Estos combustibles contribuyen a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y, por ende, supone un avance en el objetivo de llegar a cero emisiones netas en 2050. Además, la implementación de los SAF ayudará a optimizar las rutas, aumentar la eficiencia energética del diseño de las aeronaves y mejorar las operaciones en tierra. El foco está puesto en el negocio comercial, para aumentar la escala y que esta práctica se transforme en una acción generalizada para el sector.

También implementan acciones para el uso eficiente de la energía como la selección de accesorios y equipos de iluminación que ahorran en el uso de energía el control de la temperatura del aire a través de sensores conectados a sistemas de control de acondicionamiento, la proyección de sistemas de refrigeración y calefacción de las terminales sin clorofluorocarbonos (CFC) y la limitación del uso de refrigerantes con alto potencial de agotamiento del ozono que puedan contribuir al calentamiento global. El diseño de las terminales prioriza la luz natural y las vistas exteriores.

De hecho el consumo de energía eléctrica en el aeropuerto de Tucumán en el año 2021 fue de 2.046.000 (KWh) y en el año 2020 fue de 2.139.600.

En el Reporte 2021, AA 2000 expresa que *“Durante el 2021, trabajamos en la adecuación de las instalaciones para permitir el cumplimiento de las reglamentaciones surgidas por la pandemia. Esto permitió la gradual recuperación de la actividad aerocomercial, la cual es evidenciada por el aumento en la cantidad de pasajeros y movimientos de aeronaves”*, datos que siguieron creciendo en el 2022.

En relación a la experiencia del cliente y la medición de su satisfacción, AA2000 adoptó los lineamientos propuestos por el programa global ASQ (Airport Service Quality) de ACI (Airports Council International), que mide la satisfacción

de los pasajeros cuando pasan por un aeropuerto para ayudar a entender su percepción del servicio, siendo el aeropuerto de Tucumán uno de los que participó de la muestra. La puntuación en satisfacción general de los pasajeros fue **4,00**.

Entre los aspectos más valorados por los pasajeros a nivel país, se destacan la cortesía y amabilidad del personal, la eficiencia del personal, el tiempo de espera previo al control del pasaporte, la sensación de estar protegido, la facilidad de encontrar el camino adecuado, las pantallas de información de vuelos y las distancia a recorrer a pie.

Su implementación en el Aeropuerto de Tucumán

De acuerdo a lo manifestado por el Administrador del Aeropuerto Benjamín Matienzo de parte de Aeropuertos Argentina 2000, Nicolás Terán, cada vez es más relevante **la experiencia que el aeropuerto ofrece al cliente** y a partir de ellos son varios los programas y acciones que se van implementando y que sin duda se verán impulsados a partir de las reformas en la terminal aeroportuaria.

También se destacan las **acciones vinculadas al medio ambiente** que se llevan a cabo en el Aeropuerto como aquellas vinculadas al consumo eléctrico (automatización de sectores de luminarias, reemplazo y recambio por lámparas led, entre otros) y del agua, incorporando caudalímetros que optimizan el control del uso de este recurso. Además se trabaja en reactivar prontamente el proyecto de separación de residuos y recolección junto a la Municipalidad vecina de Tafí Viejo, incluyendo acciones con la comunidad y en un sistema de control para los equipos de frío.

En relación a las mejoras en la **accesibilidad** y en la atención de pasajeros con movilidad reducida, Aeropuertos Argentina 2000, trabaja para avanzar en la construcción de aeropuertos más accesibles. En ese marco el Aeropuerto de Tucumán se encuentra incluido en los programas de capacitación y se trabajó en

un relevamiento de la infraestructura, iniciándose medidas como nuevas señalizaciones, rampas, asignación de espacios, entre otras. Además la empresa cuenta con un protocolo vigente para la atención de pasajeros con espectro autista con el objetivo de facilitar su experiencia previa al vuelo.

Terminal de Cargas Argentina (TCA) en el Aeropuerto

El Aeropuerto de Tucumán cuenta con una sede de la empresa Terminal de Cargas Argentina (TCA). TCA es la unidad de negocio de Aeropuertos Argentina 2000 que brinda servicios de almacenamiento y logística integral a los agentes de comercio exterior que importan y exportan por vía aérea, así como también a operadores de carga general.

Su actividad principal es administrar las terminales de carga de los mayores aeropuertos internacionales de la República Argentina, almacenando en los depósitos fiscales la carga de importación y exportación mientras sus destinatarios realizan los trámites ante la Dirección General de Aduanas. También ofrece servicios a las compañías aéreas que allí operan.

1.3.2 Encuesta sistémica relevamiento actores principales de la infraestructura aeroportuaria de la provincia de Tucumán

Con el objetivo de relevar las oportunidades de crecimiento de la conectividad de la infraestructura aeroportuaria de la Provincia de Tucumán: Aeropuerto Internacional Teniente Benjamín Matienzo, se lleva adelante la mencionada encuesta que tendrá como objetivo recoger información que permita obtener datos para completar el análisis sobre la infraestructura aeroportuaria de la Provincia.

La misma está dirigida a los funcionarios y técnicos de organismos públicos y privados vinculados al sector aerocomercial de la Provincia y al momento se

continúa con el relevamiento con el objetivo de lograr una mayor cantidad de respuestas por lo cual los resultados serán presentados en el próximo informe.

A partir de distintas conversaciones mantenidas con referentes se puede anticipar que el aeropuerto requiere sumar a la modernización del sector aire, lo propio en el sector tierra con el objetivo de lograr una mayor capacidad operativa, mejorar la experiencia en sector de embarque y en general de todos los servicios vinculados (incluyendo el retail y la gastronomía, además de adecuar la infraestructura a los requerimientos del plan de accesibilidad). El objetivo es captar más rutas, en especial dentro del sector internacional, lo que resulta más rentable.

1.4. Relevamiento de la estructura tributaria provincial y municipal de impacto directo e indirecto en la industria aeronáutica.

1.4. Relevamiento de la estructura tributaria provincial y municipal de impacto directo e indirecto en la industria aeronáutica.

1.4.1. La estructura tributaria del transporte aéreo en Argentina.

Las tasas, impuestos y contribuciones impactan en el precio final del boleto, en algunos casos llegando a duplicar la tarifa que debe pagar el pasajero y sin duda se han convertido en uno de los principales factores de competitividad. Estos conceptos, que normalmente son recaudados por las aerolíneas al momento de la venta, son trasladados a (i) aeropuertos, (ii) Gobierno (autoridades migratorias o de turismo y (iii) las arcas generales del Estado (a través de impuestos y tasas nacionales, provinciales y municipales).

El año 2023 inició con un nuevo cuadro tarifario para el transporte aéreo, correspondiente a la nueva **Tasa de Seguridad de la Aviación** que regirá tanto para vuelos internacionales como de cabotaje.

Esta tasa se suma a un esquema tributario que califica a la Argentina como **el país menos competitivo** de Latinoamérica, en materia de impuestos sobre el boleto, los cuales suman 112% sobre su precio final.

Tabla 1.4.1.a: Detalle de impuestos cargados en el boleto aéreo en Argentina

IMPUESTOS		
Boleto internacional	Boleto de cabotaje	Boleto regional (Latinoamérica)
<ul style="list-style-type: none"> • Tasa de Uso Aeroportuario: u\$s57 • Tasa de Migraciones: u\$s10 • Tasa de la ANAC: u\$s\$8 • Impuesto PAIS: 30% (*) • Percepción a cuenta del Impuesto a las Ganancias: 45% (*) • Percepción a cuenta del Impuesto sobre los Bienes Personales: 25% • Impuesto de Turismo: 7% • Percepción de AFIP si se paga en efectivo: 5% • Nueva tasa para la Policía de Seguridad Aeroportuaria: USD 1,40 	<ul style="list-style-type: none"> • IVA: 10,5% • Impuesto sobre Ingresos Brutos • Tasa de uso aeroportuario: \$1.000. • Tasa de la ANAC: \$40 • Nueva tasa para la Policía de Seguridad Aeroportuaria: \$250, por ahora. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tasa de uso aeroportuario: u\$s 25,16 • Tasa de migraciones y aduana: u\$s10 • Tasa de la ANAC: u\$s 8 • Impuesto PAIS: 30% (*) • Percepción a cuenta del Impuesto a las Ganancias: 45% (**) • Percepción a cuenta de Bienes Personales: 25%. • Retención al Impuesto a las Ganancias: 5% • Impuesto de Turismo: 7% • Nueva tasa para la Policía de Seguridad Aeroportuaria: USD 1,40 por ahora

Fuente: Elaboración propia. Nota: (): Sobre el costo final, vale la pena aclarar que el AFIP y el PAIS aplica solo para boletos comprados en Argentina y pagados en pesos.*

Según el análisis realizado por ALTA y AMADEUS, esto se traduce en un aproximadamente **112%** de sobreprecio a la tarifa.

Además, Argentina tiene un impuesto sobre las transacciones (débitos y créditos) que equivale a 1.2% de la transacción. Adicionalmente, las aerolíneas recaudan los impuestos y deben pagar el 1.2% sobre la recaudación de tales impuestos. Este impuesto sobre las transacciones aplica sobre todos los sectores económicos. En transporte aéreo el único impuesto exento es el relacionado con el turismo (7% de la tarifa), los demás impuestos al ser recaudados por las aerolíneas y trasladados al erario público son nuevamente gravados por el impuesto a las transacciones.

El Costo del nuevo impuesto:

- Vuelos internacionales: El costo de la nueva Tasa de Seguridad de la Aviación para vuelos internacionales por cada pasajero embarcado en aeropuertos o aeródromos pertenecientes al Sistema Nacional de Aeropuertos de la República Argentina (SNA) tendrá como base una tarifa **de 1,40 dólares**.

- Vuelos regionales: Al igual que en los vuelos intercontinentales, el valor de la nueva Tasa de Seguridad de la Aviación tiene un precio base de **USD 1,40 por cada pasajero** que embarque en aeropuertos o aeródromos del SNA.

- Vuelos de cabotaje: En los casos de los vuelos dentro de Argentina el monto de la Tasa de Seguridad de la Aviación es más bajo y en pesos, por cada pasajero doméstico el valor base será de **\$260 pesos**.

Tasas aeroportuarias

La tasa de uso de aeropuerto o tasa aeroportuaria, es aquella que se paga en prácticamente todos los aeropuertos del mundo a la hora de comprar un pasaje aéreo. La misma está incluida en el precio de los boletos y varía dependiendo la terminal. El aumento se determina en base a una revisión anual.

- Tasas de Aeropuerto para vuelos de cabotaje:

Según la última resolución (Resolución 98/2022), del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (Orsna) los valores de las Tasa de Uso Aeroportuario para los vuelos de cabotaje, se actualizará a partir del 2 de febrero del 2023.

- La **tasa de uso aeroportuario** para los pasajes de cabotaje en **aeropuertos de Categoría I del Grupo A** pasa de los \$614 a los **\$1.100 pesos**, lo que equivale a un aumento de 79%, por debajo de la inflación. Se ajusta tomando el tipo de cambio oficial proyectado en el Presupuesto. El aeropuerto de Tucumán se incluye dentro de esta categoría.
- A su vez, se aplicarán subas proporcionales en las diferentes categorías de aeropuertos como los de Categoría II (\$428), así como en el de El Calafate (\$730), Bahía Blanca (\$614), Neuquén (\$750), Ushuaia (\$140) y Trelew (\$133), todos ellos con una tarifa de tasa de uso aeroportuario diferente que será actualizada de forma proporcional al primer ejemplo.

Gráfico 1.4.1.b: Tasas Aeroportuarias 2023.

Categoría Aeropuerto	Cabotaje	Internacional	Regional
AA2000 y no concesionados (CAT I)*	\$ 1100,00	USD 57,00	USD 25,16
AA2000 y no concesionados (CAT II)**	\$ 767,00	USD -----	USD -----
Aeropuerto de EL CALAFATE	\$ 730,00	USD 57,00	USD 25,16
Aeropuerto de BAHÍA BLANCA	\$ 614,00	USD 51,00	USD 25,16
Aeropuerto de NEUQUEN	\$ 2250,00	USD 57,00	USD 25,16
Aeropuerto de USHUAIA	\$ 140,00	USD 49,00	N/A
Aeropuerto de TRELEW	\$ 133,00	USD 49,00	USD 25,16

Nota 1 (*): Aeroparque, Ezeiza, Mar del Plata, Catamarca, Resistencia, Comodoro Rivadavia, Esquel, Córdoba, Paraná, Formosa, San Salvador de Jujuy, Santa Rosa, La Rioja, Mendoza, Posadas, Puerto Iguazú, Bariloche, Viedma, Salta, San Juan, San Luis, Villa Reynolds, Río Gallegos, Río Hondo, Santiago del Estero, Río Grande, S. Miguel de Tucumán, Corrientes, Rosario, Santa Fe.

Nota 2 (**): San Martín de los Andes, Malargüe, San Rafael, Puerto Madryn, Río Cuarto, Reconquista, General Pico.

Los valores están expresados sin IVA

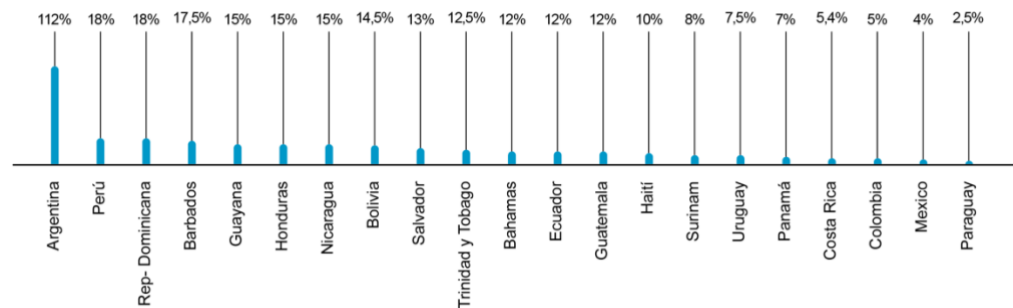
Fuente: ORSNA (<https://www.argentina.gob.ar/orsna/tasas>)

- Tasas de Aeropuerto para vuelos de cabotaje:

En cuanto a los vuelos internacionales, la misma no sufrirá aumentos por el momento. Está dolarizada, con valores en la Argentina que van desde los **USD 51 a los USD 57**, dependiendo el aeropuerto, lo mismo sucede con las operaciones regionales, donde los precios son de **USD 25,16**.

La Argentina en relación a otros países latinoamericanos

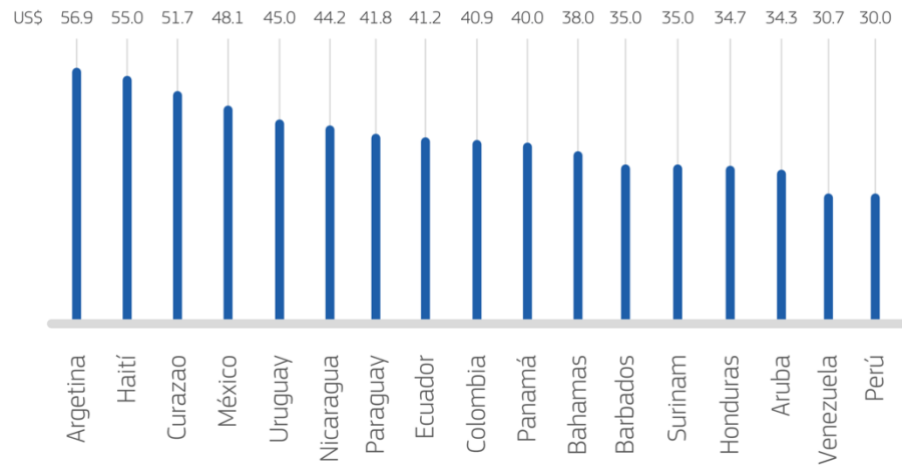
Gráfico 1.4.1.c: Posición de la Argentina en relación a los impuestos aplicados al boleto



Fuente: “Índice de Competitividad del Transporte aéreo en América Latina y el Caribe”. Amadeus. Año 2022.

Gráfico 1.4.1.d: Posición de la Argentina en relación a las tasas Aeroportuarias

Tasa aeroportuaria ponderada (US\$)



En resumen, **los países con tasas aeroportuarias más altas son Argentina, seguido por Haití y Curazao**. México ocupa el puesto número cuatro en el ranking pues, aunque tiene dos de los aeropuertos con mayores tasas aeroportuarias (Ciudad de México y Monterrey), la tasa ponderada por país se reduce debido a que el Aeropuerto de Cancún tiene una tarifa de US\$ 33.83, al ponderarlas por el número de pasajeros internacionales, genera que esta tasa se ubique en US\$ 48.



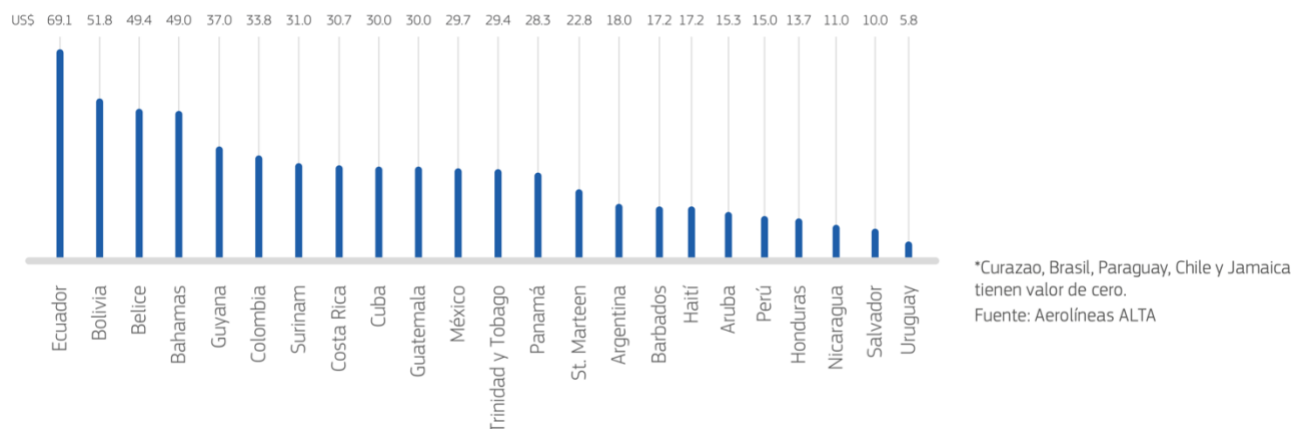
Jamaica
US\$ 4.00



Fuente: “ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE”. Amadeus. Año 2022.

Gráfico 1.4.1.e: Posición de la Argentina en relación a cualquier otra tarifa de migración, impuesto al turismo, o aeroportuaria

Otros impuestos, tarifas aeroportuarias o servicios migratorios (US\$)



Fuente: “Índice de competitividad del transporte aéreo en América Latina y el Caribe”. Amadeus. Año 2022.

Argentina cuenta con altas tasas aeroportuarias y altos impuestos sobre el boleto, convirtiéndolo en el país menos competitivo en lo que se refiere a este factor. Ecuador y Bahamas le siguen en segundo y tercer lugar como los menos competitivos, mientras que México y Colombia tienen contribuciones de US\$ 82 y US\$ 80 respectivamente por boleto. Al considerar la totalidad de impuestos, tasas y contribuciones, **los países con más costos para un pasajero son Argentina con US\$ 198**, Ecuador con US\$ 123 y Bahamas con US\$ 100. Al contrario, los países más competitivos son Jamaica, Brasil y Chile.

1.4.2. La estructura tributaria del transporte aéreo en la Provincia de Tucumán.

Según el CÓDIGO TRIBUTARIO PROVINCIAL (Ley No 5121 y sus modificatorias) determina los siguientes impuestos:

- a) **Impuestos Inmobiliario** (Por cada inmueble rural o urbano, ubicado en el territorio de la Provincia, se pagará un impuesto anual, según las alícuotas y adicionales fijados por Ley Impositiva) (Página 33 del Código Tributario Provincial Tucumán)
- b) **Impuesto sobre los Ingresos Brutos** (“Grávase con el Impuesto sobre los Ingresos Brutos, conforme las alícuotas que se establecen en la Ley Impositiva, el ejercicio habitual y a título oneroso, en jurisdicción de la Provincia, del comercio, industria, profesión, oficio, negocio, locaciones de bienes, obras o servicios, o de cualquier otra actividad a título oneroso -lucrativa o no-, cualquiera sea la naturaleza del sujeto que la preste, incluidas las sociedades cooperativas no exentas expresamente por esta Ley, y el lugar donde se realice (espacios ferroviarios, aeródromos y aeropuertos, terminales de transporte, edificios y lugares de dominio público y privado, etc.) (Página 35 del Código Tributario Provincial Tucumán).

Alícuotas:

- Servicio de transporte aéreo de cargas (621000): **2**
- Servicio de transporte aéreo de pasajeros (622000): **2**
- Servicios complementarios para el transporte
 - 633120: Servicios prestados por playas de estacionamiento y garajes: **5⁹**

⁹ Esta actividad y las siguientes están alcanzadas por la alícuota del 3,5% en las condiciones establecidas por el segundo párrafo del artículo 7 ° de la Ley N ° 8467 y sus modificatorias: “Para las actividades que expresamente se indiquen en el Anexo mencionado en el párrafo anterior, la alícuota se reducirá al tres con cinco décimos por ciento (3,5%) cuando el total de ingresos gravados, no gravados y exentos del contribuyente atribuibles a la Provincia de Tucumán en el periodo fiscal 2021, por el desarrollo de cualquier actividad, no supere la suma de Pesos Seis Millones Quinientos Mil (\$ 6.500.000). Cuando se trate de contribuyentes que hayan iniciado actividades con posterioridad al 1° de Enero de 2022, quedarán comprendidos en el tratamiento del párrafo anterior a partir del primer día del tercer mes de operaciones, siempre que el total de los ingresos gravados, no gravados y exentos obtenidos durante los dos primeros meses a partir del inicio de las mismas no supere la suma de Pesos Un Millón (\$ 1.000.000)”.

- 33320: Servicios para la aeronavegación: **5** (incluye servicios de terminales como aeropuertos, actividades de control de tráfico aéreo, etc.)
- 633390: Servicios complementarios para el transporte aéreo n.c.p.: **5** (incluye servicios de prevención y extinción de incendios)
- 50005: Servicios de gestión y logística para el transporte de mercaderías: **5**

- c) **Impuesto de Sellos** (Por todos los actos, contratos y operaciones de carácter oneroso o susceptibles de apreciación económica e instrumentados y por las operaciones monetarias que representen entregas o recepciones de dinero que devenguen interés, efectuadas por entidades financieras regidas por la Ley 21526, que se realizarán en el territorio de la Provincia, se pagará este impuesto) (Página 43 del Código Tributario Provincial Tucumán).
- d) **Impuesto a los Automotores y Rodados** (Por los vehículos automotores radicados en la Provincia se pagará un impuesto único, de acuerdo a lo previsto en el presente capítulo y en la Ley Impositiva. También se considerarán radicados en la Provincia aquellos vehículos automotores cuyos propietarios tengan domicilio en la jurisdicción provincial). (Página 53 del Código Tributario Provincial Tucumán). Se aclara que no hubo respuesta a la nota cursada a la Secretaría de Ingresos Públicos de la provincia de Tucumán, a través de la cual se le solicitó información actualizada sobre el total de impuestos, tasas y contribuciones provinciales y municipales que gravan al transporte aéreo directamente, a través del pasajero y/o la aerolínea, e indirectamente, por ejemplo a través de impuestos, tasas y contribuciones provinciales al combustible aeronáutico; y si las alícuotas que se aplican al respecto son

diferenciales o no; con lo cual, el análisis de este punto se hizo sobre la propia información colectada.

1.5. Relevamiento de políticas de incentivos para la industria aeronáutica.

1.5. Relevamiento de políticas de incentivos para la industria aeronáutica.

1.5.1. Introducción a las políticas de fomento

Previo a entrar de lleno en este tema, deviene necesario comenzar recordando el rol del Estado como constructor de políticas públicas y sus obligaciones al respecto para encontrar el fundamento que legitima sus intervenciones a través de medidas de fomento. Como bien es sabido, el fin del Estado no es otro que aspirar al logro del 'bien común', equiparable conceptualmente a los términos 'bienestar general' e 'interés público' utilizados a modo indistinto como sinónimos.

El concepto de 'Bien común', en los términos en que fuera definido por la Corte Interamericana de los Derechos Humanos se define como: *“Es posible entender el bien común, dentro del contexto de la Convención, como un **concepto referente a las condiciones de la vida social que permiten a los integrantes de la sociedad alcanzar el mayor grado de desarrollo personal y la mayor vigencia de los derechos democráticos**”* (Corte Interamericana de los Derechos Humanos, Opinión Consultiva OC-6/86, del 09/05/86).

Dicha noción, a su vez, puede verse enriquecida y complementada con la que nos brinda la Corte Suprema de Justicia de la Nación de Argentina al referir que *“El ‘bien’ común no es una abstracción independiente de las personas o un espíritu colectivo diferente de éstas y menos aún lo que la mayoría considere ‘común’ excluyendo a las minorías, sino que simple y sencillamente **es el bien de todas las personas, las que suelen agruparse según intereses dispares, contando con que toda sociedad contemporánea es necesariamente plural**, esto es, compuesta por personas con diferentes preferencias, visiones del mundo, intereses, proyectos, ideas, etcétera.”* (CSJN, Fallos: 329:5266).

La impronta de este principio, enderezada al logro de los fines que justifican la existencia misma del Estado, irradia sus efectos y sirve de faro para guiar todo el

accionar de los poderes públicos que están llamados a la satisfacción del bien común en cuestión.

En forma acertada se ha señalado “Al Estado compete el cuidado y la promoción del bien común de la sociedad. Sobre la base de los principios de subsidiariedad y solidaridad, y con gran esfuerzo de diálogo político y creación de consensos, desempeña un papel fundamental, que no puede ser delegado, en la búsqueda del desarrollo integral de todos.” (Santo Padre Francisco, *Exhortación Apostólica Evangelii Gaudium*, Conferencia Episcopal Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2013, n° 240, 181).

Cabe detenerse en este punto para destacar la importancia del principio de subsidiariedad, en la medida que dicho principio resulta fundamental para definir el rol que debe asumir el Estado en la búsqueda del bien común y a partir de esa definición, entrar luego de lleno en el tema del Fomento. En efecto, el mentado principio de subsidiariedad supone que: “...todo aquello que puede ser hecho por los particulares o por una sociedad o institución menor, no debe ser asumido por una institución mayor o por el Estado. Esto es así como tributo al respeto que se debe al libre ejercicio de la responsabilidad que a cada uno compete en la vida social. Pero no hay que quedarse sólo con el aspecto negativo del principio de subsidiariedad. ...También hay una función positiva... Eso está claramente expuesto en *Mater et Magistra* al referirse al principio de subsidiariedad. Cuando habla de la acción del Estado en la aplicación de dicho principio, menciona cuatro verbos: fomenta, estimula, suple y completa, en ese orden. Esto quiere decir que son esas cuatro funciones. Las de fomento y estímulo en primer lugar; se trata de una función activa como gestor del bien común” (Fulbio RAMOS, “El Estado y la Distribución Económica”, en *Doctrina Social de la Iglesia*, Cursos de Cultura Católica, Universidad Católica Argentina, volumen VI, Buenos Aires, 1989, 162).

Dicho esto, cabe adelantar que si el Estado tiene la obligación de promover el bien común, tiene entonces la obligación de promover una política sectorial que

atienda a la industria aerocomercial, por cuanto se trata de una actividad que por sí misma goza de las potencialidades necesarias para contribuir al logro del bien común, amén de su significativa importancia para la consecución de logros en el ámbito de otras políticas sectoriales asociadas, como lo son la productiva y la turística, sólo por nombrar dos de las más relevantes.

La construcción de una política de transporte aéreo, a nivel provincial, supone un desafío pionero. Al Estado le cabe un rol indelegable en este asunto, por su carácter de gestor del bien común. Un adecuado abordaje estatal de la cuestión, servirá para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos tucumanos.

Tengamos presente que entre los principales fines que la Constitución Nacional atribuye a los poderes del Estado, se hallan los de proveer lo conducente a la prosperidad del país, al desarrollo humano y al progreso económico con justicia social; afianzar el federalismo y la integración regional; promover medidas de acción positiva que garanticen la igualdad real de oportunidades y de trato; tutelar los derechos de los consumidores; entre tantos otros de los que aquí resulta útil destacar. De igual modo, en la Constitución de la provincia de Tucumán también se contemplan muchos de esos mismos, tal como surge, por ejemplo, de la lectura de su artículo 24: “El Estado Provincial deberá promover medidas de acción positiva y remover los obstáculos para garantizar la igualdad real de oportunidades y de trato, y el pleno goce y ejercicio de los derechos reconocidos por esta Constitución, la Constitución Nacional, y por los Tratados Internacionales vigentes sobre Derechos Humanos), 42, (derecho de los consumidores y usuarios. Toda vez que los fines antes mencionados no resultan ajenos al desarrollo y promoción de una política para la industria aerocomercial que potencie el transporte aéreo en la Provincia, con los beneficios que ello significa, bien pueden ser considerados válidamente como ‘fundamentos’ de la intervención del Estado en la materia.

En este punto, también debe valorarse el impacto que significó en el país la internalización del derecho internacional de los derechos humanos -en el caso, específicamente de segunda y tercera generación-, con mayor vigor aún a partir de la reforma de la Constitución Nacional del año 1994.

Recordemos que la primera generación de los derechos humanos se centró en los denominados derechos civiles y políticos. “Su objeto es la tutela de la libertad, la seguridad y la integridad física y moral de la persona, así como de su derecho a participar en la vida pública”. La segunda generación de esta tipología de derechos se configura “...al aparecer la noción de los derechos económicos, sociales y culturales, que se refieren a la existencia a las condiciones de vida y de acceso a los bienes materiales y culturales en términos adecuados a la dignidad inherente a la familia humana”. Y finalmente “...en el campo internacional se ha gestado lo que ya se conoce como ‘tercera generación’ de derechos humanos, que son los llamados derechos colectivos de la humanidad entera, como el derecho al desarrollo, el derecho a un medio ambiente sano y el derecho a la paz”. (cfr. Pedro NIKKEN, “El concepto de Derechos Humanos”, en *Estudios de Derechos Humanos*, Tomo I, Prometeo S.A., San José, 1994, pp.15/18).

El orden público de los Derechos Humanos pasó así a informar el ordenamiento jurídico argentino. Y el Sistema Internacional de Protección de los Derechos Humanos se incorporó a nuestro ordenamiento jurídico positivo, con jerarquía constitucional, por imperio del artículo 75, inciso 22, de la Carta Magna. La dignidad de la persona humana es la piedra basal de ese orden público y el valor fundamental en el que se apoya el sistema internacional de los Derechos Humanos. Ese reconocimiento está plasmado expresamente en la Carta de San Francisco, en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, en la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, y en la Convención Americana de Derechos Humanos.

Conforme lo expuesto, el ejercicio del poder por parte del Estado vio jerarquizados los fundamentos que mueven su accionar en orden a la satisfacción tanto de los derechos económicos, sociales y culturales como de los derechos colectivos. Y el desarrollo de la industria aérea para potenciar el transporte aéreo como política pública debería constituir un deber para los Estados, tanto nacionales como subnacionales. La satisfacción tanto de los derechos económicos, sociales y culturales como de los derechos colectivos que se ponen en juego con este asunto, justifican que esta actividad sea calificada como “prioritaria” para dinamizar la economía nacional, regional y de cada jurisdicción local, por sus efectos en generación de empleo y contribución económica.

Dicho esto, sobre los fundamentos que legitiman la intervención del Estado en la materia bajo análisis, deben considerarse los modos a través de los cuáles puede hacerlo, los instrumentos de los que puede valerse a tal fin. Ya se mencionó la necesidad de dotar a un órgano de la Administración Pública provincial de la competencia necesaria para abordar esta cuestión, para –entre otras cuestiones- trabajar sobre el asunto en el plano local; concertar acciones con el Estado Nacional, sus organismos y concesionarios; y articular los acuerdos necesarios con los actores privados del sector de la industria aeronáutica. Una organización administrativa resulta prioritaria a tales efectos, para institucionalizar el abordaje de la temática y generar una gobernanza adecuada en la materia.

Otra de las modalidades de intervención, justamente, es la tratada en este punto del Informe Parcial, que no es otra que la vinculada al llamado ‘poder de policía de la prosperidad’, más conocida como Fomento (cfr. Cfr. Daniel E. MALJAR, *Intervención del Estado en la prestación de servicios públicos*, Hammurabi, Buenos Aires, 1998, 264.O). Cabe adelantar que, sobre la restante modalidad de intervención estatal, relacionada a la actividad de Planificación, se hará mención en este mismo documento con posterioridad, en el acápite referido a los lineamientos estratégicos que deben contemplarse para el desarrollo de una política sectorial que atienda a la industria aerocomercial.

A través del fomento, el Estado trata de provocar la conducta deseada con la promesa u oferta de una ventaja o beneficio. Bueno es recordar las enseñanzas de Luis Jordana de Pozas en esta materia de fomento. Dice el destacado autor en su clásico artículo “Ensayo de una teoría del fomento en el derecho administrativo” (Revista de Estudios Políticos, obra colectiva, número 48, Madrid 1949, páginas 56 a 61 especialmente), expresamente al respecto:

“La acción de fomento es una vía media entre la inhibición y el intervencionismo del Estado, que pretende conciliar la libertad con el bien común mediante la influencia indirecta sobre la voluntad del individuo para que quiera lo que conviene para la satisfacción de la necesidad pública de que se trate”.

Podríamos definirla como la acción de la Administración encaminada a proteger o promover aquellas actividades, establecimientos o riquezas debidos a los particulares y que satisfacen necesidades públicas o se estiman de utilidad general, sin usar de la coacción ni crear servicios públicos.

Por consiguiente, el fomento se distingue perfectamente de la policía y del servicio público. Se distingue de la policía en que, mientras ésta previene y reprime, el fomento protege y promueve, sin hacer uso de la coacción. Y se diferencia del servicio público en que la Administración, con esa modalidad, realiza directamente y con sus propios medios el fin perseguido, mientras que en el fomento se limita a estimular a los particulares para que sean ellos los que, por su propia voluntad, desarrollando una actividad determinada, cumplan indirectamente el fin que la Administración persigue.

La acción consistente en proteger, estimular, auxiliar o fomentar las actividades particulares mediante las cuales se satisfacen necesidades o conveniencias de carácter general, tiene en nuestro idioma, según tradición administrativa de más de un siglo, el nombre de Fomento.

Ordinariamente las leyes y los autores utilizan los vocablos equivalentes a promover, ayudar, auxiliar, proteger, mejorar, desarrollar, estimular, premiar, etc., sin que ninguno de ellos les baste para designar el conjunto de formas que reviste la administración de fomento.

Es imposible establecer un catálogo de las formas que puede revestir la administración de fomento. Su característica y su excelencia radica, precisamente, en la flexibilidad, en la adaptación a las circunstancias. La finalidad perseguida es siempre la misma: convencer para que se haga u omita algo. Este convencimiento no se logra sino por medios eficaces; pero la selección de los medios no es una cuestión de técnica jurídica, sino de experiencia, íntimamente ligada con la psicología colectiva, que cambia con el tiempo, las circunstancias o las gentes. La técnica jurídico-administrativa, tras un estudio complejo, podría llegar a establecer la lista de los medios empleados con ese fin y realizar su caracterización, pero la elección de los que deben utilizarse es propiamente política.”

Con relación a este último aspecto antes nombrado, Altamira Gigena señala también que “son tan numerosas las técnicas de fomento que puede utilizar el Estado que resulta imposible encasillarlas dentro de una categoría específica, y suelen exceder los criterios jurídicos”, compartiendo la opinión de la distinguida administrativista Ivanega en cuanto afirma “la necesidad de un análisis casuístico que permita interpretar los objetivos perseguidos, sin desconocer otros factores vinculados a la transparencia pública, en particular la desviación de poder, figura que cobra especial protagonismo en ámbitos como el aquí tratado” (cfr. ALTAMIRA GIGENA, Julio Isidro, “La actividad de fomento”, <http://biblioteca.asesoria.gba.gov.ar/redirect.php?id=4237>).

Por lo expuesto, la política de incentivos forma parte de la política general de fomento, también denominadas ayudas públicas para la mayoría de la doctrina.

Hecha esta introducción necesaria sobre el rol del Estado como promotor del bien común, sus fines, los principios que sustentan su intervención en el asunto y las modalidades de intervención de las que se vale, cabe profundizar ahora sobre las medidas denominadas indistintamente como de “fomento, incentivo, o ayudas públicas”, adelantando que la provincia de Tucumán carece de una normativa que las contemple expresamente para la industria aeronáutica en particular.

1.5.2. Principios & benchmarking relativo a las ayudas públicas o políticas de fomento e incentivos en la aviación.

En el mundo de la aviación comercial no resultan extrañas las ayudas públicas. Por supuesto existe un régimen jurídico para las mismas en los países o regiones de mayor integración, como la Unión Europea, dentro de las denominadas ayudas sectoriales.

El Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) establece la regulación de las ayudas públicas en sus artículos 107 a 109.

La reglamentación del TFUE se plasmó a través de diferentes Directivas de la Unión Europea.

Así, se dictaron las Directrices de 1994, de 2005 y las últimas de 2014 (2014/C 99/03) sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas

Destacamos que, como principio, se impone el rol del principio del inversor privado. Este principio se ha aplicado en diferentes casos dentro de la Unión Europea, de acuerdo a los alcances de las directivas vigentes en cada oportunidad.

Así, por ejemplo, los criterios de aplicación del principio de inversor privado podemos ceñirlos en una trilogía: Las aportaciones de capital y dentro de este ítem la noción de rentabilidad: el rendimiento normal en un plazo razonable y los criterios

para evaluar aquella. En segundo lugar, las garantías del inversor privado y por último la concesión de préstamos.

O, dicho de otra manera, las ayudas públicas o incentivos son de carácter excepcional al principio de inadmisibilidad de las mismas.

Dichas excepciones, que facilitan las ayudas públicas pueden ser tres. En primer lugar, las ayudas de carácter social, en segundo lugar, las excepciones facultativas y en tercer lugar las ayudas a la explotación de rutas aéreas, dentro de las obligaciones del servicio público aerocomercial.

1.5.3. Las políticas de fomento en la industria aerocomercial

La política gubernamental es fundamental para el crecimiento y desarrollo de la industria aeronáutica. Y con la intención de analizar las herramientas y herramientas que tienen los gobiernos provinciales para su fomento analizaremos iniciativas aplicadas por algunas provincias argentinas y otras a nivel latinoamericano.

A nivel mundial, inclusive las aerolíneas low cost también requieren de estímulos para volar.

La instrumentación de este tipo de programas de fomento incluye distintas herramientas que van desde beneficios impositivos, reducción y exención de tasas, acciones de promoción cooperadas, obras de infraestructura, entre otras.

1.5.4. Tipos de iniciativas y herramientas de fomento aplicables a la industria aeronáutica

- **Incentivos económicos:** están vinculados a aportes económicos directos o indirectos (por ejemplo a través de aranceles o tasas diferenciadas) que colaboren con los costos operativos de las líneas aéreas. Estos incentivos suelen aplicarse con el objetivo de promover el surgimiento de nuevas rutas, ampliar las frecuencias y/o la disponibilidad de asientos.

- **Reducción o congelamiento de tasas y/o impuestos:** Es una herramienta muy utilizada en nuestro país. Considerando el alto porcentaje de tasas e impuestos que hoy se aplica a la actividad, sin duda se vuelve una herramienta muy requerida por las líneas aéreas. A nivel provincial, esta herramienta puede aplicarse en:

- **Impuestos Provinciales:** Sellos, Impuesto Inmobiliario, Ingresos Brutos, entre otros.

- **Impuestos y tasas municipales:** Impuesto inmobiliario, TISSH, inscripción de vehículos, aprobación de planos, entre otros.

- **Garantizar el punto de equilibrio:** Se instrumenta a través de convenios específicos con las compañías aéreas y tiene como objetivo promocionar nuevas rutas o las conexiones aéreas con nuevos lugares y en nuevas frecuencias. El Gobierno garantiza una cantidad de asientos por vuelos que están vinculados al punto de equilibrio de esa operación, cubriendo los asientos que hagan falta para llegar a este índice.

- **Convenios para subsidiar el combustible:** El combustible representa un factor de peso en la estructura de costos de las líneas aéreas. Las

Provincias pueden establecer convenios que subsidian estos costos con el objetivo de incentivar nuevas rutas, frecuencias o el sostenimiento de cuadros tarifarios.

- **Obras de infraestructura y adquisición de equipamiento:** Es común que las Provincias asuman la responsabilidad de financiar y/o ejecutar obras de infraestructura que faciliten la conectividad aérea y/o la compra de equipamientos necesarios. Aunque las obras de infraestructura le corresponden a AA2000 en el caso de los aeropuertos bajo su concesión y al Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), en la reactivación y redefinición del plan de obras, las Provincias pueden intervenir en acelerar la ejecución de las obras, en la realización de obras complementarios (pavimentación de accesos, por ejemplo) y/o en la adquisición de equipamiento. A modo de ejemplo en el año 2013 el Gobierno de la Provincia de Salta realizó la compra del sistema ILS, para lo cual se firmó un convenio entre el gobierno salteño y la ANAC y se estableció que la inversión se compensa a través de tasas operatorias.

Otro ejemplo son las obras encaradas por el Gobierno de la Provincia de Santa Fé que se realizarán en el marco del plan de reactivación y puesta en valor del Aeropuerto Sauce Viejo, que consisten en la construcción de oficinas para la incorporación, de forma permanente, de los organismos de Aduana, Migraciones y Sanidad de Frontera, con el fin de posibilitar la operación de vuelos internacionales.

Acciones de promoción cooperadas: Se trata de establecer convenios de cooperación entre el Gobierno Provincial, usualmente a través de los ministerios vinculados al turismo y/o la producción con el objetivo de establecer un programa o plan de marketing que ayude en la promoción de la nueva ruta aérea. En ese marco se pueden establecer acciones como presentaciones de destino en la ciudad emisiva, campañas publicitarias cooperadas y otras acciones como viajes de familiarización para prensa y operadores turísticos.

Iniciativas en otras provincias argentinas

- **El Programa de fomento de transporte aeronáutico de la Provincia de Santa Fe**

Este programa, generado a través de un Decreto del Poder Ejecutivo Provincial (Decreto 3345, del 4 de noviembre de 2019 y tuvo como objetivo convertirse en un instrumento de fortalecimiento de la actividad cuya finalidad será mejorar la conectividad a partir de la generación de nuevas rutas y /o el aumento en los vuelos y/o su frecuencia de los Aeropuertos Provinciales. Incluyó el "Plan Específico de Incentivos Aeronáuticos 2019" y la denominada "Política de Fortalecimiento y Promoción de la Actividad Aero-comercial en los Ente Aeroportuarios de Rosario y Sauce Viejo".

Los Instrumentos generados en el programa de incentivos tienen el objetivo de “mejorar la conectividad a partir de la generación de nuevas rutas y /o el aumento en los vuelos y/o su frecuencia. Se aplica transversalmente a todas las aerolíneas y destinos que cumplan los requisitos”.

En ese marco, se especifican los distintos instrumentos:

a. Incentivos económicos y reducción de tasas

- Incentivo por vuelos a nuevos destinos: El programa considera “nuevo destino a aquellos que conecten a los Aeropuertos con una localidad aún no alcanzada al momento de la suscripción de la aerolínea al Programa”.

Se aplica transversalmente y por igual tanto a nuevas compañías como a las que ya operan en los mismos, estableciéndose sus valores en pesos por pasajeros transportados para vuelos de cabotaje y en dólares para internacionales (Vuelos Internacionales: Incentivo de 5 USD por Pasajero Embarcado para nuevos destinos, Vuelos Cabotaje: Incentivo de 35 Pesos por Pasajero Embarcado para nuevos destinos)

A cambio de este incentivo, la compañía debe mantener la ruta durante la vigencia del beneficio (1 año) y no registrar deudas del pago de tasas al momento de la percepción del beneficio.

La liquidación de los incentivos se realizará en forma semestral, debiendo la compañía cumplir con todos los planes de ruta presentados.

- Incentivo por nuevos vuelos: Este incentivo busca promover el ingreso de nuevas compañías que, al ingresar a los Aeropuertos con destinos ya existentes, aumentan la oferta total de vuelos, generando mayores alternativas tanto en términos de programación como de tarifas.

Al igual que en el incentivo por nuevos destinos, su alcance se define en función del de los vuelos a promover, otorgando 3 USD por Pasajero Embarcado para nuevos destinos en vuelos internacionales y 25 Pesos por Pasajero Embarcado para nuevos destinos en vuelos de cabotaje.

A cambio la compañía debe mantener la ruta durante la vigencia del beneficio (1 año) y no registrar deudas.

También en este caso, la liquidación de los incentivos se realizará en forma semestral, debiendo la compañía cumplir con todos los planes de ruta presentados.

- Incentivo por nuevas frecuencias: En este caso se promueve la implementación de nuevas frecuencias por parte de Compañías que ya operan en los Entes Aeroportuarios, mediante la reducción de tasas operativas, tanto para vuelos de cabotaje como internacionales.

Se determina que, para nuevas frecuencias en vuelos internacionales, la reducción de tasas aterrizaje, balizamiento y estacionamiento será de un 50% sobre

la nueva frecuencia. Mientras que, en vuelos de cabotaje, la reducción de tasas aterrizaje, balizamiento y estacionamiento alcanzará a **un 100%** sobre la nueva frecuencia.

También esta reducción requiere que la compañía mantenga las nuevas frecuencias por un año como mínimo y no registrar deudas.

- Incentivos por aumento en la capacidad de aeronaves: En este caso se promueve el aumento en la capacidad de naves afectadas a rutas existentes por parte de compañías ya instaladas en los Aeropuertos de Santa Fé y tiene por finalidad incrementar la oferta de asientos entre los pasajeros de los mismos.

El incentivo **mantiene (durante 12 meses o temporada) el valor de las tasas** de aterrizaje, balizamiento y estacionamiento correspondientes a la aeronave original. Este supuesto aplica por igual a vuelos internacionales / regionales y de cabotaje.

- Incentivos por cuadro tarifario: Finalmente, esta última herramienta busca promover el ingreso de empresas que garanticen tarifas inferiores a las vigentes en el mercado, entendiendo que las mismas constituyen un instrumento idóneo y concreto para asegurar el ingreso de un nuevo segmento de mercado de pasajeros.

El programa prevé el otorgamiento de **descuentos especiales** en tasas operativas durante el plazo máximo de un año. El alcance del descuento estará definido por el nivel de tarifas ofrecidas y el alcance de la programación presentada.

b. Contratos de operación garantizada

El marco jurídico desarrollado por el Gobierno de Santa Fé también incluye esta figura. La define como “un instrumento orientado a garantizar el punto de

equilibrio a las aerolíneas para asegurar el inicio de una nueva ruta”. El contrato se suscribe por un tiempo determinado durante los cuales los firmantes se comprometen a cubrir el importe necesario para asegurar el punto de equilibrio (generalmente expresado como cantidad de asientos).

Para ello se establecen dos modalidades: (i) Contrato de compra anticipada y (ii) Contrato de balance a mes cerrado (finalizado un periodo, si la demanda espontánea no cubrió el punto de equilibrio, la contraparte compra a la aerolínea los tickets faltantes y los aplica al mes siguiente)

c. Convenios colaboración y fomento Gobierno Provincial (Ministerio de la Producción)

Se trata de instrumentos basados en el reconocimiento por parte del Gobierno Provincial de la necesidad de fomentar una mayor oferta de servicios aerocomerciales en Santa Fe, a partir de su impacto directo en la generación de inversiones productivas, empleo genuino, incremento del turismo e impulso del comercio internacional.

Es en ese contexto que, a través del Ministerio de la Producción, destina una partida presupuestaria específica para la promoción de la actividad en la región.

d. Reducción TUA Internacional

Esta herramienta prevé la reducción de la TUA en un 38.7% a todos los pasajeros internacionales cuyos trayectos no superen los 1.000 km aire de nuestra terminal, durante el plazo de un año.

Como resultado de la reducción, la TUA internacional para trayectos de hasta

1.000 km resulta en U\$S30, sosteniendo el valor de U\$S 45 para los trayectos internacionales que superen esa distancia. Se trata de un instrumento cuya implementación exige de la aprobación del ORSNA en su carácter de organismo regulador en materia tarifaria en todo el ámbito nacional.

Este programa fue utilizado en la Provincia especialmente con las compañías Flybondi y Jetsmart durante todo el 2019, sin embargo, el cambio de gestión de gobierno hizo que a principios de 2020 el Gobierno de Santa Fe, se disponga la derogación del Decreto que crea el programa de subsidios para las líneas aéreas.

Santa Fe tiene en su historial como otro antecedente, la Ley Provincial 12.513, publicada en el boletín oficial de Santa Fe el 6 de enero de 2006 que formaliza el convenio por el cual el Estado provincial se hacía cargo de pagar el combustible de la aerolínea SOL S.A. LÍNEAS AÉREAS mediante “un subsidio no reintegrable”.

- **El convenio de la Provincia de Salta con Andes Líneas Aéreas**

En el año 2006, el Gobierno de la Provincia de Salta firmó un convenio con Andes Líneas Aéreas para promover su llegada a la Provincia y que vuele de manera regular la ruta Salta-Buenos Aires con un avión MD de 165 asientos seis veces por semana.

Este convenio garantizaba la **cobertura del 65% de los asientos disponibles** durante un año.

En el año 2009 el Gobierno de Salta anunció la extensión y ampliación del convenio que desde el 2006 unía a esa provincia con la aerolínea. El nuevo acuerdo tuvo el objetivo de duplicar la oferta de vuelos de Andes entre Buenos Aires y Salta, e instrumentar una programación aérea que posibilitará unir la provincia norteña con Córdoba e Iguazú.

Se trató de la primera conexión aérea entre Salta e Iguazú, favoreciendo el intercambio turístico, tanto nacional como internacional y que luego fuera implementada por otras compañías aéreas.

- **Reducción de impuestos en la Provincia de Córdoba**

En la Provincia de Córdoba, las líneas aéreas tributaban por sus operaciones en la Provincia una alícuota del 3,5% en II.BB.

A través de un programa de incentivos, el Gobierno de la Provincia implementó en el año 2017 el otorgamiento de los siguientes beneficios a las compañías aéreas:

- Exención del Impuesto Inmobiliario por cinco años
- Descuento progresivo del impuesto sobre los Ingresos Brutos sobre los que provengan del desarrollo de la actividad del transporte aéreo, del 50% en los tres primeros años y del 25% en los dos restantes;
- Exención total del pago del Impuesto a los Sellos por el término de dos años desde el inicio del plan de inversión
- Subsidios por los puestos de trabajo permanentes, recibiendo un aporte no reintegrable por capacitación (Cada empleado nuevo de las empresas que operen desde Córdoba recibirán un subsidio equivalente a un Salario Mínimo Vital y Móvil)

De estas facilidades se benefició la empresa Flybondi tras firmar un convenio con la Provincia en 2017 que sin embargo no logró cumplirse en su totalidad.

1.5.5. Otras iniciativas

- **Uruguay**

En el año 2022, el Gobierno de Uruguay dio a conocer una perspectiva para 2023 en el mercado aéreo interno, enfocándose en atraer aerolíneas desde mercados claves ante la falta de una compañía local. Además, a través de un acuerdo con la Corporación América Airports se acordaron seis obras de inauguración de aeropuertos en el interior del país, en el marco de la renovación de la concesión por 20 años más que se votó en el Congreso uruguayo a fines de 2020. Así se sumarán al aeropuerto de Carmelo las de Melo, Durazno, Rivera, Salto y Paysandú, se suman a las terminales que ya tenía la empresa en Montevideo y Punta del Este. El plan es que cada 200 kilómetros siempre haya un aeropuerto internacional”.

El Gobierno trabaja en un plan de incentivos por pasajero extra para continuar impulsando la recuperación de la conectividad aérea en **Uruguay** que cuenta con apenas el 75% de las frecuencias que mantenía previo a la pandemia de Covid-19. La propuesta es por cada pasajero extra, el gobierno le pagaría un premio a la aerolínea. Otras de las medidas que se analizan están vinculadas al **precio del combustible** en Uruguay.

- **España**

Aena, SME S. A. es una empresa pública española constituida en sociedad anónima que gestiona los aeropuertos de interés general en España. En el año 2017 decidió generar nuevos incentivos comerciales a las aerolíneas, con el fin de que tenga un efecto positivo sobre la demanda y fomento, entre otros, el establecimiento de nuevas rutas y el fortalecimiento de las ya existentes. Para fijar los incentivos, el gestor aeroportuario consideró dos temporadas: la de verano, y la de invierno.

Los incentivos se aplicaban en dos modalidades:

- **Incentivos por ruta a nuevo destino.** Se aplicarán en todos los aeropuertos de la red de Aena y consistirán en un **75% de descuento en la tasa de pasajeros** de salida en la primera temporada en la que se implanta esa ruta. En la temporada equivalente siguiente se aplicará un descuento adicional del 25% si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

- **Incentivos por crecimiento en rutas existentes.** Recoge dos tipos segmentos en los que se aplica el incentivo: uno el de los aeropuertos de menos de tres millones de pasajeros anuales, y otro el de las rutas de largo radio (más de 4.000 km de distancia) en todos los aeropuertos de Aena. En ambas modalidades el incentivo es de un 75% de descuento en la tasa de pasajeros aplicable a los pasajeros adicionales de salida en la ruta, en la temporada de verano o invierno de 2017, y un descuento adicional del 25% si la compañía aérea mantiene el mismo número de pasajeros en dicha ruta durante la siguiente temporada equivalente.

Además, este plan preveía la aplicación de un descuento en los aeropuertos que presenten estacionalidad de entre los situados en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla (actualmente en esta categoría solo se encuentran los de Baleares). Se aplicará un 5% de descuento en la tasa de pasajero a los pasajeros adicionales de cada ruta durante la temporada de invierno de 2017, y un 5% adicional si la compañía mantiene al menos el mismo número de pasajeros en la ruta en la temporada de invierno de 2018.

- **Ayudas públicas a líneas aéreas europeas.**

Independientemente del alcance y las resoluciones judiciales en los supuestos de litigio, podemos observar que nos encontramos con el primer, segundo y tercer plan de reestructuración de Iberia, con las ayudas a Sabena, a Aer

Lingus o a Air France. Más adelante destacamos las ayudas públicas a Olympic Airways y las constantes reestructuraciones de Alitalia, desde el año 1997, que incluyeron quiebras de la compañía e incluso nuevas denominaciones de su continuadora, como la actual ITA Airways desde hace unos meses.

- **Alemania**

Observamos el aporte de capital del gobierno federal a la transportadora Lufthansa. Con motivo de la pandemia COVID 19, el gobierno federal aportó capital a la compañía a cambio de un porcentaje del paquete accionario.

Conforme la regulación europea y local, el gobierno federal acaba de vender su participación accionaria a inversores privados, obteniendo una ventaja económica y tratándose de un caso de éxito.

1.5.6. Las políticas de fomento en la Provincia de Tucumán

La Ley Provincial de Turismo de la Provincia de Tucumán (LEY 7484 / 2005), declara en su Artículo 1: *“al turismo de Interés Provincial, calificándolo como Política de Estado por ser una actividad socioeconómica estratégica y esencial para el desarrollo de la Provincia. Objeto y Fines de la Ley El objeto de la presente ley es la ordenación y promoción del turismo; el fomento, el desarrollo, la optimización de la calidad y la regulación de la actividad turística en cualquiera de sus formas; como así también los mecanismos de participación y concertación de los sectores públicos y privados en la actividad”*.

En su Artículo 2° se menciona entre los **principios** los siguientes:

- Concertación: las decisiones y actividades del sector se fundamentarán en acuerdos para asumir responsabilidades, esfuerzos y recursos

entre los diferentes agentes comprometidos, tanto del sector estatal como del sector privado provincial, para el logro de los objetivos comunes que benefician al turismo.

- La Coordinación: facilitar la interrelación e integración normativa, eliminando las barreras jurídicas y administrativas, a través de la participación de las distintas instituciones relacionadas directa o indirectamente con la actividad turística.

- El Fomento: el Estado dará impulso al turismo como sector estratégico de la economía, generador de empleo y riqueza, protegiendo y dando prioridad al desarrollo integral de las actividades turísticas, recreacionales y, en general, a todo lo relacionado con esta actividad en el territorio provincial, fortaleciendo el turismo receptivo para lograr el posicionamiento de la Provincia tanto en los mercados nacionales como internacionales.

- El Estímulo, Promoción y Apoyo a la Inversión: privada, nacional o extranjera.

Adicionalmente, Tucumán dispone de un **Sistema de fomento para la inversión** (SISTEMA DE FOMENTO PARA INVERSION LEY N° 7886 (Modificada por DNU 14/3-2008) que entre otros objetivos, busca propiciar la instalación de nuevos emprendimientos productivos y la ampliación de las inversiones de los ya existentes en la Provincia, fomentar el aprovechamiento racional de los recursos de la Provincia en condiciones sustentables de desarrollo, impulsar la implementación de procesos de producción e industrialización destinados a mejorar la calidad ambiental, favorecer la radicación de la actividad industrial y turística en las zonas de escasa población y con marcada tendencia migratoria, promover la creación de Parques, Áreas Industriales y Áreas Turísticas, conforme a las políticas que establezca el Poder Ejecutivo, apoyar la expansión y el fortalecimiento de la micro, pequeña y mediana empresa, definidas según los parámetros fijados por la SEPYME de la Nación; y el desarrollo de la actividad cooperativa en la Provincia, promover la investigación, desarrollo, generación, producción y uso de energías alternativa y promover la instalación de industrias que incorporen nuevas tecnologías.

La autoridad de aplicación de este sistema es el Ministerio de Desarrollo Productivo, y entre los beneficios se destacan los siguientes:

- Estabilidad fiscal: Exención de incrementos de la carga tributaria provincial durante quince (15) años.
- Reintegro de Inversiones
- Exención de tributos provinciales
- Facilidades para la compra, locación, leasing de bienes inmuebles de propiedad del Estado Provincial, situados dentro de las zonas que se determinen como Parque o Área Industrial, o Área Turística.
- Subsidio de hasta el 50% (cincuenta por ciento) en las tasas de interés de líneas crediticias otorgadas en virtud de convenios suscriptos con entidades financieras aprobados por la Honorable Legislatura.
- Entre otros.

En el año 2022 se sancionó la **Ley 154/2022** que tiene por objeto **otorgar a la actividad turística que se desarrolla en todo el territorio provincial el tratamiento que recibe la actividad industrial**, de conformidad a lo que dispone el Art. 33 de la Ley Nacional N° 25.997 en tanto invita a las provincias a adoptar medidas similares en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones y competencias.

La ley establece que la actividad turística definida en el marco de la Ley Provincial de Turismo N° 7484 obtendrá las mismas compensaciones impositivas, tributarias y crediticias que perciba la actividad industrial y establece que son beneficiarios de la presente Ley los comprendidos en el **Capítulo de Fomento de la Ley Provincial N° 7484**.

Al respecto, es importante destacar quienes están alcanzados por estos beneficios:

- Con el objeto de que la Provincia se convierta en un destino turístico competitivo, el Ente Autárquico Tucumán Turismo creará las condiciones necesarias para fomentar la inversión, la que se orientará a lo enunciado en el Anexo I de la presente ley.

- Áreas Promovidas. A los fines de la ley, fijase como área de fomento de la inversión turística la totalidad del territorio provincial.

- Será competencia del Ente Autárquico Tucumán Turismo definir las áreas y rutas para las inversiones turísticas previo estudio coherente con la política actual, mediante un Plan de Fomento Turístico. Este plan podrá establecer zonas de desarrollo prioritario y programas de turismo específicos, pudiendo así determinar los alcances y beneficios establecidos en la presente ley y su reglamentación.

- Acciones Promovidas. Al solo efecto del goce del beneficio que prevé el presente régimen, se promueven las siguientes actividades:

- Servicios de Hotelería, gastronomía y afines, que comprenden:
- Construcción de establecimientos nuevos destinados a alojamientos turísticos.

- Reforma, ampliación física o de servicios, reequipamiento y remodelación de alojamientos turísticos.

- Reforma y/o refacción de inmuebles, guardando un estilo arquitectónico que oportunamente haya sido declarado de interés turístico por autoridad competente, y que serán destinados a los rubros alojamientos y gastronomía.

- La construcción y equipamiento de establecimientos gastronómicos nuevos, como así también la reforma, ampliación, re-equipamiento y/o modernización de establecimientos ya existentes.

- Instalaciones para esparcimiento que comprendan:

- Construcción y habilitación de campings, colonias de vacaciones, albergues, "bungalows", natatorios, salas de esparcimiento y recreación y complejos turísticos.

- Construcción de instalaciones para la práctica de recreación náutica.

- Construcción de parques de flora y fauna autóctona.
- Construcción y habilitación de ascensores, funiculares y ferrocarriles turísticos.
- Construcción y habilitación de instalaciones, campos o complejos para la práctica de deportes de interés turístico, tales como autódromos, velódromos, hipódromos y aeródromos.
- Construcción, equipamiento y habilitación de auditorios y salas para reuniones públicas, congresos, convenciones, ferias y actividades culturales.
- **Explotación de servicios de transporte turístico**, que comprende la adquisición de unidades específicas para autotransporte turístico nuevas, sin uso; terrestres; lacustres o aéreos y su explotación como servicios de excursiones en los circuitos turísticos de la Provincia.

Del análisis normativo expuesto, surge que la actividad de transporte aéreo no estaría expresamente contemplada dentro del régimen de fomento tucumano.

Por otro lado, a nivel de **créditos** existen dos líneas que administra el IDEP Tucumán (Instituto de Desarrollo Productivo):

. **El Fondo para el Fomento Productivo:** al cual pueden postularse empresas locales de agroindustria, de alimentos, de manufactura, de producción primaria, de turismo rural y de servicios. Los préstamos del FFP están destinados a firmas que quieren invertir en infraestructura y en bienes de capital. No está disponible para la compra de inmuebles o de rodados, ni para afrontar gastos corrientes, como pago de servicios, mano de obra o costos de insumos, etc.

Para acceder al financiamiento, las empresas que se postulan deberán demostrar que cuentan con capacidad técnica y administrativa para ejecutar el proyecto en inversión. Además, deberán contar con sustentabilidad económica y financiera para asumir la devolución de la totalidad del crédito y para concretar las inversiones de contraparte del proyecto.

La ejecución del proyecto que presente la empresa interesada no podrá exceder los doce (12) meses corridos, cuyo plazo máximo de inicio vencerá a los treinta (30) días corridos a partir de efectuado el primer desembolso del crédito.

Características del préstamo: La línea podrá financiar un monto máximo de \$ 800.000, para empresas con antigüedad mayor a un año y \$ 1.600.000 para grupos asociativos o cooperativas. El monto total del financiamiento no deberá superar el 70 % del monto total de cada proyecto.

b. Por su parte, el **Fondo para el Fomento Turístico** está dirigido a las micro, pequeñas y medianas empresas locales del sector turístico. Esta herramienta está orientada a fomentar, promocionar y apoyar proyectos en el sector turístico, que mejoren los servicios y las prestaciones turísticas de la provincia para generar, no sólo ganancias económicas, sino también un impacto positivo en el ámbito social de las comunidades receptoras.

Podrán ser beneficiarios de esta línea las empresas Micro, Pequeñas y Medianas. Así también como los emprendedores, cooperativas y los grupos de empresas radicadas en la provincia pertenecientes al sector turístico registrado y habilitado por el Ente Tucumán Turismo.

Características del préstamo: La línea podrá financiar un monto máximo de \$1.000.000, salvo para grupos asociativos o cooperativas, en cuyo caso el monto máximo no podrá superar los \$1.500.000. El monto total del financiamiento no deberá superar el 70 % del monto total de cada proyecto.

Se articula además con otros organismos e instituciones la promoción de líneas de financiamiento al sector, fundamentalmente con el Instituto de Desarrollo Productivo (IDEP), El Consejo Federal de Inversiones (CFI), con la Secretaría de Emprendedores de la pequeña y mediana empresa (SEPyME), entre otros.

1.6. Relevamiento sobre niveles de formación sobre la temática aerocomercial de los actores claves como funcionarios provinciales y responsables de la administración de la infraestructura aeroportuaria

1.6 Relevamiento sobre niveles de formación sobre la temática aerocomercial de los actores claves como funcionarios provinciales y responsables de la administración de la infraestructura aeroportuaria.

1.6.1. Metodología

A los efectos de esta tarea, se realizaron encuestas anónimas a los sujetos indicados, en base a un cuestionario de elaboración propia, con el objetivo de evaluar su nivel de conocimiento en la temática y proponer instancias de formación y/o capacitaciones posteriores.

Dichas encuestas se planificaron por expertos de la materia teniendo como público objetivo a diversos actores claves como, por ejemplo, funcionarios provinciales y responsables de la administración de la infraestructura aeroportuaria.

La posibilidad del carácter anónimo, reflexionado desde el diseño curricular de las mismas, pretende alcanzar un mayor grado de libertad y honestidad intelectual que aleje de las respuestas cualquier atisbo de compromiso laboral ajeno a la propia respuesta.

El modelo de encuestas ofrecidas, gestionadas y procesadas¹⁰ obra adjunto como Anexo I & II al presente capítulo, conforme términos de referencia (TdR) de la presente consultoría. Además se ofrece el siguiente Link de acceso a la Encuesta: <https://forms.gle/LDjnFA8ZfFrL4Rq47>

1.6.2. Introducción

La industria de la aviación civil es altamente calificada y cuenta con una profusa reglamentación que, como ya hemos referenciado *in infra*, es una de las características del derecho aeronáutico para el consenso unánime de la doctrina.

¹⁰ Nota de los consultores: Se deja constancia que se han procesado las encuestas, cuyo muestreo cobra relativa significancia. La temporada estival imposibilitó el muestreo de relevancia en la encuesta que no se procesó para el presente. La misma será procesada e incorporada en el informe final.

El conocimiento de la reglamentación y el lenguaje propio de la aviación inmediatamente denota el nivel de conocimiento de los diferentes interlocutores.¹¹

El grado de estos conocimientos técnicos se manifiesta como fortalezas y atractivos para incrementar la conectividad, pues suponen un piso de experticia previa. Avanzando en la materia, la formación y transmisión de contenidos dirigidos a la potenciación de la conectividad requiere manejar diferentes esquemas básicos de conocimiento de acuerdo al rol del personal que intervenga.

Desde el CONICET, se analiza aquellos desarrollos científicos que condujeron al nacimiento de la Ingeniería Aeronáutica y por ende del derecho aeronáutico, para luego pasar revista de la ubicación e importancia de la enseñanza y capacitación. Sin capacitación no podría existir esta industria. (Capaldo, 2009).

Dicha capacitación se manifiesta claramente y de manera obligatoria puertas adentro de la industria aerocomercial, para todo el denominado personal aeronáutico, tal lo indica el Convenio de Aviación Civil Internacional CH44. Montreal (2018), que en un primer ámbito de aplicación, se cuentan entre aquellos que requieran una licencia y habilitación, previa para el desempeño de sus tareas cotidianas.

Ahora bien, la industria aerocomercial y la industria del turismo convergen cada día más, por lo cual las fronteras formativas se desvanecen y -en la medida de las necesidades y oportunidad- la industria del turismo debe tener cada día, mayores conocimientos aerocomerciales y viceversa.

En un benchmarking se puede apreciar casos de éxitos de diferentes organizaciones; de turismo, gubernamentales y privadas, que se han capacitado

¹¹ Nota de los Autores. Sin ir más lejos, y baste como ejemplo, existe un alfabeto aeronáutico, es decir una identificación para cada letra alfabética. Así, quién no se interrelacione técnicamente - por ejemplo- al identificar la matrícula de una aeronave- revelará su eventual desconocimiento de la materia. Lo mismo sucede con los acrónimos de la industria.

desde nociones y por etapas en la industria aerocomercial de acuerdo a su interés y así han consolidado o hecho crecer destinos con éxito rotundo. Más allá de los conocidos casos europeos o ciudades con notables particularidades -como por ejemplo Cuzco, en Perú-, podemos citar los ejemplos de las ciudades de Medellín en Colombia o la ciudad de Iquique al norte de Chile que, aunque con una décima parte de población que aquella ha visto crecer la oferta aerocomercial sostenidamente.¹²

Todos esos destinos han podido aumentar la conectividad, desde una mayor profesionalización de las organizaciones de turismo local y -a pesar que la política aerocomercial se encuentra en la esfera nacional-. La proactividad de aquellas ha impulsado el desarrollo del transporte aerocomercial y, por lo tanto, del turismo.

1.6.3. Gestión y procesamiento de encuesta sistémica oportunidades de formación y percepción en la temática aerocomercial de actores claves provinciales y municipales.

Fecha de procesamiento: 05 de febrero de 2023.

ENCUESTA SISTÉMICA OPORTUNIDADES DE FORMACIÓN Y PERCEPCIÓN EN LA TEMÁTICA AEROCOMERCIAL DE ACTORES CLAVES PROVINCIALES Y MUNICIPALES

A continuación, ofreceremos el procesamiento de los resultados de la encuesta de referencia, dentro del universo encuestado.

¹² Fuente: Informes AAC Chile & Aerocivil Colombia.

Dentro de las Preguntas y Respuestas observamos que a la pregunta:

¿En qué ámbito laboral se desempeña? *

- ☐ Organismo Nacional
- ☐ Gobierno Provincial
- ☐ Gobierno Municipal

Respuestas: el 100% de las respuestas correspondieron al ámbito provincial.

2. Datos formativos

1. Título de formación alcanzado (referencie sus mayores logros)

Tu respuesta

Respuestas: el 84% de las respuestas correspondieron al nivel universitario y el 16% restante a nivel terciario.

Tabla 1.6.3.a: Detalle de respuestas.

Licenciado en Filosofía
Tec. en administración de empresas turísticas
Universitario completo
Licenciatura en Turismo
Licenciatura en Turismo
Universitario
Universitario
Licenciado
Universitario
Lic. En Turismo
Maestría
Tecnicatura en comercialización

Con relación a la pregunta sobre:

2. Cursos realizados que considere relevantes para sus funciones

Tu respuesta

Respuestas: Estuvieron vinculadas a temáticas como el marketing, la organización de eventos, la atención al turismo, ceremonial, entre otras. No se advierte vinculación con temáticas vinculadas a la conectividad y el transporte aéreo.

Marketing, ventas y liderazgo. Primeros Auxilios y RCP.
Diplomatura en Organización de Eventos Curso de Oratoria
Atención Al Cliente - Administración
Diplomatura en Ceremonial y Protocolo
Cursos del MINTUR
Varios

Tabla 1.6.3.b: Detalle de respuestas:

Con relación a la pregunta sobre:

3. Que curso o capacitación entiende Ud. que fortalecería sus tareas cotidianas

Tu respuesta

Respuestas: Solo 1 respuesta estuvo vinculada en forma directa a temática de transporte aéreo.

Tabla 1.6.3.c: Detalle de respuestas

Aeronavegación
Cursos de oratoria
IDIOMAS
Manejo de personal
Proyect Manager
Formador de formadores
Marketing Digital

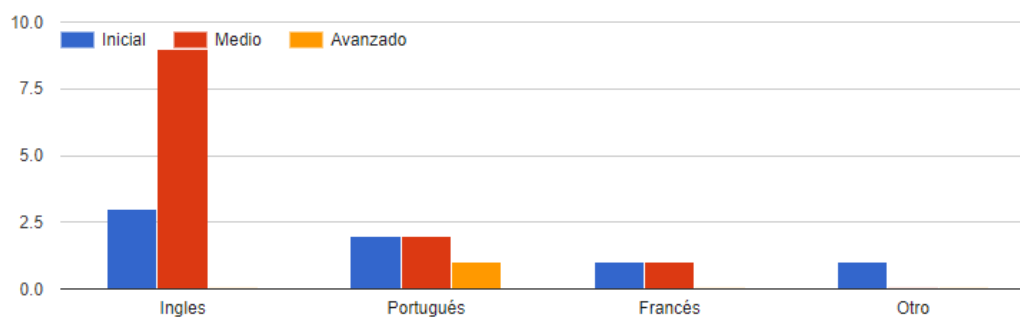
Con relación a la pregunta sobre:

4. ¿Domina Ud. algún idioma? Especifique el idioma y el nivel lecto escritura oralidad

	Inicial	Medio	Avanzado
Inglés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Portugués	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Francés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Otro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Respuesta: Hay un porcentaje mayoritario que manifiesta dominar el “**idioma inglés**” con un nivel “**medio**”.

Gráfico 1.6.3.d: Detalle de la respuesta



Con relación a la pregunta sobre:

5. ¿Le interesaría comenzar a estudiar un idioma? ¿Por qué?

Tu respuesta

Respuestas: El **inglés y el portugués** son los dos idiomas que mayor interés generan.

Tabla 1.6.3.e: Detalle de las respuestas

Inglés.
Si, para mejorar en mi trabajo
Inglés. Portugués.
Formación permanente
No
No
Reforzar portugués
Si, porque es importante para la actividad turística.

Con relación a la pregunta sobre:

6. ¿Tuvo algún curso o capacitación en materia aeronáutica/conectividad/transporte/atención? Especifique.

Tu respuesta

Respuesta: un 92% de las respuestas fueron negativas. Solo una fue positiva y estuvo vinculada a atención del cliente.

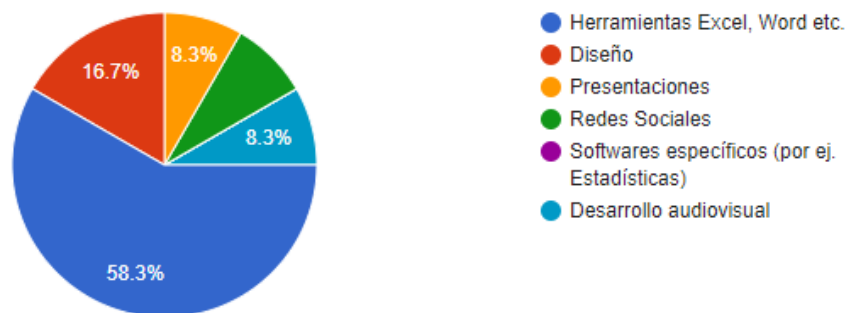
7. Ud. tiene manejo de herramientas tecnológicas en su tarea cotidiana ¿Cuál/les?

- ☐ Herramientas Excel, Word etc.
- ☐ Diseño
- ☐ Presentaciones
- ☐ Redes Sociales
- ☐ Softwares específicos (por ej. Estadísticas)
- ☐ Otro: _____

Respuesta: El 58% de las respuestas estuvieron vinculadas al manejo de herramientas de office como Excel y Word.

Gráfico: 1.6.3.f: Detalle de las respuestas

12 respuestas



Con relación a la pregunta sobre:

8. ¿Es lector frecuente de noticias o tiene algún interés acerca de la industria aerocomercial?

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ A veces

Respuesta: Las respuestas se distribuyeron en forma equitativa entre las tres opciones.

Gráfico 1.6.3.g: Detalle de las respuestas

12 respuestas

3. Datos de la industria

1. Indique su nivel de percepción con la regulación *de orden local, provincial y nacional* - según corresponda- con la cual Ud. Trabaja todos los días y su relación con el impulso a la conectividad aérea de Tucumán.

- ☐ Excelente. No propondría ninguna reforma a una norma existente ni el dictado de nueva regulación.
- ☐ Buena. No obstante, propondría reformas a norma existente y el dictado de nueva regulación.
- ☐ Mala. La regulación vigente (total o parcialmente) es un obstáculo al desarrollo de la conectividad de Tucumán.

Datos de la industria

Respuesta: el 66% responde que es “Buena, aunque propondría reformas a la norma existente”.

Gráfico 1.6.3.h: Detalle de las respuestas

9 respuestas



En atención a la pregunta sobre:

2. Respecto al punto anterior. Considera que la regulación vigente tiene oportunidades de mejora. Especificar áreas.

Tu respuesta

Respuesta: Las respuestas fueron variadas, entre las que se destacan algunas respuestas vinculadas a falta de conocimiento en el tema por lo cual no se respondió.

Propuestas:

- ✓ Mayor conectividad y contacto de las los costos con el cliente
- ✓ Ampliar la frecuencia de los vuelos e incorporar nuevos destinos
- ✓ Mejorar la accesibilidad del centro de la Ciudad al Aeropuerto
- ✓ Mayores frecuencias a distintos destinos internacionales

- ✓ Régimen impositivo y cielos abiertos.

Con relación a la indicación de valores, que se formula a continuación veremos el procesamiento de los datos:

3. Indique tres valores, que Ud. Entienda, podría ofrecer desde su puesto laboral y tener en cuenta una línea aérea nacional, regional o internacional, para comenzar o ampliar sus operaciones en el Aeropuerto de Tucumán.

Tu respuesta

Respuesta: En este caso también se advirtió un importante número de no respuestas. Sin embargo entre las que si respondieron se destacan los siguientes valores:

- ✓ Cercanía con el cliente, puntualidad, claridad en la comunicación
- ✓ Compromiso. Responsabilidad. Proactividad
- ✓ Información turística de calidad con tecnología aplicada, mejoras en el uso del trato al visitante al llegar sobre todo de parte de los autos de remis o taxi
- ✓ Compromiso, honestidad y seriedad.

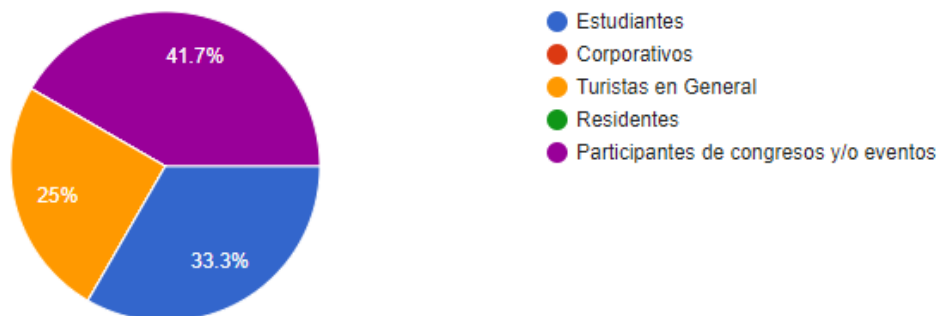
4. ¿Qué tipo de segmento de pasajeros entiende Ud. podría sumarse al modo aéreo en la provincia?

- ☐ Estudiantes
- ☐ Corporativos
- ☐ Turistas en General
- ☐ Residentes
- ☐ Participantes de congresos y/o eventos
- ☐ Otro: _____

Respuesta: El 41% opina que los asistentes a actividades de turismo de reuniones es uno de los segmentos que podrían crecer, al igual que los estudiantes (33%) y los turistas en general (25%).

Gráfico 1.6.3.i: Detalle de la respuesta

12 respuestas



Con relación a la consigna siguiente:

5. Indique, según su nivel de percepción, una o más causas que hoy obstaculizan el crecimiento del mercado de pasajeros aéreos en la provincia

☐ Regulatorias

☐ Operatorias

☐ Económicas Financieras

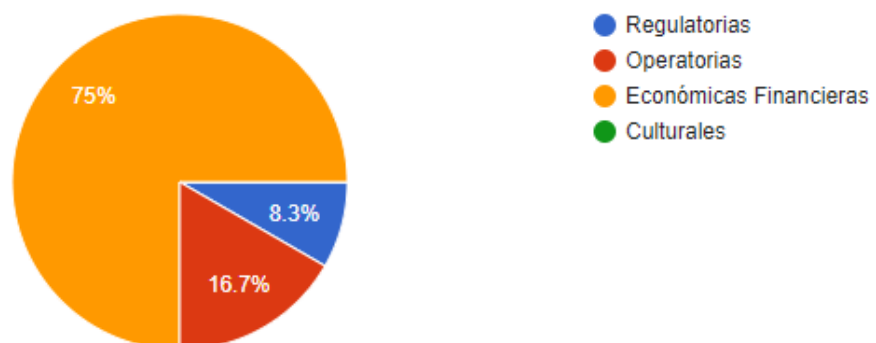
☐ Culturales

☐ Otro: _____

Respuesta: El 75% opina que las causas económicas – financieras con las que más obstaculizan el crecimiento del transporte aéreo.

Gráfico: 1.6.3.j: Detalle de la respuesta

12 respuestas



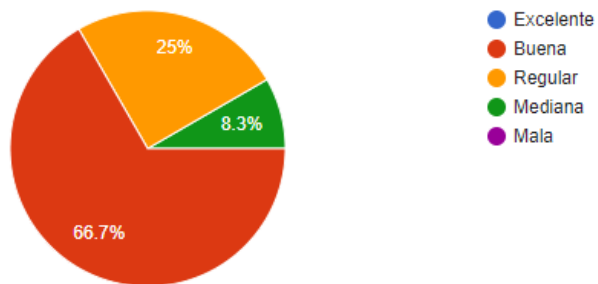
6. Imagine que Ud. Fuese un pasajero aéreo habitual con destino/partida desde Tucumán. Indique su nivel de percepción desde lo que sería SU experiencia integral como pasajero

- ☐ Excelente
- ☐ Buena
- ☐ Regular
- ☐ Mediana
- ☐ Mala

Respuesta: El 66% opina que la experiencia es “buena”.

Gráfico 1.6.3.k: Detalle de la respuesta

12 respuestas



7. Respecto al punto anterior. Si su respuesta su negativa, mencione las oportunidades que considere para mejorar la experiencia del pasajero

Tu respuesta

Respuesta: Hubieron 4 respuestas que detallan lo siguiente:

- ✓ Más destinos, costos más bajos
- ✓ Mejorar los servicios del aeropuerto
- ✓ Transporte público de pasajeros
- ✓ Falta de infraestructura y servicios en aeropuerto

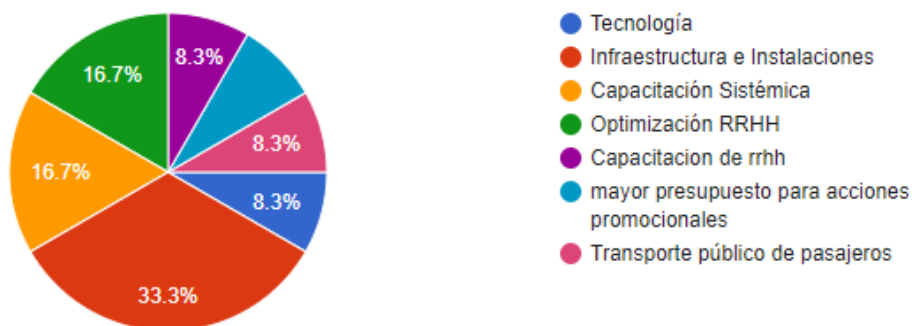
8. Identifique los aspectos materiales y de RRHH (equipos, tecnología, software, etc.) con los que podría optimizar su tarea cotidiana.

- ☐ Tecnología
- ☐ Infraestructura e Instalaciones
- ☐ Capacitación Sistémica
- ☒ Optimización RRHH
- ☐ Otro: _____

Respuesta: El 33% opina que la infraestructura e instalaciones, la capacitación y la optimización de los recursos humanos le siguen en cantidad de respuesta.

Gráfico 1.6.3.I: Detalle de la respuesta

12 respuestas



Hemos dado un espacio para las observaciones de los encuestados y ofrecemos, a continuación, el procesamiento de los datos.

9. Espacio para sus observaciones generales acerca de las fortalezas y debilidades del sistema aerocomercial en Tucumán y el crecimiento del turismo.

Tu respuesta

Detalle de la respuesta:

✓ Tucumán es el centro comercial más importante del norte Argentino. Su potencial industrial y belleza natural lo destacan por sobre el resto de las provincias. Además contar con un aeropuerto de semejante envergadura es una lástima no poder utilizarlo al máximo.

✓ Las regulaciones y las normativas vigentes son un inconveniente en el desarrollo aerocomercial del país.

✓ Considero que por la ubicación geográfica de la provincia tiene como fortaleza poder captar gran cantidad de potenciales pasajeros de las provincias lindantes, además de la fuerza de venta con la gran cantidad de agencias emisoras hacen que los vuelos tengan gran ocupación.

✓ Debilidades la poca tracción de operadores y agencias receptoras para captar pasajeros.

Por último, acompañamos en Anexos, los formularios de las diferentes encuestas presentadas.

1.7. FODA sobre la conectividad aérea de Tucumán

1.7. FODA sobre la conectividad aérea de Tucumán

El análisis FODA o DAFO es una técnica que se usa para identificar las fortalezas, las oportunidades, las debilidades y las amenazas, a fin de desarrollar un plan estratégico. Con el objetivo de lograr esa identificación en el ámbito de la conectividad y el transporte aéreo en la Provincia de Tucumán, se resolvió vincular esta herramienta al **ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE** que fuera presentado en el desarrollo del punto 1.1.

Este índice, diseñado entre la empresa AMADEUS y la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA). En su carta de presentación ambas instituciones afirman que: “El concepto de competitividad en el transporte aéreo involucra varios factores que este documento pretende abordar. Pero su concepto fundamental es generar condiciones atractivas para atraer inversiones, operadores y que facilite la llegada de turistas”.

En vistas a que el presente trabajo persigue similares objetivos consideramos oportuno utilizarlo como base para diagnosticar la realidad de la Provincia de Tucumán en la temática, rescatando prioritariamente aquellos factores de competitividad del transporte aéreo sobre los cuáles la Provincia puede llegar a tener una mayor incidencia en su configuración en ejercicio de sus competencias propias como Estado sub nacional, además de sumar a este análisis otros aspectos que también merecen ser contemplados, en especial, en lo que hace a la gobernanza provincial en materia de transporte aéreo.

Son 10 los factores vinculados a la competitividad:

1. *Impuestos, tasas y contribuciones.*
2. *Potencial de mercado*
3. *Conectividad*
4. *Combustible y SAF*
5. *Medidas de apertura hacia COVID*

6. *Accesibilidad a mercados a través de visados*
7. *Calidad aeroportuaria*
8. *Costos aeroportuarios*
9. *Costos de servicio de sobrevuelo*
10. *Gobernanza de las autoridades aeronáuticas de aviación civil*

Considerando que las medidas de apertura hacia el COVID en nuestro país ya no tienen impacto, se analizará la situación de la Provincia de Tucumán en relación a los siguientes factores:

1. *Impuestos, tasas y contribuciones.*
2. *Potencial de mercado*
3. *Conectividad*
4. *Combustible y SAF*
5. *Accesibilidad a mercados a través de visados*
6. *Calidad aeroportuaria*
7. *Costos aeroportuarios*
8. *Costos de servicio de sobrevuelo*
9. *Gobernanza de las autoridades aeronáuticas de aviación civil*

1. *Impuestos, tasas y contribuciones.*

Las tasas, impuestos y contribuciones impactan en el precio final del boleto, en algunos casos llegando a duplicar la tarifa que debe pagar el pasajero. Estos conceptos, que normalmente son recaudados por las aerolíneas al momento de la venta, son trasladados a (i) aeropuertos, (ii) gobierno (autoridades migratorias o de turismo y (iii) las arcas generales del Estado (a través de impuestos y tasas nacionales, provinciales y municipales).

El transporte aéreo internacional está sujeto a la jurisdicción y soberanía de cada país y en nuestro país, además de los impuestos nacionales que representan el mayor porcentaje, el transporte aéreo también puede ser alcanzado por tributos y tasas a nivel provincial y municipal.

Según el Estudio de ALTA y AMADEUS: *“una mayor competitividad se reflejará a través de menores impuestos, los cuales, permiten que una mayor parte de la población acceda al servicio. En la medida en que éstos tiendan a caer, la demanda por el servicio aumenta y, por tanto, podría incrementar la recaudación final. En este sentido, a mayor recaudación, un mayor volumen de pasajeros, con una menor tarifa impositiva”*.

Los impuestos, tal como se vio en el punto 1.4. Suelen ser estar vinculados a tres ámbitos: (i) Impuestos que recaen sobre la venta del boleto: incluye el impuestos al valor agregado (IVA) o cualquier impuesto que termina impactando el precio final del mismo, (ii) Tasa aeroportuaria: tarifas que buscan remunerar el uso del aeropuerto por pasajero y (iii) Cualquier tarifa aeroportuaria o de migración, seguridad o impuestos al turismo.

En el caso de la Provincia de Tucumán, tal como ya se expresó en el punto mencionado anteriormente (1.4.) el mayor porcentaje de los impuestos están determinados a nivel nacional, siendo que el Estudio de ALTA y AMADEUS determinó que **“Argentina es el país menos competitivo en materia de impuestos sobre el boleto**, los cuales suman 112% sobre su precio final”. Por otro lado, la Organización Mundial de Turismo (OMT) señala que los **aeropuertos latinoamericanos son los que tienen las tasas aeroportuarias más altas**. Varios aeropuertos argentinos forman parte de los más caros en este ámbito. Inclusive el Aeropuerto Tucumán forma parte de la **categoría I**, por lo cual le corresponde la **tarifa más alta** que define el ORSNA. Situación compartida por la mayoría de los aeropuertos del país a excepción de San Martín de los Andes, Malargüe, San Rafael, Puerto Madryn, Río Cuarto, Reconquista, General Pico.

Estas amenazas a la competitividad del aeropuerto de Tucumán, podrían verse atenuadas a partir de un **programa provincial de fomento a la conectividad aérea** que entre sus estrategias, define la reducción y/o excepción impositiva y/o el subsidio de tasas ya que no se advierte en el marco normativo ni tributaria de la Provincia un régimen de fomento específico para las actividad del transporte aéreo.

El esfuerzo en **reducir el alto costo impositivo** redundará en beneficio de los usuarios, quienes podrán acceder a boletos más accesibles y en una atracción a las compañías aéreas, que tal como se vio en los puntos anteriores responden muy bien a estas estrategias.

Otra oportunidad en este ámbito está vinculada a la **seguridad jurídica y las políticas de largo plazo** en materia de beneficios a la conectividad aérea. Muchas iniciativas en nuestro país no han perdurado más allá de un par de años y/ una gestión política.

Las Provincias tienen la oportunidad de poner en la agenda pública la conectividad aérea y buscar colaborar y cooperar con los organismos nacionales definiendo políticas a más largo plazo.

0. Potencial de mercado

El Índice de Competitividad define que el factor del potencial del mercado está basado en el tamaño de la economía y su población. El crecimiento del tráfico aéreo está ligado con los niveles de desarrollo económico, la actividad productiva y la economía de los países.

Igualmente, las poblaciones más grandes representan mercados más grandes y ello implica oportunidades para una mayor demanda por los servicios de transporte aéreo.

En relación a la población:

En el caso de la Provincia de Tucumán, y vinculados el **factor población es una de las mayores fortalezas de la Provincia.**

No solo Tucumán es la 6° Provincia del país en cantidad de habitantes y lidera el ranking de la Región Norte y con solo una superficie de 22.524 Km², es la 2 ° provincia más densamente poblada del país (64 Hab/Km²), después de la Ciudad de Buenos Aires, sino que como se vio en el punto 1.2., **el área de influencia del Aeropuerto Internacional de Tucumán** comprende 15

departamentos de Tucumán, dos de Catamarca, dos de Santiago del Estero y dos de Salta, concentrando al año 2010 1.526.878 habitantes que representaban el 98% de la población total de la Provincia de Tucumán, el 11% del de la Provincia de Catamarca, el 4% del de la Provincia de Santiago del Estero y el 3% del de la Provincia de Salta.

El Estudio elaborado por el ORSNA destaca que “**esta área de influencia aeroportuaria es la cuarta más numerosa en población luego de Buenos Aires, Rosario y Córdoba**”. El estudio también determinó que el Nivel Socio-Económico (NSE) predominante de los hogares del área de influencia del aeropuerto es el medio, que alcanza el 74% de los hogares. Los hogares de NSE alto promedian el 18% y los de NSE bajo el 8%

Por otro lado, el Área Metropolitana de Tucumán es la principal aglomeración urbana del país al norte de Córdoba y el centro urbano más poblado de la región NOA, ocupando el 5º lugar entre los aglomerados urbanos más poblados de la Argentina.

Teniendo en cuenta que aún no se han publicado los resultados del último Censo 2022, pero que las proyecciones publicadas por el INDEC y la Dirección de Estadísticas de la Provincia de Tucumán, prevén una población en el año 2022 de 1.734.118 habitantes, lo que significa un crecimiento del 16%. Por su parte **el Área Metropolitana podría superar en la actualidad el 1.000.000 de habitantes**.

Un factor que sin duda puede convertirse en una amenaza es que se profundicen los porcentaje de la población bajo la línea de pobreza e indigencia y al contrario una gran oportunidad es que una mayor cantidad de habitantes podría acceder a servicios aéreos en la medida que se **mejoren las condiciones sociales y económicas**. La tasa de informalidad laboral según los últimos datos disponibles es del 42.3% lo cual implica que un alto porcentaje de la población que no se encuentra dentro del sistema y que entonces no accede a las propuestas de financiamiento que generan las líneas aéreas.

En ese sentido, sin duda, una **política de tarifas accesibles**, líneas aéreas “low cost”, posibilidades de financiamiento de parte de las compañías aéreas, colaborarán a generar boletos más accesibles.

En relación a la economía:

Una gran fortaleza de la Provincia es que **Tucumán es el mayor polo industrial y comercial del norte argentino**.

Según los datos del Censo Nacional Económico 2020-2021 publicado por el INDEC la densidad empresarial de la Provincia de Tucumán ascendió a 3.072 empresas y organizaciones por millón de habitantes, siendo la más alta de la región norte. También lidera el ranking en cantidad de empresas y organizaciones, con 5.145 empresas, lo que representa el 1,5% a nivel país, pero el 36% de la región que alberga un total de 14.109 empresas

Otro aspecto destacable es que la provincia posee una **estructura productiva altamente diversificada**. El clima subtropical con estación seca la convierte en una provincia con un enorme potencial.

A nivel general, los últimos datos publicados por la Dirección de Estadísticas dan cuenta de un proceso de recuperación parcial de las caídas en su Producto Bruto durante los años 2019 y 2020, derivados del COVID aunque reconocen que aún no alcanzaron el nivel del PBI de 2018, considerado el mayor valor pre-pandemia.

La provincia es base de las mayores **productoras de cítricos y berries** de Sudamérica. En este marco, es uno de los **principales distritos productores de arándano de la Argentina** que requiere ser exportado vía aérea y el primer exportador de fruta congelada a nivel nacional. A nivel general, las **exportaciones**, en el primer semestre de 2021 aumentaron un 18,03 %, siguiendo la tendencia del año anterior.

Entre las oportunidades, la ubicación geográfica al norte del país, la coloca en una posición privilegiada en el ámbito de la integración regional con los países

que integran el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) representando una oportunidad para su crecimiento productivo y económico y en consecuencia para la demanda de transporte de cargas entre los países miembros y otros países a través de acuerdos comerciales.

Así mismo, la integración de la provincia de Tucumán al ZICOSUR está contribuyendo a la inserción estratégica de Tucumán en los mercados regionales y globales. La inversión en infraestructura y las mejoras en la conectividad que propicia el sub bloque aumentarán la competitividad de los productos tucumanos y, por lo tanto, las exportaciones y el comercio.

Algunas amenazas pueden relacionarse a que los factores económicos no permitan continuar el proceso de recuperación ya iniciado y que no se adviertan crecimientos en la producción agrícola y agroindustrial que se están viendo afectadas por la situación económica que atraviesa el país y sus mayores costos asociados, lo que sin duda impacta en el transporte aéreo de carga, que en muchos casos se ha visto reemplazada por el transporte marítimo.

En los últimos años el aeropuerto de Tucumán, a pesar de contar con toda la infraestructura y facilidades para hacerlo, no registró un movimiento de carga relevante.

El 70% son empresas micro que pueden verse más afectadas por las crisis económicas y sociales, sin embargo, también son las que pueden ser más flexibles para adaptarse a los cambios en el mercado y a los distintos escenarios.

Dentro de la economía, **el movimiento turístico** merece un análisis especial.

Primeramente, una fortaleza es la consolidación del **turismo como política de Estado** y el establecimiento de las Estrategias para el Desarrollo Turístico de Tucumán 2017-2022, que contribuye al desarrollo integral de la provincia, promoviendo el empleo, el progreso y bienestar de los ciudadanos.

El marco estratégico del desarrollo turístico provincial propicia el fortalecimiento institucional; potencia la oferta turística actual generando nuevos productos que enriquecen la experiencia de los visitantes, gestiona la calidad de los servicios y las competencias de los recursos humanos empleados por el sector y la promoción del destino. En consecuencia el Destino Tucuman gana protagonismo en la Región Norte.

Según un informe de la Dirección de Estadísticas de Tucumán vinculado al Producto Bruto Geográfico, en el año 2021 “El sector de servicios de **hotelería y restaurantes** representó el 2,4% del valor agregado total de la provincia, pero durante 2021 tuvo una tasa de crecimiento del 34,1% lo que evidencia una recuperación significativa, aunque no total, de la caída registrada en 2020 (-36,9%) por efecto de la pandemia. Se destaca que es el sector que registró la mayor tasa de contracción en 2020, como así también la mayor tasa de crecimiento en 2021”.

Datos más recientes del Observatorio de Turismo del Ente Tucumán Turismo, dan cuenta que en el año 2022 la Provincia registró **4.162.032 pernотaciones** y 2.266.453 arribos turísticos. En el caso del primer dato, representa un 12% de incremento en relación al 2019 y el segundo un 14%. El impacto económico ascendió a \$17.021.278.806, incluyendo los gastos en alojamiento, gastronomía, transporte en destino, compras varias y excursiones.

Respecto a cómo llegan los turistas a la Provincia, el transporte aéreo es el **2° medio de transporte en importancia** (15%) mediante el cual arriban los turistas a la Provincia (Año 2019: 49.253 arribos en el Aeropuerto Internacional Teniente Benjamín Matienzo). En este ámbito es importante destacar como una oportunidad, que las tarifas del transporte terrestre muchas veces se equiparan con las tarifas promocionales de las líneas aéreas.

La **debilidad en este caso puede estar dada por la falta de conectividad y de más frecuencias con los principales centros emisores** de turistas a las

Provincias. Al respecto, según datos del Observatorio de Turismo del Ente Tucumán Turismo, los principales centros emisores de turismo nacional para Tucumán son Buenos Aires (22,7%) y Santa Fe (5,9%). Córdoba, Santiago del Estero y Salta presentan una participación similar alrededor del 5%. A nivel internacional, en el año 2022, Uruguay (25%) y Brasil (22,2%) constituyen los principales centros emisores a escala internacional, seguido por la Unión Europea y el resto de América, que comparten un promedio del 19,4% de participación.

Las actividades vinculadas al ocio, descanso y vacaciones es la motivación principal de los turistas que arriban a los principales destinos de la provincia. La visita a familiares/amigos y el turismo de negocios/trabajo constituyen los otros motivos de viaje en orden de importancia.

Un segmento que se presenta como una gran oportunidad es el **turismo de reuniones**.

Según datos del Observatorio de Turismo provincial, el **43% de los eventos realizados en el 2019 en la región norte del país, tuvieron como sede Tucumán** con 805 reuniones identificadas marcando un crecimiento del 71% en relación al año 2018, destacándose como la 4° sede de eventos a nivel nacional. Ello implicó que arribaran a Tucumán 58.868 entre asistentes nacionales e internacionales con una estadía promedio de 2 noches (1.92 días).

El año 2022, que implicó el inicio de recuperación de este segmento, en Tucumán se realizaron 248 eventos culturales y 133 eventos deportivos. En promedio se realizaron 21 eventos culturales y 11 eventos deportivos por mes en Tucumán en el 2022.

Como oportunidad, se destaca el comportamiento positivo del turismo interno en el país, a pesar de los sucesos vinculados con la pandemia COVID -19. En el 2019, según los datos del Ministerio de Turismo de la Nación, se registraron **50 millones de viajes** y récord en cantidad de pasajeros transportados en vuelos de cabotaje: 16.500.000. Hasta el tercer trimestre del 2022 el turismo interno iguala prácticamente esa cifra con volúmenes de **49,4 millones de turistas y**

excursionistas que viajan dentro del país, con un 90,2% de crecimiento interanual.

En ese marco de movimiento de turistas y excursionistas en el país, la Región Norte logró ubicarse en 4° posición a nivel de turismo interno receptivo y emisor (al 3° trimestre 2022), apenas por detrás de la Región Centro del país.

El nivel de participación de los diferentes sectores sociales en actividades de ocio constituye también una oportunidad. En Argentina todos los segmentos socioeconómicos consumen bienes y/o servicios del sector turístico, siendo los del quintil 5 el de mayor participación y crecimiento en el 3° trimestre 2022-2021.

En ese marco, la provincia tiene la oportunidad de ampliar su participación en el mercado turístico interno consolidando el Destino Tucumán como centro receptor / emisor y nodo de servicios vinculados a la actividad, entre ellos el transporte aéreo que posibilita la accesibilidad entre las distintas regiones turísticas del país. Las políticas específicas e incentivos constituirán un elemento clave en este proceso.

Una amenaza podría estar vinculada entonces a que las familias argentinas deben restringir sus gastos en viajes debido a la situación económica que además ya no cuenta con el incentivo del Pre Viaje para viajes en temporadas altas. El factor “precio” será determinante.

Se trata de que el sector se adapte a los cambios en el consumo y en los modos de viajes, como el auge del turismo regional y el cortar las vacaciones en “escapadas” a lo largo del año y/o aprovechando los fines de semana extendidos. Otra modalidad es el formato de **viajes de recorrido de un circuito**. Para este público podrá ser una gran oportunidad los corredores aéreos que se generen dentro del país y que le permitan moverse fácil y rápidamente de un destino y/o región turística a otra.

La población académica, es otra fortaleza de la Provincia.

Tucumán alberga actualmente 4 (cuatro) universidades que dictan más de 208 carreras de grado y pregrado que, junto a otros centros de estudios superiores, forman un valioso capital intelectual reconocido. Sumados los centros de investigación de los cuales es sede, la provincia cuenta con una **amplia población académica y estudiantil**.

Según datos del 2016, publicados por el Sistema de consulta de estadísticas de la Universidad del Ministerio de Educación de la Nación, Tucumán lideraba en cantidad de estudiantes carreras de pregrado, grado y posgrado en la región norte.

Datos del Ministerio de Educación de la Nación dan cuenta que en el año 2021 la Provincia de Tucumán tuvo una matrícula total de 468.874 alumnos en las modalidades de educación formal no universitaria y de educación no formal.

En el ámbito de la educación formal, las 3 (tres) universidades con mayor trayectoria, la Universidad Nacional, la Universidad Tecnológica Nacional y la Universidad del Norte Santo Tomás de Aquino, albergaron un total de 113.208 estudiantes entre ingresantes y quienes se encuentran cursando una carrera. de grado y posgrados

Las oportunidades vendrán dadas de la mano de programas que acompañen a las Universidades Tucumanas en la **promoción de su oferta académica con el objetivo de atraer más alumnos no residentes** y las amenazas a partir de los nuevos formatos de gestión educativa (la educación a distancia, por ejemplo) y el crecimiento de las otras sedes universitarias en el Norte.

Conectividad

Este factor está ligado a la cantidad de vuelos y destinos, nacionales e internacionales con los que cuenta un destino. En la medida en que los destinos cuenten con más operaciones y aerolíneas, y estén conectados a una gran cantidad de destinos, habrá mayor facilidad de acceso.

Destinos internacionales, número de frecuencias de rutas de vuelo y cantidad de aerolíneas son algunos aspectos que tiene en cuenta este factor.

Transporte de pasajeros

El aeropuerto de Tucumán, que ocupa el **2° puesto en la región Norte** y 11° puesto en el ranking nacional. En el año 2022, según los datos de ANAC registró **718.000 pasajeros**, un 26% menos que en el año 2019 (971.000 pasajeros), lo que da cuenta de un proceso de recuperación pero que aún tiene posibilidades de crecer.

En relación a la región Norte, el Aeropuerto de Tucumán, representó el 27% del movimiento total de 2,6 millones de pasajeros de la región. Si se consideran los vuelos, el peso relativo del aeropuerto de Tucumán representa el 25%.

Por otro lado, a nivel país, los vuelos de cabotaje de las líneas aéreas durante el año 2022 llegaron a 119.109, un -20% que en el año 2022 y aunque todavía no llegaron a los niveles pre pandemia, en el año 2022, todas las líneas aéreas mejoraron el porcentaje de ocupación de vuelos. Aunque es destacable el impacto de la partida de LATAM en sus operaciones nacionales, la compañía que más creció en cuota de mercado fue JetSmart (+12%) (al comparar los datos 2022 con el 2019), lo que permite ver que el mercado recibiría gustoso a más compañías aéreas.

En la región, es relevante analizar la performance del **Aeropuerto de Jujuy** que en el 2022 recibió a más de 450 mil pasajeros lo que significó un incremento del 17%, el mayor a nivel país.

Otra amenaza es la instrumentación del **Decreto 879/2021** sobre el Régimen de Asignación de Capacidad y/o Frecuencias para los Servicios Aéreos Regulares Internacionales y que también encomienda al Ministerio de Transporte la determinación de tarifas máximas y la conformación de un sistema de bandas tarifarias para ser aplicada a los servicios internos regulares de transporte aerocomercial. Según medios periodísticos el aumento del piso de los podría ser perjudicial a los usuarios de niveles socioeconómicos más bajos y al desarrollo de las líneas aéreas low cost.

A nivel nacional, las oportunidades de más conectividad del aeropuerto estarán vinculadas a sumar conexiones con otras ciudades nacionales que representen mercados estratégicos a nivel turístico, productivo, comercial y/o académico, en sumar nuevas frecuencias en franjas horarias hoy desatendidas y/o en esquemas operativos que permitan el ida y vuelta en el día para atraer al segmento corporativo, entre otras. Para ello un incentivo puede estar vinculado al **programa provincial de fomento a la conectividad aérea** que implemente la Provincia.

Los datos de turismo interno dan cuenta que la Región Norte se ubica en la 4° posición en turismo interno receptivo y emisor, según datos correspondientes al 3° trimestre 2022, apenas por detrás de la Región Centro del país. En términos prácticos, esto marca posibilidades para consolidar el Destino Tucumán como centro receptor / emisor y nodo de servicios vinculados a la actividad, entre ellos el transporte que posibilita la accesibilidad entre las regiones. Además, los datos de la EVyTH del III trimestre del 2022 muestran un ascenso de la participación de los viajes en avión.

A nivel internacional, se destacan que prácticamente la totalidad de las aerolíneas internacionales (a excepción de Lufthansa) muestran un incremento en la cantidad de pasajeros en diciembre 2022 en relación el mismo periodo del año anterior y estas compañías lograron alcanzar el 81% de ocupación en sus vuelos, logrando el mismo porcentaje que en el año 2019 y que permite asegurar que el incremento de rutas desde los aeropuertos del interior a destinos internacionales será “rentable”.

Uno de los resultados del año 2022 (post Covid) fue el retroceso de los aeropuertos del interior del país en el porcentaje de pasajeros internacionales. En el año 2022 con solo 2 millones de pasajeros internacionales, representaron un 9% del total, versus el 14% que habían logrado en el año 2019. Uno de los más afectados fue el Aeropuerto de Tucumán que perdió sus conexiones internacionales. Sin embargo la Provincia y la región cuenta con un mercado interno

atractivo, y prueba de ello es el crecimiento que por su parte tuvo la ruta Tucumán – Ezeiza a lo largo del año y que representó el 10% del total del movimiento de pasajeros del aeropuerto.

Otros datos de interés fueron que en el año 2019 la Ruta Tucumán – Lima, aparecía como la principal ruta demanda del año 2019, superando en un 24% de vuelos a Ruta Salta – Lima. Ese año (2019), el aeropuerto de Tucumán recibió más 994.000 pasajeros incluyendo pasajeros nacionales e internacionales y con un incremento de más del 60% en relación al año anterior. Durante este año, los pasajeros de vuelos internacionales representaron un 7% del total.

La situación de la región, donde hoy el único vuelo internacional es el que une el Aeropuerto de Salta con la Ciudad de San Pablo, Brasil, plantea **la escasez de vuelos internacionales** que unen a la región con otros hub estratégicos del continente.

Por otra parte, la infraestructura **aeroportuaria** del Aeropuerto Benjamín Matienzo, requiere de obras en el sector tierra. Aunque aún puede atender el incremento de pasajeros y líneas aéreas, en el mediano plazo requiere de mejoras y adecuaciones que amplíen su capacidad operativa y se adecuen a los nuevos requerimientos solicitados por el RSNA y el propio concesionario.

En conclusión, las amenazas en este plano estarían mayormente vinculadas a las regulaciones y decisiones de los organismos nacionales que ralentizan la recuperación de las rutas internacionales, la llegada de nuevas líneas aéreas y/o de nuevas frecuencias, lo que implica que los organismos nacionales no sean eficaces en la implementación del derecho vigente y de tratados bilaterales de tráfico aéreo, cuando a tenor del artículo 42 de la Constitución Nacional todos los servicios del Estado y el actuar de sus dependencias deberían brindarse bajo pautas de calidad.

El aumento o disminución de rutas nacionales e internacionales queda solo en mano de la decisión de los organismos nacionales y que sin duda la política aerocomercial argentina debiera tener un mayor enfoque federal donde las

Provincias puedan actuar y colaborar, bajo un esquema de concertación sincero y transparente.

El análisis histórico de rutas y conectividad de las provincias del interior con destinos nacionales e internacionales que no estén vinculados al AMBA muestra la existencia de proyectos de corto plazo que no llegan a lograr su posicionamiento en el mercado por falta de políticas federales que permitan su consolidación. Esta debilidad presenta como contracara una oportunidad para la provincia de Tucumán, en la medida que logre definir, desarrollar y promover una política propia en materia de transporte aéreo.

Transporte de carga

El Aeropuerto de Tucumán cuenta con la **única infraestructura adecuada para el transporte de carga de la región**. De hecho, en el año 2017 lo posicionó como el 2° aeropuerto en cantidad de carga transportada del país con 3.854 toneladas. Además, otra fortaleza de la Provincia de Tucumán es que es la única de la región que está considerada en la **categoría “alta” en relación al indicador de Conectividad Multimodal del Transporte**.

Ahora bien, la principal debilidad relacionada a este factor no es propia a la provincia de Tucumán, sino que alcanza a todo el país, dado que la compleja situación económica incide en los mayores costos asociados que deben afrontar los productores que, por ejemplo, se ven impedidos de continuar exportando frutas frescas por vía aérea y deben recurrir a otras modalidades de transporte con los riesgos que ello implica.

La oportunidad, hasta tanto cambie ese contexto, podría vincularse a la instrumentación de incentivos para que los productores tucumanos vuelvan a elegir al aéreo como medio para transportar sus mercaderías y productos agrícolas.

0. Combustible y SAF

El combustible es el insumo de mayor peso en la estructura de costos de las aerolíneas. Según el documento del Índice de Competitividad elaborado por ALTA y AMADEUS, para el 2022, representa el 37.7%, en contraste con un año atrás, cuando el combustible representaba el 24%. Este insumo tiene un impacto significativo en los presupuestos operativos de las aerolíneas, lo que hace que sea importante considerarlo en el índice de competitividad.

En Argentina con un índice de 2,2 (entre 1 y 5 el más competitivo) se ubica como un destino medianamente competitivo en este aspecto.

Combustible SAF

En el año 2021 AA2000, concesionario del Aeropuerto Tucumán, se **sumó a la iniciativa del Foro Económico Mundial “Líderes de cielos limpios”** que busca acelerar el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF) en un 10 % para 2030.

Esto se transforma en una oportunidad para la Provincia de Tucumán que podría trabajar junto a la empresa y el gobierno nacional en la generación de la infraestructura requerida para almacenar y operar con este tipo de combustible y ser pionera en el país y el continente, donde solo 3 aeropuertos en Latinoamérica tienen proyectos de este tipo y generando un aporte contundente a la sostenibilidad.

En el Aeropuerto de Tucumán se advierten acciones e inversiones tendientes a generar un uso más eficiente de los recursos como energía y agua, así como a poner en acción un programa de separación de residuos.

1 Accesibilidad a mercados a través de visados

El Índice de Competitividad del transporte aéreo en América Latina y el Caribe incluye este factor, ya que las visas como requisito para visitar un país representan una barrera, de igual manera, una política de visados generalmente restrictiva significa una pérdida de oportunidades de crecimiento económico. Los organismos internacionales, en especial la Organización Mundial del Turismo suelen hacer un llamamiento a otorgar facilidades en los viajes.

En este ámbito el estudio revela que la **Argentina logra el 2° Puesto**, después de Chile con más de 170 destinos a los que no requiere visa, lo cual impacta también en la Provincia de Tucumán.

2. Calidad aeroportuaria

Para los autores del Índice de Competitividad del transporte aéreo en América Latina y el Caribe, la calidad de los aeropuertos se puede analizar desde la visión de sus diferentes usuarios, desde las aerolíneas o desde los pasajeros. Sin embargo prioriza la visión de los pasajeros. *“En ese sentido, la satisfacción del pasajero es un indicador de desempeño clave para la operación de un aeropuerto. Los usuarios desean una experiencia simplificada que garantice que al llegar a un aeropuerto los procesos sean fáciles, ágiles y seguros. La eficiencia en los protocolos, la capacidad para procesar el volumen de pasajeros y la forma en que los operadores aeroportuarios elijan ofrecer los distintos servicios afectará no sólo su desempeño económico sino también su relación con los usuarios”.*

Al respecto los **aeropuertos de la Argentina logran el 5° puesto**.

En el caso del **Aeropuerto Internacional Teniente Benjamín Matienzo** recibió el 04 de marzo de 2022, el **certificado otorgado por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) cumplimiento con los requerimientos normativos de diseño y operación conforme a las reglas y ordenamientos internacionales establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).**

Los beneficios de la Certificación están vinculados a : (i) Provee la garantía de seguridad operacional a todos los actores que desarrollan su actividad en el aeropuerto; lo que permite mejorar la seguridad, la eficiencia y la regularidad de las operaciones y mejorar la calidad de los servicios, (ii) Facilita a los Estados cumplir sus obligaciones con OACI y fortalece el sistema de vigilancia de la Seguridad Operacional y (iii) Tiene beneficios económicos para el Estado y el Explotador, ya que sirve de base para una vigilancia continua, basada en performance del Sistema

de Gestión de la Seguridad Operacional, a mayor control, menor riesgo y, por ende, menores costos económicos, especialmente en el pago de las primas de seguro y finalmente identifica claramente necesidades de inversión, o si se logran niveles equivalentes en la Seguridad Operacional.

Por otro lado, a fines de enero 2020, la empresa Terminal de Cargas Argentina (TCA) de Aeropuertos Argentina 2000 recibió la certificación ISO 9001:2015, que representa el consenso internacional sobre las buenas prácticas de gestión, en el **aeropuerto de Tucumán** y también en las terminales aéreas de Córdoba, Mendoza y Mar del Plata. La certificación facilita el acceso a mercados más competitivos, organiza y mejora los procesos internos, aumenta la satisfacción de los clientes, y fomenta una eficaz gestión de procesos.

Por otro lado, uno de los aspectos que se tienen en cuenta en este ámbito es la **satisfacción de los pasajeros**.

A nivel país, en relación a la experiencia del cliente y la medición de su satisfacción, AA2000 adoptó los lineamientos propuestos por el programa global ASQ (Airport Service Quality) de ACI (Airports Council International), que mide la satisfacción de los pasajeros cuando pasan por un aeropuerto para ayudar a entender su percepción del servicio, siendo el aeropuerto de Tucumán uno de los que participó de la muestra. La puntuación en satisfacción general de los pasajeros fue 4,00.

Esto abre las puertas a la Provincia de incentivar al concesionario en la incorporación de mejoras a partir de las encuestas de satisfacción. Estos incentivos podrían estar relacionados a la realización de obras específicas, adquisición de equipamiento, campañas de sensibilización al personal y/o pasajeros, planes de capacitación, incorporación de servicios (orientación al turista, por ejemplo), asistencia técnica de organismos especializados (Ej: Discapacidad), entre otros.

Dos programas que hoy están teniendo mucha atención a nivel internacional son los de pasajeros PMR (Pasajeros con Movilidad Reducida) y los pasajeros que viajan con mascotas.

Respecto al primero el Aeropuerto de Tucumán ha realizado un relevamiento y comenzado con la implementación de acciones vinculadas a la señalización y de algunos protocolos específicos.

3. Costos aeroportuarios

El Índice de Competitividad del transporte aéreo en América Latina y el Caribe determina que Aeropuertos con menores costos de operación son más competitivos. Para efectos de este índice se consideran 2 servicios: el costo pagado por el aterrizaje y el costo de estacionamiento por 1 hora.

Es importante reconocer que en los aeropuertos se prestan muchos servicios adicionales como el costo por alquiler de espacios como por ejemplo: back office (o las oficinas de apoyo dentro del aeropuerto) y counters (o check in desk), servicios de asistencia en tierra, CUTE (sistema de check in de uso compartido), entre otros.

Los costos de aterrizaje y estacionamiento normalmente están ligados al peso de operación de la aeronave o maximum take-off weight (MTOW). Para efectos de lograr la medición y comparar a los distintos países, se consideró como MTOW el de un Airbus 320. Igualmente, para considerar el costo de estacionamiento, se está considerando la primera hora. Vale la pena señalar que un importante número de aeropuertos en la región no cobra costos de estacionamiento en las primeras 2 horas.

La Argentina se ubica en 6° lugar en este aspecto, con costos internacionales ponderados en USD de 688, mientras que los costos del país más competitivo (Costa Rica) es de USD 28. Los aeropuertos menos competitivos son Ecuador, Colombia y Brasil.

Sin duda, el que los costos para operar cabotaje están pesificados, los vuelve más competitivos.

En este ámbito, al igual que lo propuesto cuando se analizaron los impuestos, la formulación e implementación de un **programa provincial de fomento a la conectividad aérea** que entre sus estrategias, define la reducción y/ subsidio de tasas podrá convertirse en un factor diferencial.

4. Costos de sobrevuelos

El servicio de sobrevuelo se refiere al seguimiento y soporte en comunicaciones que el Control de Tráfico Aéreo presta a las aeronaves.

Argentina (EANA) y Brasil son los países donde el servicio de sobrevuelo es el más costoso, caso contrario a Chile, que es el más competitivo.

La oportunidad para el Aeropuerto en este ámbito está vinculada a mantener actualizado el instrumental de la torre de control.

5. Gobernanza de las autoridades aeronáuticas de aviación civil

El último factor a considerar por el Índice de Competitividad del transporte aéreo en América Latina y el Caribe es la gobernanza.

Conviene empezar este punto, recordando aquel concepto general que señala: “La gobernanza es la suma de organizaciones, instrumentos de política, mecanismos de financiamiento, instituciones (reglas, procedimientos y normas), recursos y capacidades que regulan, guían y movilizan el proceso de desarrollo” (Martínez Nogueira, Roberto, “La institucionalidad y gobernanza: ¿nuevas perspectivas para la gestión pública?”, <https://www.yumpu.com/es/document/view/37290073/roberto-martinez-nogueira-la-institucionalidad-y-gobernanzapdf> , pág. 58).

Dicho esto, y en orden a promover y desarrollar una política en transporte aéreo desde una mirada local, se sugiere -como primera medida- que el Estado de

la provincia de Tucumán le atribuya la competencia necesaria para actuar en el asunto a un organismo de su Administración, a fin de que válidamente pueda involucrarse en este tema, siempre al amparo y respetando la normativa nacional e internacional vigente en la materia. Las jurisdiccionales locales (provincias y CABA), no debieran ser ajenas a este asunto por la importancia que reviste el transporte aéreo para cada una de ellas, sea para fomentar el turismo en sus territorios, para su integración efectiva en el plano regional, nacional e internacional, y para potenciar sus estrategias comerciales y desarrollo, entre otras cuestiones relevantes.

En el caso concreto de la conectividad de las regiones que integran un país y su importancia, el Banco Interamericano de Desarrollo expresa que “Proveer conectividad aérea es un factor clave para lograr la integración y el desarrollo de una región, toda vez que permite conectar personas y ofrecer a los ciudadanos mejores y mayores oportunidades de acceso a bienes y servicios, además de alcanzar tiempos de entrega eficientes y costos de transporte razonables, mejorando así la competitividad de los productos en los mercados internacionales. De esta forma, una mejor conectividad aérea se traduce en un mayor crecimiento del PIB” (Ver Fioravanti, Reinaldo; Ancor Suárez-Alemán y Tomás Serebrisky (2018): “Conectividad aérea en regiones remotas. Un análisis crítico de las políticas públicas de transporte aéreo esencial existentes en el mundo”, Banco Interamericano de Desarrollo, página 7).

Como se dijo entonces, debiera actuarse a nivel provincial para definir lo que se pretende de una política de transporte aéreo para Tucumán y las transformaciones que se esperan concretar al respecto; al menos, con la intención de que esa política y esas transformaciones planificadas sirvan de base para influir en las decisiones que se tomen para el territorio tucumano desde la órbita de las autoridades nacionales vinculadas a la cuestión bajo análisis. No debe olvidarse, que una política de transporte aéreo de calidad es consustancial al desarrollo integral de los Estados subnacionales y no sólo importa a la Nación su eficaz implementación.

A partir de contar con un organismo provincial que se involucre en materia de transporte aéreo, es que debiera instarse la generación de un marco adecuado de gobernanza que le permita al Gobierno de Tucumán abordar esta temática en un ámbito de articulación institucional con los principales actores del sector, en la medida que la gobernanza implica crear las condiciones necesarias para que todos los agentes implicados en un determinado asunto, deliberen, negocien, acuerden y, finalmente, cooperen para la consecución de los fines buscados.

Cada jurisdicción debiera contar con sus lineamientos estratégicos y operativos en la materia que le permitan avanzar en el plano local, como también hacerlos valer ante los organismos nacionales y lograr los consensos necesarios en el asunto, de allí la importancia del camino que comienza a desandar Tucumán con la pretensión legítima de convertirse en un hub regional e incrementar su conectividad aérea. El transporte aéreo es fundamental para el desarrollo provincial, esta tipología de movilidad tiene sus atributos que la caracterizan y por su peso específico, supone una contribución efectiva al crecimiento económico y a la generación de empleo.

Justamente, en el caso del transporte aéreo, la Comisión Europea plantea que “los aeropuertos son ahora ampliamente reconocidos por tener un impacto económico y social considerable en las regiones circundantes. Estos impactos van mucho más allá del efecto directo de la operación de un aeropuerto en sus vecindarios, por los beneficios más amplios que la accesibilidad del servicio aéreo brinda a los intereses comerciales regionales y a los consumidores” (<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/bfaa7afd-7d56-4a8d-b44d-2d1630448855/language-en>)

En síntesis; toda política pública que se precie de serlo, requiere alcanzar un nivel de institucionalidad y de gobernanza adecuado para su efectiva vigencia. En este sentido, bien se ha señalado que “...la elaboración de estrategias para la conformación de una nueva institucionalidad exige, entre otras tareas, la identificación y activación de actores diversos y la evaluación de factores críticos

para el diseño de mecanismos que sirvan de marco a procesos de toma de decisión, a acuerdos y a intervenciones sustentables de manera de hacerlos más legítimos, inclusivos y eficaces”... (Martínez Nogueira, Roberto, art. cit., pág. 56).

FODA de la Conectividad Aérea en la Provincia de Tucumán

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> La cantidad de población es una de las mayores fortalezas de la Provincia. Tucumán es el mayor polo industrial y comercial del norte argentino La consolidación del turismo como política de Estado. Programas de inversión turística para la puesta en valor de los atractivos La provincia cuenta con una amplia población académica y estudiantil. Es la única provincia en la región que está considerada en la categoría “alta” en relación al indicador de Conectividad Multimodal del Transporte. Ocupa el 2° puesto en la región Norte y 11° puesto en el ranking nacional en transporte de pasajeros. El aeropuerto de Tucumán cuenta con la única infraestructura adecuada para el transporte de carga de la región. Seguridad operativa: El Aeropuerto está certificado por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) por su diseño y operación conforme a las reglas y ordenamientos internacionales establecidos por la OACI. 	<ul style="list-style-type: none"> La infraestructura aeroportuaria de la Provincia requiere obras de mejora, ampliación y adecuación, en especial en el sector tierra. El Aeropuerto Tucumán forma parte de la categoría I, con la tarifa más alta aeroportuaria (ORSNA). Conectividad y N° de frecuencias insuficientes con los principales centros emisores/receptores de turistas del país. Pérdida de conexiones internacionales. Sin registro relevante de movimiento de carga aérea en los últimos años. Carencia de un organismo de Estado específico a escala provincial que entienda y gestione en materia de conectividad aérea.
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> Propiciar la seguridad jurídica en la provincia y políticas públicas a largo plazo a través de un Programa Provincial de Fomento a la conectividad aérea. Su posición geográfica privilegiada en el ámbito de la integración regional con los países limítrofes representa una oportunidad para su crecimiento productivo y económico y la demanda de transporte aéreo civil. La recuperación del turismo interno en Argentina con un 90,2% de crecimiento interanual (2021-2022) y el comportamiento positivo en los principales indicadores. Todos los segmentos socio-económicos en Argentina consumen bienes y/o servicios del sector turístico. La Región Norte es la 4° región a nivel de turismo interno receptivo y emisor (3er trimestre 2022). Crecimiento de los viajes en avión (cabotaje). A nivel internacional, la amplia mayoría de las aerolíneas internacionales evidencian un crecimiento interanual (diciembre 2021-2022). El nivel de ocupación de los vuelos internacionales logró el mismo porcentaje pre –pandemia (2019). La demanda de países socios del Mercosur (Brasil) por una mayor disponibilidad de vuelos internacionales que unan a la región con otros hub estratégicos del continente Generar infraestructura que permita almacenar y operar combustible SAF siendo pionera en el país y el continente. Continuar con la implementación de programas que tienen atención a nivel internacional: pasajeros PMR (Pasajeros con Movilidad Reducida) y los pasajeros que viajan con mascotas. Los costos aeroportuarios para operar cabotaje están pesificados, haciéndolos más competitivos. La escasa conectividad internacional de la región 	<ul style="list-style-type: none"> Inestabilidad en la seguridad jurídica y políticas de largo plazo en materia de conectividad aérea en el país. Deficiente implementación del derecho vigente y de tratados bilaterales de tráfico aéreo por parte de los organismos nacionales con competencia en la materia. La política aerocomercial argentina carece de enfoque federal. La Argentina se ubica en 6° lugar en la región en relación a costos aeroportuarios internacionales ponderados. Argentina es el país menos competitivo en materia de impuestos sobre el boleto. En Argentina el servicio de sobrevuelo es el más costoso de la región. El retroceso de los aeropuertos del interior del país en el porcentaje de pasajeros internacionales. La performance de otros aeropuertos de la región norte del país en el 2022 (Salta y Jujuy) Nuevas reglamentaciones sobre el Régimen de Asignación de Capacidad y/o Frecuencias para los Servicios Aéreos Regulares Internacionales. La discontinuidad de políticas nacionales de fomento al turismo interno, pueden restringir el gasto en consumo turístico. El contexto económico del país afecta el crecimiento de la producción agrícola y agroindustrial, se generan mayores costos asociados que impactan en la demanda del servicio de transporte aéreo de carga. Los nuevos formatos de gestión educativa (la educación a distancia, híbrido) que afecta la población estudiantil no residente y el crecimiento de las otras sedes universitarias en el Norte.

1.8. Reunión de Validación

1.8. Reunión de Validación

Tal lo determinado en los términos de referencia, el día **lunes 13 de febrero a hs. 11.00** a través de la plataforma MEET se mantuvo una reunión virtual con autoridades y funcionarios del Ente Tucumán Turismo.

Participaron de la misma:

Por el Ente Tucumán Turismo:

- *Sebastián Giobellina, Presidente del Ente Tucumán Turismo*
- *Silvia Soria Chiarello, Directora de Coordinación en el Ente Tucumán Turismo*
- *Mariano Hevia, Director de Desarrollo Turístico y referente técnico para el presente proyecto.*

Por el equipo de consultores:

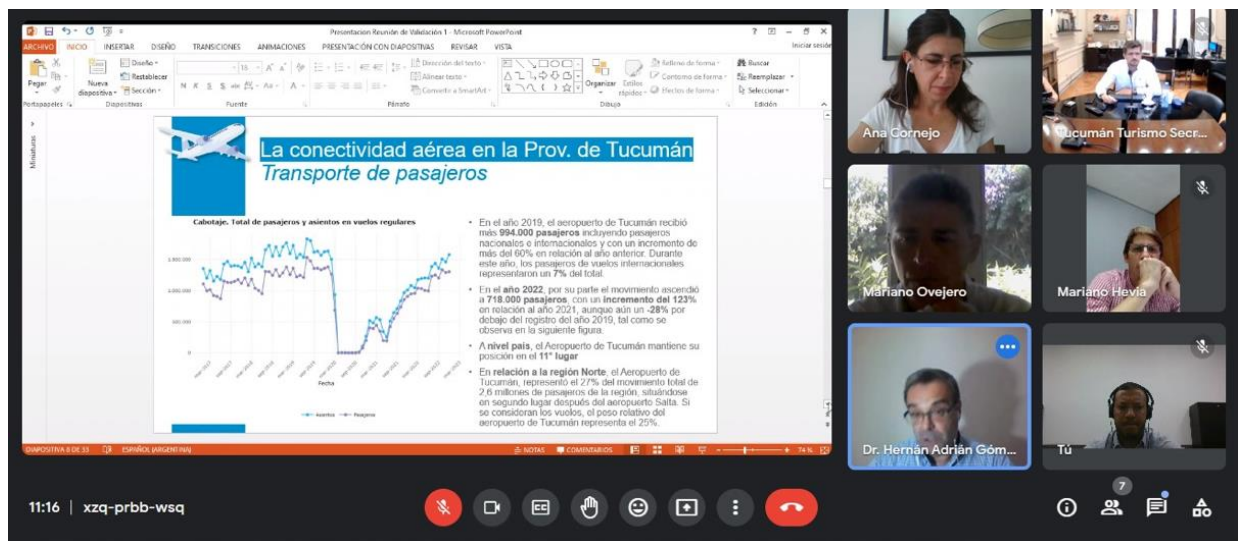
- *Ana Cornejo Remy*
- *Hernán Adrián Gómez*
- *Mariano Ovejero*
- *Estanislao Villanueva Cornejo*

Durante la misma se compartió una presentación y se puso a disposición del Ente Autárquico de Turismo de Tucumán documentación del caso La misma sirvió de base para repasar los objetivos del trabajo y las tareas incluidas en el primer informe de avance. Asimismo se compartió la metodología utilizada para elaborar cada punto, en correspondencia con lo determinado en los términos de referencia del contrato.

Asimismo se compartieron reflexiones preliminares sobre las oportunidades que tiene la Provincia de Tucumán para avanzar en convertirse en un hub aerocomercial del Norte Argentino.

Se validó en la reunión el análisis de las fortalezas y debilidades, amenazas y oportunidades, así como las ventajas competitivas.

A continuación, fotos de la reunión y copia de la presentación realizada.



The screenshot displays a Zoom meeting interface. The main window shows a presentation slide titled "Panorama Internacional" (International Overview). The slide content is organized into a hierarchical structure with blue arrows pointing right, indicating a flow from international to regional to provincial levels.

- Panorama Internacional**
 - Panorama Latinoamericano**
 - Indice de Competitividad del Transporte Aéreo
 - Plan Estratégico para el Sostentamiento del Transporte Aéreo en la Región Sudamericana (Plan SAM 2020-2035)
 - Panorama Argentino**
 - Transporte de Pasajeros 2019 | 2022
 - Cabotaje
 - Internacional
 - Movimiento de Aviones
 - Rutas más demandadas
 - Cuota de mercado
 - Transporte de carga
 - Panorama Provincial**
 - Transporte de Pasajeros 2019 | 2022
 - Cabotaje
 - Internacional
 - Movimiento de Aviones
 - Rutas más demandadas
 - Cuota de mercado
 - Transporte de carga

Below the presentation, there is a grid of six video feeds of participants. From top-left to bottom-right, the participants are: Ana Cornejo, Tucumán Turismo Secr..., Mariano Ovejero, Mariano Hevia, Dr. Hernán Adrián Góm..., and Tu. At the bottom of the Zoom window, there is a status bar showing the time as 11:12 and the user ID as xzq-prbb-wsq, along with standard Zoom controls like mute, video, chat, and screen share.

Acompañamos en Anexo la presentación.

TAREA 2: IDENTIFICACIÓN DE LA POTENCIALIDAD DE LA CONECTIVIDAD AÉREA DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN Y PRINCIPALES ESTRATEGIAS PARA SU DESARROLLO

2.1. Elaboración del Mapa de Actores

2.1. Elaboración del mapa de actores

La comunidad de la aviación civil está compuesta por cuatro grupos principales: los Estados, los explotadores de aeronaves, los explotadores de aeropuertos y los usuarios del transporte aéreo. Esto implica una red de actores públicos, privados y de la sociedad civil, vinculados a la actividad aerocomercial de nuestro país y a nivel internacional. A continuación se presentan aquellos más relevantes para la Provincia de Tucumán.

2.1.1. A nivel internacional

Nombre y datos del Organismo	Principales funciones e incumbencias
Organización de Aviación Civil Internacional OACI http://www.icao.int/	La OACI es el organismo especializado de las Naciones Unidas. La función central de la Organización es facilitar las interacciones diplomáticas en el ámbito de la aviación civil e investigar nuevas políticas de transporte aéreo e innovaciones de normalización de acuerdo con el mandato que recibe de los gobiernos. Busca alcanzar un consenso sobre las normas y métodos recomendados (SARPs) para la aviación civil y sobre políticas que hagan posible que el sector sea operacionalmente seguro, eficiente, protegido, económicamente sostenible y ambientalmente responsable.
Asociación Internacional del transporte Aéreo IATA www.iata.org/	Es la asociación comercial de las aerolíneas del mundo, que representa a unas 300 aerolíneas o el 83% del tráfico aéreo total. Apoya muchas áreas de la actividad de la aviación y ayuda a formular políticas de la industria sobre cuestiones críticas de la aviación.
Organización Mundial del Turismo	Es la agencia de las Naciones Unidas responsable de la promoción de un turismo responsable, sostenible y universalmente accesible.

OMT www.unwto.org	<p>Como organización internacional líder en el campo del turismo, la OMT promueve el turismo como motor del crecimiento económico, el desarrollo inclusivo y la sostenibilidad ambiental y ofrece liderazgo y apoyo al sector en el avance del conocimiento y las políticas turísticas en todo el mundo.</p>
<p>Airports Council International ACI www.aci.aero</p>	<p>Representa los intereses colectivos de los aeropuertos de todo el mundo para promover la excelencia en la industria de la aviación. Trabajan con gobiernos, miembros regionales de ACI, expertos y organizaciones internacionales como la OACI para desarrollar políticas, programas y mejores prácticas que promuevan los estándares aeroportuarios a nivel mundial.</p>
<p>Asociación Latinoamericana de Transporte Aereo ALTA www.alta.aero</p>	<p>Es una organización privada sin fines de lucro, cuyo objetivo es coordinar los esfuerzos colaborativos de las empresas miembro para facilitar el desarrollo de un transporte aéreo más seguro, eficiente y amigable con el medioambiente, con el fin último de impulsar el desarrollo económico de los países de la región y generar beneficio para nuestros miembros, la industria de aviación, los gobiernos y las poblaciones servidas por el transporte aéreo.</p>
<p>Comisión Latinoamericana de Aviación Civil CLAC www.clac-lacac.org</p>	<p>Es un organismo internacional regional creado en 1973. Promueve la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil e impulsa el desarrollo eficiente, sostenible, seguro, protegido, ordenado y armonizado del transporte aéreo latinoamericano.</p>

Otras organizaciones Gubernamentales:

- African Civil Aviation Commission (AFCAC)
- African Union (AU)
- Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA)
- Arab Civil Aviation Organization (ACAO)

- Central American Corporation for Air Navigation Services (COCESNA)
- Council of Europe (CE)
- European Civil Aviation Conference (ECAC)
- European Union (EU)
- European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL)
- European Space Agency (ESA)
- International Atomic Energy Agency (IAEA)
- International Criminal Police Organization (ICPO-INTERPOL)
- International Hydrographic Organization (IHO)
- International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT)
- International Satellite System for Search and Rescue (International Cospas-Sarsat Programme)
- Interstate Aviation Committee (IAC)
- Joint Aviation Authorities – Training Organisation (JAA-TO)
- Latin American Civil Aviation Commission (LACAC)
- League of Arab States (LAS)
- Organization of American States (OAS)
- Pacific Islands Forum
- Pan American Institute of Geography and History (PAIGH)
- Sistema de la Integración Centroamericana (SICA)
- World Customs Organization (WCO)
- World Trade Organization (WTO)

Otras organizaciones no – gubernamentales:

- Aeronautical Radio Inc. (ARINC)
- Aerospace Medical Association (AsMA)
- Air Crash Victims' Families' Federation International (ACVFFI)
- Airports Council International (ACI)
- Air Transport Research Society (ATRS)
- Aviation Working Group (AWG)
- Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)

- European Organisation for Civil Aviation Equipment (EUROCAE)
- Flight Safety Foundation (FSF)
- Global Express Association (GEA)
- Institute of International Law (IDI)
- Inter-American Statistical Institute (IASI)
- International Academy of Aviation and Space Medicine (IAASM)
- International Aeronautical Federation (FAI)
- International Association for the Physical Sciences of the Ocean (IAPSO)
- International Association of Aircraft Brokers and Agents (IABA)
- International Association of Institutes of Navigation (IAIN)
- International Business Aviation Council (IBAC)
- International Chamber of Commerce (ICC)
- International Commission on Illumination (CIE)
- International Committee for Airspace Standards and Calibration (ICASC)
- International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA)
- International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA)
- International Federation of Aeronautical Information Management Associations (IFAIMA)
- International Federation of Airline Dispatchers' Associations (IFALDA)
- International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA)
- International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA)
- International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations (IFATSEA)
- International Federation of Helicopter Associations (IFHA)
- International Geographic Union (IGU)
- International Law Association (ILA)
- International Maritime Radio Committee (CIRM)
- International Organization for Standardization (ISO)
- International Society of Air Safety Investigators (ISASI)
- International Statistical Institute (ISI)
- International Transport Workers' Federation (ITF)
- International Union of Aerospace Insurers (IUAI)

- International Union of Geodesy and Geophysics (IUGG)
- International Union of Railways (UIC)
- Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC)
- Royal Aeronautical Society (RAeS)
- RTCA, Inc.
- Société internationale de télécommunications aéronautiques (SITA)
- Society of Automotive Engineers (SAE) International
- The International Air Cargo Association (TIACA)
- World Wide Airport Coordinators Group (WWACG)

2.1.2. A Nivel Nacional

Gráfico 2.1.2 a: Comunidad aeroportuaria: Organismos que forman parte de ella.



Fuente: GUADIX, Martín. Clase infraestructura. Postgrado UCA/ Instituto Latinoamericano de Aviación Civil (ILAC). 2022.

Gráfico 2.1.2.b: Comunidad aeroportuaria. Empresas que forman parte de ella



Fuente: GUADIX, Martín. Clase infraestructura. Postgrado UCA/ Instituto Latinoamericano de Aviación Civil (ILAC). 2022.

Nombre y datos del Organismo más relevantes para la Provincia de Tucumán	Principales funciones e incumbencias
ORGANISMOS PÚBLICOS	
Administración Nacional de Aviación Civil ANAC www.argentina.gob.ar/ana	<p>Fue creada mediante el Decreto 239/2007. Es un organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Transporte que actúa como Autoridad Aeronáutica de la Argentina.</p> <p>Su misión es normar, regular y fiscalizar la aviación civil, instruyendo e integrando a la comunidad aeronáutica, garantizando la seguridad y la excelencia.</p>
Empresa Argentina de Navegación Aérea S.E EANA www.eana.com.ar	<p>Fue creada mediante la Ley 27.161/2015. Es una sociedad del estado bajo la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación.</p> <p>Como única prestadora del servicio de navegación aérea, planifica todo lo concerniente a la organización de los espacios aéreos, gestión de la afluencia de tránsito aéreo, servicios de tránsito aéreo e información aeronáutica, para su posterior elevación a la ANAC.</p>
Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos ORSNA www.argentina.gob.ar/orsna	<p>Fue creado por el Decreto Nº 375/1997. Es un organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Transporte.</p> <p>Está destinado a impulsar el desarrollo aeroportuario (SNA), fiscaliza y ejecuta la infraestructura y regula los servicios y a los concesionarios. Promueve la integración del territorio nacional.</p>
Sistema Nacional de Aeropuertos SNA www.argentina.gob.ar/orsna/mapa-aeropuertos	<p>Fue creado en el año 1997, impulsando la privatización aeroportuaria. Es así como se originó el Sistema Nacional de Aeropuertos y el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos. En 1998 se llevó a cabo la licitación de 33 aeropuertos que fue adjudicada al consorcio "Aeropuertos Argentina 2000 S.A.". Lo conforman 55 aeropuertos en todo el país.</p>
Ministerio de Transporte de la Nación	<p>Es el Ministerio encargado de generar, ejecutar y gestionar la política de transporte federal, para conectar a todas las personas. En el caso del</p>

www.argentina.gob.ar/transporte/aereo	<p>transporte aéreo, seguridad, regularidad y eficiencia el paradigma de la aviación internacional y fomentar el desarrollo de la actividad y adecuar la infraestructura a los objetivos.</p> <p>Cuenta con los siguientes organismos descentralizados: Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA), la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), Aerolíneas Argentinas e Intercargo.</p>
Ministerio de Turismo de la Nación www.argentina.gob.ar/turismoydeportes	<p>Es el encargado de llevar adelante la política nacional en materia de turismo. De él dependen las Secretarías de Desarrollo Turístico y de Promoción Turística así como el Consejo Federal de Turismo y como organismo descentralizado, el Instituto Nacional de Promoción Turística que se encarga de la promoción internacional.</p>
ORGANISMOS PRIVADOS	
Aeropuertos Argentina 2000 AA2000 www.aa2000.com.ar	<p>Nació en 1998 con el fin de administrar y operar 35 terminales aéreas del país, constituyéndose como el mayor operador privado del mundo.</p>
Empresas de Handling	<p>Encargadas de brindar la asistencia en tierra a aeronaves.</p> <p>Aerolíneas Argentinas, American Airlines y Flybondi son las compañías que se auto prestan el servicio de handling. El resto recurre a Intercargo.</p>
Permisos	<p>Se trata de comercios, locales gastronómicos, entre otros que se ubican dentro de las terminales. A ellos, el Concesionario les ha otorgado un permiso precario de explotación y uso para el desarrollo de actividades en el ámbito del Aeropuerto.</p>
LÍNEAS AÉREAS	
Línea Área Estatal	<p>Aerolíneas Argentinas</p> <p>Aerolíneas Argentinas es la compañía líder del mercado aerocomercial argentino desde 1950. Vuela a 37 destinos dentro del país y cuenta con una amplia red de intertramos y corredores federales que conectan distintas provincias sin la necesidad de</p>

	<p>pasar por Buenos Aires. También opera 20 destinos internacionales dentro de América y Europa.</p> <p>Además, Aerolíneas forma parte de la Alianza SkyTeam junto a 19 líneas aéreas del mundo, siendo la única compañía miembro de la región. A través de esta alianza ofrecerá a sus pasajeros conectividad a más de 1036 destinos en más de 170 países, entre otros beneficios.</p> <p>En 2020 Aerolíneas Argentinas se fusiona con Austral Líneas Aéreas, aerolínea de cabotaje y regional que ya formaba parte del Grupo empresario. A través de esta fusión se unifican unidades, estructuras y procesos con el objetivo de brindar un mejor servicio a los pasajeros y pasajeras.</p> <p>En 1997, nace Aerohandling, la empresa de servicio de rampa y estiba de equipajes que cubre las necesidades de Aerolíneas Argentinas en todos los aeropuertos nacionales donde opera la compañía.</p> <p>Y desde hace más de 20 años, el grupo empresario también cuenta con JetPaq, la empresa de servicio de transporte aéreo de cargas que opera dentro de la Argentina, que además incluye el servicio de “puerta a puerta” para envío de paquetes fuera del país.</p> <p>Por último el grupo empresario también integra a Optar, la operadora de servicios turísticos que gestiona las reservas y emisiones de los tickets aéreos de organismos estatales y dependencias públicas que forman parte del Estado Nacional.</p> <p>Sitio web: www.aerolineas.com.ar Teléfono: 0810-222-86527 Whatsapp: 11-4940-4798</p>
<p>Líneas Aéreas Privadas que operan en Argentina</p>	<p>Líneas aéreas nacionales</p> <p>Lade Sitio web: www.lade.com.ar Teléfono: 0810-810-5233</p> <p>Flybondi Sitio web: www.flybondi.com Teléfono: 351-284-3320</p> <p>Jet Smart</p>

Sitio web: www.jetSMART.com

Teléfono: 11-2206-7799

Líneas aéreas internacionales

Aeroméxico

Sitio web: www.aeromexico.com

Teléfono: 0800-888-2276

Air Canada

Sitio web: www.aircanada.com

Teléfono: 0800-345-1540

Air Europa

Sitio web: www.aireuropa.com

Teléfono Central: 0810-122-4546

Teléfono Ezeiza: 5480-5226 - 5365-0454

Air France

Sitio web: www.airfrance.com.ar

Teléfono: 0800-666-0133

Amazzonas Uruguay

Sitio web: www.amazzonas.com

Teléfono: 11-3985-8800

American Airlines

Sitio web: www.aa.com

Teléfono: 0800-444-84253 - 114318-1111

Azul Linhas Aéreas

Sitio web: www.voeazul.com.br

Teléfono: 11-5984-5178

Avianca

Sitio web: www.avianca.com

Teléfono: 0810-333-8222

Boliviana de Aviación

Sitio web: www.boa.bo

Teléfono: 11-5252-3409

British Airways

Sitio web: www.britishairways.com

Teléfono: 0800-222-0075 - 0800-444-3695

Copa Airlines

Sitio web: www.copaair.com

Teléfono: 0810-810-2672

Cubana

Sitio web: www.cubana.cu

Teléfono: 11-4326-5291/114326-5292/11-4326-5293

Teléfono Ezeiza: 5480-4318

Delta Airlines

Sitio web: www.delta.com

Teléfono: 0800-666-0133

Ethiopian Airlines

Sitio web: www.ethiopianairlines.com

Teléfono: 4326-0362 - 4326-0364 - 5168-6142

Gol

Sitio web: www.voegol.com

Teléfono: 0810-266-3131 - 0810-266-3232

Iberia

Sitio web: www.iberia.com

Teléfono: 0810-999-4237

Whatsapp: 346-7667-6004

KLM

Sitio web: www.klm.com

Teléfono: 31 20 649-0787

Whatsapp: 11-4317-4700

Level

Sitio web: www.flylevel.com

Teléfono: 11-5984-5995

Lufthansa

Sitio web: www.lufthansa.com

Teléfono: 11-3991-5953

Paranair

Web: www.paranair.com

Teléfono: 11-5273-4081 - 11-5237-0673

Qatar

Web: www.qatarairways.com

Teléfono: 11-5273-1400

Sky Airline

Sitio web: www.skyairline.com

Teléfono: 11-5480-5138

Turkish Airlines

Sitio web: www.turkishairlines.com

Teléfono: 11-5984-2758

United Airlines

Sitio web: www.united.com

Teléfono: 0810-777-8648

Cámara de Líneas Aéreas de la República Argentina CLARA	<p>Conformada por Andes Líneas Aéreas, Flyest, Aerolíneas Argentinas, American Jet, Avian Argentina y LASA surge para abordar en forma conjunta la problemática del sector de los vuelos de cabotaje. Está conformada por líneas aéreas de capitales argentinos.</p>
OTROS ORGANISMOS VINCULADOS AL TRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS	
Policía de Seguridad Aeroportuaria PSA www.argentina.gob.ar/psa	<p>Está encargada de resguardar y garantizar 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.</p>
Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria SENASA www.argentina.gob.ar/senasa	<p>Es un organismo descentralizado, con autarquía económico-financiera y técnico-administrativa y dotado de personería jurídica propia, dependiente de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca y del Ministerio de Economía de la Nación, encargado de ejecutar las políticas nacionales en materia de sanidad y calidad animal y vegetal e inocuidad de los alimentos de su competencia, así como de verificar el cumplimiento de la normativa vigente en la materia.</p> <p>También es de su competencia el control del tráfico federal y de las importaciones y exportaciones de los productos, subproductos y derivados de origen animal y vegetal, productos agroalimentarios, fármaco-veterinarios y agroquímicos, fertilizantes y enmiendas.</p>
Dirección Nacional de Migraciones DNM www.argentina.gob.ar/interior/migraciones	<p>Es un organismo dependiente del Ministerio del Interior, encargado de la aplicación de la normativa migratoria y responsable de la instrumentación de las políticas públicas en la materia, de acuerdo a las directivas emanadas del Poder Ejecutivo Nacional.</p> <p>El control migratorio se aplica en los 237 pasos habilitados en el territorio incluidos los aeropuertos internacionales.</p>

Administración Federal de Ingresos Públicos AFIP	A través de la Dirección General de Aduanas controla el tráfico internacional de mercaderías
Dirección Nacional de Registro, Fiscalización y Sanidad de Fronteras	Responsable de la vigilancia sanitaria en las fronteras.



2.1.3. A nivel Provincial

ORGANISMOS QUE OPERAN EN EL AEROPUERTO DE TUCUMÁN	
Dirección General de Aduanas	
Teléfono: Oficina: (+54 381) 430 7262	
Horario de atención: acorde con horarios de vuelos. (+54 381) 430 7262	
Dirección Nacional de Migraciones	
Opera en el Aeropuerto sólo a requerimiento.	

<p>Teléfono oficina: (+54 381) 421 5754</p> <p>Horario de atención: acorde con horarios de vuelos</p> <p>(+54 381) 421 5754</p>
<p>Fuerza Aérea Argentina</p> <p>Jefatura de Aeródromo</p> <p>Teléfono: (+54 381) 426 0363</p> <p>Horario: lunes a viernes de 8 a 14.</p> <p>Operaciones</p> <p>Teléfono: (+54 381) 426 0756</p> <p>Horario: lunes a viernes de 7 a 13.</p> <p>Oficina ARO-AIS</p> <p>Teléfono: (+54 381) 426 0756</p> <p>Horario: lunes a viernes de 7 a 21.</p> <p>(+54 381) 426 0363</p>
<p>ORSNA</p> <p>El Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos es el encargado de regular, controlar y fiscalizar las instalaciones y los servicios que se prestan a las personas usuarias y pasajeras en los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos (S.N.A).</p> <p>Atención al usuario: Lunes a viernes de 9 a 17 hs.</p> <p>mail: usuarios@orsna.gob.ar</p> <p>web: www.argentina.gob.ar/orsna</p> <p>Dirección: Aeroparque Jorge Newbery Av. Costanera Rafael Obligado s/n, Edificio IV, Piso 2º. CABA.- Ciudad Autónoma de Buenos Aires. C1425DAA - Argentina.</p>
<p>PSA - Policía de Seguridad Aeroportuaria</p> <p>Horario: las 24 horas.</p> <p>Administración: lunes a viernes de 8 a 14.</p> <p>(+54) 381 - 4261122 - *777</p>
<p>Sanidad de Frontera</p> <p>Opera en el Aeropuerto de 7 a 13.</p> <p>Teléfono: (+54 381) 433 0697</p> <p>Horario de atención: acorde con horarios de vuelos.</p> <p>(+54 381) 433 0697</p>
<p>SENASA</p> <p>Teléfono: (+54 381) 428 3660</p> <p>Horario de atención: acorde con horarios de vuelos</p> <p>(+54 381) 428 3660</p>

LÍNEAS AÉREAS QUE OPERAN EN EL AEROPUERTO DE TUCUMÁN	
Aerolíneas Argentinas	Web: www.aerolineas.com.ar Teléfono: 0-810-222-86527 / Whatsapp: +54 9 11 4940-4798
FlyBondi	Web: www.flybondi.com Teléfono: 0810-555-3592 de Lun a Sáb de 07 a 22h y Dom de 08 a 21h.
JetSMART	Web: https://jetsmart.com/ar/es/ Teléfono: +5411) 2206 7799
OTROS ORGANISMOS PÚBLICOS VINCULADOS	
Gobierno de la Provincia de Tucumán	Gobernador C.P.N. Osvaldo Jaldo Vicegobernador es Sergio Mansilla Ministerio de Desarrollo Productivo A cargo del Ministro Ing. Álvaro Simón Padrós Tiene como misión: asistir al Poder Ejecutivo, en todo lo inherente a la formulación de políticas relativas a las actividades productivas y de servicio, así como al medio ambiente. www.producciontucuman.gob.ar/
Ente Autárquico Tucumán Turismo – EATT	Tiene dependencia directa del Ministerio de Desarrollo Productivo. Su misión es el desarrollo y la promoción del Turismo en la Provincia, definiendo y aplicando políticas para la actividad con el objetivo de planificar, promover, capacitar, generar inversión y fomentar la industria turística en Tucumán. Para conseguirlo, el organismo debe articular sus acciones con las diferentes áreas del Gobierno provincial. Presidente: Sebastián Giobellina www.institucionalturismotuc.gob.ar
Instituto de Desarrollo Productivo de Tucumán – IDEP	Es un ente autárquico creado en 2005 que impulsa el crecimiento de emprendedores, PyME y exportadores tucumanos. Es dirigido por un directorio mixto integrado por empresarios tucumanos de diversos sectores productivos de la provincia, y representantes del gobierno. Gerente General: CPN. Roberto Martínez El actual Directorio del IDEP está formado por: <ul style="list-style-type: none"> • Ing. Alvaro Simón Padrós, Ministro de Desarrollo Productivo y Presidente del IDEP • Ing. Juan Luis Fernández, Director Ejecutivo del IDEP • CPN. Héctor Viñuales, en representación del Sector turístico • Ing. Agr. María Paula Rovella, en representación de la Industria citrícola • Abg. Florencia Andriani, en representación de la Industria pesada • Dra. Catalina Lonac, en representación del Sector azucarero

- Sr. Juan Rodríguez Prado, en representación del Sector comercio y servicios
 - Sr. Horacio Frías, en representación del Sector hortícola
 - Lic. Adrian Koss, en representación de la Industria liviana
 - Lic. Nicolás Paz Posse, en representación de los Restantes sectores productivos
 - Sr. Juan Ruiz Olivares, en representación del Poder Legislativo
- www.idep.gov.ar

2.2. Determinación de las ventajas competitivas de la Provincia de Tucumán a nivel social, productivo, turístico y aerocomercial.

2.2. Determinación de las ventajas competitivas de la Provincia de Tucumán a nivel social, productivo, turístico y aerocomercial.

2.2.1. A nivel social

- **UNA NUMEROSA POBLACIÓN**

La **población** de Tucumán es una de las mayores fortalezas de la Provincia. Tucumán es la 6° provincia del país en cantidad de habitantes y lidera el ranking de la Región Norte y con solo una superficie de 22.524 Km², es la 2 ° provincia más densamente poblada del país (64 Hab/Km²).

- *Según datos recientes del Censo 2022 son **1.703.186** los habitantes de Tucumán.*

- *El Censo 2022 determinó además que la población de San Miguel de Tucumán alcanza los 583.312 residentes (34,24% del total). El segundo departamento más habitado es Cruz Alta (225.935 pobladores), y el tercero, Tafí Viejo (169.227).*

El área de influencia aeroportuaria del Aeropuerto Benjamín Matienzo es la cuarta más numerosa en población del país, luego de Buenos Aires, Rosario y Córdoba.

El Área Metropolitana de Tucumán es la principal aglomeración urbana del país al norte de Córdoba y el centro urbano más poblado de la región NOA, ocupando el 5º lugar entre los aglomerados urbanos más poblados de la Argentina.

- **UNA CRECIENTE POBLACIÓN ACADÉMICA**

La población académica, es otra fortaleza de la Provincia. Tucumán alberga actualmente 4 (cuatro) universidades que dictan más de 208 carreras de grado y pregrado que, junto a otros centros de estudios superiores, forman un valioso capital

intelectual reconocido. Sumados los centros de investigación de los cuales es sede. La Provincia cuenta con una **amplia población académica y estudiantil**.

- **CON VALORES HISTÓRICOS Y CULTURALES**

El poblamiento de Tucumán da cuenta de antiguas culturas. Entre las que se destacaron calchaquíes, quilmes, tolombones y amaichas, entre otras.

Pero sin duda su pasado está signado por ser sede del acontecimiento político y social más importante de la historia del país: en esta provincia se declaró la Independencia argentina de la corona española, el 9 de julio de 1816, por eso se la denomina como **“Cuna de la Independencia argentina”**.

La ciudad capital, San Miguel de Tucumán, mantiene viva la identidad argentina, que convive con la modernidad y la cultura de la ciudad cosmopolita. Sus edificios emblemáticos, como las plazas, iglesias y los sitios arqueológicos, cuentan la historia de sus ancestros y su legado, que aún sigue vivo. Las decenas de museos que la ciudad aloja hacen que la experiencia de conocer Tucumán te lleve por un entretenido viaje en el tiempo. La historia prehispánica y pre-inca late en el Valle Calchaquí.

Además, dinamizando la cultura tucumana y destacando sus rasgos más artísticos, es sede de eventos de gran convocatoria renovando constantemente el circuito de artistas participantes.

- **POBLACIÓN JÓVEN**

La estructura demográfica poblacional de la Provincia está compuesta fundamentalmente por adultos jóvenes (menores de 20 años) y adultos medios (20 a 40 años), según datos del INDEC.

Los jóvenes son uno de los segmentos más importantes de las líneas aéreas low-cost.

- **UNA ECONOMÍA CON MEJOR DESEMPEÑO**

Los últimos datos publicados por la Dirección de Estadísticas de la Provincia dan cuenta de un proceso de recuperación parcial de las caídas en su Producto Bruto durante los años 2019 y 2020, derivados del COVID. Esta tendencia también se refleja en el siguiente gráfico que muestra la evolución del Indicador Sintético de la Actividad Económica de Tucumán (ISAET), un indicador elaborado por la Dirección de Estadísticas de la Provincia que pretende estimar el comportamiento de la actividad económica a partir de los movimientos de un conjunto de variables cuyas fluctuaciones son coincidentes con el ciclo económico.

El ISAET en mayo de 2022 (último valor publicado) permite inferir que la economía tucumana mejoró su desempeño en mayo de 2022 con respecto al mismo mes del año anterior y desde diciembre de 2021 acumula un crecimiento positivo.

2.2.2. A nivel productivo

- **POLO INDUSTRIAL Y COMERCIAL DEL NORTE ARGENTINO**

Una gran fortaleza de la Provincia es que **Tucumán es el mayor polo industrial y comercial del norte argentino**. Según los datos del Censo Nacional Económico 2020-2021 publicado por el INDEC la densidad empresarial de la Provincia de Tucumán es la más alta de la región norte. Asimismo, lidera el ranking en cantidad de empresas y organizaciones, con 5.145 empresas, lo que representa el 1,5% a nivel país, pero el 36% de la región que alberga un total de 14.109 empresas.

Posee una **estructura productiva altamente diversificada**, donde la actividad primaria tiene una gran importancia y que se vincula a grandes complejos y clúster agroindustriales como el azucarero y el citrícola. Además alberga una muy diversificada actividad manufacturera como la textil, calzado, autopartista y metalmecánica.

La provincia es base de las mayores **productoras de berries** de Sudamérica. Es uno de los **principales distritos productores de arándano de la Argentina** que

requiere ser exportado vía aérea y el primer exportador de fruta congelada a nivel nacional.

- **CON PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN**

Las exportaciones¹³ de Tucumán están compuestas por 187 productos que se envían a más de 155 países, lo que la posiciona como una de las principales provincias exportadoras de la región del Noroeste argentino. El principal rubro exportado desde Tucumán fueron Limones y sus derivados industriales le siguieron en relevancia la industria de las autopartes, las legumbres y cereales, el sector azúcar y derivados y el de frutas finas¹⁴.

- **MARCA TUCUMÁN**

La Provincia cuenta con una marca del territorio provincial: la “Marca Tucumán” que es la única marca territorio en Argentina y Latinoamérica que cuenta con un proceso de análisis, otorgamiento y seguimiento de la Licencia de Uso de Marca Tucumán certificado por el estándar internacional ISO 9001¹⁵.

Marca Tucumán es un sello de distinción que se otorga a empresas, productos, instituciones y asociaciones cuya actividad está vinculada a los negocios, la cultura o el turismo de Tucumán.

Dentro de la marca se destaca el potencial de la provincia en la región del noroeste argentino y se transmite lo local a través de un signo que evoca la impronta de la historia, el legado y las raíces tucumanas. Remarca lo emotivo y manifiesta el sentir tucumano.

¹³ Las exportaciones tucumanas superaron los 900 millones de dólares FOB, un 7% más que en el mismo período en 2021. Fuente: Reporte Inteligencia Comercial 2023 producido por el IDEP.

¹⁴ Según datos del reporte de Inteligencia Comercial 2023 producido por el IDEP.

¹⁵ <https://marcatucuman.com.ar/que-es-marca-tucuman/>

2.2.3. A nivel turístico

- **CON UN DESARROLLO TURÍSTICO PUJANTE**

Hace muchos años que la Provincia trabaja conjuntamente sector público y privado en pos del desarrollo turístico. Prueba de ello es Ley Provincial del Turismo que *“declara al turismo de Interés Provincial, calificándolo como Política de Estado por ser una actividad socioeconómica estratégica y esencial para el desarrollo de la Provincia”*, el crecimiento de su planta de servicios como de su demanda¹⁶, el avance en la regulación de los servicios y prestaciones, el desarrollo de herramientas de planificación y la implementación de una batería de programas vinculados a la promoción, al desarrollo de productos y circuitos turísticos, a la calidad y la formación y fortalecimiento del tejido de emprendedores locales.

El transporte aéreo es el **2° medio de transporte en importancia** (15%) mediante el cual arriban los turistas a la Provincia según los datos del Observatorio de Turismo del Ente Tucumán Turismo. Además los datos de la EVyTH del III trimestre del 2022 muestran un ascenso de la participación de los viajes en avión en el movimiento de turismo interno.

Los datos de turismo interno del año 2022 dan cuenta que la Región Norte se ubica en la 4° posición en turismo interno receptivo y emisor¹⁷, lo que otorga posibilidades para consolidar el Destino Tucumán como centro receptor / emisor y nodo de servicios vinculados a la actividad.

- **PRINCIPAL SEDE DE TURISMO DE REUNIONES EN EL INTERIOR DEL PAÍS**

¹⁶ Según los datos del Observatorio de Turismo del Ente Tucumán Turismo, dan cuenta que en el año 2022 la Provincia registró 4.162.032 pernотaciones y 2.266.453 arribos turísticos. Estos registros representan el 15% de incremento en las pernотaciones en relación al 2018 y el 22% de los arribos. Por otra parte, en el año 2019 Tucumán alcanzó las 10289 plazas hoteleras según los datos aportados por la Oficina de registro y fiscalización EETT.

¹⁷ Según datos correspondientes al 3° trimestre 2022 aportados por la EVyTH.

El turismo de reuniones es un segmento que se presenta como una gran oportunidad para la Provincia. Las ventajas de la Ciudad de San Miguel de Tucumán como sede son muchas. Sus universidades y centros de investigación se convierten en traccionadores para la realización de eventos en la provincia. Además más de 100 salas ubicadas en el casco céntrico (radio de 700 mts. alrededor de la Plaza Independencia de la Ciudad permite el rápido y fácil acceso de los asistentes a los servicios turísticos y complementarios. La cercanía de las sedes a atractivos turísticos permite a los organizadores planificar actividades turísticas, recreativas y lúdicas para el grupo con poco tiempo de traslado. Además la Provincia ofrece una amplia oferta de prestadores de servicios vinculados a este segmento (servicios técnicos, desarrollo y activación de marca, acreditaciones, imprentas, carpas y ambientación, etc.).

Según datos del Observatorio de Turismo de Reuniones a nivel país en el año 2019¹⁸, la Ciudad de San Miguel de Tucumán concentró el 9% del total de reuniones registradas, ubicándose en 2º lugar después de la Ciudad de Buenos Aires. Además, el **43% de los eventos realizados en el 2019 en la región norte del país, tuvieron como sede Tucumán** con 805 reuniones identificadas marcando un crecimiento del 71% en relación al año 2018. Las perspectivas de recuperación de este segmento después del Covid son auspiciosas¹⁹.

Tucumán también se destaca por la presencia de asistentes turistas (nacionales y extranjeros) a sus eventos²⁰. Además de la Ciudad de San Miguel de Tucumán, se destacan como sedes Yerba Buena y Tafí Viejo, cercanos al Aeropuerto de Tucumán.

¹⁸[https://www.observatorioturismo.com.ar/index.php/resultado-filtro-publicaciones?searchword=&searchfields\[1\]=Anuario&searchfields\[2\]=Provincia%20de%20Tucuman&searchfields\[3\]=&module=882&ordering=newest&searchphrase=all&areas\[0\]=fields](https://www.observatorioturismo.com.ar/index.php/resultado-filtro-publicaciones?searchword=&searchfields[1]=Anuario&searchfields[2]=Provincia%20de%20Tucuman&searchfields[3]=&module=882&ordering=newest&searchphrase=all&areas[0]=fields)

¹⁹ Según datos del Ente Tucumán Turismo, el año 2022, que implicó el inicio de recuperación de este segmento, en Tucumán se realizaron 248 eventos culturales y 133 eventos deportivos. En promedio se realizaron 21 eventos culturales y 11 eventos deportivos por mes en Tucumán en el 2022.

²⁰ Según datos del Observatorio Nacional del Turismo de Reuniones, de los 190.386 asistentes a Congresos y Convenciones, el 21% fueron nacionales y extranjeros. En el rubro de Ferias, de los 232.331 asistentes, más del 8% fueron nacionales y extranjeros.

- **INVERSIONES PARA GENERAR MÁS ATRACTIVOS TURÍSTICOS**

Con el fin de poner en valor la oferta turística, la Provincia ejecuta en la actualidad obras turísticas por más de \$ 566 millones y trabaja en nuevos proyectos por más de 700 millones²¹. Esto se enmarca en la política de desarrollo de la oferta turística de la Provincia. Muchas de ellas están vinculadas a la puesta en valor de inmuebles turísticos bajo administración del Ente como son el Dique el Cadillal y el Cerro San Javier, entre otros.

- **UNA OFERTA ADECUADA A LAS NUEVAS TENDENCIAS DE VIAJE**

Las **actividades vinculadas al ocio, descanso y vacaciones** es la motivación principal de los turistas que arriban a los principales destinos de la provincia y para ello la provincia cuenta con una oferta variada de atractivos y destinos turísticos.

Las nuevas modalidades de viajes están vinculadas a la realización de “escapadas” a lo largo del año y/o aprovechando los fines de semana extendidos. Otra modalidad es el formato de **viajes de recorrido de un circuito**. Para este público Tucumán presenta una oferta ideal ya que posee algunos de los destinos más variados de Argentina. Con la ventaja de tener distancias cortas, cada uno de los circuitos turísticos²² que ofrece la provincia invita a vivir distintas experiencias entre la historia que guarda la ciudad y la magia de su vegetación, sus diques, cerros y valles. Por otro lado, **Tucumán se sitúa en el centro de la región Norte** lo que lo vuelve un centro distribuidor ideal para recorrer la región.

²¹ Los proyectos están vinculados a continuar las obras en el CRISTO B y Cerro SAN JAVIER, la realización del ANFITEATRO en EL CADILLAL, la puesta en valor de la PLAZA SAN PEDRO - LEOCADIO DÍAZ, la intervención de la RIVERA RIO TACANAS - SAN PEDRO DE COLALAO y el SECTOR GASTRONÓMICO Y DE SERVICIOS ANGOSTURA

²² La provincia ofrece cinco circuitos: Ciudad histórica, Valles Calchaquíes, Yungas, Valle de Choromoro y Sur. Allí se combinan la diversidad de paisajes, así como historia y cultura, que permiten a los visitantes poder elegir entre opciones que van del turismo aventura hasta adentrarse en la riqueza de su arte, representado por sus músicos, escultores, pintores, actores y artesanos de renombre internacional

La Provincia también cuenta con la infraestructura de servicios y los atractivos turísticos adecuados para potenciar nuevos perfiles de turistas como:

- **Nómadas digitales:** Según el último reporte sobre tendencias de viajes de Amadeus: *“Los trabajadores a distancia adoptarán un estilo de vida cada vez más nómada, migrando a diferentes lugares a medida que se normalicen las políticas de “trabajo desde cualquier lugar”²³.*
- **Viajes de incentivos:** Este reporte también predice que “Surgirá una nueva categoría de viajes de negocios, centrada en la conexión de los equipos, la creación de relaciones y el desbloqueo de la creatividad fuera de la oficina” para lo cual son muy adecuados los escenarios naturales y la oferta de actividades propuestas por la Provincia .
- Entre otros.

- **LARGA TRAYECTORIA DE TRABAJO EN INTEGRACIÓN REGIONAL**

A nivel nacional, forma parte del Ente Norte Argentino de Turismo, conformado por las máximas autoridades de turismo de las seis provincias norteñas y viene trabajando articuladamente desde hace casi 20 años. El mismo trabaja conjuntamente en materia de promoción internacional y nacional.

A nivel de integración regional con los países vecinos, la provincia de Tucumán preside Pro Tempore el ZICOSUR desde el 2016 constituyendo junto a otras 12 provincias argentinas este sub bloque que concentra una población cercana a los 79,8 millones de habitantes. El ZICOSUR contribuye a la inserción estratégica de Tucumán, a través de proyectos de corredores bioceánicos que combinan autopistas, vías fluviales y ferrocarriles uniendo los puertos brasileños con los chilenos y los peruanos. La

²³ <https://amadeus.com/es/articulos/noticias/travel-trends-2023> al cual se accedió en febrero de 2023.

inversión en infraestructura y las mejoras en la conectividad fortalecen la competitividad de los productos tucumanos y, por lo tanto, las exportaciones y el comercio.

Además, forma parte del Comité de Integración Fronteriza con Chile ATACALAR que agrupa una macro zona a la Región de Atacama de Chile y a las provincias de Catamarca, La Rioja, Córdoba, Tucumán, Santa Fe y Santiago del Estero de la República Argentina. Uno de los principales objetivos de la región ATACALAR es el postulado de un Corredor Bioceánico que atraviesa a sus estados miembros.

2.2.4. A nivel aerocomercial

- **NODO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE LA REGIÓN NORTE**

Tucumán cuenta con un beneficio logístico importante: es atravesada de Norte a Sur por dos rutas troncales nacionales, la 9 y la 34, consideradas bioceánicas, que conectan a todas las provincias del NOA y al nudo ferroviario que se encuentra en la capital tucumana.

La provincia es un **nodo MULTI-MODAL** de transporte regional. El estar ubicada en el centro de la región NOA le confiere una posición estratégica para el comercio interno y del MERCOSUR; ya que está vinculada a los principales centros productivos del país a través de 5 rutas nacionales que, teniendo como epicentro a San Miguel de Tucumán, conectan la Provincia y la Región hacia todas las direcciones cardinales. La red vial, permite el acceso a los puertos del pacífico en Chile, a través de los pasos fronterizos de San Francisco en Catamarca y Jama en Jujuy y el comercio regional con otros países limítrofes como Bolivia, Brasil y Paraguay.

- **CON UN AEROPUERTO DE IMPACTO REGIONAL.**

El aeropuerto de Tucumán ocupa el **2° puesto en la región Norte** y 11° puesto en el ranking nacional²⁴. Representa el 27% del movimiento total de 2,6 millones de pasajeros de la región.

En el marco de los vuelos de cabotaje, la ruta **Tuc – Aep** está entre las 7 rutas más demandadas en el país.

La Provincia y la región cuentan con un mercado interno atractivo para rutas internacionales²⁵. Durante el año 2019 los pasajeros de vuelos internacionales representaron un 7% del total. A modo de ejemplo:

- En el año 2018 la ruta Tucumán - San Pablo tuvo 183 vuelos con 75% de ocupación; la ruta Tucumán - Santiago 71% de ocupación con 308 vuelos y la ruta Tucumán – Lima, 547 vuelos.
- En el año 2019 la ruta Tucumán – Lima tuvo 467 vuelos y el 74% de ocupación. La ruta Tucumán – Punta Cana tuvo 80 vuelos y una ocupación del 86%.

- **TERMINAL, CON LA ÚNICA INFRAESTRUCTURA ADECUADA PARA EL TRANSPORTE DE CARGA DE LA REGIÓN**

El Aeropuerto de Tucumán, además, cuenta con la **única infraestructura adecuada para el transporte de carga de la región**. De hecho, en el año 2017 lo posicionó como el 2° aeropuerto en cantidad de carga transportada del país con 3.854 toneladas.

Además, a fines de enero de 2020, la empresa Terminal de Cargas Argentina (TCA) de Aeropuertos Argentina 2000 recibió la certificación ISO 9001:2015, que representa el consenso internacional sobre las buenas prácticas de gestión. La

²⁴ En el año 2022, según los datos de ANAC registró 718.000 pasajeros, un 26% menos que en el año 2019 (971.000 pasajeros), lo que da cuenta de un proceso de recuperación pero que aún tiene posibilidades de crecer.

²⁵ Otros datos de interés fue que en el año 2019 la Ruta Tucumán – Lima, aparecía como la principal ruta demanda del año 2019, superando en un 24% de vuelos a Ruta Salta – Lima.

certificación facilita el acceso a mercados más competitivos, organiza y mejora los procesos internos, aumenta la satisfacción de los clientes, y fomenta una eficaz gestión de procesos.

- **UNO DE LOS 3 AEROPUERTOS DE ARGENTINA CON “CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMO”.**

El Aeropuerto Internacional Teniente Benjamín Matienzo es uno de los 3 aeropuertos de Argentina que recibió la “**Certificación de Aeródromo Conforme Anexo 14**”, de parte de ANAC y que da cuenta del cumplimiento con los requerimientos normativos de diseño y operación conforme a las reglas y ordenamientos internacionales establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

- **CON PROYECTOS PARA SEGUIR CRECIENDO**

De acuerdo a los planes Maestros aprobados por el ORSNA está previsto para los próximos años la ampliación de la terminal aeroportuaria, sector de mangas y estacionamiento del aeropuerto Benjamín Matienzo, proyecto en el cual ya trabaja Aeropuertos Argentina 2000. Además está previsto la construcción de una calle de rodaje que permitirá vincular el hangar que posee la provincia con la plataforma del mencionado aeropuerto, solucionando el actual inconveniente que poseen las aeronaves pertenecientes a la Dirección Provincial de Aeronáutica, de ser remolcadas por calles de servicio no aptas para el desplazamiento de las mismas con propulsión propia, el balizamiento de la calle de rodaje que conduce desde la pista principal a la plataforma, el balizamiento para el helipuerto y la iluminación de la plataforma correspondiente al hangar de la Dirección Provincial de Aeronáutica de la Provincia de Tucumán.

2.2.5. A nivel de gobernanza

- **CON LA DECISIÓN DE CONVERTIRSE EN UN HUB DE PROYECCIÓN SUBREGIONAL**

Voluntad de convertir a l tema aerocomercial en una política de estado. La Provincia de Tucumán impulsará un **programa provincial de fomento a la conectividad aérea** a través de la colaboración y cooperación con los organismos nacionales definiendo políticas a más largo plazo que respondan a los intereses provinciales.

2.3. Análisis del marco normativo actual, identificando puntos de obstáculo y/o fomento para el crecimiento de la conectividad aérea en la provincia a nivel nacional e internacional.

2.3. Análisis del marco normativo actual, identificando puntos de obstáculo y/o fomento para el crecimiento de la conectividad aérea en la provincia a nivel nacional e internacional.

2.3.1. Introducción

El orden público aeronáutico presenta un rol tridimensional: un marcado reglamentario internacional, la norma nacional y el conjunto de normas locales (provinciales y municipales) que suele sumarse al contexto general.

La norma internacional fundacional es el Convenio sobre Aviación civil, celebrado en Chicago hacia 1944 (CH44), y publicado en Documento OACI Número 7300 en su novena edición, en con las enmiendas posteriores que se han incorporado. Luego tenemos una constelación de instrumentos internacionales multilaterales de carácter civil y penal aeronáutico, que van desde la regulación de la responsabilidad derivada de los daños a los pasajeros hasta la protección de los terceros superficiarios, junto a todo un sistema penal aeronáutico internacional.

El CH44 se operativiza a través de diferentes anexos²⁶ que forman parte del orden público internacional. Para complejizar las características de esta industria estos anexos, a su vez, son complementados por un gran número de documentos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que revisten la forma de Manuales, Guías o Políticas -entre otros-.

Es decir, el derecho aeronáutico, desde sus doctrinarios iniciáticos, ha fundado su autonomía, al hacer hincapié en que la naturaleza especial del medio (aire) y del vehículo (aeronave) le confiere a esta disciplina características “cuya singularidad y complejidad determinan su importancia y autonomía”, (Ambrosini, 1932). Esos caracteres serían la politicidad y la uniformidad internacional, continúa Capaldo (2017).

²⁶ Nota de los Autores: En la actualidad nos encontramos frente a diecinueve Anexos al Convenio CH44.

Justamente, esa uniformidad internacional se ve reflejada mayoritariamente en cada estado nacional. Así, las competencias delegadas en materia de negociación de derechos de tráfico, el orden técnico o las normas de infraestructura, entre otras, tendrán un carácter federal.

Ahora bien, en el sistema representativo, republicano y federal de la constitución alberdiana, lo anterior no obsta a esferas de competencia a nivel provincial y municipal - que no han sido delegadas- ni a ocupar lagunas jurídicas o tener un rol proactivamente diferenciador que permitan colocar a una provincia/municipio en ventajas aerocomerciales sobre otras, una región o la nación.

Así, si bien la materia de competencia sobre aviación civil mayoritariamente, se centra en el ámbito federal a través de diferentes tratados y leyes, existe materia no delegada que resulta competencia provincial.

Prueba de la primera afirmación estriba en leyes como la 17285 y modificatorias (que aprobaron el Código Aeronáutico de la República Argentina), la ley 27514 que crea la Junta de Seguridad de Transporte para la investigación de accidentes de aviación, entre otros; la ley 26102 que crea la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA) o los Decretos 1770/07 o 239/07 que crean la Administración Nacional de Aviación Civil (Anac), entre otros.

Sin embargo, observamos que existe legislación provincial que impacta directamente en la industria aerocomercial y analizaremos la oportunidad de un nuevo paquete regulatorio que impulse la conectividad provincial.

2.3.2. Hacia un marco regulatorio provincial aeronáutico

Salvo la referencia a la actividad de transporte aéreo prevista en el Código Tributario de la Provincia de Tucumán, no existe otra normativa en el ámbito local que

trate y aborde el tema de la conectividad aérea, con lo cual, este desafío que se encuentra liderando el Ente Autárquico de Turismo resulta ser fundacional en la materia. Obviamente, la consolidación de un marco normativo a este respecto, vendrá de la mano del desarrollo e implementación efectiva de un proceso de gobernanza en la materia.

Y es cometido del Estado Provincial generar ese proceso de gobernanza aludido, pues bien se ha señalado: “La gobernanza es la suma de organizaciones, instrumentos de política, mecanismos de financiamiento, instituciones (reglas, procedimientos y normas), recursos y capacidades que regulan, guían y movilizan el proceso de desarrollo” (Martínez Nogueira, Roberto, “La institucionalidad y gobernanza: ¿nuevas perspectivas para la gestión pública?”, <https://www.yumpu.com/es/document/view/37290073/roberto-martinez-nogueira-la-institucionalidad-y-gobernanzapdf> , pág. 58).

Dicho esto, y en orden a promover y desarrollar una política en transporte aéreo desde una mirada local, se sugiere -como primera medida- que el Estado de la Provincia de Tucumán le atribuya la competencia necesaria para actuar en el asunto a un organismo de su Administración, a fin de que válidamente pueda involucrarse en este tema, siempre al amparo y respetando la normativa nacional e internacional vigente en la materia. Las jurisdiccionales locales (provincias y CABA), no debieran ser ajenas a este asunto por la importancia que reviste el transporte aéreo para cada una de ellas, sea para fomentar el turismo en sus territorios, para su integración efectiva en el plano regional, nacional e internacional, y para potenciar sus estrategias comerciales y desarrollo, entre otras cuestiones relevantes.

En el caso concreto de la conectividad de las regiones que integran un país y su importancia, el Banco Interamericano de Desarrollo expresa que “Proveer conectividad aérea es un factor clave para lograr la integración y el desarrollo de una región, toda vez que permite conectar personas y ofrecer a los ciudadanos mejores y mayores oportunidades de acceso a bienes y servicios, además de alcanzar tiempos de entrega eficientes y costos de transporte razonables, mejorando así la competitividad de los

productos en los mercados internacionales. De esta forma, una mejor conectividad aérea se traduce en un mayor crecimiento del PIB” (Ver Fioravanti, Reinaldo; Ancor Suárez-Alemán y Tomás Serebrisky (2018): “Conectividad aérea en regiones remotas. Un análisis crítico de las políticas públicas de transporte aéreo esencial existentes en el mundo”, Banco Interamericano de Desarrollo, página 7).

Como se dijo entonces, debiera actuarse a nivel provincial para definir lo que se pretende de una política de transporte aéreo para Tucumán y las transformaciones que se esperan concretar al respecto; al menos, con la intención de que esa política y esas transformaciones planificadas sirvan de base para influir en las decisiones que se tomen para el territorio tucumano desde la órbita de las autoridades nacionales vinculadas a la cuestión bajo análisis. No debe olvidarse, que una política de transporte aéreo de calidad es consustancial al desarrollo integral de los Estados subnacionales y no sólo importa a la Nación su eficaz implementación.

A partir de contar con un organismo provincial que se involucre en materia de transporte aéreo, es que debiera instarse la generación de un marco adecuado de gobernanza que le permita al Gobierno de Tucumán abordar esta temática en un ámbito de articulación institucional con los principales actores del sector, en la medida que la gobernanza implica crear las condiciones necesarias para que todos los agentes implicados en un determinado asunto, deliberen, negocien, acuerden y, finalmente, cooperen para la consecución de los fines buscados. De ese marco adecuado de gobernanza, irá naciendo el marco normativo necesario que defina las conductas a seguir en el tema, enderezadas a los logros y metas que se planteen como ideales, como un deber ser en el asunto.

Cada jurisdicción debiera contar con sus lineamientos estratégicos y operativos en la materia que le permitan avanzar en el plano local, como también hacerlos valer ante los organismos nacionales y lograr los consensos necesarios en el asunto, de allí la importancia del camino que comienza a desandar Tucumán con la pretensión legítima de convertirse en un *hub* regional e incrementar su conectividad aérea. El transporte

aéreo es fundamental para el desarrollo provincial, esta tipología de movilidad tiene sus atributos que la caracterizan y por su peso específico, supone una contribución efectiva al crecimiento económico y a la generación de empleo.

Justamente, en el caso del transporte aéreo, la Comisión Europea plantea que “los aeropuertos son ahora ampliamente reconocidos por tener un impacto económico y social considerable en las regiones circundantes. Estos impactos van mucho más allá del efecto directo de la operación de un aeropuerto en sus vecindarios, por los beneficios más amplios que la accesibilidad del servicio aéreo brinda a los intereses comerciales regionales y a los consumidores” (<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/bfaa7afd-7d56-4a8d-b44d-2d1630448855/language-en>)

La política de transporte aéreo debiera ser incluida en la agenda de desarrollo de la provincia de Tucumán y para llegar a constituirse en una verdadera Política de Estado Sectorial demandaría, básicamente, (i) que sea asumida por la provincia de Tucumán a través de una Organización Administrativa de su propia estructura que se ponga al servicio de ese cometido particular; (ii) contar con una Visión participativa, estratégica e integral sobre el asunto, y que sus lineamientos sean derivación de un marco de gobernanza liderado por el Estado provincial; (iii) regular sobre el asunto en cuestión, dictando normativa específica -en especial, tributaria y de fomento- que atienda a la complejidad del sector y facilite la consecución de los objetivos propuestos; y, finalmente, (iv) desarrollar las acciones estatales que resulten necesarias para transformar a la provincia de Tucumán en un destino competitivo a los fines aerocomerciales, concertando con Nación lo que resulte necesario y propiciando la participación del sector empresarial en un campo que requiere inversiones también privadas para lograr su crecimiento sostenible, con seguridad, calidad y eficiencia.

En síntesis; toda política pública que se precie de serlo, requiere alcanzar un nivel de institucionalidad y de gobernanza adecuado para su efectiva vigencia. En este sentido, bien se ha señalado que “...la elaboración de estrategias para la conformación de una nueva institucionalidad exige, entre otras tareas, la identificación y activación de

actores diversos y la evaluación de factores críticos para el diseño de mecanismos que sirvan de marco a procesos de toma de decisión, a acuerdos y a intervenciones sustentables de manera de hacerlos más legítimos, inclusivos y eficaces”. (Martínez Nogueira, Roberto, art. cit., pág. 56).

En otras instancias de esta consultoría evaluaremos la oportunidad y procedencia del dictado de una regulación y funciones de gobernanza que impulsen a la conectividad del transporte aéreo desde y hacia la provincia de Tucumán.

2.3.3. Obstáculos y oportunidades de conectividad²⁷

Más allá de lo expresado con anterioridad, con relación a los principales obstáculos al desarrollo de la conectividad, los podemos referenciar a nivel federal y local.

Con relación a los obstáculos a la conectividad, a nivel federal, encontramos los ítems que afecten a la seguridad jurídica, las auditorías USOAP de la Organización de Aviación Civil Internacional al Estado Nacional, en cabeza de la Administración Nacional de Aviación Civil, que recientemente han detectado un bajísimo nivel de conformidad del país con los estándares internacionales, las políticas públicas aerocomerciales, las políticas públicas cambiarias y la ausencia de políticas de incentivo o fomento de carácter general que alienten la conectividad post pandémica.

Aquello sumado a que, nuestro país, es la nación con mayor carga tributaria por pasaje aéreo vendido, superando al cien por ciento del valor real de ticket aéreo sin tributos.

A nivel provincial, los obstáculos se centran en una política tributaria que suma carga fiscal a la asfixiante a nivel federal. Luego podríamos definir que existen obstáculos

²⁷ Nota de los consultores: La materia ya ha sido tratada en el capítulo relativo al FODA y en el 1.5. relativo a los incentivos.

de gobernanza por omisión. Es decir, debido a la ausencia de un sistema provincial que ocupe un activo para la búsqueda y logro de una mayor conectividad local. Ello, no necesariamente implica la creación de nuevas estructuras burocráticas ni la imputación de nuevas partidas presupuestarias sino la reorganización de las políticas públicas del área, de manera sistemática y focalizada en el aumento de conectividad.

También, en la omisión se incluye la ausencia de una política de incentivos, la falta de presencia en conferencias claves de la industria o la ausencia de una política que impulse los derechos de tráfico desde y hacia Tucumán.

Lo anteriormente expuesto, como dos caras de la misma moneda puede considerarse como reflejo de oportunidad, pues la mayoría de los estados provinciales no han desarrollado una mirada de gobernanza sistémica, como la propuesta.

Con lo antes expuesto, finaliza este Informe Parcial que da debida cuenta de las tareas realizadas en estos dos primeros meses de conformidad con el Plan de Trabajo previsto en el contrato que nos vincula con el Consejo Federal de Inversiones.

2.4. Análisis de factibilidad y propuesta de nuevas rutas de acuerdo a mercados estratégicos

2.4. Análisis de factibilidad y propuesta de nuevas rutas de acuerdo a mercados estratégicos

(i) En este capítulo, se realizará el referido análisis desde un abordaje sistémico y tomando como base -especialmente- la identificación de aquellos factores de competitividad y potencialidad existentes en materia de transporte aéreo que resultan aplicables al asunto.

Ya se había adelantado, en forma oportuna, que el documento elaborado por Alta y Amadeus titulado “Índice de Competitividad del Transporte Aéreo en América Latina y el Caribe” (<https://cdn-alta-content.s3.sa-east-1.amazonaws.com/documents/indice-amadeus-2022.pdf>), en atención a su actualidad y pertinencia técnica, tenía la solidez suficiente para servir de guía en cuanto a los factores que deben, necesariamente, considerarse para mejorar la situación del transporte aéreo en aquellos destinos interesados en hacerlo, sean éstos nacionales o sub nacionales.

Es que como antes se dijo, el referido documento identifica áreas de oportunidad y plasma recomendaciones técnicas, para que cada vez más personas hagan uso de este medio de transporte y generar con ello, posibilidades de mejora en la calidad de vida de los habitantes de la región.

El Índice de Competitividad configurado en ese documento señero, está formulado a partir de la comparación de diez indicadores claves que fueron ya abordados en el Informe Parcial aprobado en forma oportuna. Tal como se expresó en aquella oportunidad, la metodología utilizada para su conformación habilita también al análisis de los factores que lo componen desde la óptica y mirada de los gobiernos provinciales; de allí entonces que en esta instancia pueda indagarse sobre la manera en que la provincia de Tucumán estaría en condiciones de incidir respecto de algunos de esos factores para potenciar su transporte aéreo. Todo ello con las distinciones y adaptaciones propias del caso, pues tal como fuera advertido, el transporte aéreo internacional está sujeto a la jurisdicción y soberanía de cada país.

Por otra parte, vale la pena recordar en este punto la importancia de IATA (*International Air Transport Association*), que es la Organización Internacional de Transporte Aéreo, de la cual forman parte unas 300 aerolíneas que representan el 83% del tráfico aéreo total. Según lo expresa en su propia web, “apoyamos muchas áreas de la actividad de la aviación y ayudamos a formular políticas de la industria sobre cuestiones críticas de la aviación” (<https://www.iata.org/en/about/>). Tiene como misión institucional representar, liderar y servir a la industria de las aerolíneas. Ello por cuanto, todas las compañías aéreas y los aeropuertos tienen una codificación IATA, con la cual se les distingue sin necesidad de designarles por el nombre completo; codificación que también se ha contemplado en el desarrollo del proceso de modelación de nuevas rutas y frecuencias para potenciar la conectividad aérea de la Provincia de Tucumán bajo los términos oportunamente contemplados.

Hecha esta introducción necesaria, se indagará a continuación sobre los factores de competitividad que representan una oportunidad para la Provincia de Tucumán de cara a proponer nuevas rutas aéreas que la vinculen con aquellos mercados que a los fines de este trabajo se consideran estratégicos a su respecto.

(ii) Primera cuestión a considerar, y que resulta auspiciosa a los fines analizados: “**Latinoamérica y el Caribe (ALC)** son las regiones del mundo con mejores índices de recuperación de niveles pre pandemia en materia de transporte aéreo”, conforme surge del Informe Alta / Amadeus citado en el punto anterior.

Este dato compartido, alentador de por sí, sirve también de fundamento para validar una de las tesis centrales que se propone vinculada a la idea de priorizar conectividades internacionales para la Provincia de Tucumán dentro del espacio regional que lidera la recuperación antes referida y del que forma parte con una ubicación geoespacial destacada. Refuerza la tesis en cuestión, la circunstancia de ser esta misma región en los últimos 10 años (2006-2015) ha experimentado un crecimiento importante, con una tasa promedio de un 5,1% anual, siendo ALC el tercer mercado con mayor

crecimiento a escala mundial²⁸, después de Oriente Medio y Asia-Pacífico. Además, la región cuenta con un amplísimo margen de crecimiento en lo que respecta a viajes per cápita (pax/población), dado que mientras países y regiones como Estados Unidos y Europa tienen 2.8 y 2.7 viajes por año, en Latinoamérica y el Caribe tal cifra corresponde a 0.6 viajes por año. En la República Argentina, ese porcentaje de acuerdo a los datos del 2019, sería del 0,5%, según el documento guía que sirve a este análisis ya citado.

Más adelante se volverá sobre el tema, basta por ahora retener esta idea y los argumentos principales que sustentan la necesidad de contemplar un factor que a los fines de este trabajo se identifica como “**factor de priorización regional ALCA**”, que, por lo demás, va en línea con el camino de integración recorrido por la Provincia (cfr. <https://seri.tucuman.gob.ar/zicosur/>).

Se suma en este plano un factor adicional, que se identificará como “factor turístico”, en sintonía con la fortaleza que tiene la Provincia como destino y el trabajo sectorial que viene desarrollando, recordando que en sus “Estrategias para el Desarrollo Turístico” (Ente Autárquico Tucumán Turismo, https://www.institucionalturismotuc.gob.ar/public/pdf/Estrategias_Desarrollo_Tucuman.pdf en especial, ver páginas 93, 94, 109 y 110) se encuentra como objetivo “garantizar la conectividad” y como línea estratégica “el transporte aéreo”, en relación con las otras líneas estratégicas de “posicionar a Tucumán como destino turístico en el mercado nacional” y “posicionar a Tucumán como destino turístico internacional en el mercado regional” (Chile, Bolivia, Paraguay, Brasil, Uruguay y Colombia).

Otro de los principales factores de competitividad y potencialidad que se tuvo en cuenta para seleccionar las nuevas rutas aéreas para la Provincia de Tucumán -bajo las pautas de la metodología indicada-, es aquél denominado “factor de potencial de mercado”. Vale recordar, en este punto, que ese factor se conforma sobre la base de dos

²⁸ “Análisis de inversiones aeroportuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040”. Informe Final - Sector Aeroportuario elaborado por la CAF (Corporación Andina de Fomento) en el año 2016.

ejes centrales: tamaño de economía y población del destino de que se trate. Y como bien se dijera, ambos ejes se explican por sí mismos, dado que el crecimiento del tráfico aéreo está ligado con los niveles de desarrollo económico. En las economías más grandes, los ingresos son mayores y con ello existe una enorme oportunidad para incrementar el transporte aéreo por ser éste una plataforma adecuada para impulsar lazos de integración (comercial, cultural, turísticos). Por su parte, las poblaciones más grandes representan mercados más grandes. En la medida que un destino tenga mayor población, la demanda por los servicios de este tipo de transporte podrá también ser mayor. De allí entonces que las rutas aéreas propuestas –tanto internacionales como de cabotaje- y las fichas modeladas al respecto contengan un análisis en este sentido, como puede advertirse de su lectura.

De la mano del factor de competitividad y potencialidad arriba examinado, viene otro cuya incidencia también es relevante de cara a la elaboración de propuestas como las aquí diseñadas, que no es otro que el llamado “factor de conectividad”. Y bien se destaca que ambos factores (potencial de mercado y conectividad) vienen de la mano, pues juntos constituyen un tándem que permite identificar aquellos destinos con los que convendría vincularlo a la provincia de Tucumán, tanto por la población y economía de los lugares seleccionados como por el movimiento aéreo que registran sus aeropuertos.

Tucumán, como provincia, no escapa al problema estructural que afecta la competitividad del país en materia aérea y que pone a la Argentina en la cima del ranking de los países con los pasajes más caros de Latinoamérica y el Caribe. Ya se tuvo oportunidad de analizar este punto en el Informe Parcial; tema que sigue siendo de actualidad como da cuenta la noticia cuyo enlace aquí se comparte (<https://www.lanacion.com.ar/economia/los-pasajes-internacionales-subieron-casi-1000-en-cuatro-anos-nid28032023/>). En la nota en cuestión, se aclara que a la tarifa que cobra la aerolínea hay que sumarle un 30% del impuesto PAIS, una percepción a cuenta del impuesto a las ganancias del 45% y otra a cuenta de Bienes Personales del 25%. Eso no es todo. Además, está la tasa de uso aeroportuario, de US\$57; la tasa de Migraciones, de US\$10; la de la Administración Nacional de Aviación Civil, de US\$8; y la

tasa de la Policía de Seguridad Aeroportuaria (\$250). A eso se suma un 7% del impuesto al Turismo y una percepción del 5% si se paga en efectivo”.

Más allá de ese contexto, existiría una oportunidad para aquél estado sub nacional que a través de medidas propias de fomento logre atraer a empresas aéreas y de servicios aéreos para que operen en su destino, o bien, para que lo hagan con mayor volumen de asientos y frecuencias, reduciéndose sus costos para que ello ocurra. Se propone pues para Tucumán, en orden a captar una mayor cuota de mercado, la creación de un “Régimen provincial de fomento al transporte aéreo” que le posibilite incidir en el mercado a través de una política de ayudas públicas en este sentido, dando vida a un factor de competitividad y potencialidad que se califica a estos fines como “factor de fomento aéreo”.

Hasta acá pues los principales factores de competitividad y potencialidad de los que se podría valer la Provincia de Tucumán para incidir en el asunto y mejorar su transporte aéreo, sin olvidar que su instrumentación sería más eficaz y eficiente de contarse en el ámbito gubernamental con un área que tenga, como competencia asignada, justamente, desarrollar una política de transporte aéreo bajo un esquema de gobernanza adecuado, sostenibilidad, calidad y accesibilidad, lo que habilita a sumar un nuevo y último factor, bajo una única denominación que englobe los aspectos mencionados y que llamaremos, en consecuencia, “factor institucional”.

En conclusión, del análisis efectuado, se desprende la identificación de los siguientes factores de competitividad y potencialidad aéreos sobre los que podría incidir positivamente la Provincia de Tucumán en orden a mejorar su transporte aéreo: 1) factor de priorización regional ALCA, 2) factor turístico, 3) factor de potencial de mercado, 4) factor de conectividad, 5) factor de fomento aéreo y 6) factor institucional.

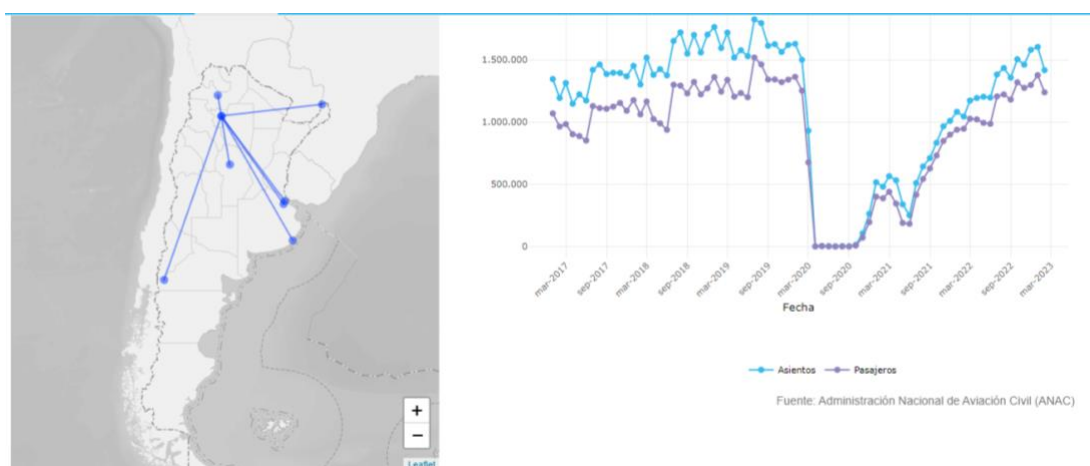
Y partiendo de la misma base que conforman estos factores como de la interrelación necesaria que viabilizan algunos de ellos, resulta válido presentar la

propuesta de nuevas rutas para potenciar la conectividad aérea de la Provincia de Tucumán que a continuación se detalla.

2.4.1. Propuestas de nuevas rutas en el ámbito nacional (vuelos domésticos)

En febrero del año 2023 el Aeropuerto Benjamín Matienzo registra vuelos regulares con **7 aeropuertos** del país (*Aeroparque (AEP)*, *Ezeiza (EZE)*, *Mar del Plata (MDQ)*, *Córdoba (CBA)*, *Iguazú (IGR)*, *Bariloche (BRC)* y *Salta (SLA)*), sin contar aún con conexiones internacionales como lo había hecho en años previos a la pandemia por Covid-19.

Gráfico 2.4.1.a: Mapa de conectividad del Aeropuerto de Tucumán a Marzo 2023



Fuente: <https://tableros.yvera.tur.ar/conectividad/> al 11 de marzo de 2023²⁹.

²⁹ Se representan las conexiones entre aeropuertos con al menos un vuelo regular por semana, en promedio, para el año 2023. Las líneas muestran el promedio de vuelos semanales y el total de pasajeros acumulados en ambos sentidos (origen y destino), tomando el destino inmediato (el cual equivale a la escala, en el caso de aquellos vuelos que la tengan).

Gráfico 2.4.1.b. Mapa actual de conectividad aérea de Tucumán



Fuente: Elaboración propia

Teniendo en cuenta el propósito de esta tarea en relación a la propuesta de nuevas rutas aéreas y con el fin de aportar a la fundamentación de su elección, se resumen a continuación algunos datos y aspectos destacados:

- **Los aeropuertos del país con mayor movimiento:** De los 10 aeropuertos con mayor movimiento del país de los últimos tres años, **Tucumán (ubicado en el puesto 11°) está conectado con 6 (seis) de ellos:** Aeroparque, Ezeiza, Córdoba, Bariloche, Salta e Iguazú. *No tiene conexión con Mendoza, Ushuaia, Neuquén y El Calafate.* Además Tucumán cuenta con vuelos durante el verano a Mar del Plata.
- **Las rutas más voladas del país:** En el año 2022 las **10 principales rutas** con mayor movimiento de pasajeros estuvieron vinculadas al aeropuerto de la Ciudad

de Buenos Aires (Aeroparque) y en segundo lugar al de Ezeiza³⁰. Si se consideran **rutas que no tengan su punto de inicio o partida en la Ciudad de Buenos Aires (Aeroparque o Ezeiza)**, nos encontramos con rutas vinculadas especialmente a la zona sur y centro de Argentina, con una **destacada participación de los Aeropuertos de Córdoba, Bariloche y Mendoza** y una mayor vinculación en la región sur. *De estos tres aeropuertos aún Tucumán no está conectado con Mendoza.*

- **La conectividad de los otros aeropuertos de la Región:** Los vuelos que salen del Aeropuerto de Salta vuelan a los mismos destinos que Tucumán, pero este aeropuerto también cuenta con vuelos a *Resistencia, Neuquén y Mendoza*. Por el lado del aeropuerto de Jujuy, el mismo cuenta con vuelos a *Mendoza*, que Tucumán no tiene. Es relevante mencionar que Tucumán es el único aeropuerto con vuelos regulares a Mar del Plata en verano.
- **El movimiento del turismo nacional en la región norte y la Provincia de Tucumán:** Un dato relevante fue el ascenso de la participación de los viajes en avión (4 p.p., llegando al 10%), como contrapartida de una disminución en la participación del automóvil que aún representa más del 70% (-8,6 p.p.). Los que viajaron en avión tuvieron una estadía promedio de 6,5 noches. Por su parte, la región Norte, se ubica³¹ en la 4° posición en turismo interno receptivo y emisor, apenas por detrás de la Región Centro del país. La provincia de Tucumán registró 4.162.032 pernoctaciones (+12% al 2019) y 2.266.453 arribos turísticos en el 2022 (+14% al 2019)³². Las actividades vinculadas al ocio, descanso y vacaciones es la motivación principal de los turistas que arriban a los principales destinos de la Provincia. El grupo de viaje promedia en 3 personas por grupo, y los viajes con “amigos” (54%) y “en familia” (22%) y “colegas” (14%) constituyen los grupos de visitantes más preponderantes.

³⁰ Las siguientes rutas fueron las más voladas del año 2022 con más de 5.000 vuelos anuales: Aeroparque – Córdoba, Aeroparque – Mendoza, Aeroparque – Iguazú, Aeroparque – Bariloche y Aeroparque – Salta

³¹ Según datos correspondientes al 3° trimestre 2022 del Ministerio de Turismo de la Nación.

³² EATT-OT, 2022

Los principales centros emisores de turismo nacional para Tucumán son Buenos Aires (22,7%) y Santa Fe (5,9%), Córdoba, Santiago del Estero y Salta presentan una participación similar alrededor del 5%. De estos mercados, *Tucumán no cuenta con vuelos a Rosario, uno de sus principales centros emisores de turistas.*

A partir de los fundamentos mencionados y el relevamiento realizado, se exponen las nuevas rutas propuestas, acompañando la propuesta con una ficha de análisis para cada una de ellas:

- **Tucumán - Mendoza**
- **Tucumán - Rosario**

En el Anexo (Ref. Tarea 2.4) se presenta información complementaria a las rutas propuestas.

Se han analizado otras dos rutas (**Tucumán - Neuquén / Tucumán - Bahía Blanca (Provincia de Buenos Aires)**) que en el proceso de análisis y priorización han sido calificadas como “exploratorias”. En el Anexo (Ref. Tarea 2.4.1) se presenta la información analizada al respecto.

Gráfico 2.4.1.c. Mapa con las nuevas rutas nacionales propuestas para Tucumán



Fuente: Elaboración propia

RUTA TUCUMAN - MENDOZA

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN – MENDOZA	
Mercado Población y Economía	<ul style="list-style-type: none">• La provincia de Mendoza es la 5° provincia en el país en cantidad de habitantes con 2.014.533 habitantes. La Ciudad de Mendoza es la más importante de la región de Cuyo. Si se considera el área metropolitana, que involucra a otras 6 jurisdicciones, la población de influencia del aeropuerto asciende a 936.224 habitantes (CIPECC, 2019:23). <p>Conforme a los datos aportados por el gobierno de Mendoza³³:</p> <ul style="list-style-type: none">• Es la provincia argentina con mayor cantidad de universidades privadas del país.• El Corredor Bioceánico Central es el más importante de América del Sur. El 66% de la carga terrestre proveniente del Mercosur que se dirige a los puertos del Pacífico lo realiza a través del Paso Cristo Redentor ubicado en Mendoza.• La región de Cuyo tiene la tasa de empleo más alta a nivel nacional (46,5%) y nivel de actividad económica (48,3%) equiparando esta última a los niveles de actividad de Buenos Aires (INDEC; 4° trimestre 2022)

³³ Recuperado de informes y presentaciones del Gobierno de Mendoza [GobMza], s.f.
<https://www.mendoza.gov.ar>

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN – MENDOZA

Mercado Turismo

Conforme a los datos aportados por el Ministerio de Turismo y Deportes de Nación³⁴:

- A nivel turístico, en el 2021 la Provincia recibió 2.508.719 visitantes. En PREVIAJE la provincia es uno de los destinos con mayor cantidad de viajes cargados y viajeros que la visitaron.
- La región de Cuyo ocupa el 5° lugar a nivel nacional, entre los destinos más visitados, representando el 9,1% del total de visitantes a nivel país (3° trimestre 2022).
- En el turismo interno nacional, como región de origen, tiene una participación del 5,4% en el total nacional (3° trimestre 2022).
- El rango etario, medio de transporte y motivo principal del viaje de los visitantes que llegan a Mendoza constituyen una oportunidad de aprovechamiento para el desarrollo del transporte aéreo entre los destinos.
- Según los datos aportados por el EATT Tucumán, los turistas mendocinos representaron el 3,8% del total de visitantes en el 2019 y un 1,7% en el 2021.
- Las posibilidades de crecimiento de este segmento de mercado está directamente relacionado con las facilidades de conexión entre estos dos destinos. Como evidencia: la ruta Mendoza - Tucumán en el 2019, movilizó 86.000 pasajeros, mientras que en el mismo periodo la ruta Mendoza - Salta transportó 69.000 mil pasajeros.

³⁴ Recuperado de Informes, Tableros, Provincias, Datos Abiertos, Biblioteca del Sistema Nacional de Información Turística [SINTA], s.f. Página web. <https://www.yvera.tur.ar/sinta>

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN – MENDOZA

Conectividad Aérea	<p>Conforme a información publicada del EMETUR³⁵:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Aeropuerto Internacional El Plumerillo es el 3° del país en movimiento de pasajeros, con 2,3 millones de pasajeros (2019) y 1,44 millones en cabotaje (2022). • Es el único entre los 7 principales aeropuertos con el cual la provincia de Tucumán no cuenta con conexión aérea. • El Aeropuerto de Mendoza conecta a la provincia con 10 destinos nacionales, siendo Neuquén, Bariloche y Comodoro Rivadavia los destinos ubicados al sur del país. Aerolíneas Argentinas y Austral ocupan el 71,45% de la cuota de mercado, mientras las líneas Low Cost (Jet Smart, Flybondi) ocupan el 26,45% del mercado. • El Aeropuerto en la actualidad está conectado con 5 destinos internacionales: Santiago de Chile, San Pablo y Río de Janeiro en Brasil, Tocumen (Panamá) y Lima (Peru). Latam, Sky Airlines, Copa Airlines y Gol son las empresas aéreas que participan en el mercado. • El APT El Plumerillo recibe visitantes de Brasil y Chile. Sin embargo, también es una puerta de acceso al mercado estadounidense y europeo, detectados, según la Estrategia de Desarrollo Turístico Tucumán 2017-2021, como mercados prioritarios a desarrollar.
Conectividad Terrestre	<p>Conforme a los datos arrojados por la plataforma consultada³⁶:</p>

³⁵ Recuperado del Ente Mendoza Turismo [EMETUR], s.f. Página web. <https://www.mendoza.gov.ar/turismo/vuelos-y-vehiculos>

³⁶ Recuperado de la plataforma 10 reservas de pasajes, 21 de marzo 2023. Página web. <https://www.plataforma10.com.ar>

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN – MENDOZA

	<ul style="list-style-type: none"> • Cuatro empresas de transporte terrestre ofrecen un promedio de 11 frecuencias diarias a Mendoza. • La duración del viaje, dependiendo de las compañías, va de 13hs50 a 16hs de viaje. • El costo ronda entre los \$14.600 y \$23.950 dependiendo del servicio (cama, semi cama, ejecutivo). • Las unidades son de 42 asientos (aprox.)
--	---

RUTA TUCUMAN - ROSARIO (SANTA FE)

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN - ROSARIO

Mercado Población y Economía	<p>Conforme a la información publicada del gobierno de Santa Fe³⁷:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Provincia de Santa Fe cuenta con 3.556.522 habitantes, es la 4° provincia Argentina por cantidad de habitantes. La ciudad cabecera de la región (nodo 4) es la ciudad de Rosario con 1.342.619 habitantes. Es la ciudad más grande de la Provincia, se destaca como centro universitario, de investigación e innovación. • Es uno de los principales centros industriales del país, Es la 3° jurisdicción del país en densidad empresarial y de organizaciones (INDEC, Censo Nacional Económico 2020-2021). • En la región, presenta los mejores indicadores relativos a actividad económica y empleo. En el Gran Rosario
---	--

³⁷ Recuperado del Anuario Estadístico, Instituto Provincial de Estadísticas y Censos [InsEyC], s.f. Gobierno de Salta Fe. Página web. <https://www.santafe.gov.ar>

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN - ROSARIO

	<p>el nivel de actividad económica llega al 49,3% y el empleo asciende a 46,2%. (INDEC; 4° trimestre 2022).</p> <ul style="list-style-type: none"> La ciudad de Rosario es el centro logístico de la actividad industrial y comercial del corredor bioceánico Porto Alegre-Valparaíso. Se emplaza en una ubicación estratégica de conexión: Hidrovía Paraguay – Paraná, Puente Rosario – Victoria (Entre Ríos) y Rosario-Córdoba.
Mercado Turismo	<p>Conforme a los datos aportados por el Ministerio de Turismo y Deportes de Nación³⁸:</p> <ul style="list-style-type: none"> A nivel turístico y según datos del Observatorio de Turismo del Ente Tucumán Turismo, la provincia de Santa Fe es el segundo centro emisor de turismo nacional para Tucumán (5,9% del total de turistas). Como región de origen tiene una participación del 12,9% en el total nacional correspondiente al 3° trimestre de 2022. En el 2018, la provincia movilizó 1.188.723 turistas, representando el 3,3% del total país y 1.770.190 excursionistas (4,2% del total país), las pernoctaciones ascendieron a 3.612.948 noches representando el 3,7% del total nacional. El rango etario y motivo principal del viaje de los visitantes que llegan a Santa Fe constituyen una oportunidad de aprovechamiento para el desarrollo del transporte aéreo entre los destinos.

³⁸ Recuperado de Informes, Tableros, Provincias, Datos Abiertos, Biblioteca del Sistema Nacional de Información Turística [SINTA], s.f. Página web. <https://www.yvera.tur.ar/sinta>

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN - ROSARIO

	<ul style="list-style-type: none"> Según datos aportados por el EATT, el 9,6% de los visitantes que arribaron a la provincia de Tucumán en el 2019 provinieron de la provincia de Santa Fe.
Conectividad Aérea	<p>Conforme a la información publicada³⁹:</p> <ul style="list-style-type: none"> Por su cercanía a Buenos Aires el movimiento del Aeropuerto de Rosario “Islas Malvinas” presenta una mayor apertura de rutas con aeropuertos del interior del país y de conexiones internacionales. En la actualidad, el aeropuerto Islas Malvinas, conecta la ciudad de Rosario con Aeroparque, Bariloche, Iguazú, Mendoza, Reconquista, Salta, El Calafate y Mar del Plata. A Nivel internacional, el aeropuerto dispone de vuelos regulares con San Pablo, Ríos de Janeiro y Panamá a través de GOL Líneas Aéreas y COPA Airlines. La unión de Tucumán con la Ciudad de Rosario, ya cuenta con un antecedente de haber funcionado en el año 2019. En la región, el aeropuerto Salta es el único conectado vía aérea a Rosario, en el 2022 esta ruta movilizó 387 vuelos.
Conectividad Terrestre	<p>Conforme a los datos arrojados por la plataforma consultada⁴⁰:</p>

³⁹ Recuperado del aeropuerto de Rosario, s.f. Página web. <https://aeropuertorosario.com/aeropuerto/destinos/>

⁴⁰ Recuperado de la plataforma 10 reservas de pasajes, 21 de marzo 2023. Página web. <https://www.plataforma10.com.ar>

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN - ROSARIO

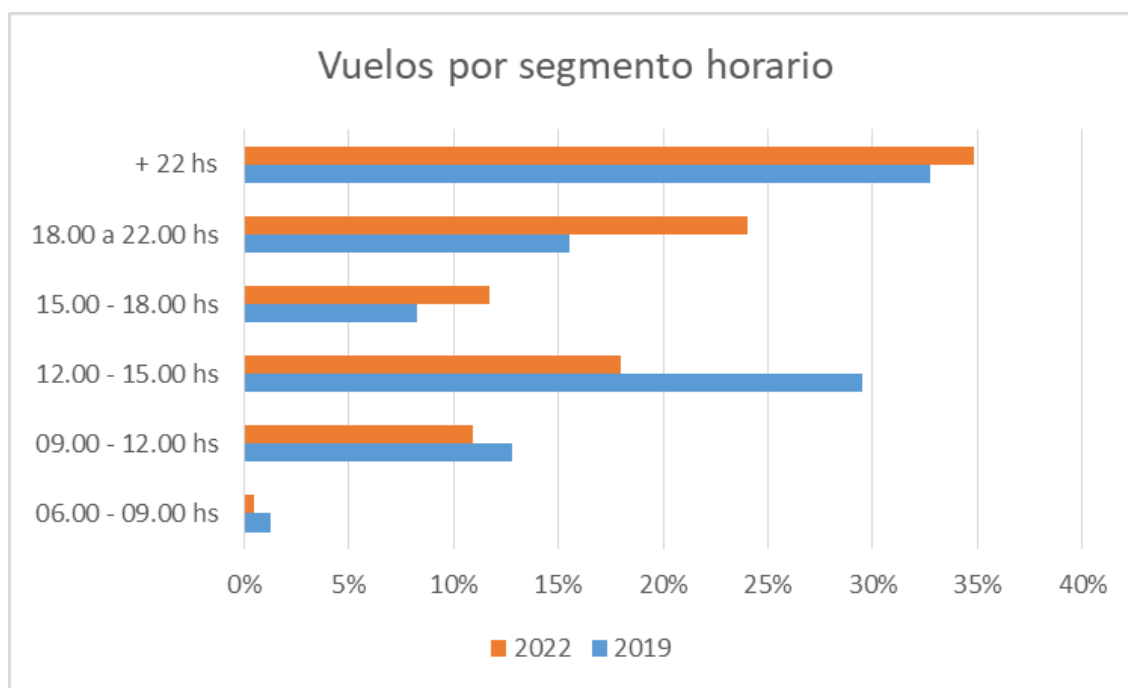
- Un domingo, 5 empresas de transporte terrestre con 11 frecuencias diarias unen a Tucumán con Rosario y la empresa Flecha Bus, llega a tener hasta 5 frecuencias diarias TUC-Rosario dependiendo el día de viaje.
- La duración del viaje, dependiendo de las compañías, va de 12hs a 14hs y el costo ronda entre los 10.000 a 14.900 dependiendo el servicio (cama, semi cama, ejecutivo). Las unidades son de 42 asientos (aprox.)

Nuevas frecuencias en rutas ya existentes

A nivel país, recordemos que en relación a la cuota de **mercado doméstico** por pax. transportado, en el último mes del año 2022, el 69% le corresponde a Aerolíneas Argentinas, a Flybondi el 16% y a Jetsmart el 15%. En el caso de Tucumán, se mantiene la estructura con los siguientes porcentajes: 61% Aerolíneas Argentinas, 18% Flybondi y 20% Jetsmart, siendo las dos últimas las que ocuparon parte de la cuota dejada por LAN Argentina al cesar sus operaciones en el año 2020.

En relación a la distribución de vuelos por rangos horarios, se observa en el siguiente gráfico que en el año 2022 hubo un incremento de vuelos en el horario del mediodía, y un decrecimiento en el rango de 18.00 a 22.00 hs. El primer horario de la mañana sigue concentrando muy pocos vuelos, siendo el nocturno el horario más volado.

Gráfico 2.4.1.d. Distribución de vuelos según rangos horarios.



Fuente: Registros 2022 para el Aeropuerto de Tucumán brindados por ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

En relación a las rutas aéreas vinculadas al Aeropuerto de Tucumán, se analizaron los porcentajes de ocupación de las mismas, considerando la posibilidad de ampliación en el número de frecuencias actuales entre los destinos que le permita recuperar y/o incrementar la cuota de mercado a niveles pre pandemia COVID-19.

Al respecto proponemos considerar:

- **Ampliar los asientos disponibles o nuevas frecuencias para las rutas a Aeroparque y Ezeiza**
- **Nuevas frecuencias a Mar del Plata** en los meses de verano en los meses de verano y que podría extenderse en vuelos espaciales en otras temporadas turísticas como fines de semana largos y vacaciones de invierno.
- **Explorar nuevos rangos horarios**

Gráfico 2.4.1.e. Mapa con las nuevas frecuencias en rutas nacionales propuestas para Tucumán



Fuente: Elaboración propia

Aerolíneas Argentinas

La línea aérea de bandera es la responsable de vuelos a Aeroparque, Ezeiza, Córdoba, Iguazú, Bariloche y Mar del Plata, concentrando más del 60% de los pasajeros del aeropuerto de Tucumán.

Según el procesamiento de los registros del 2022 y 2019 para el Aeropuerto de Tucumán brindados por ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC), en el año 2019 Aerolíneas Argentinas y Austral registraron 676.886 asientos disponibles, en el 2022 esa disponibilidad llegó a 515.746, lo que representa un 24% menos. Siendo que el promedio de ocupación durante el año 2022 llegó al 85% (superando al año 2019), es conveniente analizar la incorporación de nuevas frecuencias.

El análisis de la tasa de ocupación de las distintas rutas permite considerar la **ampliación de la oferta** (asientos / vuelos) **disponible en las rutas a Aeroparque,**

Ezeiza y Mar del Plata (en los meses de verano), que durante el 2022 superaron los índices del 2019.

Tabla 2.4.1.f. Promedio de Ocupación de las rutas de Aerolíneas Argentinas

Rutas Aéreas	2019	2022
TUC - AEP /PAL	84%	91%
TUC - EZE	76%	83%
TUC - COR	76%	74%
TUC - MPD	79%	87%
TUC - BAR		63%
TUC - IGU		68%

Fuente: Registros 2022 para el Aeropuerto de Tucumán brindados por ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC).

Flybondi

Esta línea aérea low cost es responsable de vuelos a Aeroparque, concentrando el 18% de los pasajeros del aeropuerto de Tucumán.

Según el procesamiento de los registros del 2022 y 2019 para el Aeropuerto de Tucumán brindados por ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC), en el año 2019 Flybondi registró 142.506 asientos disponibles, un 84% más que en el año 2019. Siendo que el promedio de ocupación de la ruta a Aeroparque durante el año 2022 llegó al 93% (superando al 87% año 2019), es conveniente **analizar la incorporación de nuevas frecuencias**.

En el año 2022, la mayor cantidad de los vuelos de Flybondi fueron en el horario nocturno, siendo que podría sumarse nuevas frecuencias en otro rango horario como el de la mañana (hasta las 12.00 hs.) que solo concentra el 12% del total de vuelos.

Destacamos el proceso de ampliación de flota que está llevando adelante la compañía.

Jetsmart

Jetsmart es responsable de vuelos a Aeroparque, concentrando el 20% de los pasajeros del aeropuerto de Tucumán.

Según el procesamiento de los registros del 2022 y 2019 para el Aeropuerto de Tucumán brindados por ANAC a partir del Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC), en el año 2019 Jetsmart registró 163.866 asientos disponibles, un 172% más que en el año 2019. Siendo que el promedio de ocupación de la ruta a Buenos Aires durante el año 2022 llegó al 89% (superando al 73% año 2019), es conveniente **analizar la incorporación de nuevas frecuencias**.

En el año 2022, la mayor cantidad de los vuelos de esta línea aérea se dan después de las 15.00 hs., pudiendo analizarse nuevas frecuencias en otro rango horario como el de la mañana (hasta las 12.00 hs.) o mediodía que solo concentra el 12% del total de vuelos.

También, en este caso, merece focalizarnos en el proceso de ampliación de flota que permitirá proyectarse al transportador, de acuerdo a las políticas aerocomerciales nacional y provincial.

Nuevas rutas en el ámbito internacional

Algunos datos y aspectos destacados del diagnóstico se resumen a continuación con el fin de aportar a la fundamentación de la elección de las nuevas rutas:

- **Rutas más demandadas en Latinoamérica:** Un dato relevante se desprende de un informe de ALTA ya citado en el Informe de Avance en cuanto **cuáles son las rutas más buscadas en la región**. A partir del promedio de búsquedas diarias

(noviembre 2022 vs. noviembre de 2021), se determinó que la ruta con mayor número de búsquedas en la región fue la de **Sao Paulo – Lisboa**, con un promedio de 65.893 búsquedas diarias en el mes de noviembre. La segunda ruta fue la de **Buenos Aires-Punta Cana** con 53.929, donde destaca su crecimiento, pues en noviembre de 2021 la misma ruta tuvo 7.500 búsquedas, lo que significa un incremento de 619% respecto a 2021. La tercera ruta fue São Paulo-Rio de Janeiro con 47.857 búsquedas, un 7% menos que en 2021. En 4° lugar está la ruta **Buenos Aires – Madrid** y en 11° lugar la ruta **Buenos Aires – Miami**.

- **Principales compañías aéreas internacionales que operan en Argentina:** Del total del movimiento de pasajeros internacionales, 17 compañías representan el **90%** del movimiento total. Entre ellas **Aerolíneas Argentinas** encabeza el ranking con el casi **25% del total**, seguido por **LATAM, American Airlines, Copa Airlines y GOL**. En este punto debe tenerse en cuenta los procesos sufridos en los últimos años en la aviación comercial mundial y particularmente en América Latina, donde se han dado procesos de consolidación creándose dos grandes grupos (LATAM⁴¹ y AVIANCA⁴²), donde también han desaparecido líneas aéreas y han surgido otros players muy consolidados (como GOL, Peruvian, Interjet, Azul (Linhas Aéreas Brasileiras), Easyfly, Volaris y la renovada BoA (Boliviana de Aviación), incluyendo las líneas aéreas que operan bajo el concepto de low cost o bajo costo.

Cada uno de estos operadores, tiene particularidades para atender. Por ejemplo, el supuesto de la aerolínea Azul, tiene la particularidad de contar con equipos de aeronaves óptimos para vuelos hacia el aeropuerto de Campinas, sede principal aeroportuaria del transportador, y desde allí conecta con ciudades brasileñas de más de un millón de personas que podrían convertirse en público receptivo para el cliente.

- **El mayor movimiento de pasajeros internacionales de la Argentina ocurre con otros aeropuertos de la Región.** En el año 2022 Argentina estuvo conectada con 59 ciudades. El 62% de los pasajeros de vuelos internacionales corresponden

⁴¹ LATAM incluye como holding a la ex Tam, ex Lan y sus filiales locales como, por ejemplo, Lan Colombia, Lan Perú o Lan Ecuador.

⁴² AVIANCA incluyó acuerdos o fusiones con Taca Perú, Taca, Lacsa (The airline of Costa Rica), Ocean Air, Aviateca y Aerogal, para consolidarse como holding.

a Latinoamérica y el Caribe, el 17,6% a Europa y el 16% a América del Norte, principalmente Estados Unidos y México.

- Rutas con **16 ciudades** (Ver Anexo), explicaron el **80%** de los pasajeros en vuelos internacionales durante el año 2022. De ellas, **São Paulo, Santiago, Madrid, Miami, Lima, Panamá, Río de Janeiro, Santiago de Chile, Bogotá, Santa Cruz de la Sierra y Nueva York** registraron un movimiento de **más de 100.000 pasajeros**.
- En relación a las rutas de los vuelos comerciales internacionales, durante el año 2022 se destacaron aquellas vinculadas a las grandes metrópolis de la región, como **San Pablo, Santiago de Chile, Río de Janeiro y Lima**, vinculadas especialmente al aeropuerto de Ezeiza. La ruta Ezeiza – Madrid aparece en 5° puesto y la Ezeiza – Miami en 7° lugar. Entre las 20 principales rutas se destaca como única ruta vinculada a un aeropuerto del interior la ruta **Mendoza – Santiago**.
- **Escasa conexión internacional de la Región Norte:** En la actualidad la única conexión con un aeropuerto internacional en la Región Norte la tiene el aeropuerto de Salta (a través de la ruta Salta - San Pablo de Aerolíneas Argentinas). Sin embargo los tres aeropuertos más importantes de la región (Salta, Tucumán y Jujuy) cuentan con vuelos regulares al **aeropuerto internacional de Ezeiza** al igual que con el aeropuerto de **Puerto Iguazú**, que facilita el acceso al aeropuerto de la Ciudad de Foz de Iguazú en Brasil.
- **Antecedentes de rutas internacionales desde Tucumán:** En el año 2019, el aeropuerto de Tucumán recibió más 994.000 pasajeros incluyendo pasajeros nacionales e internacionales y con un incremento de más del 60% en relación al año anterior. Durante este año, los pasajeros de vuelos internacionales representaron un 7% del total. A nivel internacional, en el año 2019, existía la ruta **Tucumán - Lima** (Perú) (septiembre 2017 a marzo 2020) y **Tucumán - San Pablo** (Brasil) (junio 2018 a febrero 2019). También se registraron **vuelos no regulares a Punta Cana**.
- Una consecuencia de la pandemia fue **el retroceso de los aeropuertos del interior del país en el porcentaje de pasajeros internacionales**. En el año 2022

con sólo 2 millones de pasajeros internacionales, representaron un 9% del total, versus el 14% que habían logrado en el año 2019.

- Son relevantes las conclusiones del Informe ANÁLISIS DE INVERSIONES AEROPORTUARIAS Y PORTUARIAS elaborado por la Cooperación Andina de Fomento (CAF) con proyección al año 2040, en el que manifiesta que: *“El transporte aéreo de la región está todavía lejos de alcanzar el nivel de acceso que la población tiene en otras economías más desarrolladas. Aunque la región ALC casi duplicó su propensión a volar en los últimos años (de 0,28 viajes per cápita en 2006 a 0,51 viajes en 2015), sigue manteniéndose por debajo de los niveles de Norteamérica (2,80 viajes per cápita) o los de Europa (2,1 viajes per cápita).”* El mercado de ALC (América Latina y el Caribe) ha concentrado una gran parte de sus esfuerzos en el mercado intra-América Latina, ya que los mercados desde América Latina y Caribe hacia el resto de continentes siguen dominados por las aerolíneas extranjeras.

El informe además, analiza que *“México, Centroamérica, región Andina y la fachada Atlántica (costa de Brasil y Argentina) concentran los principales aeropuertos de la región. En las principales capitales de América Latina se han ido configurando aeropuertos tipo hub y gateway a partir del establecimiento de las grandes aerolíneas latinoamericanas”*. De esta forma se destacan el **Aeropuerto de Panamá, Bogotá y Lima** como principales hub internacionales, mientras que los Aeropuertos de Ciudad de México, São Paulo (Guarulhos), Santiago de Chile, Río de Janeiro y Buenos Aires (Ezeiza) actúan como gateways de cada uno de los países, donde se provee la mayor parte de la conectividad internacional del país en cuestión. **México y Brasil concentran más de la mitad de los principales aeropuertos de la región**, debido principalmente al tamaño de las economías, la concentración de la población en zonas urbanas y a la apuesta de las aerolíneas desarrollando sus bases en ciudades principales y secundarias.

Las rutas internacionales propuestas están vinculadas a diferentes objetivos y tienen en cuenta rutas ya existentes como el Tucumán - Ezeiza o el Salta - San Pablo.

(i) Con el objetivo de **conectar Tucumán con al menos 2 de los principales hub internacionales de Latinoamérica** (uno en América Latina y otro en América Central) y que le permitan conectarse con Norteamérica y Caribe, se propone:

- Ruta **Tucumán - Panamá**, alcanzando la conexión a través de América Latina con Norteamérica y el Caribe.
- Ruta **Tucumán - Lima (Perú)**, fortaleciendo la conexión con América Latina y el Caribe.

(ii) Con el objetivo de **conectar Tucumán con aeropuertos regionales de países vecinos que permitirán fortalecer las iniciativas de integración regional**, se propone:

- Ruta **Tucumán - Antofagasta** (Norte de Chile)
- Ruta **Tucumán - Santa Cruz de la Sierra**

(iii) Con el objetivo de **conectar a Tucumán con aeropuertos de ciudades latinoamericanas atractivas a nivel comercial y turístico**, se propone:

- Ruta Tucumán - Río de Janeiro (Brasil)
- Ruta Tucumán - Asunción (Paraguay)

Gráfico 2.4.1.g.: Mapa con las nuevas rutas internacionales propuestas para Tucumán



Fuente: Elaboración propia.

A continuación se presentan las fichas de análisis de las rutas propuestas.

Ruta Tucumán - Panamá

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN - PANAMÁ	
Mercado	<ul style="list-style-type: none"> • Su población asciende a 4.279.000 habitantes (2020). • Es el tercer país latinoamericano más competitivo y con el mayor crecimiento económico en su región (2014-2019). • Está categorizado, por los organismos multilaterales, como un estado de ingresos altos. • Los servicios han sido el principal impulsor del crecimiento en sectores como transporte, comunicaciones y servicios financieros. La industria representa el segundo motor más importante. En el 2019, abrió la mina de cobre más grande del mundo, iniciativa que está favoreciendo la recuperación de la economía post pandemia. • Más datos sobre el panorama económico: https://www.worldbank.org/en/country/panama/overview
Mercado Turismo	<ul style="list-style-type: none"> • Su atractivo radica en que por su ubicación, le permite alcanzar la mayoría de Norteamérica y Sudamérica con una flota de fuselaje estrecho. Así es que opera vuelos desde y hacia más de 70 ciudades en el mundo: 21 destinos del Caribe y Centroamérica, 21 destinos en Norteamérica y 36 destinos en Sudamérica y 5 países europeos.

Conectividad Aérea	<p>Conforme a los datos aportados por el Gobierno de Panamá y Aeropuerto de Tocumen⁴³</p> <ul style="list-style-type: none"> • La compañía ya tuvo la intención de volar a la Provincia de Tucumán, pero luego no siguió explorando el mercado y se decidió por otro destino regional. • El Aeropuerto Internacional de Tocumen en el 2022 movilizó 11.533.736 pasajeros, de los cuales 8.270.641 de pasajeros hicieron únicamente transferencia. • Es una de las terminales aéreas más importantes de América Latina y el Caribe y se la considera uno de los tres principales “hub internacionales” de la región de ALC, junto a Lima y Bogotá. Es el único aeropuerto en Latinoamérica para acceder vía aérea a los países de Barbados, Las Bahamas, Guyana y Belice. • En Argentina, se conecta con Buenos Aires, Córdoba, Mendoza y Rosario (Santa Fe). • 34 compañías comerciales y de carga operan en el aeropuerto de Tocumen (2023): COPA, United Airlines, KLM, American Airlines, Iberia, Delta, Avianca, Air France, Air Europa, Turkish, Venezolana, entre otros. • La línea de bandera panameña COPA, es la 4° compañía en número de pasajeros en Argentina, en el mes de diciembre de 2022 movilizó 49.514 pasajeros. • En el 2022, movilizó 497.000 pasajeros, en 3.473 vuelos con un porcentaje de ocupación del 90% y con una participación del 6% de cuota de mercado.
-------------------------------	--

⁴³ Recuperado del sitio oficial del Aeropuerto de Tocumen (Panamá), s.f. Página web. <https://panamatocumen.com/aerolineas>.

Recuperado de reportes y datos estadísticos del sitio oficial del gobierno de Panamá, s.f. Página Web. <https://www.datosabiertos.gob.pa>

	<ul style="list-style-type: none"> • En el 2022, Buenos Aires - Panamá fue la 8° ruta más demandada con 1.968 vuelos. Mientras que Córdoba - Panamá se ubicó en el puesto 23° con 617 vuelos y Mendoza - Panamá se ubicó en el puesto 32° con 477 vuelos. • Líneas aéreas que conectan aeropuertos del país con Panamá: Copa Airlines (vuelo directo). Con escala: Aviana, Emirates, Delta Airlines, American Airlines, Air Canada, Boliviana de Aviación.
--	--

Ruta Tucumán - Lima (Perú)

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN - LIMA	
Mercado	<ul style="list-style-type: none"> • La economía del Perú es la quinta mayor economía de América Latina en términos de producto bruto interno (PBI) nominal. • Perú mantiene el liderazgo mundial en sus exportaciones tradicionales. Es el primer exportador mundial de zinc, plata, harina de pescado y aceite de pescado. Ocupa además el segundo puesto mundial en la exportación de cobre y plomo. • Asimismo, el comercio exterior del Perú ha experimentado un boom comercial en las exportaciones no tradicionales, en especial del sector agroexportador, textil y confecciones, pesquero y manufactura. • A ellos se suma un patrimonio cultural riquísimo que ha permitido el desarrollo del turismo y la gastronomía y teniendo a Cusco y Machu Pichu, Lima, Kuelap y la Ruta del Pisco entre los principales destinos. • Más datos sobre el panorama económico: https://www.bancomundial.org/es/country/peru/overview#1

	https://www.peruenargentina.com.ar/
Mercado Turismo	<ul style="list-style-type: none"> • Su atractivo radica no solo en conectar con el mercado turístico de Perú, sino a través de su “hub” con destinos en toda América y algunas localidades de Europa, además de permitir a turistas de larga distancia realizar circuitos que internet la visita a atracciones turísticas de varios países. • Según datos del Ministerio de Turismo de Argentina, Perú ocupa el 8vo. puesto en el ranking de llegadas de turistas extranjeros a la Argentina con un total de 209 mil arribos en el 2019. La vía de ingreso predominante es vía aérea (68% del total de turistas). • Más información: https://www.yvera.tur.ar/sinta/informe/documentos/descarga/5eb1f3359f66f863232239.pdf
Conectividad Aérea	<ul style="list-style-type: none"> • En términos de tráfico aeroportuario, el Perú es el 2° en la denominada “Región Andina”⁴⁴. Un aspecto destacable fue que esta Región para el año 2015 había experimentado el mayor crecimiento y, salvo Ecuador, el resto de los países de la región han crecido por encima del 10%, un crecimiento elevado dentro de la industria. • El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, es la principal terminal aérea de Perú, concentrando la gran mayoría de vuelos del país. Opera con destinos en toda América y algunas localidades de Europa y se lo considera uno de los tres principales “hub internacionales” de la región de ALC, junto a Panamá y Bogotá.

⁴⁴ Según los datos del “Análisis de inversiones aeroportuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040”. Informe Final - Sector Aeroportuario elaborado por la CAF (Corporación Andina de Fomento) en el año 2016, el Perú se ubica en 2° lugar luego de Colombia y por delante de Venezuela y Ecuador.

	<ul style="list-style-type: none"> • Movilizó un total de 18.619.536 pasajeros en 2022, esto representa una recuperación del 78,96% del tráfico de viajeros en comparación con niveles de 2019. Lima (LIM) se posiciona como el quinto aeropuerto más transitado de Latinoamérica. • En el año 2022 el Aeropuerto de Lima movilizó por tráfico internacional 6,9 millones pasajeros, esto es un incremento del 119% con respecto al año 2021. • El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez ha sido reconocido en años anteriores como el mejor aeropuerto de Sudamérica, ya sea por la consultora Skytrax Research o por los premios World Travel Awards. • Su ubicación estratégica en el medio de la costa oeste de América del Sur lo ha convertido en un importante centro de conexión o hub del subcontinente. Es el centro de operaciones para Sudamérica de LATAM con su asociada peruana LATAM Perú y de Sky Airline con su asociada peruana Sky Airline Perú aunque también cuenta con destacadas operaciones del grupo Avianca. Acaba de pre habilitarse la operación una segunda pista de aterrizaje y una nueva torre de control que facilitarán el crecimiento del movimiento aéreo. Para el 2025 estará inaugurada una nueva terminal de pasajeros, actualmente en construcción. Dichas obras -acompañada de una política aeroportuaria oportuna- consolidará y proyectará al hub. • Esto lo convierte en un aeropuerto destacado por la posibilidad de atraer a través del mismo, a pasajeros provenientes de otros países americanos. A nivel internacional está conectado con al menos 40 aeropuertos y entre sus principales rutas se destacan: Santiago de Chile,
--	--

	<p>Miami, Madrid, Bogotá, Panamá Buenos Aires, Ciudad de México, Cancún, Ámsterdam y Fort Lauderdale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Como antecedentes: En la región Norte, la Ruta Tucumán – Lima, fue la principal ruta demanda del año 2019 ocupando el 49° lugar de las rutas a nivel nacional (+24% que la ruta Salta – Lima) y la ruta Ezeiza – Lima es la 4° ruta más demandada a nivel internacional (4783 vuelos) • En la actualidad el aeropuerto de Lima está conectado en nuestro país con Ezeiza, Aeroparque, Córdoba y Mendoza.
--	---

Ruta Tucumán - Antofagasta (Chile)

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN - NORTE DE CHILE	
Mercado	<ul style="list-style-type: none"> • La Región de Antofagasta es una de las dieciséis regiones en que se divide Chile. Su capital es la homónima Antofagasta. Cuenta con una superficie de 126.049,1 km² y una población de 607.534 habitantes de acuerdo al Censo 2017. Cuenta con las siguientes comunas: Antofagasta, Calama, Tocopilla, Mejillones, María Elena, Taltal, Sierra Gorda, San Pedro de Atacama y Ollagüe. • Por otra parte, la región de Tarapacá, posee una superficie de 42.225,8 kilómetros cuadrados, equivalentes al 5,6% del territorio nacional. Según el Censo 2017 la población alcanzaba los 330.558 habitantes. La capital regional es Iquique, ciudad de gran pujanza y desarrollo, en la cual se desarrollan principalmente actividades de turismo,

	<p>comercio e industria, expendidos al amparo de exenciones o franquicias especiales por parte del Estado.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En ambas regiones, la minería explica gran parte del producto bruto interno. • Más datos sobre el panorama económico: https://www.bancomundial.org/es/country/chile/overview
Mercado Turismo	<ul style="list-style-type: none"> • Según datos del Ministerio de Turismo de Argentina, Chile ocupa el 2º puesto en el ranking de llegadas de turistas extranjeros a nuestro país con un total de 1,1 millón de arribos en el año 2019. • En el año 2022, 495.640 viajeros de Chile ingresaron al país, lo que representó el 13% del total. En el mes de enero 2023 esta cifra llegó a 109.731. Por su parte 561.852 argentinos viajaron a Chile en el 2022, lo que representó el 11% del total. En enero de 2023 el total de viajeros argentinos fue de 224.670. • Aunque la principal vía de ingreso es la terrestre, la vía aérea representa el 32%. • Datos del Ministerio de Transporte de Chile dan cuenta que en el año 2019 se cuantifican 5.563.356 pasajeros internacionales que embarcaron en ciudades de origen internacional y que tuvieron como destino Chile. El país de origen internacional con mayor cantidad de pasajeros en dirección a Chile fue Argentina, con el 19,3% de los pasajeros llegados. • Más información del mercado chileno en: https://www.yvera.tur.ar/sinta/informe/documentos/descarga/5eb1f019ec32a620877778.pdf

Conectividad Aérea	<ul style="list-style-type: none"> • El tráfico aeroportuario de Chile lo ubicó en el año 2015 como el 2° país dentro de la región del cono sur (después de la Argentina), con un crecimiento elevado⁴⁵. • En el 2022, el movimiento de pasajeros en los aeropuertos chilenos ascendieron a 7.005.691 con origen o destino internacional. , con un crecimiento del 235,6%, en comparación con igual periodo del año 2021.⁴⁶ • En el periodo enero-diciembre 2022 fueron transportados 13.337.785 pasajeros dentro de Chile, con un crecimiento del 46,3%, en comparación con igual periodo del año 2021. • En la actualidad la conectividad de nuestro país con Chile se da exclusivamente con el aeropuerto de Santiago, a través de Ezeiza, Aeroparque, Córdoba, Mendoza y Bariloche. • No existe conectividad entre el vecino país y la región del norte argentino con quien si la conectan tres pasos fronterizos terrestres (Jama, Sico y San Francisco). En el 1° trimestre del año 2020, estos tres pasos registraron a más de 4.500 turistas chilenos. • Un dato interesante es el que brinda el Ministerio de Transporte de Chile para el año 2019 en el cual considerando el total de rutas operadas, en primer y segundo lugar se ubican las rutas Santiago – Calama y Santiago - Antofagasta para vuelos nacionales. • El mismo informe determina que los principales aeropuertos de Chile en movimiento de pasajeros son:
---------------------------	---

⁴⁵ Según los datos del “Análisis de inversiones aeroportuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040”. Informe Final - Sector Aeroportuario elaborado por la CAF (Corporación Andina de Fomento) en el año 2016

⁴⁶ Recuperado del Informe Resumen Estadístico Transporte Aéreo en Chile 2022, enero 2023, Junta de Aeronáutica Civil del Ministerio de transporte y comunicaciones. Documento PDF.

	<p>Santiago (24.630.74), Calama (2.273.160), Antofagasta (2.173.389), Puerto Montt (1.933.553), Concepción (1.664.824) e Iquique (1.579.566).</p> <ul style="list-style-type: none"> • En el 2019 el Aeropuerto de Antofagasta estaba conectado con Cuzco, Florianópolis y Lima; el de Calama con Lima y el de Iquique con Asunción, Panamá, La Paz, Salta y Santa Cruz de la Sierra. • La ruta Iquique - Salta, que solo operaba los meses de enero, febrero y parte de marzo, tuvo 2.951 pasajeros. • En el año 2023, las conexiones internacionales de Antofagasta son Lima y Cali y de Iquique, La Paz por LATAM.
--	--

Ruta Tucumán - Santa Cruz de la Sierra (Bolivia)

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN - SANTA CRUZ DE LA SIERRA	
Mercado	<ul style="list-style-type: none"> • El Aeropuerto Internacional Viru Viru (VVI), sirve a la ciudad de Santa Cruz de la Sierra y es la principal terminal aérea de Bolivia. Opera con vuelos domésticos y destinos internacionales. • Santa Cruz de la Sierra es la capital petrolera, sojera e inmobiliaria de Bolivia. Desde la separación del Alto del ejido municipal de La Paz, también es la ciudad más poblada del país, con alrededor de 2 millones de habitantes. • Es el departamento que más contribuye a la economía exportadora de Bolivia. • Más datos sobre el panorama económico: https://www.worldbank.org/en/country/bolivia/overview

<p>Mercado Turismo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Según el INE de Bolivia, en el año 2022, las salidas de visitantes internacionales por vía aérea totalizaron 608.839, de las cuales 342.315 fueron turistas nacionales y 266.524 extranjeros. • Por otra parte, según datos del Gobierno Argentino en el año 2019 los viajes de turistas de Bolivia a nuestro país fue de 550.109 pasajeros. Solo un 12% ingresó por avión y un 65% ingresó vía terrestre por los pasos fronterizos limítrofes con las provincias de la región del noroeste (Salta y Jujuy). Según los últimos datos de la Encuesta de Turismo Internacional durante el año 2022, 154.594 viajeros bolivianos ingresaron al país (representando el 4% del total) y en enero 2023: 40.287 (+500% en relación a enero 22). Por su parte 170.837 viajeros argentinos fueron a Bolivia en el año 2022 y 45.120 lo hicieron en enero de 2023. • Tradicionalmente, Bolivia ocupa el 5º puesto en el ranking de llegadas de turistas extranjeros a la Argentina. • La mayor parte de los turistas pertenece al grupo entre 30 y 44 años de edad y la región Norte se ubica como la 2º en preferencia de los turistas bolivianos, concentrando el 26% de las pernoctaciones. • Más información en: https://www.yvera.tur.ar/sinta/informe/documentos/descarga/5eb1fa2f8e3f4425527577.pdf
<p>Conectividad Aérea</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El aeropuerto VVI registró en el año 2019 un movimiento total de 1.153.000 pasajeros. Según el Informe de la CAF para el año 2040, este aeropuerto podrá convertirse en un hub regional destacado.

	<ul style="list-style-type: none"> • En la actualidad solo existen conexiones con el Aeropuerto de Ezeiza y el Aeroparque y no está conectada con ninguna provincia del interior del país. La ruta Aeroparque - Santa Cruz de la Sierra se ubicó en 20° lugar entre las más voladas con 701 vuelos en el año 2022. • Como antecedente, la ruta Salta - Santa Cruz de la Sierra ocupó en el año 2019 el 72° lugar en las rutas más demandadas (163 vuelos) • Líneas aéreas que conectan con Santa Cruz: Aerolíneas Argentinas Latam Boliviana de Aviación BOA
--	--

Ruta Tucumán - Río de Janeiro

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN - RÍO DE JANEIRO	
Mercado	<ul style="list-style-type: none"> • En la Ciudad de Río de Janeiro, en Brasil, habitan 11.777.358 personas. • El estado de Río de Janeiro es el mayor productor de petróleo y gas natural de todo Brasil, y tiene la segunda mayor economía de todo el país. • Río de Janeiro es un destino de turismo internacional, además de mantener un creciente desarrollo industrial que se suma a su característica de ser un centro cultural y político de Brasil. • Más datos sobre el panorama económico: https://www.worldbank.org/en/country/brazil/overview
Mercado Turismo	<ul style="list-style-type: none"> • Brasil ocupa el 1er puesto en el ranking de llegadas de turistas extranjeros a la Argentina.

	<ul style="list-style-type: none"> • En el año 2019 los viajes de brasileños al país llegaron a 1.474.567, de los cuales un 57% arribó vía aérea. En enero y febrero de 2023 los brasileños que ingresaron al país fueron 138.540 visitantes. • 798.687 viajeros brasileiros ingresaron al país durante el año 2022, representando el 21% del total. En el mes de enero lo hicieron 138540. Por su parte, 1.161.874 argentinos llegaron a Brasil (23% del total) en el año 2022 y más de 400.000 durante el mes de enero del 2023. • El principal motivo de viaje es vacaciones y ocio (69%), en segundo lugar el motivo es negocios que llega al 19% de los turistas brasileños. • Más información del mercado brasileiro en Argentina: https://www.yvera.tur.ar/sinta/informe/documentos/descarga/5eb1ed90b4195947850327.pdf
Conectividad Aérea	<ul style="list-style-type: none"> • Es importante destacar que en términos de tráfico aeroportuario, Brasil es el mayor mercado en LAC y uno de los que ha experimentado un mayor crecimiento en la década 2006-2015 (9,2%)⁴⁷. • En el 2021 el transporte de pasajeros por vía aérea ascendió a 67 millones de pasajeros en vuelos domésticos e internacionales (+30% que el 2020) con 600 mil vuelos regulares y no regulares, marcando una recuperación del 29% en relación al 2020.⁴⁸ • Luego de San Pablo, el aeropuerto de Río de Janeiro es el más importante del país, con una destacada presencia de

⁴⁷ “Análisis de inversiones aeroportuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040”. Informe Final - Sector Aeroportuario elaborado por la CAF (Corporación Andina de Fomento) en el año 2016

⁴⁸ Recuperado del Anuario de Transporte Aéreo 2021, Agencia de Aviación Civil [ANAC]. Documento PDF.

	<p>la línea aérea GOL y cuyas proyecciones prevén que al año 2040 su tráfico supere los 25 millones de pasajeros.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Río de Janeiro tiene 2 aeropuertos: Aeropuerto Santos Dumont (SDU) y el Aeropuerto Internacional de Galeão – Tom Jobim (GIG). El Aeropuerto Internacional de Galeão es donde llegan los vuelos internacionales. • En la actualidad la Ciudad de Río está conectada con los aeropuertos de Ezeiza, Aeroparque, Rosario, Córdoba y Mendoza, sin conexiones a la región Noroeste. • La ruta Ezeiza – San Pablo es la ruta de mayor demanda internacional (10.206 vuelos) y la ruta Aeroparque - San Pablo es la 24° ruta más demandada (857 vuelos). • Las siguientes son las principales líneas aéreas que conectan al país con el aeropuerto de Río: GOL, Jet Smart, Aerolíneas Argentinas y Latam.
--	---

Ruta Tucumán - Asunción (Paraguay)

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN - ASUNCIÓN	
Mercado	<ul style="list-style-type: none"> • La población del país es de 6,703,799 habitantes (2021). En la capital <i>Asunción</i> y su área metropolitana (2.582 km²) reside una población cercana al 40% del total del país. • En 2018, Paraguay se consolidó como el 1° productor mundial de energía eléctrica limpia y renovable, 4° mayor exportador mundial de soja, 5° exportador mundial de carne bovina, el sexto exportador de maíz y tiene la tercera mayor flota de barcasas en el mundo. El sector de servicio es la principal rama de actividad responsable

	<p>por el 55% del PIB, seguido del sector agrícola con 26,5% y del industrial con 18,5% de participación en la estructura de la producción.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Más datos sobre el panorama económico: https://www.worldbank.org/en/country/paraguay/overview
Mercado Turismo	<p>Según los datos aportados desde el Sistema de Información Turística de Argentina (SINTA)⁴⁹:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En el 2019, el 69,80% de los turistas que ingresaron a Paraguay provienen de Argentina: 826.638 visitantes • En el 2019, ocupó el 3° puesto en el ranking de llegada de turistas extranjeros a Argentina. El 11% utilizó el avión como medio de transporte para acceder al destino. La región Norte captó el 5% de ese flujo total de visitantes. • El segmento visita Argentina por diversos motivos. En el 2019, esto representó:: vacaciones (33%), visita a familiares y/o amigos (26%), negocios (31%) y otros motivos (10%). El poder adquisitivo es destacado: el 37% se alojó en hoteles de 4 y 5 estrellas. • El 34% de los visitantes que utilizó el auto particular como medio de transporte, lo hizo a través del paso fronterizo de San Ignacio de Loyola que comunica a la Ciudad de Clorinda (Formosa) distante a 40 km de Asunción (2019). • En enero de 2023, el movimiento turístico entre estos dos países representó un flujo de 244.690 visitantes. Paraguay es el 4° destino más visitado por los argentinos y ocupa el 6° lugar en como destino emisor de turistas al país.

⁴⁹ Recuperado de *Tableros y Reportes del Turismo Internacional*. Página Web. <https://tableros.yvera.tur.ar>

Conectividad Aérea	<p>Según los datos oficiales del Gobierno de Paraguay⁵⁰ y ANAC:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi, el más importante del país cuya área de influencia abarca el área metropolitana de la capital y la Provincia de Formosa (Argentina). En el 2019, registró un total de 1.239.403 pasajeros en vuelos nacionales e internacionales (+2,81% en vuelos internacionales que en 2018). • En Minga Guazú se encuentra el 2° aeropuerto del país: Aeropuerto Internacional Guaraní con vuelos directos a Asunción, Buenos Aires y San Pablo. • Las compañías que operan desde Paraguay son: Aerolíneas Argentinas, Aerosul Taxi Aéreo, Air Europa y Amazonas. <ul style="list-style-type: none"> • En el 2018, Aerolíneas Argentinas ocupó el 3° lugar en movimientos de pasajeros con el 10,16%, Latam Airlines Paraguay (29.59%), COPA Airlines (20,39%). • Aerolíneas Argentinas, según el factor de ocupación⁵¹, ocupó en el 2018 el 2° lugar, con el 67,36%. • CABA (Ezeiza y Aeroparque), Córdoba, Mendoza y Mar del Plata son las ciudades con vuelos directos a Asunción. • La ruta Ezeiza – Asunción es la 11° ruta más demandada a nivel internacional (3191 vuelos), la ruta El Palomar – Asunción es la 56° ruta más demandada (372 vuelos), mientras que la ruta Aeroparque – Asunción ocupa el 61° en las rutas más demandadas (238 vuelos).
-------------------------------	--

⁵⁰ Recuperado del *Informe Estadístico de Transporte Aéreo 2018*, Dirección Nacional de Aeronáutica Civil [DINAC]. Informe PDF

⁵¹ Se calcula según el tipo de aeronave utilizada obteniéndose a través de la cantidad de asientos ofrecidos divididos por la cantidad total de pasajeros transportados.

	<ul style="list-style-type: none"> • Líneas aéreas que conectan con Asunción: Aerolíneas Argentinas, Air Europa, Jet Smart, Fly Bondi.
--	---

2.4.2. El panorama de las líneas aéreas que podrían operar las nuevas rutas propuestas

Como ya mencionamos anteriormente, el proceso de integración ha conformado los principales grupos de aerolíneas en América Latina, que compiten en tamaño a escala mundial y que ha creado nuevos actores con diferentes posicionamientos cada uno de ellos, según se podrá observar en la siguiente tabla.

Tabla 2.4.2.a: El sector de las Líneas Aéreas Comerciales en ALC

Aerolíneas de red (legacy carriers) con ambición supra-nacional	<ul style="list-style-type: none"> • LATAM y AVIANCA son aerolíneas con clara vocación de líderes regionales con presencia en la mayoría de los países de la región. Ambas aerolíneas han integrado, fusionado y adquirido aerolíneas preexistentes de la región. • COPA centra su estrategia en aprovechar la situación central de su hub en Panamá para conectar Norteamérica con Sudamérica Centroamérica y Caribe.
Aerolíneas de red centradas en un mercado	<ul style="list-style-type: none"> • AEROMÉXICO. • AEROLINEAS ARGENTINAS • BOA
Aerolíneas de bajo costo (LCC)	<ul style="list-style-type: none"> • GOL y AZUL son aerolíneas nacidas como aerolínea de bajo costo que se centran en el mercado doméstico brasileño, y se han expandido con algunas operaciones

	<p>internacionales, como es el caso de FLY BONDI Y JET SMART en Argentina..</p> <ul style="list-style-type: none"> • VOLARIS E INTERJET son aerolíneas de bajo costo del mercado mexicano.
--	---

Fuente: “Análisis de inversiones aeroportuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040”. Informe Final - Sector Aeroportuario elaborado por la CAF (Corporación Andina de Fomento) en el año 2016

Esta estructura del sector ha permitido un gran desarrollo en materia de conectividad a partir de la estrategia hub & spoke (implica centralizar la logística en una instalación principal (aeropuerto) que actúa como centro de operaciones y desde ese nodo central conectar con los distintos destinos ofreciendo vuelos en conexión), mientras que el sector de bajo costo ha permitido el desarrollo de los vuelos punto a punto a ciudades secundarias.

Como ya vimos, en nuestro país, del total del movimiento de pasajeros internacionales, 17 compañías explican el **90%** del movimiento total. Entre ellas **Aerolíneas Argentinas** encabeza el ranking con el casi **25% del total**, seguido por **LATAM, American Airlines, Copa Airlines y GOL**.

A nivel continental, y con datos del año 2015, las principales aerolíneas aéreas de la región ALC por tráfico fueron: LATAM, GOL, Avianca, Azul, Aeroméxico, Copa Airlines y Aerolíneas Argentinas. LATAM y Avianca predominan en un mercado supranacional, mientras que el resto de actores se concentran en un mercado en concreto, como es el caso de nuestra línea aérea de bandera. Por su parte, Avianca es el actor principal de la región Andina (donde LATAM tuvo un importante crecimiento), mientras que LATAM lo es de la región de Brasil (donde Avianca está intentando entrar con fuerza).

Sin embargo Latinoamérica no es ajena al avance de las compañías low cost que se han impuesto en la región, con un modelo de negocio más rentable y accesible para

los pasajeros. Un artículo de REPORTUR⁵² destaca las compañías que se encuentran en México, Brasil, Colombia, Chile, Argentina y Venezuela están: Volaris, Jet Smart, Sky Airlines, Wingo, Easyfly, Azul, Ultra Air, Flybondi, Gol Linhas Aéreas, GCA Airlines, Avior Airlines, Laser y Avianca También se mencionaba a Viva Air, compañía que dejó de operar el pasado 27 de febrero, cuando cerró de forma sorpresiva todos sus vuelos y dejó varados a miles de pasajeros.

En plena crisis, estas aerolíneas de bajo costo han logrado mantenerse en el mercado e inclusive lograron crecer en medio de la pandemia

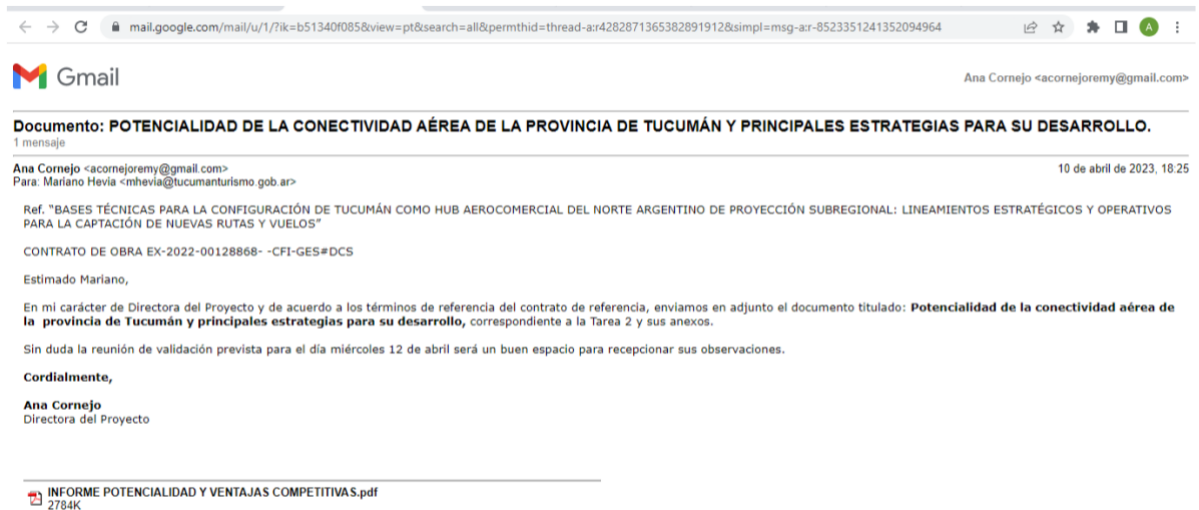
Antes de concluir este capítulo es importante destacar que, por un lado, como la mayoría de los aeropuertos de la región de LAC, el aeropuerto de Tucumán cuenta con una sola pista lo que (en este estado aerocomercial y con la proyección de crecimiento) no podría generar limitaciones en el número de operaciones de aterrizaje y despegue por hora. Sin embargo la longitud de la pista (mayor a 2.500 m de longitud efectiva) es suficiente para la operación normal de una aeronave en condiciones de seguridad. Prueba de lo expuesto es que -a la fecha- el aeropuerto de Lima continúa operando con una única pista habilitada al igual que el aeropuerto de la ciudad de Londres (London City) junto a otros con millones de pasajeros/año.

Por el otro, un párrafo especial merece **el aprovechamiento del Tratado de Fortaleza**. Este acuerdo sobre servicios aéreos subregionales, del año 1996, fue ratificado por Argentina mediante Ley 25.806. Por dicho instrumento la Provincia de Tucumán podría contar con rutas regulares diferentes a las efectivamente operadas y así sumar mercados como Campiñas y desde allí a todo Brasil, Santa Cruz de la Sierra, Asunción del Paraguay o el norte de Chile, entre otros estados. Lo notable de este instrumento es que puede apuntar a procurar crear un turismo de carácter receptivo en la provincia, de acuerdo a las ofertas del destino.

⁵² <https://www.reportur.com/mexico/2022/03/21/las-15-low-cost-que-revolucionan-los-cielos-de-latinoamerica/>

2.5. Presentación y validación con las autoridades y el equipo técnico del Ente Autárquico de Turismo de Tucumán.

Con fecha del lunes 10 de abril se remitió vía correo electrónico al referente del Ente Tucumán Turismo el Informe denominado **“Potencialidad de la conectividad aérea de la Provincia de Tucumán y principales estrategias para su desarrollo”** con los contenidos correspondientes a la Tarea 2 de los términos de referencia incluidos en el contrato.



Tal lo determinado en los términos de referencia, el día **miércoles 12 de abril a hs. 09.45** a través de la plataforma MEET se mantuvo una reunión virtual con autoridades y funcionarios del Ente Tucumán Turismo.

Participaron de la misma:

Por el Ente Tucumán Turismo:

- *Silvia Soria Chiarello, Directora de Coordinación en el Ente Tucumán Turismo*
- *Mariano Hevia, Director de Desarrollo Turístico y referente técnico para el presente proyecto.*
- *Agustina Neme, Observatorio de Turismo*

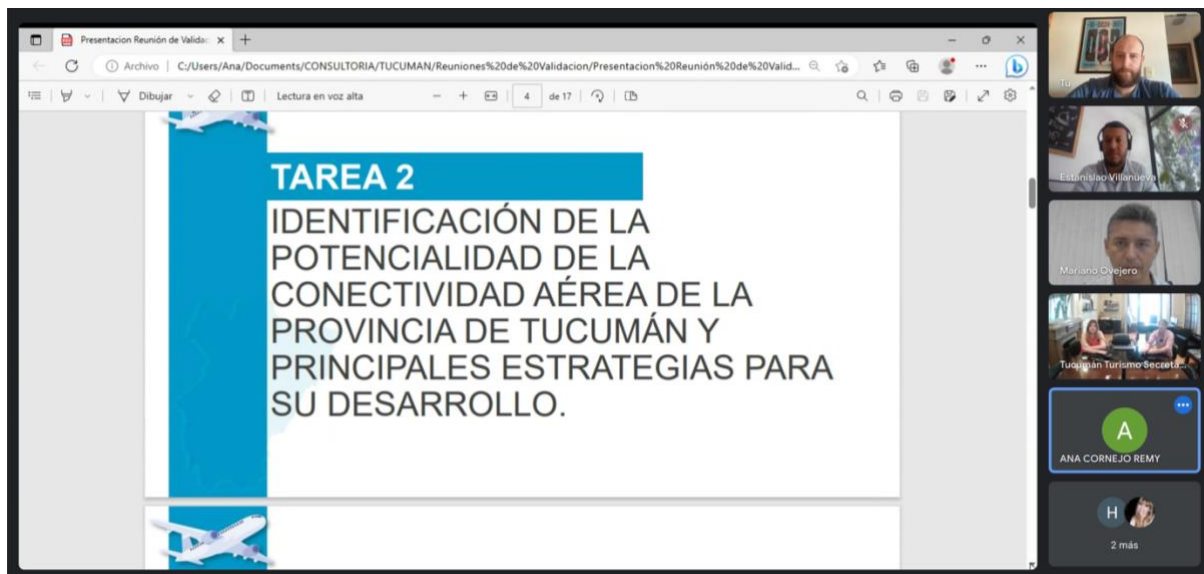
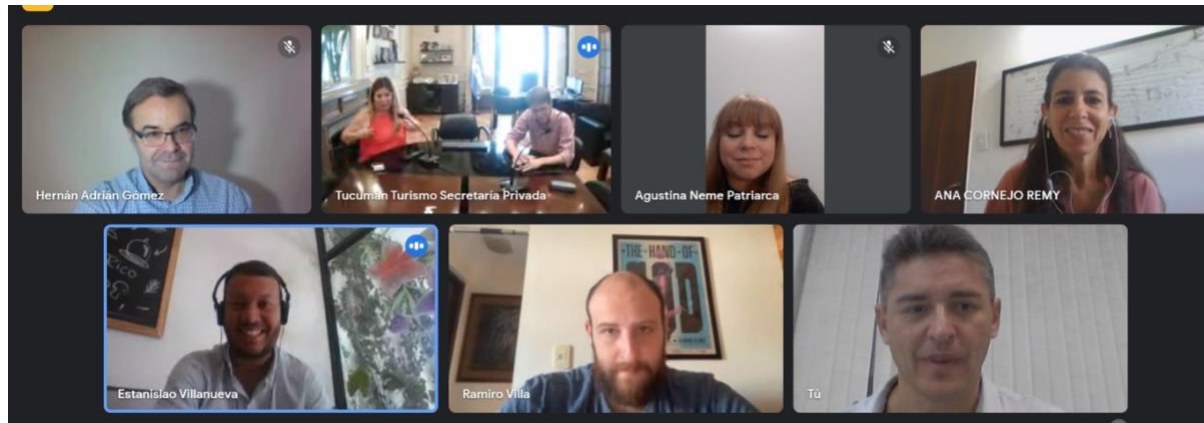
Por el equipo de consultores:

- *Ana Cornejo Remy*

- *Hernán Adrián Gómez*
- *Mariano Ovejero*
- *Estanislao Villanueva Cornejo*

Durante la misma se compartió una presentación y se puso a disposición del Ente Autárquico de Turismo de Tucumán documentación del caso. La misma sirvió de base para validar la propuesta de nuevas rutas aéreas para la provincia a nivel nacional e internacional, compartiendo los factores tomados en cuenta para esta priorización.

Las mismas fueron validadas por el equipo técnico de la provincia. A continuación, fotos de la reunión y copia de la presentación realizada.



TAREA 3

3. 1. Formulación de una guía operativa para la captación de nuevas rutas y vuelos, con compromiso ambiental.

3.1. Estrategias, programas y acciones tendientes al posicionamiento del aeropuerto internacional de Tucumán como hub del norte argentino.

En este capítulo, se realizará la exposición de las estrategias y programas tendientes al posicionamiento del aeropuerto internacional de Tucumán como hub regional del Norte Argentino.

A partir de la exposición realizada en la tarea 2.4, donde se identificaron los factores de competitividad y potencialidad aéreos sobre los que podría incidir positivamente la provincia de Tucumán en orden a mejorar su transporte aéreo, consideramos que en la tarea anterior se profundizó el análisis en relación a los siguientes: 1) factor de priorización regional ALCA, 2) factor turístico, 3) factor de potencial de mercado y 4) factor de conectividad, que tuvo como resultado la priorización de nuevas rutas y conexiones para la provincia.

En la presente tarea se desarrollarán las estrategias y programas que estarán vinculadas especialmente a los factores: 5) factor de fomento aéreo, 6) factor institucional, aportando también al 2) factor turístico y al 4) factor de conectividad.

Teniendo en cuenta que el transporte aéreo es un dinamizador de la economía y del desarrollo y la integración del país, para las provincias mejorar su conectividad aérea podrá significar una ventaja competitiva de relevancia y una ventana de nuevas oportunidades de crecimiento para sus pobladores.

“La conectividad aérea permite el turismo y facilita el comercio, así como la conexión e inclusión social y la promoción del intercambio de conocimientos e ideas. También, apoya la competitividad económica, el aumento de la productividad, la mejora de la eficiencia y el fomento de la innovación. No obstante, a su vez, la relación es recíproca: la competitividad operativa y regulatoria de los entes gubernamentales es necesaria para el desarrollo de la conectividad aérea” manifiesta la CEPAL en su

documento: “Transporte aéreo como motor del desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe: retos y propuestas de política”⁵³.

Por su parte, la Corporación Andina de Fomento (CAF) manifestaba en su informe “Análisis de Inversiones Aeroportuarias y Portuarias para Latinoamérica en el Horizonte 2040”, publicado en el año 2015, que: *“El mercado del transporte aéreo en la región de América Latina y el Caribe ha experimentado una transformación importante en la última década, acompañada de un crecimiento significativo del tráfico aéreo de pasajeros de la región”* y manifestaba el efecto multiplicador: *“El reciente crecimiento del sector del transporte aéreo en ALC ha generado a su vez, **un importante desarrollo económico** a partir del impacto directo, indirecto, inducido y catalítico, característico del sector de la aviación debido a su alto impacto en otros sectores como los negocios o el turismo. Actualmente (año 2015), la aviación en ALC genera un impacto económico directo de más de USD 37.500 millones anuales y un impacto total de más de USD 152.000 millones, representando un 5% del impacto realizado por la industria de la aviación a escala mundial. Además, el sector sostiene anualmente más de 4,9 millones de empleos totales”*⁵⁴.

Ese mismo informe, **proyectaba un crecimiento para el tráfico aeroportuario del 5,01% promedio anual los siguientes 25 años**; triplicando el tráfico del año 2015 y más que duplicando la intensidad de utilización; pasando de 0,5 a 1,1 vuelos por habitante.

En nuestro país y continente se observa una gran concentración (en tráfico, rutas, aeropuertos y compañías) y abre diferentes cuestionamientos sobre la necesidad de desconcentrar el tráfico, favoreciendo el desarrollo de aeropuertos y rutas regionales.

⁵³ Boletín FAL de CEPAL. Edición N° 359, número 7, 2017.

⁵⁴ Según los datos del “Análisis de inversiones aeroportuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040”. Informe Final - Sector Aeroportuario elaborado por la CAF (Corporación Andina de Fomento) en el año 2016

La visión de una entidad como la CAF para el año 2040, proyecta *“una red de aeropuertos con infraestructuras modernas y sin limitaciones, compuesta por aeropuertos troncales de clase mundial y una potente red de aeropuertos complementarios, con buena y creciente conectividad internacional Intra-ALC”*.

Esta visión apoya el interés del Gobierno de la Provincia en que su aeropuerto sea dentro del Norte Argentino, **un centro de conexión** que permite la distribución del tránsito aéreo hacia otros lugares del país y del continente. La visión de la CAF, se completa pensando los aeropuertos como *“Los aeropuertos vistos como nodos claves de la estrategia de competitividad de un territorio, e integrados a su entorno, con alta consideración a los temas medioambientales y de uso del suelo circundante”*.

La determinación de las siguientes estrategias surgió a partir del análisis del Diagnóstico, de FODA y de analizar distintos planes estratégicos de otros países⁵⁵, buscando que los mismos coincidan con las tendencias observadas a nivel latinoamericano.

El compromiso ambiental gradualmente se impone a la industria, conforme decisiones de la Asamblea de la OACI. Así se ha implementado el programa CORSIA que persigue emisiones cero en la aviación.

Asociado a dicho compromiso, se vinculan oportunidades provinciales como los SAF o combustibles alternativos para la aviación y el mercado de los bonos de carbono que podrían resultar de interés para el desarrollo provincial.

⁵⁵ Como el “Plan Estratégico Aeronáutico 2030” de Colombia, el “Plan Estratégico para el Sostenimiento del Transporte Aéreo en la Región Sudamericana Plan SAM 2020-2035” publicado en noviembre de 2017 por la Organización De Aviación Civil Internacional - Oficina Regional Sudamericana - , “Análisis de Inversiones Aeroportuarias y Portuarias para Latinoamérica en el Horizonte 2040” publicado por la CAF, el “Transporte aéreo como motor del desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe: retos y propuestas de política” publicado por CEPAL, entre otros.

Tabla 3.1.a: Principales estrategias y programas para el desarrollo de la conectividad aérea de la provincia de Tucumán

A. ESTRATEGIAS DE CONECTIVIDAD	A.1. Políticas aerocomerciales que impulsen el desarrollo de la conectividad aerocomercial
	A.2. Régimen Provincial de Fomento al Transporte Aéreo.
	A.3. Facilitación del acceso a la población al transporte aéreo.
	A.4. Generación de un observatorio de la conectividad aérea de la Provincia.
	A.5. Plan de Marketing y Promoción de Tucumán como hub regional o sub- nacional.
B. ESTRATEGIAS DE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL (GOBERNANZA)	B.1. Creación de un órgano en el ámbito de administración pública provincial de la competencia necesaria para abordar la cuestión del transporte aéreo: Comité de Facilitación Aerocomercial.
	B.2. Generación de una mesa de trabajo u agenda relacional con los actores más relevantes del transporte aéreo de la Provincia de Tucumán.
	B.3. Plan de Capacitación
C. ESTRATEGIA PARA LA MEJORA DE LA	C.1. Plan de obras para la optimización de la infraestructura aeroportuaria
	C.2. Innovación tecnológica

INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS	C.3. Seguridad operacional
	C.4. Ampliación y diversificación de los servicios en el aeropuerto
D. SUSTENTABILIDAD	D.1. Apoyo al compromiso de la industria en la medición y reducción de la huella de carbono
	D.2. Buenas prácticas de gestión ambiental en aeropuertos

Fuente: Elaboración propia.

A continuación, el desarrollo de cada una de ellas.

A. ESTRATEGIAS DE CONECTIVIDAD

Esta estrategia está vinculada a la mejora de la conectividad aérea. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) define la conectividad como *“la capacidad de enlazar a los distintos países y ciudades transportando rápidamente pasajeros, carga y correo de un lugar a otro, a través de una red adecuadamente planificada y establecida de rutas aéreas, permitiendo la operación ágil de un mercado competitivo: mientras más liberalizada e integrada se encuentre la red, mayor será el beneficio a largo plazo de la conectividad aérea para la población”*.

A nivel global se entiende que el impacto de la aviación sobre el tejido económico de los destinos asciende a partir del crecimiento orgánico de volumen de tráfico, pero también a partir de una mayor eficiencia de los actores involucrados, una mayor diversificación en los negocios de la aviación y una especialización de los sectores productivos, aspectos donde Tucumán puede seguir creciendo.

Mientras mayor sea el número de rutas y frecuencias, mayores serán las posibilidades de conexión para la Provincia de Tucumán.

La Provincia cuenta con ventajas competitivas que podrían impulsar una mayor conectividad: el área de influencia aeroportuario del Aeropuerto Benjamín Matienzo es la cuarta más numerosa en población del país luego de Buenos Aires, Rosario y Córdoba, es el mayor polo industrial y comercial del Norte Argentino, posee una estructura productiva altamente diversificada y con un perfil exportador muy fuerte.

Objetivos:

- Que la Provincia de Tucumán, a través de un mayor nivel de conectividad con otros aeropuertos del país y de la región sudamericana, logre para su población un mayor intercambio comercial, turístico, social y cultural.
- Que un mayor porcentaje de la población utilice el transporte aéreo como medio de transporte.
- Que la Provincia cuente con un plan de fomento que le permita ofrecer herramientas e incentivos que faciliten la captación de líneas aéreas.

Programas:

A.1. Promocionar políticas aerocomerciales que impulsen el desarrollo de la conectividad aerocomercial

La política aerocomercial es una herramienta gubernamental que debe dirigirse a impulsar una mayor conectividad, en un contexto operacional seguro.

El acceso a los mercados aerocomerciales que presenta la República Argentina obedece a regulaciones de más de medio siglo, mientras que la industria avanzó a pasos agigantados. En este sentido resulta esperable una actualización de la legislación y reglamentación vigente y/o el estricto cumplimiento de normativa actual, conforme los principios del derecho internacional público.

En el primer supuesto, se impone una política de Estado que impulse la conectividad y en el segundo supuesto la aplicación de la normativa vigente que garantice la seguridad jurídica.

Ejemplo del segundo ítem sería la aplicación de los tratados y regulaciones subregionales que permitan el impulso entre aeropuertos de la región con Tucumán. Allí, por ejemplo, nos encontramos con el Tratado Subregional de Fortaleza de 1996 de carácter multilateral que, más allá de ciertos cuestionamientos que exceden al presente trabajo, es una norma vigente pero no eficaz pues de *iure factum* el gobierno federal no lo aplica. En estos supuestos, sería preferible que si hubiese una decisión política la Nación denuncie dicho instrumento e impulse la política aerocomercial con otros mecanismos.

Dentro del ejercicio de los derechos de tráfico en el marco bilateral, la República Argentina puede firmar y renegociar muchísimos instrumentos que han devenido en ineficaces.

Dice el Documento 9626 de la OACI o Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional, Tercera edición 2018, que una manera de atenuar o superar estas deficiencias podría consistir en seguir ampliando la práctica del uso de las “cláusulas modelo” (como las que ha preparado la OACI), además de la terminología normalizada procedente del Convenio de Chicago. Una segunda manera podría consistir en crear un acuerdo marco multilateral integrado por artículos o cláusulas normalizadas sobre temas relativamente no controvertidos, que serviría como fondo general para los acuerdos bilaterales que comprenderán disposiciones relativas a temas delicados como el acceso a los mercados acordado y la reglamentación de la capacidad y de la fijación de precios. Una tercera manera consistiría en preparar el texto de un acuerdo plurilateral o multilateral bien redactado; debería asegurarse en su redacción que se reconocen debidamente las diferencias entre las relaciones bilaterales que quedan hoy reflejadas en el carácter particular de los acuerdos bilaterales. A este respecto, los modelos de

acuerdos de servicios aéreos elaborados recientemente por la OACI (Doc 9587) podrían ser un útil instrumento que facilite la normalización.

Más allá de la citada ineficacia de la ley, mientras tanto y con el mismo marco jurídico, el gobierno tucumano podría trabajar junto con las autoridades nacionales para la efectiva aplicación de los derechos de tráfico de quinta libertad y puntos más allá.

Lo anteriormente expuesto permitiría, por ejemplo, el desarrollo de rutas que unan dos países (Por ejemplo Brasil – Chile) con escala en Tucumán. Es decir: *un vuelo que tenga su origen en Santiago o Iquique u otro aeropuerto chileno, arribe a Tucumán, descienda y ascienda pasajeros, correos y carga y puede seguir su destino hacia San Pablo, Campinas o Río de Janeiro, entre otros aeropuertos brasileños, y viceversa.*

Con el mismo argumento, líneas aéreas internacionales que arriban a Brasil, por ejemplo, podrían continuar ejerciendo sus derechos de tráfico hacia Tucumán. Es cierto que no sería al principio más que con pocas frecuencias en pos de la eventual consolidación del mercado para aumentarlas, pero ello no obsta el éxito demostrado de estas herramientas de la política aerocomercial.

Prueba de ello -entre otros ejemplos- fue el vuelo de la aerolínea Air Europa hacia Asunción del Paraguay que pudo continuar con una frecuencia semanal -en origen- hacia el aeropuerto de Córdoba, con un elevadísimo factor de ocupación.

A continuación se expone un gráfico que sencillamente ejemplifica el ejercicio de este derecho de tráfico:

Gráfico 3.1.b.: Derecho de tráfico

Derecho a embarcar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado contratante y derecho a desembarcar pasajeros, correo y carga provenientes del territorio de cualquier otro Estado contratante.



Fuente: Curso OACI Trainair.

Otra herramienta que podría impulsar el Gobierno Federal a sugerencia de las provincias sería, conforme el “*Documento 9626 Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional de la OACI*” es impulsar a Tucumán como destino de parada estancia y así poder lograr sumar noches en la ciudad.

Es decir, conforme al documento citado, otro modo en que se especifican los derechos de tráfico en un punto o un mercado en particular consiste en conceder un trato diferente (autorización o limitación) al tráfico que embarca respecto al tráfico de tránsito directo que ha de realizarse por un sector de vuelo dado. Cabe aclarar que el tráfico de embarque es el que sube a bordo de un vuelo por primera vez y comprende las categorías siguientes:

- a) **Tráfico de origen**, es decir, el que inicia su movimiento de salida por vía aérea o de retorno a raíz de una estancia en su destino de salida final.
- b) **Tráfico de conexión**, es decir, el que llega a un punto por un vuelo y sale (o sea, transita por dicho punto) en otro vuelo como parte de un movimiento continuo con un sólo billete o carta de porte aéreo, sin parada-estancia en el mencionado punto.
- c) **Tráfico de parada-estancia**, es decir, aquél que comprende una parada-estancia, interrupción intencional del movimiento por un punto con un sólo billete o carta de porte aéreo durante un período superior al que se necesita para un

tránsito directo o, al cambiar de vuelo, un período que normalmente dura hasta la hora de salida del vuelo de conexión siguiente y (excepcionalmente) incluida una estancia de una noche.

Las líneas aéreas pueden contar como “parada-estancia” el período que se pasa en el destino final o el más alejado del vuelo con objeto de aclarar el número de paradas-estancias que puede otorgarse para ciertos viajes de ida y vuelta.

El tráfico de tránsito directo es aquél que llega a un punto y sale del mismo (es decir, transita por dicho punto) como parte de un movimiento continuo con un sólo billete o carta de porte aéreo, sin parada-estancia, a bordo de la misma aeronave o una aeronave distinta que lleva el mismo designado de línea aérea y el mismo número de vuelo. Un sector de vuelo consiste en dos puntos cualesquiera a lo largo de una ruta en la que se lleva a cabo un despegue o un aterrizaje y puede abarcar una o más etapas de vuelo, o sea, la explotación de una aeronave desde su despegue hasta el aterrizaje siguiente.

El tráfico de parada estancia es uno de los mecanismos técnicos para impulsar la conectividad del aeropuerto.

Ejemplo de estos mecanismos se han probado exitosamente en Panamá, Qatar y tantos países donde los pasajeros se transforman en turistas por breve plazo pero revitalizando a las ciudades.

A.2. Régimen Provincial de Fomento al Transporte Aéreo

Como ya se mencionó en el Diagnóstico, a través del fomento, el Estado trata de provocar la conducta deseada con la promesa u oferta de una ventaja o beneficio.

En la actualidad, la provincia de Tucumán carece de una normativa que las contemple expresamente al fomento para la industria aeronáutica en particular. Sin

embargo cuenta con normativas o regímenes de fomento a otros sectores, como el industrial, lo que genera un antecedente positivo.

La propuesta, es, entonces, proponer un régimen de ayudas públicas a la explotación de rutas aéreas que ayude a mermar el esquema de costos del transporte aéreo asociado a la carga tributaria y tasas. Esta propuesta cobra mayor relevancia a partir de la elevada presión tributaria a nivel nacional sobre los boletos de avión, pues posiciona favorablemente a la provincia de Tucumán, con relación al resto de los estados provinciales.

Recordamos también que en impuestos provinciales como los Ingresos Brutos, el Código Tributario Provincial sí prevé una alícuota reducida para el servicio de transporte aéreo de cargas (621000) (2) y para el servicio de transporte aéreo de pasajeros (622000) (2), pero no así para los servicios complementarios para el transporte que forman parte de la comunidad aeroportuario y son indispensables para su funcionamiento.

Ayudas públicas vinculadas al pago de las tasas aeroportuarias y/o de exenciones de impuestos provinciales serán valoradas por las líneas aéreas y aportarán a la atraktividad del aeropuerto.

También resulta importante considerar que el sector de transporte aerocomercial y servicios conexos sean considerados por el **Sistema de Fomento para la Inversión de la Provincia**, pudiendo obtener las mismas compensaciones impositivas, tributarias y crediticias que perciba la actividad industrial y la turística.

En **Anexo** se presentan dos herramientas que impulsan el desarrollo del transporte aerocomercial: **(i) Un modelo de convenio entre el gobierno de la provincia con una línea aérea (anexo 3.1.1) y (ii) el proyecto de ley que genere el “Régimen Provincial de Fomento al Transporte Aéreo” (anexo 3.1.2).**

Respecto a este último (**Régimen Provincial de Fomento al Transporte Aéreo**), se proponen las siguientes herramientas:

1. **Incentivos por nuevas rutas o destinos nacionales o internacionales:** Este instrumento se aplica en el caso de que líneas aéreas (pueden ser nuevas o que ya operan otras rutas) conectan al Aeropuerto de Tucumán con una localidad aún no alcanzada por los vuelos regulares. El beneficio puede estar vinculado a: (i) la definición de un aporte económico equivalente a un valor en pesos por pasajeros transportados para vuelos de cabotaje y en dólares para internacionales o (ii) beneficio para garantizar el punto de equilibrio a aerolíneas a través de un contrato que se suscribe por un tiempo determinado (por ej. 6 meses) durante los cuales los firmantes se comprometen a cubrir el importe necesario para asegurar el punto de equilibrio (generalmente expresado como cantidad de asientos).
2. **Incentivos por aumento de frecuencias nacionales:** Este incentivo promueve la implementación de nuevas frecuencias para rutas ya voladas y se aplica, tanto a compañías que ya operan en Tucumán como a nuevas compañías. En este caso el beneficio está vinculado a realizar un aporte económico con el objetivo de reducir las tasas operativas.
3. **Incentivos por aumento en la capacidad de aeronaves:** En este caso se busca promover el aumento en la capacidad de las aeronaves afectadas a rutas existentes por parte de compañías ya instaladas con el objetivo de ampliar la capacidad de asientos en los mismos. El beneficio está vinculado a En este caso el beneficio está vinculado a realizar un aporte económico con el objetivo de que la línea aérea no sufra (durante un plazo de tiempo) el incremento del valor de las tasas de aterrizaje, balizamiento y estacionamiento correspondientes a la aeronave original.
4. **Incentivos por cuadro tarifario:** Se trata de promover el acceso a nuevos segmentos de población al mercado del transporte aéreo. El incentivo prevé

convenios con compañías aéreas con el objetivo de promover una cantidad de asientos por vuelo con tarifas especiales con el beneficio de acceder a campañas de promoción cooperadas o aportes económicos para el pago de las tasas operativas durante un plazo definido. El alcance del descuento estará definido por el nivel de tarifas ofrecidas y el alcance de la programación presentada. Este incentivo cobra relevancia cuando se combina con la estrategia de facilitación del acceso a la población al transporte aéreo (punto siguiente), atrayendo nuevos segmentos que usualmente optarían por el transporte terrestre, por ejemplo.

5. **Incentivos por campañas de promoción cooperadas:** Se podrán instrumentar convenios con el objetivo de llevar adelante en manera conjunta campañas de promoción con el objetivo de promocionar las nuevas rutas, destinos, frecuencias y/o cuadros tarifarios promocionales.

A.3. Facilitación del acceso a la población al transporte aéreo

La Provincia de Tucumán tiene la mayor cantidad de habitantes de la región⁵⁶. Sin embargo su tráfico aéreo es menor que la provincia vecina de Salta. Ante ello, hay una oportunidad de sumar nuevos segmentos de población al tráfico aéreo.

En este proceso sin duda, de propiciar el **incremento de rutas y la oferta de vuelos a precios más competitivos** permitirá favorecer a una mayor proporción de la población. Ello entendiendo que un amplio porcentaje de la población no cuenta con las condiciones sociales y económicas que le permitan acceder al boleto de avión o usualmente ha preferido el transporte terrestre.

También pensar en **facilitar las relaciones entre las líneas aéreas y los operadores o empresas de transporte terrestre** para ofrecer **paquetes combinados avión – bus** podría resultar interesante para captar la atención de un segmento de la población no habituada al transporte aéreo pero si al terrestre.

⁵⁶ El Área Metropolitana podría superar en la actualidad el 1.000.000 de habitantes.

Pensar en campañas publicitarias donde se destaque los beneficios y la experiencia del viaje en avión a través de incluir personas que viajan en avión por primera vez, por ejemplo, pueden colaborar con ampliar los mercados.

También, impulsar el uso del transporte aéreo a segmentos específicos como el estudiantil, el médico o de funcionarios públicos o los traslados sanitarios de las diferentes obras sociales de la provincia, entre otros.

A.4. Generación de un observatorio de la conectividad aérea de la Provincia.

Los observatorios permiten generar datos y analizar la información con el objetivo de sustentar la toma de decisiones. Se trata de una herramienta diseñada para cubrir requerimientos de información especializada sobre la evolución de un sector o tema de estudio, con el fin de ofrecer información y conocimiento de manera permanente y amplia, a los actores que se encuentren involucrados en su desarrollo.

En este caso proponemos un observatorio cuyo objeto de estudio sean distintos indicadores vinculados a la conectividad aérea de la Provincia y tendrá como objetivo sistematizar las diferentes fuentes de información existentes (a nivel internacional, nacional y provincial y provenientes de los distintos organismos) y a partir de ellos ofrecer una fuente de información global, completa, integrada, confiable y accesible, con el propósito de facilitar la toma de decisiones.

La consideramos una iniciativa clave, ya que también permitirá unificar datos de distintos sectores que pueden estar vinculados a la conectividad. A modo de ejemplo, citamos que a través del cruce de datos de los sectores de turismo, producción y educación, se pueden identificar mercados de interés común con el objetivo de buscar nuevas rutas aéreas y trabajar mancomunadamente en su promoción y aprovechamiento.

En la Provincia, un antecedente muy interesante, es el Observatorio Turístico⁵⁷ con el que cuenta la Provincia, cuyos objetivos se destaca recabar mayor conocimiento de la actualidad turística (oferta y demanda), su evolución reciente y las principales tendencias.

Entre los ámbitos de estudio del Observatorio podemos destacar como principales:

- Movimiento de pasajeros, aeronaves y carga a nivel internacional, nacional, regional y provincial
- Rutas y aeropuertos con mayor tránsito
- Datos migratorios
- Situación de líneas aéreas
- Mercados de interés para sectores prioritarios como el turismo, producción, educación y/o salud.
- Niveles de satisfacción de usuarios del aeropuerto de Tucumán
- Resultados de acciones y/o programas vinculados a las buenas prácticas de sostenibilidad

A.4.1. Propuesta de agenda programática de reuniones con principales referentes de compañías aéreas y organismos vinculados al tráfico aéreo

Por el presente punto se entiende necesario coordinar reuniones, de manera programática, por un lado, con los organismos identificados en el mapa de actores, con el objetivo de sumarlos al Comité de Facilitación del Aeropuerto de Tucumán, que presentaremos más adelante. A saber:

- **ANAC:** La Administración Nacional de Aviación Civil es el ente autárquico nacional que tiene el carácter de autoridad de aviación civil para regular y controlar aquella. Además, es prestadora de ciertos servicios aeronáuticos.
- **EANA:** La Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA) es una sociedad del estado que reviste el carácter de único prestador nacional de los servicios de

⁵⁷ <https://www.tucumanturismo.gob.ar/institucional/15019/154/observatorio-turistico>

navegación aérea (ANSP) y se encarga de prestar por sí o a través de terceros los diferentes servicios de navegación aérea. Entre ellos, se destaca el servicio de control de tránsito aéreo.

- **AA2000 y otros operadores aeroportuarios:** La corporación Aeropuertos Argentina 2000 Sociedad Anónima es el principal operador aeroportuario argentino, integrante del holding Corporación América -operador global aeroportuario-. Esta concesión se ha prorrogado hasta el año 2038 y el Aeropuerto Internacional de Tucumán forma parte de ella.

Además, el sistema nacional de aeropuertos se integra con aeropuertos provinciales, concesionados como los del grupo London Supply en la Patagonia y otros operados por entes integrados por la provincia respectiva, los municipios y demás organizaciones locales, tal es el supuesto del Aeropuerto de Rosario.

- **POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA (PSA):** La Policía de Seguridad Aeroportuaria es la fuerza de seguridad federal competente para entender dentro del sistema nacional de aeropuertos.
- **DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIONES (DNM):** Es el organismo federal competente, dependiente del Ministerio del Interior, encargado de la aplicación de la normativa migratoria y responsable de la instrumentación de las políticas públicas en la materia, de acuerdo a las directivas emanadas del Poder Ejecutivo Nacional.
- **OTROS ORGANISMOS:** En un aeropuerto internacional se encuentran representados otros organismos con diferentes funciones. Entre ellos destacamos a los siguientes: La Dirección Nacional de Migraciones (DNM) que controla, registra y decide sobre la admisión de ingresos y egresos de personas al país, verificando el cumplimiento de la normativa migratoria y de los acuerdos internacionales vigentes en la materia; La Dirección General de Aduanas, dependiente de la AFIP, 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, combatiendo el contrabando mediante la detección de irregularidades y la aplicación de controles estrictos; El Ministerio de

Salud de la Nación, a través de la Dirección Nacional de Registro, Fiscalización y Sanidad de Fronteras, es responsable del control, fiscalización y vigilancia sanitaria de los puertos, aeropuertos internacionales, pasos fronterizos terrestres, así como de los medios de transporte que por ellos circulan; El Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) es el ente encargado de planificar, regular y fiscalizar los servicios que se presten a pasajeros y usuarios en los aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos, asegurando que la calidad de instalaciones, servicios y atención al pasajero cumplan con las normas nacionales e internacionales. Orienta y fiscaliza inversiones, programa ingresos en materia de tasas de utilización, tarifas y derechos de explotación comercial de las terminales, y supervisa las obras de infraestructura; El Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria, (SENASA), es el organismo que ejerce el control fito-zoosanitario de las fronteras aéreas, a fin de fiscalizar, supervisar y certificar las exportaciones, importaciones y tránsitos entre terceros países de animales, plantas y productos o subproductos de origen animal y vegetal. Tiene la responsabilidad de la prevención del ingreso al país de enfermedades animales y plagas vegetales, vehiculizadas a través de los pasajeros y sus equipajes; El Registro Nacional de Armas (RENAR) es el organismo encargado de registrar, fiscalizar y controlar toda actividad vinculada con armas de fuego, pólvoras, explosivos y afines, y otros materiales regulados. Dentro de los aeropuertos cumple estas funciones controlando las importaciones, exportaciones y la entrada y salida de armas de fuego del país, entre otros. Por otro lado y en relación a la agenda extra gubernamental entendemos necesario que el cliente se reúna con los **gerentes generales y los gerentes comerciales de las principales líneas aéreas regulares** que operan o pudieran operar en el país.

Entre ellas:

- Aerolíneas Argentinas | Sitio web: www.aerolineas.com.ar | *Referente comercial: Fabián Lombardo*
- Flybondi | Sitio web: www.flybondi.com | *Referente comercial: Esteban Tosutti*

- Jet Smart | Sitio web: www.jetsmart.com | *Referente comercial: Gabriela León*
- Andes | Sitio web: www.andes.com | *Referente comercial: Horacio Prenestre*
- LATAM | Sitio web: www.latam.com | *Referente: Jerónimo Cortes*
- COPA | Sitio web: www.copaair.com | *Referente comercial en Argentina: Christian Rodríguez*
- GOL | Sitio web: www.voegol.com | *Referente comercial en Argentina: Marcelo Costa*
- AMASZONAS PARAGUAY | Sitio web: www.amazonas.com | *Referente comercial: Alberto Cabrera*

Y cualquier otra línea aérea regular que pudiera reactivarse o constituirse, ya sea para ampliar y mejorar la oferta de tarifas y/o frecuencias.

En este orden de ideas resulta importante sumar reuniones con **otros actores de la industria** como:

- Cámara de Líneas Aéreas Argentinas (CLARA) | *Presidente Horacio Prenestre*
- Cámara de Compañías Aéreas en Argentina (JURCA) | *Secretario Felipe Baravalle*. La entidad formada en el año 1981, agrupa a más del 90% de las aerolíneas nacionales y extranjeras de transporte de pasajeros y carga que operan desde y hacia la República Argentina.

A.4.2. Ferias y eventos de interés a los cuales resulta beneficioso asistir

A continuación, destacamos las principales ferias y eventos de interés a los que resulta beneficioso participar.

- **ICAO Air Services Negotiation Event:** El evento ICAN es una plataforma eficiente para llevar a cabo negociaciones de servicios aéreos. Desde su creación, el número de países que utilizan este servicio ha aumentado constantemente. Hasta ahora, más de un total de 160 Estados han participado y se han beneficiado de ICAN al menos una vez. Es organizado por la Organización de Aviación Civil

internacional para fomentar y llevar a la práctica el verdadero ejercicio de derechos de tráfico entre los Estados.

- **ICAO Air Navigation World 2023:** Es otro evento organizado por la OACI, se trata de un evento donde se brinda oportunidades para establecer contactos y compartir conocimientos, e incluye presentaciones de la OACI, organizaciones internacionales y regionales, organizaciones de elaboración de normas y partes interesadas líderes de la industria. Se desarrollará del 28 al 31 de agosto de 2023 en Montreal, Canadá.
- **CLAC-GEPEJTA:** La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene entre sus organismos al Grupo de Expertos Jurídicos y Técnicos de la Aviación (GEPEJTA), donde dentro de la experticia de transporte, aeropuertos y otros equipos se tratan y analizan derechos de tráfico regionales.
- **ALTA AVIATION LAW AMERICAS & ALTA AGM /Airline Leaders:** Se trata de uno de los encuentros anuales de negocios y regulatorios más importantes del sector de la aviación comercial en la región. Estos encuentros son una ocasión para intercambiar experiencias con CEO's y decisores de líneas aéreas y expertos en la materia.
- **IATA ROUTES:** Este evento anual proporcionará una plataforma para que los principales responsables de la toma de decisiones se reúnan y analicen los servicios aéreos de la región. Reúne a profesionales senior de la industria de aerolíneas, aeropuertos y destinos, e incluye reuniones cara a cara, oportunidades para establecer contactos, información exclusiva sobre la industria y mucho más.
- **CONNECT New World:** Anualmente se lleva a cabo este encuentro focalizado en el desarrollo de rutas y ampliación de conectividad y convoca a aerolíneas, aeropuertos y tomadores de decisiones de turismo para conectarse e impulsar el futuro de la aviación. El evento combina oportunidades de reuniones formales e informales para todos los delegados con eventos sociales para hacer negocios y fomentar las relaciones.

A.4.3. Acciones cooperadas de marketing

El marketing cooperativo es un acuerdo para combinar esfuerzos de marketing, creando campañas efectivas y mutuamente beneficiosas. Se trata de intercambiar recursos para comercializar o promocionar en forma cooperativa.

Esta estrategia puede aplicarse a acciones cooperadas entre:

- Gobierno de Tucumán | Líneas Aéreas
- Gobierno de Tucumán | Otro Gobierno del Aeropuerto de Destino
- Gobierno de Tucumán | Administración del Aeropuerto de Tucumán.
- Gobierno de Tucumán | Empresa o Asociaciones Empresariales que se vea fuertemente beneficiada por la nueva ruta (Ejemplo: Entidades vinculadas al Turismo o la Producción)
- Gobierno de Tucumán | Operadores Turísticos (locales o del destino).

Estas relaciones deberán confirmarse en el marco de un acuerdo que defina el objetivo común, las obligaciones y aportes de cada parte, si como los resultados esperados. Pueden incluir desde campañas publicitarias on line u off line compartidas, eventos de lanzamiento, presentaciones conjuntas a las cadenas de comercialización, venta de paquetes turísticos, realización de viajes de familiarización a prensa, operadores turísticos u comercializadores, entre otras.

Entre las acciones de marketing cooperadas se pueden establecer **campañas de promoción junto a las Provincias vecinas**, ya que las mismas se verán beneficiadas por el área de influencia de Tucumán para el mercado doméstico y para el internacional aprovechar la trayectoria de trabajo conjunto del **Ente Turismo Norte Argentino**.

En relación al turismo y considerando que el transporte aéreo es el 2° medio de transporte en importancia para arribar a la Provincia, pero que su incidencia sobre el total aún es baja (15%), se podría implementar, especialmente en las temporadas bajas, **una oferta de beneficios aportados por las empresas de turismo local (descuentos | promociones | etc.)** que promueva un incremento en el uso del avión para llegar a la

Provincia y en especial en ciertas rutas estratégicas. Esta propuesta podría ser especialmente **aplicada en el segmento de turismo de reuniones**, aprovechando el posicionamiento de Tucumán como sede de eventos.

En este mismo marco, el Gobierno de Tucumán podría acompañar el trabajo de difusión de la oferta académica presencial terciaria y universitaria de las casas de altos estudios, tanto públicas y privadas, generando una campaña “**Estudia en Tucumán**” que no sólo valore el perfil académico y a la Provincia como una importante sede universitaria, sino que permite también sumar el segmento estudiantil a los viajes en avión, especialmente a partir del arribo de las líneas aéreas low cost.



A.4.4 Aportes para el desarrollo de herramientas de comunicación

A.5. Plan de Marketing y Promoción de Tucumán como hub regional o sub-nacional.

B. ESTRATEGIAS DE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL (GOBERNANZA)

El reconocimiento de la aviación como un sector de importancia estratégica para la Provincia de Tucumán y que, a pesar de que la política aerocomercial es mayormente de incumbencia nacional, se pueden plantear estrategias y propuestas a nivel provincial requiere de un indudable refuerzo de la gobernanza.

Como ya se dejó de manifiesto, a nivel global, el transporte aéreo requiere de una gobernanza multinivel, entendiendo que deben coordinarse normativas a nivel internacional, nacional y provincial y que sin duda, las acciones en un nivel cambian las condiciones marco de los actores en otros niveles, por lo cual el sistema requiere un esquema de negociación constante entre los diferentes niveles.

Objetivos:

- Fortalecer el Gobierno Provincial con el fin de que pueda intervenir activamente en las políticas y decisiones públicas que inciden en la conectividad aérea de la Provincia
- Facilitar las relaciones, vínculos y coordinación entre los diferentes actores de la comunidad aeroportuaria
- Propender al establecimiento de un marco jurídico sostenible para el desarrollo del sector aeronáutico.

Programas:

B.1. Creación de un órgano en el ámbito de Administración Pública Provincial de la competencia necesaria para abordar la cuestión del transporte aéreo, el “Comité de Facilitación Aerocomercial”.

Ya en el Informe Parcial oportunamente aprobado, se sostuvo -como recomendación preliminar- que para potenciar la competitividad económica y turística de Tucumán a través de mejorar la conectividad aérea, debiera de conformarse *necesariamente* un organismo administrativo provincial con competencia a tales fines y efectos. **En este punto, esa recomendación se consolida como una propuesta estratégica, conceptualizando con mayor fundamentación de la mano de un proyecto de Decreto que se adjunta en anexo a través del cual se sugiere la creación del Comité de Facilitación Aerocomercial de la provincia de Tucumán, bajo el ámbito del Ente Autárquico Tucumán Turismo (Anexo 3.1.3).**

En el proyecto normativo antes referido, se indican los fines y motivos que justifican la creación de este organismo, se mencionan los principales objetivos a cargo del Comité, se definen sus integrantes y se incorpora un reglamento operativo de funcionamiento, también a modo de propuesta. Se parte de la idea que a partir de su conformación, podrá generarse un marco adecuado de gobernanza que le permita al Gobierno de Tucumán promover una política sectorial de transporte aéreo que apunte su desarrollo integral como Provincia; cuestión que no debiera ser ajena a los Estados sub nacionales, máxime en un país federal con la extensión, ubicación y situación geopolítica y estratégica de la República Argentina.

De allí que este proceso institucional contempla crear una estructura que se ponga al servicio de ese cometido y logre -a partir de su funcionamiento operativo- desarrollar una visión participativa, estratégica e integral en materia de transporte aéreo con sus lineamientos correspondientes; proponer normativa que regule al respecto, -en especial, de contenido tributario y de fomento- que atienda a la complejidad del sector y facilite la consecución de los objetivos propuestos; y desarrollar las acciones estatales que resulten necesarias para configurar a Tucumán como un destino competitivo a los fines aerocomerciales; todo ello en un marco de sostenibilidad, seguridad, calidad y eficiencia.

Dentro del Estado, es la Administración Pública la que está llamada para actuar en la tarea de satisfacer las necesidades que demanda el bienestar general. Y lo hace

en ejercicio de su función administrativa, sirviéndose de una organización instrumental dispuesta a tales efectos. Con buen criterio se ha señalado que “...los llamados a ejercer la función administrativa, no pueden dejar de hacerlo, por cuanto el ejercicio de una función semejante importa el ejercicio de una potestad. Y éstas no son disponibles para su titular (pues no están pensadas en su provecho personal), quien, por el contrario, está obligado a ejercerlas” (Federico J. LISA, “Función Administrativa y Derecho Administrativo”, en *Las bases constitucionales del Derecho Administrativo*, XXIX Jornadas Nacionales de Derecho Administrativo, RAP, 2003, 149).

Ha sido señalado, oportunamente, como contribuye al bienestar general el desarrollo del transporte aéreo. “El transporte aéreo tiene un impacto significativo sobre la productividad y eficiencia del sector empresarial, ayuda a conectar personas e ideas, impulsa el desarrollo regional y local, y es un eslabón relevante en la integración nacional e internacional para impulsar el turismo y los servicios, para transportar insumos de valor y perecederos, así como asistir en momentos de necesidad...” (cfr. ALTA - AMADEUS, “Índice de Competitividad del Transporte Aéreo en América Latina y el Caribe”, <https://cdn-alta-content.s3.sa-east-1.amazonaws.com/documents/indice-amadeus-2022.pdf>).

Con la propuesta estratégica *sub examine*, se sienta la piedra angular para el desarrollo de una política pública provincial en materia de transporte aéreo. Poco podría hacerse -orgánica e institucionalmente- al respecto sin una estructura que tenga a su cargo la obligación de ejercer la parcela de función administrativa dirigida a intervenir en este sector que aquí se considera como digno de tutela y promoción estatal. Es válido recordar que estamos en el campo del Derecho Administrativo y como acertadamente se ha dicho al respecto, “... el Derecho de la organización tiene un lugar dentro del Derecho Administrativo, e incluso un lugar preeminente, ya que se refiere a su parte más estable...” (Eduardo GARCÍA DE ENTERRÍA y Tomás RAMÓN FERNÁNDEZ, *Curso de Derecho Administrativo*, Civitas, Madrid, 1974, 44).

B.2. Generación de una mesa de trabajo u agenda relacional con los actores más relevantes del transporte aéreo de la Provincia de Tucumán.

Las mesas de trabajo sectoriales se suelen implementar como un espacio de trabajo coordinado para avanzar en mejoras dentro de un sector determinado. Se propone que el sector público provincial lidere esta mesa, convocando periódicamente a todos los organismos vinculados al transporte aéreo y que fueran presentados en actores presentados en la tarea 2.1.

La misma podría estar convocada y liderada por el nuevo órgano competente en materia de transporte aéreo de la Provincia.

La agenda de esta mesa podría basarse en los 4 ejes estratégicos definidos en el presente trabajo. La planificación de las obras, las acciones de promoción, la resolución de cuestiones que por la burocracia y la complejidad de los ámbitos públicos nacional y provincial se habían convertido en barreras que no permitían avanzar, pueden ser algunos temas convocantes.

Estas mesas podrían convocarse cada tres o seis meses y deben ser lideradas por una autoridad del Gobierno Provincial. Podría dar lugar a submesas y/o reuniones técnicas focalizadas en los ejes de trabajo de la mesa o en temas específicos.

B.3. Plan de capacitación

A partir de los resultados obtenidos en la encuesta a los funcionarios provinciales sobre la temática se propone la implementación de un plan de capacitación macro. Dicho Plan está integrado por la oferta de cursos que a continuación se detalla, en distintos niveles y con diferentes públicos objetivo.

Tabla B.3: Cursos de formación propuestos.

CURSO	OBJETIVO	DESTINATARIOS	CONTENIDOS MÍNIMOS	MOD. Y HORAS	PROPUESTA DE CAPACITADOR
INDUCCIÓN A LA CONECTIVIDAD AÉREA & TURISMO	Introducir los conocimientos relativos a aspectos iniciales de la conectividad aérea y su relación con el turismo.	Área de turismo de la Provincia de Tucumán. Empleados y comunidad aeroportuaria. Industria turística.	Introducción a la política aerocomercial y el turismo. Introducción a la regulación. Actores de la industria. Buenas prácticas para el fomento de la conectividad. Pasajeros y turistas. La ciudad aeropuerto.	Híbrida. Carga horaria: <i>16 horas.</i>	INSTITUTO LATINOAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL - OMT.
CURSO ESPECÍFICO SOBRE LA CONECTIVIDAD AÉREA & TURISMO	Analizar institutos y herramientas que impulse proactivamente la conectividad aérea y su relación con el turismo.	Profesionales o idóneos con antecedentes en áreas de gestión de turismo, gubernamentales asociadas y de la industria del transporte de la Provincia de Tucumán. Comunidad aeroportuaria. Industria turística.	Derechos de tráfico Aerocomerciales. Contrato de Transporte. Conectividad multimodal. Pasajeros con movilidad reducida. Nuevas herramientas de gestión turística para captar líneas aéreas. Otros.	Híbrida. Carga horaria: <i>20 horas.</i>	INSTITUTO LATINOAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL - OMT.
CURSO AVANZADO SOBRE LA CONECTIVIDAD AÉREA & TURISMO	Adquirir conocimientos y herramientas para poder negociar y optimizar la conectividad aérea.	Profesionales o idóneos con antecedentes en áreas de gestión de turismo, gubernamentales asociadas y de la industria del transporte de la Provincia de Tucumán.	Negociación. Construcción, planificación y gestión de un destino turístico para una línea aérea. Diseño y redes de comercialización. Revenue Management. Políticas Públicas Integrales de Conectividad. El impacto de las aerolíneas de bajo costo. Derechos de pasajeros y de los turistas. Medioambiente, turismo y conectividad. Otros.	Híbrida. Carga horaria: <i>24 horas.</i>	INSTITUTO LATINOAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL - OMT.
INGLÉS PARA TURISMO & AEROPUERTOS (INICIAL).	Adquirir conocimientos iniciales para poder comunicarse básicamente en idioma inglés con pasajeros/turistas en el aeropuerto y los destinos turísticos.	Áreas de turismo, gubernamentales asociadas y de la industria del transporte de la Provincia de Tucumán. Comunidad aeroportuaria. Industria turística.	Nociones gramaticales. Lectura. Conversación asociada. Lenguaje corporal. Juego de roles. Otros.	Virtual Carga horaria: <i>100 horas.</i>	INSTITUTO LATINOAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL - OMT.

C. ESTRATEGIA PARA LA MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS

Los pronósticos de crecimiento en conectividad deben ir obligatoriamente acompañados por inversiones en infraestructura aeroportuaria y este aspecto, es uno de los que más esfuerzo de cooperación y gobernanza requieren, ya que deben ser planificados entre gobiernos y autoridades, operadores de aeropuertos, la comunidad aérea y otros actores interesados.

Resulta estratégico contar con infraestructura moderna, servicios aeroportuarios, de navegación aérea y la intermodalidad permitiendo el crecimiento en tráfico y operaciones es de gran importancia. Además de atender a que este crecimiento se realice en un contexto ambientalmente sostenible

En nuestro país, la planificación aeroportuaria es incumbencia nacional. Como ya mencionamos anteriormente, es el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), una organización descentralizada y autárquica del Estado Nacional, que trabaja para promover el desarrollo aeroportuario de la Argentina. Sin embargo, destacamos que uno de los integrantes del directorio del ORSNA (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos) debe ser designado por las provincias, justamente para una mayor proactividad de las mismas.

Tal como se expuso en el punto 1.7, **la infraestructura aeroportuaria del Aeropuerto Benjamín Matienzo**, requiere de importantes obras especialmente en el **sector tierra**. Según lo manifestado por el operador del aeropuerto, aunque aún puede atender el incremento de pasajeros y líneas aéreas, en el mediano plazo requiere de mejoras y adecuaciones que amplíen su capacidad operativa y se adecuen a los nuevos requerimientos solicitados por el ORSNA y el propio concesionario. **Al respecto es muy alentador que el proyecto de mejora y ampliación de la terminal ya se encuentra en Fase 2.**

Ya hemos destacado el concepto de ciudad aeropuerto y la noción del mismo como puerta de entrada del país y/o la provincia.

Por otro lado, en este ámbito interviene la seguridad aeroportuaria. La visión de la OACI para la región es que la misma *“sea una región líder en el contexto global en cuanto a seguridad operacional, en estricto apego a las normas internacionales de aviación civil, en un entorno normativo armonizado que permita aprovechar las economías de escala para ofrecer un nivel de vigilancia por parte de las autoridades de aviación civil a sus proveedores de servicios de forma efectiva y eficiente, sin crear costos innecesarios a los Estados y a la industria, construyendo un ambiente propicio para el desarrollo del negocio del transporte aéreo”*.

En ese marco el Aeropuerto de Tucumán ha dado un paso adelante dentro del mapa de aeropuertos nacionales, al haber recibido en el año 2022, el **“Certificado de Aeródromo”**, otorgado por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), conforme al anexo XIV al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, y que certifica el cumplimiento de los requerimientos normativos de diseño y operación conforme a las reglas y ordenamientos internacionales establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Destacamos que dicha certificación sólo la comparte con pocos aeropuertos, como por ejemplo los aeropuertos de Mendoza y Rosario -de manera plena-, mientras otros se encuentran en desarrollo.

Objetivos:

- Contar con la infraestructura adecuada para soportar la demanda con la fluidez requerida
- Sostener el liderazgo en materia de seguridad operacional
- Desarrollar mayores servicios para una experiencia satisfactoria del pasajero.

Programas:

C.1. Plan de obras para la optimización de la infraestructura aeroportuaria

Un ambiente colaborativo entre todos los organismos permite una mejor planificación y adecuación de los proyectos de obras a los requerimientos actuales y futuros.

En las instancias de planificación será relevante considerar la variable ambiental, la cual es recomendable que se integre en todos los procesos aeroportuarios, así como también en las etapas de planificación y decisión de las obras y en los trabajos de mantenimiento y refuncionalización de los mismos. De esta manera, se anticipan y valoran posibles efectos ambientales que puedan producirse durante la ejecución de las obras y la puesta en servicio y operación de las instalaciones aeroportuarias.

Hacemos notar la existencia de un fideicomiso para obras, de carácter federal, que se nutre de un porcentual del cobro de tasas, entre otras fuentes.

Recordamos que en los últimos años el aeropuerto Benjamín Matienzo pasó ya por dos importantes obras. La primera fue el ensanchamiento de la plataforma comercial, que permitió incrementar la capacidad para cargar fruta fresca en aviones para su exportación. La obra fue inaugurada en octubre de 2016. En septiembre de 2017 se inauguró la renovada y extendida pista del aeropuerto Benjamín Matienzo. Con las tareas finalizadas, la pista pasó de 2.900 a 3.500 metros, convirtiéndose en una de las más largas del país. Durante las obras se ampliaron y se rehabilitaron 600 metros de pista aérea, más el entubado de dos canales de riego.

Actualmente, de acuerdo a los planes maestros aprobados por el ORSNA, y tal como se dejó plasmado en el punto 1.3.1: “Relevamiento de la Infraestructura Aeroportuaria”, está previsto próximamente la ampliación de la terminal aeroportuaria, del sector de mangas y del área estacionamiento del Aeropuerto Benjamín Matienzo, proyecto en el cual trabaja Aeropuertos Argentina 2000 y se encuentra en la FASE 2 del ORSNA: “*El sector tierra es en el que en la actualidad está puesto el esfuerzo para lograr*

su remodelación y acondicionamiento que le permitan ampliar sus capacidades operativas y ofrecer mejores servicios a los prestadores como a los usuarios. En la actualidad la empresa concesionaria, Aeropuertos Argentinas 2000 trabaja en la elaboración de un proyecto para ser presentado ante las autoridades del ORSNA. Se trata de ampliaciones en la terminal, incorporación de nuevas mangas y salas de embarque diferenciadas. Complementariamente a la terminal de pasajeros, el proyecto incluye ampliación de la playa de estacionamiento, nuevas calles interiores y otros servicios conexos”.

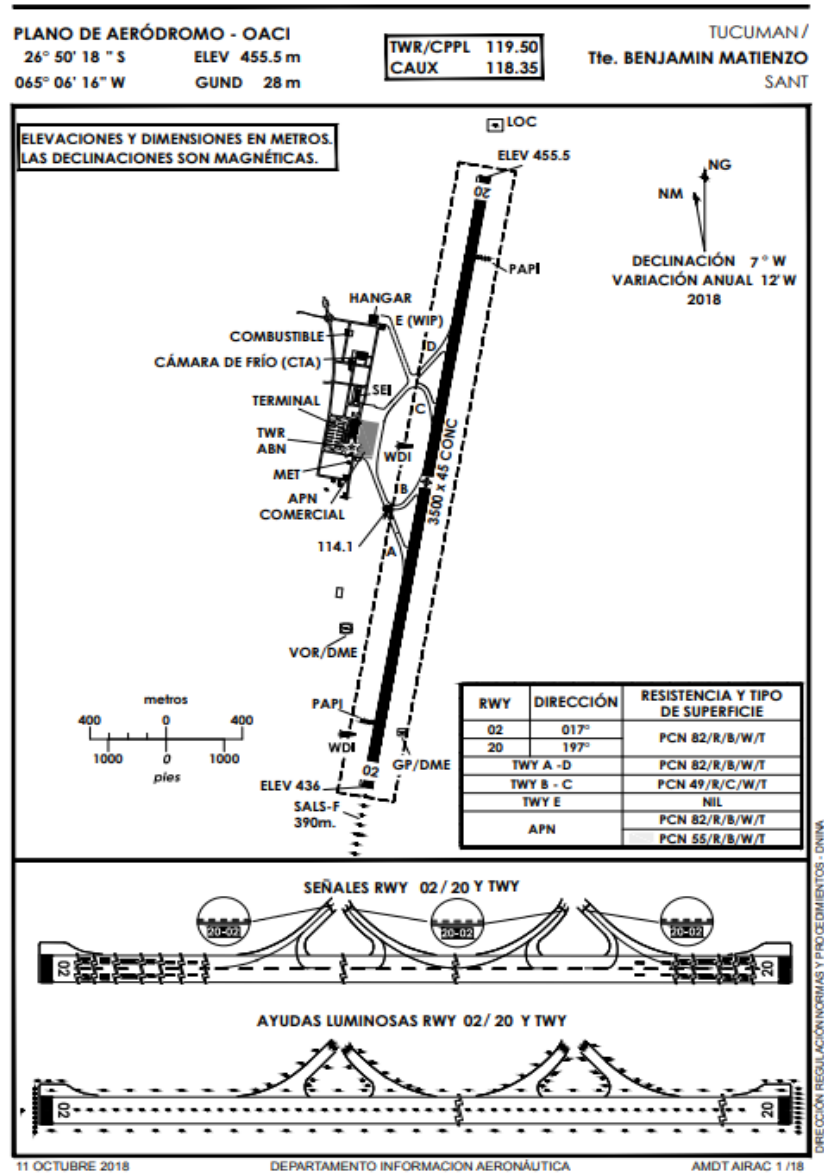
Además está previsto la construcción de una calle de rodaje que permitirá vincular el hangar que posee la Provincia con la plataforma del mencionado aeropuerto, solucionando el actual inconveniente que poseen las aeronaves pertenecientes a la Dirección Provincial de Aeronáutica, de ser remolcadas por calles de servicio no aptas para el desplazamiento de las mismas con propulsión propia, el balizamiento de la calle de rodaje que conduce desde la pista principal a la plataforma, el balizamiento para el helipuerto y la iluminación de la plataforma correspondiente al hangar de la Dirección Provincial de Aeronáutica de la Provincia de Tucumán.

A continuación se exponen algunos ofrecemos renders de un proyecto elaborado por el estudio del premiado arquitecto tucumano Cesar Pelli, pero que luego sufriera modificaciones a causa del incremento de pasajeros que hubo en los últimos años y de ampliar aún más la capacidad operativa del mismo. Asimismo se incluyen los mapas aeroportuarios actuales.

Gráfica C.1.a: Renders del proyecto del Estudio Pelli para la ampliación del Aeropuerto de Tucumán



Gráfica C.1.b: Mapas del aeropuerto de Tucumán



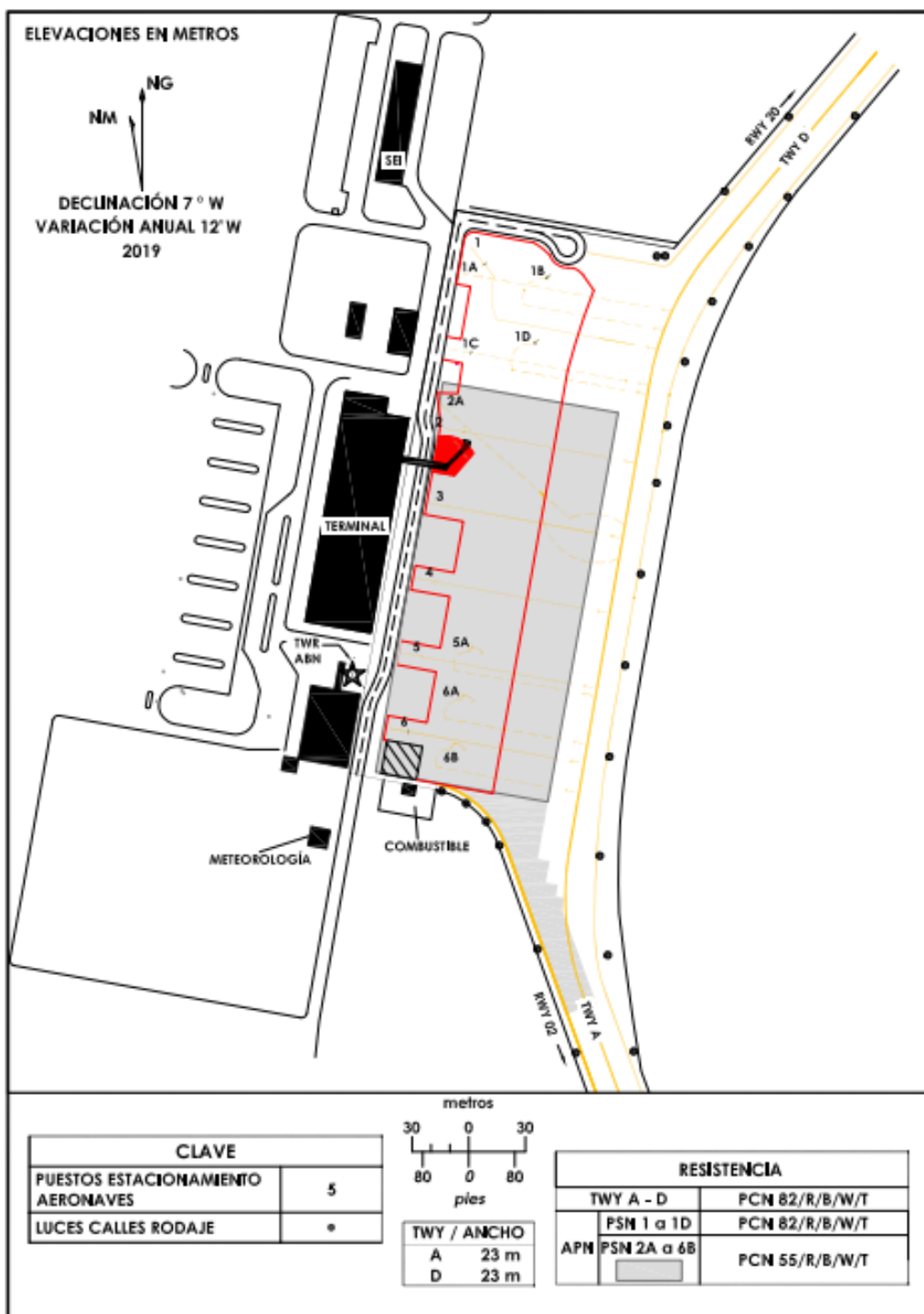
Fuente: AIP

PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES
OACI

ELEV
PLATAFORMA
447 m

TWR/CPPL 119.50
CAUX 118.35

TUCUMÁN/
Tte. BENJAMIN MATIENZO
SANT



18 JULIO 2019

DEPARTAMENTO INFORMACIÓN AERONÁUTICA

AMDT AIRAC 1/19

Fuente:

AIP

COORDENADAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES		
PSN 1	26° 50' 04.24" S	065° 06' 27.24" W
PSN 1A	26° 50' 04.45" S	065° 06' 27.29" W
PSN 1B	26° 50' 04.47" S	065° 06' 26.05" W
PSN 1C	26° 50' 05.76" S	065° 06' 28.49" W
PSN 1D	26° 50' 05.59" S	065° 06' 26.27" W
PSN 2	26° 50' 07.12" S	065° 06' 27.62" W
PSN 2A	26° 50' 07.02" S	065° 06' 27.60" W
PSN 3	26° 50' 08.42" S	065° 06' 27.89" W
PSN 4	26° 50' 09.71" S	065° 06' 28.14" W
PSN 5	26° 50' 11.00" S	065° 06' 28.39" W
PSN 5A	26° 50' 10.89" S	065° 06' 27.48" W
PSN 6	26° 50' 12.30" S	065° 06' 28.64" W
PSN 6A	26° 50' 11.73" S	065° 06' 27.65" W
PSN 6B	26° 50' 12.56" S	065° 06' 27.81" W

Fuente: AIP

C.2. Innovación tecnológica

La aplicación de tecnología con el objetivo de simplificar y automatizar los distintos procesos reduciendo costos de operación.

Desde el registro en línea o en terminales automáticos -ya muy expandidos- al embarque biométrico, la facturación de equipajes automática, el paso de la frontera -lectura automatizada de pasaportes-, la tecnología digital persigue optimizar el flujo de pasajeros para evitar filas, absorber más viajeros y ganar espacio. Son muchos los ámbitos que requieren modernización: comunicación, navegación, vigilancia, gestión de la información, etc.

Por ejemplo, desde los servicios privados, encontramos a los denominados kioscos o check in digital aceleran la gestión de los pasajeros, aumentan la calidad de los servicios y garantizan una mayor seguridad documental.

Desde los servicios gubernamentales aeroportuarios destacamos como innovación tecnológica a migraciones y su servicio de migraciones express que agiliza los procesos de facilitación aeroportuaria conforme al Anexo IX al Convenio sobre Aviación Civil.

Destacamos que las innovaciones tecnológicas, como el PNR (Passenger Name Record), asociado al Advance Passenger Information (API) ayuda a prevenir y combatir delitos como los de la trata de personas.

A continuación se expone una imagen sobre migraciones express en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza:

Imagen C.2.a: Terminales para migraciones express en Ezeiza



Fuente: Dirección Nacional de Migraciones (DNR). Fecha de consulta: 27 de marzo de 2023.

En cuanto a la movilidad, algunos aeropuertos del mundo, están probando el seguimiento de pasajeros a través del teléfono inteligente. Mediante este sistema, se puede localizar al viajero y que este reciba en tiempo real información personalizada, por ejemplo, sobre un cambio de puerta embarque a través de una aplicación o con sensores repartidos por el aeropuerto.

En este sentido proponemos la difusión y promoción a través de herramientas más simples como los **Código QR de guías de servicios turísticos** de la provincia en los sectores de arribo. Inclusive a través de estas aplicaciones el sector turístico tucumano podría ofrecer promociones y descuentos que el pasajero luego podrá consumir en el destino.

C.3. Seguridad operacional

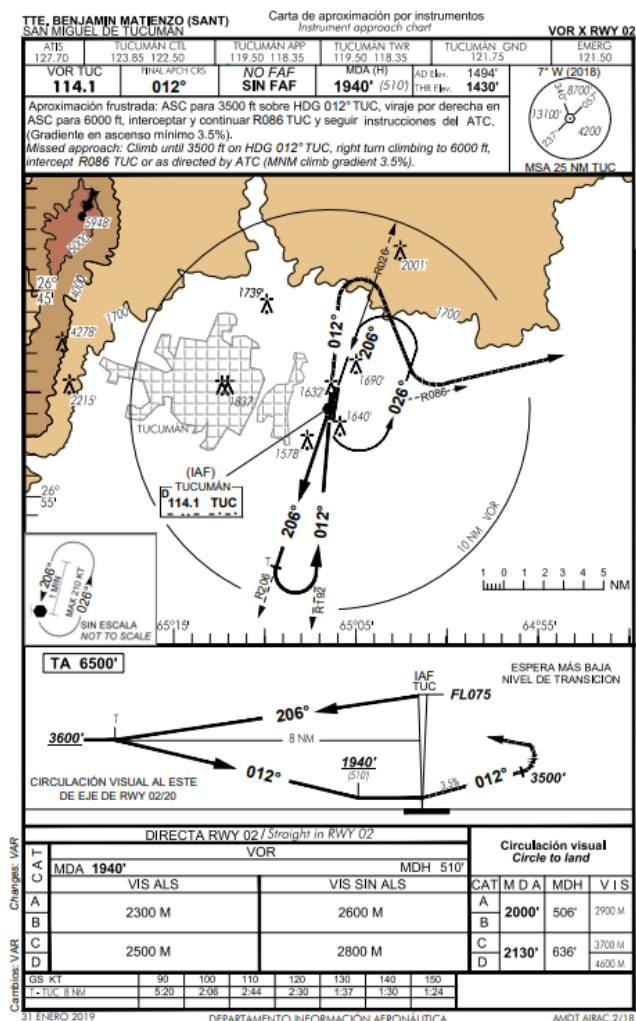
Tal como se mencionó previamente, en el caso del Aeropuerto Internacional Teniente Benjamín Matienzo deberá mantener el Certificado de Aeródromo cuyos beneficios están vinculados a: (i) Provee la garantía de seguridad operacional a todos los actores que desarrollan su actividad en el aeropuerto; lo que permite mejorar la seguridad, la eficiencia y la regularidad de las operaciones y mejorar la calidad de los servicios, (ii) Facilita a los Estados cumplir sus obligaciones con OACI y fortalece el sistema de vigilancia de la Seguridad Operacional y (iii) Tiene beneficios económicos para el Estado y el Explotador, ya que sirve de base para una vigilancia continua, basada en performance del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, a mayor control, menor riesgo y, por ende, menores costos económicos, especialmente en el pago de las primas de seguro y finalmente identifica claramente necesidades de inversión, o si se logran niveles equivalentes en la Seguridad Operacional.

La seguridad operacional tiene una significancia integral que incluye diferentes aspectos y cuando hablamos de infraestructura, operacionalmente, la extendemos hacia los servicios de navegación aérea. Para ello es importante contar con una cartografía adecuada a los estándares de la industria.

Ahora bien, uno de los desafíos de la infraestructura de los servicios en Tucumán, tal como hemos relevado de fuentes primarias -como el análisis de AIP y Cartografía- junto a fuentes secundarias, es la necesidad de lograr contar con rutas de aproximación que superen al diseño PBN o Performance Based Navigation, en lugar de las aproximaciones convencionales. Si bien Tucumán cuenta con aproximación PBN, hemos notado que no cuenta con procedimiento RNP AR o Required Navigation Performance

Authorization Required, conforme al Documento 9905 de la Organización de Aviación Civil Internacional. Ello permitirá que las líneas aéreas ahorren combustible, un mayor compromiso con el medio ambiente y la elevación de los estándares de seguridad operacional.

Imagen C.3.a.: Ejemplo del actual diseño de las cartas de aproximación del aeropuerto tucumano.



Fuente: AIP. ANAC. Cartas de aproximación por instrumento. Fecha de consulta 20 de marzo de 2023.

Con relación al operador aeroportuario, también será recomendable mantener la certificación ISO 9001:2015 por parte de la empresa Terminal de Cargas Argentina (TCA). La misma facilita el acceso a mercados más competitivos, organiza y mejora los procesos internos, aumenta la satisfacción de los clientes, y fomenta una eficaz gestión

de procesos. Destacamos la inversión realizada en dicha obra y la importancia que puede tener para la economía provincial y regional.

En el año 2021 Asimismo, AA2000 instaló un nuevo sistema de CCTV en el aeropuerto de Tucumán.

C.4. Ampliación de los servicios en el aeropuerto

Vinculados a la operación y servicios de las aeronaves:

En el aeropuerto internacional de Tucumán se prestan diferentes servicios aeroportuarios. Entre ellos el SEI (Servicio de extinción de incendios), conforme al Documento 9137-AN/898 Manual de servicios de aeropuertos Parte 1 — Salvamento y extinción de incendios Cuarta edición, 2015.

Por otra parte, nos encontramos frente a los servicios aeroportuarios de control aviar y de fauna, conforme Documento 9137 Manual de servicios de aeropuertos Parte 3 — Gestión del peligro que representa la fauna silvestre.

También hallamos al Plan de Emergencia Aeroportuario (PEA) conforme Documento 9137 Manual de servicios de aeropuertos Parte 7 — Gestión del Peligro que representa la fauna silvestre; y a los Servicios Operacionales del Aeropuerto conforme la misma norma internacional; junto a los Métodos de Mantenimiento de Aeropuerto, entre otros servicios aeroportuarios.

Vinculados a la atención y experiencia de los pasajeros:

A los fines de atención al pasajero uno de los servicios más importantes es el servicio aeroportuario de terminal, que refleja la calidad de atención del usuario aeroportuario/turista. Como mencionamos en otra sección del trabajo, el aeropuerto de Tucumán forma parte del programa de AA2000 donde se implementan mediciones de satisfacción del usuario (que adaptan los lineamientos propuestos por el programa global ASQ (Airport Service Quality) de ACI (Airports Council International) con el objetivo de

entender la percepción del servicio por parte de los pasajeros. Estos estudios arrojaron que entre los aspectos más valorados por los pasajeros se destacan la cortesía y amabilidad del personal, la eficiencia del personal el tiempo de espera previo al control del pasaporte, la sensación de estar protegido, la facilidad de encontrar el camino adecuado, las pantallas de información de vuelos y la distancia a recorrer a pie. No se ha tenido acceso a los aspectos menos valorados por los pasajeros.

En el aeropuerto de Tucumán se cuenta con una limitada área de retail y servicios y esta situación muchas veces impactan en una mala experiencia del usuario (escasa oferta gastronómica, por ejemplo), por lo cual se considera imprescindible **considerar el potencial de desarrollo comercial del aeropuerto** que, además, puede impactar en nuevas oportunidades de negocios para emprendedores y/o empresas tucumanas. Se podría sumar un **área de exposición y venta de productos** que ostenten el sello de “Marca Tucumán” y **mejorar la oferta gastronómica**, que debe condecir con el posicionamiento que la provincia ha logrado en este rubro.

En el mundo actual diseñar salas de embarque que prevean suficientes enchufes para cargar la laptop o el celular y con acceso a wifi de alta velocidad.

Servicios de orientación e información a turistas, empresas de turismo y/o transporte (alquiler de autos, por ejemplo) son opciones que los viajeros valoran. En ese sentido es adecuado recordar la frase de Norman Foster con referencia al aeropuerto en Beijing, que tiene la forma de un dragón. *“Con frecuencia, representan tu primera experiencia en una ciudad o país. En ese sentido, tienen el potencial de entusiasmar e inspirar.”*

Esta frase inspira a pensar en **una mayor articulación del aeropuerto con el sector turístico de la Provincia**, tanto a nivel público, como privado. Posibilidad de muestras e intervenciones artísticas, espacios para relajarse con música local, pantallas que difunden atractivos de la Provincia, muestras de artesanías y/o rincones de biblioteca (para adultos o niños) con acceso a ejemplares de literatura local, entre otras ofertas.

Otra propuesta tiene que ver con la **generación de una agenda cultural** entre el operador del aeropuerto con los entes de turismo y cultura para organizar intervenciones temáticas en el aeropuerto y que las mismas estén vinculadas a fechas relevantes dentro del calendario cultural o turístico de la Provincia. A modo de ejemplo podemos citar el sorprender a los pasajeros con ballet o presentaciones artísticas, representaciones con actores de los hechos vinculados a la independencia, armado de stands temáticos en 3 dimensiones (ejemplo: fachada de la casa de Tucumán o Ruinas de Quilmes) que serán un foco de atracción y fotografía para los turistas, entre otros.

Segmentos que requieren atención y servicios especiales:

En la actualidad los servicios aeroportuarios deben atender requerimientos especiales de algunos segmentos de viajeros. Entre ellos, destacamos las adecuaciones que deben realizar los aeropuertos para los **pasajeros con movilidad reducida (PMR) o con algún tipo de discapacidad**.

Los servicios para pasajeros con movilidad reducida tiene la finalidad de garantizar como un derecho que todas las personas puedan disfrutar del transporte aéreo, sea cual sea su discapacidad. Los conceptos más modernos hacen referencia a que se debe incorporar la accesibilidad al diseño de las actividades centradas en los usuarios y que todos puedan compartir un mismo espacio entendiendo que el lugar debe adaptarse a ellos y no al revés.

El ORSNA en su web <https://www.argentina.gob.ar/orsna/informacion-al-pasajero/personas-con-discapacidad>, establece los beneficios y/o requerimientos para este segmento de pasajeros.

El Aeropuerto Benjamín Matienzo ejecuta acciones tendientes a facilitar el traslado y la permanencia en la terminal de pasajeros con movilidad reducida, sin embargo, una implementación completa de las normativas y recomendaciones hoy vigentes requieren las obras de mejora y adecuaciones en el sector de la terminal. La

incorporación de mangas, rampas, pasarelas telescópicas y móviles para los traslados internos facilitan el ascenso y descenso de los pasajeros al avión.

Cada vez son más los **pasajeros que viajan con sus mascotas**. Las líneas aéreas han ido flexibilizando sus políticas según la cual determinados animales pueden viajar en la bodega e incluso en la cabina de pasajeros. Para ellos los aeropuertos deberán acondicionar sus servicios en vistas a tales flexibilidades.

D. SUSTENTABILIDAD

Como marco general es importante mencionar que el eje de la sustentabilidad está presente en la bibliografía y recomendaciones de todos los organismos vinculados al transporte aéreo a nivel internacional.

D.1. Apoyo al compromiso de la industria en la medición y reducción de la huella de carbono

A través de la ANAC, la Argentina es miembro permanente del Comité de Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP) que ayuda al Consejo a formular nuevas políticas y recomendaciones vinculadas a reducir y mitigar el impacto ambiental de la aviación. Nuestro país ha establecido un fuerte compromiso con la protección del medio ambiente asociado a las emisiones generadas por la aviación civil y desde el año 2006 ha adoptado diferentes medidas tendientes a reducir las emisiones de CO₂ de los operadores aéreos, aeroportuarios, los prestadores de servicios de apoyo y otros organismos nacionales.

El país participa activamente de los grupos de trabajo 2 y 4 del CAEP y tiene un representante permanente en Montreal, sede del organismo.

Entre las fuentes primarias del presente capítulo hemos consultado al PLAN DE ACCIÓN DEL ESTADO ARGENTINO PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO₂ EN LA AVIACIÓN ACTUALIZACIÓN 2021

En el citado Plan se expresa que la OACI avanzó en un esquema de compensación y reducción de emisiones para la aviación internacional. El CORSIA es una medida basada en el mercado que está estructurada en fases: **La fase piloto y la primera fase** constan de un período de ingreso voluntario para los Estados comprendido entre el 2021 y 2026. La **segunda fase**, vigente a partir del año 2027, implica el ingreso obligatorio dentro del esquema de compensación para aquellos Estados cuya participación en el mercado aéreo internacional en 2018 haya sido superior al 0,5% del total (en % de RTK) o cuya participación acumulada alcance el 90% de la actividad total. La Argentina participa del CORSIA aplicando los requisitos de vigilancia, notificación y verificación (MRV, por sus siglas en inglés). Hasta el momento, no ha ingresado de manera voluntaria a la fase de compensación y tampoco deberá hacerlo en el período obligatorio dado que su participación respecto del total global durante el año 2018 no fue superior al 0,5% del total de RTK (alcanzó el 0,22%). A continuación, se grafican las fases:

Imagen 4. Fases de implantación CORSIA



- La participación de los Estados en la fase piloto (2021 a 2023) y la primera fase (2024 a 2026) es voluntaria.
- Para la segunda fase, desde 2027, están incluidos todos los Estados que tengan una participación individual en las actividades de aviación internacional en el año 2018 que supere el 0,5% de la actividad total o cuya participación acumulada alcance el 90% de la actividad total. Los países menos adelantados, los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países en desarrollo sin litoral están exentos salvo que se ofrezcan voluntariamente a participar.

Fuente: OACI

Asimismo, la República Argentina no se encuentra dentro del listado de países (del mayor al menor) cuyo RTK acumulado alcanza el 90% del total, motivo por el cual, el sector aerocomercial argentino no debe compensar sus emisiones. No obstante, la República Argentina mantiene su compromiso con la reducción de las emisiones de CO₂ y se posiciona como un posible proveedor de biocombustibles para la aviación. En 2014, la Argentina presentó su primer Plan de Acción para la Reducción de las emisiones de CO₂ (APER, por sus siglas en inglés) donde se propusieron medidas de mitigación en diferentes sectores del sistema de transporte aéreo teniendo como actor fundamental a la línea aérea de bandera Aerolíneas Argentinas y Austral. Las medidas de mitigación más importantes apuntaban a mejorar la eficiencia energética de la aerolínea de bandera, establecer múltiples mejoras en la navegación aérea y en el desarrollo de biocombustibles. A ello se le debe sumar otras líneas aéreas, conforme los parámetros de la OACI y las emisiones aeroportuarias, entre otras.

Las emisiones aeroportuarias

Con relación a las emisiones aeroportuarias, entendemos por tales a las emisiones generadas en el ámbito de los aeropuertos constituyen la segunda mayor fuente de emisiones de CO₂ del sector aéreo detrás de las generadas por las aeronaves.

De acuerdo con el GHG protocolo 11, las emisiones se clasifican según sus fuentes, determinando tres niveles de alcance:

- Alcance 1: emisiones generadas a partir de fuentes que son propiedad de los aeropuertos tales como emisiones de combustión en calderas, hornos, vehículos propios etc. .
- Alcance 2: emisiones indirectas generadas por la producción de electricidad, calor etc., consumidas por los aeropuertos. .
- Alcance 3: se producen como consecuencia de las actividades aeroportuarias, pero a partir de fuentes que el aeropuerto no posee ni controla. A modo de ejemplo, dentro de esta categoría entran las emisiones generadas por los equipos de apoyo en tierra y los vehículos de acceso a los aeropuertos (pre-post aéreo).

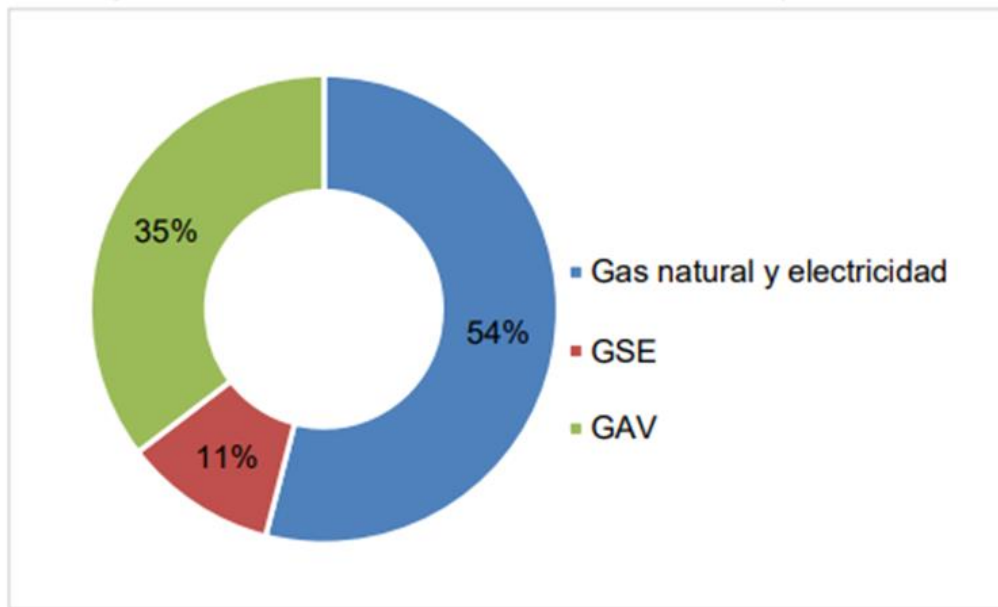
También se podrían considerar el tratamiento y disposición final de residuos sólidos urbanos y otros, fuera de las terminales aeroportuarias.

En función de los datos disponibles, se consideraron las emisiones derivadas de los consumos de electricidad y gas natural en los edificios terminales, de los principales aeropuertos del SNA, entre ellos el Aeropuerto de San Miguel de Tucumán. Las emisiones generadas en el ámbito aeroportuario constituyen el 3% del total del sistema de transporte aéreo, lo que equivale a 94.135 tCO₂ anuales en 2019. De ese total, el 54% correspondió a las emisiones derivadas del consumo de electricidad y gas natural de las terminales aéreas, el 35% a los vehículos de acceso al aeropuerto (GAV) y el 11% a los equipos de apoyo en tierra (GSE).

Para calcular las emisiones generadas por los aeropuertos fue necesario obtener la información correspondiente a los consumos de electricidad y gas natural de los edificios terminales durante el año 2019. Dicha información fue suministrada por los operadores aeroportuarios.

El Aeropuerto internacional de Tucumán se encuentra dentro del grupo de los aeropuertos integrados por: Aeroparque, Bahía Blanca, Bariloche, Catamarca, Comodoro Rivadavia, Córdoba, El Calafate, Esquel, Ezeiza, Formosa, General Pico, Iguazú, Jujuy, La Rioja, Malargüe, Mar del Plata, Mendoza, Paraná, Posadas, Puerto Madryn, Reconquista, Resistencia, Río Cuarto, Río Gallegos, Río Grande, Rosario, Salta, San Fernando, San Juan, San Luis, San Rafael, Santa Rosa, Santiago del Estero, Trelew, Ushuaia, Viedma y Villa Mercedes, que junto a Tucumán dieron un promedio porcentual de 54% 11% 35% Gas natural y electricidad GSE GAV.

Gráfico D.1.a: Consumo de gas y electricidad; GSE y GAV



Fuente ANAC

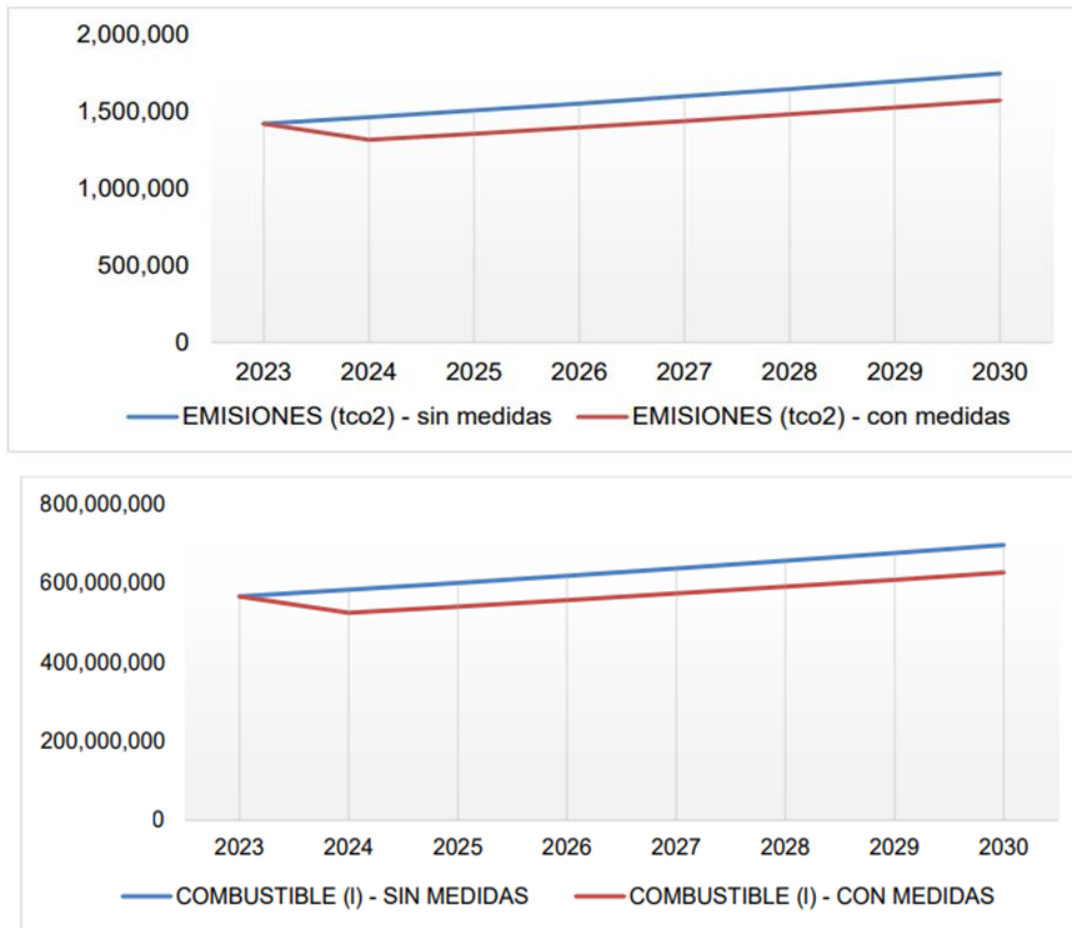
Ahora bien, más allá del diagnóstico y el manejo de datos ofrecidos, resulta trascendente para atraer operaciones aerocomerciales presentar las proyecciones y los medios de mitigación.

En el primer sentido las proyecciones a 2030 se realizaron siguiendo la guía metodológica establecida en el Doc. 9988 de la OACI. Sin embargo, teniendo en cuenta el impacto de la COVID-19 en el sector aéreo, se eligió el año 2023 como año base, ya que se espera que la industria aérea retorne a los niveles de 2019 en ese año.

El ejercicio de proyección se realizó para los vuelos internacionales y sólo se consideraron los consumos de combustible y emisiones de CO₂. Teniendo en cuenta las limitaciones de 40 datos históricos se utilizó el método C de la Calculadora de Beneficios Ambientales de la OACI (EBT) en su versión 2.1, cuyos resultados sirvieron de referencia. Los resultados indican que dado un crecimiento anual de la actividad del 3% y un nivel de eficiencia en el consumo de combustible del 2% por año, se alcanzará un ahorro significativo en el consumo de combustible total. El aumento en la eficiencia derivará en una reducción aproximada de 100.000 tCO₂ para el año 2030.

A continuación, ofrecemos en gráficos lo expuesto:

Gráfico D.1.b: Consumo de combustibles y emisiones de CO2



Fuente ANAC

Dentro de las MEDIDAS DE MITIGACIÓN PROPUESTAS el plan federal contempla un total de 44 medidas de mitigación propuestas por el conjunto del Sistema de Transporte Aéreo Argentino para mejorar de forma sostenida la eficiencia energética del sector. A su vez, se promoverá el desarrollo y la incorporación de energías renovables, así como de combustibles sostenibles para la aviación. A continuación, enunciamos las medidas agrupadas según su ámbito de aplicación:

- Navegación aérea: donde la EANA tiene un papel preponderante.
- Aeropuertos: en el cual participan el ORSNA, la ANAC, los diferentes operadores públicos y privados y Aerolíneas Argentinas en lo que respecta al servicio de rampa.

- Líneas aéreas: siendo Aerolíneas Argentinas, línea aérea de bandera, el actor fundamental. •
- Complementarias: medidas regulatorias y económicas que apoyan las primeras tres.

Dentro de las mismas nos interesa lo relativo al aeropuerto de Tucumán. Algunos hitos se están cumpliendo y otros deberán cumplirse.

Por ejemplo:

- La instalación de estaciones meteorológicas automáticas (AWOS) en los siguientes aeropuertos: CAT III: Aeroparque, Córdoba, Rosario. CAT I: San Fernando, Tucumán, Comodoro Rivadavia, Mendoza, Salta, Neuquén, Ushuaia, Iguazú, Paraná, Jujuy, Viedma, Río Gallegos, El Calafate, Trelew y Esquel.

Como apreciamos, es importante que el Gobierno de Tucumán participe activamente de la política aerocomercial, dentro de su esfera de competencia, pues así podrá posicionarse mejor y, por ejemplo, solicitar los mejores equipamientos para su aeropuerto, basados en una proyección científica de crecimiento de pasajeros.

Ello, porque además del cuidado del medio ambiente, la instalación de los mejores equipos genera:

- a. Predictibilidad en las operaciones.
- b. Eficiencia y seguridad operativa.
- c. Reducción en el consumo de combustible por desvíos.
- d. Reducción de emisiones de CO₂.

Con lo cual el destino se convierte en preferente sobre otros.

D.2. Buenas prácticas de gestión ambiental en los aeropuertos

La ANAC publicó en el año 2019 un MANUAL DE GESTIÓN AMBIENTAL INTEGRAL AEROPORTUARIA al considerar que “*Las infraestructuras aeroportuarias y*

*la actividad aerocomercial son instalaciones cuya implantación y operación ocasionan cambios en el ambiente, en la estructuración del territorio y en el desarrollo social y económico de su área de influencia ... La gestión ambiental se está configurando como uno de los condicionantes más importantes para la expansión de la actividad aeroportuaria, convirtiéndose en una variable estratégica.”*⁵⁸

En ese marco, el Aeropuerto de Tucumán debería, entonces, por un lado considerar las recomendaciones vinculadas a la gestión ambiental aeroportuaria y buenas prácticas ambientales para llevar adelante sus actividades emanadas del mencionado Manual.

Y por el otro, profundizar la implementación de la política y estrategias de sustentabilidad declaradas por el operador, Aeropuertos Argentina 2000⁵⁹.

El Manual aporta recomendaciones de prácticas ambientales, que comprenden tanto los predios aeroportuarios como su entorno y aunque determina que sus destinatarios son “todos aquellos que de manera directa o indirecta tengan vinculación con la gestión de aspectos ambientales en el ámbito aeroportuario y su entorno circundante” (en especial la ANAC, el ORSNA, EANA, y los explotadores aeroportuarios, entre otros), recomienda incluir otros grupos que pueden configurar los escenarios en donde la aplicación del presente documento tendrá impacto, denominados como grupo de interés, entre ellos los organismos provinciales y/o municipales.

El documento determina que los principios generales de gestión ambiental aeroportuaria son: (i) Fijación de estándares ambientales, (ii), la implementación de procesos de prevención, (iii) la concientización de los grupos de interés, (iv) el fomento de instrumentos para la implementación progresiva de mejores prácticas ambientales y (v) el impulso de procesos para una mejor formulación de políticas ambientales.

⁵⁸ Al cual se accede a través del siguiente link:
<https://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/upcg/resoluciones-dnaypi/infraestructura-y-servicios-aeroportuarios/if-2019-83863986-manual-gestion-ambiental.pdf>

⁵⁹ <https://www.aa2000.com.ar/sustentabilidad/>

Estructura sus recomendaciones en los siguientes ámbitos:

- Gestión del uso del suelo en el entorno aeroportuario
- Gestión del ruido
- Gestión de la contaminación atmosférica
- Medición y reducción de la huella de carbono
- Gestión ambiental del riesgo en los aeropuertos y su entorno
- Prevención de la contaminación: actividades de deshielo de pistas y aeronaves
- Gestión de los residuos / desechos
- Gestión integral de las aguas en el ámbito aeroportuario ..
- Gestión de la Energía
- Gestión de Sitios Contaminados
- Capacitación al personal y comunicación a la comunidad.

Al respecto, desde el ámbito provincial y a través del nuevo ente u comité de facilitación, en conjunto con la mesa de trabajo, el explotador del aeropuerto, se podrán articular programas y acciones especialmente en los siguientes ámbitos:

- Eficiencia energética: Profundizar las acciones vinculadas a reducir el consumo eléctrico y del agua.
- El Programa de Gestión Integral de Residuos es uno de los programas de la empresa AA2000 y que busca reciclar papel, vidrio y plástico. Se recomienda acompañar esta iniciativa que lleva adelante AA2000 y el Municipio de Tafí Viejo.
- El Programa Plástico 0: Es una iniciativa de Aeropuertos Argentina 2000 y que incluye a 8 aeropuertos del país. El objetivo es medir la huella plástica para trabajar en la reducción de plásticos de un solo uso, a través del trabajo con los gastronómicos y algunos retailers, por ejemplo. Tucumán es uno de esos aeropuertos elegidos para la implementación del programa.

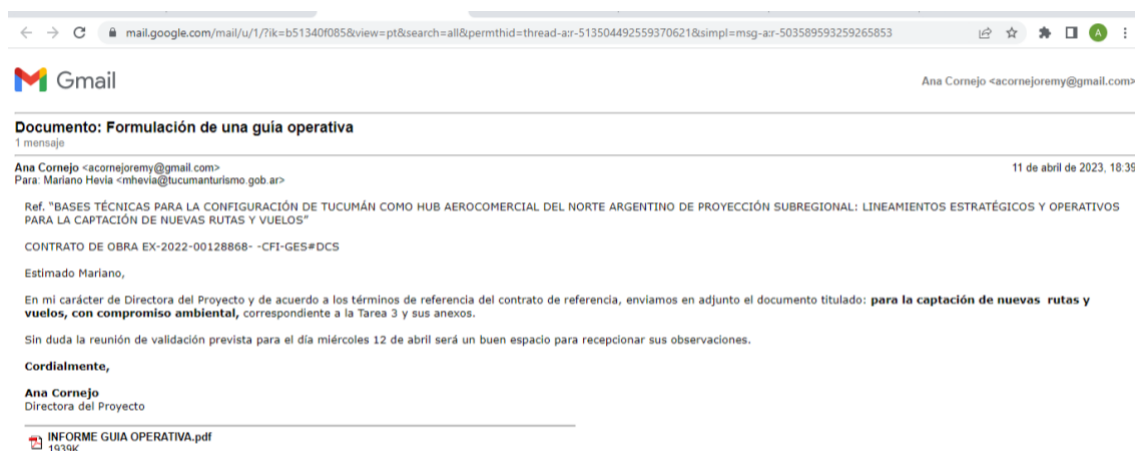
- Programas de vinculación con la comunidad: Según se desprende del Reporte de Sustentabilidad 2021⁶⁰ de AA2000, se trata de uno de los ámbitos más relevantes de su política. En este marco serán recomendables el apoyo a las iniciativas comunitarias así como evaluar el contexto social en el entorno aeroportuario, comprendiendo sus problemáticas que afectan a los diferentes grupos sociales y las necesidades y prioridades locales. Esto es fundamental para el desarrollo sustentable de un aeropuerto, ya que de existir preocupaciones ambientales respecto a la expansión de la actividad, se podrá trabajar en subsanarlas. Acercar al aeropuerto a las instituciones públicas y privadas, así como a las organizaciones de la sociedad civil del entorno del aeropuerto, facilitará las acciones de coordinación y la implementación de un programa con la comunidad.
- Implementación de las Directrices de gestión ambiental del Sistema Argentino de Calidad Turística: Se trata de un programa del Ministerio de Turismo de la Nación que tiene por objetivo garantizar la calidad ambiental, social y cultural de las organizaciones turísticas, proporcionándoles un conjunto de recomendaciones capaces de guiarlas hacia la implementación de un sistema de gestión ambiental, contribuyendo a la calidad de servicio, solucionando y atenuando los impactos producidos y minimizando los costos. Este programa podría ser implementado por los concesionarios y organismos que funcionan dentro del aeropuerto.

3.2. Presentación y validación con las autoridades y el equipo técnico del Ente Autárquico de Turismo de Tucumán.

En el marco de la cláusula vigésima sexta, asistimos a una reunión virtual el día martes 21 de marzo con Priscila Glat del CFI en la cual analizamos la experiencia de usuarios en el aeropuerto de Tucumán y compartimos aspectos vinculados a la marcha del estudio.

⁶⁰ <https://www.aa2000.com.ar/sustentabilidad/AA2000-ReporteSustentabilidad-2021.pdf>

Con fecha del martes 11 de abril se remitió vía correo electrónico al referente del Ente Tucumán Turismo el Informe denominado “**Formulación de una Guía Operativa para la captación de nuevas rutas y vuelos, con compromiso ambiental**” con los contenidos correspondientes a la Tarea 3 de los términos de referencia incluidos en el contrato.



Tal lo determinado en los términos de referencia, el día **miércoles 12 de abril a hs. 09.45** a través de la plataforma MEET se mantuvo una reunión virtual con autoridades y funcionarios del Ente Tucumán Turismo.

Participaron de la misma:

Por el Ente Tucumán Turismo:

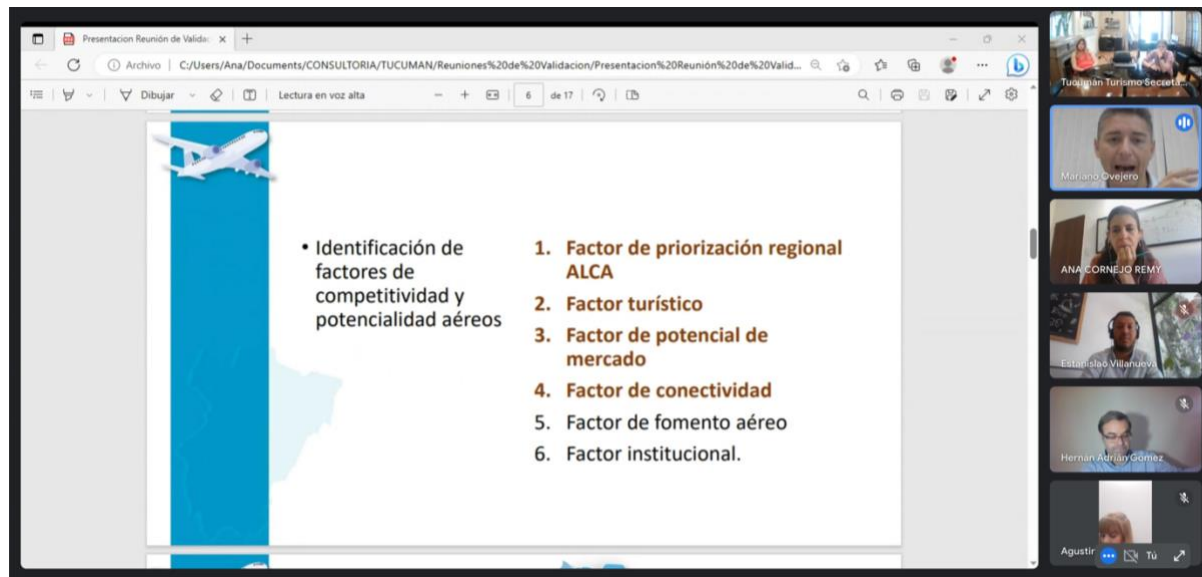
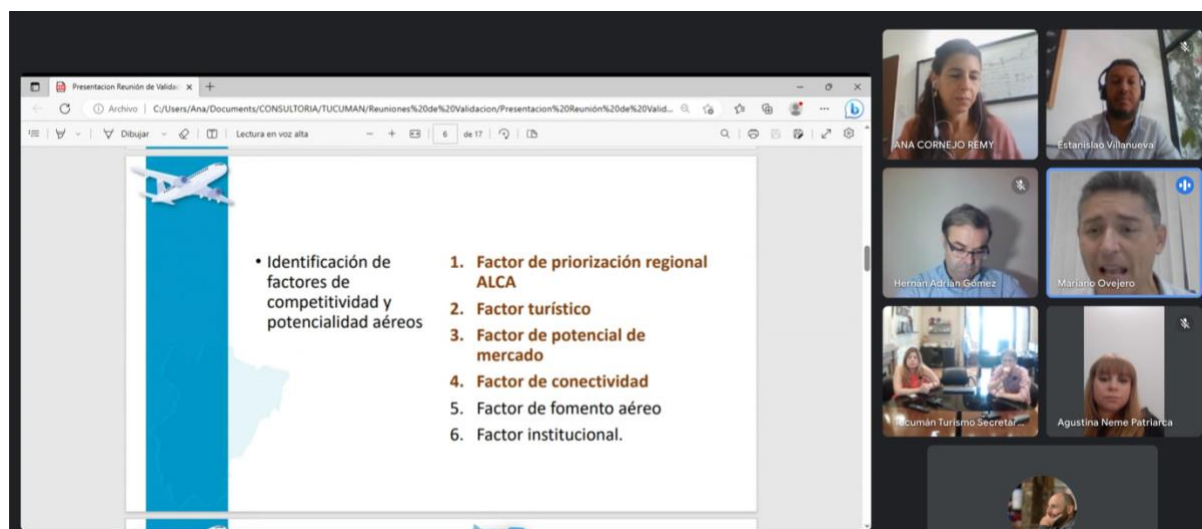
- *Silvia Soria Chiarello, Directora de Coordinación en el Ente Tucumán Turismo*
- *Mariano Hevia, Director de Desarrollo Turístico y referente técnico para el presente proyecto.*
- *Agustina Neme, Observatorio de Turismo*

Por el equipo de consultores:

- *Ana Cornejo Remy*
- *Hernán Adrián Gómez*
- *Mariano Ovejero*
- *Estanislao Villanueva Cornejo*

Durante la misma se compartió una presentación y se puso a disposición del Ente Autárquico de Turismo de Tucumán documentación del caso. La misma sirvió de base para validar la propuesta de la guía operativa y en especial los aportes realizados en el ámbito de la gobernanza, a través de la creación del Comité y del Régimen de fomento al transporte aéreo. Las mismas fueron validadas por el equipo técnico de la provincia.

A continuación, fotos de la reunión y copia de la presentación realizada.



TAREA 4 Realización y diseño del Business Case

4.1. Resumen y sistematización de la información obtenida en los puntos en un brochure o business case para presentación ante operadores aéreos.

Ver en documento anexo.



TUCUMÁN, UNA PROVINCIA DE OPORTUNIDADES



PERFIL PRODUCTIVO, DIVERSIFICADO Y EXPORTADOR



Tucumán posee una estructura productiva altamente diversificada. El clima subtropical con estación seca la convierte en una provincia con un enorme potencial. La disponibilidad de los recursos hídricos superficiales y subterráneos beneficia la diversidad del desarrollo agropecuario e industrial. De hecho, tiene la mayor cuenca acuífera del NOA y una importante cantidad de bosques nativos que favorecen el equilibrio medioambiental.

ÚNICA TERMINAL DE CARGA AÉREA DEL NOROESTE DEL PAÍS.

En 2022 las exportaciones de la Provincia representaron 958 millones de dólares. Más del 34 % de estas exportaciones están vinculadas con la actividad agroindustrial citrícola, en tanto un 17% se corresponde a exportación de partes y piezas de vehículos. Entre los países importadores se destaca Estados Unidos, que concentra el 20% de las exportaciones, y luego Brasil, con un 18%.

GENERA +70%
DEL TOTAL DE LA ENERGÍA ELÉCTRICA
DE TODO EL NOROESTE ARGENTINO.

El sector terciario o de servicios genera las dos terceras partes de la riqueza provincial y da empleo a casi el 70% de la población económicamente activa. Es, además, el sector de actividad preponderante en San Miguel de Tucumán y caracteriza a la ciudad como un centro proveedor de servicios con influencia provincial, regional y nacional.

Su ubicación geográfica estratégica en el norte argentino y la diversidad de sus recursos naturales, culturales e históricos son sus ventajas comparativas a partir de las cuales el gobierno provincial junto a municipios y el sector empresarial ha afianzado su vocación turística.

Desde hace muchos años que viene trabajando en consonancia el sector público y privado en pos del desarrollo turístico: Una política de Estado que se plasma, tanto en el crecimiento de su planta de servicios como de su demanda, el avance en la regulación de los servicios y prestaciones, el desarrollo de herramientas de planificación y la implementación de una batería de programas vinculados a la promoción, al desarrollo de productos y circuitos turísticos, a la calidad y la formación y fortalecimiento del tejido de emprendedores locales.

Los principales desafíos planteados para el sector están vinculados a sostener su desarrollo hacia un modelo sustentable y equilibrado del turismo en el territorio.

EJES DE TRABAJO

1. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

2. POTENCIAR LA OFERTA TURÍSTICA ACTUAL Y GENERAR NUEVOS PRODUCTOS QUE ENRIQUEZCAN LA EXPERIENCIA DE LOS VISITANTES

3. LA GESTIÓN DE LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS BRINDADOS Y LAS COMPETENCIAS DE LOS RECURSOS HUMANOS EMPLEADOS POR EL SECTOR

4. LA PROMOCIÓN DEL DESTINO.

Plazas Hoteleras* **9152**Arribos Turísticos* **2.266.453**Pernoctaciones* **4.162.032**Impacto Económico* **\$17.021.278.806**

*Los datos presentados corresponden al año 2022.



MOVIMIENTO AÉREO

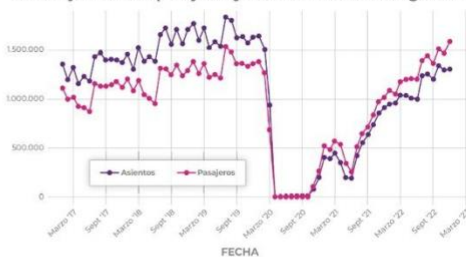
El Aeropuerto Internacional Tte. Benjamín Matienzo se encuentra a 10 km del centro de la capital tucumana, ubicado en un punto estratégico como hub de carga y distribución en la región.

En relación a la región Norte, el Aeropuerto de Tucumán, representó el 27% del movimiento total de 2,6 millones de pasajeros de la región, situándose en segundo lugar después del aeropuerto Salta. Si se consideran los vuelos, el peso relativo del aeropuerto de Tucumán represen-

ta el 25%. Dichos datos lo mantienen como el 2º aeropuerto en importancia de la región.

Evolución de la cantidad de asientos y pasajeros en vuelos regulares de cabotaje. Aeropuerto de Tucumán.

Cabotaje. Total de pasajeros y asientos en vuelos regulares



4.2. Presentación y validación con las autoridades y el equipo técnico del Ente Autárquico de Turismo de Tucumán.

Tal lo determinado en los términos de referencia, el día **miércoles 12 de abril a hs. 09.45** a través de la plataforma MEET se mantuvo una reunión virtual con autoridades y funcionarios del Ente Tucumán Turismo.

Participaron de la misma:

Por el Ente Tucumán Turismo:

- *Silvia Soria Chiarello, Directora de Coordinación en el Ente Tucumán Turismo*
- *Mariano Hevia, Director de Desarrollo Turístico y referente técnico para el presente proyecto.*
- *Agustina Neme, Observatorio de Turismo*

Por el equipo de consultores:

- *Ana Cornejo Remy*
- *Hernán Adrián Gómez*
- *Mariano Ovejero*
- *Estanislao Villanueva Cornejo*


Durante la misma se compartió el Business Case diseñado el cual se puso a disposición del Ente Autárquico de Turismo de Tucumán, quienes validaron la propuesta que quedará a revisión pormenorizada x si se requiere realizar algún cambio.

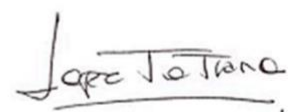

Ana Cornejo Remy


CÉSAR MATÍAS
OVEJERO


María Rueda


Estanislao Javier Villaverde Gómez


Fernando Ochoa Gómez
Fernando Ochoa Gómez


Jorge Tito

ANEXOS

Tarea 1: Relevamiento y Diagnóstico:

1.6 ENCUESTA SISTÉMICA OPORTUNIDADES DE FORMACIÓN y PERCEPCIÓN EN LA TEMÁTICA AEROCOMERCIAL DE ACTORES CLAVES PROVINCIALES y MUNICIPALES

1. Introducción.

NOMBRE DEL PROYECTO: “Bases técnicas para la configuración de Tucumán como hub aérocomercial del Norte Argentino de proyección subregional: lineamientos estratégicos y operativos para la captación de nuevas rutas y vuelos”, Contrato de obra EX-2022-00128868- -CFI-GES#DCS.

NOMBRE DEL PARTICIPANTE (opcional y con reserva de fuente. La encuesta es anónima de manera conceptual).

OBJETIVO ENCUESTA: Relevamiento de las oportunidades de formación sobre la temática aerocomercial de los actores claves como funcionarios provinciales, municipales y responsables directa/indirectamente de la conectividad de la infraestructura aeroportuaria de la provincia de Tucumán: Aeropuerto Internacional Teniente Benjamín Matienzo. Tendrá como objetivo recoger información para llevar a cabo una evaluación académica e institucional que permita obtener datos para tomar mejores decisiones.

RESERVA: La presente encuesta tiene un fin exclusivo de carácter técnico y reservado y NO busca ninguna otra finalidad que no sea recoger datos para poder aumentar la conectividad de Tucumán.

Encuesta

1. **ANÓNIMA. Opcionalmente, de manera NO obligatoria: Datos personales**

1.1. Ámbito de trabajo:

- Organismo Nacional
- Gobierno Provincial
- Gobierno Municipal

1.2. Nombre y Cargo (opcional)_____

2.1.2. Mail (opcional)_____

2.1.3. Móvil (opcional)_____

2. **Datos formativos.**

1.1. Título de formación alcanzado (referencie sus mayores logros)

1.2. Cursos realizados que considere relevantes para sus funciones.

1.3. Qué curso o capacitación entiende Ud. que fortalecería sus tareas cotidianas._____

1.4. ¿Domina Ud. algún idioma?

- **SI** Indique nivel lecto escritura oralidad _____
- **NO** ¿Le interesaría comenzar a estudiar un idioma? ¿Por qué?_____

1.5. ¿Ha tenido algún curso o capacitación en materia aeronáutica/conectividad/transporte/atención?

- **NO**

- **SI** ¿Cuál/les? _____

1.6. Ud. tiene manejo de herramientas tecnológicas en su tarea cotidiana ¿Cuáles?

a. Herramientas Excel, Word etc.

b. Diseño.

c. Presentaciones.

d. Redes Sociales.

e. Softwares específicos (por ej. estadísticas)

f. Otras: _____

2.7 ¿Es lector frecuente de noticias o tiene algún interés acerca de la industria aerocomercial?

- **SI**

- **NO**

3. Datos de la industria.

1 Indique su nivel de percepción con la regulación de orden local, provincial y nacional -según corresponda- con la cual Ud. trabaja todos los días y su relación con el impulso a la conectividad aérea de Tucumán (marcar con una X y desarrollar la respuesta por favor)

- **Excelente.** No propondría ninguna reforma a una norma existente ni el dictado de nueva regulación.

- **Buena.** No obstante, propondría reformas a normas existentes y el dictado de nueva regulación.

- **Mediana.** Entiendo que la regulación vigente tiene oportunidades en las siguientes áreas:
- **Mala.** La regulación vigente (total o parcialmente) es un obstáculo al desarrollo de la conectividad de Tucumán.

2 Indique tres valores, que Ud. entienda, podría ofrecer desde su puesto laboral y tener en cuenta una línea aérea nacional, regional o internacional, para comenzar o ampliar sus operaciones en el Aeropuerto de Tucumán.

- a. _____
- b. _____
- c. _____

3 ¿Qué tipo de segmento de pasajeros entiende Ud. podría sumarse al modo aéreo en la provincia?

- a. Estudiantes.
- b. Corporativos.
- c. Turistas en general.
- d. Residentes.
- e. Otros.

4 Indique, según su nivel de percepción, una o más causas que hoy obstaculizan el crecimiento del mercado de pasajeros aéreos en la provincia.

- a. Regulatorias
- b. Operativas
- c. Económicas financieras
- d. Culturales
- e. Otras

5 Imagine que Ud. fuese un pasajero aéreo habitual con destino/partida desde Tucumán. Indique su nivel de percepción desde lo que sería SU experiencia integral como pasajero (marcar con una X y *desarrollar la respuesta por favor*):

Excelente.

Buena.

Mediana.

Mala.

- 6 Identifique los aspectos materiales y de RRHH (equipos, tecnología, software, etc.) con los que podría optimizar su tarea cotidiana.
- a. Tecnología.
 - b. Infraestructura e instalaciones.
 - c. Capacitación sistémica.
 - d. Optimización RRHH.
 - e. Otras _____
- 7 Espacio para sus observaciones generales acerca de las fortalezas y debilidades del sistema aerocomercial en Tucumán y el crecimiento del turismo

1.6 ENCUESTA SISTÉMICA RELEVAMIENTO ACTORES PRINCIPALES DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN: AEROPUERTO INTERNACIONAL TENIENTE BENJAMÍN MATIENZO

5. Introducción

NOMBRE DEL PROYECTO: “Bases técnicas para la configuración de Tucumán como hub aerocomercial del norte argentino de proyección subregional: lineamientos estratégicos y operativos para la captación de nuevas rutas y vuelos”, contrato de obra EX-2022-00128868- -CFI-GES#DCS.

NOMBRE DEL PARTICIPANTE (opcional y con reserva de fuente).

OBJETIVO ENCUESTA: Relevamiento de las oportunidades de crecimiento de la conectividad de la infraestructura aeroportuaria de la provincia de Tucumán: Aeropuerto Internacional Teniente Benjamín Matienzo. Tendrá como objetivo recoger información para llevar a cabo una evaluación académica e institucional que permita obtener datos para tomar mejores decisiones.

La misma está dirigida a los funcionarios y técnicos de organismos públicos y privados vinculados al sector aerocomercial de la Provincia: LINEAS AEREAS, AA200, ORGANISMOS OFICIALES CON PRESENCIA EN EL AEROPUERTO DE TUCUMÁN (Dirección General de Aduanas, Dirección Nacional de Migraciones, Fuerza Aérea Argentina, ORSNA, PSA, Sanidad de Frontera, Senasa, etc.), referentes de cámaras empresariales turísticas y productivas.

RESERVA: La presente encuesta tiene un fin exclusivo de carácter técnico y reservado y NO busca ninguna otra finalidad que no sea recoger datos para poder aumentar la conectividad de Tucumán.

FECHA ____/____/2023

ENCUESTA

1 Datos personales

1.1 Ámbito de trabajo

Público | Privado

Nacional | Provincial | Municipal |

1.2 Nombre y Cargo (opcional)_____

2.1.2. Mail (opcional)_____

1.3 Móvil (opcional)_____

2 Datos de la industria.

2.1- Indique su nivel de percepción con la regulación *general y técnica de orden local, provincial y nacional* -según corresponda- con la cual Ud. Trabaja todos los días y su relación con el impulso a la conectividad aérea de Tucumán. (marcar con una X y *desarrollar la respuesta por favor*):

Excelente. No propondría ninguna reforma a una norma existente ni el dictado de nueva regulación.

Buena. No obstante, propondría reformas a la norma existente y el dictado de nueva regulación.

Mediana. Entiendo que la regulación vigente tiene oportunidades de mejora en las siguientes áreas _____

Mala. La regulación vigente (total o parcialmente) es un obstáculo al desarrollo de la conectividad de Tucumán.

2.2- Indique tres valores, que Ud. entienda, podría ofrecer su organización y tener en cuenta una línea aérea nacional, regional o internacional, para comenzar o ampliar sus operaciones en el Aeropuerto de Tucumán.

a _____

b _____

c _____

2.3- ¿Por su experticia, indique, según su nivel de percepción, una o más causas que hoy podrían obstaculizar el crecimiento del mercado de pasajeros/carga aérea en la provincia?

a. Regulatorias

b. Operativas

c. Económicas financieras

d. Culturales

e. Otras

2.3.1 Imagine que Ud. Fuese un pasajero aéreo habitual con destino/partida desde el aeropuerto de Tucumán. Indique su nivel de percepción desde lo que sería SU experiencia integral como pasajero (marcar con una X y *desarrollar la respuesta por favor*):

Excelente.

Buena.

Mediana.

Mala.

2.3.2 Identifique los aspectos materiales y de RRHH (equipos, tecnología, software, etc.) con los que podría optimizar su tarea cotidiana.

- a. Tecnología.
- b. Infraestructura e instalaciones.
- c. Capacitación sistémica.
- d. Optimización RRHH.
- e. Otras. _____

2.3.3 Identifique oportunidades de mejora técnicas y/o buenas prácticas aplicables a su realidad de acuerdo a los Anexos -por ej.- 9, 12, 14, 16, 17, 18, 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944 y sus documentos asociados y/o Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) asociadas.

- a. Medioambientales
- b. Seguridad
- c. Tecnológicas
- d. Técnicas
- e. Instalaciones e infraestructura
- f. Otras _____

2.3.4 Identifique oportunidades de mejora desde el concepto de “facilitación” (Anexo 9 CC44). Por ej. tratamiento de pasajeros PMR con movilidad reducida.

- a. Instalaciones
- b. Procesos
- c. Aspectos específicos (mencionar).
- d. Otras _____

2.3.5 Cómo piensa que calificaría la experiencia al pasajero, un usuario aéreo habitual con destino/partida desde Tucumán. (marcar con una X y *desarrollar la respuesta por favor*):

Excelente.

Buena.

Mediana.

Mala.

2.3.6 Espacio para sus observaciones generales acerca de las fortalezas y debilidades del sistema aerocomercial en Tucumán y el crecimiento del turismo

1.8 Reunión de Validación de Avances: presentación PowerPoint.



DENOMINACIÓN DEL ESTUDIO

“Bases técnicas para la configuración de Tucumán como HUB aerocomercial del Norte Argentino de proyección subregional: lineamientos estratégicos y operativos para la captación de nuevas rutas y vuelos”



TIPO DE CONTRATO: Locación de Obra Grupo de Expertos

PLAZO DE EJECUCION: 4 meses



EQUIPO DE TRABAJO:

Ana Cornejo Remy, Hernán Adrián Gómez, Mariano Ovejero, Estanislao Villanueva Cornejo, Tatiana López y Jimena Rivadeneira

OBJETIVOS

- Determinar el potencial de la Provincia de Tucumán como hub aerocomercial del Norte Argentino, de proyección subregional.
- Establecer lineamientos estratégicos y operativos para la captación de nuevas rutas y vuelos con políticas públicas sistémicas aerocomerciales, en consonancia con la protección del ambiente.



Informe Preliminar 1.

Fecha de Entrega: 15 de Febrero 2023

	Mes 1 30 días	Mes 2 60 días
Tarea 1: Relevamiento y diagnóstico.	X	
1.1. Panorama de la conectividad aérea a nivel internacional, nacional y provincial	*	
1.2. Perfil turístico, social y productivo de la Provincia de Tucumán	*	
1.3. Relevamiento de la infraestructura aeroportuaria de la Provincia de Tucumán	*	
1.4. Relevamiento de la estructura tributaria provincial y municipal de impacto directo e indirecto en la industria aeronáutica	*	
1.5. Relevamiento de políticas de incentivos para la industria aeronáutica	*	
1.6. Relevamiento de niveles de formación sobre la temática aerocomercial de los actores vinculados a la promoción y/o gestión		*
1.7. FODA sobre la conectividad aérea de Tucumán		*
1.8. Presentación y validación del Informe de Avance con las autoridades y el equipo técnico del Ente Autárquico de Turismo de Tucumán.		*
Tarea 2: Identificación de la potencialidad de la conectividad aérea de la provincia de Tucumán y principales estrategias para su desarrollo.		X
2.1. Elaboración del mapa de actores.		*
2.2. Determinación de las ventajas competitivas de la Provincia de Tucumán a nivel social, productivo, turístico y aerocomercial		
2.3. Análisis del marco normativo actual, identificando puntos de obstáculo y/o fomento para el crecimiento de la conectividad aérea en la provincia a nivel nacional e internacional.		*



TAREA 1

RELEVAMIENTO Y DIAGNÓSTICO





1.1.

Panorama de la conectividad aérea a nivel internacional, nacional y provincial.



Panorama Internacional

Panorama Latinoamericano

Índice de Competitividad del Transporte Aéreo
Plan Estratégico para el Sostenimiento del Transporte Aéreo en la Región Sudamericana[™] (Plan SAM 2020-2035)

Panorama Argentino

Transporte de Pasajeros 2019 | 2022

- Cabotaje
- Internacional

Movimiento de Aviones

Rutas más demandadas

Cuota de mercado

Transporte de carga

Panorama Provincial

Transporte de Pasajeros 2019 | 2022

- Cabotaje
- Internacional

Movimiento de Aviones

Rutas más demandadas

Cuota de mercado

Transporte de carga



Conectividad aérea de la Región Norte

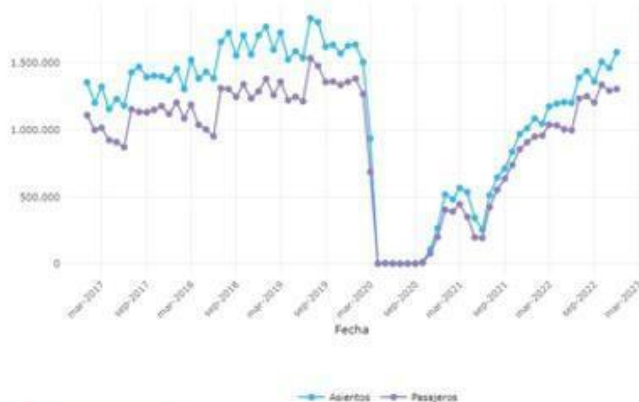
	Cantidad de rutas comerciales nacionales en la región NOA	Cantidad de Aeropuertos de la región con conexiones aéreas nacionales	Cantidad de destinos nacionales conectados	Asientos nacionales directos al NOA (anual)
2019	24	6	9	3.570.067
2022	25	6	11	2.959.158
2022 Tucumán	6	1	6	803.146
% Ttl País	29%	16%	33%	23%



La conectividad aérea en la Prov. de Tucumán

Transporte de pasajeros

Cabotaje. Total de pasajeros y asientos en vuelos regulares

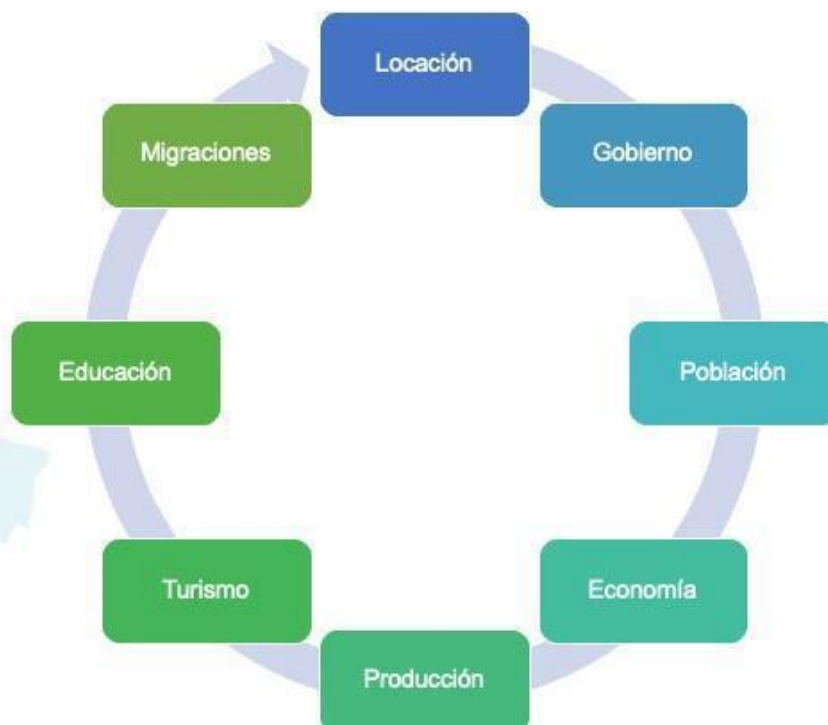


- En el año 2019, el aeropuerto de Tucumán recibió más **994.000 pasajeros** incluyendo pasajeros nacionales e internacionales y con un incremento de más del 60% en relación al año anterior. Durante este año, los pasajeros de vuelos internacionales representaron un 7% del total.
- En el año 2022, por su parte el movimiento ascendió a **718.000 pasajeros**, con un incremento del 123% en relación al año 2021, aunque aún un -28% por debajo del registro del año 2019, tal como se observa en la siguiente figura.
- A nivel país, el Aeropuerto de Tucumán mantiene su posición en el **11° lugar**
- En relación a la **región Norte**, el Aeropuerto de Tucumán, representó el 27% del movimiento total de 2,6 millones de pasajeros de la región, situándose en segundo lugar después del aeropuerto Salta. Si se consideran los vuelos, el peso relativo del aeropuerto de Tucumán representa el 25%.



1.2.

Perfil social, turístico y productivo de la Prov. de Tucumán.





1.3.

Relevamiento de la infraestructura aeroportuaria de la Provincia de Tucumán: Aeropuerto Internacional Teniente Benjamín Matienzo



Infraestructura

- Encuestas

Organismos Vinculados

Concesionario (AA2000)

- Investigación
- Entrevistas



1.4.

Relevamiento de la estructura tributaria provincial y municipal de impacto directo e indirecto en la industria aeronáutica



Esquema Tributario en Argentina

- La estructura tributaria del transporte aéreo en Argentina.
- Las tasas, impuestos y contribuciones impactan en el precio final del boleto.
- Estos conceptos, que normalmente son recaudados por las aerolíneas al momento de la venta, son trasladados a (i) aeropuertos, (ii) Gobierno (autoridades migratorias o de turismo y (iii) las arcas generales del Estado (a través de impuestos y tasas nacionales, provinciales y municipales).
- Según el análisis realizado por ALTA y AMADEUS, esto se traduce en un aproximadamente **112%** de sobreprecio a la tarifa.

Esquema Tributario en Tucumán

- La estructura tributaria del transporte aéreo en la Provincia de Tucumán.



Impuestos al boleto en Argentina

Boleto internacional	Boleto de cabotaje	Boleto regional (Latinoamérica)
<ul style="list-style-type: none"> Tasa de Uso Aeroportuario: u\$s57 Tasa de Migraciones: u\$s10 Tasa de la ANAC: u\$s\$8 Impuesto PAIS: 30% (*) Percepción a cuenta del Impuesto a las Ganancias: 45% (*) Percepción a cuenta del Impuesto sobre los Bienes Personales: 25% Impuesto de Turismo: 7% Percepción de AFIP si se paga en efectivo: 5% Nueva tasa para la Policía de Seguridad Aeroportuaría: USD 1,40 	<ul style="list-style-type: none"> IVA: 10,5% Impuesto sobre Ingresos Brutos Tasa de uso aeroportuario: \$1.000. Tasa de la ANAC: \$40 Nueva tasa para la Policía de Seguridad Aeroportuaría: \$250, por ahora. 	<ul style="list-style-type: none"> Tasa de uso aeroportuario: u\$s 25,16 Tasa de migraciones y aduana: u\$s10 Tasa de la ANAC: u\$s 8 Impuesto PAIS: 30% (*) Percepción a cuenta del Impuesto a las Ganancias: 45% (*) Percepción a cuenta de Bienes Personales: 25%. Retención al Impuesto a las Ganancias: 5% Impuesto de Turismo: 7% Nueva tasa para la Policía de Seguridad Aeroportuaría: USD 1,40 por ahora



1.5.

Relevamiento de políticas de incentivos para la industria aeronáutica.



"Si el Estado tiene la obligación de promover el bien común, tiene entonces la obligación de promover una política sectorial que atienda a la industria aerocomercial, por cuanto se trata de una actividad que por sí misma goza de las potencialidades necesarias para contribuir al logro del bien común, amén de su significativa importancia para la consecución de logros en el ámbito de otras políticas sectoriales asociadas, como lo son la productiva y la turística, sólo por nombrar dos de las más relevantes.

La construcción de una política de transporte aéreo, a nivel provincial, supone un desafío pionero. Al Estado le cabe un rol indelegable en este asunto, por su carácter de gestor del bien común. Un adecuado abordaje estatal de la cuestión, servirá para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos tucumanos".



1.6.

Relevamiento sobre niveles de formación sobre la temática aerocomercial de los actores claves como funcionarios provinciales y responsables de la administración de la infraestructura aeroportuaria.



Metodología

Encuestas



Introducción

Resultados

"La industria aerocomercial y la industria del turismo convergen cada día más, por lo cual las fronteras formativas se desvanecen y -en la medida de las necesidades y oportunidad- la industria del turismo debe tener cada día mayores conocimientos aerocomerciales y viceversa"



1.7.

**FODA sobre la conectividad
aérea de Tucumán**



Factores de competitividad

Metodología

- Se lo realizó en base al **ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE**, en vistas a que el presente trabajo persigue similares objetivos
- Pero se **rescató prioritariamente aquellos factores de competitividad del transporte aéreo sobre los cuáles la Provincia puede llegar a tener una mayor incidencia** en su configuración en ejercicio de sus competencias propias como Estado sub nacional, además de sumar a este análisis otros aspectos que también merecen ser contemplados, en especial, en lo que hace a la gobernanza provincial en materia de transporte aéreo.

Priorización de Factores

1. **Impuestos, tasas y contribuciones.**
2. **Potencial de mercado**
3. **Conectividad**
4. **Combustible y SAF**
5. **Accesibilidad a mercados a través de visados**
6. **Calidad aeroportuaria**
7. **Costos aeroportuarios**
8. **Costos de servicio de sobrevuelo**
9. **Gobernanza de las autoridades aeronáuticas de aviación civil**



FODA

FORTALEZAS

- La cantidad de población es una de las mayores fortalezas de la Provincia.
- Tucumán es el mayor polo industrial y comercial del norte argentino
- La consolidación del turismo como política de Estado.
- Programas de inversión turística para la puesta en valor de los atractivos
- La provincia cuenta con una amplia población académica y estudiantil.
- Es la única provincia en la región que está considerada en la categoría "alta" en relación al indicador de Conectividad Multimodal del Transporte.
- Ocupa el 2° puesto en la región Norte y 11° puesto en el ranking nacional en transporte de pasajeros.
- El aeropuerto de Tucumán cuenta con la única infraestructura adecuada para el transporte de carga de la región.
- Seguridad operativa: El Aeropuerto está certificado.

DEBILIDADES

- La infraestructura aeroportuaria de la Provincia requiere obras de mejora, ampliación y adecuación, en especial en el sector tierra.
- El Aeropuerto Tucumán forma parte de la categoría I, con la tarifa más alta aeroportuaria (ORSNA).
- Conectividad y N° de frecuencias insuficientes con los principales centros emisores/receptores de turistas del país.
- Pérdida de conexiones internacionales.
- Sin registro relevante de movimiento de carga aérea en los últimos años.
- Carencia de un organismo de Estado específico a escala provincial que entienda y gestione en materia de conectividad aérea.



FODA

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Propiciar la seguridad jurídica en la provincia y políticas públicas a largo plazo a través de un Programa Provincial de Fomento a la conectividad aérea. • Su posición geográfica privilegiada en el ámbito de la integración regional con los países limítrofes representa una oportunidad para su crecimiento productivo y económico y la demanda de transporte aéreo civil. • La recuperación del turismo interno en Argentina con un 90,2% de crecimiento interanual (2021-2022) y el comportamiento positivo en los principales indicadores. • Todos los segmentos socio-económicos en Argentina consumen bienes y/o servicios del sector turístico. • La Región Norte es la 4° región a nivel de turismo interno receptivo y emisor (3er trimestre 2022). • Crecimiento de los viajes en avión (cabotaje). • A nivel internacional, la amplia mayoría de las aerolíneas internacionales evidencian un crecimiento interanual (diciembre 2021-2022). • El nivel de ocupación de los vuelos internacionales logró el mismo porcentaje pre-pandemia (2019). • La demanda de países socios del Mercosur (Brasil) por una mayor disponibilidad de vuelos internacionales que unan a la región con otros hub estratégicos del continente • Generar infraestructura que permita almacenar y operar combustible SAF siendo pionera en el país y el continente. • Continuar con la implementación de programas que tienen atención a nivel internacional: pasajeros PMR. • Los costos aeroportuarios para operar cabotaje están pesificados, haciéndolos más competitivos. • La escasa conectividad internacional de la región 	<ul style="list-style-type: none"> • Inestabilidad en la seguridad jurídica y políticas de largo plazo en materia de conectividad aérea en el país. • Deficiente implementación del derecho vigente y de tratados bilaterales de tráfico aéreo por parte de los organismos nacionales con competencia en la materia. • La política aerocomercial argentina carece de enfoque federal. • La Argentina se ubica en 6° lugar en la región en relación a costos aeroportuarios internacionales ponderados. • Argentina es el país menos competitivo en materia de impuestos sobre el boleto. • En Argentina el servicio de sobrevuelo es el más costoso de la región. • El retroceso de los aeropuertos del interior del país en el porcentaje de pasajeros internacionales. • La performance de otros aeropuertos de la región norte del país en el 2022 (Salta y Jujuy) • Nuevas reglamentaciones sobre el Régimen de Asignación de Capacidad y/o Frecuencias para los Servicios Aéreos Regulares Internacionales. • La discontinuidad de políticas nacionales de fomento al turismo interno, pueden restringir el gasto en consumo turístico. • El contexto económico del país afecta el crecimiento de la producción agrícola y agroindustrial, se generan mayores costos asociados que impactan en la demanda del servicio de transporte aéreo de carga. • Los nuevos formatos de gestión educativa (la educación a distancia, híbrido) que afecta la población estudiantil no residente y el crecimiento de las otras sedes universitarias en el Norte.



TAREA 2

IDENTIFICACIÓN DE LA POTENCIALIDAD DE LA CONECTIVIDAD AÉREA DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN Y PRINCIPALES ESTRATEGIAS PARA SU DESARROLLO.

2.1.

Elaboración del mapa de actores.





2.2.

Determinación de las ventajas competitivas de la Provincia de Tucumán a nivel social, productivo, turístico y aerocomercial.



Una numerosa población (Potencial de mercado)

Creciente población académica

Valores históricos y culturales

Población Joven

Economía con mejoras en su desempeño



Polo industrial y comercial del norte argentino

Con productos de exportación

Marca TUCUMÁN

Con un desarrollo turístico pujante

Principal sede de turismo de reuniones en el interior



Inversiones para generar mas atractivos turísticos

Oferta turística adecuada a las tendencias de viaje

Larga trayectoria de trabajo en integración regional

Nodo de transporte multimodal de la región norte

Terminal área con la única infraestructura adecuada para el transporte de carga de la región



Aeropuerto con “CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMO”

Inversiones realizadas en el sector aire y torre de control

Con proyectos para adecuar y optimizar el sector tierra (terminal de pasajeros)

Proyectos de mejora en la experiencia del cliente

Con la decisión política de convertirse en un HUB de proyección subregional



2.3.

Análisis del marco normativo actual, identificando puntos de obstáculo y/o fomento para el crecimiento de la conectividad aérea en la provincia a nivel nacional e internacional.



Muchas Gracias!

Ana Cornejo Remy, Hernán Adrián Gómez, Mariano Ovejero, Estanislao Villanueva Cornejo, Tatiana López y Jimena Rivadeneira

Tarea 2.4 Análisis de factibilidad y propuesta de nuevas rutas de acuerdo a mercados estratégicos: Información y **datos ampliatorios** que fueron utilizados para el análisis de factibilidad de las rutas nacionales.

RUTA TUCUMAN - MENDOZA

Mercado, población y economía

La provincia de Mendoza es la 5° provincia en el país en cantidad de habitantes con 2.014.533 habitantes. La Ciudad de Mendoza es la más importante de la región de Cuyo. Si se considera el área metropolitana, que involucra a otras 6 jurisdicciones, la población de influencia del aeropuerto asciende a 936.224 habitantes (CIPECC, 2019:23).

Por otro lado, su ubicación a tres horas de la Ciudad de San Juan permite tener un área de influencia aún mayor, en la capital sanjuanina residen 113.773 habitantes susceptibles de demandar los servicios y conexiones de este aeropuerto.

Mendoza cuenta con 8 universidades, 7 institutos universitarios, 74 institutos de educación superior. Luego de Buenos Aires, Mendoza es la provincia argentina con mayor cantidad de universidades privadas del país. Estas universidades ofrecen el 98% de las carreras de la oferta educativa argentina a más de 70.000 alumnos por año (Gobierno de Mendoza [GobMza], s.f.)⁶¹.

- El Producto Bruto Geográfico 2019 es 13.377.151,3 (millones de pesos, 1993).
- Las exportaciones ascendieron a 1453 millones de USD (dato provisorio 2019).
- La desocupación 3° trimestre 2022 llegó al 8,4% (GobMza, s.f.).

⁶¹ <https://www.mendoza.gov.ar>, consultado el 12 de marzo de 2023).

- El Corredor Bioceánico Central es el más importante de América del Sur. El 66% de la carga terrestre proveniente del Mercosur que se dirige a los puertos del Pacífico lo realiza a través del Paso Cristo Redentor ubicado en Mendoza (GobMza, s.f.).
- La región de Cuyo tiene la tasa de empleo más alta a nivel nacional (46,5%) y el nivel de actividad económica (48,3%) equiparando esta última a los niveles de actividad de Buenos Aires (INDEC; 4° trimestre 2022).

Mercado turístico

A nivel turístico, en el 2021 la Provincia de Mendoza recibió 2.508.719 visitantes. La región de Cuyo ocupa el 5° lugar a nivel nacional, entre los destinos más visitados, representando el 9,1% del total de visitantes a nivel país (3° trimestre 2022).

En el turismo interno nacional, como región de origen, tiene una participación del 5,4% en el total nacional (3° trimestre 2022), con una variación interanual del 0,1% en relación a igual periodo de 2021. En el programa PREVIAJE, Mendoza estuvo entre los destinos con mayor cantidad de viajes cargados y viajeros que los visitaron.

¿Quiénes visitan por turismo la provincia?

Busca referenciar sobre el perfil de visitantes que elige la provincia por turismo, permite orientar los lineamientos y estrategias generales de cualquier iniciativa vinculada, tanto para su fomento, como para su aprovechamiento.

- *Rango etario*

El rango etario de los visitantes presenta una participación relativa superior al 20% en todas las edades (a partir de los 14 años en adelante). El segmento +60 años es el de mejor comportamiento en el 2021 con una variación de +5,72% en relación al 2019.

Tabla 2.4 a: Visitantes a Mendoza, por rango etario.

RANGO ETARIO	PARTICIPACIÓN PROVINCIAL (%)	CV PARTICIPACIÓN A NIVEL NACIONAL (%)
+ 60 años	26,91%	3,74%
45 a 59 años	21,70%	3,18%
30 a 44 años	28,96%	4,11%
14 a 29 años	22,43%	3,4%

Nota: Elaboración propia

Recuperado del Sistema de Información Turística de Argentina [SINTA], MinTyD Nación, 2023. Página Web. <https://provincias.yvera.tur.ar/interno.html>

- Medio de transporte

En relación al medio de transporte utilizado para acceder al destino, el avión es el 3° medio más utilizado representando un máximo del 10,19% del total provincial en el 2017. Al 2021, si bien muestra signos de recuperación, no llega a alcanzar el nivel pre pandémico.

Tabla 2.4.b: Turismo interno en Mendoza, medio de transporte utilizado 2017-2022

Medio de transporte utilizado: avion (turismo Interno a Mendoza 2017-2021)					
Año	Provincia	Tipo de Transporte	Valor provincial	Valor Nacional	CV % Nacional
2017	Mendoza	Avión	10,19%	5,20%	7,74%
2018	Mendoza	Avión	8,23%	6,00%	8,47%
2019	Mendoza	Avión	10,70%	6,34%	8,21%
2020	Mendoza	Avión	3,92%	4,10%	14,12%
2021	Mendoza	Avión	4,68%	5,31%	15,51%

Nota: Recuperado del Sistema de Información Turística de Argentina [SINTA], MinTyD Nación, 2023.

Página Web. <https://provincias.yvera.tur.ar/interno.html>

- *Motivo del viaje*

El ocio, esparcimiento y recreación es la motivación principal de los visitantes que arriban al destino Mendoza. Sin embargo, otro tipo de motivaciones tienen una participación relativa y amplían las posibilidades de flujo turístico a lo largo del año.

Tabla 2.4.c: Turismo interno a Mendoza, por motivación, 2017-2021

Turismo interno a Mendoza (valor provincial)				
Motivo del Viaje	2017	2018	2019	2021
Ocio, esparcimiento, recreación	53,48%	51,16%	51,80%	57,21%
Visita a familiares o amigos	36,38%	44,05%	44,88%	37,35%
Resto	7,39%	1,87%	0,54%	1,62%
Trabajos profesionales	2,74%	2,92%	2,78%	3,82%

Nota: Recuperado del Sistema de Información Turística de Argentina [SINTA], MinTyD Nación, 2023. Página Web. <https://provincias.yvera.tur.ar/interno.html>

¿A dónde viajan los mendocinos?

Buscar referenciar hacia dónde se orienta el turismo emisor de la provincia, permite orientar los lineamientos y estrategias generales de cualquier iniciativa vinculada a la captación de este mercado.

Los datos disponibles sobre el movimiento turístico interno en el país, se presentan globalmente a través de regiones. En este caso, es posible saber qué participación nacional tiene la Región de Cuyo en términos de origen y destino de los visitantes.

En el turismo interno nacional, como región de origen, tiene una participación del 5,4% en el total nacional (3° trimestre 2022), con una variación interanual del 0,1% en relación a igual periodo de 2021.

En el programa PREVIAJE, Mendoza estuvo entre los destinos con mayor cantidad de viajes cargados y viajeros que los visitaron.

Al mismo tiempo, y en su relación con el destino Tucumán, es posible establecer que la Región Norte (en general) se ubica en la 4° posición en turismo interno receptivo y emisor, según datos correspondientes al 3° trimestre 2022, apenas por detrás de la región centro del país.

Más específicamente, según los datos aportados por el EATT Tucumán, los turistas mendocinos representaron el 3,8% del total de visitantes en el 2019 y un 1,7% en el 2021. La posibilidad de crecimiento de este segmento de mercado está directamente relacionada con las facilidades de conexión entre estos dos destinos.

Evidencia: la conexión del destino Salta con Mendoza a través de una ruta aérea significó el arribo de:

-69.000 mil pasajeros en el 2019

-52.000 mil pasajeros 2021 (marzo a diciembre)

Conectividad aérea

El Aeropuerto

A nivel del movimiento aeroportuario, el Aeropuerto Internacional El Plumerillo es el 3° Aeropuerto en Argentina en movimiento de pasajeros, considerando vuelos de cabotaje e internacionales, con 2,3 millones de pasajeros (2019) y 1,44 millones en cabotaje (2022).

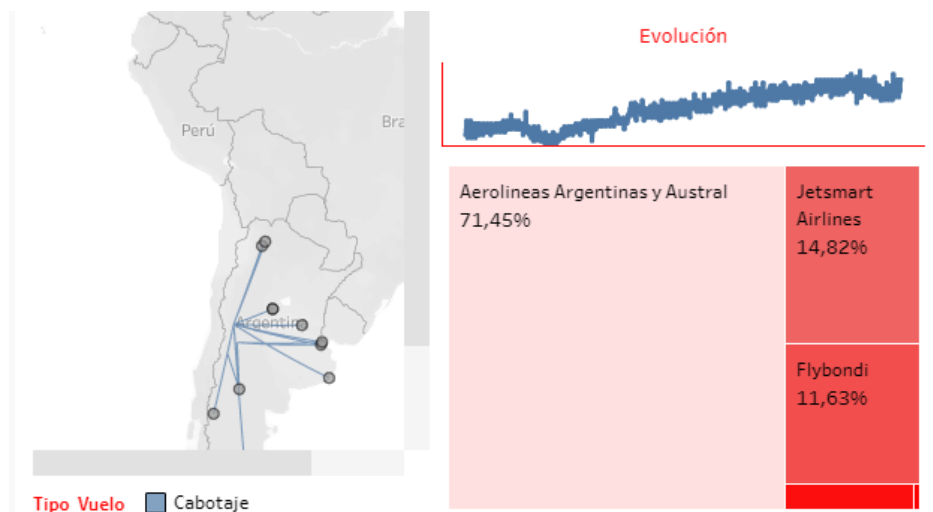
Se ubica como el 5° aeropuerto en movimiento de pasajeros del país (solo cabotaje) y es el único entre los 7 principales aeropuertos con el cual la provincia de Tucumán no cuenta con conexión aérea.

El Aeropuerto de Mendoza conecta a la provincia con 10 destinos nacionales, siendo Neuquén, Bariloche y Comodoro Rivadavia los destinos ubicados al sur del país. Aerolíneas Argentinas y Austral ocupan el 71,45% de la cuota de mercado, mientras las líneas Low Cost (JetSMART y Flybondi) ocupan el 26,45% del mercado.

Cabe mencionar, como se expuso en el 1° Informe de Avances, que la ruta **Aeroparque - Mendoza** es la 2° ruta con mayor demanda en los vuelos de cabotaje (8694 pasajeros, 2019). Mientras que la ruta **Mendoza - Neuquén** es la 6° ruta más demandada (1.074 pasajeros, 2019), sin origen en Buenos Aires.

Como antecedente: la ruta Mendoza - Tucumán en el 2019, movilizó 86.000 pasajeros mientras que en el mismo periodo la ruta Mendoza – Salta transportó 69.000 mil pasajeros.

Figura 2.4.d.: Conexiones nacionales desde Mendoza, participación en el mercado de las líneas aéreas 2023.

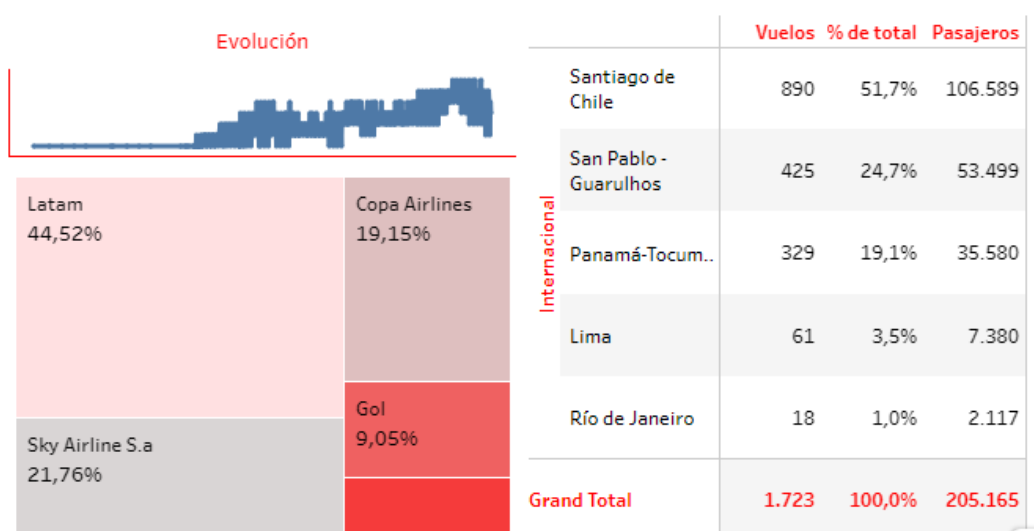


Nota: Recuperado del Ente Mendoza Turismo [EMETUR], s.f. Página web.

<https://www.mendoza.gov.ar/turismo/vuelos-y-vehiculos>

El Aeropuerto Internacional El Plumerillo en la actualidad está conectado con 5 destinos internacionales: Santiago de Chile, San Pablo y Rio de Janeiro en Brasil, Tocumen (Panamá) y Lima (Perú). Latam, Sky Airlines, Copa Airlines y Gol son las empresas aéreas que participan en el mercado.

Tabla 2.4.e.: Conexiones aéreas internacionales desde Mendoza, periodo 1/01/21 al 15/03/22.



Nota: Recuperado del Ente Mendoza Turismo [EMETUR], s.f. Página web.

<https://www.mendoza.gov.ar/turismo/vuelos-y-vehiculos>

Así mismo, de acuerdo a los registros oficiales del gobierno provincial, el APT El Plumerillo recibe visitantes de Brasil y Chile. Sin embargo, también es una puerta de acceso al mercado estadounidense y europeo, detectados según la Estrategia de Desarrollo Turístico Tucumán 2017-2021, como mercados prioritarios a desarrollar.

Tabla 2.4.f.: Serie 2010-2022, cantidad (miles) de pasajeros Aeropuerto El Plumerillo por origen de los visitantes.

Lugar de origen de los visitantes (miles)

	20..	20..	20..	20..	20..	20..	20..	20..	20..	20..	20..	20..	20..
BRASIL	5,9	7,3	8,1	5,5	5,8	7,2	9,7	19,7	33,9	36,9	6,3	1,5	21,1
Chile	32,3	44,8	39,7	33,3	33,5	20,3	15,1	35,1	39,7	38,0	5,5	2,4	13,1
EE.UU. y Ca..	10,4	11,2	11,5	9,9	9,3	9,1	8,0	11,5	15,1	13,8	4,0	0,4	5,2
Europa	8,3	8,1	8,5	7,4	7,8	6,0	6,1	9,7	11,6	11,4	2,7	0,3	3,2
RESTO DE A..	5,1	7,4	9,1	9,1	7,3	5,8	5,5	13,7	21,5	21,2	3,8	0,7	5,8

Nota: Recuperado del Ente Mendoza Turismo [EMETUR], s.f. Página web.

<https://www.mendoza.gov.ar/turismo/vuelos-y-vehiculos>

Conectividad terrestre

La oferta de conectividad terrestre Tucumán - Mendoza (capital), según la oferta que se publica en la Central de Pasajes [Plataforma 10](https://www.plataforma10.com.ar), está integrada por cuatro empresas de transporte con diversas frecuencias diarias evidenciando una demanda significativa por el servicio entre estas dos ciudades/provincias. Tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

Tabla 2.4.g.: Transporte terrestre, frecuencias diarias Tucumán - Mendoza (y viceversa) 2023.

Empresa	Frecuencias diarias	Costo /duración del viaje
Tucumán - Mendoza (capital) (fecha de salida un domingo):		
VÍA TAC	2	La duración del viaje, dependiendo de las compañías, va de 13hs50 a 16hs de viaje. El costo ronda entre los \$14.600 y \$23.950 dependiendo del servicio (cama, semi cama, ejecutivo). Las unidades son de 42 asientos (aprox.)
ANDESMAR	3	
FLECHA BUS	4	
AUTOTRANSPORT E SAN JUAN	2	
Mendoza - Tucumán (fecha de regreso un lunes):		
ANDESMAR	4	
FLECHA BUS	4	
VIA TAC	3	

*Nota: Recuperado de la plataforma 10 reservas de pasajes, página web.
(<https://www.plataforma10.com.ar>, consultada el 21 de marzo 2023)*

RUTA TUCUMAN - ROSARIO (SANTA FE)

Mercado, población y economía

La Provincia de Santa Fe cuenta, según los últimos datos del CENSO 2022, con 3.556.522 habitantes siendo la 4° provincia más poblada de Argentina. Residen en la ciudad de Rosario 1.342.619 personas, constituye la ciudad más grande de la provincia. Se destaca como centro universitario, de investigación e innovación.

Es también uno de los principales centros industriales. De acuerdo al último Censo Nacional Económico 2020-2021, es la 3° jurisdicción del país en densidad empresarial y de organizaciones (luego de Buenos Aires y CABA) con 38.970 unidades y la 2° provincia en cantidad de empresas y organizaciones por millón de habitantes (INDEC: 16).

El Producto Bruto Geográfico de la provincia asciende a 39.079.475 (periodo 1993-2015, expresados en pesos argentinos) siendo la agricultura, ganadería, caza, silvicultura, el comercio y la industria manufacturera, las actividades de mayor participación (Instituto Provincial de Estadísticas y Censos [InsEyC], s.f. Gobierno de Santa Fe. Página web. (<https://www.santafe.gov.ar>)).

La *región 4 Nodo - Rosario*, limita con Buenos Aires, Córdoba y Entre Ríos, se caracteriza por la producción de maquinaria agrícola y la capacidad instalada en el almacenamiento de granos.

La Ciudad de Rosario, centro logístico de la actividad industrial y comercial del corredor bioceánico Porto Alegre-Valparaíso, se emplaza en una ubicación estratégica de conexión con la Hidrovía Paraguay – Paraná, del Puente Rosario – Victoria (Entre Ríos) y con la autopista Rosario-Córdoba.

La región pampeana tiene un 48% de actividad económica y el empleo asciende a 44,9%, siendo la segunda región con mayor empleabilidad del país (INDEC, 4° trimestre 2022). En la región, presenta los mejores indicadores relativos, específicamente en el Gran Rosario el nivel de actividad económica llega al 49,3% y el empleo asciende a 46,2% (INDEC; 4° trimestre 2022).

Mercado turístico

La región del litoral del país ocupa el 2° lugar a nivel nacional, entre los destinos más visitados, representando el 18,2% del total de visitantes a nivel país (3° trimestre 2022).

En el 2018 la Provincia movilizó 1.188.723 turistas, representando el 3,3% del total país y 1.770.190 excursionistas (4,2% del total país), las pernoctaciones ascendieron a 3.612.948 noches representando el 3,7% del total nacional.

En el 2021, estos indicadores muestran signos de recuperación, sin llegar a alcanzar los niveles pre pandémicos. Tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

Tabla 2.4.h.: Santa Fe, principales indicadores de turismo interno 2021.

Año	Principales indicadores	Cantidad	% provincial
2021	excursionistas	1.569.510	5,7%
2021	turistas	858,478	4,3%
2021	pernoctaciones	2.957.154	5,6%

Nota: Recuperado del Sistema de Información Turística de Argentina [SINTA], MinTyD Nación, 2023.

Página Web. <https://provincias.yvera.tur.ar/interno.html>

¿Quienes visitan la provincia por turismo?

Busca referenciar sobre el perfil de visitantes que elige la provincia por turismo, permite orientar los lineamientos y estrategias generales de cualquier iniciativa vinculada, tanto para su fomento, como para su aprovechamiento.

- *Rango etario*

El rango etario de los visitantes presenta una participación relativa superior al 20% en todas las edades (a partir de los 14 años en adelante). El segmento +60 años y entre 14 a 29 años constituyen los segmentos de mayor participación relativa.

Tabla 2.4.i.: Visitantes a Santa Fe, por rango etario.

RANGO ETARIO	PARTICIPACIÓN PROVINCIAL (%)	CV PARTICIPACIÓN A NIVEL NACIONAL (%)
60 años	27,77%	4,60%
45 a 59 años	24,30%	4,95%
30 a 44 años	20,30%	5,44%
14 a 29 años	27,63%	4,39%

Nota: Elaboración propia. Recuperado del Sistema de Información Turística de Argentina [SINTA], página web. <https://provincias.yvera.tur.ar/interno.html>, consultada el 21 de marzo 2023).

- *Medio de transporte*

En relación al medio de transporte utilizado para acceder al destino. El automóvil y el autobús son los medios más elegidos. El avión como medio de acceso al destino, tiene una participación minoritaria vinculada, posiblemente, con su cercanía al principal centro emisor de turistas (Buenos Aires). Al 2021, si bien muestra signos de recuperación, no llega a alcanzar el nivel pre pandémico tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

Tabla 2.4.j.: Acceso al destino Santa Fe, medio de transporte avión 2017-2022.

Medio de transporte utilizado (turismo interno a Santa Fe 2017-2021)				
Año	Tipo de Transporte	Valor provincial	Valor Nacional	CV % Nacional
2017	Avión	0,48%	5,20%	7,74%
2018	Avión	0,61%	6,00%	8,47%
2019	Avión	0,66%	6,34%	8,21%
2020	Avión	0,17%	4,10%	14,12%
2021	Avión	0,12%	5,31%	15,51%

Nota: Elaboración propia. Recuperado del Sistema de Información Turística de Argentina [SINTA], página web. <https://provincias.yvera.tur.ar/interno.html>, consultada el 21 de marzo 2023).

- Motivo del viaje

La visita a familiares y amigos es la principal motivación de los visitantes que arriban al destino Mendoza. Sin embargo, otro tipo de motivaciones tienen una participación relativa y amplían las posibilidades de flujo turístico a lo largo del año.

Tabla 2.4.k.: Turismo interno en Santa Fe, motivación 2017-2021.

Turismo interno a Santa Fe (valor provincial)				
Motivo del Viaje	2017	2018	2019	2021
Ocio, esparcimiento, recreación	45,12%	39,85%	28,95%	30,00%
Visita a familiares o amigos	53,12%	53,73%	66,48%	63,41%
Resto	0,87%	4,04%	1,15%	5,85%
Trabajo, servicios profesionales	0,89%	2,37%	3,42%	0,73%

Nota: Elaboración propia. Recuperado del Sistema de Información Turística de Argentina [SINTA], página web. <https://provincias.yvera.tur.ar/interno.html>, consultada el 21 de marzo 2023).

¿A dónde viajan los santafesinos?

Busca referenciar hacia dónde se orienta el turismo emisor de la provincia, permite orientar los lineamientos y estrategias generales de cualquier iniciativa vinculada a la captación de este mercado.

Como región de origen tiene una participación del 12,9% en el total nacional correspondiente al 3° trimestre de 2022. Estos datos recolectados a nivel nacional, no discriminan la participación de las provincias integradas a la región litoral.

Sin embargo, según los datos aportados por el Ente Autárquico Tucumán Turismo, el 9,6% de los visitantes que arribaron a la provincia en el 2019 provinieron de la provincia de Santa Fe. En el 2022, si bien la provincia muestra señales de recuperación no llegan a alcanzarse los niveles pre pandemia, esta provincia representó el 5.9% de los visitantes en ese último periodo.

La posibilidad de crecimiento de este segmento de mercado está directamente relacionada con las facilidades de conexión entre estos dos destinos.

Conectividad aérea

El Aeropuerto

El aeropuerto Internacional de Rosario (AIR) “Islas Malvinas” es una Sociedad del Estado (SE) de Santa Fe. Es la única terminal internacional de la provincia y constituye una pieza fundamental del movimiento de cargas y pasajeros.

Según datos de ANAC, el movimiento de pasajeros del aeropuerto de Rosario movilizó a 1.689.000 pasajeros en el periodo 2008-2018. En el periodo 2019-2022 el movimiento de vuelos (regulares y no regulares) domésticos e internacionales llegó a 17.490 vuelos.

Tabla 2.4.I.: Oferta de vuelos de cabotaje desde Rosario (a marzo 2023)

VUELOS DESDE ROSARIO		
Aeroparque	Lunes a domingo	Aerolíneas Argentinas
Bariloche	Lunes, miércoles, jueves, viernes y domingos	Aerolíneas Argentinas
Iguazú	Lunes, jueves y sábados	Aerolíneas Argentinas
Mendoza	Miércoles, viernes y domingos	Aerolíneas Argentinas
Reconquista	Vuelo quincenal, días martes	LADE (Línea Aérea del Estado)
Salta	Martes, jueves y sábados	Aerolíneas Argentinas
El Calafate	Por temporada: martes y sábados	Aerolíneas Argentinas
Mar del Plata	Por temporada: jueves y sábados	Aerolíneas Argentinas

Nota: elaboración propia. Recuperado del aeropuerto de Rosario, s.f. Página web.

<https://aeropuertorosario.com/aeropuerto/destinos/>

A Nivel internacional, el APT de Rosario conecta con las ciudades de:

- San Pablo (Brasil): martes, jueves y sábados. GOL Líneas Aéreas
- Río de Janeiro (Brasil): miércoles, viernes y domingos. GOL Líneas Aéreas
- Panamá: lunes, martes, miércoles, viernes, sábados y domingos. COPA Airlines.

La unión de Tucumán con la Ciudad de Rosario, ya cuenta con un antecedente de haber funcionado en el año 2019 entre Abr- Jun 2019.

Evidencia: en la región, el aeropuerto Salta es el único que ya cuenta con una ruta a Rosario, tal como se expuso en el cuadro precedente. En el 2022, esta ruta movilizó 387 vuelos.

Conectividad terrestre

La oferta de conexión terrestre Tucumán - Rosario (viceversa) está conformada, según la oferta que se publica en la Central de Pasajes [Plataforma 10](https://www.plataforma10.com.ar), por cinco empresas de transporte con diversas frecuencias diarias evidenciando una demanda significativa por el servicio entre estas dos ciudades/provincias. Tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

Tabla 2.4.m.: Transporte terrestre, frecuencias diarias Tucumán - Rosario (y viceversa) 2023.

Empresa	Frecuencias diarias	Costo /duración del viaje
Tucumán - Rosario (fecha de salida un domingo):		
BALUT	3	La duración del viaje, dependiendo de las compañías, va de 12hs a 14hs.
VÍA TAC	2	
FLECHA BUS	4	El costo ronda entre los 10.000 a 14.900 dependiendo el servicio (cama, semi cama, ejecutivo).
EXPRESO DEL OESTE	2	
VASA	1	Las unidades son de 42 asientos (aprox.)
Rosario – Tucumán (fecha de regreso un lunes):		*Nota: Flecha Bus, llega a tener hasta 5 frecuencias diarias TUC-Rosario dependiendo el día de viaje.
BALUT	3	
VIA TAC	3	

Nota: Recuperado de la plataforma 10 reservas de pasajes, página web.

(<https://www.plataforma10.com.ar>, consultada el 21 de marzo 2023)

2.4.1 Otras rutas exploradas

RUTA TUCUMAN - NEUQUEN

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN - NEUQUÉN	
Mercado Población y Economía	<ul style="list-style-type: none">• La provincia de Neuquén tiene 726.590 habitantes, siendo el Departamento de Confluencia el de mayor densidad poblacional con 481.462 habitantes y en donde se encuentra la capital neuquina (INDEC, CENSO 2022:27).• La principal actividad productiva de la provincia es la explotación de hidrocarburos lo que genera un gran dinamismo económico y justifica gran parte del movimiento aéreo de la provincia.• El nivel de actividad económica en Neuquén-Plottier es del 45,3%, la empleabilidad alcanza el 42,7% (INDEC, 4° trimestre 2022).
Mercado Turismo	<ul style="list-style-type: none">• El segundo sector productivo que impacta en el desarrollo neuquino es el turismo. Neuquén posee muchos de los destinos turísticos más importantes y emblemáticos de Argentina como la Ruta de los 7 Lagos. Se destacan 4 destinos “consolidados” en su provincia: Neuquén Capital, Villa Pehuenia, Villa La Angostura y San Martín de los Andes.• La región Patagonia del país ocupa el 6° lugar a nivel nacional, entre los destinos más visitados, representando el 7,8% del total de visitantes a nivel país (3° trimestre 2022).• Como región de origen tiene una participación del 4,7% en el total nacional correspondiente al 3° trimestre de 2022.

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN - NEUQUÉN	
	<ul style="list-style-type: none"> El rango etario, medio de transporte y motivación de los visitantes que arriban a la provincia constituyen una oportunidad de aprovechamiento para el desarrollo del transporte aéreo entre los destinos.
Conectividad Aérea	<ul style="list-style-type: none"> La provincia posee dos aeropuertos: Aeropuerto Presidente Perón ubicado en la capital neuquina y el Aeropuerto Aviador Campos ubicado en la localidad de San Martín de los Andes (Chapelco). Según datos proporcionados por ANAC, el movimiento del aeropuerto Internacional Presidente Perón entre el 2019-2022 ascendió a 27.171 vuelos regulares y no regulares. La capital neuquina se encuentra conectada a 4 destinos nacionales, siendo la Provincia de Salta la única de la región Norte. Los otros aeropuertos son: Córdoba, Mendoza, Comodoro Rivadavia, además de Aeroparque / Ezeiza. El Aeropuerto Aviador Campos (Chapelco), en el periodo 2019-2022 movilizó 4.052 vuelos. Este aeropuerto únicamente se encuentra conectado a Buenos Aires.
Conectividad Terrestre	<ul style="list-style-type: none"> Una empresa de transporte ofrece dos salidas diarias de lunes a domingo. La duración del viaje es de 28 hs. El costo ronda entre los 30.000 a 34.500 dependiendo el servicio (semi cama, ejecutivo). El tiempo de viaje y el costo elevado del pasaje terrestre constituye una oportunidad para diversificar la oferta a través de compañías aéreas <i>low cost</i>.

Mercado, población y economía

La provincia de Neuquén se localiza en el extremo noroeste de la Patagonia, limita con las provincias de Mendoza, La Pampa, Rio Negro y el país vecino de Chile. La provincia tiene 726.590 habitantes, siendo el Departamento Confluencia el de mayor densidad poblacional con 481.462 habitantes y en donde se encuentra la capital neuquina (INDEC, CENSO 2022:27).

La principal actividad productiva de la provincia es la explotación de hidrocarburos. La cuenca neuquina forma parte de una inmensa zona geográfica de 124.000km² que comparte con Rio Negro, La Pampa y Mendoza. Es una de las zonas petroleras y gasíferas más importantes de Argentina.

El segundo sector productivo que impacta en el desarrollo neuquino es el turismo. Neuquén posee muchos de los destinos turísticos más importantes y emblemáticos de Argentina: la Ruta de los 7 Lagos con destinos destacados como Villa La Angostura, Villa Traful y los centros de esquí más prestigiosos de la región patagónica como Cerro Chapelco, Cerro Bayo y Caviahue. Son 16 parques nacionales (PN Nahuel Huapi, PN Los Arrayanes, PN Lenin) y áreas protegidas provinciales abiertas a propuestas de turismo de naturaleza que convierten a la provincia como uno de los destinos más relevantes a nivel nacional. Así mismo, Villa la Angostura se encuentra a 1hs30 de San Carlos de Bariloche (Rio Negro), uno de los destinos turísticos más sobresalientes del país.

Según el reciente estudio “Clasificación de las Ciudades según el nivel de desarrollo turístico”, Neuquén posee 4 destinos “consolidados” en su provincia, Neuquén Capital, Villa Pehuenia, Villa La Angostura y San Martín de los Andes, siendo algunos de los indicadores valorados el nivel de desarrollo de la oferta turística, comunicación con los principales destinos emisores a través de muchas frecuencias semanales y varios medios de transporte, cantidad importante de visitantes y un mercado compuesto por varios segmentos, entre otros (MinTyD Nación, 2023, p. 15).

El nivel de actividad económica en Neuquén-Plottier es del 45,3%, la empleabilidad alcanza el 42,7% (INDEC, 4° trimestre 2022).

Mercado Turístico

La región Patagonia del país ocupa el 6° lugar a nivel nacional, entre los destinos más visitados, representando el 7,8% del total de visitantes a nivel país (3° trimestre 2022).

Como región de origen tiene una participación del 4,7% en el total nacional correspondiente al 3° trimestre de 2022.

En el 2018, la provincia movilizó 534.879 turistas, representando el 8,6% del total regional y el 3,3% del total país y 201,244 excursionistas representando el 11,7% a nivel regional y el 4,2 % del total del país. Las pernoctaciones ascendieron a 3.456.446 noches representando el 11,9% del total de la región.

En el 2021, estos indicadores muestran signos de recuperación, sin llegar a alcanzar los niveles pre pandémicos.

¿Quiénes visitan la provincia por turismo?

Busca referenciar sobre el perfil de visitantes que elige la provincia por turismo, permite orientar los lineamientos y estrategias generales de cualquier iniciativa vinculada, tanto para su fomento, como para su aprovechamiento.

- Rango etario

El rango etario de los visitantes presenta una participación relativa superior al 20% en todas las edades (a partir de los 14 años en adelante). El segmento +60 años constituye el segmento de mayor participación relativa.

Tabla 2.4.1.a: Visitantes a Neuquén, por rango etario, 2021.

RANGO ETARIO	PARTICIPACIÓN PROVINCIAL (%)	CV PARTICIPACIÓN A NIVEL NACIONAL (%)
+60 años	28,93%	4,60%
45 a 59 años	24,84%	4,95%
30 a 44 años	22,05%	5,44%
14 a 29 años	24,18%	4,39%

Nota: Recuperado del Sistema de Información Turística de Argentina [SINTA], MinTyD Nación, 2023.

Página Web. <https://provincias.yvera.tur.ar/interno.html>

Medio de transporte

El avión, como medio de acceso al destino, tiene una participación significativa en relación al valor regional en el 2017 y 2018. Mientras que, en todos los periodos, su valor provincial es ampliamente superior a la media del valor nacional.

Tabla 2.4.1.b: Turismo interno a Neuquén, transporte avión 2017-2021

Nota: Recuperado del Sistema de Información Turística de Argentina [SINTA], MinTyD Nación, 2023.

Modo de transporte avion (turismo interno a Neuquen)							
Año	Tipo de Transporte	Valor	CV %	Valor Región	CV % Región	Valor Nacional	CV % Nacional
2017	Avión	15,89%	31,05%	19,13%	12,44%	5,20%	7,74%
2018	Avión	27,27%	32,99%	32,21%	12,49%	6,00%	8,47%
2019	Avión	13,02%	34,47%	29,33%	12,68%	6,34%	8,21%
2021	Avión	12,89%	75,82%	27,60%	18,98%	5,31%	15,51%

Página Web. <https://provincias.yvera.tur.ar/interno.html>

- Motivo del viaje

La principal motivación de los visitantes que arriban a la provincia está referida a actividades de ocio, esparcimiento y recreación que identificó al 67% de los visitantes que arribaron en el 2021.

Tabla 2.4.1.c.: Turismo interno a Neuquén, por motivo del viaje 2017-2021

Turismo interno a Neuquen, motivo del viaje 2017-2021				
Motivo del Viaje	2017	2018	2019	2021
Ocio, esparcimiento, recreación	56,92%	49,83%	69,26%	67,17%
Visita a familiares o amigos	33,66%	35,45%	26,67%	29,96%
Resto	5,38%	1,23%	2,94%	2,01%
Trabajo, servicios profesionales	4,04%	13,49%	1,13%	0,86%

Nota: Recuperado del Sistema de Información Turística de Argentina [SINTA], MinTyD Nación, 2023.

Página Web. <https://provincias.yvera.tur.ar/interno.html>

¿A dónde viajan los neuquinos?

Busca referenciar hacia dónde se orienta el turismo emisor de la provincia, permite orientar los lineamientos y estrategias generales de cualquier iniciativa vinculada a la captación de este mercado.

Como región de origen tiene una participación del 4,7% en el total nacional correspondiente al 3° trimestre de 2022. Estos datos recolectados a nivel nacional, no discriminan la participación de las provincias integradas a la región patagónica.

Según los datos aportados por el EATT, el 0,6% de los visitantes que arribaron a la provincia en el 2019 tuvieron como origen la provincia de Neuquén, esta participación se mantuvo en el 2021.

La posibilidad de crecimiento de este segmento de mercado está relacionada con las facilidades de conexión entre estos dos destinos.

Conectividad

Aeropuertos

La provincia cuenta con dos aeropuertos: el Aeropuerto Internacional Presidente Perón ubicado en la capital neuquina y el Aeropuerto Aviador Carlos Campos en la localidad de San Martín de los Andes. Es una sociedad anónima e inició su gestión como concesionario en el 2001 (<http://www.anqn.com.ar>, consultada el 15 de marzo 2023).

Según datos proporcionados por ANAC, el movimiento del aeropuerto Internacional Presidente Perón entre el 2019-2022 ascendió a 27.171 vuelos regulares y no regulares. En el periodo 2008-2018 el aeropuerto movilizó 6.493.000 pasajeros.

Desde la capital neuquina se encuentra conectada a 4 destinos nacionales, siendo la provincia de Salta la única locación en el norte argentino, tal como se puede observar en el siguiente cuadro:

Figura 2.4.2.d.: Conexión APT Presidente Perón a destinos nacionales, compañías y frecuencias 2023.

DESTINO	COMPAÑÍA
Salta	Aerolíneas Argentinas
Córdoba	Fly Bondi Aerolíneas Argentinas
Mendoza	Aerolíneas Argentinas
Comodoro Rivadavia	Aerolíneas Argentinas
Aeroparque / Ezeiza	Aerolíneas Argentinas (cuatro frecuencias diarias) Fly Bondi (dos frecuencias diarias) JetSMART (dos frecuencias diarias)

Nota: elaboración propia. Recuperado del aeropuerto Neuquén. Página web.: <http://www.anqn.com.ar>, consultada el 15 de marzo 2023)

En relación al movimiento de pasajeros hacia el Aeropuerto Aviador Campos en San Martín de los Andes (Chapelco), en el periodo 2019-2022 el movimiento de vuelos regulares y no regulares de cabotaje ascendieron a 4.052 vuelos. Este aeropuerto únicamente se encuentra conectado a Buenos Aires.

Evidencia: la ruta aérea Salta / Neuquén cuenta con tres frecuencias semanales, el costo del ticket es de \$8.600 (aprox.) por tramo y la duración del viaje es de 2hs40m (empresa Jetsmart, consulta 27 de marzo 2023).

Conectividad terrestre

En la actualidad existe un limitado servicio de transporte que conecta estas dos locaciones. Sin embargo, el tiempo de viaje y el costo elevado del pasaje terrestre constituye una oportunidad para diversificar la oferta a través de compañías aéreas low cost.

Figura 2.4.2.e.: Transporte terrestre Tucumán - Neuquén (y viceversa), 2023.

Empresa	Frecuencias diarias	Costo /duración del viaje
La ruta Tucumán - Neuquén y viceversa cuenta con dos salidas diarias de lunes a domingo, siendo la empresa VIA TAC la empresa prestadora del servicio. La duración del viaje es de 28 hs. El costo ronda entre los 30.000 a 34.500 dependiendo el servicio (semi cama, ejecutivo). Las unidades son de 42 asientos (aprox.)		

Nota: elaboración propia. Recuperado de la plataforma de venta de pasajes terrestres Plataforma

10. Página web. <https://www.plataforma10.com.ar>, consultada el 27 de marzo 2023

TUCUMAN - BAHIA BANCA (Prov. de Buenos Aires)

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN - BAHÍA BLANCA

**Mercado
Población y
Economía**

- La ciudad de Bahía Blanca se encuentra ubicada al sur de la provincia de Buenos Aires, con una población de 335.190 habitantes y constituye la 6ta° ciudad más grande de los partidos de la provincia de Buenos Aires.
- La Red Sur Bonaerense (RSB) en su conjunto representa el 25% del territorio de la provincia y con una población estimada de 700.000 habitantes, representando el 5% de los habitantes bonaerenses. La ciudad de Bahía Blanca, es la cabecera de la RDB y un punto estratégico que comunica con la región patagónica.
- Se destaca por su matriz productiva diversificada: es el principal centro de producción petroquímica del país, concentra infraestructuras económicas: aeropuerto civil comercial, puerto natural de aguas profundas operable todo el año con tráfico internacional; terminales portuarias (4) parques y áreas industriales para la producción (Bahia Blanca, Tres Arroyos, Coronel Suárez), Zona Franca para desarrollos productivos exportables, entre otras.
- La región dispone de 12 Centros de Investigación que brindan prestaciones para diversos sectores productivos.
- La tasa de actividad económica en el Gran Buenos Aires es del 48,3% y la empleabilidad alcanza al 45% de la población.

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN - BAHÍA BLANCA	
Mercado Turismo	<ul style="list-style-type: none"> La provincia de Buenos Aires es el principal destino receptor del país, capturando el 30,3% del total nacional. Como lugar de origen, ocupa el 6° lugar con el 7,3% únicamente por arriba de la región de cuyo y patagónica. El principal centro emisor de turismo nacional para Tucumán es Buenos Aires, representando el 22,7% de los visitantes en el 2022. La disgregación por temporadas, indica que en la temporada de verano representó el 44% de los visitantes, mientras que en temporada invernal representó el 28% en el año de referencia.
Conectividad Aérea	<ul style="list-style-type: none"> La Corporación América tiene la concesión desde el 2008 del Aeropuerto Bahia Blanca Comandante Espora. En el mismo solo vuela Aerolíneas Argentinas, quien lo conecta con Aeroparque, Mar del Plata, Comodoro Rivadavia, Trelew y Ushuaia. Como se observa no está conectado con ningún aeropuerto del Centro o Norte del país. Según datos de ANAC, el aeropuerto de Bahía Blanca registró, en el periodo 2019-2022, un total de 8.049 vuelos regulares y no regulares en vuelos domésticos e internacionales. En el 2019 (a marzo 2020) movilizó 381.000 pasajeros.
Conectividad Terrestre	<ul style="list-style-type: none"> La ruta cuenta con un solo prestador con dos salidas diarias. La duración del viaje es de 24 hs15m. El costo ronda entre los

FICHA DE ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD TUCUMÁN - BAHÍA BLANCA	
	23.500 a 29.900 dependiendo el servicio (semi cama, ejecutivo). Las unidades son de 42 asientos (aprox.)

Mercado, población y economía

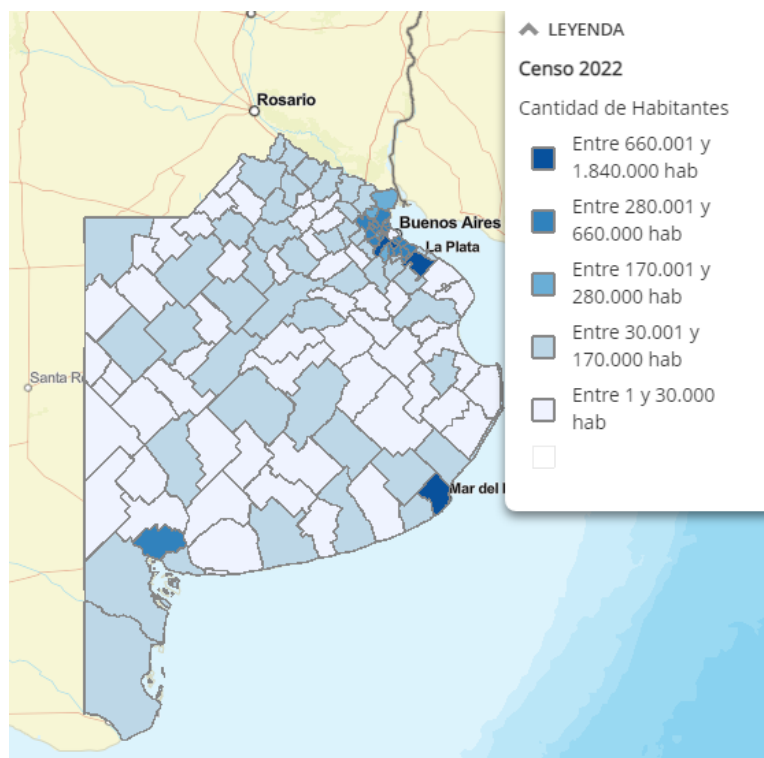
La ciudad de Bahía Blanca se encuentra ubicada al sur de la provincia de Buenos Aires, con una población de 335.190 habitantes y constituye la 6ta° ciudad más grande de los partidos de la provincia.

La Red Sur Bonaerense (<https://redsurbonaerense.ar>, consultada el 15 de marzo 2023) en su conjunto representa el 25% del territorio de la provincia y con una población estimada de 700.000 habitantes, representando el 5% de los habitantes bonaerenses. Esta región, con la ciudad de Bahía Blanca a la cabeza, es un punto estratégico que comunica a la región patagónica.

Se destaca por su matriz productiva diversificada: es el principal centro de producción petroquímica del país, concentra infraestructuras económicas: aeropuerto civil comercial, puerto natural de aguas profundas operable todo el año con tráfico internacional; terminales portuarias (4) parques y áreas industriales para la producción (Bahía Blanca, Tres Arroyos, Coronel Suárez), Zona Franca para desarrollos productivos exportables, entre otras.

Dada la oferta académica que ofrecen las universidades y otras instituciones académicas, la región posee abundantes y variados servicios profesionales. La región dispone de 12 centros de investigación que brindan prestaciones para diversos sectores productivos.

Figura 2.4.1.f.: Mapa poblacional de Buenos Aires, participación de Bahía Blanca 2022



Nota: recuperado del anuario estadístico provincial, s.f., página web.

<https://mapas.estadistica.ec.gba.gov.ar/>.

Mercado Turístico

La provincia de Buenos Aires es el principal destino receptor del país, capturando el 30,3% del total nacional. Bahía Blanca se integra al destino provincia de Buenos Aires “resto de la provincia”.

Como lugar de origen, ocupa el 6° lugar con el 7,3% únicamente por arriba de la región de cuyo (5,4%) y patagónica (4,7%).

En el 2019 el resto de la provincia movilizó 10.218.276 de turistas y 9.085.027 de excursionistas y las pernотaciones ascendieron a 55.895.798 noches.

Hacia el 2021, se evidencian signos de recuperación de estos indicadores, sin alcanzar aún los niveles pre pandemia.

- *Rango etario*

El rango etario de los visitantes presenta una participación relativa superior al 20% en todas las edades (a partir de los 14 años en adelante). El segmento 14 a 29 años constituye el de mayor participación relativa.

Tabla 2.4.2.g.: Visitantes al resto de la provincia de Buenos Aires, por rango etario.

RANGO ETARIO	PARTICIPACIÓN PROVINCIAL (%)	CV PARTICIPACIÓN A NIVEL NACIONAL (%)
+60 años	24,39%	4,60%
45 a 59 años	24,18%	4,95%
30 a 44 años	22,11%	5,44%
14 a 29 años	29,32	4,39%

Nota: Recuperado del Sistema de Información Turística de Argentina [SINTA], MinTyD Nación, 2023. Página Web. <https://provincias.yvera.tur.ar/interno.html>

Motivación

La principal motivación de los visitantes que llegan a la provincia de Buenos Aires está referida a actividades de ocio, esparcimiento y recreación (63,37% en el 2021).

Tabla 2.4.2.h.: Turismo interno a Prov. de Buenos Aires, motivación 2017-2022.

Turismo interno a resto de provincia de Buenos Aires, por motivación, 2017-2021				
Motivo del Viaje	2017	2018	2019	2021
Ocio, esparcimiento, recreación	68,60%	72,55%	68,21%	63,37%
Visita a familiares o amigos	28,78%	25,53%	29,73%	31,30%
Resto	1,36%	1,32%	0,90%	4,69%
Trabajo, servicios profesionales	1,26%	0,59%	1,16%	0,64%

Nota: Recuperado del Sistema de Información Turística de Argentina [SINTA], MinTyD Nación, 2023. Página Web. <https://provincias.yvera.tur.ar/interno.html>

¿A dónde viajan los bonaerenses?

Busca referenciar hacia dónde se orienta el turismo emisor de la provincia, permite orientar los lineamientos y estrategias generales de cualquier iniciativa vinculada a la captación de este mercado.

Como se mencionó oportunamente como lugar de origen, ocupa el 6° lugar movilizandando el 7,3% del turismo a otros destinos nacionales, por arriba de la región de cuyo (5,4%) y patagónica (4,7%).

Según los datos aportados por EATT, el principal centro emisor de turismo nacional para Tucumán es Buenos Aires, representando el 22,7% de los visitantes en el 2022. La disgregación por temporadas, indica que en la temporada de verano representó el 44% de los visitantes, mientras que en temporada invernal representó el 28% en el año de referencia.

Aunque no es posible identificar la locación exacta de estos visitantes (CABA, Partidos del GBA o resto de la provincia), es importante destacar el interés por el destino y el volumen de mercado que esta provincia significa.

Conectividad

Aeropuerto

La Corporación América tiene la concesión desde el 2008 del Aeropuerto Bahía Blanca Comandante Espora. El mismo se encuentra interconectado con los siguientes destinos:

- Aeroparque (Aerolíneas Argentinas)
- Mar del Plata (Aerolíneas Argentinas)
- Comodoro Rivadavia (Aerolíneas Argentinas)
- Trelew (Aerolíneas Argentinas)

- Ushuaia (Aerolíneas Argentinas)

Según datos de la ANAC, el aeropuerto de Bahía Blanca registró, en el periodo 2019-2022, un total de 8.049 vuelos regulares y no regulares en vuelos domésticos e internacionales. En el 2019 (a marzo 2020) movilizó 381.000 pasajeros.

Conectividad terrestre

En la actualidad existe un limitado servicio de transporte que conecta estas dos locaciones. Sin embargo, el tiempo de viaje y el costo elevado del pasaje terrestre constituye una oportunidad para diversificar la oferta a través de compañías aéreas low cost.

Figura 2.4.2.i: Transporte terrestre Tucumán - Bahía Blanca (y viceversa), 2023.

Empresa	Frecuencias diarias	Costo /duración del viaje
<p>La ruta Tucumán - Bahía Blanca y viceversa cuenta con dos salidas diarias, siendo la empresa ANDESMAR la empresa prestadora del servicio.</p> <p>La duración del viaje es de 24hs15m.</p> <p>El costo ronda entre los 23.500 a 29.900 dependiendo el servicio (semi cama, ejecutivo).</p> <p>Las unidades son de 42 asientos (aprox.)</p>		

Nota: elaboración propia. Recuperado de la plataforma de venta de pasajes terrestres Plataforma 10.

Página web. <https://www.plataforma10.com.ar>, consultada el 27 de marzo 2023.

Tarea 3: Formulación de una guía operativa para la captación de nuevas rutas y vuelos, con compromiso ambiental

3.1. Estrategias, programas y acciones tendientes al posicionamiento del aeropuerto internacional de Tucumán como hub del norte argentino: Régimen Provincial de Fomento al Transporte Aéreo

3.1.1 MODELO DE CONVENIO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN & UN TRANSPORTADOR AÉREO

Entre _____ **LINEAS AÉREAS S.A.**, representada en este acto por los Sres. _____, con domicilio _____, (en adelante, “**EL TRANSPORTADOR**”) por una parte y, por la otra el **ENTE AUTÁRQUICO TUCMÁN TURISMO** en representación del gobierno de la Provincia de Tucumán representada en este acto por _____, DNI Nro. _____, conforme lo acredita con la documentación que se acompaña al presente como **Anexo I**, con _____ (en adelante denominada “**El Gobierno**” y/o la “**Provincia**”), y junto con “**EL TRANSPORTADOR**” las “**Partes**”, convienen en celebrar el presente Convenio de Prestación de Servicios de Transporte Aéreo (en adelante, el “Convenio”), conforme las siguientes cláusulas y condiciones:

CONSIDERANDO:

i) Que uno de los objetivos primordiales que posee EL GOBIERNO es el desarrollo social-turístico y productivo de la provincia de Tucumán, promoviendo al territorio provincial como lugar de turismo, cultura, negocios y cumpliendo un objetivo social de asistencia de la población.

ii) Que “**EL TRANSPORTADOR**” es una sociedad creada y existente en el país, cuya principal actividad es el transporte aéreo de pasajeros, equipaje, carga y correo, que es titular de autorizaciones para operar en el país, conforme se acredita con

la constancia del CESA y permisos aerocomerciales vigentes que se agregan al presente como **Anexo II**;

iii) Que, considerando la importancia de la actividad turística y el intercambio comercial para el desarrollo económico y el empleo en Argentina, EL GOBIERNO Y “EL TRANSPORTADOR” consideran prioritario asegurar la conectividad desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Tucumán mancomunando esfuerzo y estableciendo un canal de colaboración, comunicación y asistencia mutua permanente.

iv) Que EL GOBIERNO es un usuario importante del medio aéreo y considera que “EL TRANSPORTADOR” puede ser una solución adecuada a su demanda.

v) Que “EL TRANSPORTADOR” y EL GOBIERNO acuerdan definir bajo la denominación de Ruta Comercial (en adelante, la “**Ruta Comercial**”), en general, a aquellas que influyan en el transporte aerocomercial de la comunidad regional y que resulta esencial para favorecer las actividades de turismo, industriales, comerciales, educativas, de servicios y que coadyuven al desarrollo de las comunidades que la integren;

vi) Que a los fines de justificar las inversiones y los gastos efectuados por “EL TRANSPORTADOR”, EL GOBIERNO garantizará las operaciones de “EL TRANSPORTADOR” de modo de sostener la viabilidad y vigencia de la Ruta Comercial en el tramo “TUCUMAN – _____y v.v.”;

POR LO EXPUESTO, en virtud del Decreto autorizante que se adjunta como **Anexo V** al presente, las Partes convienen en celebrar el presente Convenio, el que se regirá por las siguientes cláusulas y condiciones:

PRIMERA. Objeto.

1.1 “EL TRANSPORTADOR” , en su calidad de explotador con autorización para efectuar servicios de transporte aéreo de pasajeros, equipajes, carga y correo, conforme las autorizaciones nacionales que la Provincia declara conocer y aceptar, y/o de acuerdo con las autorizaciones que en el futuro “EL TRANSPORTADOR” obtenga, acuerda prestar para terceros interesados servicios de transporte aéreo, ida y vuelta, a través de la Ruta Comercial (en adelante los “**Servicios**”), conforme el Cronograma de Vuelos que se agrega al presente como **Anexo III** (en adelante, el “**Cronograma de Vuelos**”), sujeto a los términos y condiciones del presente Convenio.

1.2. Las Partes acuerdan que la prestación total y/o parcial de los Servicios está sujeta, en todos los casos y durante todo el plazo del Convenio, a que “EL TRANSPORTADOR” cuente con los permisos y/o autorizaciones y/o concesiones correspondientes para la correcta prestación de los Servicios.

1.3 EL GOBIERNO entiende, declara y acepta que el Cronograma de Vuelos agregado al presente y/o los Servicios, implican para “EL TRANSPORTADOR” la utilización de las aeronaves indicadas en el **Anexo IV** agregado al presente (en adelante designadas indistintamente las “**Aeronaves**” y/o la “**Aeronave**”). Cualquier modificación al Cronograma de Vuelos que implique para “EL TRANSPORTADOR” la necesidad de agregar o reemplazar aeronaves a los efectos de la prestación de los Servicios, deberá ser solicitada por escrito por EL GOBIERNO con treinta (30) días hábiles de antelación y con expresión de sus fundamentos, quedando a criterio de “EL TRANSPORTADOR” aceptar o no dicha modificación al Cronograma de Vuelos, sin indemnización ni derecho alguno a favor de EL GOBIERNO.

1.4 Las Partes podrán acordar la incorporación de otras aeronaves –distintas a las Aeronaves descritas en el Anexo IV- a efectos de garantizar la prestación de los Servicios, no pudiendo establecer nuevos precios en el Cronograma de Vuelos. Asimismo, los cambios realizados al Cronograma de Vuelos convenidos por las Partes

quedarán en todos los casos sujetos a la autorización de la autoridad aeronáutica competente.

1.5 Las Partes acuerdan que el Cronograma de Vuelos en todos los casos podrá ser modificado siempre y cuando existan acuerdo escrito entre ambas partes, y, así formalizado, pasará a integrar en forma automática el presente Convenio como Anexo III, en reemplazo del Cronograma de Vuelos vigente al momento de la modificación de que se trate, en todo aquello que sea materia de modificación, manteniendo plena vigencia lo que no se modifique.

1.6 Las Aeronaves deberán estar en condiciones aeronavegables, según las Directivas de la ANAC y los Manuales del Fabricante, para transporte de pasajeros y su correspondiente equipaje, el cual se ajustará a las medidas, cantidades, tipos y pesos autorizados por las regulaciones vigentes. tendrá derecho a no embarcar el equipaje en exceso o que no cumpla con los requisitos legales que tiene establecido para sus vuelos regulares de cabotaje, siendo exclusiva responsabilidad de los pasajeros interesados los gastos y costos asociados al mismo.

SEGUNDA: TARIFAS Y APOORTE.

2.1 LAS PARTES acuerdan la cooperación entre ellas con el objeto de facilitar la prestación por parte de “EL TRANSPORTADOR” de la operación de vuelos en la ruta _____. En tal sentido:

a) “EL TRANSPORTADOR” asume el compromiso de:

* Volar (___) _____ veces por semana en el tramo _____ Y _____.

* Sujeto al previo pago del Aporte, “EL TRANSPORTADOR” volará desde el _____ de _____ diciembre de _____ por _____ (___) días, finalizando con un total de vuelos. Interpretese “cada vuelo” el recorrido de itinerario _____

* Los vuelos se realizarán los días _____ salvo eventos previstos en la Cláusula Séptima.

* La Tarifa con la cual “EL TRANSPORTADOR” venderá sus pasajes al público en la Ruta Comercial será a partir de _____ ida y vuelta o a partir pesos _____ netos (\$ ____) cada tramo, debiendo mantener “EL TRANSPORTADOR” el precio de inicio de dicha tarifa durante la vigencia del presente convenio.

* Tener disponibilidad física y jurídica de la Aeronave.

b) EL GOBIERNO asume el compromiso de:

* Orientar a los funcionarios del GOBIERNO a utilizar los servicios de “EL TRANSPORTADOR” en todos los vuelos que se realicen en la órbita de este convenio

* A los fines de garantizar los ____ vuelos en la Ruta Comercial, EL GOBIERNO se compromete a realizar un aporte en pesos de (____ millones (\$____)), (ingresos brutos e IVA incluido), (el “Aporte”). A los fines de la implementación que se considera para el valor del ingreso garantizado por los vuelos especificados.

La suma pactada no estará sujeta a actualización ni ajuste alguno y será ABONADA CON POSTERIORIDAD A LA FIRMA DEL PRESENTE CONVENIO conforme lo previsto en cláusula 2.5.

*El Gobierno abonará directamente a “EL TRANSPORTADOR” a través de los mecanismos legales administrativos internos que estime correspondientes.

2.2 Las Partes acuerdan que “EL TRANSPORTADOR” comercializará en forma exclusiva, por sí y/o por un tercero que “EL TRANSPORTADOR” designe a tal efecto, los billetes de pasajes (tickets) correspondientes a los Servicios de transporte aéreo de la referida Ruta Comercial comprendidos en el objeto del presente Convenio. Dichos billetes de pasajes (tickets) deberán ser emitidos por “EL TRANSPORTADOR” de acuerdo a la normativa aplicable por regulaciones nacionales sobre tráfico aéreo de pasajeros. El producido de la venta de los tickets percibido por “EL TRANSPORTADOR”

será, en todo momento durante la vigencia del presente Convenio, de propiedad exclusiva de “EL TRANSPORTADOR”.

2.3 LAS PARTES establecen que la comercialización de los billetes de pasajes correspondientes a los Servicios será efectuada por “EL TRANSPORTADOR” en un total de _____() vuelos a desarrollarse en ____ frecuencias semanales durante _____, denominada “Temporada _____”.

2.4 La Provincia reconoce y acepta expresamente que la viabilidad de los Servicios prestados por “EL TRANSPORTADOR” requieren del Aporte, necesario para afrontar costos y prestar los Servicios de la forma más eficiente posible.

2.5 A efectos del cumplimiento del presente Convenio y para poder dar inicio a la prestación de los Servicios, EL GOBIERNO acuerda abonar por adelantado a “EL TRANSPORTADOR” la suma de _____ del Aporte Total.

En atención a ello dentro de los cinco (5) días corridos de suscripto este Convenio, “EL TRANSPORTADOR” emitirá a EL GOBIERNO una factura por dicho Aporte, la cual deberá ser cancelada por la Provincia dentro de los ____ días hábiles desde su recepción. El aporte deberá ser abonado por la Provincia mediante depósito o transferencia bancaria a la cuenta que informe “EL TRANSPORTADOR” por escrito al Ente Autárquico Tucumán Turismo. En caso que el Aporte esté gravado con impuesto a los débitos y créditos, dicho importe será afrontado por mitades entre las Partes.

El resto del aporte se abonará conforme al siguiente entendimiento_____

2.6 “EL TRANSPORTADOR” elaborará y enviará a la Provincia, dentro de los primeros quince (15) días corridos de cada mes, una liquidación informando la totalidad de pasajeros vendidos efectivamente volados, correspondientes al mes inmediato anterior para los tramos _____ de la Ruta Comercial (en adelante, la “**Liquidación**”). Finalizado cada mes de prestación de Servicios, dentro de los primeros quince (15) días corridos del mes siguiente, “EL TRANSPORTADOR” realizará, una Nota

de Crédito a favor de la Provincia sobre el Aporte, por el importe neto más impuestos efectivamente percibido por “EL TRANSPORTADOR” como producto de la comercialización de los Servicios (considerando pasajeros volados), descontada la comisión de venta por intermediación de las agencias de viajes del _____%, en los tramos _____ y _____ de la Ruta Comercial dentro del plazo de quince (15) días corridos contados desde presentada la Nota de Crédito. El monto de la Nota de Crédito deberá ser transferido a la cuenta del Ente Autárquico Tucumán Turismo o donde la provincia notifique (El detalle de la cuenta deberá ser informado por escrito a “EL TRANSPORTADOR”).

2.7 Las Partes acuerdan que el incumplimiento de las obligaciones asumidas en esta Cláusula por la Provincia habilitará a “EL TRANSPORTADOR” a: i) rescindir el presente Convenio por exclusiva culpa de la Provincia, con derecho al reclamo de “EL TRANSPORTADOR” por los daños y perjuicios que pudieren corresponder contra EL GOBIERNO y ii) abstenerse de efectuar, a su sola discreción, el/los vuelo/s y/o despegue/s alguno, sin que de esto se derive derecho a reclamo y/o indemnización alguna a favor de EL GOBIERNO, debiendo EL GOBIERNO asumir la responsabilidad ante los eventuales reclamos de pasajeros y/o terceros por la cesación de los vuelos por exclusiva culpa de EL GOBIERNO.

2.8 Todos los pagos a efectuarse en virtud del presente Convenio deberán ser abonados por la Provincia a “EL TRANSPORTADOR” mediante depósito o transferencia bancaria a la cuenta bancaria en pesos identificada como: _____ . Las Partes acuerdan expresamente que los pagos practicados en virtud del presente Convenio, sólo se considerarán efectuados y/o cancelados cuando el importe correspondiente se encuentre debidamente acreditado en las cuentas mencionadas en cada caso.

2.9 La falta de pago a su vencimiento de una cualquiera de las obligaciones de pago de EL GOBIERNO, hará incurrir a EL GOBIERNO en mora automática y de pleno derecho, sin necesidad de notificación judicial ni/o extrajudicial alguna, devengándose

una penalidad por mora del dos por ciento (2%) mensual del total del monto adeudado, la que deberá ser abonada por EL GOBIERNO, indefectiblemente, en forma conjunta con el monto adeudado, pudiendo “EL TRANSPORTADOR” negarse a recibir el pago en caso que EL GOBIERNO no integre el monto total. Asimismo, queda facultado “EL TRANSPORTADOR” a ejercer uno cualquiera de los remedios previstos en el presente Convenio para el caso de incumplimientos. Si EL GOBIERNO incurriera en mora y “EL TRANSPORTADOR” aceptare en cualquier ocasión el pago de cualquier suma de dinero, ello no implicará novación ni afectará la subsistencia de la mora, ni tampoco el curso de los intereses antes pactados, ni sentará precedente válido que EL GOBIERNO pudiese invocar en el futuro. Los pagos efectuados durante la mora de EL GOBIERNO se imputarán, en primer término, a penalidades, intereses y saldo, si lo hubiere, y en segundo término a capital. “EL TRANSPORTADOR” se reserva el derecho de solicitar intereses, de acuerdo a las previsiones de la Ley de Contabilidad de la Provincia.

2.10 Adicionalmente, en caso de falta de pago del aporte, “EL TRANSPORTADOR” queda expresamente facultada a abstenerse de efectuar, a su sola discreción, el/los vuelo/s y/o despegue/s alguno, sin que de esto se derive derecho a reclamo ni/o indemnización alguna contra “EL TRANSPORTADOR”, a menos que los pagos y/o sumas adeudadas por la Provincia se encuentren debidamente depositados y disponibles en las cuentas de “EL TRANSPORTADOR” mencionadas en 2.8. Queda expresamente convenido que EL GOBIERNO se obliga a indemnizar a “EL TRANSPORTADOR”, por cualquier reclamo de pasajeros y/o de terceros, derivado de la interrupción de los vuelos por parte de “EL TRANSPORTADOR”, en razón de lo estipulado precedentemente.

2.11 Las Partes acuerdan que el libro de Registro Técnico de Vuelo (R.T.V.) en poder de “EL TRANSPORTADOR”, servirá como constancia de referencia a efectos de que EL GOBIERNO verifique los vuelos efectuados por “EL TRANSPORTADOR”. Dicho Registro Técnico de Vuelo será exhibido por “EL TRANSPORTADOR” a EL GOBIERNO en cada oportunidad que EL GOBIERNO, por escrito, así lo solicite. EL GOBIERNO se reserva el derecho de verificar por otra vía estatal los vuelos efectuados por “EL TRANSPORTADOR”, reconociendo y aceptando “EL TRANSPORTADOR” esta opción.

TERCERA: Auditoría

EL GOBIERNO tendrá derecho a solicitar una auditoría en cualquier momento y al finalizar el presente Convenio, con la finalidad de verificar las Liquidaciones realizadas en dicho período, así como toda su documentación respaldatoria. Esta auditoría no deberá extenderse más de cinco (5) días hábiles. La auditoría indicada, en todos los casos, sólo podrá compulsar los registros de “EL TRANSPORTADOR” vinculados con los Servicios y deberá observar, ineludiblemente, los principios de confidencialidad, como mínimo, planteados en el presente Convenio. El Gobierno designará a sus auditores a través de sus mecanismos internos legales establecidos por la legislación vigente en Tucumán.

CUARTA: Plazo

El plazo del presente Convenio se establece desde la firma del presente Convenio y hasta la finalización del último vuelo que realice “EL TRANSPORTADOR” según el detalle de vuelos previsto en el Anexo III.

QUINTA: Supuestos de Incumplimientos

5.1 Sin perjuicio de los supuestos incumplimientos previstos expresamente en cada cláusula particular, las Partes acuerdan que los supuestos detallados más abajo constituyen “**Supuestos de Incumplimientos**”, bajo el presente Convenio:

5.1.1 Supuestos de Incumplimientos del GOBIERNO:

(i) Si la Provincia incumple con su obligación de pago en virtud del presente Convenio, y no subsana dicho incumplimiento dentro de los cinco (5) días hábiles del vencimiento de la obligación de pago de que se trate.

5.1.2 Supuestos de Incumplimientos de “EL TRANSPORTADOR”:

(i) Si “EL TRANSPORTADOR” incumple con cualquier obligación material prevista en el presente, y no subsane tal incumplimiento dentro de los **cinco (5)** días hábiles

contados desde la fecha en que la Provincia notificó de modo fehaciente intimando la subsanación del incumplimiento.

(ii) Si “EL TRANSPORTADOR” se torna insolvente o deja de operar como empresa en marcha o le solicitan, en virtud de la legislación concursal, un pedido de quiebra y dicha petición no es desestimada dentro de los treinta (30) días desde la fecha en que el juez competente notifica dicha petición y/o apertura del proceso falencial a “EL TRANSPORTADOR”.

5.2 Configurados los Supuestos de Incumplimiento, la Parte cumplidora podrá dar por resuelto el presente Convenio, en forma automática y de pleno derecho, sin necesidad de notificación judicial ni/o extrajudicial alguna, a excepción de las respectivas notificaciones previstas en dichas cláusulas, que deberán cursarse en forma previa a declarar la resolución de este Convenio. En caso que la Parte incumplidora del Supuesto de Incumplimiento precitado sea la Provincia, “EL TRANSPORTADOR” queda autorizada a conservar en propiedad la suma abonada por la Provincia, en concepto de cláusula penal, no obstante el derecho a accionar contra la Provincia por la indemnización de los daños y perjuicios ocasionados como consecuencia del incumplimiento de que se trate. En el caso de que “EL TRANSPORTADOR” no hubiese percibido al tiempo de la terminación del Convenio conforme a la presente cláusula una cualquiera de las sumas indicadas precedentemente, ya sea total o parcialmente, “EL TRANSPORTADOR” mantendrá el derecho a cobro de las sumas indicadas precedentemente pudiendo recurrir a los remedios legales previstos en el presente Convenio y/o en la legislación aplicable, en cuyo caso, “EL TRANSPORTADOR” tendrá derecho a reclamar los honorarios, costos, gastos, impuestos, intereses y/o cualquier otro tipo de desembolso que “EL TRANSPORTADOR” deba efectuar en caso de tener que reclamar judicialmente el cobro de cualquiera de las sumas citadas precedentemente.

5.3 Las obligaciones asumidas por las Partes en las Cláusulas que anteceden, subsistirán a la terminación del presente Convenio, y seguirán vigentes hasta la

prescripción de las acciones para reclamar los pagos debidos por los conceptos mencionados en dichas Cláusulas.

SEXTA: Operación

6.1 “EL TRANSPORTADOR”, en su carácter de explotador, mantendrá durante la prestación de los Servicios el control sobre la tripulación y la conducción técnica de las Aeronaves, no implicando el presente Convenio transferencia alguna del carácter de explotador de “EL TRANSPORTADOR”.

6.2 “EL TRANSPORTADOR” se reserva el derecho de no embarcar a los pasajeros que se presenten fuera de tiempo y forma, sin la documentación necesaria para efectuar el viaje y sin el billete de pasaje y/o ticket de equipaje emitido de conformidad a lo consignado en el presente Convenio, y en un todo acorde a la legislación aplicable, en especial art. 113 y ss. del Código Aeronáutico, sin penalidad alguna para “EL TRANSPORTADOR”

6.3 “EL TRANSPORTADOR” realizará la comercialización de los pasajes (tickets) bajo la marca _____

SÉPTIMA: Cancelaciones de vuelos.

7.1 “EL TRANSPORTADOR” no podrá cancelar bajo ninguna forma los vuelos acordados en el presente convenio salvo las causales previstas en las Cláusulas 7.3 o 7.4.

7.2 La falta de realización de los vuelos establecidos en el presente convenio, hará incurrir a “EL TRANSPORTADOR” en forma automática y de pleno derecho, sin necesidad de notificación judicial ni/o extrajudicial alguna, una penalidad por cada día subsiguiente de vuelo cancelado del uno por ciento (1%) del total del aporte realizado por EL GOBIERNO, la que deberá ser abonada indefectiblemente en la cuenta informada por el Ente Autárquico Tucumán Turismo, pudiendo EL GOBIERNO negarse a recibir el pago en caso que “EL TRANSPORTADOR” no integre el monto total. Asimismo, queda

facultado EL GOBIERNO a ejercer uno cualquiera de los remedios previstos en el presente Convenio para el caso de incumplimientos. Si “EL TRANSPORTADOR” incurriera en mora y EL GOBIERNO aceptare en cualquier ocasión el pago de cualquiera suma de dinero, ello no implicará novación ni afectará la subsistencia de la penalidad, ni tampoco el curso de posibles intereses, ni sentará precedente válido que “EL TRANSPORTADOR” pudiese invocar en el futuro. Los pagos efectuados por “EL TRANSPORTADOR” durante la mora de la penalidad, EL GOBIERNO imputará, en primer término, a penalidades o intereses, si lo hubiere, y en segundo término a capital.

7.3 “EL TRANSPORTADOR” será excusado de cumplir las obligaciones del presente Convenio en virtud de caso fortuito o fuerza mayor. A los efectos del presente se entiende como “**Caso Fortuito**” o “**Fuerza Mayor**” a aquellos supuestos que, de acuerdo a la ley y jurisprudencia vigentes, puedan considerarse como tales y en especial los siguientes (sin que la siguiente enumeración sea de índole limitativa),

(i) Los acontecimientos extraordinarios de origen natural que impidan o dificulten el cumplimiento del presente.

(ii) Los actos de revolución, insurrección, conmoción interna, guerra civil, así como los de sabotaje.

(iii) Las huelgas, paro de actividades, piquetes, bloqueos y/o cualquier medida de acción directa o indirecta ejercida por terceros y/o por dependientes de las Partes o no, que de cualquier modo impidan el cumplimiento efectivo y demostrable por escribano público de este Convenio.

7.4 En el caso que “EL TRANSPORTADOR” debiera cancelar uno o más vuelos confirmados debido a condiciones operativas o técnicas, ésta se compromete a efectuar el o los vuelos cancelados con la mayor brevedad posible poniendo a disposición otra u otras Aeronaves alternativas, no teniendo la Provincia nada más que reclamar a “EL TRANSPORTADOR” por tal concepto.

7.5 Las disposiciones de autoridad competente que impidan o dificulten a “EL TRANSPORTADOR” el cumplimiento del presente Convenio, incluyendo específicamente a la Administración Nacional de Aviación Civil (A.N.A.C.), al Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (O.R.S.N.A.) y/o autoridad que en el futuro los pudiera reemplazar y, asimismo, a cualquier repartición pública federal, provincial y/o municipal que con medidas legítimas o ilegítimas, impida, suspenda o entorpezca el normal desenvolvimiento y ejecución de este Convenio se entenderá como un impedimento al objeto del contrato, razón por la cual deberá disolverse y devolver “EL TRANSPORTADOR” lo que haya percibido en la hipótesis de no haber realizado vuelo alguno y en la hipótesis de haber realizado algún vuelo, deberá devengar el valor proporcional de los mismos del total del aporte y devolver al saldo restante.

OCTAVA: Responsabilidad

8.1 La responsabilidad de “EL TRANSPORTADOR” por el transporte aéreo de pasajeros y su equipaje será la definida en los billetes de pasaje y tickets de equipaje emitidos en virtud del presente Convenio, conforme los límites previstos en la Ley 17.285 para el caso de vuelos de cabotaje, y Convenciones Internacionales aplicables para el caso de vuelos internacionales. En cualquier caso, la responsabilidad de “EL TRANSPORTADOR” estará limitada a los montos determinados en la Ley 17.285 para el caso de vuelos de cabotaje, y Convenciones Internacionales Aplicables para el caso de vuelos internacionales.

8.2 “EL TRANSPORTADOR” libera a EL GOBIERNO por cualquier reclamo de todo tipo (pasajeros y equipajes) que se hiciera en su contra, motivado en la prestación de los Servicios, salvo aquellos casos derivados de culpa y/o incumplimiento de EL GOBIERNO.

8.3 “EL TRANSPORTADOR” asume la obligación de cumplir estrictamente con la normativa que a nivel nacional rigiera para la operación del transporte aerocomercial.

NOVENA: Confidencialidad

9.1 Las Partes acuerdan colaborar y suministrar toda aquella información que a criterio de ambas resulte relevante a los fines operativos del presente Convenio.

9.2 Las Partes se obligan y garantizan recíprocamente que la información que se suministren al amparo del presente Convenio será completa, veraz y fidedigna.

9.3 Las Partes se obligan a mantener en confidencialidad las negociaciones que celebren en ocasión del presente, así como toda la información suministrada, otorgándole a la misma el máximo tratamiento de confidencialidad.

9.4 Las Partes acuerdan que el tratamiento confidencial antes aludido se limitará a la información que les sea mutuamente suministrada y por lo tanto no ampara aquella información que:

(i) se encontraba en poder de las Partes con anterioridad a la fecha de su revelación, siempre y cuando ésta información no se encuentre ya amparada bajo otro acuerdo de confidencialidad precedente;

(ii) sea de público conocimiento a la firma del presente o lo sea con posterioridad a ello;

(iii) sea obligatorio proporcionar como consecuencia de un requerimiento de una autoridad judicial o administrativa o por imperio legal;

(iv) se haya entregado o se permita su acceso sobre una base no confidencial.

9.5 Las Partes acuerdan utilizar la información que les fuese suministrada en relación con el presente Convenio solamente a los fines contemplados en el presente. En ese sentido, se comprometen a tomar toda precaución a fin de evitar divulgar a terceros la información confidencial recibida, y solamente divulgará dicha información a su personal que necesiten conocerla a los fines contemplados en este Convenio, los que

tendrán la obligación de mantener la naturaleza confidencial de dicha información en los mismos términos que las Partes.

9.6 El deber de confidencialidad asumido por las Partes se mantendrá durante cinco (5) años contados a partir de la terminación del presente Convenio, por la causa que fuere.

9.7 Las Partes acuerdan que cualquier anuncio respecto del presente Convenio y/o relativo a la existencia de negociaciones o a los términos y condiciones de este Convenio, sólo podrá ser efectuado previo acuerdo por escrito de las Partes, respecto tanto de la realización de dicha revelación, como de su contenido.

9.8 Las Partes se comprometen a que la información a la que accedieron o puedan acceder a través de la ejecución del presente Convenio se aplicará única y exclusivamente en dicha ejecución contractual, absteniéndose de revelar y/o utilizarla en otra actividad diferente, salvo previa autorización por escrito de la otra Parte.

9.9 El incumplimiento de cualquiera de las Partes a la obligación de confidencialidad estipulada en la presente Cláusula, constituirá un incumplimiento material del presente Convenio.

DÉCIMA: Declaraciones y garantías

10.1 EL GOBIERNO declara a “EL TRANSPORTADOR” que, a la firma de este Convenio:

(i) La celebración y/o cumplimiento de este Convenio no infringen, ni en la actualidad ni en el futuro, ninguna sentencia, orden, ley o reglamentación aplicable a los Servicios;

(ii) Cuenta con fondos suficientes para afrontar el Aporte necesario en que deba incurrir para el cumplimiento del presente Convenio y para la puntual atención de las obligaciones bajo el presente;

(iii) Que no ha acordado con terceros limitación alguna a la actividad que desarrollará “EL TRANSPORTADOR” en razón del presente Convenio que, de cualquier manera, restrinja la capacidad de “EL TRANSPORTADOR” para la prestación de los Servicios objeto del presente Convenio;

(iv) EL GOBIERNO por el presente declara y garantiza a “EL TRANSPORTADOR” que los derechos otorgados a “EL TRANSPORTADOR” en virtud del presente Convenio no constituyen ni/o constituirán violación de los derechos de propiedad de terceros, incluyendo en forma no restrictiva, relaciones confidenciales, y/u otros derechos otorgados que sean incompatibles con los derechos otorgados en el presente Convenio. En tal sentido, EL GOBIERNO acuerda mantener indemne y resarcir a “EL TRANSPORTADOR” y/o a sus directivos y/o a sus apoderados y/o a sus representantes y/o a sus empleados y/o a sus accionistas, respecto de todo daño, pérdida, reclamo, de cualquier naturaleza en que “EL TRANSPORTADOR” y/o sus directivos y/o sus apoderados y/o sus representantes y/o sus empleados y/o sus accionistas, deban incurrir en virtud de una pretensión por parte de terceros.

DÉCIMO PRIMERA: Misceláneas

11.1 Las Partes reconocen expresamente que el presente Convenio y/o, en su caso, el Cronograma de Vuelo modificado y/o los Anexos agregados al presente, tienen naturaleza contractualmente vinculante.

11.2 Ninguna previsión de este Convenio impondrá obligaciones, o conferirá derechos o beneficios a terceras personas diferentes de las Partes, sus sucesores y cesionarios autorizados, con excepción de las disposiciones de este Convenio que expresamente imponen tales obligaciones u otorgan tales derechos o beneficios a otras personas.

11.3 La renuncia eventual de cualquiera de las Partes a exigir cualquiera de sus derechos o su decisión de no exigir ninguna de las compensaciones establecidas en el presente, no funcionará ni podrá ser considerada como una continua aceptación del

hecho tolerado, ni renuncia a otros derechos o reclamos según se establece en este Convenio, o que permita la legislación vigente.

11.4 La falta o demora en el ejercicio por cualquier Parte de cualquier derecho, facultad o privilegio en virtud del presente no se considerará una renuncia al mismo, ni tampoco el ejercicio parcial de cualquier derecho, facultad y/o privilegio impedirá todo otro ejercicio del mismo o el ejercicio de todo otro derecho, facultad o privilegio en virtud del presente. Los derechos y remedios aquí expuestos son acumulativos y no excluyentes de todo otro derecho o remedio dispuesto por la ley.

11.5 En caso que el presente Convenio esté sujeto a impuesto de sellos, dicho impuesto será abonado por las Partes por mitades.

11.6 Todos los ejemplares de este Convenio y/o sus Anexos suscriptos por las Partes serán considerados como originales a todos sus efectos.

11.7 Ninguna modificación de este Convenio y/o de sus Anexos será válida a menos que se la realice por escrito y con el consentimiento de ambas Partes. Cualquier dispensa de una de las Partes respecto de las obligaciones o compromisos de la otra Parte según el presente Convenio, sólo será válida respecto de la obligación o compromiso particular, y no podrá ser extendida, ni constituirá un antecedente que obligue a las Partes a un comportamiento similar respecto de otras obligaciones o compromisos, o al nuevo incumplimiento de las mismas obligaciones o compromisos.

11.8 Si cualquiera de las cláusulas o previsiones de este Convenio y/o de sus Anexos resultare nula, inválida, inoponible o ineficaz, dicha invalidez, inoponibilidad o ineficacia: (i) no afectará la validez de este Convenio o el resto de sus cláusulas; y (ii) las Partes harán sus mejores esfuerzos para encuadrar la situación dentro de un marco jurídico, contable e impositivo válido, que deberá responder a idénticos fines a los tenidos en cuenta por las Partes a los fines de la redacción de la cláusula o previsión que luego hubiere resultado inválida, inoponible o ineficaz.

11.9 Las Partes han participado conjuntamente en la redacción de este Convenio por lo que en caso de ambigüedad u otra circunstancia que requiera una interpretación de sus términos, ninguna presunción derivada de la autoría en la redacción del presente favorecerá o perjudicará a cualquiera de las Partes. El presente constituye el Convenio completo entre las Partes y reemplaza todos los acuerdos previos, cartas de intención, arreglos, manifiestos, garantías u otras disposiciones, expresas o implícitas, referidas a la materia del presente, salvo lo establecido en el presente.

11.10 A los efectos de la gestión y control del servicio que brindará “EL TRANSPORTADOR” y demás aspectos operativos aquí previstos, así como de atender las obligaciones que contrae EL GOBIERNO, se designa como autoridad de aplicación al presente convenio al Ente Autárquico Tucumán Turismo y o el organismo que EL GOBIERNO determine en el futuro debiendo notificar fehacientemente a “EL TRANSPORTADOR” de dicha modificación.

11.11. “EL TRANSPORTADOR” promocionará el destino _____ en su página web _____, publicidad a bordo de sus vuelos y todos sus canales posibles de contacto con el pasajero, así como campañas de publicidad que emprendiera durante la vigencia del convenio. Asimismo, “EL TRANSPORTADOR” realizará acciones cooperadas con EL GOBIERNO facilitando la promoción del destino en todas las empresas mediante las cuales “EL TRANSPORTADOR” comercializa pasajes aéreos, sean agencias de viajes o lo que “EL TRANSPORTADOR” considere.

11.12. “EL TRANSPORTADOR” se compromete a priorizar el análisis y poner todos sus esfuerzos para que una vez finalizado exitosamente el presente convenio, puedan continuar los vuelos en forma regular, ya sea en el presente corredor aéreo u otro que “EL TRANSPORTADOR” considere, siempre teniendo al aeropuerto de Tucumán como destino final o intermedio, no constituyendo esta priorización de análisis o esfuerzo de modo alguno una obligación de “EL TRANSPORTADOR” ni/o confirmación de realización de esos futuros potenciales vuelos.

DÉCIMO SEGUNDA: Ley aplicable y jurisdicción

12.1 Las Partes acuerdan que la ley aplicable será la ley de la República Argentina.

12.2 En caso de divergencia en la interpretación o ejecución de este Convenio y/o el alcance de las obligaciones contraídas, las Partes acuerdan la jurisdicción de los Tribunales Ordinarios de la ciudad de Tucumán, con expresa renuncia a cualquier otro fuero o jurisdicción que pudiera corresponder.

DÉCIMO TERCERA: Domicilios

13.1 A todos los efectos judiciales y/o extrajudiciales derivados del Convenio, las Partes establecen domicilios especiales en los indicados en el encabezado del presente Convenio.

En los domicilios precitados serán válidas y vinculantes todas las notificaciones, citaciones, comunicaciones, intimaciones, emplazamientos judiciales y/o extrajudiciales que las Partes practiquen, aunque se cursen correspondencia a otro domicilio real o no de las mismas. Cualquier cambio de domicilio, para ser válido, deberá ser notificado a la otra Parte por escrito y en forma fehaciente.

Se firma el presente en dos (2) ejemplares de un mismo tenor y a un sólo efecto, en la Ciudad de _____ a los ___ días del mes de _____ de 202_, recibiendo en este acto cada Parte su ejemplar de conformidad.

Por "EL TRANSPORTADOR

Cargo: Apoderado

DNI: _____

Cargo: Apoderado

DNI: _____

.

Por " EL GOBIERNO"

Cargo: _____

DNI: _____

ANEXO I

ACREDITACION DE PERSONERÍA.

ANEXO II

CERTIFICADO DE EXPLOTACIÓN DE SERVICIOS AÉREOS DE “EL TRANSPORTADOR”

ANEXO III

Cronogramas de vuelos.

Desde el _____ al _____ de 20__

ruta _____ - _____ - _____

De: _____ A: _____ vuelo sale llega

TUCUMAN	_____	_____	00:00	00:00
_____	TUCUMAN	_____	00:00	00:00

ANEXO IV

Detalle Aeronaves - Especificaciones Técnicas Aeronaves.

Aeronave _____

- Capacidad: _____ pasajeros

- Velocidad: _____ km. /h

- Techo operativo 15000 ft.

-Alcance: _____ km

Características del Servicio:

- Tripulación Bilingüe

- Capacidad para equipaje

- Aire Acondicionado

- Toilette

- Servicio de abordaje sin cargo: bebidas frías y snack

ANEXO V:

Decreto Autorizante.

3.1.2 PROYECTO DE DECRETO DEL RÉGIMEN PROVINCIAL DE FOMENTO AL TRANSPORTE AÉREO DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN

San Miguel de Tucumán... de....de 2023.

DECRETO Nº

VISTO el Expediente N°...../2023 caratulado: “.....” mediante el cual se promueve la creación del "Régimen Provincial de Fomento al Transporte Aéreo", y;

CONSIDERANDO:

Que, este Gobierno tiene como uno de sus objetivos el de fomentar la conectividad del servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros y cargas, dentro de su competencia provincial, y en coordinación con los actores públicos y privados de la industria.

Que, el fomento de la conectividad aerocomercial se considera una política pública provincial.

Que el fomento es una de las modalidades propias de intervención estatal, habiéndose señalado, al respecto, que “La acción consistente en proteger, estimular, auxiliar o fomentar las actividades particulares mediante las cuales se satisfacen necesidades o conveniencias de carácter general, tiene en nuestro idioma, según tradición administrativa de más de un siglo, el nombre de Fomento (cfr. Luis Jordana de Pozas, “Ensayo de una teoría del fomento en el derecho administrativo”, Revista de Estudios Políticos, obra colectiva, número 48, Madrid 1949, páginas 56 a 61 especialmente).

Que dicha política pública de fomento redundará en una mayor seguridad jurídica que permita incentivar las inversiones privadas, el empleo calificado, el crecimiento del turismo y el comercio nacional e internacional, impulsando la economía provincial y regional.

Que, las políticas de gobernanza deben sistematizarse y resultar de sencilla implementación para la industria y los ciudadanos.

Que en vistas a estos intereses, el Poder Ejecutivo Provincial conformó el “Comité de Facilitación Aerocomercial” mediante el dictado del Decreto N°..../2023, atribuyendo al citado Comité, entre otras funciones, la de “sugerir medidas destinadas a facilitar el desarrollo del transporte aéreo en el ámbito provincial, definiendo lineamientos estratégicos y operativos para la captación de nuevas rutas y vuelos con políticas públicas sistémicas aerocomerciales, en consonancia con la protección del ambiente”, habiéndole encomendado expresamente la obligación de “Elevar al Poder Ejecutivo Provincial una propuesta de ‘Régimen Provincial de Fomento al Transporte Aéreo destinada a incidir en el mercado aerocomercial, posibilitando que la Provincia logre ganar una mayor cuota dentro de éste y se posicione como hub aerocomercial del Norte Argentino, de proyección sub regional”.

Que en cumplimiento a la obligación antes mencionada, el referido Comité elevó su propuesta en orden a fomentar el transporte aéreo, consistente en un régimen de incentivos que pueden disponerse por el Poder Ejecutivo, sin perjuicio de que oportunamente se considere necesario introducir modificaciones legislativas en el “Sistema para Fomento de la Inversión” de la ley 7886 incluyendo al transporte aéreo dentro de aquellas actividades prioritarias a promover, otorgando rango de ley formal a los incentivos tributarios y facilidades para quienes se comprometan y efectivicen inversiones en transporte aéreo en la provincia.

Que existen antecedentes en el marco del derecho público local que avalan la posibilidad de generar esta política pública de incentivos a favor de los actores de la industria del transporte aéreo desde el ámbito del Poder Ejecutivo, entre ellos, el Decreto N° 3345/2019 de la provincia de Santa Fe que creó el "Programa General de Fomento de Transporte Aeronáutico".

Que las inversiones en transporte aéreo que por medio del presente se busca incentivar, deben ser entendidas de manera hermenéutica y abarcar, entre otras,

facilitaciones para pasajeros con movilidad reducida, capacitación, ofrecimiento de nuevas rutas, ampliación de frecuencias sobre rutas existentes, mayor oferta de servicios, mejora en la calidad de los servicios al pasajero y al usuario aeroportuario y todo lo concerniente a aquellos, incluso fuera del espacio del aeropuerto.

Que ha tomado la intervención competente en el asunto las áreas de

Por ello;

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE TIUCUMÁN

D E C R E T A:

ARTÍCULO 1º: APRÚEBASE el "Régimen Provincial de Fomento al Transporte Aéreo" previsto en el Anexo que forma parte de este instrumento, por los motivos expresados en los considerandos del presente.

ARTÍCULO 2º: DISPÓNESE que el Comité de Facilitación Aerocomercial será la autoridad de aplicación del régimen aprobado en el artículo 1.

ARTÍCULO 3º: AUTORÍZASE al Ministerio de Economía a realizar las adecuaciones presupuestarias que resulten necesarias para dotar de operatividad al régimen en cuestión.

ARTÍCULO 4º: El presente decreto será refrendado por el Señor Ministro de Desarrollo Productivo, el señor Ministro de Economía y el Secretario General de la Gobernación.

ARTÍCULO 5º: Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y archívese.

ANEXO

"Régimen Provincial de Fomento al Transporte Aéreo"

El presente régimen se diseña como una herramienta de competitividad para la provincia de Tucumán, considerando el marco normativo y tributario vigente para el sector.

Este régimen tiene por finalidad principal mejorar la conectividad a partir de la generación de nuevas rutas y/o ampliar la frecuencia de las ya existentes desde y hacia la Provincia de Tucumán considerando que el impulso a una política pública provincial en materia de transporte aéreo, servirá para potenciar el desarrollo social, **productivo, comercial y turístico de la provincia,**

CARACTERÍSTICAS

Los incentivos propuestos en el marco de este régimen podrán aplicarse una vez realizado un sólido análisis de los costos y beneficios de aplicarse la medida.

En todos los casos se trata de medidas transitorias orientadas y están abiertas a todas las aerolíneas/rutas/ pasajeros, según el caso, que se enmarque.

INSTRUMENTOS:

a. Incentivos Impositivos: Se propondrá a la Legislatura Provincial las modificaciones legislativas pertinentes que otorguen incentivos y/o exenciones tributarias y/o facilitaciones temporales para quienes se comprometan y efectivicen inversiones aerocomerciales en la provincia o presten servicios que faciliten la operación aerocomercial.

*(Se sugiere que el sector de transporte aerocomercial y servicios conexos sean considerados por el **Sistema de fomento para la inversión de la provincia,** pudiendo obtener las mismas compensaciones impositivas, tributarias y crediticias que perciba la*

actividad industrial y la turística. Asimismo se propone que la alícuota sobre los ingresos brutos para los “servicios complementarios para el transporte aéreo” se equipare con la prevista para el servicio de transporte aéreo (2))

b. Incentivos Municipales: Se invitará a los municipios donde se encuentren los aeródromos de la provincia a realizar las modificaciones regulatorias pertinentes que otorguen incentivos y/o exenciones tributarias y/o facilidades temporales para quienes se comprometan y efectivicen inversiones aerocomerciales en aquellos municipios.

c. Incentivos del Ejecutivo Provincial: se definen los siguientes tipos de incentivos a poder aplicarse en la Provincia de acuerdo a lo analizado y evaluado por el Comité de Facilitación Aerocomercial:

1. Incentivos por nuevas rutas o destinos nacionales o internacionales: Este instrumento se aplica en el caso de que líneas aéreas (pueden ser nuevas o que ya operan otras rutas) conecten al Aeropuerto de Tucumán con una localidad aún no alcanzada por los vuelos regulares. El beneficio puede estar vinculado a: (i) la definición de un aporte económico equivalente a un valor en pesos por pasajeros transportados para vuelos de cabotaje y en dólares para internacionales o (ii) beneficio para garantizar el punto de equilibrio a aerolíneas a través de un contrato que se suscribe por un tiempo determinado (por ej. 6 meses) durante los cuales los firmantes se comprometen a cubrir el importe necesario para asegurar el punto de equilibrio (generalmente expresado como cantidad de asientos).

2. Incentivos por aumento de frecuencias nacionales: Este incentivo promueve la implementación de nuevas frecuencias para rutas ya voladas y se aplica, tanto a compañías que ya operan en Tucumán como a nuevas compañías. En este caso el beneficio está vinculado a realizar un aporte económico con el objetivo de reducir las tasas operativas.

3. Incentivos por aumento en la capacidad de aeronaves: En este caso se busca promover el aumento en la capacidad de las aeronaves afectadas a rutas existentes por parte de compañías ya instaladas con el objetivo de ampliar la capacidad

de asientos en los mismos. En este caso el beneficio está vinculado a realizar un aporte económico con el objetivo de que la línea aérea no sufra (durante un plazo de tiempo) el incremento del valor de las tasas de aterrizaje, balizamiento y estacionamiento correspondientes a la aeronave original.

4. Incentivos por cuadro tarifario: Se trata de promover el acceso a nuevos segmentos de población al mercado del transporte aéreo. El incentivo prevé convenios con compañías aéreas con el objetivo de promover una cantidad de asientos por vuelo con tarifas especiales con el beneficio de acceder a campañas de promoción cooperadas o aportes económicos para el pago de las tasas operativas durante un plazo definido. El alcance del descuento estará definido por el nivel de tarifas ofrecidas y el alcance de la programación presentada.

5. Incentivos por campañas de promoción cooperadas: Se podrán instrumentar convenios con el objetivo de llevar adelante en manera conjunta campañas de promoción con el objetivo de promocionar las nuevas rutas, destinos, frecuencias y/o cuadros tarifarios promocionales.

CONDICIONES

Los beneficios anteriormente enumerados son sujetos a las siguientes condiciones mínimas:

- Contar con las autorizaciones correspondientes al inicio de las operaciones aéreas
- Mantener la ruta durante la vigencia del beneficio (como mínimo 6 meses)
- Cumplimiento de la compañía aérea de todos los planes de ruta presentados
- Contar con conducta de pago acorde a lo establecido por el reglamento de cobro de tasas, no teniendo deuda al momento de la percepción del beneficio

Anexo 3.1.3 PROYECTO DE DECRETO PARA LA CREACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN AEROCOMERCIAL DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN

San Miguel de Tucumán,.... de..... de 2023.

DECRETO N°

VISTO el objetivo de potenciar el transporte aéreo en la provincia de Tucumán, de cara a seguir promoviendo su desarrollo y su integración;

CONSIDERANDO:

Que en efecto, el transporte aéreo es una actividad socioeconómica, estratégica y esencial para la Provincia, que coadyuva al cumplimiento de los fines y valores mencionados en el Preámbulo de la Carta Magna local en tanto afirma la necesidad de afianzar el federalismo y promover el desarrollo humano, procurando el desarrollo económico y la integración tanto regional como latinoamericana;

Que al respecto, bien se ha señalado “El transporte aéreo tiene un impacto significativo sobre la productividad y eficiencia del sector empresarial, ayuda a conectar personas e ideas, impulsa el desarrollo regional y local, y es un eslabón relevante en la integración nacional e internacional para impulsar el turismo y los servicios, para transportar insumos de valor y perecederos, así como asistir en momentos de necesidad...” (cfr. ALTA - AMADEUS, “Índice de Competitividad del Transporte Aéreo en América Latina y el Caribe”, <https://cdn-alta-content.s3.sa-east-1.amazonaws.com/documents/indice-amadeus-2022.pdf>).

Que siendo ello así, y considerando las características que configuran el transporte aéreo y los factores que potencian su competitividad, resulta conveniente avanzar desde el ámbito provincial con la implementación de una política pública que impulse esta modalidad de transporte, en un marco de cooperación adecuada

con los organismos nacionales que tienen competencia en la materia (ANAC, ORSNA, PSA, EANA, DNM, MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN, AFIP, FUERZA AÉREA, entre otros) y con los demás actores estratégicos que conforman la comunidad aeroportuaria e integran el sector en cuestión -públicos y privados- (AA2000, concesionarios, compañías aéreas, empresas de *handling*, permisionarios, entre otros);

Que en efecto, existiría una oportunidad de desarrollo para aquél Estado provincial que aborde- de manera sistémica y permanente- la cuestión del transporte aéreo a través de la creación de un organismo al que se le atribuya normativamente esa competencia, con el cometido institucional de generar un marco de gobernanza que permita a la provincia contar con una intervención planificada sobre el asunto, adoptando las acciones que resulten necesarias a tales efectos, entre ellas, determinar medidas de fomento para atraer a empresas aéreas y de servicios aéreos para que operen en este destino, o bien, para que lo hagan con mayor volumen de asientos y frecuencias, reduciéndose sus costos para que ello ocurra.

Que conforme a lo antes expuesto, se crea el Comité de Facilitación Aerocomercial de la provincia de Tucumán, que actuará con arreglo a lo previsto en el Anexo I que integra al presente; y que más allá de las misiones y funciones allí contenidas y detalladas, deberá elevar al Poder Ejecutivo Provincial -en el plazo de tres meses, contados desde la fecha de publicación de este instrumento- una propuesta de “Régimen Provincial de Fomento al Transporte Aéreo” destinada a incidir en el mercado aerocomercial, posibilitando que la provincia logre ganar una mayor cuota dentro de éste y se posicione como *hub* aerocomercial del Norte Argentino, de proyección sub regional.

Que en el ámbito de dicho Comité, pues, se determinarán los principales factores de competitividad y potencialidad de los que se valdrá la provincia para mejorar su transporte aéreo, bajo un esquema de gobernanza adecuado, instrumentando sus medidas atendiendo a pautas de sostenibilidad, calidad y accesibilidad;

Que la Ley de Turismo 7484/05, declara al turismo de Interés provincial, calificándolo como Política de Estado por ser una actividad socioeconómica estratégica y esencial para el desarrollo de la Provincia; mencionando al Fomento entre sus principios rectores, señalando al respecto que “el Estado dará impulso al turismo como sector estratégico de la economía, generador de empleo y riqueza, protegiendo y dando prioridad al desarrollo integral de las actividades turísticas, recreacionales y, en general, a todo lo relacionado con esta actividad en el territorio provincial, fortaleciendo el turismo receptivo para lograr el posicionamiento de la Provincia tanto en los mercados nacionales como internacionales”.

Que el transporte aéreo, resulta fundamental para el desarrollo turístico de un destino, más allá de sus efectos positivos para el desarrollo humano y productivo en general, de allí que la creación del Comité de Facilitación Aerocomercial quede definida en el ámbito del Ente Autárquico Tucumán Turismo, bajo un esquema de una articulación inter orgánica como la postulada en este instrumento, que permita una mayor concertación integral de la actividad estatal orientada a potenciar el transporte aéreo y también la participación eventual -como invitados- de actores estratégicos vinculados a la materia, pero ajenos a la administración pública provincial.

Que el referido Comité tendrá también, entre otras atribuciones, la función de velar y procurar para que las regulaciones, programas y acciones en materia de transporte aéreo ejecutados por el Estado Nacional (y/o sus concesionarios), logren sus mejores efectos en el territorio provincial.

Que sólo a modo ilustrativo, cabe señalar que el incremento de las frecuencias aéreas y nuevas rutas hacia y desde la Provincia merecerá que se brinde una mayor atención a la infraestructura y servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional “Benjamín Matienzo”, debiendo realizarse entonces -y a tal fin- las gestiones del caso ante los organismos nacionales a cargo de tales obras y servicios.

Queda en claro entonces que la creación del Comité busca, entre sus principales propósitos, dotar de institucionalidad al trabajo planificado y sistémico que debe desarrollarse desde el gobierno provincial en materia de transporte aéreo, a los fines de potenciar su desarrollo vía una articulación integral activa y continua que asegure más vuelos y más destinos conectados desde y hacia la provincia, como así también, colaborar adecuadamente para que el Aeropuerto Internacional “Benjamín Matienzo” cuente con infraestructura y servicios de calidad, por tratarse de una de las principales puertas de entrada al territorio provincial más allá de estar bajo jurisdicción del Estado Nacional.

Que entre los otros objetivos del citado Comité, además de los ya señalados, podemos mencionar la formulación de lineamientos estratégicos para el desarrollo del transporte aéreo que contemple su adecuada vertebración con las otras modalidades de transporte en el ámbito provincial; la definición de una visión participativa, estratégica e integral sobre el asunto, con sus lineamientos correspondientes y determinación de mercados prioritarios y exploratorios; la conformación de indicadores que permitan medir la incidencia de las medidas de fomento en la materia; proponer el diseño y seguimiento de una agenda de trabajo y de acciones con los organismos nacionales con competencia en el asunto, también con compañías aéreas, actores e inversores del sector; la simplificación y agilización de las medidas relacionadas a la actividad; la gestión necesaria para la implementación efectiva en el territorio provincial de los planes y programas nacionales con incidencia en cuestiones aerocomerciales; la demanda de realización de las obras relacionadas al desarrollo de infraestructura aérea y su innovación tecnológica; entre otros asuntos.

Que en conclusión, surge evidente que la provincia debe promover una política pública que potencie el transporte aéreo por lo que dicha actividad implica en términos de desarrollo, con lo cual, resulta necesario conformar un organismo administrativo destinado al cumplimiento de las funciones aquí encomendadas, que ejerza de una manera eficaz y eficiente las competencias relacionadas a ese efecto, con las salvedades indicadas en los considerandos antes expuestos.

Que así las cosas, resulta fundamental entonces crear un Comité de Facilitación Aerocomercial que se integre con funcionarios jerárquicos de los organismos del Estado provincial vinculados al desarrollo del transporte aéreo, además de los representantes sectoriales y sin perjuicio de que puedan ser invitados funcionarios de organismos nacionales y municipales cuando su intervención sea necesaria y las circunstancias del caso así lo justifiquen;

Por ello;

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN

D E C R E T A:

ARTÍCULO 1º: CRÉASE el Comité de Facilitación Aerocomercial, en el ámbito del Ente Autárquico Tucumán Turismo, por los motivos expresados en los considerandos del presente.

ARTÍCULO 2º: APRUÉBASE el reglamento operativo del Comité de Facilitación Turística previsto en el Anexo que forma parte de este instrumento.

ARTÍCULO 3º: El presente decreto será refrendado por el Señor Ministro de Desarrollo Productivo y el Secretario General de la Gobernación.

ARTÍCULO 4º: Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y archívese.

ANEXO AL DECRETO N°

Reglamento de Funcionamiento del Comité de Facilitación Aerocomercial

Artículo 1º: El COMITÉ DE FACILITACIÓN AEROCOMERCIAL (en adelante, el “COFAER”) que funcionará en el ámbito del Ente Autárquico Tucumán Turismo.

Artículo 2º: DE SUS INTEGRANTES.

El pleno del COFAER estará presidido por el Señor GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN.

Será conformado también por un Vicepresidente, cargo que será ejercido por el Señor PRESIDENTE DEL ENTE AUTÁRQUICO TUCUMÁN TURISMO, y un SECRETARIO DE ARTICULACIÓN del COMITÉ.

A su vez estará conformado por:

- un REPRESENTANTE del Ministerio de Economía.
- un REPRESENTANTE del Ministerio de Desarrollo Productivo.
- un REPRESENTANTE del Ministerio de Seguridad
- un REPRESENTANTE del Ministerio de Obras y Servicios Públicos.
- un REPRESENTANTE del Ministerio del Interior.
- un REPRESENTANTE del Ministerio de Educación.
- un REPRESENTANTE de la Secretaría de Estado de Innovación y Desarrollo Tecnológico.

- un REPRESENTANTE de la Secretaría de Estado de Gestión Pública y Saneamiento.
- un REPRESENTANTE de la Secretaría de Estado de Relaciones Internacionales.
- un REPRESENTANTE del Instituto de Desarrollo Productivo de Tucumán.
- el Director Provincial de Aeronáutica.

Dichos integrantes no podrán tener rango inferior a Director y serán designados por las máximas autoridades de cada jurisdicción.

En caso de ausencia o impedimento de algún miembro del COFAER, podrá asistir en su reemplazo otro representante que se designe para tal efecto, previa comunicación a la Secretaría de Articulación del COFAER.

También serán invitados a formar parte del Comité, los representantes de organismos nacionales en la provincia que tienen competencia en la materia (ANAC, ORSNA, PSA, EANA, DNM, MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN, AFIP, FUERZA AÉREA, entre otros) y otros actores estratégicos que conforman la comunidad aeroportuaria e integran el sector en cuestión -públicos y privados- (AA2000, concesionarios, compañías aéreas, empresas de *handling*, permisionarios, entre otros); designando a un representante a tal fin, como así también a las universidades de la provincia y las cámaras empresariales vinculadas a la actividad turística, al desarrollo productivo y al comercio exterior.

Los miembros del COFAER desempeñarán sus funciones con carácter ad-honorem, a excepción del Secretario de Articulación.

Se podrá también convocar a otras áreas, entes u organismos, cuando su intervención sea necesaria y las circunstancias del caso así lo justifiquen.

Artículo 3º: DE LAS FUNCIONES.

Con miras al cumplimiento de su objeto, serán funciones del COFAER:

a) Sugerir medidas destinadas a facilitar el desarrollo del transporte aéreo en el ámbito provincial, definiendo lineamientos estratégicos y operativos para la captación de nuevas rutas y vuelos con políticas públicas sistémicas aerocomerciales, en consonancia con la protección del ambiente.

b) Mejorar la coordinación administrativa, burocrática y normativa entre las distintas jurisdicciones estatales provinciales con competencias vinculadas al desarrollo del transporte aéreo.

c) Articular y velar para que todos los programas y acciones que tengan incidencia en materia de transporte aéreo ejecutados por organismos nacionales (y/o sus concesionarios), logren plenos y mejores efectos en el territorio provincial.

d) Proponer acciones conjuntas con otros organismos públicos o privados, destinadas a potenciar el desarrollo coordinado del transporte aéreo.

e) Dotar de institucionalidad al trabajo sistémico del gobierno provincial en materia de transporte aéreo, a los fines de potenciar su desarrollo vía una articulación integral más activa y continua que asegure respuestas más rápidas y eficientes conforme los desafíos y el dinamismo propios de la actividad aerocomercial.

f) Elevar al Poder Ejecutivo Provincial una propuesta de “Régimen Provincial de Fomento al Transporte Aéreo” destinada a incidir en el mercado aerocomercial, posibilitando que la Provincia logre ganar una mayor cuota dentro de éste y se posicione como *hub* aerocomercial del Norte Argentino, de proyección subregional.

- g) Llevar adelante registros y datos vinculados al transporte aéreo.
- h) Proponer acciones de capacitación y formación
- i) Realizar un Informe Anual de los temas tratados por el COFAER, elevándolo al PODER EJECUTIVO PROVINCIAL para su conocimiento.
- j) Otras que pudieran surgir afines a la esencia.

Artículo 4º: DE LA SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN.

El COFAER contará con una Secretaría de Articulación cuyo integrante será designado por el Señor Gobernador de la Provincia de Tucumán, y prestará el apoyo administrativo para su funcionamiento y coordinación.

Artículo 5º: DE LAS REUNIONES.

El pleno del COFAER se reunirá como mínimo, dos (2) veces al año y podrá convocar otros referentes y/o representantes de instituciones públicas y/o privadas vinculadas al sector para tratar temas que resulten de interés.

Artículo 6º: DE LA ELEVACIÓN AL PODER EJECUTIVO PROVINCIAL.

El Comité deberá, al menos una vez al año, elevar al Poder Ejecutivo Provincial los estudios, informes y propuestas elaboradas por el COFAER, una vez que resulten aprobados por la mayoría simple de sus integrantes.

Artículo 7º: DE LAS FUNCIONES DE LA SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN.

Las principales funciones de la Secretaría de Articulación serán las siguientes:

- a) Articular con carácter permanente las tareas del COFAER, como así también efectuar todas las gestiones ejerciendo la representación del Comité.

b) Efectuar de manera constante la citación a las reuniones de trabajo para abordar conjuntamente el tratamiento de los distintos asuntos, y a su vez convocar al plenario del COFAER al menos dos veces al año, informando de los temas de la agenda, previamente a todos sus integrantes.

c) Llevar adelante la agenda permanente del Comité, tendiente a la continua gestión y solución de cuestiones vinculadas al sector.

d) Coordinar los temas y las documentaciones necesarias para las reuniones.

e) Elaborar las correspondientes actas de sesión.

f) Informar al Presidente y al Vicepresidente de la evolución de los temas de agenda.

g) Otras tareas afines a la función.

Artículo 8º: Queda facultado el Presidente del Ente Autárquico Tucumán Turismo para realizar mediante Resolución, las modificaciones al presente reglamento que resulten necesarias a fin de garantizar el adecuado funcionamiento del COFAER y/o el cumplimiento de sus fines.