

TURISMO INTERNACIONAL EN ARGENTINA

TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL Y CONECTIVIDAD

Continuando con la serie de artículos elaborados por la EEYN en los que se analiza el estado de situación del transporte aéreo internacional en la República Argentina, el Boletín Informativo N° 18, se centra en el análisis del movimiento aéreo de vuelos regulares internacionales de pasajeros en los aeropuertos argentinos y las conexiones desde esos mismos aeropuertos, hacia distintos destinos turísticos del país.

El criterio empleado para esta edición consistió en observar los arribos internacionales a los aeropuertos del país en la semana del 12 al 18 de mayo de 2016 y en estudiar particularmente las llegadas desde Europa hacia el Aeropuerto Internacional de Ezeiza y su conectividad con las ciudades del interior del país. La decisión de considerar solamente las llegadas desde Europa en dicha semana de mayo (una semana de temporada baja sin feriados locales y con la primavera europea bien avanzada) responde a la necesidad de acotar el análisis en esta primera aproximación al estudio de las conexiones aéreas.

Este trabajo se enmarca en una investigación más amplia que pretende analizar las combinaciones que ofrecen los distintos aeropuertos para vincular a los turistas extranjeros con los destinos turísticos del país. Atento a ello, desde el año 2014 se trabaja esta temática en distintos Boletines, abordando una serie de estudios sobre el Transporte Aéreo Internacional que recibe Argentina.

El transporte aéreo en Argentina y su relación con el turismo

Históricamente, el desarrollo del turismo ha estado íntimamente ligado al desarrollo del transporte, ya que, por definición, el turismo implica desplazamientos fuera del lugar de residencia habitual (OMT, 1998:109).

Una región, por muchos atractivos que tenga, no podrá nunca desarrollarse como zona turística si carece de infraestructura, o si además, resulta inaccesible en términos del tiempo que le insume a los medios de transporte terrestres llegar a la misma. Así, el avión y sus avances tecnológicos han permitido la expansión del turismo internacional. En definitiva, el transporte ha ido abriendo constantemente nuevos mercados turísticos cada vez más lejanos.

En Argentina, las políticas públicas aplicadas al turismo han tomado relevancia en los últimos tiempos a partir de la conformación del ministerio nacional, como también por la elaboración y puesta en marcha de diversos planes de acción, los cuales se reconfiguran y actualizan de manera constante.

La Ley Nacional de Turismo Nº 25.997, sancionada en 2004 y promulgada en 2005, en su artículo primero “declara al turismo de interés nacional como actividad socioeconómica, estratégica y esencial para el desarrollo del país. La actividad turística resulta prioritaria dentro de las políticas de Estado” y propone como marco para fijar las políticas nacionales de la actividad turística al Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable (PFETS). El propósito es impulsar la actividad turística en todos los aspectos, teniendo la visión de convertir a la República Argentina en el país mejor posicionado turísticamente de Sudamérica por la calidad y diversidad de su oferta, basada en desarrollos territoriales equilibrados y respetuosos del hábitat e identidad de sus habitantes. El mismo refiere -entre otros temas- a cuestiones vinculadas a la conexión entre distintos puntos turísticos.

En este contexto, es importante tener en cuenta la variedad de destinos turísticos con los que cuenta el país, la diversidad de climas y atractivos, como así también la extensión geográfica: - 2,8 millones de km² y con 966 mil km² en el continente antártico- que lo constituye como el octavo país más extenso del mundo. Al respecto, Wallingre (2013) expresa: “Argentina es un país muy extenso a la vez que los principales productos turísticos se encuentran territorialmente dispersos y muy distantes entre sí, en particular los de atracción internacional, situación que complica su desarrollo si éstos no son acompañados por una eficiente política de transporte, en particular de la modalidad aérea” (p. 233).

Como ya se ha dicho, el avión junto con el transporte terrestre, son los dos medios de transporte más empleados actualmente. De acuerdo a datos provistos por el Ministerio de Turismo de la Nación, en el año 2014, el 46,1% de los turistas internacionales que ingresaron a Argentina lo hicieron por vía terrestre, mientras que el 44% lo hizo por vía aérea.

El mapa de conectividad aérea que rige actualmente tiene su centro de operaciones en Buenos Aires. En concordancia con esto, de acuerdo a datos recabados en el Boletín Informativo N° 16, el 89,8% de los arribos internacionales –en la semana del 10 al 16 de febrero de 2016- ocurrieron en Buenos Aires. El 61,8% de los arribos internacionales en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza y el 28 % en el Aeroparque Jorge Newbery (ubicado dentro de la propia Ciudad), constituyendo la segunda estación aérea de mayor importancia del país.

El éxito de un destino turístico está intrínsecamente ligado a los aspectos de accesibilidad y movilidad. Por lo tanto, para una planificación eficaz, es importante tener un diagnóstico claro que permita entender los distintos niveles de accesibilidad a lo largo del país, la situación actual del transporte y los patrones de movilidad turística (Ministerio de Turismo de la Nación, 2012).

Por lo expuesto, la recopilación de información y posterior análisis otorga un marco de referencia para conocer el estado de situación de este complejo sistema de conexiones hacia los destinos turísticos más importantes para el turista extranjero.

Metodología de trabajo

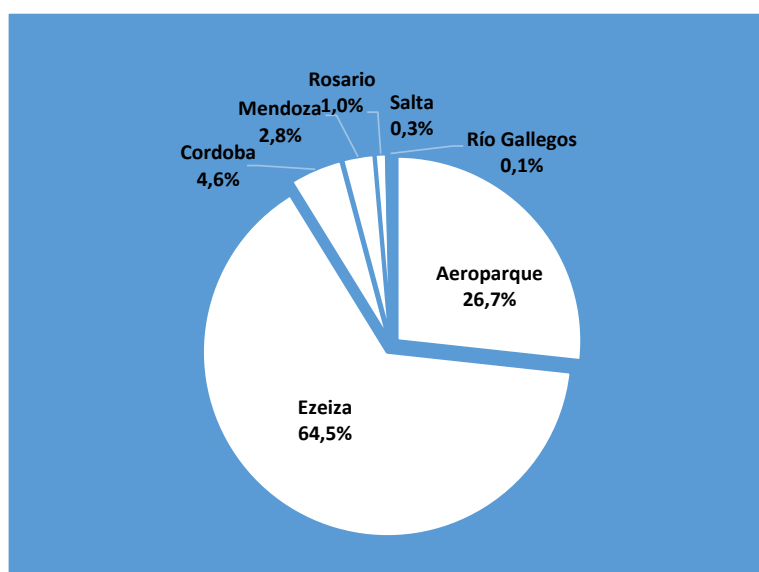
La metodología empleada para la realización del presente Boletín consistió en recopilar diariamente la cantidad de arribos de las páginas oficiales de Aeropuertos Argentina 2000 y de otros aeropuertos no concesionados por dicha firma. Asimismo, se trabajó en base a las horas programadas de los arribos y las partidas en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza. Para el análisis de las conexiones se estimó que la misma requiere al menos 60 minutos para concretarse. En esta oportunidad, los aeropuertos analizados que registraron vuelos regulares internacionales durante mayo de 2016 fueron los siguientes:

Aeropuerto Internacional de Ezeiza “Ministro Pistarini”;
Aeroparque Internacional “Jorge Newbery”;
Aeropuerto Internacional de Córdoba “Ing. Ambrosio Taravella” (Pajas Blancas);
Aeropuerto Internacional de Mendoza “El Plumerillo”;
Aeropuerto Internacional de Salta “Martín Miguel de Güemes”;
Aeropuerto Internacional de Rosario “Islas Malvinas”;
Aeropuerto de Río Gallegos “Piloto Civil Norberto Fernández”.

Principales resultados

En la semana del 12 al 18 de mayo, se registraron 797 arribos internacionales al país. Hacia Ezeiza se dirigieron 514 vuelos, mientras que en Aeroparque se observaron 213 arribos internacionales procedentes de Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay. Otros aeropuertos que recibieron vuelos internacionales fueron Córdoba (37 vuelos), Mendoza (22 vuelos), Rosario (8 vuelos), Salta (2 vuelos) y Río Gallegos (1 vuelo). Los vuelos recibidos en estas estaciones aéreas provinieron desde ciudades del continente americano. En el gráfico 1, se observa el porcentaje de llegadas de vuelos internacionales hacia distintos aeropuertos del país.

Gráfico 1. Arribos internacionales al país por aeropuerto. Semana 12-18 de mayo de 2016.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AA 2000 y otros aeropuertos no concesionados por dicha firma.

En el cuadro 1 se observan tanto las llegadas internacionales desde ciudades europeas como las partidas hacia destinos nacionales en Ezeiza el día jueves 12 de mayo de 2016. De este análisis se desprende que los vuelos procedentes de Madrid (4:20 a.m.), Ámsterdam (5:55 a.m.) y Roma (6:40 a.m.) se encontrarían en condiciones horarias para abordar hacia todos los destinos nacionales que de allí parten, salvo Comodoro Rivadavia cuya partida está programada para las 4:45 a.m. El vuelo procedente de Frankfurt (6:50 a.m.) podría abordar los vuelos desde las 7:55 a.m. (Bariloche en adelante).

Dicha programación indica que los turistas que llegaron a Ezeiza después de las 8:00 a.m., no volarían desde dicho aeropuerto hacia puntos turísticos como Bariloche e Iguazú (cuya partida está programada a las 7:55 y 8:35 respectivamente). Esto afectaría los vuelos procedentes de Madrid, París y Londres. Por otro lado, dichos pasajeros estarían en condiciones de abordar los vuelos desde las 10:00 a.m. (Ushuaia/Calafate) y posteriores.

Cuadro 1. Llegadas y partidas hacia/desde Ezeiza. Jueves 12 de mayo de 2016.

Arribos			Partidas		
Compañía Aérea	Ciudad	Hora programada	Compañía Aérea	Ciudad	Hora programada
Aerolíneas Argentinas	Madrid	4:20	Aerolíneas Argentinas	Comodoro Rivadavia	4:45
KLM	Amsterdam	5:55	Austral	Mendoza	7:35
Alitalia	Roma	6:40	Austral	Rosario	7:40
Lufthansa	Frankfurt	6:50	Aerolíneas Argentinas	Bariloche	7:55
Iberia	Madrid	7:55	Aerolíneas Argentinas	Iguazu	8:35
AirEuropa	Madrid	8:10	Austral	Formosa	8:40
AirFrance	Paris	8:10	Aerolíneas Argentinas	Córdoba	8:55
British Airways	Londres	8:15	Aerolíneas Argentinas	Ushuaia/Calafate	10:00
			Aerolíneas Argentinas	Ushuaia	10:30
			Austral	Córdoba	11:35
			Austral	Mendoza	11:55
			Aerolíneas Argentinas	Río Grande	13:35
			Austral	Resistencia	19:45

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aeropuertos Argentina 2000.

La situación que se observó para el día jueves 12 de mayo de 2016, se repite para los días viernes 13, sábado 14, martes 17 y miércoles 18 de mayo.

En el cuadro 2 se observan tanto las llegadas internacionales como las partidas hacia destinos nacionales en Ezeiza del día domingo 15 de mayo de 2016. La programación aérea de este día permite que pasajeros procedentes de la mayoría de las ciudades europeas puedan volar hacia los principales puntos turísticos permaneciendo en el aeropuerto, siendo necesario evaluar en cada caso la calidad de las conexiones en función de las horas de espera. Las excepciones refieren a los vuelos arribados luego de las 6:40 a.m. que no podrían abordar el único vuelo con destino a la ciudad de Rosario (7:40 a.m.) y, a los vuelos procedentes de París (8:10 a.m.) y Londres (8:15 a.m.) que no podrían dirigirse además hacia la ciudad de Bariloche. Similar situación se pudo observar para el día lunes 16 de mayo.

Cuadro 2. Llegadas y partidas hacia/desde Ezeiza. Domingo 15 de mayo de 2016.

Arribos			Partidas		
Compañía Aérea	Ciudad	Hora programada	Compañía Aérea	Ciudad	Hora programada
Aerolíneas Argentinas	Barcelona	4:00	Aerolíneas Argentinas	Bariloche	6:25
Aerolíneas Argentinas	Madrid	4:20	Austral	Rosario	7:40
Alitalia	Roma	6:40	Aerolíneas Argentinas	Bariloche	7:55
Lufthansa	Frankfurt	6:50	Aerolíneas Argentinas	Bariloche	8:45
Iberia	Madrid	7:55	Austral	Iguazu	8:50
AirEuropa	Madrid	8:10	Austral	Mendoza	9:00
AirFrance	Paris	8:10	Aerolíneas Argentinas	Córdoba	9:15
British Airways	Londres	8:15	Aerolíneas Argentinas	Ushuaia/Calafate	10:00
Iberia	Madrid	19:45	Aerolíneas Argentinas	Ushuaia	10:30
			Aerolíneas Argentinas	Mendoza	11:55
			Austral	Mendoza	11:55
			Aerolíneas Argentinas	Río Grande	13:35
			Austral	Iguazu	19:30
			Aerolíneas Argentinas	Resistencia	19:45
			Austral	Resistencia	19:45

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aeropuertos Argentina 2000.

Conclusiones

La conectividad aérea es un aspecto clave a analizar en el ámbito del transporte aéreo de pasajeros. Su correcta medición puede colaborar con el análisis económico y/o turístico de un país o región. Tanto en esta edición del Boletín informativo como en estudios precedentes se realizaron diagnósticos con el fin de analizar acciones, proponer ideas sobre evolución, cambios en la oferta y demanda, que ayuden a la competitividad de la nación. Es importante señalar la importancia de medir la cantidad de conexiones y también la calidad de las mismas. Existen actualmente diversos estudios que buscan medir la conectividad, por ejemplo el Modelo NetScan, elaborado por Veldhius (2007) y el índice ACQI, de Calidad en Conectividad Aeroportuaria (Swelbar y Wittman, 2013).

Teniendo en cuenta estos aspectos, en futuras experiencias de observación, incluiremos otras ciudades de procedencia con la intención de configurar un mapa de situación que conlleve a un análisis aún más preciso en términos de utilización de infraestructura aérea.

Referencias

Boletín Informativo CIDeTur N°16. En línea:
http://www.unsam.edu.ar/escuelas/economia/CIDeTur/boletines/BOLETIN%20INFORMATIVO_CIDETUR_16_MARZO.pdf

Ley Nacional de Turismo N°25.997/04. Sancionada el 16 de Diciembre de 2004 y promulgada el 5 de Enero de 2005.

Ministerio de Turismo de la Nación (2011). *Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable. Actualización 2012-2020*. Ministerio de Turismo de la Nación.

-(2012). *Análisis de la Conectividad Aérea de la Argentina Desde un Enfoque Turístico, Primer Aporte*. Subsecretaría de Desarrollo Turístico.

-(2015). *Anuario Estadístico de Turismo 2014*. Argentina: MINTUR.

-(2015). *Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable. Actualización 2014*. MINTUR.

Dunjo, J. y Servalli, N. (2014). *Metodología para el Estudio del Impacto de la Actividad Turística Argentina en los Fines de Semana Largos del año 2014*. Chile: Universidad Central.

Organización Mundial del Turismo (1998). *Introducción al Turismo*. Madrid: España.

Wallingre, N. (2013). *Transporte Aéreo. Su relación con el TURISMO y los servicios*. Buenos Aires: Fundación ProTurismo.

Elaborado por Lic. Natalia Servalli con asesoramiento del Lic. Daniel Delía.
UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTIN - Escuela de Economía y Negocios-
Centro de Investigación y Desarrollo del Turismo
cidetur@unsam.edu.ar Tel.: +54 (11) 4580-7250 Int. 136/137