

ANÁLISIS DE LA RED AEROPORTUARIA ARGENTINA Y SU VINCULACIÓN CON EL TURISMO NACIONAL

**Herrón, Alejandro Gabriel - Hanna, Walid - Chapela, Matías Alberto
Jauregui Lorda, Matías - Di Bernardi, Alejandro**

**Grupo de Transporte Aéreo, UID GTA-GIAI, Departamento de Aeronáutica,
Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional de La Plata,
Argentina**

Resumen

La República Argentina cuenta con una gran extensión territorial y numerosas atracciones turísticas, con lo que hace que el transporte aéreo sea la mejor opción para cubrir las largas distancias demandadas por toda clase de turistas. Mediante el Plan Federal de Turismo de Argentina 2004-2016 se plantea una política de Estado que intenta aprovechar el potencial turístico del país, encauzando factores dispersos e implementando un sistema de incentivos y estímulos para el desarrollo turístico regional. Es en este marco que el presente trabajo busca analizar la red aeroportuaria actual al servicio del transporte aéreo nacional contrastándola con el Plan Estratégico Territorial y el Plan Federal de Turismo, según los requerimientos planteados en los mismos. Además, se realiza un análisis de las rutas aéreas brindadas por la aerolínea de bandera del país, de manera tal de potenciar las regiones turísticas existentes en toda la República.

Abstract

Argentina has a vast territory and numerous tourist attractions; this makes air transport the best option to cover long distances demanded by all kinds of tourists. The Argentinean Federal Tourism Plan 2004-2016 raises a state policy that tries to exploit the tourism potential of the country, harnessing dispersed factors and implementing a system of rewards and incentives for regional tourism development. It is in this context that this paper seeks to analyze the current airport network serving the domestic air transport and contrast this network with the Territorial Strategic Plan and the Federal Tourism Plan, according to the requirements and goals stated in them. Furthermore, an analysis of the air routes flown by the country's flag carrier is present, so as to enhance existing tourist regions throughout the Republic.

1. Breve reseña y descripción del Plan Estratégico Territorial (P.E.T.)

1.1. ¿Qué es el PET?

El PET es un documento publicado por el Estado en año 2008, a través del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública en los que se establece un proceso de construcción conducido por el Gobierno Nacional, mediante la formación de consensos, para el despliegue territorial de la inversión pública.

Se proponen ciertas líneas estratégicas a seguir en los próximos años. Para esto se hizo un análisis de la situación actual del país en cuanto a las conexiones entre regiones y prestando especial atención a las puertas de enlace existentes. Luego se propone un plan de acción a seguir para llegar al modelo del país planteado desde un principio.

1.2. Estrategias y líneas de acción propuestas

Los gráficos mostrados a continuación son de carácter cualitativo. Dan una idea de la distribución de los centros urbanos principales y las vías de comunicación más importantes. No se busca cuantificar sino mostrar en macroescala la distribución dentro del país.


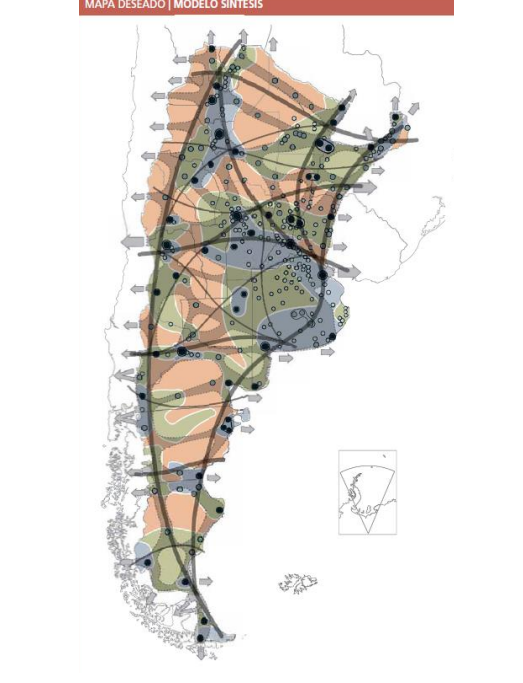
Modelo Actual (Gráfico 1)	Modelo Deseado (Gráfico 2)
	
<p>Se aprecia una división en categorías:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las áreas comprendidas en la Categoría A contienen a la mayoría de las regiones metropolitanas del país y el porcentaje mayor de la población urbana. Distribuidas en diversos subtipos, incluyen en primer lugar las mayores aglomeraciones urbanas con el más alto nivel de diversificación productiva y terciario especializado. • Las áreas comprendidas en la Categoría B incluyen los sistemas urbano-rurales más desarrollados, vertebradores del modelo histórico agro-exportador, que conforman redes de centros con niveles medios a altos de integración y cobertura de servicios, los cuales se extienden en los territorios agrícola-ganaderos pampeanos y extra-pampeanos más consolidados del país, aunque con distinto grado de desarrollo agroindustrial. • Finalmente, las áreas de Categoría C incluyen las de menor intensidad de ocupación humana en las que se combinan la baja integración territorial con niveles de explotación extensiva del suelo. Representan las áreas de menor desarrollo relativo del país, poseen escasas condiciones naturales para la producción primaria y no han podido desarrollar un esquema socio-productivo consistente, aunque contienen algunas zonas con cierto grado de desarrollo, basado generalmente en la presencia de actividades extractivas que funcionan como enclave. <p>Se puede observar que el territorio argentino cuenta con una red dinámica que une los principales núcleos estructuradores del país con una notada convergencia hacia Buenos Aires. Los corredores de conectividad, o canales de interrelación de flujo de bienes y personas permiten observar la forma en que se estructura el territorio y sus niveles de disfuncionalidad por falta de cobertura y/o baja conectividad.</p>	<p>El mapa expuesto anteriormente resulta del análisis de la situación actual y de los requerimientos en infraestructura e integración de las distintas regiones del país. Esto se hizo con el objeto de generar nuevos corredores que permitan una mayor homogeneidad en los flujos de cargas y pasajeros, distinta a la situación actual en la que se observa una clara red centralizada en Buenos Aires.</p> <p>Las líneas de acción propuestas se basan en iniciativas y proyectos que han sido detectados durante la etapa de planificación; las obras a ejecutar son de diversas naturalezas y se basan en las necesidades inherentes de las zonas a potenciar.</p>

Tabla 1: Comparación entre modelo actual y modelo deseado

1.2.1. Principales iniciativas y proyectos de impacto regional

1.2.1.1 Obras proyectadas específicamente en cuanto a materia aeronáutica

Algunos ejemplos de las obras de infraestructuras para fomentar el transporte aéreo que presenta este plan, en donde se hace mención de los siguientes aeropuertos con requerimientos, son:

Programa/Proyecto	Escala de Impacto	Estado	Plazo	Monto estimado (millones de \$)
Refuncionalización del aeropuerto de La Quiaca (Jujuy)	Regional	Con estudio de factibilidad	Medio	84.2
Construcción y rehabilitación aeropuerto La Rioja (La Rioja)	Provincial	Sin datos	Sin datos	Sin datos
Aeropuerto de cargas regional en Paraná (Entre Ríos)	Regional	Idea	Medio	Sin datos
Aeropuerto La Plata (Buenos Aires)	Nacional/Regional	Sin datos	Sin datos	Sin datos
Relocalización del Aeropuerto Chapelco (Neuquén)	En estudio	Sin datos	Sin datos	Sin datos
Mejoramiento de aeropuertos 28 de Noviembre y El Calafate (Santa Cruz)	Regional/Nacional	Obra (5% y 15%)	Sin datos	18.2 y 34.9

Tabla 2: Obras aeronáuticas proyectadas

2. Análisis de la situación actual del País

Los gráficos mostrados a en el margen derecho son de carácter cualitativo. Muestran la distribución de los centros urbanos principales y las vías de comunicación y de navegación aérea.

2.1. Caracterización del medio construido

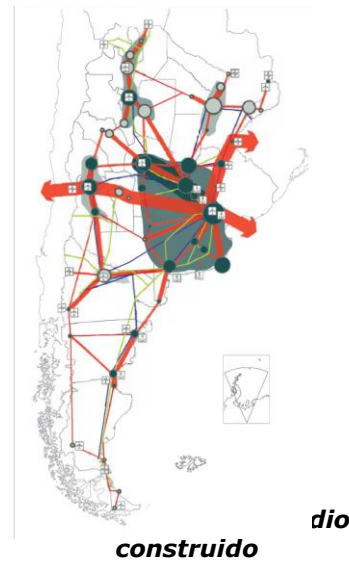
La noción "medio construido" sintetiza la interrelación entre dos componentes: los patrones de instalación de los asentamientos humanos en el territorio y los niveles de conectividad entre las localidades que estos configuran.

2.1.1. Infraestructura para el transporte aéreo

Los servicios aerocomerciales son prestados por un reducido grupo de líneas regulares que operan con una organización espacial radioconcéntrica, con alta frecuencia de tráfico de cabotaje e internacional sobre la ciudad de Buenos Aires. Los principales destinos enlazan a esta última solo con ciudades de cierta envergadura, como Córdoba, Mendoza, Ushuaia, Comodoro Rivadavia, Neuquén, Tucumán y Salta y con los destinos turísticos internacionales, como Puerto Iguazú, San Carlos de Bariloche y El Calafate. Sin embargo, la interconexión entre estas ciudades es escasa o nula, lo que dificulta la integración regional.

3. Plan turístico del país - Regiones turísticas

La República Argentina se divide en seis regiones turísticas, las cuales se mencionan a continuación:



Medio construido

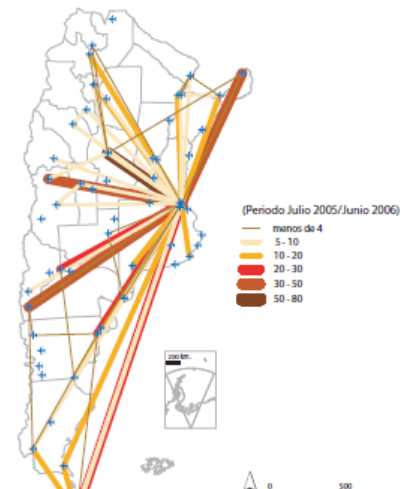


Gráfico 4: Frecuencia semanal promedio de servicios regulares

3.1 Análisis regional

Región	Superficie [km ²]	Provincias que la componen	Puertas Principales	Puertas Potenciales	Corredor Principal	Corredores Turísticos Potenciales
1 - Norte	407.184	<ul style="list-style-type: none"> Catamarca Jujuy Salta Santiago del Estero Tucumán 	<ul style="list-style-type: none"> Salta Tucumán Termas de Río Hondo 	<ul style="list-style-type: none"> San Salvador de Jujuy San Fernando del Valle de Catamarca Santiago del Estero 	<ul style="list-style-type: none"> Central Norte 	<ul style="list-style-type: none"> San Fernando del Valle de Catamarca y La Rioja Termas de Río Hondo y Santiago del Estero Paso de San Francisco y Santiago del Estero San Fernando del Valle de Catamarca y Santiago del Estero Corredor de la Puna Corredor de las Yungas (entre San Pedro y el Aguas Blancas)
2 - Buenos Aires	337.773	<ul style="list-style-type: none"> Buenos Aires Ciudad Autónoma de Buenos Aires 	<ul style="list-style-type: none"> Mar del Plata Ciudad de Buenos Aires Bahía Blanca 	<ul style="list-style-type: none"> Tandil Necochea Monte Hermoso Carmen de Patagones/Viedma 	<ul style="list-style-type: none"> Costa Atlántica Bonaerense 	<ul style="list-style-type: none"> Corredor del Paraná (entre la Ciudad de Buenos Aires y Santa Fe) Camino del Gaucho (entre La Plata y Mar del Plata) Atlántico Sur Bonaerense San Blas (entre Bahía Blanca y Carmen de Patagones)
3 - Patagonia	1.895.578	<ul style="list-style-type: none"> Santa Cruz Tierra del Fuego Chubut Río Negro Neuquén La Pampa 	<ul style="list-style-type: none"> Neuquén Puerto Madryn San Carlos de Bariloche El Calafate 	<ul style="list-style-type: none"> Santa Rosa Viedma/Carmen de Patagones Comodoro Rivadavia Río Gallegos 	<ul style="list-style-type: none"> Corredor de los Lagos 	<ul style="list-style-type: none"> Corredor de Neuquén Ruta Nacional 40 Corredor de la Costa Patagónica Norte Corredor de la Costa Patagónica Sur
4 - Centro	165.321	<ul style="list-style-type: none"> Córdoba 	<ul style="list-style-type: none"> Córdoba Río Cuarto 		<ul style="list-style-type: none"> Norte Traslasierra Punilla Sierra Chica De los Lagos 	<ul style="list-style-type: none"> Corredor de la Sierra de Comechingones
5 - Litoral	404.854	<ul style="list-style-type: none"> Chaco Corrientes Entre Ríos Formosa Misiones Santa Fe 	<ul style="list-style-type: none"> Rosario Santa Fe Posadas Resistencia Corrientes 	<ul style="list-style-type: none"> Apóstoles Formosa Reconquista - Goya Paso de los Libres 	<ul style="list-style-type: none"> Corredor del bajo Uruguay 	<ul style="list-style-type: none"> Misiones correntinas Del Paraguay Del Paraná medio Del Alto Paraná Del Paraná inferior Iguazú - Posadas Sierras misioneras
6 - Cuyo	315.226	<ul style="list-style-type: none"> La Rioja Mendoza San Juan San Luis 	<ul style="list-style-type: none"> Mendoza San Rafael 	<ul style="list-style-type: none"> Malargüe San Juan San Luis 	<ul style="list-style-type: none"> Mendoza - San Rafael San Rafael - Malargüe Uspallata - Calingasta 	<ul style="list-style-type: none"> Central Norte La Puna De Comechingones San Francisco del Monte de Oro

Tabla 3: Características de cada región turística

Análisis	
Norte	<p>Cuenta con rutas de condiciones regulares, lo que no favorece el tránsito vehicular; no se cuenta con rutas que interconecten los puntos deseados a potenciar.</p> <p>Respecto a la red ferroviaria, la misma no cuenta con una red de transporte de pasajeros, sino con una escasa red de carga.</p> <p>En lo referente a la conectividad aérea en la zona se puede apreciar que no hay interconexión entre las puertas principales de la región; y las frecuencias de vuelos semanales brindadas por las líneas aéreas son escasas.</p>
Buenos Aires	<p>Cuenta con rutas de condiciones relativamente buenas, lo cual se ve reflejado en el alto tránsito vehicular; prácticamente los corredores a potenciar se encuentran provistos de rutas, que a lo sumo necesitarían repavimentación.</p> <p>Respecto a la red ferroviaria, la misma cuenta con una red de transporte de pasajeros cuyo recorrido abarca los corredores deseados potenciar.</p> <p>En lo referente a la conectividad aérea en la zona, la Ciudad de Buenos Aires no posee problema alguno dado que las líneas aéreas operan desde allí y las frecuencias semanales son grandes; el problema se presenta entre las restantes ciudades a potenciar, debido a que no poseen una adecuada interconexión aérea entre ellas.</p>
Patagonia	<p>Esta región se caracteriza por las grandes distancias existentes entre los principales puntos turísticos.</p> <p>Cuenta con rutas escasas, a causa de la complejidad geográfica de la zona, y la gran parte de las rutas existentes deben ser pavimentadas o acondicionadas. Esto refleja un escaso tránsito vehicular, y a su vez afectan los corredores deseados potenciar.</p> <p>Respecto a la red ferroviaria, la región solo posee actualmente una red ferroviaria que une la ciudad de Viedma con San Carlos de Bariloche, por lo cual, los corredores deseados potenciar, se encuentran sin conectividad ferroviaria.</p> <p>La conectividad aérea entre ciertas ciudades de la zona son escasas y hasta nulas; de hecho hay aeropuertos en los que importantes líneas aéreas no operan, penando así el desarrollo turístico regional, dado que por motivos geográficos y de distancias, el transporte aéreo se convierte en el más eficiente.</p> <p>Cabe destacar que la región cuenta con numerosos puertos marítimos.</p>
Centro	<p>Se caracteriza por las cortas distancias que hay entre los principales puntos turísticos.</p> <p>Las obras proyectadas de pavimentación y construcción de rutas y autovías coinciden con los corredores y áreas turísticas que se desean potenciar y desarrollar. Debido a las cortas distancias entre las ciudades de la región analizada, un buen sistema de rutas interconectadas es una buena opción de intercomunicación.</p> <p>Respecto a la red ferroviaria, para el transporte de pasajeros solo se encuentra el tren que une la ciudad de Buenos Aires con la ciudad de Córdoba, cuyo objetivo final es la implementación del tren de alta velocidad que una Buenos Aires – Rosario – Córdoba, entre otros proyectos de construcción redes ferroviarias.</p> <p>La conectividad aérea con otras ciudades de otras regiones es escasa, habiendo ciudades en las que directamente no hay conexión, con lo cual el usuario se ve obligado a viajar a Buenos Aires para ir de allí a la ciudad deseada.</p>
Litoral	<p>Se puede observar que la zona posee una infraestructura vial en concordancia a los corredores deseados potenciar.</p> <p>Ahora analizando la red ferroviaria actual, se aprecia que la misma coincide con uno de los corredores potenciales. Además, las redes proyectadas atraviesan los lugares en desarrollo (tanto áreas como corredores).</p> <p>En referencia a la red aérea, la conexión es buena con la región Buenos Aires, mientras que entre las ciudades de la misma región es escasa, y nula con la mayoría de las ciudades pertenecientes a otras regiones.</p>
Cuyo	<p>En lo que respecta a la infraestructura vial, no es óptima, viéndose reflejada en un escaso tránsito diario. Se busca mejorar las rutas existentes en concordancia a los lugares deseados potenciar.</p> <p>En referencia a la red ferroviaria, actualmente no cuenta con una red destinada a pasajeros, sino que con una escasa red de transporte de carga. El plan propuesto coincide con las regiones deseadas potenciar, favoreciendo además la interconexión entre las ciudades de la región.</p> <p>La conexión aérea existente actualmente entre las ciudades de la región es extremadamente pobre, tan solo se encuentra unida la ciudad de Mendoza con la ciudad de San Luis; mientras que la conexión entre las ciudades de otras regiones prácticamente es inexistente.</p>

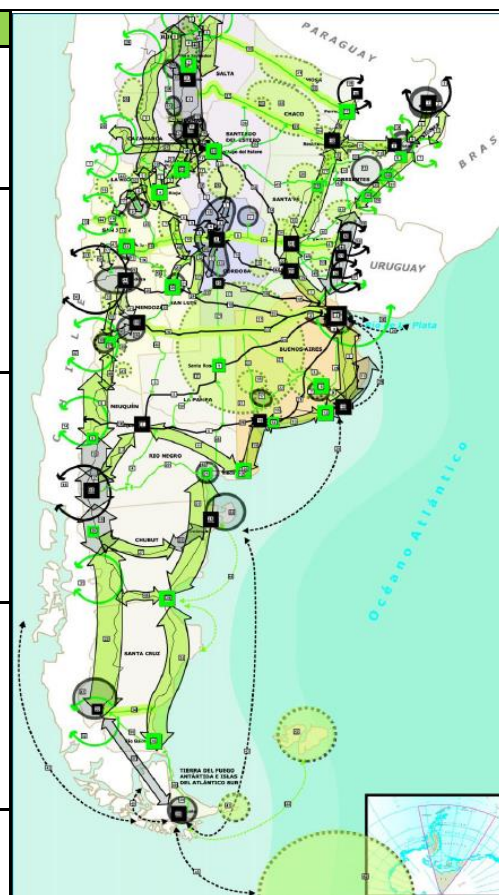


Gráfico 6: Vías de comunicación



Tabla 4: Vías y medios de comunicación de cada región

4. Análisis de la red aeroportuaria Argentina

Según el análisis realizado por el G.T.A., la República Argentina cuenta con 1.025 campos de vuelo (Febrero 2011), los cuales se encuentran distribuidos de la siguiente manera:

Provincia	Cantidad de Campos de Vuelo
Buenos Aires	304
Catamarca	11
Chaco	33
Chubut	30
Córdoba	141
Corrientes	72
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	1
Entre Ríos	66
Formosa	10
Jujuy	6
La Pampa	38
La Rioja	5
Mendoza	15
Misiones	10
Neuquén	18
Rio Negro	22
Salta	27
San Juan	5
San Luis	22
Santa Cruz	26
Santa Fe	119
Santiago del Estero	32
Tierra del Fuego	5
Tucumán	7
TOTAL	1.025

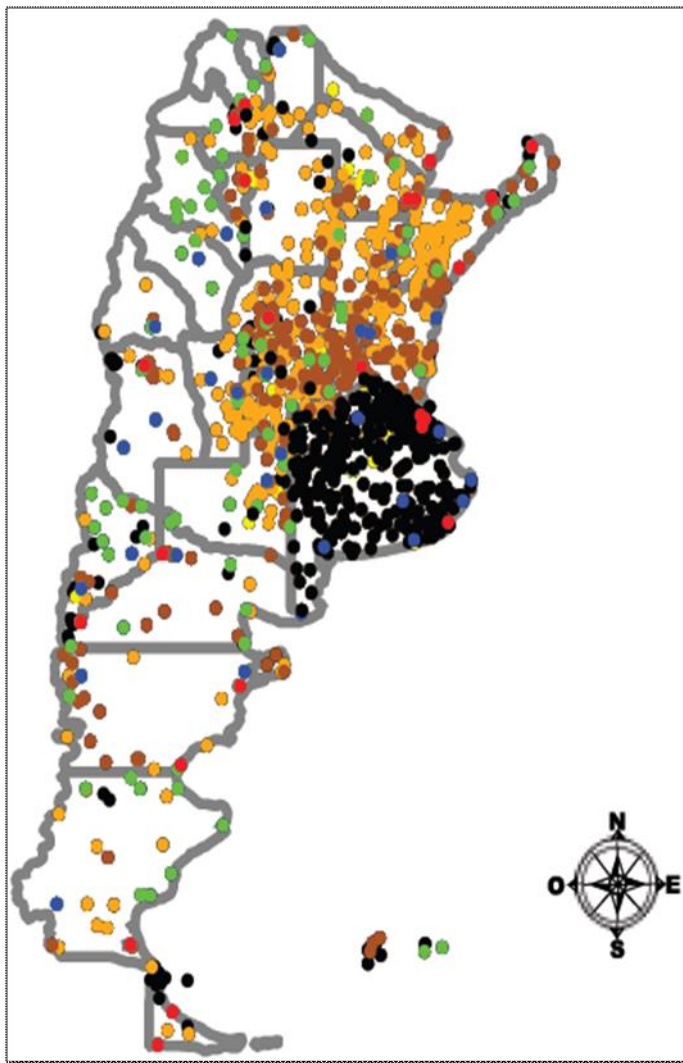


Gráfico 7: Distribución de los campos de vuelo

Tabla 5: Campos de vuelo en la República Argentina

Como se puede apreciar, la mayor cantidad de campos de vuelo se encuentran en las regiones Centro, Buenos Aires y Litoral; esto coincide con los lugares de mayor densidad poblacional y de alta productividad tanto agrícola como industrial.

De esos más de 1.000 campos de vuelo, aproximadamente 400 son aeródromos. De ellos 100 reciben la categoría de aeropuertos y 57 forman parte del denominado Sistema Nacional de Aeropuertos (S.N.A.).

R	Destino	Demanda	¿Hay aerop.??	Habilitación del aerop.	Puerta Actual	¿Hay aerop.??	Habilitación del aerop.	Puerta Potencial	¿Hay aerop.??	Habilitación del aerop.	Conclusiones	
Norte	• Corredor Tucumán - Santiago del Estero	• Nacional e Int.	• Sí	• Internacional	Salta	• Sí	• Internacional	San Salvador de Jujuy	• Sí	• Internacional	Se observa que, a excepción de las Termas de Río Hondo, la región posee infraestructura aeroportuaria para cubrir la demanda turística; así como también, es posible potenciar las puertas deseadas mediante el transporte aéreo.	
	• Corredor Santiago del Estero - Catamarca	• Nacional e Int.	• Sí	• Internacional	Tucumán	• Sí	• Internacional	San Fernando del Valle de Catamarca	• Sí	• Cabotaje		
	• Termas de Río Hondo	• Nacional e Int.	• Sí	• Internacional	Termas de Río Hondo	• No		Santiago del Estero	• Sí	• Cabotaje		
	• Santiago del Estero	• Nacional e Int.	• Sí	• Internacional								
Buenos Aires	• Ciudad Autónoma de Buenos Aires	• Nacional e Int.	• Sí	• Internacional	Mar del Plata	• Sí	• Internacional	Tandil	• Sí	• Cabotaje		Esta región se puede potenciar de manera aérea sin mayores inconvenientes, dado que se cuenta con la infraestructura aeroportuaria, salvo Monte Hermoso, aunque por la corta distancia existente entre la misma y Bahía Blanca, la ausencia de un aeropuerto no implica un problema importante.
	• Mar del Plata y Costa Atlántica	• Nacional	• Sí	• Internacional	Ciudad de Buenos Aires	• Sí	• Internacional	Necochea	• Sí	• Cabotaje		
	• Tandil	• Nacional	• Sí	• Cabotaje	Bahía Blanca	• Sí	• Cabotaje	Monte Hermoso	• No			
								Carmen de Patagones/Viedma	• Sí	• Cabotaje		
Patagonia	• El Calafate	• Nacional e Int.	• Sí	• Cabotaje	Neuquén	• Sí	• Cabotaje	Santa Rosa	• Sí	• Cabotaje		La región patagónica es otra de las regiones que poseen una importante infraestructura aeroportuaria, con lo cual, potenciando algunos aeropuertos, como por ejemplo habilitando de forma internacional el aeropuerto de El Calafate, se aumentaría la actividad turística.
	• Esquel	• Nacional e Int.	• Sí	• Cabotaje	Puerto Madryn	• Sí	• Internacional	Viedma/Carmen de Patagones	• Sí	• Cabotaje		
	• Puerto Madryn	• Nacional e Int.	• Sí	• Internacional	San Carlos de Bariloche	• Sí	• Internacional	Comodoro Rivadavia	• Sí	• Internacional		
	• San Carlos de Bariloche	• Nacional e Int.	• Sí	• Internacional	El Calafate	• Sí	• Cabotaje	Río Gallegos	• Sí	• Internacional		
	• San Martín de los Andes - Villa La Angostura	• Nacional e Int.	• Sí	• Cabotaje								
	• Ushuaia	• Nac. e Int.	• Sí	• Internacional								
Cent	• Ciudad de Córdoba y alrededores	• Nacional e Int.	• Sí	• Internacional	Córdoba	• Sí	• Internacional	No posee			La infraestructura existente es suficiente para cubrir la demanda en la región.	
	• Sierras de Córdoba	• Nacional	• No		Río Cuarto	• Sí	• Cabotaje					
Litoral	• Costas del río Uruguay	• Nacional	• Sí	• Cabotaje	Rosario	• Sí	• Internacional	Apóstoles	• No		La ausencia de un aeropuerto en las puertas deseadas potenciar no implica un problema importante, dado que las mismas se encuentran cerca de puertas que poseen aeropuertos. No obstante, lo que si se debería analizar es la potenciación de algunos de los aeropuertos ubicados en las costas del río Uruguay.	
	• Esteros del Iberá	• Nacional e Int.	• Sí	• Internacional	Santa Fe	• Sí	• Cabotaje	Formosa	• Sí	• Internacional		
	• Iguazú	• Nacional e Int.	• Sí	• Internacional	Posadas	• Sí	• Internacional	Reconquista - Goya	• No			
	• Misiones Jesuíticas Guaraníes	• Nacional e Int.	• Sí	• Internacional	Corrientes	• Sí	• Internacional	Paso de los Libres	• Sí	• Internacional		
					Resistencia	• Sí	• Internacional					
Cuyo	• Ciudad de Mendoza y alrededores	• Nacional e Int.	• Sí	• Internacional	Mendoza	• Sí	• Internacional	Malargüe	• Sí	• Cabotaje	Esta región posee una leve deficiencia en la infraestructura aeroportuaria, referente a los lugares con demanda turística, como es el caso de Merlo por ejemplo, con lo cual que se debería analizar el emplazamiento de un aeropuerto en la región.	
	• Ischigualasto - Talampaya	• Nacional e Int.	• No		San Rafael	• Sí	• Cabotaje	San Juan	• Sí	• Cabotaje		
	• Merlo y alrededores	• Nacional	• No					San Luis	• Sí	• Cabotaje		

Tabla 6: Análisis por regiones de los patrones turísticos

4.3. Aerolíneas que operan en los aeropuertos del SNA

En la tabla 7 (a continuación), se detallan la distribución de aeropuertos pertenecientes al SNA, junto con las aerolíneas que operan en dichas regiones y las frecuencias semanales, para la cual se ha adoptado como cabecera el Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Región	Cant. de aerops. del SNA	Aerolíneas que operan	Frec. de vuelo semanal (desde la Ciudad de Bs. As.)	Frec. semanal de Aerolíneas Argentinas (Escenario 2009)
Norte	6	Aerolíneas Argentinas/Austral – LAN – Andes - Sol	111	65
Buenos Aires	11	LADE - Aerolíneas Argentinas/Austral – LAN – Andes -Sol	34	22
Patagonia	16	LADE – Aerolíneas Argentinas/Austral – LAN – Andes - Sol	277	231
Centro	2	Aerolíneas Argentinas/Austral – LAN – Andes - Sol	82	50
Litoral	11	Aerolíneas Argentinas/Austral – LAN - Sol	121	65
Cuyo	7	Aerolíneas Argentinas/Austral – LAN - Sol	107	66

Tabla 7: Aerolíneas que operan en los aerops. del SNA por regiones

Como se puede apreciar en la tabla, la línea aérea de bandera es quien brinda la mayor frecuencia semanal; además, ella es la que opera en los mayores aeropuertos del SNA, cubriendo así gran parte del territorio argentino.

Los mayores vuelos son hacia la región Patagonia; ello se debe a la alta demanda turística tanto nacional como internacional. El segundo destino es la región Centro, cuyo único punto de arribo es la ciudad de Córdoba, dado que es una provincia con numerosos atractivos turísticos.

5. Cobertura del país de la aerolínea de bandera

Aerolíneas Argentinas (ARSA), es la línea aérea de bandera de Argentina; se dedica al transporte comercial de pasajeros. Realiza vuelos tanto nacionales como internacionales, llegando con su red de destinos a América del Sur, América del Norte, Europa y Oceanía. Desde julio de 2008 se encuentra bajo la gestión del Estado Nacional.

El Gráfico 11 muestra esquemáticamente los vuelos que realiza dentro del país. Observando detalladamente, y conociendo el número de vuelos que realiza esta empresa aerocomercial se concluye que los principales centros urbanos y turísticos se encuentran cubiertos. Sin embargo, a medida que se comienza a bajar en la escala de magnitudes en cuanto a ciudades en desarrollo, la frecuencia de vuelos comienza a disminuir y la cobertura de las ciudades de menor importancia comienza a ser menor.

Además, se visualiza claramente que la base de operaciones resulta ser la ciudad de Buenos Aires. Allí es donde los vuelos confluyen. Esto responde a un modelo de HUB que no necesariamente fomenta la vinculación entre los centros urbanos del interior, como así lo propone y se planifica en el PET. Es por esto que resulta evidente la adopción de un nuevo sistema en donde las conexiones aéreas no sean necesariamente realizadas utilizando la ciudad de Buenos Aires como intermediaria.

Si se analiza desde el punto de vista de un usuario internacional, se observa que para acceder a los principales centros turísticos, el mismo debe llegar a Buenos Aires y desde allí hacer transbordo para la ciudad de destino. Y esto sólo para los polos turísticos principales; si se quisiera acceder a lugares turísticos de menor categoría, la cobertura aérea ya es mucho menor. En muchos casos hasta resulta necesario hacer uso de de otros medios de transporte (terrestres), debido a la falta de cobertura aérea en la zona (de esta aerolínea o de cualquier otra).



Gráfico 11: Destinos de Aerolíneas Argentinas

debido a la falta de cobertura

Caso similar sucede para un usuario nacional. Cualquiera sea su destino, se necesita primero hacer "escala", si se quiere, en Buenos Aires para luego partir al destino final (en la situación dada de que exista vuelo al destino final, sino se debe proceder al centro urbano más próximo). Esto se debe a que no existen rutas directas entre aeropuertos y ciudades del interior del país. De todas formas, cabe remarcar que esta situación está siendo revertida a través de la implementación de una ruta o corredor federal que conecta Iguazú, Salta, Mendoza, Bariloche y Buenos Aires.

Sin limitarse sólo al aspecto turístico, se pueden encontrar casos en donde centros urbanos de importancia para el país o alguna provincia (como ser capitales) se encuentran si ninguna cobertura. Para nombrar un caso específico la ciudad de Paraná hoy en día no cuenta con vuelos regulares por parte de la aerolínea de bandera (ni otra para el caso); para acceder a esta zona, el vuelo más cercano es a Santa Fe, luego se debe proceder por tierra. Como este caso se pueden encontrar muchos otros, y esto denota la necesidad de confeccionar un plan de acción en donde se fomente las conexiones y los corredores. De aquí se destaca la importancia de contar con un lineamiento de acción, y esta necesidad se ve cubierta en el PET. Ahora bien, se debería realizar un seguimiento en los próximos años para volver a reevaluar la cobertura aérea de las zonas carentes en la actualidad. De allí poder evaluar si las estrategias planteadas en el PET, que en primera instancia parecieran responder de forma correcta a las necesidades actuales, resultan acertadas.

Refiriéndonos ahora a la infraestructura aeroportuaria, en particular aquellos aeropuertos pertenecientes al SNA, la aerolínea tiene una cobertura casi total. Nuevamente lo que se destaca es la necesidad de realizar vuelos interprovinciales, es decir entre aeropuertos del interior del país sin depender de un intermediario (Buenos Aires). Esto respondería directamente al modelo planteado y deseado como objetivo en el PET. Sin embargo en este modelo, aunque presenta un paso importante hacia la unificación y diversificación de las intercomunicaciones en todo el país, todavía se puede percibir la concentración en la zona central con convergencia en Buenos Aires. Lo que no quiere decir que no sea un paso en la dirección correcta y muestre un avance en este aspecto.

5.1. Estudio de la flota

Se realizó un estudio para determinar a cuántos aeropuertos del SNA resultaba factible operar con las aeronaves de la flota de aerolíneas. Para esto se procedió a comparar las LCR de las aeronaves con las determinadas para cada aeropuerto. Los resultados se muestran en la tabla 8:

Aeronave	Longitud Campo Referencia [m.]	Cant. de aerops. del SNA donde puede operar
Boeing 747-400	3200	3
Boeing 737-500	2600	8
Boeing 737-700	2000	31
Airbus 340-200	2400	17
Airbus 340-300	2800	8
Embraer 190	2000	31
MD-88	2200	23

Tabla 8: Estudio de la flota

6. Conclusiones

Para dar por finalizado el trabajo, se pueden sacar algunos lineamientos que definen el núcleo y la estructura de los planes estratégicos relacionados con la cobertura aeroportuaria.

Si se busca potenciar aeropuertos por región turística con habilitación internacional, estos podrían ser configurados y aprovechados de forma tal de poder actuar como hub locales (o regionales). Esto permitiría en principio descentralizar la red que actualmente converge en Buenos Aires; y en un segundo plano, esto permitiría luego potenciar el resto de los aeropuertos a nivel regional, como aeropuertos de cabotaje. Este frente de acción debiera ser acompañado paralelamente con un desarrollo (o un plan para fomentar el desarrollo) de aerolíneas regionales comerciales y de bajo costo de forma tal de lograr cubrir todo el territorio nacional. De esta forma se lograría una reducción de costos, precios más competitivos (lo que beneficiaría directamente al usuario) y una cobertura mucho más densa en lo que a opciones se refiere.

7. Bibliografía

- Plan Estratégico Territorial, (2008). Documento de planificación estatal Argentino.
- Plan Federal de Turismo, (2005). Documento de planificación estatal Argentino.
- Información obtenida de Aerolíneas Argentinas
- Manual de Aeródromos y Helipuertos, (2011). Documento aeronáutico Argentino.
- Lugares Aptos Declarados, (2011). Documento aeronáutico Argentino.
- Airport Plannings de Boeing, Airbus, Embraer y MD.