

INGRESOS AEROPORTUARIOS ASOCIADOS A TURISMO MARÍTIMO ANTÁRTICO

A TRAVÉS DE LA CIUDAD DE USHUAIA

Marie Jensen¹

Marisol Vereda²

Universidad Nacional de Tierra del Fuego

RESUMEN

La ciudad de Ushuaia recibe anualmente más del 90% de los visitantes mundiales que acceden a la Antártida vía marítima debido al impulso brindado por obras de infraestructura construidas en la década de 1990 y la posterior expansión de los servicios portuarios, marítimos y turísticos.

El objetivo del presente trabajo es estimar los ingresos aeroportuarios asociados al turismo marítimo antártico en el contexto de los impactos económicos derivados de la operación aeroportuaria.

Se identifican y estiman los ingresos aeroportuarios -aeronáuticos y no aeronáuticos correspondientes a la temporada 2013/2014, contribuyendo a la construcción de indicadores que expliquen la naturaleza de los impactos económicos de los aeropuertos impulsados por la actividad turística.

Palabras clave: Cruceros - Puerta de entrada - Antártida - Ingresos aeroportuarios - Ushuaia - Indicadores

INTRODUCCIÓN

En el extremo meridional de América del Sur, se encuentra la ciudad de Ushuaia (54° 48' S - 68° 19' O), recostada en la margen norte del Canal Beagle, comunicación natural entre los océanos Atlántico y Pacífico.

Ushuaia, conocida también como la "ciudad del fin del mundo", se caracteriza por ser puerta de entrada marítima de visitantes antárticos desde los inicios de la actividad en 1958, concentrando el mayor porcentaje de los flujos turísticos desde mediados de la década de 1990 (Jensen y Daverio 2008).

(1) Jensen, Marie. Licenciada en Turismo, Especialista en Docencia Universitaria. Docente - Investigadora de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco entre 1988 a 2012 y desde entonces se desempeña en la Universidad Nacional de Tierra del Fuego como Profesora Titular Regular de la cátedra Servicios Turísticos Transporte de la carrera Licenciatura en Turismo. Ha realizado investigaciones sobre turismo rural y desde hace varios años se encuentra trabajando sobre turismo de cruceros y turismo marítimo antártico.

(2) Vereda, Marisol. Licenciada en Turismo y Magister en Gestión Pública del Turismo, Sostenibilidad y Competitividad. Docente - Investigadora de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco entre 1988 a 2012 y desde entonces se desempeña en la Universidad Nacional de Tierra del Fuego como Profesora Titular Regular de Práctica Profesional I y II e Introducción al Turismo, siendo profesora responsable también de Planificación Turística. Ha realizado investigaciones sobre patrimonio cultural, senderismo y desde hace varios años se encuentra trabajando sobre turismo de cruceros y turismo marítimo antártico.

La menor distancia que separa a Ushuaia de la Península Antártica respecto de otras puertas de entrada, junto a dos grandes obras de infraestructura -el puerto y el aeropuerto-, construidas durante la década de 1990, han contribuido a la facilitación de las operaciones de los buques en el puerto y mejorado la accesibilidad de la ciudad respecto de los principales centros emisores internacionales de turismo o distribuidores de tráfico aéreo.

Los flujos turísticos antárticos y su relación con la ciudad de Ushuaia se estudian en el marco del Proyecto de Investigación: La configuración del espacio turístico "Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur". El rol de Ushuaia como puerta de entrada a la Antártida³. Entre otros objetivos, se abordan indicadores que permitan visibilizar la contribución del turismo marítimo antártico al desarrollo local. En este caso en particular se indaga sobre la naturaleza de los impactos económicos derivados de la construcción y operación del aeropuerto y en especial la estimación de los ingresos aeroportuarios en relación con el turismo antártico.

El objetivo del presente trabajo es estimar los ingresos aeroportuarios asociados al turismo marítimo antártico en el contexto de los impactos económicos derivados de la operación aeroportuaria con la finalidad de construir indicadores.

Se utilizó un diseño metodológico de tipo cualitativo siendo el alcance de la investigación de carácter exploratorio descriptivo. Las técnicas de investigación utilizadas corresponden, por un lado, al análisis de documentos, constituyendo las principales fuentes de información los registros de la Prefectura Naval Argentina (en adelante PNA), de la Administración Nacional de Aviación Civil (en adelante ANAC), del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (en adelante ORSNA), y de la empresa London Supply (concesionaria del AIUMA) y, por otro, entrevistas en profundidad a informantes clave. Los ingresos aeronáuticos se calculan por pasajero a partir de los cuadros tarifarios vigentes establecidos por el ORSNA, teniendo en cuenta la modalidad operativa de los buques según sean viajes locales o semi-locales y en consecuencia el uso diferenciado del aeropuerto por cada segmento. Las tasas asociadas al movimiento de pasajeros se consideran en la partida y las relacionadas al movimiento de aeronaves al arribo; las fórmulas se encuentran detalladas en el Anexo I. Respecto de los servicios no aeronáuticos se identifican y se realiza una valoración cualitativa.

El estudio comprende la temporada de cruceros antárticos 2013/2014, estableciéndose comparaciones con estudios previos de los mismos autores.

(3) El Proyecto de Investigación N° 898: La configuración del espacio turístico "Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur". El rol de Ushuaia como puerta de entrada a la Antártida, se desarrolló en el ámbito de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco y Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, desde 2011 al 2014.

USHUAIA COMO PUERTA DE ENTRADA AL TURISMO MARÍTIMO ANTÁRTICO. LA EVOLUCIÓN DE LOS FLUJOS Y SU RELACIÓN CON LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

La ciudad de Ushuaia ha configurado su rol de puerta de entrada del turismo marítimo a la Antártida a partir del primer crucero turístico organizado desde el Estado argentino en enero de 1958, cuando el buque ARA Les Eclaireurs transportó 96 turistas, partiendo desde el puerto de la ciudad de Ushuaia con destino a la Península Antártica (Jensen y Daverio 2008). En este primer viaje los turistas arribaron a Ushuaia, procedentes desde Buenos Aires, en aviones Douglas DC4 del Comando de Aviación Naval⁴ (Jutronich 1958), mostrando tempranamente la importancia de la infraestructura y los servicios en el desarrollo del turismo antártico.

La infraestructura de comunicaciones y transportes, su densidad y su calidad influyen de manera directa sobre el territorio, especialmente sobre el tiempo/coste de desplazamiento (Merlín 1991 en Méndez 1997). Entonces, la adecuada disponibilidad de obras de infraestructura, así como la prestación eficiente de servicios conexos, contribuye a que un país, región o localidad pueda desarrollar ventajas competitivas y alcanzar un mayor grado de especialización productiva (Rozas y Sánchez 2004).

Diversos factores endógenos y exógenos contribuyeron a la evolución positiva y sostenida del turismo antártico en los últimos 20 años. Entre los factores endógenos se encuentran: la creación de la Oficina Antártica dependiente del Instituto Fueguino de Turismo (1992), la construcción de la nueva pista de aterrizaje (1995) y de la terminal del Aeropuerto Internacional de Ushuaia Malvinas Argentinas -AIUMA- (1997), la ampliación del puerto con nuevos puestos de amarre para buques de mayor calado y más servicios⁵ (1999), diversificación y, en algunos casos, especialización en la provisión de servicios marítimos, para los tripulantes y turísticos.

Respecto de los factores exógenos se mencionan: el aumento de operadoras turísticas, una mayor difusión de la actividad, motivaciones turísticas asociadas al paradigma ecológico y el universo simbólico, mayor oferta de embarcaciones apropiadas debido a la disponibilidad de buques científicos en alquiler por Estados de la ex URSS (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas desde fines de los '80 en adelante) y la reducción de los costos operativos, entre otros.

La mayor proximidad en términos de distancia/tiempo desde Ushuaia a la Península Antártica respecto de otras puertas de entrada junto a la mejoras en la accesibilidad y servicios (portuarios, marítimos y turísticos), permite optimizar los costos y los resultados de las operadoras turísticas, maximizando la cantidad de viajes por temporada. De esta manera, Ushuaia se posiciona

(4) Jutronich, Jerónimo (1958) En el país blanco de los hombres barbudos, publicado en *Vea y Lea* del 20 de febrero de 1958, Suplemento N° 114.

(5) El puerto de Ushuaia había sido transferido desde la Nación a la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur mediante Acta de Transferencia el 1° de diciembre de 1992.

como principal puerta de entrada a la Antártida, superando desde la temporada 1994-1995 el 90% de los flujos respecto del total mundial del turismo marítimo antártico. (Ver Figura N° 1).

AEROPUERTO INTERNACIONAL MALVINAS ARGENTINAS

De acuerdo a Rossi (s.f.) el objetivo de la construcción del aeropuerto fue dotar a Ushuaia, la ciudad más austral del mundo, de un aeropuerto amplio y seguro que sirviera como medio impulsor de integración de la capital de estos territorios insulares a la Argentina Continental junto con posibilitar la proyección de la Argentina hacia el continente Antártico y permitir la reconversión de la economía fueguina hacia la actividad turística.

Este aeropuerto es propiedad de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, inscripto en el Registro de la Propiedad Inmueble bajo la matrícula N° II-A-3375. Se encuentra ubicado en las coordenadas geográficas 54^a 50'35,6" S y 68^a 17'39,12" O, a una altura sobre el nivel medio del mar de 28 m. La pista 07-25 tiene 2.460 m de longitud, 45 m de ancho, superficie de hormigón, valor soporte 63T/1 95T/2, 222T/4, 285T/5 y 385T/8, aeronave crítica Boeing B747-200.

El aeropuerto, Categoría I, cuenta con las siguientes ayudas visuales luminosas y señalización para aproximación por instrumentos de precisión: VOR-D⁶ (radiofaro con una emisión omnidireccional de muy alta frecuencia), ILS⁷ (sistema de aterrizaje instrumental) y DME⁸ (equipo de medición de distancia). La habilitación del aeropuerto fue efectuada por Fuerza Aérea Argentina mediante disposición 131/95 del 24-11-95, como Aeropuerto Público Internacional, a partir del 27-11-95. El Aeropuerto integra el Sistema Nacional de Aeropuertos, encontrándose entre los 35 de "primera categoría" (AIC "A" 01/08).

La terminal de pasajeros, construida por la empresa London Supply mediante el sistema de concesión de obra pública, fue inaugurada en 1997 y ampliada en el período 2007-2009. Cuenta con 9700 m², ofreciendo todos los servicios necesarios (lado aire y lado tierra) para la operación aerocomercial, nacional e internacional.

EL TURISMO ANTÁRTICO DURANTE LA TEMPORADA 2013/2014

La temporada se inició el 2 de noviembre de 2013 y se extendió hasta el 2 de abril de 2014. Durante ese período se registraron 212 arribos a Ushuaia de buques que realizaron viajes a Antártida con un total 37.164 visitantes (Vereda

(6) *Very High Frequency Omnidirectional*, permite conocer la dirección en la que se encuentra el radiofaro y en qué radial está volando el avión respecto de la emisora.

(7) *Instrument Landing System*, sistema de control que permite que un avión sea guiado con precisión durante la aproximación a la pista de aterrizaje.

(8) *Distance Measuring Equipment*, incorporado al VOR permite al piloto conocer la distancia exacta desde el avión al VOR.

y Jensen, en prensa). La distribución de los pasajeros de acuerdo al tipo de operación del buque es la siguiente:

- Viajes locales: 22.153 pasajeros
- Viajes semi-locales: 3.530 pasajeros
- Viajes en tránsito: 11.481 pasajeros

A los efectos de este trabajo, se considera que la totalidad de los pasajeros en viajes locales arriban a Ushuaia y regresan a sus lugares de origen por modo aéreo, en tanto la mitad de los pasajeros semi-locales arriban Ushuaia por modo aéreo y la otra mitad parte desde aquí en el viaje de regreso; los pasajeros en viajes en tránsito solamente realizan escala en Ushuaia por lo tanto no utilizan las instalaciones del aeropuerto.

PARTICIPACIÓN DEL TURISMO ANTÁRTICO EN EL MOVIMIENTO DE PASAJEROS DEL AIUMA Y EL PUERTO DE USHUAIA

De acuerdo al tipo de operación del buque un total de 37.164 visitantes pasaron por el puerto de Ushuaia al menos una vez; de ellos, 25.683 pasajeros utilizaron el aeropuerto de Ushuaia distribuidos de la siguiente manera: 22.153 llegaron a Ushuaia para iniciar desde aquí su viaje antártico y también utilizaron este aeropuerto para regresar a sus puntos de origen, en tanto 3.500 pasajeros solamente arribaron o partieron desde dicho aeropuerto. De esta manera la participación del turismo antártico en el total de pasajeros embarcados en el aeropuerto de la ciudad de Ushuaia en el período analizado representa el 11%.

La información del Cuadro N° 1, identifica cuatro grupos de usuarios del aeropuerto de acuerdo a la Tasa Única de Pasajero (en adelante TUA) que abonan: locales (vuelos a Río Grande), residentes en Tierra del Fuego, cabotaje e internacional; de esta manera es posible estimar la participación de los visitantes antárticos que parten desde Ushuaia por modo aéreo sobre el total de visitantes que utilizan el aeropuerto en su partida, excluyendo a los pasajeros que viven en Tierra del Fuego.

El total de visitantes que embarcaron en Ushuaia alcanza los 137.696 y la participación del turismo antártico representa un 17,37% sobre toda la temporada.

El INFUETUR⁹, organismo oficial de turismo de la Provincia, estimó en 90.41948 visitantes¹⁰ el total de cruceristas arribados al puerto de Ushuaia; de esta manera el turismo marítimo antártico representa el 41,10 % del total de cruceristas.

(9) Instituto Fueguino de Turismo, <http://tierradelfuego.org.ar>

(10) Los datos del INFUETUR incluye también a los tripulantes.

LOS IMPACTOS (ECONÓMICOS) RELACIONADOS CON EL AEROPUERTO INTERNACIONAL MALVINAS ARGENTINAS

Rozas y Sánchez (2004) definen tres tipos de efectos sobre el producto agregado de las inversiones en el sector de infraestructura y servicios conexos: la infraestructura como producto final contribuye a la formación del PBI (Producto Bruto Interno); las inversiones generan externalidades sobre la producción y el nivel de inversión agregado de la economía; y por último, la infraestructura influye indirectamente en el proceso productivo y las empresas.

Los impactos producidos a partir de la construcción de un aeropuerto y la prestación de servicios relacionados se pueden analizar desde diferentes perspectivas. De acuerdo a Grünschlob (2004, en Lipovich 2010) se producen dos tipos de efectos: los efectos temporarios que se relacionan con la etapa de planificación, diseño y construcción de un nuevo aeropuerto o de la expansión de uno existente y los efectos permanentes que se relacionan con los derivados de la operación cotidiana de un aeropuerto.

En esta oportunidad, se presentarán solamente los resultados correspondientes a los ingresos aeroportuarios asociados al turismo antártico, encuadrados dentro de los efectos permanentes de este tipo de infraestructura.

Los ingresos aeroportuarios asociados al turismo marítimo antártico

Los ingresos aeroportuarios se generan a partir de las actividades aeronáuticas relacionadas con el tráfico de pasajeros, cargas y correo y con las actividades comerciales asociadas al tráfico, pudiéndose diferenciar los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos (Doganis 1995).

Los ingresos aeronáuticos se relacionan con las operaciones de las aeronaves y de los procesos necesarios para permitir el intercambio de modo de los pasajeros y de la carga. A este tipo de ingresos corresponden los derechos de aterrizaje, las tasas de los pasajeros, los derechos de control de tráfico aéreo, tasas de estacionamiento, hangares, handling, limpieza de las aeronaves, etc.

Los ingresos no aeronáuticos se refieren a todas las actividades comerciales asociadas que se desarrollan tanto en la terminal de pasajeros como en el predio del aeropuerto: alquileres de espacios para oficinas y mostradores de las aerolíneas, concesiones de espacios a comercios dedicados a la venta de productos (tiendas libres de impuestos, kioscos, revistas, artículos regionales) y de servicios (alquiler de autos, bancos, restauración, comunicaciones), espacios de publicidad, etc.

Estos ingresos se encuadran en la Lista de Productos Específicos para el Turismo (PET) relativos al consumo del visitante (OMT 2001) en los rubros "Servicios de explotación de aeropuertos (excepto carga y descarga)" y "Otros servicios auxiliares del transporte aéreo y espacial". En el aeropuerto de Ushuaia los movimientos de aviación se tipifican en: aviación comercial¹¹, chárter,

(11) En los informes de la Dirección Provincial de Aeropuertos el concepto "aviación comercial" hace referencia a los vuelos regulares tanto nacionales como internacionales.

aviación general y aviación militar. Dentro de la aviación comercial se considera el movimiento de aeronaves en servicios regulares y no regulares, nacionales e internacionales.

Los ingresos aeronáuticos

Se identificaron los siguientes ingresos aeronáuticos:

- Tasa de Aterrizaje
- Tasa de Estacionamiento
- Tasa de Uso de la Aerostación
- Tasa de Seguridad
- Tasa Aeroportuaria Única de Servicios Migratorios y de Aduana
- Tasa de Uso de Pasarelas Telescópicas
- Tasa de Protección al Vuelo en la Ruta
- Tasa de Apoyo al Aterrizaje
- Sobretasa Invernal y Servicios de Descontaminación de Hielo¹²

El valor de las tasas es diferente según se trate de vuelos de cabotaje o internacionales. Los valores de las mismas son autorizados por el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA). Los ingresos aeronáuticos estimados responden a cuadros tarifarios autorizados en distintos momentos, según correspondan a las tasas percibidas por la ANAC, Fuerza Aérea Argentina o la Concesionaria (Ver Anexo I). Con los cuadros tarifarios, los equipos representativos de cada aerolínea y los movimientos de pasajeros y aeronaves, se han calculado los costos por pasajero para cada tipo de tasa considerando un 100% de ocupación (este dato se refleja en los cuadros explicativos).

La información disponible respecto del movimiento de pasajeros se refiere a la cantidad de pasajeros que llegan, bajan, suben y salen desde este aeropuerto, según el vuelo sea internacional o nacional y regular o no regular. Las tasas relacionadas con el movimiento de pasajeros (Migraciones, Seguridad y Tasa de Uso de Aerostación) se cobran a la salida, por ello se consideran solamente los pasajeros que “suben” en el aeropuerto de Ushuaia, en cambio las tasas relacionadas con el movimiento de las aeronaves se consideran al arribo.

Dentro de la aviación comercial, las líneas aéreas que operaron regularmente durante el período analizado son: Aerolíneas Argentinas, Austral Líneas Aéreas, LADE, Lan Argentina y Sol Líneas Aéreas (ANAC 2014¹³).

En el Cuadro N° 2, se presenta la información respecto del movimiento de pasajeros por tipo de vuelo y líneas aéreas, y en el Cuadro N° 3 la distribución de los pasajeros por aerolínea, donde Aerolíneas Argentinas acapara la mayor cuota del mercado, seguida por Lan Argentina y Austral Líneas Aéreas. La

(12) No se considera la Sobretasa Invernal y los Servicios de Descontaminación de Hielo, debido a que nuestra indagación no abarca le estación invernal. No se han estimado las sobretasas por balizamiento nocturno y por operación fuera del horario normal.

(13) ANAC, Movimiento de Aeronaves, Pasajeros, Exentos, Cargas y Correo Por Tipo de Vuelo y Clase, 1-10-2013 al 30-4-2014, por línea aérea.

participación de LADE y Sol Líneas Aéreas es marginal.

Las operaciones de las líneas aéreas que prestan servicios aéreos regulares se realizan generalmente con equipos de fuselaje angosto. Austral Líneas Aéreas utiliza únicamente equipos Embraer 190; Aerolíneas Argentinas opera con equipos Boeing 737-700, Boeing 737-800, Airbus 330 y Airbus 340 (este último es el único equipo de fuselaje ancho que opera en Ushuaia); LADE emplea equipos SAAB 340 en todos los itinerarios que llegan a Ushuaia y Lan Argentina utiliza aviones Airbus 320. En el Cuadro N° 4 se presenta una tabla explicativa de los equipos de las aerolíneas que operan en Ushuaia, la cantidad de pasajeros que transportan y el máximo peso al momento del despegue de la aeronave, identificado como MTOV¹⁴ en los cuadros tarifarios de la Dirección de Tránsito Aéreo (utilizado como indicador para la determinación de las tasas).

En el caso de Aerolíneas Argentinas, que opera con diversos equipos, se ha tomado como equipo de vuelo representativo el Boeing 737-700 para servicios regulares de cabotaje.

En el Cuadro N° 5 se muestra la distribución de visitantes antárticos de acuerdo a la cuota de mercado de cada una de las aerolíneas que operan en Ushuaia.

En el Cuadro N° 6 se presentan los ingresos aeronáuticos que corresponden a los pasajeros que pasan por el puerto de Ushuaia como puerto base en sus viajes antárticos (22.153), quienes utilizan el aeropuerto dos veces, generando el mayor impacto por este tipo de ingresos.

En los Cuadros N° 7 y 8 la información corresponde a los ingresos aeronáuticos de los cruceristas antárticos que solamente zarpan o arriban al puerto de Ushuaia (1.765 pasajeros que bajan o suben).

En el Cuadro N° 9 se muestra la información correspondiente a los vuelos internacionales; en este caso pasajeros antárticos en un vuelo chárter con destino a París, operado por la empresa Air Austral (Manmana 2014; com. pers.; London Supply 2014).

El equipo de vuelo se utilizó solamente con esta finalidad, por ello se computaron también las tasas correspondientes al arribo de la aeronave.

En el Cuadro N° 10 se presenta el resumen de los ingresos aeronáuticos donde es posible identificar la importancia de los pasajeros en viajes locales como así también la diferencia de ingresos que provienen de los vuelos internacionales en relación con la cantidad de pasajeros transportados, debido a que en los mismos las tasas se establecen en dólares norteamericanos.

La variabilidad es muy significativa, ya que mientras algunos cuadros tarifarios se mantienen desde 1999 (Tasa de Uso de Pasarelas Telescópicas, Resol. 1/99 ORSNA) otros han aumentado el 1000% en 2012 (por ejemplo, la Tasa de Seguridad pasa de \$1 a \$10 para los pasajeros en vuelos domésticos a partir de la Resolución 613/12 de la ANAC). Como resultado de ello, el importe de \$1.180.307,78 correspondiente a los ingresos aeronáuticos asociados al turis-

(14) MTOV: Maximum Take-Off Weight.

mo marítimo antártico durante la última temporada podría ser mayor, justamente en virtud de la falta de ajuste de los cuadros tarifarios, tanto debido a la inflación de los últimos años como a la devaluación de la moneda respecto del dólar estadounidense.

A fin de explicitar lo anterior, en el Cuadro N° 11 se presenta la evolución de la TUA y la Tasa de Seguridad, para pasajeros nacionales (en pesos) e internacionales (en dólares estadounidenses), ambas para el aeropuerto de Ushuaia.

Las tasas en dólares tenían una paridad uno a uno durante la vigencia de la Ley de Convertibilidad (hasta la crisis del 2000) y luego se abonaron de acuerdo a su equivalencia en pesos¹⁵; para el 30 enero de diferentes temporadas de análisis el tipo de cambio varió de 1,6 en 2002, a 3,07 en 2006 y a 8,06 en 2014. Entre la primera y última temporada la TUA en vuelos internacionales varió desde \$20 a \$161,20 en tanto la tasa correspondiente a vuelos nacionales varió de \$13 a \$28; es decir un 710% de incremento en el primer caso y 115,38 % en el segundo caso. De acuerdo a esta relación la TUA debería tener un costo de \$105; en consecuencia, los 23.738 pasajeros que embarcaron en Ushuaia hubieran abonado \$2.492.490 por dicho concepto. En el caso de la Tasa de Seguridad el importe hubiera alcanzado la cifra de \$1.913.282. Estas diferencias muestran el gran atraso en los cuadros tarifarios y la pérdida de ingresos tanto por parte del Estado a través de sus distintas reparticiones vinculadas al sistema aeronáutico como de la Concesionaria.

El sector de servicio de atención en tierra de aeronaves abarca una gama amplia de actividades que pueden ser operadas por la autoridad aeroportuaria, las líneas aéreas o empresas especializadas. Los servicios asociados directamente al avión incluyen la limpieza, suministro de energía, carga y descarga de equipajes, cargas y correo, entre otros (Doganis 1995). Mientras que los servicios relacionados con el flujo de pasajeros, equipajes y carga incluyen el check in, despacho operativo, flujo de equipajes hasta el área de clasificación, etc.

En el aeropuerto de Ushuaia, Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas tienen su propio servicio de rampa y despacho para todos sus vuelos, excepto los que se realizan con el avión Airbus 340 donde contrata los servicios de la empresa Intercargo (García 2014; com.pers.). La empresa Intercargo SAC¹⁶ presta también servicios a las demás líneas aéreas de servicios regulares o eventuales -como los vuelos charter procedentes de distintos destinos nacionales e internacionales-. Intercargo opera en 20 aeropuertos del país, incluido Ushuaia (www.intercargo.com.ar), ofreciendo en el aeropuerto Malvinas Argentinas los siguientes servicios: atención de rampa, limpieza interna de cabina, de-icing, mantenimiento y reparación de GSE, traslado de pasajeros y tripulación, embarque y desembarque, atención de pasajeros con necesidades

(15) El Decreto 577/2002 establece que las tasas en dólares pueden abonarse en pesos considerando la cotización del dólar estadounidense según el tipo de cambio vendedor del Banco de la Nación Argentina del día anterior al desembolso.

(16) Intercargo SAC es una Sociedad anónima comercial perteneciente al Estado Nacional.

especiales, atención de vuelos privados y sellado plástico de equipajes. A requerimiento puede prestar los servicios de check in de pasajeros, despacho operativo, seguridad de aeronaves (Smith 2006, com. pers.).

Si bien con los datos disponibles no fue posible estimar los ingresos por estos servicios, de acuerdo a la Ley 13041/1947 "Tasas Servicios Aeronáuticos" (y sus Decretos Reglamentarios 1674/76 y 2840/84) se establece que por cada servicio de abastecimiento se abona el 10 % de la facturación bruta a la autoridad aeroportuaria en concepto de canon (en este caso a la Provincia) al igual que los servicios de rampa comprendidos en el rubro Servicios de Atención en Tierra de Aeronaves. En el caso de la venta de combustibles se percibe el 1% del valor internacional. (DTA AIC "A" 05/99 y Rülhe 2006, com.pers.)

Asimismo se perciben distintos cánones por Ocupación de Espacio, entre otros pagan alquiler la Planta de Combustibles, Aerolíneas Argentinas por ocupación de un galpón, e Intercargo SAC (García 2014; com.pers.).

El servicio de hangaraje (comprendido en el rubro IV) no lo percibe la Dirección Provincial de Aeropuertos sino la Dirección de Aeronáutica; el costo considera el peso de la aeronave por un período de 24 horas o fracción.

Servicios no aeronáuticos

Los servicios no aeronáuticos se han desarrollado en otros países hasta alcanzar más del 50% del total de los ingresos aeroportuarios; por ejemplo en EEUU y Canadá alcanzaron el 52,6% en 2006 en tanto América Latina y el Caribe lograban un 29% el mismo año (ACI 2005b y 2007a en Lipovich 2010).

Muchos años atrás, Doganis (1995) indicaba un 14% de ingresos por concesiones y alquileres para el caso de Buenos Aires, sin considerar cargos por combustible. Para lograr incrementar los ingresos no aeronáuticos es necesario diversificar los servicios comerciales que se prestan en las instalaciones de la terminal y en el entorno aeroportuario e identificar la diversidad de clientes potenciales, más allá de los propios pasajeros. Doganis (1995) identifica varios grupos de usuarios: los pasajeros (el grupo de mercado más importante), las compañías aéreas, el personal aeroportuario, los tripulantes de las compañías aéreas, los acompañantes de los pasajeros, los residentes locales y la comunidad empresaria local.

En el área pública de la terminal de Ushuaia se prestan los siguientes servicios: alquiler de autos, taxis, venta de artículos regionales, kiosco y venta de revistas, tienda libre de impuestos, confitería, cajero automático, información turística y termosellado para equipajes. En el área de preembarque se encuentra una barra de confitería y venta de artículos regionales.

Los ingresos por el rubro Ocupaciones (Ley N° 13.041/1947 y Decretos reglamentarios) identifica los siguientes conceptos: oficinas y locales de uso general en el edificio de la aerostación y anexos, sala VIP, edificios y locales modulares, terrenos, etc. En el AIUMA hay 19 oficinas operativas ocupadas por: PSA, Migraciones, Aduana, Senasa, Jefatura de Aeropuerto, ARO AIS

-Plan de vuelo, Dirección Provincial AIUMA, London Supply SACIFI, Aerolíneas Argentinas, Lan, Intercargo, LADE y Transportes Aeronavales.

El rubro V contempla el estacionamiento de automotores. En el período analizado no se aplicó tarifa alguna por uso del estacionamiento para autos particulares, a pesar de contar con una playa de estacionamiento con capacidad para 150 vehículos y que muchos residentes de Ushuaia dejan allí sus autos por varios días en sus viajes a otros puntos del país (García 2014; com. pers.).

El aeropuerto de Ushuaia ha sido diseñado con un enfoque hacia el pasajero en tanto los espacios destinados a otros usuarios son por demás pequeños, como por ejemplo las oficinas que ocupa la propia Concesionaria, la Dirección Provincial de Aeropuertos, Migraciones y Policía de Seguridad Aeroportuaria, muchas de las cuales no cuentan con iluminación natural.

La apertura de nuevas rutas aéreas internacionales

A partir de la construcción del aeropuerto, con capacidad para la operación de aviones de gran porte y con los servicios requeridos para atender pasajeros internacionales (migraciones, sanidad y aduana), se desarrollaron nuevas rutas aéreas. La ruta del Pacífico, permitía ahorrar tiempo y dinero a la demanda turística, principalmente estadounidense, que arribaba vía el aeropuerto de Santiago de Chile y también Punta Arenas.

En estudios anteriores se da cuenta de las operaciones en el aeropuerto de Ushuaia por parte de empresas nacionales y extranjeras en diferentes temporadas (Jensen 2003 y 2007). En las temporadas 2000/2001 y 2001/2002 operaron regularmente en el AIUMA las siguientes empresas: Aerolíneas Argentinas, Austral Líneas Aéreas, Southern Winds (SW), Líneas Aéreas del Estado (LADE), Líneas Aéreas Privadas Argentinas (LAPA), y Aerovías DAP (de Chile), mientras que ocasionalmente lo hicieron American Trans Air (A.T.A.) y Lan Chile (extranjeras) junto con Dinar. De ellas A.T.A y Lan Chile operaron exclusivamente vuelos chárter asociados al turismo marítimo antártico. Es interesante destacar que durante este período la mayoría de los vuelos chárter operaron como vuelos internacionales y solamente algunos se nacionalizaron en Buenos Aires, arribando a Ushuaia como vuelos de cabotaje. En la temporada 2005/2006 las empresas que operaron vuelos regulares de cabotaje fueron Aerolíneas Argentinas, Austral Líneas Aéreas y LADE, en tanto los vuelos regulares internacionales fueron operados por Lan Chile, con su ruta Santiago de Chile/Puerto Montt/Punta Arenas/Ushuaia.

Ya en la última temporada 2013/2014 no había empresas extranjeras operando rutas internacionales regulares y los vuelos chárter de Lan se realizaban a través de la subsidiaria Lan Argentina¹⁷, en tanto solamente un vuelo chárter operó como internacional, de la empresa Air Austral en ruta directa desde París a Ushuaia (Miskoff 2014; com.pers.).

(17) Desde 2011 en adelante Lan opera vuelos chárter solamente con Lan Argentina, debido a medidas de política aerocomercial (Miskoff 2014; com.pers.)

De esta manera, las ventajas competitivas del aeropuerto internacional que por su ubicación geográfica y características constructivas y de equipamiento puede recibir flujos tanto desde la vertiente del Atlántico como del Pacífico y de larga distancia, se han reducido en la práctica y recibe la mayor parte de sus operaciones a través del complejo aeroportuario de Buenos Aires conformado por los aeropuertos Jorge Newbery (Aeroparque) y Ministro Pistarini (Ezeiza).

CONCLUSIONES

La adecuada disponibilidad de obras de infraestructura contribuye a lograr una mayor especialización productiva, en tanto el 17,37% de los visitantes que utilizaron el aeropuerto de Ushuaia durante la temporada son cruceristas antárticos. Los ingresos aeroportuarios y en especial los ingresos aeronáuticos, ponen en valor al visitante antártico como elemento dinámico que permite sostener una amplia gama de servicios relacionados con las operaciones aeroportuarias.

Los servicios aeroportuarios son prestados por empresas y organismos de la administración pública nacional y provincial que requieren diversidad de instalaciones, equipamiento, insumos y recursos humanos capacitados para poder llevarlos a cabo.

El atraso que presentan los cuadros tarifarios correspondientes a las tasas por ingresos aeronáuticos repercute en una menor recaudación directa (es decir de los usuarios) pudiendo implicar la compensación de dicho déficit por los organismos públicos.

No se registraron servicios regulares internacionales y se concretó un solo vuelo no regular, desaprovechando la capacidad instalada y la posibilidad de facilitar el acceso a distintos mercados vía el Pacífico, iniciada en temporadas anteriores.

Prácticamente la totalidad de los vuelos chárter se implementan a través del aeropuerto internacional de Ezeiza y/o del aeroparque Jorge Newbery de la ciudad de Buenos Aires.

Por la facilidad de cálculo y representatividad los mejores indicadores resultan: el porcentaje de participación del turismo marítimo antártico por sobre el total de visitantes durante la temporada, los ingresos por Tasa de uso de la Aerostación y los ingresos por Tasa de Seguridad.

Los ingresos no aeronáuticos pueden incrementarse si se consideran todos los potenciales usuarios del aeropuerto y si se implementa el cobro de capacidades ya instaladas como el estacionamiento de autos particulares.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Argentina. "Flujos de visitantes y de buques de turismo antártico que operaron en

el puerto de Ushuaia durante la temporada 2008/2009". IP 119 Reunión Consultiva del Tratado Antártico (32ª:2009). Baltimore, 6 al 17 de abril de 2009. www.ats.aq

- Argentina. "Informe sobre flujos de visitantes y buques de turismo antártico que operaron en el puerto de Ushuaia durante la temporada 2009/2010". IP 129 Reunión Consultiva del Tratado Antártico (33ª: 2010). Punta del Este, 3 al 14 de mayo de 2010.

www.ats.aq

- Argentina. "Informe sobre flujos de visitantes y buques de turismo antártico que operaron en el puerto de Ushuaia durante la temporada 2010/2011". IP 20 Reunión Consultiva del Tratado Antártico (34ª: 2011). Buenos Aires, 20 de junio al 1º de julio de 2011.

www.ats.aq

- Argentina. "Informe sobre flujos de visitantes y buques de turismo antártico que operaron en el puerto de Ushuaia durante la temporada 2011/2012". IP 88 Reunión Consultiva del Tratado Antártico (35ª: 2012). Hobart, 11 de junio al 20 de junio de 2012.

www.ats.aq

- Argentina. "Informe sobre flujos de visitantes y buques de turismo antártico que operaron en el puerto de Ushuaia durante la temporada 2012/2013". IP 86 Reunión Consultiva del Tratado Antártico (36ª: 2013). Bruselas, 20 al 29 de mayo de 2013.

www.ats.aq

- Argentina. "Informe sobre flujos de visitantes y buques de turismo antártico que operaron en el puerto de Ushuaia durante la temporada 2013/2014". IP 84 Reunión Consultiva del Tratado Antártico (37ª: 2014). Brasilia, 28 de abril al 7 de mayo de 2014.

www.ats.aq

- Doganis, Rigas. La empresa aeroportuaria. Ed. Paraninfo, Madrid, 1995.

- Jensen, Marie. "Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas. Estimación de ingresos asociados al turismo antártico durante las temporadas 2000-2001 y 2001-2002". Primeras Jornadas de Divulgación en Investigación Universitaria UNPSJB, Segundas Jornadas de Divulgación en Investigación del Turismo, UNPSJB, Ushuaia. 05-06 diciembre 2003.

- Jensen, Marie. "Estimación de los ingresos aeroportuarios asociados a Ushuaia como puerta de entrada a Antártida durante la temporada 2005-2006". VIII Jornadas Nacionales y II Simposio Internacional de Investigación - Acción en Turismo. Universidad Nacional de Misiones, Posadas. 7-9 junio 2007.

- Jensen, Marie y Daverio, María Elena. "Ushuaia, Argentina. 50 años como puerta de entrada al continente antártico". Actas IX Jornadas Nacionales y III Simposio Internacional de Investigación.

- Acción en Turismo, Universidad Nacional de San Juan. San Juan, 22-24 mayo 2008.

- Jutronich, Jerónimo. "En el país blanco de los hombres barbudos". Vea y Lea, Suplemento N° 114, 20 de febrero de 1958.

- Lipovich, Gustavo. "Los aeropuertos de Buenos Aires y su relación con el espacio metropolitano". Tesis doctoral para acceder al grado de doctor en Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la UBA. Buenos Aires, 2010. <http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/TesisDocUBALipovich.pdf>

- Méndez, Ricardo. Geografía Económica. La lógica espacial del capitalismo global.

Ed. Ariel, Barcelona, 1997.

- OMT. Lista de Productos Específicos del Turismo - PET - (relativos al consumo del visitante). Madrid, 2001. www.world-tourism.org/stastics/basic
- Rozas, Patricio y Sánchez, Ricardo. "Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual". CEPAL Serie Recursos Naturales e Infraestructura N° 75, Santiago de Chile, 2004.
- Vereda, Marisol y Jensen, Marie. "Comportamiento del turismo antártico que ha operado en el puerto de Ushuaia. Síntesis de la temporada 2013-2014". Publicación IDEI (en prensa) UNTDF, Ushuaia, 2014.

Regulaciones y documentos utilizados

- ANAC, Administración Nacional de Aviación Civil. Movimiento de Aeronaves, Pasajeros, Exentos, Cargas y Correos Por Tipo de Vuelo y Clase, octubre 2013-abril 2014.
- ANAC. Resolución 613/12. Establécense, a partir del 1° de octubre de 2012, los valores de la tasa por servicios de seguridad.
- Fuerza Aérea Argentina, Dirección de Tránsito Aéreo, AIC "A" 01/08.
- Fuerza Aérea Argentina, Dirección de Tránsito Aéreo, AIC "A" 03/09.
- Fuerza Aérea Argentina, Dirección de Tránsito Aéreo, Cartas Aeronáuticas, Aero-vías 23 Jul 02.
- Gobierno de Tierra del Fuego. Dirección Provincial de Puertos. Reseña histórica. Disponible en: <http://www.puertoushuaia.gov.ar/historia.htm>. Fecha de acceso: 10 de agosto 2014.
- Gobierno de Tierra del Fuego, Dirección Provincial de Aeropuertos, Aeropuerto Internacional de Ushuaia.
- Intercargo (2014) www.intercarga.com.ar
- London Supply SACISI. Pasajeros embarcados en la ciudad de Ushuaia por tipo de tasa.
- ORSNA, Resolución 53/98, del 27 de mayo de 1998 sancionó el Cuadro Tarifario del Sistema Nacional de Aeropuertos que comenzó a regir a partir del 22 de junio de 1998.
- ORSNA, Resolución 01/99, Convalídase el Cuadro Tarifario en aplicación en el Aeropuerto "Malvinas Argentinas" de la ciudad de Ushuaia, vigente desde el 22 de enero de 1997.
- ORSNA, Resolución 2/10, Aprueba sobretasa de embarque para los vuelos de cabotaje.
- Ley 13041/47. Tasas Servicios Aeronáuticos.
- Decreto 577/2002 .Tasas Aeronáuticas.
- Rossi, Horacio (s.f.). "Obra: Aeropuerto Internacional de Ushuaia". [on line]. Disponible en: sites.google.com/.../obra-aeropuerto-internacional. Acceso 20/07/2014.

Entrevistas y comunicaciones personales

- Comis, Luis, Servicio Meteorológico Nacional, Estación Ushuaia. Julio 2014.

- García, Leandro, Dirección Provincial de Aeropuertos. Provincia de Tierra del Fuego, Antártida, e Islas del Atlántico Sur. Julio 2014.
- Ibáñez, Sergio, Jefe de Tránsito Aéreo, AIUMA. Julio 2014.
- Manmana, Rubén, Gerente de London Supply. Julio 2014.
- Miskoff, Pablo., Jefe de Aeropuerto, AIUMA. Julio 2014.
- Rülhe, Juan, Dirección Provincial de Aeropuertos, Provincia de Tierra del Fuego. Junio 2006.
- Smith, Gustavo, Intercargo, Junio 2006.

ANEXO 1

Resoluciones y fórmulas aplicadas para el cálculo de los ingresos por Tasas Aeronáuticas

Tasa Uso Aerostación - TUA. En los vuelos internacionales la tasa es de 20 dólares estadounidenses, en los vuelos nacionales \$28 y la tasa local -para vuelos dentro de la Provincia- es de \$4, en tanto los residentes abonan \$13 en los vuelos nacionales. No abonan TUA los niños menores de 3 años en vuelos de cabotaje y los menores de 2 años en vuelos internacionales, como así también los diplomáticos del Estado Argentino y de otros países -cuyos países tengan convenio de reciprocidad con Argentina en esta materia (Decreto N° 163/98 y Resol ORSNA N° 53/98). Esta tasa es sugerida al ORSNA -Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos- por el Gobierno de la Provincia y luego aprobada por el organismo. (AIC "A" 03/99). Se aplica la Resolución del ORSNA¹⁸ N° 2/10 que autoriza una sobretasa de \$23 en virtud de haber alcanzado la Concesionaria¹⁹ el 60% de avance de obra correspondiente al proyecto de ampliación de las instalaciones de la terminal aérea, alcanzando la misma un valor de \$ 28 para vuelos de cabotaje.

Tasa de Seguridad. La tasa de seguridad es de 10 dólares estadounidenses para pasajeros en vuelos internacionales y de \$10 para pasajeros en vuelos de cabotaje, establecida por la ANAC mediante Resolución 613/2012. No abonan esta tasa los infantes y pasajeros en tránsito. Es percibida por la Policía de Seguridad Aeronáutica.

Tasa Aeroportuaria Única de Servicios Migratorios y de Aduana. De acuerdo a la AIC "A" 03/09 se aplica una Tasa Única de 10 dólares por pasajero internacional embarcado.

Tasa de Aterrizaje. La fórmula es tarifa por tonelada. En vuelos internacionales las tarifas se expresan en dólares. Para un aeropuerto Categoría I corresponde 5,28 para equipos entre 31 y 80 ton., y 6,49 para equipos entre 81 y 171 ton. La sobretasa por operación fuera del horario normal es de 260 y 30% de incremento por balizamiento nocturno. En vuelos nacionales la tasa es de 1,05 en equipos de 5 a 30 ton., de 1,14 en equipos de 31 a 80 ton. y de 1,24 en equipos de 81 a 170 ton. Si corresponde se cobra (18) Esta Resolución incrementa en \$3 la sobretasa autorizada por la Resol. ORSNA 08/09 para el AIUMA, elevando la misma a un total de \$23.

(19) Si bien no es objeto de este estudio, mencionamos también que mediante convenio entre la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y la Concesionaria London Supply57, del 27 de diciembre de 2006, la Provincia abonará a la Concesionaria a modo de compensación por cada habitante de tierra del Fuego que embarque en el Aeropuerto de Ushuaia una suma en concepto de tasa y sobretasa de manera tal que los residentes abonen solamente \$13. De esta manera se equipara lo percibido por la Concesionaria al importe autorizado por la autoridad competente. Esta tasa es percibida por la Concesionaria.

una sobretasa por balizamiento nocturno equivalente al 30% y \$260,00 por hora o fracción por operaciones fuera del horario normal. Establecida por la Dirección de Tránsito Aéreo AIC "A" 01/08. Percibida por la Concesionaria.

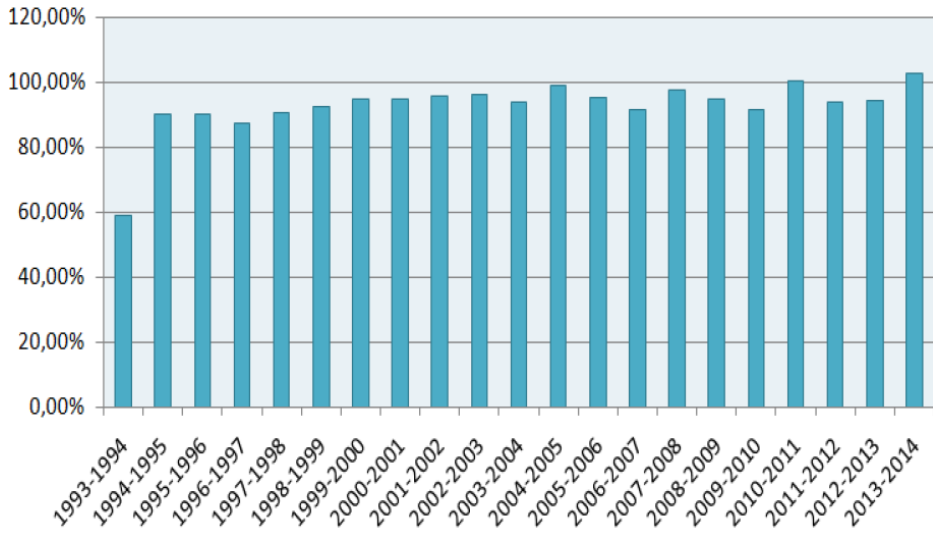
Tasa de Estacionamiento. La fórmula es tarifa por tonelada. Se considera por hora o fracción. Para los vuelos internacionales la tasa es de 0,16 dólares para equipos de 81 a 170 ton., en tanto en vuelos nacionales la tasa es de \$0,10 para equipos de 5 a 80 ton. Es percibida por la Concesionaria.

Uso de Pasarelas Telescópicas. La tasa es de \$180,00 (la primera hora y un importe igual por cada fracción de 30 minutos pasada la primera hora). Los valores son en pesos para vuelos de cabotaje. A los efectos de este trabajo se considera que en una hora realizan las operaciones de desembarque y embarque de pasajeros. Se aplica la Resolución ORSNA 1/99. La tasa es percibida por la Concesionaria.

Tasa de Protección al Vuelo en la Ruta. Esta tasa es aplicable a vuelos de transporte regular y no regular y considera los kilómetros recorridos y el peso de la aeronave en toneladas. Para los vuelos de cabotaje se toma la distancia desde Buenos Aires, Aeropuerto, principal hub (distribuidor de tráfico) en nuestro país, que es de 2.496,49 km. (FFA, Cartas Aerovías, 23 julio 02, Dirección de Tránsito Aéreo). La fórmula es: ton. x 0,0035 x km recorridos. En el caso de los vuelos internacionales se tomó la distancia desde Buenos Aires aunque los vuelos no se hayan nacionalizado, debido a la dificultad de conseguir la distancia real de acuerdo a la ruta realizada. La tarifa que corresponde para la categoría de aeronave es 0,055. Establecida en el AIC "A" 03/09. Percibida por la Fuerza Aérea Argentina mediante convenio con la Provincia.

Tasa de Apoyo al Aterrizaje (uso de ILS). Esta tasa se aplica por el uso del servicio de instrumental de aproximación. El equipo de referencia para los vuelos de cabotaje corresponde a la categoría de 41 a 100 para los vuelos de Aerolíneas Argentinas y Austral y de 21-40 ton., en el caso de LADE y Sol Líneas Aéreas, para los internacionales más de 100 ton. La tarifa es en dólares para los internacionales y el 50% para los vuelos de cabotaje. Esta tasa es acumulativa por banda de peso (AIC "A" 03/09). La tasa es de 0,20 hasta 20 ton.; 0,40 de 21 a 40 ton.; 0,60 de 41 a 100 ton.; 0,80 para equipos de más de 100 ton. Es percibida por la Fuerza Aérea Argentina por convenio con la Provincia.

Fig. N° 1. Participación de Ushuaia sobre el total del turismo marítimo antártico. Temporadas 1993/1994 a 2013/2014



Fuente: Elaboración propia en base a Jensen y Daverio 2008; Argentina 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014.

Cuadro N° 1. Pasajeros embarcados en el aeropuerto de Ushuaia por tipo de viaje

Año	Mes	Local	Residentes	Cabotaje	Internacional	Total
2013	Octubre		7.317	13.306	21	20.644
2013	Noviembre		7.343	21.517	5	28.865
2013	Diciembre		13.703	20.605	13	34.321
2014	Enero		8.649	30.135	67	38.851
2014	Febrero		8.588	23.194	188	31.970
2014	Marzo		8.773	17.029	18	25.820
2014	Abril	6	8.012	11.582	10	19.610
Total		6	62.385	137.368	322	200.081

Fuente: London Supply SACISI, octubre 2013 - abril 2014.

Cuadro N° 2. Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas

Movimiento de pasajeros en vuelos nacionales, regulares		
Línea Aérea	Bajan	Suben
LADE	1.653	1.899
Austral Líneas Aéreas	8.464	8.336
Aerolíneas Argentinas	141.641	142.832
Lan Argentina S.A.	48.035	48.495
Sol S.A. Líneas Aéreas	516	444
Movimiento de pasajeros en vuelos nacionales, no regulares		
Línea Aérea	Bajan	Suben
LADE		22
Aerolíneas Argentinas	188	0
Lan Argentina S.A.	317	289
Sol S.A. Líneas Aéreas	932	723
Movimiento de pasajeros en vuelos internacionales		
Línea Aérea	Bajan	Suben
Aerolíneas Argentinas		390

Fuente: ANAC 2013/2014. Planilla de Aeronaves, Exentos, Pasajeros, Cargas y Correo. Tipo de Vuelo y Clase.

Cuadro N° 3. Cuota de mercado de las líneas aéreas que operaron en el AIUMA durante la temporada 2013-2014

Líneas Aéreas	Vuelos nacionales				Vuelos internacionales			
	Bajan		Suben		Bajan		Suben	
	Total Pasajeros	Cuota de Mercado	Total Pasajeros	Cuota de Mercado	Total Pasajeros	Cuota de Mercado	Total Pasajeros	Cuota de Mercado
LADE	1.653	0,82%	1.921	0,95%	0	0,00%		0,00%
Austral L. A.	8.464	4,20%	8.336	4,11%	0	0,00%		0,00%
Aerolíneas Arg.	141.829	70,30%	142.832	70,35%	0	0,00%		0,00%
Lan Argentina	48.352	23,97%	48.784	24,03%	0	0,00%		0,00%
Sol L. A.	1448	0,72%	1167	0,57%	0	0,00%		0,00%
Air Austral	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	180	100%
Total Pasajeros	201.746	100%	203.040	100,00%	0	0,00%	180	100%

Fuente: Elaboración propia en base a información de ANAC 2014.

Cuadro N° 4. Características de los equipos de vuelo

Aerolínea	Equipo de vuelo	Pasajeros	Kilos	Toneladas
Aerolíneas Argentinas	Boeing 737-700	128	70.080	70
Aerolíneas Argentinas	Boeing 737-800	172	79.100	79
Aerolíneas Argentinas	Airbus 330	272		242
Aerolíneas Argentinas	Airbus 340	280		275
LADE	SAAB 340	33	12.939	13
Sol Líneas Aéreas	SAAB 340	34	12.939	13
Lan Argentina S.A.	Airbus 320	168		78
Austral Líneas Aéreas	Embraer 190	96	50.460	50

Fuente: Elaboración propia en base a información de ANAC 2014 y

www.boeing.com; www.airbus.com; www.saabaircraftleasing.com; www.embraercommercialaviation.com

Cuadro N° 5. Visitantes antárticos, temporada 2013/2014. Cuota de mercado de las aerolíneas

Línea Aérea	Visitantes antárticos								
	Cuota de mercado			Vuelos nacionales				Vuelos internacionales	
	Vuelos nacionales		Vuelos internac.	Pasajeros en viajes locales		Pasajeros en viajes semilocales		Pasajeros en viajes semilocales	
	Bajan	Suben	Suben	Bajan	Suben	Bajan	Suben	Bajan	Suben
LADE	0,82%	0,95%		182	210	14	15	0	0
Austral L. A.	4,20%	4,11%		930	910	74	65	0	0
Aerolíneas Arg.	70,30%	70,35%		15.574	15.585	1.241	1.115	0	0
Lan Argentina	23,97%	24,03%		5.310	5.323	423	381	0	0
Sol L. A.	0,71%	0,56%		157	124	13	9	0	0
Air Austral			100,00%	0	0	0	0	0	180
Total Pasajeros	100,00%	100,00%	100,00%	22.153	22.153	1.765	1.585	0	180

Fuente: Elaboración propia en base a ANAC 2014 y Manmana 2014; com. pers.

Cuadro N° 6. Ingresos aeronáuticos. Pasajeros en viajes locales, arriban y parten en vuelos regulares de cabotaje. Temporada 2013/2014

Tipo de Tasa	Ingresos en \$
Uso de Aerostación	620.284,00
Tasa de Seguridad	221.530,00
Tasa de Aterrizaje	13.304,30
Tasa de Estacionamiento	1.995,79
Tasa Uso Pasarelas Telescópicas	29.406,36
Tasa Protección al Vuelo en Ruta	101.457,34
Tasa Apoyo al Aterrizaje	17.790,51
Subtotal	1.005.768,30

Fuente: elaboración propia.

Cuadro N° 7. Ingresos aeronáuticos. Pasajeros en viajes semi-locales, arriban en vuelos regulares de cabotaje. Temporada 2013/2014

Tipo de Tasa	Ingresos en \$
Tasa de Aterrizaje	1.059,41
Tasa de Estacionamiento	158,94
Tasa Uso Pasarelas Telescópicas	2.341,54
Tasa Protección al Vuelo en Ruta	8.078,94
Tasa Apoyo al Aterrizaje	1.416,65

Fuente: elaboración propia.

Cuadro N° 8. Ingresos aeronáuticos. Pasajeros en viajes semi-locales, parten en vuelos regulares, de cabotaje. Temporada 2013/2014

Tipo de Tasa	Ingresos en \$
Uso de Aerostación	44.380,00
Tasa de Seguridad	15.850,00

Fuente: elaboración propia.

Cuadro N° 9. Ingresos aeronáuticos. Pasajeros en viajes semi-locales, parten en vuelos internacionales. Temporada 2013/2014

Tipo de Tasa	Ingresos en \$
Uso de Aerostación	28.188,00
Tasa de Seguridad	14.094,00
Tasa Aeroportuaria Única de Serv. Migratorios y de Aduana	14.094,00
Tasa de Aterrizaje	21.015,00
Tasa de Estacionamiento	3.854,00
Tasa Uso Pasarelas Telescópicas	1.409,00
Tasa Protección al Vuelo en Ruta	58.404,00
Tasa Apoyo al Aterrizaje	783,00
Subtotal	141.841,00

Fuente: elaboración propia.

Cuadro N° 10. Total de ingresos aeronáuticos asociados al turismo antártico según modalidad de operación del buque. Temporada 2013/2014

Tipo de operación del buque	Pasajeros	Ingresos en \$
Pasajeros en buques locales, arriban y parten, nacionales	22.153	1.005.768,30
Pasajeros en buques semi-locales, arriban, nacionales	1.765	13.055,48
Pasajeros en buques semi-locales, parten, nacionales	1.585	60.230,00
Pasajeros en buques semi-locales, parten, internacionales	180	101.254,00
Total	25.683	1.180.307,78

Fuente: elaboración propia.

Cuadro N° 11. Evolución del valor de la Tasa Aeroportuaria y Tasa de Seguridad

Vuelo	Tasa uso Aerostación				Tasa de Seguridad			
	2000/01	2001/02	2005/06	2013/14	2000/01	2001/02	2005/06	2013/14
Internacio- nal (USD)	20	20	20	20	2,5	2,5	2,5	10
Equivalente ARS	20	32	61,40	161,20	2,5	4	7,67	80,60
Nacional (ARS)	13	13	13	28	1	1	1	10
Local (ARS)	4	4	4	4	1	1	1	10
T. Cambio al 30 Enero	1	1,6	3,07	8,06	1	1,6	3,07	8,06

Fuente: Elaboración propia en base a Jensen 2003; Jensen 2007; ORSNA 1/99 y 2/10; ANAC 613/12.