

**Universidad de Buenos Aires**  
**Facultad de Ciencias Económicas**  
**Escuela de Estudios de Posgrado**

**MAESTRÍA EN ECONOMÍA Y GESTIÓN DEL TURISMO**

**TESIS**

**TRABAJO FINAL DE MAESTRÍA**

**FACILITACIÓN TURÍSTICA**

**AUTORA: LIC. JAVIERA RUIZ DIAZ.**

**DIRECTOR: DR. GONZALO A. CASANOVA FERRO.**

**NOVIEMBRE 2018**

## Resumen

La actividad turística puede traer diversos beneficios socioeconómicos para un país siempre que se posibilite su desarrollo y se establezcan condiciones que lo hagan atractivo y competitivo. Lograr que el país sea fácil de visitar es una de las más importantes.

El artículo segundo de la ley nacional de Turismo menciona como prioridad el concepto de Facilitación y establece que el mismo implica posibilitar la coordinación e integración normativa a través de la cooperación de los distintos organismos relacionados directa o indirectamente con la actividad turística.

El presente trabajo se centra en revisar el concepto de facilitación turística, establecer en qué consiste ese término, qué temas se ven alcanzados por la definición, qué lugar ocupan las políticas migratorias y económicas dentro de este planteo y cuáles son las principales problemáticas que se presentan a la hora de mejorar sustancialmente la facilitación turística en la Argentina.

El proceso de desarrollo metodológico está inspirado en los conceptos básicos de la planificación estratégica: definición de objetivos y de las líneas estratégicas a partir de un diagnóstico previo desde una perspectiva integral de la problemática.

Priorizar la facilitación de los viajes no es sólo beneficioso para el potencial turista, sino que resulta también esencial para estimular el crecimiento económico y la creación de empleo a través del turismo.

Es menester dotar a la Argentina de una política en facilitación turística que beneficiará no sólo el turismo sino también las demás actividades económicas de la nación, siendo el principal objetivo de estudio justificar la gestión en facilitación turística en este país.

Se aspira a que el desarrollo de este trabajo académico revele la necesidad de reconocer y pensar al turismo como una actividad económica estratégica, siendo así beneficioso llevar a cabo una investigación orientada a establecer cómo mejorar sustancialmente la facilitación turística en la Argentina.

Palabras clave: Turismo, Transporte aéreo, Desarrollo económico, Planificación y política de desarrollo.

Códigos JEL: L83, L93, O1, O2.

## Índice

1. Introducción	Pág. 3
2. Planteamiento del tema	Pág. 5
3. Justificación	Pág. 7
4. Objetivos	Pág. 8
5. Marco teórico	Pág. 9
6. Metodología	Pág. 13
7. Capítulo I	Pág. 16
8. Capítulo II	Pág. 44
9. Capítulo III	Pág. 63
10. Capítulo IV	Pág. 75
11. Capítulo V	Pág. 93
12. Conclusiones	Pág. 102
13 Referencias bibliográficas	Pág. 110
14 Bibliografía	Pág. 117

## Introducción

“Los retos globales exigen soluciones globales y el desarrollo turístico depende en gran medida de nuestra capacidad colectiva de promover la seguridad y facilitación de procesos en los viajes, debemos cooperar, no aislarnos”, señaló Taleb Rifai, ex secretario general de la Organización Mundial del Turismo en la inauguración de la 50ª edición de la ITB de Berlín en marzo de 2016.

Claramente garantizar que los viajes no sólo sean seguros sino también procesos alejados de complejidades es una de las prioridades actuales de la OMT.

Precisamente el Código de ética mundial para el turismo de la mencionada organización en su artículo 8 denominado Libertad de desplazamientos turísticos, establece que los turistas y visitantes se beneficiarán de la libertad de circular por el interior de sus países y de un Estado a otro, de conformidad con el artículo 13 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, y podrán acceder a las zonas de tránsito y estancia, así como a los sitios turísticos y culturales sin formalidades exageradas ni discriminaciones. Indica a su vez, que los procedimientos administrativos de paso de las fronteras establecidos por los Estados o por acuerdos internacionales, como los visados y las formalidades sanitarias y aduaneras se adaptarán para facilitar al máximo la libertad de los viajes y el acceso de la mayoría de las personas al turismo, fomentando los acuerdos entre grupos de países para armonizar y simplificar esos procedimientos.

Es posible afirmar que la facilitación de los viajes alentada por la OMT no es cumplida en su totalidad.

La tendencia mundial contemporánea de los países a cerrar sus fronteras por miedo a la inmigración y la imposición de trabas y dificultades al turismo se ha acentuado, iniciándose así una etapa caracterizada por el predominio de obstáculos al ingreso de extranjeros en la mayoría de los Estados del mundo, los cuales se complementan con políticas migratorias de carácter selectivo.

En contraposición a estas medidas, se puede mencionar la existencia de políticas y tratados de integración que facilitan e impulsan el desarrollo turístico entre diversos países y regiones.

Probablemente es la crisis social actual que el mundo afronta, signada de terrorismo y deterioro de la paz mundial, refugiados y víctimas de intentos de migración, una de las causas que determina esta nueva realidad en política migratoria, que, sin lugar a dudas, demanda atención y exige una reflexión por parte de la actividad turística.

Es por ello que reviste interés investigar en qué consiste la facilitación turística que promueve la OMT y qué lugar ocupan las políticas migratorias y económicas dentro de este planteo.

## Planteamiento del tema

Según el último informe de la OMT sobre apertura del régimen de visados, la cuota de turistas a los que se exige obtener visado antes de iniciar el viaje sigue descendiendo, sin embargo, se impone como desafío seguir avanzando en la agilización de los visados.

El informe también revela que al año 2015 una media del 18% de la población mundial pudo viajar a un destino sin visado, mientras que otro 15% pudo recibir un visado a su llegada y el 6% obtuvo visado electrónico.

Generalmente, los países en vías de desarrollo de la región de América Latina, el Caribe, Sudeste Asiático, África Oriental y Oceanía, se posicionan como los más abiertos en facilitación de visados con fines turísticos, mientras que los países desarrollados continúan siendo resistentes y restrictivos a estas medidas. Se puede aventurar que estos últimos sostienen políticas de fronteras cerradas con el fin de garantizar la seguridad, el control de la inmigración y limitar la entrada, duración de la estancia o las actividades de los turistas, controlando así el desarrollo del turismo.

La evolución positiva registrada en los últimos años en términos migratorios plantea la necesidad de revisar a nivel mundial políticas relacionadas con la exigencia de visas y de impuestos que pueden constituir obstáculos para el crecimiento económico y creación de empleo de la actividad turística.

Existen cuestiones en materia migratoria en Argentina que deben tomarse en cuenta en el análisis. La política migratoria de nuestro país es el resultado de la relación entre las diferentes políticas públicas, las estrategias de desarrollo, los procesos políticos y la estructura de poder en que éstos se desarrollaron a lo largo de los principales periodos de gobierno.

La República Argentina, por lo tanto, se caracteriza y se ha caracterizado históricamente por su apertura y permisividad en materia de políticas migratorias, sin embargo, a comienzos del 2017, el gobierno ejecutivo impulsó una serie de medidas para endurecer los controles migratorios con el fin de establecer una política migratoria más restrictiva.

Los flujos migratorios han variado en los últimos tiempos siendo necesario entender las relaciones que existen entre el turismo y el fenómeno migratorio a fin de evitar intolerancia e ideas xenófobas por parte de la comunidad local, dificultando así el óptimo desenvolvimiento de la actividad turística.

Los desplazamientos con fines turísticos se ven obstaculizados también por otras medidas restrictivas en materia de política económica. En muchos países, los turistas se ven gravados por los mismos impuestos que los residentes, por ejemplo, en Argentina el Impuesto al Valor Agregado (IVA) alcanza el consumo que se realiza en el territorio nacional de algunos productos y servicios turísticos, posicionando a nuestro país como un destino más caro para los viajeros, restándole competitividad en el mercado.

En materia fiscal, la creación de nuevos impuestos, incremento de alícuotas y la regresividad en la determinación del sujeto pasible de dichos impuestos son algunos de los factores que explican que la presión tributaria argentina sea tan alta para turistas nacionales y extranjeros.

Otros problemas se presentan en el proceso de control migratorio y aduana, los principales radican en la inexistencia total o extrema lentitud en los controles realizados en pasos fronterizos, no existiendo un punto de equilibrio en el control del paso de una frontera a otra. Son muchos los factores que configuran esta problemática, pero la complejidad y lentitud en el proceso de control está vinculada a las deficiencias en materia de tecnología, infraestructura, equipamiento, organización y capacitación del personal que afrontan los organismos aduaneros.

La facilitación de los viajes demanda que este tipo de políticas regresivas sean modificadas.

El artículo segundo de la ley nacional de Turismo 25.997 menciona el concepto de Facilitación y establece que el mismo implica posibilitar la coordinación e integración normativa a través de la cooperación de los distintos organismos relacionados directa o indirectamente con la actividad turística, persiguiendo el desarrollo armónico de las políticas turísticas de la Nación.

Este artículo deja en evidencia la decisión pública de considerar el desarrollo de la actividad turística como política de Estado.

Dicha ley nacional también estipula la creación del Comité Interministerial de Facilitación Turística para coordinar y garantizar el cumplimiento de las funciones administrativas de las distintas entidades públicas de nivel nacional con competencias relacionadas y/o afines al turismo en beneficio del desarrollo sustentable del país y su competitividad. Se concibe así una gestión en conjunto con el resto de los organismos del Estado, con el fin de eliminar obstáculos.

Como bien se mencionó la ley contempla la creación del Comité Interministerial de Facilitación Turística, el mismo se reunió por primera vez el jueves 14 de abril de 2016, en la

secretaría de Turismo de la Nación, para dar cumplimiento a la Ley Nacional de Turismo y el decreto reglamentario respectivo que ordenaron hace más de 10 años su conformación.

La problemática en torno a la facilitación turística en Argentina justamente radica en que la gestión del Comité Interministerial de Facilitación Turística durante el gobierno kirchnerista fue nula y en la actualidad en el gobierno oficial es incipiente.

## Justificación

El término facilitación en su raíz semántica se entiende como la acción u acto de facilitar, posibilitar, simplificar, ayudar, permitir, o favorecer algo.

Si se analiza dicho término amparándose en el marco normativo que regula la actividad turística y reconociendo la condición interdisciplinaria del turismo, que admite la ley nacional de turismo, facilitar es la acción de posibilitar la coordinación e integración normativa eliminando las barreras jurídicas y administrativas a través de la cooperación de los distintos organismos relacionados directa o indirectamente con la actividad turística, persiguiendo el desarrollo armónico de las políticas turísticas.

Ambas definiciones, junto con otras similares existentes en diversos libros, se ajustan a determinar qué se entiende por facilitación, sin embargo, el concepto facilitación turística, idea principal de este trabajo integrador, encuentra escasos intentos de definición.

Teniendo en cuenta la importancia que reviste para un país posibilitar y simplificar el desarrollo de una actividad económica para fomentar su crecimiento, y advirtiendo que la tarea de facilitación es un principio rector de la ley nacional de turismo, resulta fundamental revisar el concepto de facilitación turística, establecer en qué consiste ese término, qué temas se ven alcanzados por la definición, qué lugar ocupan las políticas migratorias y económicas dentro de este planteo y cuáles son las principales problemáticas que se presentan a la hora de mejorar sustancialmente la facilitación turística en la Argentina.

Definir qué se entiende por facilitación turística permitirá no sólo clarificar las distintas acepciones, fundamentalmente confusas, que se vinculan con este término sino que también ayudará a definir tareas e identificar prioridades que debe atender el Estado si desea que la actividad crezca.

Son múltiples los ámbitos en los que se aspira que la facilitación intervenga, se identifican aspectos relacionados a migración, aduana, seguridad y control aeroportuario, transporte, tasas y beneficios fiscales, información turística y seguridad al turista.

Se debe entender que no se trata de posibilitar y simplificar únicamente la entrada y salida de turistas al territorio argentino sino también de atender y facilitar la estadía de turistas y operadores en este destino.

Priorizar la facilitación de los viajes no es sólo beneficioso para el potencial turista, sino que resulta también esencial para estimular el crecimiento económico y la creación de empleo a través del turismo.

Se aspira a que el desarrollo de esta investigación revele la vinculación de la actividad turística con la política y la importancia de elaborar acciones y medidas orientadas a lograr la labor conjunta de ambas disciplinas para el impulso del desarrollo turístico local.

Es menester dotar a la Argentina de una política en facilitación turística que beneficiará no sólo el turismo sino también las demás actividades económicas de la nación.

#### Objetivo General

Justificar la gestión en facilitación turística en Argentina.

#### Objetivo Particulares

1. Enunciar y revisar los ámbitos de acción que contempla la facilitación turística.
2. Identificar los principales problemas y las necesidades actuales en facilitación turística en Argentina.
3. Investigar los antecedentes existentes en la Argentina en materia de facilitación turística.
4. Describir y analizar otras experiencias relacionadas con la temática planteada a nivel mundial.
5. Indagar en políticas migratorias y medir su incidencia directa e indirecta en la actividad turística.
6. Estudiar los aspectos normativos vigentes que dificultan la facilitación turística en Argentina.
7. Pensar estrategias y proponer recomendaciones para la gestión en facilitación turística del Comité Interministerial de Facilitación Turística.

## Marco Teórico

Resulta fundamental para el análisis abordar en detalle conceptos centrales que determinarán el eje principal para el desarrollo de la presente investigación.

Definir términos como facilitación turística y coordinación interministerial resulta imprescindible y será de utilidad para comprender la problemática que se presentará.

La Ley Nacional de Turismo 25.997 establece que:

La facilitación turística es un proceso que implica posibilitar la coordinación e integración normativa a través de la cooperación de los distintos organismos relacionados directa o indirectamente con la actividad turística, con el fin de eliminar obstáculos administrativos y armonizar normas y reglamentaciones persiguiendo el desarrollo de las políticas turísticas de la Nación. (Ministerio de Turismo Presidencia de la Nación, 2004)

Como bien indica Goldenhör, abogado y consultor turístico:

La facilitación de los viajes turísticos comprende un vasto ámbito de acción que abarca, principalmente, al Sector Público en la diversidad de organismos estatales que directa e indirectamente guardan relación e inciden sobre el turismo. Establece también que son múltiples los ámbitos en los que se aspira que la facilitación intervenga, se identifican aspectos relacionados a migración, aduana, sanidad, seguridad aeroportuaria, transporte, tasas y facilidades aeroportuarias, información turística y seguridad al turista. Se debe entender que no se trata de prestar atención sólo a los arribos y partidas de turistas sino también de atender y facilitar la permanencia y el desplazamiento de los turistas y los operadores en destino. (Goldenhör, 2010)

Hacer que los viajes sean fluidos es una de las prioridades actuales de la OMT (Organización Mundial del Turismo, 2016). Esta organización sostiene que:

La facilitación de los viajes turísticos está estrechamente relacionada con el desarrollo del turismo y constituye una herramienta para fomentar el aumento de la demanda y generar el desarrollo económico, la creación de empleo y la comprensión internacional. Este último objetivo es de particular relevancia en un momento en que la mayoría de las economías buscan estimular las exportaciones y el crecimiento económico. (Organización Mundial del Turismo, 2012)

Taleb Rifai, ex secretario general de la Organización Mundial del Turismo en su discurso por la inauguración de la 50ª edición de la Feria de Turismo de Berlín, aseguró que:

La facilitación de los desplazamientos turísticos contribuye al desarrollo del sector del

turismo y, yendo aún más lejos, a la paz, a la prosperidad y al respeto universal y a la observancia de las libertades del ser humano sin distinción de raza, sexo, lengua o religión, de acuerdo con la misión de la OMT. A pesar de los grandes avances realizados en las últimas décadas en materia de facilitación de los desplazamientos turísticos en muchas regiones del mundo, si se tiene en cuenta las posibilidades de maximizar el uso de tecnologías de la información y la comunicación en la mejora de los procedimientos de visado se puede afirmar que todavía se pueden realizar progresos considerables en este ámbito, en beneficio de todos los agentes del desarrollo turístico. (Organización Mundial del Turismo, 2016)

La Asamblea General de la Organización Mundial del Turismo coincide en la necesidad de facilitar en mayor medida los desplazamientos turísticos en todo el mundo y con este fin se comprometen a “considerar todos los medios posibles de eliminar o reducir los obstáculos de naturaleza jurídica, financiera o técnica, que no sean estrictamente indispensables al mantenimiento de la seguridad, la salud y el orden público de las diferentes naciones”. (Organización Mundial del Turismo, 2009)

La mencionada asamblea deja en evidencia que:

La facilitación de los desplazamientos turísticos no será posible si no hay voluntad política, somos conscientes de que la facilitación de los viajes turísticos es un proceso continuo que deberá ser objeto de un examen periódico. Sin embargo, estamos convencidos de que se podrían facilitar en gran medida los desplazamientos mediante medidas que pueden aplicarse fácilmente y sin perjuicio, para ese poder discrecional, hacemos un llamamiento a los Estados Miembros para que adopten, cuando sea posible y teniendo en cuenta sus legislaciones respectivas, medidas destinadas a simplificar las gestiones de solicitud y tramitación de visados y reducir los plazos de su concesión. (Organización Mundial del Turismo, 2009)

“Los Estados Miembros de la OMT y todos los agentes del turismo deberían adoptar todas las medidas a su alcance para facilitar los desplazamientos turísticos” (Organización Mundial del Turismo, 2009) sostiene Belosevic, jefa del Departamento de Cooperación Internacional para la OMT, en la Declaración sobre la Facilitación de los desplazamientos turísticos del 2009.

Esta última autora afirma, a su vez, que:

Los Estados Miembros de la OMT están dispuestos a examinar con prioridad medidas destinadas a facilitar los desplazamientos turísticos y alentar a los agentes turísticos a hacerlo

especialmente en los ámbitos siguientes: las recomendaciones a los viajeros; las modalidades de concesión de visados y toda suerte de intercambios de información, sesiones de formación y otras actividades ventajosas para todos los Estados Miembros ofreciendo asistencia técnica en caso de que la soliciten. (Organización Mundial del Turismo, 2009)

Orozco amplía el concepto de facilitación de los viajes definiéndolo como:

Todos los servicios y facilidades que tienen que ver con el traslado del posible visitante desde su punto de origen hasta el destino en cuestión, haciendo énfasis en los aspectos que los respectivos destinos pueden manejar y/o controlar. Ello incluye, entre otros elementos, las políticas sobre la concesión de visas y las cuotas, las normas para viajar y los impuestos, así como los procesos y servicios correspondientes en materia de inmigración. (Orozco, 2012)

También asegura que las principales problemáticas en facilitación en turismo se presentan en:

Los viajes aéreos en general se han vuelto un nuevo reto. Una buena parte de esta situación se puede atribuir a las normas impuestas por las líneas aéreas y las autoridades de la Aviación Civil Internacional, como son las nuevas restricciones sobre el equipaje, comprobaciones de seguridad que resultan intrusivas y prolongadas, además de largas filas y demoras en los horarios.

Existen también sistemas normativos, como son los procedimientos migratorios y aduanales, que siguen siendo un proceso tedioso y arcaico. En esta área, la mejora de las instalaciones aeroportuarias, así como la introducción de sistemas de entrada computarizados y escáneres mecanizados, aunque una medida costosa, pudieran resultar inversiones muy valiosas.

(Orozco, 2012)

Siguiendo la misma línea de análisis el Consejo Mundial de Viajes y Turismo afirma que:

Para cosechar los máximos beneficios socioeconómicos que el turismo internacional puede traer para un país, es necesario establecer condiciones que hagan atractiva y competitiva esa nación, entre las cuales la más importante es lograr que el país sea fácil de visitar. En este sentido, algunas naciones han introducido iniciativas encaminadas a estimular y facilitar el acceso del visitante. Entre los ejemplos a citar en este particular están los incentivos a la inversión en la esfera del turismo, mayores presupuestos para el marketing y políticas favorables para la concesión de visas tales como: la exención de visa y visa libre para viajar para los ciudadanos de determinados países, procedimientos simplificados de solicitud de visa, como es la concesión de visas al arribar; y reducción o anulación completa de los costos de visado. (Consejo Mundial de Viajes y Turismo , 2016)

A partir de lo expuesto anteriormente es indudable que la facilitación turística constituye un claro ejemplo de coordinación interministerial, “no existe un sector más sistémico que el turismo. Si no hay coordinación para determinar dónde están los focos en facilitación, difícilmente podemos avanzar”, menciona Plass. (Plass, 2011)

Arredondo explica:

Coordinación intergubernamental o interministerial es un término que se suele utilizar para referirse a una idea: la concertación de todas las actividades gubernamentales relacionadas con una tarea o sector, con independencia de la unidad que se encargue de ellas, de manera que se sincronicen y se alcance un objetivo común sin que se produzcan conflictos. Cuando la coordinación intergubernamental alcanza su grado máximo, la gestión pública se considera integrada. Para lograr lo anterior, se requiere fluidez en la información (disponibilidad, utilización e interpretación de información de acontecimientos anteriores); coherencia en la gestión (actuación gubernamental de manera coordinada en el tiempo para que se complementen las acciones y no se dupliquen), y continuidad de relación o longitudinalidad (interacción entre las unidades gubernamentales a lo largo del tiempo). De esta manera la ejecución de una propuesta de política pública plantea dos requisitos previos: la división del trabajo en tareas y la coordinación de éstas. Este último componente incide directamente en el desempeño de las organizaciones, por lo que la búsqueda de formas óptimas de coordinación es importante dentro del proceso de políticas públicas. (Arredondo, 2012)

Este último autor también sostiene:

La coordinación, desde la perspectiva política, no se reduce simplemente a hacer compatibles unas acciones gubernamentales con otras, o unos programas con otros, de manera que se eviten tanto duplicidades y desperdicios como los conflictos que pueden ocurrir cuando se dan superposiciones no planeadas entre ellos, o cuando esa misma carencia de coordinación deja espacios vacíos en la acción pública. Se trata de coordinar los programas de manera que se logre integrar las distintas decisiones y acciones de gobierno dentro de una sola visión de conjunto y con una clara perspectiva de largo plazo. En otras palabras, se trata de coordinar con un sentido estratégico, se trata de coordinar para avanzar en determinada dirección, para promover determinados resultados de la acción pública en su conjunto, y no sólo de cada una de sus parcelas sectoriales o institucionales. (Arredondo, 2012)

“La calidad de itinerante que define al turismo impone la necesidad de aspirar a la coordinación interministerial” (Goldenhör, 2010) indica Goldenhör quien también advierte:

Esta calidad de itinerante hace necesario que sean tenidos en cuenta diversos aspectos que se suceden durante un viaje turístico, en el cual el turista se constituye en sujeto pasivo de ciertos procedimientos, modalidades o temperamentos de fiscalización y control dispuestos por diferentes Organismos y Entidades públicas que ejercen distintas competencias administrativas y funcionales, en distintas etapas del trayecto. De ahí la creación de Organismos interinstitucionales del sector público, cuyo objeto precisamente es atender distintos aspectos públicos que los vinculan desde el ejercicio de sus respectivas competencias administrativas. (Goldenhör, 2010)

El Estado Argentino no es ajeno al concepto de coordinación interministerial, realidad que se evidencia en la voluntad del Sector Público de reconocer la necesidad de realizar acciones sustantivas, tendientes a incentivar la complementariedad que al Estado le cabe en materia de Facilitación desde los distintos Organismos que intervienen en el proceso del turismo a través del Comité Interministerial de Facilitación Turística.

## Metodología

De acuerdo con lo explicitado en el libro Investigación Social del autor Roberto Pérez Lalanne, la presente investigación según su profundidad será exploratoria ya que indagará acerca de lo que sucede en la actualidad y según su naturaleza será empírica porque aludirá a hechos de la realidad. En relación a su alcance temporal, la misma será sincrónica ya que intentará realizar el estudio en un único momento, limitándose el análisis a lo que acontece actualmente.

Para la elaboración se ha acudido a fuentes secundarias de información previamente recolectadas por otros investigadores, sobre todo en lo referente a estadísticas e investigaciones, sin embargo, a su vez, como resultado de la investigación, se pretende obtener datos primarios propios novedosos.

Este proyecto de tesis mostrará la totalidad de los estudios realizados durante el proceso de investigación y quedará estructurado en cinco capítulos que corresponden al desarrollo de las preguntas y objetivos específicos planteados.

En el primer capítulo se intentará esbozar una definición propia del concepto de facilitación turística tomando como referencia las definiciones que arrojaron diversos autores en el marco teórico. Se establecerá en qué consiste ese término, qué temas se ven alcanzados por la definición y qué lugar ocupan las políticas migratorias y económicas dentro de este planteo. Se observará y recopilará datos que reflejen la situación actual de la facilitación turística en Argentina sintetizando una lista de las principales problemáticas a nivel nacional ordenando las mismas de acuerdo a su complejidad. Para ello, se examinará través de un riguroso proceso metódico de observación, registro, descripción, pero particularmente análisis, organización y administración de los datos e información los principales procedimientos realizados en los procesos de viaje en materia migratoria, de aduana, seguridad aeroportuaria y tecnología.

En el segundo capítulo se analizará y describirá experiencias exitosas en facilitación turística en otros países con el fin de sintetizar y jerarquizar dichas experiencias y procesos en función de su grado de ventaja competitiva.

En el tercer capítulo se realizará un relevamiento acerca de los estudios realizados acerca de la incidencia de las políticas migratorias mundiales en la actividad turística. Se indagará sobre el concepto de políticas migratorias, su vinculación con el turismo, se revisará la tendencia mundial contemporánea de los países a endurecer regulaciones migratorias, constituyendo una potencial amenaza para la actividad turística y por último, se analizará la relación entre turismo y movilidad.

En el cuarto capítulo se incorporará un análisis cualitativo donde se toma como punto de partida el estudio de la gestión actual del Comité Interministerial de Facilitación Turística. Se observará el desarrollo y el valor de las acciones promulgadas por dicho organismo, evidenciando el rol fundamental que tiene el Estado en la participación de una estrategia de trabajo que permite vincular a todos los agentes involucrados en el desarrollo. Se analizará y valorará cada una de las acciones desarrolladas por dicho Comité en términos de desarrollo turístico y económico.

El capítulo quinto se presentará un resumen del análisis de la normativa vigente, en sus diversos ámbitos territoriales y sectoriales. Se diagnostican las principales normas que influyen y dificultan la actividad y gestión en facilitación en el sector turístico enunciando los antecedentes, avances y retrocesos existentes en dicha materia en la Argentina.

El proceso de desarrollo metodológico está inspirado en los conceptos básicos de la planificación estratégica: definición de objetivos y de las líneas estratégicas a partir de un análisis previo de la problemática. El mismo se articulará sobre los siguientes aspectos metodológicos básicos:

- Diagnóstico previo desde una perspectiva integral basada en el estudio de la problemática y las buenas experiencias en facilitación turística en otros países, profundizando en el estudio a través de la investigación metodológica de los antecedentes existentes en Argentina en materia de facilitación turística.
- Formulación de una visión sostenible en el mediano y largo plazo, que se concrete en recomendaciones para la facilitación turística en Argentina.

En el transcurso de esta investigación se intentará proporcionar datos y recomendaciones que ayuden a formular una visión clara en materia turística en Argentina. Esta visión aspira a la construcción de un país turístico, en el que la facilitación turística es una prioridad, en el que se atienden todas las cuestiones relacionadas al hecho turístico: el desarrollo de la actividad turística, la calidad del servicio brindado al turista y la participación y coordinación del trabajo entre las provincias, municipios y comunidades locales.

Por la transversalidad de la actividad turística y la coordinación intergubernamental que requiere su desarrollo desde la perspectiva política, es importante introducir una visión en facilitación turística que piense en una perspectiva a largo plazo, que sea sostenible independientemente del gobierno de turno. Justamente la ley nacional de turismo posiciona a la actividad turística como prioritaria dentro de las políticas de Estado.

- Búsqueda del consenso político sobre las propuestas centrales, se pretenderá lograr como resultado final una investigación que sea de interés para el Sector Público.

Reconociendo que la facilitación turística se logra fundamentalmente con voluntad política y que es el Estado, quien finalmente tiene el poder de desarrollar una política de gobierno que avance en función de la facilitación en turismo se intentará desarrollar una investigación de interés que pueda insertarse en la agenda pública.

## Capítulo I: Facilitación turística

Resulta interesante advertir que el turismo conforma un sistema complejo, un sistema de relaciones sociales, económicas, políticas y jurídicas en el que participan diferentes actores y organismos que alcanzan, a su vez, diferentes ámbitos de acción.

Reconocer la complejidad de la actividad turística, a partir de sus indicios de dinamismo y holismo, implica abordar la gestión desde una perspectiva interdisciplinaria, alertando acerca de la importancia de poder articular desde distinta materia y jurisdicción con el fin de facilitar el desarrollo del turismo, favoreciendo a que la actividad no se vea frenada, determinando así que el derecho al turismo pueda ser eficaz y eficiente.

Se debe tener en cuenta que en este sistema complejo cada una de las partes se debe interrelacionar, se debe entender que justamente es un sistema de relaciones, no es una relación más importante que la otra. No se trata de una competencia, siendo necesario unir esfuerzos para potenciar el desarrollo del turismo logrando estructuras de trabajo compartidas.

El turismo encuentra su eje fundamental en el desplazamiento. En dicho desplazamiento, que ocurre tanto a nivel nacional como internacional, convergen e intervienen distintas normativas, más aún en la Argentina, país federal, en el que conviven diferentes cuestiones jurídicas. Se impone entonces también la necesidad de abordar la gestión en turismo desde un enfoque federal.

A partir de dichas observaciones, es interesante pensar y promover una planificación integrada del desarrollo turístico o un programa de acción para el concepto de facilitación turística a nivel nacional.

Siguiendo en este mismo orden de promoción de la integración, se expone la necesidad de promover con los países del Mercosur y otros de la región el desarrollo de una estrategia de planificación regional complementaria a las estrategias nacionales.

Para trabajar en una política de facilitación turística es necesario principalmente definir qué se entiende y qué asuntos comprende la facilitación turística y posteriormente, hacer un análisis y descripción de la situación actual en facilitación turística en Argentina.

A partir de las definiciones de facilitación turística referidas en el marco teórico, el concepto de facilitación que aporta el manual de Facilitación de la Organización de Aviación Civil Internacional y el artículo 22 del Convenio de Chicago, titulado Simplificación de Formalidades, se define por facilitación turística en esta investigación al proceso de facilitar y acelerar el desarrollo de las políticas turísticas de la Nación y evitar todo obstáculo innecesario, de naturaleza administrativa, jurídica, financiera o técnica, que no sea estrictamente indispensable al mantenimiento de la seguridad, la salud y el orden público, para el ingreso de turistas y el consiguiente disfrute de la actividad turística.

Se refiere también a la elaboración de medidas para suministrar facilidades mínimas para la admisión, comodidad y estadía de turistas y constituye una herramienta para fomentar el aumento de la demanda y generar desarrollo económico.

La facilitación requiere un elevado grado de cooperación, coordinación e integración normativa de los distintos organismos relacionados directa o indirectamente con la actividad turística, con el fin de armonizar y garantizar el cumplimiento de normas y reglamentaciones persiguiendo niveles óptimos de seguridad.

La facilitación en Turismo con la participación del sector privado y otros organismos no gubernamentales se relaciona con el término gobernanza.

Según Concise Oxford Dictionary, gobernanza es un término que refiere a un modo de gobernar sustentado en la cooperación, interacción, interdependencia, el protagonismo de estructuras organizadas en redes y un concepto que denota nuevas formas de asociación y coordinación público-privado- social, así como la mayor capacidad de influencia de actores no gubernamentales en la elaboración y procesamiento de los asuntos públicos. Está asociado con un proceso directivo que se estructura institucional y técnicamente que pone en el centro del debate la acción y la eficacia directiva del gobierno, con impacto en el proceso de reforma de las Administraciones Públicas.

Se da, entre otras cosas, en consecuencia de la crisis económica y el fenómeno de la globalización que exige un cambio en el modo de gobernar y el rol que deben asumir los gobiernos.

La OMT define gobernanza turística:

al proceso de conducción de los destinos turísticos a través de los esfuerzos sinérgicos y coordinados de los gobiernos en sus diferentes niveles y atribuciones, de la sociedad civil que

habita en las comunidades receptoras y del tejido empresarial relacionado con la operación del sistema turístico (Citalin Durán Fuentes, 10)

Está orientada a dirigir eficientemente al sector turístico en los distintos niveles de gobierno, mediante formas de coordinación y colaboración entre ellos para realizar las metas compartidas por redes de actores que inciden en el sector, con el fin de lograr soluciones y oportunidades, con base en acuerdos sustentados en el reconocimiento de interdependencias y responsabilidades compartidas.

La gobernanza aplicada al turismo no implica una modificación en la estructura de los elementos que conforman el sistema turístico sino una nueva forma de colaboración entre ellos a partir de su capacidad para generar sinergias entre gobiernos, el sector privado y las organizaciones no gubernamentales.

Ya se ha dicho que el turismo es una actividad que supone múltiples interrelaciones entre sector público, privado y diferentes actores y agentes que intervienen en la producción de bienes y servicios que son objeto del consumo turístico. Es por ello que frente a esta realidad, toma importancia la dirección y gestión que realiza cada gobierno sobre esta actividad, siendo necesario coordinar el esfuerzo de todos los actores implicados siguiendo criterios de facilitación y gobernanza turística.

A continuación, se enumerarán las principales problemáticas en facilitación turística identificando las áreas responsables, las mismas se ordenan de acuerdo a la complejidad que reviste su tratamiento de menor a mayor, ya sea por el alto costo de inversión en tecnología o infraestructura o porque implica la gestión y la toma de decisiones de estado compartidas:

- Aspectos fiscales y tributarios

En Argentina el sistema tributario se caracteriza por ser regresivo, destacándose la preeminencia de impuestos indirectos que afectan el consumo, inestable, complejo y deficiente en la administración fiscal, lo que permite una elevada evasión.

La presión impositiva se hace muy alta y la actividad turística no es una excepción a esta realidad.

Según la Cámara Argentina del Turismo, dentro de los impuestos nacionales, el porcentaje asignable a Viajes y Turismo asciende el 6,8% del total recaudado de estos impuestos, la mayor contribución se origina en el IVA y le sigue en importancia el Impuesto a las Ganancias.

A comienzos del 2017 se incrementó el impuesto DNT del 5 al 7%, que grava los pasajes aéreos, marítimos y fluviales de los argentinos que viajan al exterior. Si bien se estima que estos \$ 800 millones adicionales que se cobraran están destinados a las arcas de la secretaría de Turismo y otorga mayores recursos para el desarrollo de la actividad, el aumento del 40% del DNT se refleja en el precio de los pasajes al exterior que venden las aerolíneas, navieras y las agencias de viajes encareciendo el consumo de los turistas que deseen viajar al exterior del país.

En ese sentido, desde este verano Bariloche también decidió gravar el consumo de alojamiento en hoteles, hostels, campings, cabañas y residencias alquiladas habilitadas con el cobro de una tasa a los turistas.

La mencionada Eco Tasa entró en vigencia desde el 1 de enero de 2017 y los recursos serán destinados a un fondo que tiene el objetivo de mejorar la infraestructura turística.

Los montos del tributo varían según la temporada alta o baja, las categorías y en relación a las tarifas de los establecimientos hoteleros. Es una tasa que deben abonar todos los visitantes que pernocten en hoteles habilitados, excepto los menores de 12 años y las personas con discapacidad. La tasa también establece exenciones totales o parciales para los residentes, los menores de 14 años, los que viajen a competencias deportivas y aquellos pasajeros que registren una segunda estadía dentro de un lapso de treinta días.

La aplicación de tasas especiales al turismo es una herramienta habitual en otras partes del mundo. Argentina registra otros casos similares en Puerto Iguazú. La misma se denomina Tasa Eco Turística y desde el 01 de junio de 2017 deben abonarla únicamente turistas del resto del país e internacionales, siendo los alojamientos hoteleros, hostales, campings y casas que se alquilen por día los encargados de cobrarla con un monto de \$ 20 pesos argentinos por noche. Estos alojamientos deberán presentar una declaración jurada semanal y efectuar el depósito en una cuenta corriente del Banco Macro. Los residentes de la provincia de Misiones están eximidos de abonar dicha tasa.

Anterior a junio de 2017, la tasa en cuestión era abonada por todos los turistas, menos los que viven en el radio Iguazú, Andresito y Wanda que ingresaran a espectáculos naturales, deportivos o culturales que se monten en la jurisdicción y que no estén alcanzados por contribuciones especiales vigentes y los montos, al igual que en el Parque Nacional, estaban diferenciados por contribuyente: residentes misioneros, nacionales, del Mercosur y de otros países y época del año en que ingresa a las atracciones, distinguiéndose diferentes tasas. Es decir, Puerto Iguazú trasladó su tasa ecoturística a los hoteles.

Por otro lado, resulta alentadora la medida impulsada por la secretaría de Turismo desde enero de 2017, concretada finalmente por el decreto 1043/2016, que implementa el reintegro del IVA por alojamiento a los turistas extranjeros.

Con costo fiscal para el estado de unos 600 millones de pesos (US\$ 37,7 millones), el impacto estimado desde la secretaría de Turismo de la Nación, en un año de aplicación, es de 95 mil nuevos turistas, con un ingreso de más de 70 millones de dólares, y se calcula la generación de casi 8 mil nuevos puestos de trabajo entre los directos e indirectos.

“La normativa que impulsamos incluye todas las contrataciones en el rubro de alojamiento de turistas no residentes y abarca tanto la compra directa como la realizada por medio de agencias de viaje. Juntos buscamos que toda la cadena de valor turística argentina sea competitiva y de calidad”, señaló el secretario de Turismo de la Nación, Gustavo Santos. (Santos, 2016)

El reintegro del IVA a los servicios de alojamiento aplica a aquellos turistas que mediante su pasaporte o DNI acrediten su residencia en el extranjero y abonen con tarjeta de crédito emitida en el exterior o transferencia bancaria con origen fuera de Argentina.

Tanto hospedajes como agencias de viajes deben ser responsables inscriptos ante IVA y estar registrados en la AFIP como alojamiento y habilitadas como agencias ante la secretaría de Turismo de la Nación.

Sin dudas, esta decisión política permite posicionar a la Argentina como un destino competitivo con programas que se presentan con tarifas de alojamiento más atractivas frente a otros países de la región.

Esta medida, que se basa en la utilización de factura electrónica, facilita la fiscalización y por ende el control del sector por parte de AFIP abarcando la totalidad de la cadena de comercialización del alojamiento, así como la compra directa por parte del turista.

En relación al transporte, la novedad más reciente es la Resolución 530 /2018, medida publicada en el Boletín Oficial por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) del Ministerio de Transporte que suspende hasta fin de año los aumentos previstos para dos tasas que pagan las aerolíneas que realizan vuelos con origen o destino internacional: las tasas de protección al vuelo en ruta y de apoyo al aterrizaje. El artículo 1° establece:

Suspéndase desde el día 1° de julio de 2018 hasta el día 31 de diciembre de 2018 el aumento dispuesto en la Resolución E N° 95 de fecha 16 de febrero de 2018 de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) para las tasas de protección al Vuelo en Ruta y Apoyo al

aterrizaje respecto de los vuelos con origen o destino internacional que aterricen o despeguen en y desde el territorio argentino. (Administración Nacional de Aviación Civil, 18)

El texto de la normativa explica que la resolución contempla:

- la política de expansión de la actividad aeronáutica impulsada por el Gobierno Nacional con el objetivo de acercar progresiva pero sostenidamente a nuestro país el número de pasajeros por habitante que se registran en la mayoría de la Región Latinoamericana, muy superiores a la de la República Argentina.
- la posición geográfica de nuestro país, que necesariamente lo convierte en un destino terminal, por ende resulta fundamental para lograr el objetivo mencionado incentivar tanto el número de operaciones de las empresas internacionales que ya operan en nuestro país, como alentar la incorporación de nuevas empresas internacionales en nuestro mercado.
- el beneficio que se alcanzará para todos los usuarios, no sólo por la ampliación en la oferta de los vuelos internacionales, sino también en el consiguiente impacto hacia los precios de los pasajes aéreos.
- el costo del petróleo registrado en la primera mitad de este año y que continuará durante el segundo semestre, contexto internacional que conspira en contra de la política de expansión de gobierno de la actividad aeronáutica y afecta seriamente a las empresas aéreas.
- no poner en peligro el proceso de acrecentamiento de conectividad de nuestro país con el resto del mundo, en el marco de la política encarada por el Gobierno Nacional y la necesidad de aplicar medidas de fomento a los vuelos internacionales para alcanzar dichos objetivos.

La Tasa de Apoyo al Aterrizaje y a la Tasa de Protección al Vuelo en Ruta fueron fijadas por decreto en febrero de 1998 para los vuelos internacionales y en mayo de 2001, para los de cabotaje.

Si bien la medida dispuesta por ANAC busca ampliar la oferta de vuelos internacionales y generar una mejora en los precios de los pasajes aéreos, el impacto no será significativo teniendo en cuenta que estas tasas representan entre el 4% y 5 % del total del costo operativo y esta resolución no elimina dichas tasas sólo suspende la actualización dispuesta

en febrero. Es decir, la incidencia de la misma no es económica pero sí está alineada con la política de expansión de gobierno de la actividad aeronáutica con el objetivo de incrementar la cantidad de pasajeros que entran y salen del país.

En esta misma línea, es importante recordar que los servicios de transporte de pasajeros, terrestres, acuáticos o aéreos realizados en el país gravan IVA y están alcanzados por una alícuota diferencial del 10,5 % mientras que el artículo 7 de la ley de IVA exime a los servicios de taxímetros y remises con chofer realizados en el país, siempre que el recorrido no supere los cien kilómetros. También se encuentra exento el transporte internacional de pasajeros y el transporte en todas sus modalidades en la provincia de Tierra del Fuego. El servicio de alojamiento nacional para residentes nacionales, rent a car, cruceros, excursiones y city tours está gravado al 21%.

Otra medida en Marzo de 2016 fue la suspensión del cobro de la tasa de reciprocidad que tenían que pagar los turistas estadounidenses que llegaban al país y en junio de 2017, se interrumpió el cobro de dicha tasa para los turistas australianos y canadienses. De acuerdo con lo enunciado por el gobierno Ejecutivo el motivo de la medida radica en la necesidad de “fortalecer con los Estados Unidos las relaciones bilaterales tendientes a impulsar el comercio y el turismo, brindar nuevos mecanismos para el desarrollo en materia de política migratoria y avanzar en la integración y movilidad de los migrantes”.

Por decreto N° 1654/2008 se creó la mencionada tasa de reciprocidad, tasa de solicitud de ingreso al país a abonar por aquellas personas extranjeras que se encuentren eximidas de la visación consular para ingresar a la República Argentina con motivo de turismo o negocios y que sean nacionales de países que exijan a los ciudadanos argentinos el pago de una tasa por la solicitud y/o tramitación de visa consular de ingreso, a tales fines, a sus respectivos territorios.

El pago de la misma de acuerdo al decreto aplicaba para los extranjeros nacionales de Australia, Canadá y Estados Unidos de América, titulares de pasaportes ordinarios, que deseen ingresar al territorio nacional.

A partir de este cambio, la disposición 589/2016 establece que quedan exceptuados del pago de la tasa referida los ciudadanos nativos de los Estados Unidos de América que por cualquier motivo ingresen al Territorio Argentino.

A pesar de que el requisito de visa para el ingreso a los EE.UU para los argentinos se mantiene, desde mayo de 2017, Argentina logró ingresar al programa Global Entry, lo que implica una agilización migratoria para quienes sean confiables y de bajo riesgo para ingresar al país utilizando máquinas automáticas dispuestas en una serie de aeropuertos estadounidenses.

- Aspectos migratorios, de seguridad y aduana

Es posible afirmar que existe una estrecha e intensa relación entre el turismo y las políticas migratorias, vinculación que posee un alcance político y sociológico de gran amplitud.

Se puede definir a las políticas migratorias como importantes factores que favorecen o amenazan el desarrollo de la actividad turística.

Frente a la anterior afirmación, resulta interesante indagar brevemente en la política migratoria de la República Argentina, conociendo que la misma es resultado de la relación entre las diferentes políticas públicas, las estrategias de desarrollo, los procesos políticos y la estructura de poder en que éstos se desarrollaron a lo largo de los principales períodos de gobierno del país.

Argentina ha sido históricamente un país de recepción de inmigrantes, conformando una clara política migratoria de bienvenida. El artículo 20 de la Constitución del país, artículo que permitió construir una nación a partir de la inmigración, establece los mismos derechos para los inmigrantes que para los nacidos en suelo argentino.

En Argentina, las migraciones internacionales han representado un elemento de vital importancia en la historia política, económica, social y cultural del país. Tanto los flujos de origen europeo como latinoamericano, han constituido aportes fundamentales en su configuración histórica y presente.

En los años del Proceso de Reorganización Nacional, la ideología anticomunista o los conflictos territoriales con algunos países vecinos, fueron reflejados en la política migratoria de aquel momento de la Argentina; destacándose el desarrollo de políticas activas de atracción de inmigrantes, convirtiéndose en una cuestión central de los sucesivos gobiernos durante la segunda mitad del siglo XIX.

En los años 90 el neoliberalismo y la relación privilegiada con los Estados Unidos condujeron a la marginación de las cuestiones sociales y a plegarse a las tendencias mundiales en materia de política migratoria restrictiva y discriminatoria.

En contraposición, en el gobierno del Dr. Néstor Kirchner, el estrechamiento de lazos con los países de la región latinoamericana, y la nueva orientación del proceso de integración Mercosur influyeron en el rumbo de la política migratoria, que justamente afectaba a los nacionales de estos países viviendo en Argentina.

La sanción de la Nueva Ley de Migraciones 25.871 en el año 2003, y la puesta en marcha del Plan Nacional de Regularización Migratoria para Extranjeros del Mercosur Ampliado, constituyeron los instrumentos a través de los cuales se consiguió cambiar el rumbo del tratamiento de la problemática migratoria en el país.

Tal es la vinculación entre turismo y la política migratoria que justamente la Ley de Migraciones 25.871 establece en su artículo 24 la subcategoría turista y fija la admisión, el ingreso, la permanencia y el egreso de los extranjeros que ingresen al país como residentes transitorios bajo dicha subcategoría. La misma ley define que son turistas quienes ingresen con propósito de descanso o esparcimiento, con plazo de permanencia de hasta tres meses, prorrogables por otro período similar y en el artículo 26 se menciona que el procedimiento, requisitos y condiciones para ingresar al país, según las categorías y subcategorías mencionadas, serán fijados en el Reglamento de Migraciones.

En su capítulo III, esta Ley de Migraciones habla acerca de la relación entre Dirección Nacional de Migraciones con otros entes y organismos y en el artículo 109 indica que los Gobernadores de Provincias y el Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, en su carácter de agentes naturales del Gobierno Federal, proveerán lo necesario para asegurar el cumplimiento de la presente ley en sus respectivas jurisdicciones y designarán los organismos que colaborarán para tales fines con la Dirección Nacional de Migraciones. Este último artículo da cuenta de la necesidad de trabajar en la coordinación interministerial en nuestro país y la vital importancia que reviste para lograr políticas públicas exitosas.

Argentina es integrante del Mercado Común del Sur como parte de una estrategia de desarrollo y de inserción en el mundo, hecho que responde a la tendencia mundial de formación de bloques económicos.

Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay suscribieron el 26 de marzo de 1991 el Tratado de Asunción con el objeto de crear el Mercado Común del Sur. Posteriormente el Mercosur ha incorporado a Bolivia en proceso de adhesión y a Venezuela, actualmente suspendido del bloque.

Oficialmente el Mercosur informa también que Chile, Colombia, Ecuador, Perú, Guyana y Surinam integran el bloque como Estados asociados.

La concepción de un mercado común está asociada a la idea de un espacio en el cual junto a la libre circulación de bienes, servicios y capitales, está incluida la libre movilidad de las personas, de manera de asegurar un funcionamiento armónico de los mercados de trabajo en el espacio de integración.

Sin embargo, en la práctica, lejos de existir la libertad absoluta de movimiento de personas en este espacio, el Mercosur ha atravesado por diferentes etapas, plagadas de avances y retrocesos.

El objetivo inicial del Tratado fue alcanzar un mercado común en lo que respecta a la liberalización de los cuatro factores productivos dentro del bloque: bienes, capitales, personas y servicios. Luego se propuso alcanzar una unión aduanera con la liberalización del comercio intrazonal, un arancel externo común y una política comercial común del bloque. Constituye a su vez, un proyecto político, social y cultural que busca integrar a sus ciudadanos y fortalecer las capacidades de los estados miembros desde un enfoque regional.

No obstante, en la práctica, estos objetivos se han alcanzado sólo de manera parcial. La libre circulación de personas entre los países miembros y asociados al Mercosur beneficia ampliamente la práctica turística, facilitando la entrada y salida de turistas a los territorios de los diferentes países, agilizando así el desplazamiento y los correspondientes trámites migratorios.

Teniendo en cuenta la importancia del turismo como medio de reforzar la integración cultural entre los países y el desarrollo económico, el Consejo del Mercado Común aprobó la creación del Fondo de Promoción de Turismo del Mercosur (FPTur). El FPTur es un instrumento de gestión financiera que tiene el objetivo de promover en forma conjunta el turismo hacia el Mercosur en terceros países. El mismo está constituido por las

contribuciones ordinarias de los Estados Partes y por la renta financiera generada por el propio Fondo.

En la XVIII Reunión de Ministros de Turismo del Mercosur las autoridades de los países coincidieron en la importancia de fortalecer las relaciones comerciales y la facilitación de los visados, y en mejorar la conexión aérea y terrestre a través de acciones planificadas en los pasos fronterizos.

La República Argentina, por lo tanto, se ha caracterizado históricamente por su apertura y permisividad en materia de políticas migratorias, sin embargo, a comienzos del 2017, el gobierno ejecutivo impulsó una serie de medidas para endurecer los controles migratorios con el fin de establecer una política migratoria más restrictiva y Dirección Nacional de Migraciones decidió aumentar los controles e intensificar las herramientas ya existentes desde 2014 para la no admisión de falsos turistas en caso de sospecha fundada.

La Disposición 4362/2014 fija un instructivo sobre la admisión de un extranjero en caso de que exista sospecha fundada en cuanto a que su intención difiera del propósito de turismo.

El lugar de residencia permanente, la actividad que desarrolla habitualmente, el tiempo de permanencia estimado en la Argentina, los puntos turísticos comprendidos en su visita, las formas de traslado hacia los distintos lugares a visitar, los parientes o personas de su conocimiento y/o amistad que posean residencia en la Argentina son algunos de los datos que solicitará el organismo de control en casos de duda.

A su vez, el inspector de control migratorio podrá solicitar al extranjero la presentación de documentación respaldatoria con el objeto de acreditar que la intención de viaje efectivamente sea turismo.

En caso de que el inspector considere que el extranjero no puede ser encuadrado en la Subcategoría Turista, dará aviso al supervisor, quien procederá a completar el Formulario de Declaración en Frontera.

Si el supervisor resuelva el rechazo del extranjero por no encuadrar en la Subcategoría Turista, se deberá registrar el mismo en el Sistema Informático bajo el incidente Rechazo Falso Turista, procediendo a su reconducción.

Otra herramienta que puso en marcha el Gobierno desde principios de 2017 para endurecer el control migratorio es el nuevo sistema de Información Anticipada de Pasajeros que obliga a las aerolíneas y navieras a brindar datos sobre antecedentes delictivos de viajeros. A través del mismo se busca restringir el ingreso al país de extranjeros con antecedentes penales y acelerar la salida de aquellos que sean condenados.

El sistema API comprende la captura de los datos biográficos y los detalles del vuelo o crucero de un pasajero o miembro de la tripulación por parte de la compañía aérea onaviera antes de la salida. Dicha información se transmite en forma electrónica a las agencias responsables del control fronterizo del país de destino con posterioridad al vuelo, lo que permite que las mismas pueden corroborar los datos de los pasajeros comparándolos con su base de datos identificando aquellos pasajeros que requieren un examen más exhaustivo al arribo.

Esta iniciativa que cuenta con la colaboración de la oficina nacional de migraciones junto con el Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda, permite conocer si un pasajero es requerido por la Justicia nacional o de otro país y así poder rechazar su ingreso.

Respecto a este punto la Organización de Aviación Civil Internacional en su Conferencia de Alto Nivel sobre seguridad de la aviación aseguró que:

Sin embargo, para fines de seguridad de la aviación, la API normalmente sólo permite la identificación de posibles pasajeros de alto riesgo con posterioridad a la salida del vuelo. La identificación podría optimizarse considerablemente mediante los programas “API interactivo (iAPI)” que permiten a los Estados de destino impedir el embarque de esas personas en el lugar de la salida del vuelo. La falta de uniformidad de los sistemas API/iAPI puede perjudicar la viabilidad de la industria del transporte aéreo y reducir la eficacia del uso de dichos datos para los fines por los cuales se requieren. Por consiguiente, es esencial que los Estados en todo el mundo normalicen sus requisitos en materia de datos y adopten un formato normalizado para la transmisión electrónica de esos datos. (Organización de Aviación Civil Internacional, 2012)

La mencionada organización también sostiene que:

El éxito de la API como mecanismo para facilitar el transporte aéreo depende de la adopción de un enfoque común por parte de todos los interesados (las líneas aéreas y las agencias de control fronterizo) respecto a las normas que rigen los datos. En efecto, esto exige que las agencias de control fronterizo en todo el mundo normalicen sus requisitos en materia de datos

de API y adopten un formato normalizado para la transmisión electrónica de los mismos. Asimismo, si una o más agencias dentro de un mismo Gobierno requirieran datos sobre los pasajeros un portal/ventanilla única para la recepción de dichos datos permitiría que los Estados y los explotadores de transporte aéreo utilicen eficazmente sus recursos, lo cual promovería al mismo tiempo la coordinación entre las agencias dentro de los Gobiernos en las áreas de facilitación, integridad fronteriza y seguridad de la aviación. (Organización de Aviación Civil Internacional, 2012)

Siguiendo la temática principal de este trabajo, el sistema API, medida impulsada por el gobierno, resulta favorable y colabora con el trabajo en facilitación turística ya que posibilita realizar con anticipación gran parte del proceso de verificación de datos de pasajeros, agilizar así los tiempos de los trámites migratorios para todos los que quieran ingresar al país y permite el despacho eficiente y rápido de las personas de bajo riesgo.

Estos avances en facilitación, seguridad y transporte aéreo pusieron en evidencia la necesidad de reforzar los controles terrestres y agilizar los trámites migratorios en dichas fronteras que justamente son las que se presentan colapsadas y con mayores tiempos de espera. Por eso mismo, desde febrero de este año, el Gobierno trabaja en el desarrollo de un protocolo para ómnibus similar al API, que encuentra algunas dificultades para su aplicación, especialmente en materia tecnológica.

La demora en los pasos fronterizos entre Argentina y Chile y las largas filas de autos para cruzar de un lado al otro siguen siendo una constante. Sin embargo, la misma ahora se intensifica por la devaluación del peso argentino que provoca que ahora los chilenos sean los que viajen a Mendoza principalmente a comprar. En los últimos feriados por las fiestas patrias en Chile en septiembre de este año, cruzaron la cordillera en el paso Cristo Redentor casi 3.000 chilenos que decidieron aprovechar el nuevo tipo de cambio favorable, se produjeron colas de hasta 10 kilómetros de autos chilenos para ingresar a la Argentina en medio de quejas por controles de la Gendarmería que muchos viajeros consideraron exagerados con demoras de hasta tres horas en la Aduana argentina.

La Argentina tiene 14 áreas de control integrado en determinadas fronteras con Uruguay, Bolivia, Chile, Paraguay y Brasil. En las mismas conforme lo indica el nombre se realiza un control integrado, este término hace referencia a la actividad realizada en uno o más lugares, utilizando procedimientos administrativos y operativos compatibles y semejantes en forma secuencial y, siempre que sea posible, simultánea, por los funcionarios de los distintos

organismos de ambos Estados que intervienen en el control. La República Argentina ha suscripto diferentes Tratado sobre Controles Integrados de Frontera con los países limítrofes con la intención de avanzar en el marco de la Integración Física entre Estados y crear condiciones favorables para facilitar el tránsito fronterizo de personas y tráfico de bienes, reconociendo en este sentido que la regulación de los controles integrados de frontera puede servir para el mejoramiento objetivo, en forma ágil y moderna, de las condiciones generales de tránsito y tráfico fronterizo.

En cada tratado en particular, con el objeto de simplificar y acelerar las formalidades referentes a la actividad de control que deben realizar en su frontera común, los Estados determinan la forma de implementación de dicho control pudiendo establecer: recintos ya sea en un solo lado de la línea de frontera, superpuestos al límite internacional o bien, en ambos lados de la frontera, las zonas donde se ubican los puntos de control, la estructura afectada, los modos y el alcance de este control que pueden ser distintos según se trate de transporte de carga o de automotores particulares y ómnibus de pasajeros de línea o contratados, y también según el sentido de circulación.

En el caso específico con Chile la política de integración física fronteriza fue acordada mediante el Tratado sobre Controles Integrados de Frontera suscripto el 09/08/1997 y ratificado por Argentina mediante la Ley N° 25.229. El paso fronterizo elegido por ambas naciones para funcionar bajo esta modalidad de control integrado fue el Cristo Redentor, el más importante entre ambas naciones. Para el control de los viajeros en automóviles particulares, ómnibus de línea y turismo con tránsito hacia y desde Chile, ambos países cumplieron con el Tratado, implementando sendos recintos o áreas de control integrado bajo la modalidad de doble cabecera y bajo el criterio país de entrada-país sede con un complejo en cada país, Los Libertadores en Chile y Los Horcones en Argentina.

En el método doble cabecera se fiscaliza en un único recinto a cada lado de la frontera. En el Complejo Fronterizo Los Libertadores se realizan las funciones de control de salida de Argentina y de entrada a Chile. Este mismo modelo funciona en sentido inverso en el lado argentino en el Complejo Fronterizo Los Horcones. Se logró así para los viajeros la parada única o punto único de control en la secuencia del proceso de cruce y control fronterizo, con el beneficio de la simplificación de trámites y reducción del tiempo de viaje.

El tratado define como país sede al país en cuyo territorio se encuentra asentado el área de control integrado, esta última es la parte del territorio del país sede, incluidas la ruta y los recintos en los que se realiza el control integrado, donde los funcionarios del País Limítrofe están habilitados para efectuar el control.

Sin embargo, lo que estipula la normativa no es lo que sucede realmente: el grado de avance en la homogeneización de los procedimientos de control que manda la norma es básico e insuficiente y ahí radica la mayor problemática. Los sistemas aduaneros de ambos países no operan en forma simultánea para los procedimientos de control de aduana, en el caso del control migratorio el grado de complementación en el trámite entre la Dirección Nacional de Migraciones argentina y la PDI chilena es únicamente físico, es decir, comparten recinto pero los funcionarios de ambos organismos no se complementan en sus funciones ni comparten información, a pesar de existir acuerdos formales entre ambos organismos para ese fin. La ausencia de compatibilización funcional en el control migratorio entre ambos organismos dificulta el objetivo pretendido de simplificación de trámites y reducción del tiempo de viaje. A su vez, teniendo en cuenta que la frontera con Chile es la más extensa de nuestro país respecto de las demás naciones limítrofes y existen numerosos pasos fronterizos es necesario revisar y ajustar la normativa existente, acercar posiciones y llevar adelante conversaciones entre ambos Estados para implementar áreas similares de control integrado en el resto de fronteras, algunas ya contempladas en tratados pero nunca llevadas a la práctica.

En el caso de Uruguay, desde hace casi diez años Argentina mantiene tres áreas de controles integrados bajo el método única cabecera en materia de tránsito turístico, tráfico vecinal fronterizo y personas en general en Concordia - Salto y en materia de transporte terrestre en Colón -Paysandú y Gualeguaychú - Fray Bentos. En lo que refiere al transporte fluvial tiene control integrado en el Puerto de Buenos Aires con los de Colonia y Montevideo; y en transporte aéreo el Aeroparque Jorge Newbery con los aeropuertos de Carrasco, Colonia y Punta del Este.

En términos generales, la experiencia de los usuarios respecto al control integrado en Concordia - Salto, Puerto de Buenos Aires, Colonia y Montevideo y Aeroparque Jorge Newbery y aeropuertos de Carrasco, Colonia y Punta del Este es positiva, dado que controlados los pasajeros en el punto de salida, quedan liberados a su arribo al país de destino.

En el caso de la Frontera Gualeguaychú – Fray Bentos actualmente se conversa sobre la necesidad de avanzar rápidamente en las gestiones administrativas y políticas con el Gobierno de Uruguay para la construcción del Área de Control Integrado en dicha frontera. De momento las carencias de infraestructura en el paso fronterizo, no permiten funcionar en forma eficiente ni a las Áreas de Control Integrado, ni al turismo, ni al transporte de carga. Con Brasil se acordaron cinco áreas de control integrado: Iguazú- Foz de Iguazú está integrada bajo el método doble cabecera y el resto Andresito- Capanema, Santo Tomé- San

Borja, Bernardo de Irigoyen- Dionisio Cerqueira y Paso de los Libres- Uruguayana bajo única cabecera. Los métodos de única y doble cabecera de estas áreas de control integrado responden a las mismas características de control que las mencionadas anteriormente, sin embargo, en estas últimas las actividades de control no han avanzado en forma significativa hacia la integración principalmente por la carencia de infraestructura del lado argentino. Sólo la de Santo Tomé –San Borja se encuentra parcialmente integrada. De acuerdo a la Dirección Nacional de Migraciones, es necesario mejorar la infraestructura en las fronteras, arribar a mejores criterios de funcionamiento, maximizar la eficacia operativa del área de control integrado junto con el intercambio de información y poner en marcha la implementación de tecnologías de la información y comunicación en los procedimientos, en forma conjunta con la coordinación entre los organismos intervinientes para no sólo facilitar el tránsito y reducir los tiempos del despacho, sino para fortalecer los controles aplicables por cada uno de los organismos en el marco de sus competencias específicas.

Con Bolivia en 1998, se celebró el Acuerdo sobre Controles Integrados de Frontera y se acordaron tres áreas de control integrado, Salvador Mazza- San José de Pocitos de Yacuiba, Aguas Blancas - Bermejo y La Quiaca - Villazón, todas bajo única cabecera. En estas últimas áreas, la integración también es insuficiente, en muchos casos los controles son escasos y existen problemas de infraestructura. En octubre de 2018, en el encuentro del Comité de Integración Fronteriza entre organismos de Bolivia y Argentina, se estableció el plazo de tres meses para la implementación del Reconocimiento Recíproco de Competencias, modalidad que establece el control migratorio por los agentes de un país con supervisión del otro, previo reconocimiento mutuo y expreso de las competencias. Esta modalidad, contemplado en el marco del Mercosur, serviría para brindar mayor agilidad a los procesos de registro y control de ingreso y salida de un país a otro, evitando así las demoras excesivas en los pasos más conflictivos.

De esta manera, los ciudadanos argentinos y bolivianos no tendrán que realizar un doble registro y control al ingresar o salir de estos países, unificándose el trámite en uno solo. El RRC se implementará en los pasos fronterizos de Salvador Mazza–San José de Pocitos de Yacuiba y de Aguas Blancas–Bermejo. El mismo ya fue implementado con éxito en A su vez, ambos países acordaron seguir trabajando en la entrega de las Tarjetas Vecinales de Frontera en formato electrónico, lo que permitirá que se tenga la información de todos los usuarios en sistema online.

En el caso de Paraguay, son dos las áreas de control integrado: Posadas- Encarnación bajo única cabecera y Clorinda- Puerto José A. Falcón bajo doble cabecera.

Con el gobierno de Paraguay existe una comunicación fluida y se abordan varios puntos en una agenda común, destacándose la intención de concretar un protocolo en el cual se sentarán las bases operativas para consolidar el proceso de integración e intercambio de información migratoria en las fronteras compartidas, teniendo como prioridad los pasos de Posadas-Encarnación y Clorinda- Puerto José A. Falcón, que son los puntos de mayor flujo de movimientos migratorios diarios.

Los titulares de Migraciones de Paraguay y Argentina están trabajando en las bases sobre las cuales se realizará la aplicación efectiva de la modalidad de Reconocimiento Recíproco de Competencias.

Ante las debilidades detectadas se recomienda, avanzar en reuniones y acuerdos entre los Estados implicados para destinar mayor inversión y fortalecer la integración en la mayoría de las áreas de control integrado ya acordadas e implementar un sistema similar de control en el resto de los pasos fronterizos, justamente por los beneficios que podrían aportar:

- Reducción de los tiempos de control, por lo que beneficia a usuarios y autoridades.
- Facilitación de la coordinación entre las instancias responsables del control y la armonización de procedimientos. Así se genera un clima de cooperación, confianza y transparencia.
- Genera las condiciones para la reducción de costos en diferentes áreas del mantenimiento y operación del centro de control fronterizo.
- Aumenta el nivel de seguridad en el control en comparación con aquel que podría garantizar un Estado que realiza los controles por su cuenta.

Fronteras penetrables, controles laxos y el incumplimiento de las disposiciones aduaneras en puestos fronterizos en el norte argentino contribuyen a aumentar la polémica que gira en torno a la política migratoria actual y dejan en evidencia una clara problemática en materia de seguridad. Ante dicha problemática el ministerio de Seguridad de la Nación intentó dar solución en parte con la inauguración del Centro Inteligente de Vigilancia en La Quiaca en Octubre de 2017 que permite vigilar la zona las 24 horas los siete días de la semana, analizar los datos recibidos y coordinar la intervención de las Fuerzas de Seguridad en el territorio, basándose en la información recolectada y previamente analizada.

Este será el primero de una serie de cuatro Centros que se enmarcan en el “Sistema de Vigilancia Integrada de Fronteras”, impulsado e implementado por el mencionado Ministerio. Aguas Blancas, Salvador Mazza y Puerto Iguazú serán las próximas localidades donde se inaugurarán los puestos de Comando y Control.

Esta medida que da una muestra de la inversión en tecnología que hace el gobierno puede resultar un avance en términos de facilitación.

En relación a los controles terrestres y en fronteras, es oportuno mencionar la eliminación de la TUM Tarjeta Única Migratoria desde el 2014. Anteriormente se debía acceder vía web al formulario de la misma, completarlo e imprimirlo para presentarlo ante la autoridad migratoria al momento del ingreso o egreso legal del territorio nacional por paso terrestre exclusivamente con origen o destino a la República de Chile, de acuerdo a lo establecido en el Acta para la Facilitación del Tránsito de Personas y Mercaderías suscripta entre dicho País y la República Argentina.

El sistema actual prometió en sus inicios mayor agilidad en el trámite para salir del país, a partir de la entrega de un ticket en el que constaba la salida del país, evitando que se tuviera que llenar los formularios de entrada y salida del país eliminando la TUM. Si bien este mecanismo aceleró el cruce, en la actualidad el mismo continúa siendo lento y engorroso.

Lo que no fue suprimido es la presentación de la TUM en el lado chileno, que sigue siendo una dificultad en la relación entre ambos países a la hora de coordinar una mayor facilitación de los trámites de ingreso. El Gobierno argentino, en ocasiones, se quejó de la actitud del Gobierno chileno manifestando que no sólo no simplifican ese trámite, sino que tampoco desean emplear más gente para realizar la tarea y así agilizar el trámite.

Se puede entender que la política migratoria argentina desde sus inicios fue flexible y en la actualidad se ha tornado más rígida, es importante alertar entonces acerca de la necesidad e importancia de conformar una política migratoria que represente un equilibrio entre ambas variables y no atente al desarrollo del turismo. El equilibrio de facilitación y control es el requisito básico para un sistema de gestión de fronteras.

Los flujos migratorios en el contexto global del siglo XXI han variado considerablemente, lo que hace cada vez más necesario comprender la estrecha relación que

existe entre el turismo y el fenómeno migratorio a fin de evitar xenofobias, racismos e intolerancia, dificultando así el óptimo desenvolvimiento de la actividad turística.

Es por ello, que la actividad turística debe reconocer y tomar conciencia de su vinculación y participación en la temática migratoria y tomar acciones tendientes a regular dicha relación para fomentar así el turismo.

La política migratoria argentina es cuestionada no sólo por ciudadanos sino también por dirigentes políticos que piden dar debate a diversas cuestiones de esta política basados en el principio de reciprocidad.

Miguel Ángel Pichetto, referente del PJ, Jorge Macri, intendente de Vicente López y Gerardo Morales, gobernador de Jujuy manifiestan que nuestra legislación es de “puertas demasiado abiertas y sin reciprocidad de nuestros vecinos” (Pichetto, 18) y sostienen que debe haber una política de reciprocidad que otorgue igual trato, equidad e igualdad en educación, en salud y en asistencia social y cuestionan y piden revisar el acuerdo de libre circulación de personas firmado en el Tratado del Mercosur. El presidente Mauricio Macri se mostró dispuesto a impulsar un debate sobre la política migratoria de la Argentina y “llamó a discutir cómo son las reciprocidades con otros países” (Macri, 18)

No es un dato menor que la acentuación de las medidas restrictivas en las políticas migratorias, con el objeto de restringir y controlar el arribo de personas de países vecinos, coincide con las expectativas de la población. Los ciudadanos perciben con miedo a inmigrantes limítrofes y rechazan su ingreso por considerarlos responsables del incremento de los hechos delictivos en el país y de los desequilibrios en la distribución de la riqueza.

Dicha percepción claramente atenta contra el desarrollo del turismo.

La polémica está instalada y el debate ya comenzó, por lo menos por parte de la sociedad, sólo resulta necesario alentar acerca de la importancia de que tanto el gobierno como los medios masivos de comunicación den un tratamiento serio y oportuno a la cuestión que desaliente conductas xenófobas que deriven en potencial rechazo a los extranjeros y por ende, a los turistas.

Una muestra de la preocupación en torno a la problemática migratoria y su relación con el turismo son las nuevas y sucesivas publicaciones en redes sociales de la Dirección Nacional de Migraciones de la Argentina en las que recuerda que el turista tiene un plazo de 90 días de

estadía en el país y deberá declarar el domicilio de estadía en el control migratorio y que en caso de excederse deberá tramitar una habilitación de salida. La habilitación de salida es una tasa que deben abonar todos aquellos nacionales extranjeros por haberse excedido del plazo de permanencia autorizado por la autoridad de control.

Dicho trámite administrativo puede realizarse en días y horarios hábiles en: Sede Central o en cualquier Delegación de la Dirección Nacional de Migraciones en el Interior del País; Sedes Administrativas habilitadas (dependencias de la Gendarmería Nacional Argentina o Prefecturas) y los 365 días del año en Aeropuerto Internacional de Ezeiza y Aeroparque Jorge Newbery durante las 24 hs. En los pasos fronterizos ya no se puede abonar dicha tasa.

En relación con la intención planteada en este capítulo, cabe destacar el rol que desempeña la Dirección Nacional de Migraciones en la actualidad.

La Dirección Nacional de Migraciones (DNM) es un organismo descentralizado actuante en la órbita del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de la Nación.

Posee como misión fundamental ser el organismo encargado de la aplicación de la ley 25.871. Registra los ingresos y egresos de personas al país; ejerce el poder de policía migratorio y decide sobre la admisión de personas al territorio nacional.

Su visión es ser un organismo ágil, moderno, eficiente, transparente y comprometido con la plena integración de las personas y el respeto a los derechos humanos del migrante. Es a su vez, generador de información útil para la toma de decisiones en materia demográfica o poblacional, y para la cooperación interjurisdiccional e internacional.

Nuevamente aparece la agilidad como valor y la cooperación como necesidad entre distintas jurisdicciones y naciones.

Según el Licenciado Robert Lanquar:

El turismo podría integrar el fenómeno migratorio en su dimensión sociopolítica a partir de los principios del codesarrollo, entendido como toda ayuda al desarrollo, sea cual fuere la naturaleza del sector en el que intervenga, que implique a emigrantes, cualesquiera que sean las modalidades de esta implicación. El concepto movilidad abarca el conjunto de desplazamientos que realizan los seres humanos, cualquiera que sea su duración y distancia y sea cual fuere su motivación. En lo que se refiere al turismo, se debe aspirar a alcanzar la movilidad total, que los turistas cuenten con el derecho y la posibilidad de elegir libremente

los destinos turísticos a los cuales desplazarse, entendido estos últimos como lugares de contacto y de paso privilegiados en un contexto de cierre de fronteras, y constituyen a su vez, plataformas que reciben variados flujos de turistas y de trabajadores emigrantes, flujos a partir de los cuales se establecen nuevas trayectorias migratorias. El turismo es entonces, uno de los grandes componentes de la movilidad y constituye una vía para el turista para elegir una residencia alternativa. (Lanquar, 2007)

Robert Lanquar nos advierte también que la promoción de viajes fluidos y la exención de visados otorga competitividad a algunos destinos frente a otros:

Se establece de esta manera, que las prácticas turísticas no son sólo acciones individuales, sino también experiencias sociales sujetas a modas, normas y acuerdos entre Estados a través de pasaportes biométricos o simples DNI, con visado o no, entre otros requisitos migratorios. Esas diferencias adquieren gran importancia debido al crecimiento del turismo, ya que permite beneficiar a determinadas zonas de residencia en detrimento de otras. (Lanquar, 2007)

Por otro lado, en lo que respecta a aduana una novedad es la implementación de la AFIP de un nuevo procedimiento de atención al pasajero y sistema selectivo de control de equipaje en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza destinado a agilizar los trámites aduaneros necesarios y facilitar el ingreso de los pasajeros al país. Esta medida flexibiliza el control aduanero a los residentes en la Argentina que regresan al país y permite reducir las demoras en aduana.

También hubo más modificaciones, el Consejo del Mercado Común, en su carácter de órgano superior del Mercado Común, consideró conveniente y necesario armonizar el tratamiento aduanero del equipaje de viajeros, a efectos de reafirmar el compromiso de consolidar la Unión Aduanera y establecer un Mercado Común.

Para lograr eso, el Consejo del Mercado Común decidió ajustar la normativa que establecía el monto de la franquicia permitida por vía aérea, marítima y terrestre por y ampliar el límite en cada caso por los siguientes:

- El viajero que ingrese a un Estado Parte por vía aérea o marítima tendrá una exención para otros objetos, hasta el límite de US\$ 500 (quinientos dólares estadounidenses) o su equivalente en otra moneda.

- En los casos de frontera terrestre, los Estados Partes podrán fijar una franquicia no inferior a US\$ 300 (trescientos dólares estadounidenses) o su equivalente en otra moneda.
- Aspectos tecnológicos

Se mencionó anteriormente que entre los ámbitos en los que se promueve que la facilitación turística intervenga se identifica a aspectos relacionados a seguridad y facilidades aeroportuarias, precisamente estos son los mayores beneficiarios para la aplicación de las nuevas tecnologías y coincide justamente, por lo expuesto en párrafos anteriores, con las áreas que presentan mayores deficiencias y escasas inversiones en nuestro país. La implementación de tecnología como solución a estas problemáticas puede verse como una oportunidad para el desarrollo entre otras cosas de la actividad turística.

Sin dudas, la tecnología facilita y agiliza los procesos de control migratorio. En la actualidad, muchos Estados han implementado diversas medidas vinculadas con el uso de la biométrica, como el reconocimiento facial, las exploraciones de iris, la reproducción de huellas digitales y la geometría de manos. A su vez, la tecnificación en la emisión y en los mecanismos de control de los documentos de identidad y de los documentos de viaje son mecanismos importantes que los Estados están implementando para mejorar el control migratorio.

La incorporación de la tecnología en este tipo de controles trae diferentes ventajas:

- Reducción de los tiempos de control, lo que beneficia a turistas y autoridades otorgando mayor tiempo a los viajeros lo que se traduce en un posible potencial aumento del gasto turístico en destino.
- Facilitación de la coordinación entre las instancias responsables del control y la armonización de procedimientos, generando mayor cooperación, confianza y transparencia.
- Mayor seguridad en el control en relación con aquel realizado por un Estado sin la utilización de estas herramientas tecnológicas.
- Disminución de costos en diferentes áreas del mantenimiento y operación del centro de control fronterizo.

Los documentos de viaje de lectura mecánica son fundamentales en la planificación en facilitación turística ya que facilitan la identificación rápida y precisa de los viajeros, promoviendo la eficiencia y permitiendo ahorrar recursos, así como también disminuir la actividad criminal y la inmigración ilegal en fronteras.

Argentina se sumó a la tendencia y en agosto de 2015 implementó las primeras puertas biométricas para arribos y partidas en el aeropuerto de Ezeiza, las mismas leen el pasaporte y luego el pasajero pasa al box, donde se toma su huella dactilar y una fotografía. De forma automática, los datos se contrastan con la base del RENAPER y, si la información es correcta se autoriza el ingreso a nuestro país.

En la inauguración el entonces ministro del Interior y Transporte Florencio Randazzo decía:

Estas puertas biométricas de última tecnología facilitan los trámites para el ingreso y egreso de pasajeros a nuestro país, ya que el tiempo que se demora para completarlo es de menos de 30 segundos, manteniendo de esta manera los máximos estándares de seguridad biométrica a nivel internacional. (Randazzo, 2015)

En aquel momento se planificó la instalación de puertas biométricas adicionales en el Aeroparque Jorge Newbery de la Ciudad de Buenos Aires y en el aeropuerto de la ciudad de Córdoba, la medida no prosperó hasta Abril de 2018 que comenzaron a utilizarse efectivamente las mencionadas puertas biométricas en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza permitiendo a los pasajeros realizar el trámite de migraciones con iguales controles, seguridad y características, pero a la mitad del tiempo del trámite manual.

Esta medida da muestra que el Gobierno actual está cumpliendo con el objetivo de agilizar los pasos fronterizos, incentivar el turismo y la inversión y al mismo tiempo mejorar los niveles de seguridad, aplicando herramientas de tecnología digital online que operan bajo el Sistema Integral de Captura Migratoria, objetivo impuesto al comienzo de su gestión.

En Ezeiza ya se encuentran funcionando 6 equipos eGate Automated Border Control en el sector de Arribos para registrar los tránsitos internacionales, en un principio para ingresos de argentinos mayores de edad con pasaporte, y próximamente se activarán 3 máquinas en el sector de Partidas de la Terminal A y 2 en el sector de Partidas de la Terminal C; mientras que en Aeroparque se pondrán en funcionamiento 3 unidades en Arribos y 2 en Partidas.

La operatoria se irá extendiendo a terminales aéreas y portuarias con alto caudal de tránsitos en el área AMBA hasta completar 29 unidades, como el Aeroparque Jorge Newbery y el Puerto de Buenos Aires. Por el momento, el trámite podrá hacerse con cualquier pasaporte y más adelante se podrá también con DNI.

El sistema de migraciones automático agiliza considerablemente los tiempos de control migratorio en la zona de arribos, donde en horas pico se concentran miles de pasajeros. Este sistema y otros programas de viajeros confiables ya funcionan en otras partes del Mundo y en Latinoamérica, en Colombia precisamente el sistema de migración automática, la diferencia y lo más notable y valioso es que en Argentina es gratuito mientras que en el resto del mundo la agilidad y la simplificación en el control se pagan.

Teniendo en cuenta que para los argentinos es poco habitual viajar con pasaporte a los destinos de los Estados Parte o Asociados del Mercosur que se puede ingresar con el DNI, resulta alentador que esté previsto que más adelante se pueda realizar el control migratorio también con DNI.

Por otro lado, es importante aclarar que este sistema en la actualidad está funcionando sólo para los arribos al país, sería importante, tal como sucede con las máquinas automáticas de control de pasaporte automatizado que existen en Estados Unidos, habilitar esta tecnología para las salidas del país, que justamente es en esa zona donde se concentra mayor tráfico de pasajeros en temporada alta. De hecho, a finales del gobierno anterior se instalaron máquinas en la Terminal C en la zona de Salidas, pero al momento no fueron utilizadas.

Si bien Argentina tiene los mencionados antecedentes con el sistema de Migración Automática inaugurado en el Aeropuerto de Ezeiza, la gestión resulta incipiente y aún se debe destinar mayor tecnología.

Entre las debilidades que se pueden detectar con la aplicación de estos mecanismos se destacan:

- Problemas vinculados a la estandarización de los documentos e información y la generalización en su uso. Los países utilizan sus propios sistemas de información, lo que dificulta los procesos de adaptación de los diferentes sistemas.

- Costos altos producto de la infraestructura y tecnología que estos mecanismos requieren.

Una medida positiva que deben asumir los gobiernos consiste en elaborar bases de datos uniformes como una fuente de información con un formato estandarizado de lectura e interpretación uniforme para acelerar el proceso de control fronterizo, utilizando las visas y pasaportes de lectura mecánica como fuente confiable de datos. Estas bases presentan utilidad para rastrear categorías de viajeros de alto riesgo y a partir de las mismas, se incentiva el intercambio voluntario de a través de las fronteras y entre los sectores público y privado.

Se trata de entender que incorporar tecnología en facilitación turística no es una decisión costosa sino que debe verse como una gran inversión: los controles de seguridad, medidas intrusivas y prolongadas, que generan largas filas y demoras en los horarios, así como los procedimientos migratorios y aduanales, que siguen siendo un proceso tedioso y antiguo, pueden convertirse en procesos rápidos y fáciles a partir de la mejora de las instalaciones aeroportuarias y la introducción de sistemas de entrada computarizados y escáneres mecanizados.

Una política de Estado en facilitación turística se espera incorpore la tecnología con el fin de promover el desarrollo turístico.

La OMT justamente entre sus prioridades promueve la inversión en innovación y en avances digitales para un sector turístico que puede brindar oportunidades para todos.

En la última edición 2018 de la feria World Travel Market (WTM), la Organización Mundial del Turismo se reunió en una Cumbre Ministerial bajo el tema la inversión en tecnología turística.

Con participación por primera vez del sector público y líderes del sector privado, en la Cumbre se conversó sobre innovación y transformación digital, destinada a otorgar al turismo la prominencia que merece en la agenda digital y se dio un debate entre inversores acerca de la inversión en tecnología turística, estableciendo una agenda que garantice que la transformación digital del sector mejore su inclusión, sostenibilidad y competitividad.

Entre otras cuestiones abordadas se puede mencionar el desarrollo de un ecosistema de innovación, la toma de decisiones fundamentadas en datos, la marca digital de destinos, o el papel del gobierno y de las políticas en la gestión inteligente del turismo.

La inversión en tecnología está relacionada al desarrollo de destinos turísticos inteligentes. Un destino turístico inteligente es, tal como exponen Antonio López de Ávila y Susana García, presidente y directora de Proyectos de Segittur, respectivamente, en su artículo Destinos Turísticos Inteligentes, publicado por la Harvard Deusto business review en 2013:

(...) un espacio innovador consolidado sobre la base del territorio y de una infraestructura tecnológica de vanguardia. Un territorio comprometido con los factores medioambientales, culturales y socioeconómicos de su hábitat, dotado de un sistema de inteligencia que capte la información de forma procedimental, analice y comprenda los acontecimientos en tiempo real, con el fin de facilitar la interacción del visitante con el entorno y la toma de decisiones de los gestores del destino, incrementando su eficiencia y mejorando sustancialmente la calidad de las experiencias turísticas

En este tipo de destinos la tecnología se ha introducido en todos los eslabones de la cadena de valor turístico como un medio para facilitar la experiencia y por ende, la interacción con el turista se da antes de que llegue al destino, continúa durante toda su estadía y se prolonga hasta después de su marcha. Se trata de tecnología orientada a la infraestructura básica de comunicación y flujo de la información y de la tecnología para la gestión de los destinos y las empresas.

Los destinos turísticos inteligentes están ligados al incremento de su competitividad y a la mejora de la experiencia del turista y viene impulsado, principalmente, por el sector turístico, tanto público como privado.

Es recomendable que la gestión de estos destinos sea compartida formando equipos de trabajo en los que queden representados todos los actores involucrados.

Un dato a tener en cuenta es que la facilitación en turismo es demandada principalmente por los viajeros. De acuerdo a los resultados presentados por la IATA de la Encuesta Global de Pasajeros 2017 realizada a 10.675 viajeros de todo el mundo, el 64% prefiere el sistema de identificación biométrica y con un único sistema de reconocimiento biométrico para identificarse cuando sea necesario, pasar el control de seguridad o de pasaportes y recoger el equipaje, mientras que el 82% de los viajeros desearía poder utilizar un pasaporte digital en sus smartphones y realizar a través de sus móviles tantas gestiones

como sea posible, desde reservar vuelos hasta identificarse en el aeropuerto con el objetivo de tener una experiencia de viaje fluida.

Los pasajeros creen que con un único sistema de identificación biométrica es suficiente para identificarse cuando sea necesario, como para reservar un vuelo, pasar el control de seguridad o de pasaportes y recoger el equipaje. La iniciativa One ID de la IATA avanza deprisa para hacer realidad la identificación mediante la cara, el iris o la huella dactilar y proporcionar, así, una experiencia de viaje fluida. La tecnología existe. Pero su uso en la aviación debe acelerarse. Los gobiernos deben tomar la iniciativa y colaborar con la industria en la creación de un marco de confianza para el establecimiento de estándares globales y protocolos de seguridad necesarios que faciliten el uso de la tecnología. One ID no solo optimizará el proceso para los pasajeros, sino que permitirá a los gobiernos utilizar de forma más eficaz los valiosos recursos que proporciona este sistema, dijo Nick Careen, vicepresidente sénior de la IATA para aeropuertos, pasajeros, carga y seguridad. (Careen, 17)

La encuesta muestra un aumento del 6% en 2017 con respecto al 2016 en el número de pasajeros que utiliza el control fronterizo y los quioscos de control de pasaporte automatizados, alcanzando el 58% con una tasa de satisfacción del 90%. Un 72% de los pasajeros prefiere optar por la opción de auto check-in o auto embarque, un 2% más que en 2016.

Los pasajeros nunca han estado tan capacitados como lo están hoy. Las soluciones de autoservicio abarcan desde el check-in móvil y la entrega de equipaje, hasta el auto-embarque o el control fronterizo automático. Los usuarios de smartphones y tabletas quieren usar estos dispositivos móviles para controlar su experiencia de viaje. Esperan acceder fácilmente a la información de su viaje y en el momento oportuno. Las aerolíneas y los aeropuertos que aprovechan al máximo las innovaciones tecnológicas brindan una mejor experiencia de viaje a sus clientes, dijo Pierre Charbonneau, responsable de Pasajeros y Facilitación de la IATA. (Charbonneau, 17)

Los pasajeros exigen también información detallada para planificar su estancia en el aeropuerto: el 51% quiere conocer el tiempo de espera en el control de seguridad y fronterizo, y el 58% quiere saber cuánto tendrá que esperar en el control de pasaportes a su llegada, registrándose un aumento del 17% respecto al dato de 2016.

Los pasajeros esperan obtener información actualizada sobre cualquier aspecto de su viaje con el mínimo esfuerzo y a través de su canal preferido. Ofrecer este nivel de personalización depende del registro y de la administración de los datos de los pasajeros. Pero ningún miembro del ecosistema de viajes tiene la capacidad, por sí mismo, de mejorar la experiencia

de viaje de principio a fin. Se necesita un marco de coordinación global que regule el intercambio, el control y la protección de los datos de los pasajeros. El programa de personalización de la IATA pretende facilitar a los usuarios información fiable y precisa en tiempo real por parte de todos los proveedores de servicios de viaje durante las distintas etapas del viaje, dijo Charbonneau. (Charbonneau, 17)

Los aspectos más incómodos y engorrosos para los pasajeros continúan siendo el paso por el control de seguridad y fronterizo, proceso en el que un 52% manifiesta que lo que más le molesta es sacar los dispositivos electrónicos del equipaje de mano, el 60% rechaza desvestirse y sacarse artículos personales y un 47% se ofusca por la diferencia entre los procedimientos de escaneado en los diferentes aeropuertos.

La encuesta resalta las oportunidades de desarrollo y la necesidad de invertir más en facilitación por parte de aerolíneas y aeropuertos pero reconociendo que es fundamental el apoyo de los gobiernos:

Estos deben trabajar juntos para proporcionar a los pasajeros servicios móviles fáciles de usar, opciones de autoservicio y controles de seguridad únicos, de modo que aumente la satisfacción del cliente. Pero la industria no puede hacerlo sola. El apoyo de los gobiernos es esencial. Es hora de cambiar una regulación obsoleta por medidas que propicien la transformación, sostiene Careen. (Careen, 17)

En resumen, la encuesta revela que se debe atender a las demandas de los pasajeros en relación a la automatización de un mayor número de procesos aeroportuarios, un identificador biométrico único para todas las etapas del viaje, información en tiempo real enviada directamente a los dispositivos personales, control de seguridad más eficiente y menos intrusivo y control de pasaportes sin interrupción, todos aspectos de facilitación aeroportuaria que bien podrían servir de experiencia para replicarse en medidas de facilitación turística en controles fronterizos en pasos terrestres.

Finalmente, aparece nuevamente la importancia y la necesidad de contar con un marco de coordinación global para avanzar en facilitación y el apoyo indispensable de los gobiernos.

## Capítulo II: Experiencias exitosas

Existen experiencias exitosas en facilitación turística alrededor del mundo. Se propone analizar en detalle las distintas políticas llevadas a cabo por diferentes países para identificar qué se puede aprender de cada experiencia y qué herramientas se pueden poner en práctica para el desarrollo de un programa de acción de facilitación turística a nivel nacional.

A continuación se sintetiza y jerarquiza dichas experiencias y procesos en función de su grado de ventaja competitiva teniendo en cuenta la vigencia y duración de la política, la efectividad de la medida, los beneficios que trae, los recursos que implica y el grado de factibilidad y viabilidad para replicarse en nuestro país:

- Migración automática Colombia

“Evite filas para salir del país o regresar a él, con migración automática usted puede hacer su proceso de control migratorio en menos de 30 segundos” Así comunica y promociona el ministerio de Migraciones de Colombia la migración automática, un sistema de puertas biométricas blindadas ubicado en las zonas de migración de los aeropuertos de Bogotá, Medellín, Cali y Cartagena,

Los viajeros no tienen que pasar por las ventanillas donde se encuentran los oficiales que realizan las entrevistas y la revisión de los pasaportes, a través de simples pasos los viajeros realizan la entrada o salida del país de forma más rápida, ágil, segura y sin filas. Sólo deben colocar el pasaporte, de chip o lectura mecánica en un lector especial ubicado en las puertas de Migración Automática e ingresar el número de vuelo, para que estas se abran. Una vez dentro, deben poner su huella y permanecer quietos para un reconocimiento facial. Cuando la información es validada, el sistema emite un comprobante del movimiento migratorio y finaliza el proceso de control migratorio.

Se trata de un servicio con un costo de \$170.000 pesos colombianos válido por dos años y quienes estén interesados deben cumplir los siguientes requisitos:

- Realizar la inscripción en los puntos autorizados por Migración Colombia, en las ciudades de Bogotá, Cali, Cartagena y Medellín.
- Presentar pasaporte vigente (con chip o de lectura mecánica).

- Llevar el día de la inscripción una fotocopia de la página de datos biográficos del pasaporte.
- Presentar el documento de identidad original.
- Diligenciar el formulario de trámites migratorios que se encuentra en la página de Internet [www.migracioncolombia.gov.co](http://www.migracioncolombia.gov.co)
- Toma de fotografía y huella digital que se realiza en el mismo punto de inscripción.

Toda esta información es validada en las bases de datos y de inmediato se informa si el registro fue aprobado o rechazado. En caso de ser aprobado, el solicitante podrá cancelar con su tarjeta débito o crédito para comenzar a utilizar ilimitadamente este servicio por el período de dos años.

Los lectores de las puertas de Migración Automática no están habilitados para leer registros civiles, ni permisos de salida de menores, por lo tanto, las personas que viajen con niños deben pasar por las ventanillas de los oficiales para que allí se verifiquen todos los documentos y se garantice que los niños no salgan del país con documentos adulterados. Actualmente hay más de 14 mil colombianos que utilizan el servicio de Migración Automática.

Se presenta como una opción ideal para aquellos viajeros frecuentes que quieran y puedan pagar por hacer su control migratorio en menos tiempo y sin hacer filas.

- Preclearance

Se trata de un sistema de pre-migraciones que permite a los pasajeros adelantar el proceso migratorio, de esta manera, a los turistas se le realiza la misma inspección individual que se les hace a los pasajeros que llegan a los Estados Unidos, sólo que en estos casos se realiza en el país de origen de su vuelo. Este programa sólo funciona en 15 aeropuertos de seis países entre los que se encuentran Bahamas, Bermudas, Aruba, Canadá, Irlanda y Emiratos Árabes.

EE. UU utiliza este sistema con el fin principal de reducir el riesgo del ingreso de potenciales terroristas al país extendiendo la seguridad de fronteras de los Estados Unidos a aeropuertos extranjeros.

El Ministerio de Seguridad Interior de los EE.UU seleccionó en noviembre de 2016 al Aeropuerto Ministro Pistarini de Ezeiza para participar en dicho programa. De acuerdo a la

información proporcionada por Aeropuertos Argentinos 2000, el mecanismo permitirá que los pasajeros en vuelo directo desde Ezeiza a EE.UU. efectúen el trámite migratorio y de control de salida en dicho aeropuerto a cargo de las autoridades argentinas y, también los procesos correspondientes de ingreso a los EE.UU.

Este programa permite ganar tiempo en los procedimientos migratorios y de Aduana ya que los pasajeros, al arribar a Estados Unidos, lo harán como si llegasen en un vuelo doméstico.

Marcos Stupenengo, periodista de Infobae informa que este mecanismo no sólo permite beneficia a los pasajeros ya que les permite ahorrar tiempo sino también a las naciones que implementaron este programa ya que se presentó un gran aumento el turistas norteamericanos.

Irlanda es un claro ejemplo de esto. Desde que se implementó preclearance en ese país, el turismo de estadounidenses creció hasta 19%. Las empresas y asociaciones que realizaron congresos y conferencias en Irlanda también aumentaron considerablemente, lo que significó ingresos de hasta 300 millones de dólares adicionales para la capital Dublín. (Stupenengo, 2017)

Las aerolíneas también se benefician de este sistema: cuando un pasajero no es admitido en Estados Unidos, justamente son las compañías aéreas las que están obligadas a transportar de regreso a esos pasajeros al país de origen, con este programa las personas que no tengan el ingreso permitido, directamente no serán embarcadas por las aerolíneas.

Aeropuertos Argentinas 2000 si bien deberá incorporar tecnología de última generación para la inspección y trazabilidad de equipajes y control de pasajeros, prevista su incorporación en los próximos 24 meses, su inclusión al programa no deja de ser un reconocimiento a la adecuada infraestructura del aeropuerto y los niveles de seguridad, automatización, operación y facilitación de los procedimientos requeridos por el Ministerio de Seguridad Interior estadounidense.

- Programa Viajero Confiable y Frecuente: Global Entry y SENTRI

Los viajeros frecuentes a los Estados Unidos pueden inscribirse a alguna de las diferentes alternativas del Programa Viajero Confiable y Frecuente, en el que están incluidos Global Entry, SENTRI y NEXUS, que ofrece la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza

de los Estados Unidos, para obtener una autorización expedita para viajeros pre aprobados de bajo riesgo con el fin de acelerar su ingreso a los EE. UU.

A partir del 8 de mayo de 2017, los ciudadanos argentinos pueden comenzar a inscribirse en el programa Global Entry mediante el sistema de inscripción en línea GOES. La inscripción debe realizarse por internet con un costo de 100 dólares no reembolsables y posee una duración de cinco años. Una vez aprobada la admisión al programa, el solicitante concertará una entrevista personal con un funcionario de la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza para determinar si califica para ingresar al mismo.

Este programa se encuentra disponible actualmente en 52 aeropuertos de los Estados Unidos y 15 puestos de pre-admisión mediante quioscos automatizados y agiliza el proceso de admisión en aeropuertos para viajeros internacionales considerados confiables. Más de 4 millones de miembros del programa evitan las tradicionales filas de control de Aduanas y Protección Fronteriza para dirigirse a los puestos automáticos y completar el proceso de ingreso a los Estados Unidos. A su vez, pueden calificar y beneficiarse los miembros del programa para participar del programa de control de seguridad rápido TSA Pre✓™ .

Global Entry aplica para los ciudadanos estadounidenses y residentes permanentes legales de los Estados Unidos como así también para ciudadanos de determinados países que poseen acuerdos de viajero confiable con la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza, tales como Colombia, Australia, Alemania, Nueva Zelanda México, Holanda, Panamá, República de Corea, Singapur, Suiza, Reino Unido y ahora, Argentina. Los ciudadanos canadienses y residentes inscriptos en el programa NEXUS también pueden utilizar los puestos del programa Global Entry.

Una rigurosa verificación de antecedentes y una entrevista personal son algunos de los requisitos de inscripción. Una vez que reciben la aprobación, los participantes presentan su pasaporte legible por máquinas o una tarjeta de residencia permanente en los Estados Unidos en los mencionados quioscos, escanean sus huellas digitales para su verificación y completan una declaración de aduanas. El sistema emite un recibo de transacción al viajero habilitando su salida.

El objetivo principal del programa Global Entry es agilizar el proceso de admisión de los flujos de turistas y visitantes en terminales aeroportuarias y permite evitar largas filas y

mejorar las medidas de seguridad entre diferentes países, sin embargo, sus miembros pueden eventualmente ser entrevistados a su ingreso a los Estados Unidos.

SENTRI (Secure Electronic Network for Travelers Rapid Inspection) es una tarjeta inteligente que permite un cruce acelerado de la frontera terrestre y marítima entre Estados Unidos y México. Este programa impulsado por el departamento de aduanas y protección de la frontera de EE.UU, consta de carriles dedicados al viajero donde se permite a los aspirantes y sus vehículos cruzar la frontera de los Estados Unidos de manera más rápida y eficiente. Aplica para los ciudadanos americanos, los residentes permanentes legales, cualquier extranjero en Estados Unidos con visa vigente y los mexicanos que cruzan con frecuencia la frontera terrestre con Estados Unidos, que se someten voluntariamente a una exhaustiva verificación de antecedentes criminales, penales, de aduanas, inmigración y terrorismo; una verificación de antecedentes criminales de 10 huellas digitales y una entrevista personal con un funcionario de CBP (Customs and Border Protection). No se debe olvidar que SENTRI no es una visa siendo la misma imprescindible antes de aplicar por este pase. Este pase es válido por 5 años.

Los aplicantes han sido inspeccionados rigurosamente y se ha determinado que no presentan riesgo para la seguridad de la frontera de los Estados Unidos.

La tarjeta SENTRI se solicita por internet en la página oficial de la Agencia de Aduanas y Protección Fronteriza y su costo es por persona.

El sistema se utiliza actualmente en los carriles de Nogales, Douglas, San Luis, todos en Arizona, Otay Mesa, San Ysidro y de Calexico en California y en El Paso, Hidalgo, Brownsville, Laredo y Anzalduas en Texas.

Al llegar al carril correspondiente al pase SENTRI el viajero presenta su tarjeta SENTRI y rápidamente cruza la frontera.

La inspección secundaria es determinada aleatoriamente por la computadora o si el inspector detecta algo sospechoso.

En general, la línea SENTRI es en promedio de 20 a 30 segundos más rápida y por lo tanto el tiempo de espera se reduce significativamente. Se estima que a quienes poseen la tarjeta SENTRI les toma 10 segundos en el cubículo del guardia de inspección el paso de una frontera a la otra.

Entre los beneficios del Pase SENTRI se destacan los siguientes:

- Líneas exclusivas SENTRI para agilizar el control, lograr tiempo de inspección en frontera más rápido ahorrando tiempos de espera habitualmente largos.
- Menos preguntas por parte de los agentes fronterizos.
- Los titulares de estas tarjetas pueden en muchos casos utilizar las máquinas de Global Entry en los aeropuertos para acelerar el tránsito por aduanas.
- Los ciudadanos americanos y sólo ellos pueden ingresar por tierra o por mar a Estados Unidos procedentes de México sin pasaporte, utilizando la tarjeta SENTRI. Por el contrario, si se ingresa por avión es necesario el pasaporte.
- En los viajes domésticos por avión, los titulares de estas tarjetas pueden enrolarse en el programa Pre-Check para agilizar el paso por el control de seguridad en aeropuertos.

Por otro lado, los pasajeros frecuentes en la otra gran frontera del Norte de Estados Unidos, tienen a su disposición Nexus, tarjeta que permite el tránsito acelerado de control migratorio y aduanero entre Estados Unidos y Canadá. La misma es otra opción de cruce de aduanas que ofrece el Programa Viajero Confiable y Frecuente.

Esta tarjeta es válida en todas las fronteras terrestres entre Estados Unidos y Canadá, permite ser utilizada en vuelos domésticos dentro de los Estados Unidos y algunas rutas internacionales y también habilita el pase de la frontera terrestre entre los Estados Unidos y México. Aplica para ciudadanos americanos, canadienses, residentes permanentes legales de USA o de Canadá o con residencia mínima de tres años en dichos países. Puede solicitarse por Internet a través del sistema de inscripción en línea GOES y entre los requisitos se destacan un examen de historial delictivo y una entrevista en persona. La aplicación deberá ser aprobada conjuntamente por las autoridades de Canadá y de los Estados Unidos. Es válida por cinco años y debe renovarse seis meses antes de su expiración.

TSA PreCheck es otra alternativa del Programa Viajero Confiable y Frecuente. Se trata de un programa de la Administración de Seguridad en el Transporte que permite a los viajeros que cumplen con ciertos requisitos y que son considerados de bajo riesgo disfruten de un control agilizado y más eficaz en los puntos de seguridad de los aeropuertos de EE. UU. para vuelos domésticos y también internacionales con origen en los Estados Unidos. Su fin justamente es acelerar el paso por control de seguridad. Los pasajeros deben antes de volar introducir su

Pass ID Custom and Border Protection/trusted traveler number que aparece en la tarjeta que otorga este programa en la reserva de su vuelo, en caso de contar con una cuenta de viajero frecuente, también deben asociar dicho número en su cuenta.

El control de seguridad a través de este programa demora menos de 5 minutos y los viajeros pasan de forma rápida sin necesidad de retirar zapatos, líquidos y geles del equipaje de mano, laptop o dispositivos electrónicos y camperas.

El acceso a PreCheck también está disponible para viajeros inscritos en algún programa de Viajero Confiable de la oficina de Aduanas y Protección de Fronteras (CBP), entre ellos: Global Entry, SENTRI y NEXUS.

Además, hay otros programas de cruce rápido de control migratorio como por ejemplo el APC Control Automático de Pasaportes para los ciudadanos estadounidenses, los canadienses y los ciudadanos de países incluidos en el Programa de Exención de Visas que cuenten con una autorización ESTA aprobada antes de iniciar el viaje y registren una visita con anterioridad a Estados Unidos después del año 2008. Para utilizar este programa no es necesario registrarse previamente y es totalmente gratuito.

En los kioscos APC, los pasajeros deben escanear el pasaporte, tomarse una fotografía, responder preguntas personales y sobre el vuelo en el que se ha llegado y llenar de manera electrónica la declaración de Aduanas. El quiosco emitirá un recibo el cual deberá entregar junto con su pasaporte el pasajero a un oficial de la CBP, encargados del control de Inmigración.

En todos los programas mencionados anteriormente es la inversión en tecnología garantía del éxito en la facilitación y la agilidad en los controles, así como también el trabajo alcanzado en políticas de coordinación internacional.

- Sistema de ingreso rápido Uruguay

En diciembre de 2016 Uruguay habilitó un sistema de ingreso rápido para los turistas argentinos con pasaporte electrónico al Aeropuerto de Carrasco por medio de pasarelas electrónicas, que reducen el tiempo usual de los controles migratorios a 30 segundos.

Este sistema de control migratorio se encontraba disponible sólo para viajeros uruguayos, ahora también para argentinos y próximamente para visitantes brasileños.

El Gobierno de Uruguay manifestó que este sistema, que funciona a través de tecnología biométrica, se implementó con el fin de agilizar los procesos y servicios al pasajero que ingresa o sale del país en el Aeropuerto de Carrasco, y desde su puesta en marcha se redujeron ampliamente los tiempos de espera.

El mismo Gobierno lo presentó allá por diciembre como: “una forma ágil, fácil y segura de ingreso al país, aún más en tiempos de inicio de una temporada de verano que promete registros históricos de turistas, fundamentalmente de la vecina orilla”.

Liliam Kechichián, ministra de Turismo de Uruguay, señaló que hacer extensivo el uso de este sistema para los argentinos fue un desafío para el Gobierno pero que, sin dudas, esta medida es sumamente buena y beneficiosa para los visitantes y de importancia para la promoción del turismo en el país.

Afirmó a su vez, esta decisión complementa la promoción en la Argentina, destacando entre los beneficios que Uruguay les brinda a los turistas, la devolución del IVA.

Uruguay espera implementar este sistema también en otras vías de ingreso al país tales como el puerto de Colonia, lugar de tránsito de casi dos millones de personas por año

La Dirección Nacional de Migraciones de Uruguay también incorporó una nueva herramienta web para agilizar el ingreso al país por los puentes de Fray Bentos, Salto y Paysandú. Se habilitó un sistema de pre-carga en la web de la Dirección Nacional de Migración del Uruguay de la matrícula del vehículo, los datos del propietario y de los acompañantes que ingresarán en ese coche con 48 horas de antelación y hasta dos horas previas al ingreso. En el puesto de control, se deberá informar el número de la matrícula del vehículo visitante para que el funcionario acceda a todos los datos de los ocupantes del mismo, y con una simple verificación de los documentos habilite el ingreso al país.

Las medidas impulsadas por el gobierno uruguayo constituyen claros ejemplos de la importancia de incorporar tecnología en los trámites de control al ingreso y egreso de los países, mejorando la experiencia de los turistas, sin descuidar la seguridad en el control y la promoción del turismo.

- Sistema de Migración Frontera Ecuador y Perú

En la frontera de Ecuador y Perú se instaló un nuevo sistema de Migración implementado por el Ministerio del Interior de Ecuador con el fin de que la salida de la frontera sur del país sea más fácil.

Las nuevas y modernas instalaciones ubicadas en Huaquillas brindan a los turistas de Ecuador y Perú la oportunidad de viajar de manera segura sin perder el tiempo.

Este proyecto se concretó a partir de los convenios firmados por Ecuador y Perú para crear los Centros Binacionales de Atención Fronteriza donde funcionan las Unidades de Migración. Justamente antes de pasar la línea de frontera de cada país se habilitó para tal fin un centro binacional de atención fronteriza, se trata de un espacio con modernos equipos tecnológicos; analistas de control migratorio ecuatorianos, agentes de control peruano y policías de cada país encargados de brindar seguridad.

La ubicación estratégica de estos centros permite una mejor intercomunicación entre los países fronterizos de Ecuador y Perú, implementando un sistema eficiente e integrado de gestión y control de los tráficos binacionales, evitando la duplicidad de trámites y registros a la salida e ingreso de cada país.

El flujo migratorio diario es de 500 a 600 personas que ingresan y salen de ambos países viéndose duplicada dicha cantidad en épocas de feriados. Con este nuevo sistema de migración el gobierno ecuatoriano manifestó la intención de bajar el tiempo del control migratorio para que las personas puedan disfrutar del turismo que ofrece ambos países.

Los requisitos para pasar los controles migratorios son cédula de identidad para los ciudadanos cuyos países sean parte de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y del Mercosur y para los extranjeros el pasaporte.

El ministerio del Interior de Ecuador manifiesta que a partir de la implementación de este sistema el control migratorio en frontera Ecuador-Perú tarda dos minutos.

Los principales avances de este nuevo sistema de control migratorio radican en la incorporación de nuevas tecnologías que reducen sustancialmente el tiempo en trámites junto con personal de ambos países que ofrecen una atención ágil, ordenada y coordinada siendo un clara ejemplo de coordinación entre Estado para garantizar la facilidad en los viajes.

A su vez, Ecuador en noviembre del año pasado, incorporó un sistema de lectura digital de huellas dactilares para el control, validación y registro migratorio, lo que hace innecesaria la presentación de documentos para identificación de ciudadanos ecuatorianos.

- Brasil

Brasil también se ha sumado a la estrategia de agilización de visados, reduciendo a partir de noviembre de 2017, la burocracia para la obtención de visas. De esta manera, los turistas de Australia, Canadá, Estados Unidos y Japón que deseen viajar a Brasil podrán solicitar el visado de entrada en el país por un sistema electrónico de emisión que evita como gran ventaja traslados a los consulados y se aprueba en un máximo de 72 horas.

El beneficio, que será aplicado progresivamente, siendo Australia el primer país habilitado desde el 21 de noviembre de este año, también será válido para viajes de trabajo. En enero de 2018, el sistema electrónico empezará a valer también para turistas canadienses, estadounidenses y japoneses.

Para Marx Beltrão, ministro de Turismo de Brasil, la disminución de la burocracia de visados es una forma de atraer mayores turistas a dicho país siendo la expectativa del Ministerio de Turismo de Brasil, a partir de datos de la Organización Mundial del Turismo, que la medida aumente hasta un 25% la entrada de extranjeros en Brasil. El ministro brasileño destacó: "la facilitación de visado tiene como objetivo reducir la burocracia y, principalmente, apalancar la entrada de turistas extranjeros en Brasil" (Hosteltur LATAM, 2017)

- Espacio Schengen

El espacio Schengen garantiza la posibilidad de viajar sin restricciones por el territorio de 26 países europeos en los que residen más de 400 millones de ciudadanos.

Este espacio comenzó en 1985 con la firma de cinco países del Acuerdo de Schengen, que estipulaba la supresión gradual de los controles en las fronteras comunes. El mismo fue ampliado por el Convenio de aplicación de Schengen de 1990 y expresó la supresión definitiva de los controles en las fronteras interiores y el refuerzo de los controles en las fronteras exteriores, los procedimientos de expedición de visados uniformes, el Sistema de Información de Schengen (SIS) e intensificó la cooperación policial en las fronteras interiores con el propósito de mejorar la lucha contra el tráfico de drogas.

En el espacio Schengen los países en sus fronteras interiores, es decir, entre dos Estados Schengen, no realizan controles fronterizos, eliminan todos los obstáculos al flujo de tráfico por carretera, como los límites de velocidad innecesarios, pueden realizarse controles policiales, pero únicamente sobre la base de información policial acerca de posibles amenazas a la seguridad pública y al orden transfronterizo y pueden efectuarse controles en puertos y aeropuertos, pero únicamente para comprobar la identidad del titular del billete.

En las fronteras exteriores, entre un Estado Schengen y un Estado no perteneciente a Schengen, se efectúan controles armonizados, ajustados a criterios claramente de nidos, los nacionales de la Unión Europea (UE) son sometidos a un mínimo de controles para verificar su identidad a partir de sus documentos de viaje, los nacionales de terceros países deben presentar un documento de viaje válido y un visado o un permiso de residencia, así como otros documentos que justifiquen el propósito de su estancia y demuestren que poseen recursos financieros suficientes para solventar su estadía.

Antes de ingresar al espacio Schengen, los Estados se someten a demostrar su capacidad de asumir la responsabilidad de controlar la frontera exterior del espacio en nombre de los otros Estados Schengen y de expedir visados para estancias de corta duración uniformes, cooperar de manera eficiente con los otros Estados Schengen con el fin de mantener un nivel de seguridad elevado una vez suprimidos los controles en las fronteras interiores; aplicar el conjunto de normas Schengen relacionadas al control en las fronteras terrestres, marítimas y aéreas, la expedición de visados, la cooperación policial y la protección de datos personales y la utilización del Sistema de Información de Schengen (SIS) y el Sistema de Información de Visados (VIS)

Los Estados Schengen son evaluados periódicamente para comprobar que cumplan con la normativa Schengen.

Entre los Estados Schengen es fundamental el intercambio de información para garantizar la seguridad dentro del espacio sin fronteras y evitar la delincuencia y el terrorismo.

Justamente ante potenciales hechos de terrorismo o amenaza a la seguridad en las fronteras interiores o deficiencias en la aplicación de la normativa en las fronteras exteriores las autoridades nacionales de cada Estado Schengen pueden reintroducir excepcional y temporalmente controles fronterizos internos.

Para lograr tales fines y facilitar los viajes con fines legítimos sin atentar a la seguridad, impulsar la cooperación policial y el intercambio de información la UE proporciona financiación a sus Estados miembros.

El Sistema de Información de Schengen (SIS) tiene como fin ayudar a mantener la seguridad interior en los Estados Schengen, ante la ausencia de controles fronterizos internos, y, en menor medida, la de la frontera exterior. El mismo permite a las autoridades policiales y de migración introducir y consultar alertas sobre personas desaparecidas, personas u objetos relacionados con infracciones penales y nacionales de terceros países que tienen prohibido entrar o permanecer en el espacio Schengen.

El Sistema de Información de Visados (VIS) es un sistema informático que conecta los consulados Schengen de terceros países con las autoridades nacionales competentes y con todos los pasos fronterizos de los Estados Schengen. Es posible, compartir información sobre solicitudes de visados, verificar, mediante el uso de datos biométricos, la legitimidad del visado, identificar a las personas que se encuentran en el territorio Schengen sin documentación o con documentación falsa y contar con información y descripción de pasajeros.

- Belarús, política de exención de visados

El Gobierno de Belarús formuló una política de exención de visados que permite ingresar sin visa en el aeropuerto nacional de Minsk y permanecer en el país hasta cinco días a viajeros de 80 países. Entre los mismos, se encuentran 39 estados de Europa incluidos todos los de la Unión Europea, Brasil, Indonesia, los Estados Unidos de América y Japón.

Belarús comenzó a simplificar sus políticas para la tramitación de visados en abril de 2016 alineándose a la prioridad de la OMT de promocionar viajes fluidos, comprendiendo que la agilización de los visados es una de las herramientas de facilitación turística para estimular el crecimiento económico y la creación de empleo.

“La agilización de los visados es una de las estrategias más eficaces para impulsar el desarrollo turístico en una región o un país, así que estamos convencidos de que el sector va a experimentar un viraje positivo en Belarús”, manifestó el ex secretario general de la OMT, Taleb Rifai. (Rifai, 2017)

La medida puede interpretarse como una estrategia para estimular el desarrollo del turismo promoviendo viajes fluidos y la llegada de más visitantes, especialmente los que viajan por negocios.

La OMT ha expresado su completo apoyo a la decisión del Gobierno de Belarús.

- Indonesia

Indonesia presenta otra experiencia interesante, el gobierno en el año 2016 tomó la decisión de otorgar acceso sin visado a un total de 169 países constituyendo esta medida un factor importante para la expansión del sector turístico, el WTTC reveló que "el turismo en Indonesia terminará el año con un aumento en la contribución total al PIB nacional, la creación de empleo, la inversión y las exportaciones de visitantes" (GCC Views, 2017)

El informe del WTTC prevé que la contribución total del sector de viajes y turismo al PIB de Indonesia aumentará un 4,3% en 2017, por encima de los niveles de 2016, año que representó el 6,2% del PIB y se espera que la contribución de este sector al empleo crezca un 1,7% este año, en comparación con 2016, o sea, 6,8 millones de empleos y expandir en un 2,9% por año durante la próxima década hasta los 9,1 millones de empleos en el año 2027. A su vez, el WTTC estima que el gasto extranjero en turismo aumente en un 3,1% este año, en comparación con los datos de 2016.

En relación a esta medida, Helen Marano, vicepresidenta de WTTC, afirma:

Indonesia es una de las economías de viajes y turismo más dinámicas del mundo. La priorización del sector por parte del gobierno, que se refleja en la eliminación de visados para los ciudadanos de 169 países y el nivel de inversión en el sector turístico del país, es impresionante. Con tales perspectivas positivas para este sector en Indonesia, ahora es más importante que nunca, que el crecimiento se gestione de una manera sostenible e inclusiva. (World Travel & Tourism Council, 2017)

Los estudios de la OMT y del WTTC sobre la incidencia de la agilización de los visados en las economías del G20, así como en las economías del Foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico y de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental evidencian claramente que la agilización de los visados y las medidas de facilitación turística pueden impulsar la demanda de turistas, hacer crecer las exportaciones y crear nuevos puestos de trabajo en la industria, siendo, por lo tanto, importante advertir la relación existente entre turismo, políticas migratorias y crecimiento económico.

- Viamilano Fast Track

Viamilano Fast Track es el servicio que provee rápido acceso al control de seguridad y al área de embarque en los aeropuertos de Milán Malpensa y Linate.

Se trata de un pase rápido con costo que se compra de forma online en la tienda oficial de los aeropuertos de Milán, el pasajero decide cuándo utilizarla ya que no posee una fecha exacta de validez y permite ahorrar tiempo en el control.

Se destinan espacios y personal de seguridad exclusivo en ambos aeropuertos para aquellos que desean pagar por obtener un control más rápido.

- UE: Sistema de Entradas y Salidas, frontera inteligente

La Comisión Europea propone un Sistema de Entradas y Salidas para agilizar, facilitar y reforzar los procedimientos de inspección fronteriza en el caso de los nacionales de terceros países que viajan a la UE.

El mismo hace posible modernizar la gestión de las fronteras exteriores a partir de la mejora de la calidad y la eficiencia de los controles brindando apoyo a los Estados miembros en relación al creciente número de viajeros que entran y salen de la UE. La propuesta conocida como fronteras inteligentes, hace referencia a la importancia de los sistemas de información para mejorar la gestión de las fronteras exteriores, la seguridad interior y dar lucha al terrorismo y la delincuencia organizada.

Particularmente, aplicará a todos los ciudadanos de países terceros que hayan sido admitidos para una estancia de corta duración, un máximo de 90 días por cada período de 180 días, en el espacio Schengen y se ocupará de lograr una mayor automatización de los controles fronterizos y mejorar la detección de documentos e identidades falsas. El sistema registrará el nombre, el tipo de documento de viaje y sus datos biométricos y la fecha y el lugar de entrada y salida y contemplará las denegaciones de entrada.

La intención es reemplazar el sistema de sellado manual de los pasaportes, sistema que ha reunido varias críticas ya que no proporciona datos reales y comprobables sobre los pasos fronterizos, no permite la detección de visitantes en situación de permanencia ilegal ni resuelve los casos de extravío o destrucción de los documentos de viaje.

- Aerolíneas, JetBlue, KLM y Delta

Aerolíneas como JetBlue y KLM ya comenzaron a probar en ciertos vuelos sus sistemas de control biométrico, mediante el cual los pasajeros son identificados a través de reconocimiento facial y huellas dactilares, lo que elimina la necesidad de mostrar nuevamente la tarjeta de embarque antes de embarcar. Con este sistema, la persona sólo debe acercarse a la puerta de embarque correspondiente y pasar por un control de reconocimiento automático, lo que le permitirá subirse al vuelo sin tener que mostrar nuevamente la documentación, configurándose así un sistema más económico para la empresa, más rápido para ambas partes y más seguro.

Delta, por su parte, además del reconocimiento facial que usará JetBlue sumará el de las huellas dactilares. La experiencia en el aeropuerto se verá completamente revolucionada.

- Australia, procedimientos de seguridad biométricos

Australia se promociona como el primer país en reemplazar el pasaporte completamente por procedimientos de seguridad biométricos.

Próximamente los pasajeros internacionales que visiten este país, no tendrán que pasar por una barrera humana en los controles de migración y seguridad y ya no serán necesarios los escáneres de pasaportes.

El Departamento de Inmigración y Protección de Fronteras de Australia confirmó que los pasajeros ingresarían a Australia luego de pasar por un procedimiento de reconocimiento biométrico de rostro, iris y huellas dactilares, verificado con información preexistente.

El gobierno pretende que para el año 2020, el sistema procese al 90% de los pasajeros de manera voluntaria, sin la intervención humana.

Sin dudas, se trata de una revolución en la experiencia migratoria transformando el ingreso a un aeropuerto internacional en uno mucho más fácil, similar al de uno doméstico.

Al momento no es precisa la implementación de este sistema, un modelo piloto de esta tecnología se realizará en el mes de julio en el aeropuerto de Canberra, al que arriban vuelos internacionales de Wellington y Singapur, en noviembre desembarcará en uno de los aeropuertos más grandes del país y a toda Australia para marzo del 2019.

El mencionado es otro claro ejemplo de que el avance en tecnología contribuye al objetivo de simplificar los trámites y modernizar la atención al pasajero.

- BioMig Migración biométrica Colombia

El enrolamiento biométrico por iris es el procedimiento voluntario por el cual Migración Colombia recolecta los datos biográficos y biométricos por iris, para permitir su autenticación a través de los pasillos migratorios y facilitar en menor tiempo el ingreso al territorio nacional. Nacionales colombianos mayores de 12 años pueden hacer uso de este servicio y deben presentar cédula de ciudadanía, tarjeta de identidad (niños de 12 a 18 años) o pasaporte.

El proceso de inscripción se realiza en las áreas de Emigración e Inmigración del puesto de control migratorio Aeropuerto El Dorado y Migración Colombia no ha establecido un costo para su uso.

El proceso de enrolamiento se puede revocar en caso de cometer infracciones penales, incurrir en actos fraudulentos o dolosos por parte del titular de la información, limitación por parte de alguno de los padres o representante legal del niño, niña o adolescente y los demás casos que sean reglamentados por la Autoridad Migratoria. Para la puesta en marcha de la inscripción de ciudadanos colombianos al nuevo sistema, se trabajó con más de 600 oficiales de Migración junto con la asignación de grupos de expertos en dactiloscopia y grafología y la implementación de turnos adicionales de atención en los puestos de control.

Krüger Sarmiento, Director General de Migración Colombia, explicó que el BIOMIG es un sistema biométrico que le permitirá al ciudadano colombiano, a través del reconocimiento de su iris, realizar el proceso de control migratorio:

La idea es que al momento de salir, el ciudadano colombiano se inscriba en el filtro donde está realizando su proceso de control. Es un procedimiento que no toma más de un minuto y los colombianos podrán ingresar al país con tal solo una mirada. Así le seguimos apostando a tener una migración ordenada y segura (Krüger, 16)

Este sistema es considerado como uno de los métodos más efectivos de identificación, ya que permite recolectar, diferenciar y establecer una amplia escala de características y parámetros

físicos, que individualizan e identifican a una persona. Está preparado para prestar el servicio las 24 horas el día, durante temporada alta en la que se calcula el incremento de viajeros. Sin embargo, precisó Krüger Sarmiento, para que el servicio sea óptimo es necesario contar con la colaboración de todos los viajeros, quienes deben realizar su proceso de control, al momento de salir del país, con tres horas de anticipación para evitar inconvenientes.

No podemos olvidar que el proceso de control migratorio no es simplemente sellar un pasaporte. Este es un procedimiento que busca garantizar la seguridad nacional, así como la integridad y el respeto de los derechos de nacionales y extranjeros. Es decir que este procedimiento debe combinar, perfectamente, la seguridad con el servicio; no voy a sacrificar seguridad o incluso a exponer la integridad de un menor que esté saliendo del país, por la premura de los viajeros que llegan sobre el tiempo, afirmó Krüger Sarmiento. (Krüger, 16)

- Smart Tunnel, proyecto de la Dirección General de Residencia y Asuntos Exteriores en Dubái

El 10 de octubre de 2018 comenzaron los ensayos para el Smart Tunnel, un proyecto de la Dirección General de Residencia y Asuntos Exteriores en Dubái (GDRFA), en colaboración con la compañía aérea Emirates. Se trata de un control de pasaportes de avanzada en el mundo, donde los pasajeros simplemente caminan a través de un túnel y sin intervención humana, pueden conseguir la autorización directa de las autoridades de inmigración sin un sello en el pasaporte.

Está instalado en la terminal 3 del Aeropuerto Internacional de Dubái, y se planea instalar en el resto de terminales en fases posteriores hasta 2020. El objetivo es que sea una medida válida tanto para viajeros locales como para los internacionales.

Este túnel digital, que cuenta con 80 cámaras de seguridad y muestra imágenes de alta resolución de un acuario, un paisaje o entorno, realizará en una primera fase escaneos de rostro, es decir, reconocimiento facial y en segunda instancia, se prevé el reconocimiento de iris. Las imágenes prometen ser elocuentes con la intención de que los viajeros miren a todos lados y así las cámaras puedan captar todos los ángulos del rostro.

La idea es precisamente que el control no sea tedioso y lento y se vuelva una experiencia entretenida y hasta lúdica, mejorando de esta manera, la media de tiempo actual por control de pasajero.

El túnel se mostró en la 27ª Semana Tecnológica GITEX y forma parte de una serie de propuestas para mejorar la aviación en Dubái.

“Es el primer túnel de este tipo en el mundo, y es un sistema biométrico que permite a los pasajeros simplemente caminar por el túnel sin hacer nada”, dijo el comandante Khalid Al Felasi, director general adjunto de servicios inteligentes en GDRFA. (Felasi, 18)

Los pasajeros no necesitan mostrar su pasaporte. Al comienzo del túnel, el pasajero debe pararse y mirar hacia la cámara de escaneo de iris antes de continuar, el techo y los lados curvos mostrarán las imágenes, el suelo digital se verá primero en color rojo y luego cambiará a verde cuando haya finalizado el procedimiento y el control haya sido superado con éxito apareciendo un mensaje de buen viaje, en cambio, si el viajero no pasa el control habrá una señal en rojo y una alerta a las autoridades para su intervención. El tiempo total es de tan solo 10 a 15 segundos.

Para utilizar este sistema, los viajeros deben registrar previamente su escaneo facial en un quiosco en el aeropuerto o bien a través de un teléfono inteligente durante un viaje en Tesla al aeropuerto. Es que este proyecto es tan ambicioso que incluiría también autos eléctricos Tesla para llevar pasajeros al aeropuerto y estos podrían registrar sus detalles durante el viaje. A su vez, se pretende que el auto recoja información de los pasajeros durante el recorrido hacia el aeropuerto tal como el peso del equipaje y el mismo vehículo entregaría la tarjeta de embarque.

Esta propuesta supone un proceso efectivo y rápido y expone algunas de las nuevas medidas de seguridad adoptadas por el Aeropuerto Internacional de Dubái para combatir el terrorismo.

- Emirates, ruta biométrica

La compañía aérea Emirates actualmente trabaja para que dentro de no mucho tiempo enseñar el pasaporte y la documentación de viaje en el aeropuerto quede en el pasado.

Emirates promete lanzar la que será la primera ruta biométrica del mundo en su hub del aeropuerto internacional de Dubái, la fecha aún es incierta pero una vez implementado este sistema el paso por el aeropuerto será más fácil, rápido y fluido para los pasajeros.

Con el empleo de tecnología biométrica que combina reconocimiento de iris y facial los pasajeros de la aerolínea podrán facturar su vuelo, completar las formalidades de inmigración, entrar en la Sala Vip de Emirates y embarcar en sus vuelos simplemente caminando por el aeropuerto.

La principal ventaja que tiene la ruta biométrica es la mejora en la experiencia del viajero, facilitando los procesos de viaje y el flujo de personas a través del aeropuerto con menos controles de documentos y menos filas. A su vez, este sistema permite mejorar la seguridad al permitir realizar el seguimiento en directo de los pasajeros en el aeropuerto y personalizar el servicio que brindan las aerolíneas permitiendo por ejemplo localizar a aquellos pasajeros que se demoran en el aeropuerto y llegan tarde a embarcar evitando que pierdan sus vuelos.

El equipo biométrico ya se ha instalado en la Terminal 3 de Emirates, en el aeropuerto de Dubái. Estos equipos se pueden encontrar en algunos mostradores de facturación, en la Sala Vip de Emirates del Concourse B para pasajeros premium, así como en puertas de embarque seleccionadas. Posteriormente, estará en los mostradores y puertas de tránsito y en los servicios de chófer de Emirates. Las zonas que contarán con equipo biométrico, indican desde la aerolínea, estarán claramente señalizadas.

Inicialmente estará centrado en viajeros de First y Business Class, aunque la intención de Emirates es extender este servicio a los pasajeros de Economy Class en Dubái. Y en un futuro, potencialmente a otros aeropuertos fuera de Dubái, incluyendo sus propias instalaciones para el registro de la tripulación.

Esta propuesta va en consonancia con las tecnologías para la gestión de la identidad del pasajero que aerolíneas y aeropuertos manejan. Un ejemplo es blockchain; gran parte de las aerolíneas y aeropuertos creen que el principal beneficio que puede proporcionar esta tecnología es agilizar el proceso de identificación al reducir la necesidad de múltiples controles. Para la industria del transporte aéreo, Blockchain ofrece múltiples usos que van desde la identificación del pasajero hasta la emisión de boletos, el seguimiento de activos y la administración de programas de viajero frecuente, ayudando a los diferentes miembros de la industria a trabajar mejor juntos. La clave de este tipo de tecnología es la capacidad de tener aplicaciones multi- empresariales, en lugar de tener aplicaciones individuales que se ejecutan por separado, lo que permite el intercambio de datos caso por caso en la cadena de bloques.

### Capítulo III: Políticas migratorias

La prohibición, por razón de nacionalidad, es contraria al principio de la libertad de viajar y a la facilitación de los viajes impulsada por la comunidad turística internacional, y mermará los inmensos beneficios que el sector turístico aporta en términos de crecimiento económico y creación de empleo en muchos países, incluidos los Estados Unidos. (Organización Mundial del Turismo, 2017)

Tal afirmación enunciada por la Organización Mundial del Turismo, a principios del año 2017, en referencia al intento de prohibición por parte del gobierno de los Estados Unidos de América de ingresar a su territorio para los ciudadanos de Iraq, Siria, Irán, Sudán, Libia, Somalia y Yemen, permite afirmar que existe una relación directa entre el turismo y las políticas migratorias, vinculación que posee un alcance político, económico y sociológico de gran amplitud.

Ante la evidente relación entre las políticas migratorias y el desarrollo de la actividad turística, resulta fundamental y será de utilidad para comprender la problemática que se presenta, abordar en detalle, a partir de definiciones que arrojan diversos autores, un concepto central que determinará el eje principal del desarrollo de la presente monografía: qué se entiende por políticas migratorias.

Según Lelio Marmora, Sociólogo especializado en migración:

Como parte integrante de las políticas de población, las políticas migratorias constituyen las propuestas institucionales y metas elaboradas desde el aparato estatal con el fin de influir sobre el tamaño, composición, origen, dirección, asentamiento e integración de los flujos migratorios espontáneos o como parte del global proceso de planificación económico-social ideado. (Mármora, Facultad de Ciencias Sociales U.B.A., 1990, pág. 2)

Ampliando la definición, este autor sostiene que se entiende por propuestas institucionales a las leyes, resoluciones, decretos, directrices, acciones u omisiones que determinado Estado desarrolla sobre la entrada, salida y o permanencia de la población nativa y la extranjera dentro de su territorio.

Siguiendo la misma línea, José Daniel Rodríguez Arrieta, Licenciado en Ciencias Políticas, Profesor e Investigador especializado en migración, afirma que “una política migratoria es

ante todo una política pública, es decir, básicamente es una respuesta del Estado hacia una situación surgida de afectación variada” (Rodríguez Arrieta, 2014, pág. 6).

Las definiciones formuladas por estos autores, permiten entender entonces a la política migratoria de un país como el resultado de la relación entre las diferentes políticas públicas, las estrategias de desarrollo, los procesos políticos y la estructura de poder en que éstos se desarrollaron, a lo largo de los diferentes períodos de gobierno.

Es decir, claramente la política migratoria es definida por cada Estado, justamente en relación con ese punto, la Organización Internacional Para Las Migraciones (OIM) advierte:

En el marco de los procesos migratorios internacionales, son los Estados quienes ejercen la autoridad en la definición de criterios en cuanto a ingreso, permanencia y salida de población del territorio de su jurisdicción, lo cual generalmente se resume en una determinada política migratoria. (Organización Internacional para las Migraciones, 2008)

Por lo tanto, a nivel mundial no todos los países comparten los mismos criterios en cuanto a la regulación migratoria: existen estados que poseen políticas migratorias de cierre de fronteras, selectivas, restrictivas, discriminatorias, caracterizadas por la rigidez de las legislaciones nacionales en materia migratoria que regulan la admisión de personas en su territorio a través de rigurosos controles de ingreso y egreso en sus fronteras mientras que en contraposición, se observa diferentes Estados que promueven, como parte de su política migratoria, convenios y tratados de integración que facilitan e impulsan el desarrollo turístico entre diversos países y regiones. Sin embargo, la tendencia actual se inclina a la rigidez en la concepción de políticas migratorias, siendo estas, cada vez más restrictivas.

Gioconda Herrera, investigadora y profesora de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales Ecuador, Integrante de la Red de Posgrados y del Núcleo de Estudio sobre Migraciones del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, CLACSO, reflexiona acerca de esta tendencia:

La movilidad humana crece como consecuencia del hambre, de la violencia, las guerras, de los desastres naturales y de los efectos expulsivos que generan las economías extractivistas. Sin embargo, las fronteras se cierran y los gobiernos encaran el problema migratorio global como un problema de seguridad o de riesgo a la soberanía nacional. Cada día se vuelve más evidente y complejo, el tensionamiento entre el aumento y la diversificación de los procesos

de movilidad humana, con el cierre de las fronteras estatales a la inmigración y a la llegada de refugiados. En efecto, las migraciones internacionales reciben respuestas cada vez más restrictivas por parte de naciones más apegadas al marco jurídico de su soberanía estatal, que a visiones cosmopolitas, humanitarias y solidarias basadas en los derechos humanos de las personas desplazadas o en movilidad. Los estados tienden a definir sus posturas y reacciones bajo una concepción de la migración como problema y fuente de inestabilidad política, económica y social. (Herrera, 2017)

Herrera describe la postura que adoptan países referentes de Europa, América Latina así como Estados Unidos:

La perspectiva xenófoba que hoy lidera el presidente norteamericano, Donald Trump, encuentra eco en varios líderes conservadores europeos que han expresado su abierta oposición a la inmigración y al asilo de refugiados. La campaña del Brexit en Inglaterra, pero también varias elecciones en Europa continental en 2016 y 2017, tuvieron como protagonistas a candidatos y candidatas con discursos abiertamente xenófobos que alcanzaron altos grados de popularidad. Así mismo, en América Latina, el panorama de las políticas migratorias se está modificando rápidamente. De una inicial apertura hacia la inmigración, que experimentaron durante los últimos años países como Argentina, Ecuador y Brasil, se ha abierto camino aceleradamente a la discusión y la aprobación de marcos legislativos mucho más restrictivos que dejan a la población migrante en una situación de progresiva desprotección. (Herrera, 2017)

Frente a esta reflexión, cabe preguntarse qué posición sostiene la República Argentina en esta nueva realidad migratoria, si bien la Argentina ha sido históricamente un país de recepción de inmigrantes y se ha caracterizado históricamente por su apertura y permisividad en materia de políticas migratorias, a comienzos del 2017, el gobierno ejecutivo impulsó una serie de medidas para endurecer los controles migratorios con el fin de establecer una política migratoria más restrictiva. Sin embargo, en lo que respecta a la exigencia de visados, Argentina continúa rigiéndose por el principio de reciprocidad, es decir, exige visa a los ciudadanos de aquellos países que solicitan visa a los argentinos.

Aunque como Argentina persigue otro gran desafío en promoción y facilitación turística: conquistar turistas chinos, mercado que emitió cerca de 120 millones de turistas en 2015 y con un perfil que posiciona entre los turistas más gastadores, una de las medidas tomadas en 2016 fue ofrecer la facilitación de visa a los chinos que tengan ya la emitida por Estados Unidos y Europa con un trámite online AVE –Autorización de Viaje Electrónica- para

ingresar a la Argentina y desde junio de 2017, por un acuerdo entre Argentina y China, se extendió la validez de las visas de categoría turista individual a una duración de 10 años con múltiples entradas y con un plazo máximo de permanencia de 90 días corridos en cada ingreso.

Si bien, las relaciones en materia turística estaban formalizadas mediante la suscripción del memorándum de entendimiento sobre la facilitación de viajes de Grupos de Ciudadanos Chinos a la Argentina, suscripta por la por entonces Secretaria de Turismo de la Argentina y la Administración Nacional de Turismo de la República Popular China y la incorporación de una sección especial dedicada a Agencias de Viajes que operen bajo la modalidad de turismo receptivo con viajeros chinos, desde mayo de 2017 en el marco de la visita de Estado del presidente de la Nación, Mauricio Macri a ese país, el turismo se afianzó en esta relación comercial advirtiendo a China como un socio absolutamente estratégico para la actividad turística.

Durante la visita oficial a ese país, se trabajó para seguir conquistando al mercado de turistas chinos atendiendo a las necesidades de sus viajeros, entre los avances se destaca: la posibilidad de aplicar para la VISA AVE en WeChat, aplicación red social más usada por los ciudadanos chinos y la utilización de la aplicación como medio de pago en Argentina, la aplicación del Welcome China y el China Ready, ambos programas especialistas en el estudio del perfil del viajero chino pero con diferentes influencias: el primero de Europa y el segundo de Estados Unidos ; para capacitar a los proveedores de servicios turísticos, hoteles, restaurantes y experiencias para estos viajeros y la apertura de oficinas de venta de pasajes de Aerolíneas Argentinas en Beijing y Shanghái donde los turistas también podrán adquirir información del destino Argentina.

Multiplicar por cinco en los próximos años la cantidad de turistas que llegan actualmente al país es el objetivo del Gobierno. En aras de ese cumplir ese objetivo, el 22 de Agosto de 2018, en Santiago de Chile, se celebró un acuerdo entre la República de Chile y la República Argentina sobre reconocimiento recíproco de las visas de turismo emitidas a nacionales de la República Popular China con el deseo de facilitar el ingreso de turistas chinos a sus respectivos territorios.

El artículo 1° del acuerdo estipula que los nacionales de la República Popular China, titulares de visas de Turismo vigentes emitidas por las oficinas consulares de la República Argentina en la República Popular China, podrán ingresar a la República de Chile con propósitos

turísticos sin necesidad de ser titulares de visas de Turismo emitidas por esa Parte. A su vez, nacionales de China, titulares de visas de Turismo vigentes emitidas por las oficinas consulares de la República de Chile en China, podrán ingresar a la República Argentina con propósitos turísticos sin necesidad de ser titulares de visas de Turismo emitidas por esa Parte. El artículo 3° establece que los turistas chinos deberán ingresar primero al territorio de la Parte que emitió la visa y podrán entrar y salir múltiples veces de los territorios de ambas partes durante el plazo de permanencia que hubiera autorizado aquella parte en su propio territorio, el que no excederá los noventa (90) días desde el momento del ingreso, en un período de ciento ochenta (180) días. Es decir, se considerará que una visa se encuentra vigente cuando no hubiera expirado el plazo de permanencia autorizado para el nacional chino en el territorio de la Parte que emitió la visa.

Sólo las visas de Turismo emitidas desde la entrada en vigor del acuerdo habilitarán el ingreso del nacional chino al territorio de la otra Parte. Cabe entonces tener en cuenta que este acuerdo entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de la última notificación, por la vía diplomática, por la que una de las Partes notifique a la otra Parte, el cumplimiento de los requisitos constitucionales y legales correspondientes .

En el artículo 4° se aclara que las partes establecerán de común acuerdo los requerimientos sobre los antecedentes documentales y de otra índole que deberán presentar los solicitantes de visas de Turismo, así como los criterios generales para la evaluación, la aprobación y la denegación de las solicitudes en conformidad con sus respectivas legislaciones internas y en los artículos siguientes se establecen formas de colaboración y cooperación a través del intercambio de información, la disposición de una base de datos de acceso remoto que permita de una manera confiable y rápida, verificar exclusivamente la legitimidad de las visas de Turismo o, en el caso de la República Argentina, la Autorización de Viaje Electrónica (AVE) que hubiere emitido en conformidad con lo previsto en el presente Acuerdo. En este último caso, los turistas chinos que hayan obtenido un AVE, en virtud de ser titulares de una visa de los Estados Unidos de América o del espacio Schengen, podrán ingresar al territorio de la República de Chile sin necesidad de visado y podrán entrar y salir múltiples veces de los territorios de ambas partes durante el plazo de permanencia que hubiera autorizado la República Argentina en su propio territorio. Asimismo, los turistas chinos que, en virtud de la legislación interna de la República de Chile, hubieran ingresado a su territorio en calidad de Turistas exentos de la visa correspondiente en virtud de ser titulares de una visa de los Estados Unidos de América o de Canadá, podrán ingresar al territorio de la República Argentina sin necesidad de visado y podrán entrar y salir múltiples veces de los territorios de

ambas partes durante el plazo de permanencia que hubiera autorizado la República de Chile en su propio territorio.

Con el fin de seguir desarrollando la actividad turística entre China y Argentina la secretaría de Turismo de la Nación y el Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires impulsaron el programa "Introducción al Turismo y atención al visitante" destinado a jóvenes de la colectividad china que son ciudadanos argentinos, próximos a convertirse en agentes de promoción turística y anfitriones de los turistas chinos que visiten nuestro país. Dicho programa cuenta con 55 inscriptos y se realiza en la Universidad Argentina de la Empresa.

Al respecto el secretario Santos afirmó:

Trabajamos en la búsqueda de mercados lejanos que ya están consolidados como grandes emisores de turismo, atendiendo a las necesidades de sus viajeros. La conectividad, los precios y el visado son los aspectos más relevantes a la hora de planificar un viaje, por lo que cada acción realizada va en concordancia con las medidas implementadas como la devolución del IVA, los convenios y nuevas rutas aéreas con distintas aerolíneas y la facilitación del visado para los turistas. (Santos, El Liberal Política, 2017)

Como bien sostiene el secretario de Turismo, la conectividad, los precios y la política de visado son los aspectos más importantes al momento de elegir un destino, justamente la facilitación turística implica trabajar sobre estos puntos, para, de esta manera, simplificar la decisión del turista para elegir Argentina como su próximo destino.

Otra medida en Marzo de 2016 fue la suspensión del cobro de la tasa de reciprocidad que tenían que pagar los turistas estadounidenses que llegaban al país y en junio de 2017, se interrumpió el cobro de dicha tasa para los turistas australianos y canadienses.

Un referente claro de políticas restrictivas es Estados Unidos que, desde 2017, comenzó a endurecer su política migratoria aún más a partir de diversos decretos presidenciales de Donald Trump. Argumentando defender la seguridad nacional, estos decretos intentaban prohibir la entrada de siete países de mayoría musulmana, la entrada de todos los refugiados al país durante 120 días y la de refugiados sirios indefinidamente y la suspensión del programa conocido como Visa Interview Waiver que permite que determinados viajeros no tengan que someterse a una entrevista para obtener su visa.

De acuerdo al periódico español 20 minutos, las medidas del presidente estadounidense traen consecuencias que impactan al turismo:

Según la consultora Forward Keys, tras el primer veto migratorio, las reservas turísticas en Estados Unidos comenzaron a caer un 6,5% y que, con el anuncio de que se elaboraría otra prohibición revisada para evitar la suspensión judicial, los descensos se repitieron, esta vez del 4%. El veto migratorio ha provocado que visitantes de todo el mundo anulen sus viajes por miedo a que se les complique la entrada en los controles. Sitios web de reservas de billetes de avión han detectado caídas en las ventas de pasajes desde la victoria de Trump, que se han acentuado tras tomar posesión. Las políticas del presidente podrían disuadir de viajar a EE UU a 6,3 millones de extranjeros, lo que equivale a perder 30.000 millones de dólares anuales. (20 Minutos, 2017)

El Consejo Mundial de Turismo (WTTC) reprocha la política migratoria de Trump al igual que Taleb Rifai, secretario general de la OMT, quien manifestó:

Los retos globales exigen soluciones globales y los desafíos en materia de seguridad que afrontamos hoy no deberían movernos a levantar nuevos muros; al contrario, el aislamiento y las medidas discriminatorias, en lugar de aumentar la seguridad, harán crecer las tensiones y las amenazas. Además de los efectos directos, la imagen de un país que impone restricciones a los viajes de una forma tal hostil se dejará sentir sin duda entre los visitantes de todo el mundo y podría hacer caer la demanda de los viajes a Estados Unidos. (Organización Mundial del Turismo, 2017)

Al respecto, Alexandre de Juniac, Director General y CEO de IATA advierte:

En los próximos 20 años, el número de pasajeros se duplicará. Es una excelente noticia para la economía mundial, ya que la conectividad aérea es un catalizador para la creación de empleo y el crecimiento del PIB. Pero no obtendremos los máximos beneficios sociales y económicos de este crecimiento si las barreras para viajar no se abordan y los procesos se simplifican. (De Juniac, 2018)

La IATA desarrolló una estrategia integral de fronteras abiertas para ayudar a los gobiernos y a la actividad turística a trabajar en conjunto con el objetivo de garantizar la integridad de las fronteras nacionales y eliminar las ineficiencias que impiden que la industria satisfaga la demanda de viajes. La estrategia tiene cuatro componentes principales: el primero consiste en revisar los requisitos de visa y eliminar las restricciones de viaje innecesarias,

según IATA los regímenes de visado existentes son restrictivos, caros e ineficientes, y no podrán hacer frente a la demanda de viajes prevista, por lo tanto, una gran solución consiste en liberar el potencial de la información compartida en un marco confiable, que mejorará la seguridad, suavizará los flujos de pasajeros y disminuirá la demanda de nueva infraestructura para acomodar la duplicación pronosticada de los viajes aéreos en las próximas dos décadas. El segundo componente plantea incluir la facilitación de viajes como parte de las negociaciones comerciales bilaterales y regionales, es decir, como los requisitos de visa son barreras no arancelarias para el comercio pero comúnmente no se abordan en las discusiones comerciales y no se da prioridad como otras barreras al comercio liberalizado de bienes y servicios, IATA propone que los gobiernos incluyan requisitos de visa liberalizados en los acuerdos comerciales. El tercer componente de la estrategia establece la vinculación de programas de viajeros registrados, ya son varios los estados que, a partir de la investigación en este campo, entendieron que una gran mayoría de los viajeros están dispuestos a proporcionar información personal a cambio de simplificar y acelerar trámites en el proceso de viaje y comenzaron así a operar programas de viajeros registrados. Según IATA, los programas de viajero registrado son un componente clave de las medidas de seguridad basadas en el riesgo que ayudan a los gobiernos a utilizar los recursos escasos con la máxima eficiencia y alienta a los gobiernos a construir vínculos entre sus programas tomando como ejemplo la experiencia de Canadá y EE.UU cuyos programas de viajeros registrados están vinculados y así las eficiencias crecen. El último componente implica utilizar los datos de la API de manera más efectiva y eficiente: las aerolíneas, según lo requieran los gobiernos, gastan millones de dólares en información anticipada para pasajeros (API). Se busca que los gobiernos procesen los datos API de manera eficiente y como tienen información antes del embarque, notifiquen a los pasajeros inadmisibles antes de que comience su viaje, en lugar de a su llegada, ahorrando costos para las aerolíneas y decepción a los pasajeros. A su vez, los procedimientos de llegada deberían simplificarse para los pasajeros cuyos datos ya han sido analizados e investigados previamente.

Robert Lanquar, doctorado en Francia y América en Economía y Sociología del turismo y consejero de la OMT también analiza qué lugar ocupa el turismo en el fenómeno migratorio actual:

Durante mucho tiempo, el éxito económico de la actividad turística ha ocultado sus impactos sociales y sus efectos nocivos, difuminando también las estrechas e intensas relaciones que se dan entre el turismo y las migraciones. Estas relaciones tienen un alcance político y

sociológico de gran amplitud. Baste con señalar que los emigrantes provenientes del Sur o Este europeo suelen utilizar el visado turístico para alcanzar su “tierra prometida”. El inmigrante procedente del Norte —cada vez más numeroso— es, a menudo, un turista que decide quedarse de forma permanente en el lugar donde elige para vivir. En el actual contexto de la globalización, es oportuno y necesario preguntarse por las relaciones entre turismo y migración, y por el modo como el turismo podría integrar políticamente el fenómeno migratorio a partir de los principios del codesarrollo, entendido como toda ayuda al desarrollo, sea cual fuere la naturaleza del sector en el que intervenga, que implique a emigrantes, cualesquiera que sean las modalidades de esta implicación. (Lanquar, Turismo, migraciones y codesarrollo, 2007, págs. 2-8)

Lanquar, a su vez, nombra el concepto de movilidad y establece que abarca el conjunto de desplazamientos que realizan los seres humanos, cualquiera que sea su duración y distancia y sea cual fuere su motivación. En lo que se refiere al turismo, promulga la movilidad total, que los turistas cuenten con el derecho y la posibilidad de elegir libremente los destinos turísticos a los cuales desplazarse, entendido estos últimos como lugares de contacto y de paso privilegiados en un contexto de cierre de fronteras, y constituyen a su vez, plataformas que reciben variados flujos de turistas y de trabajadores emigrantes.

El turismo, afirma este autor, es uno de los grandes componentes de la movilidad y constituye una vía para el turista para elegir una residencia alternativa, pero sin embargo, no es migración en sentido estricto. Define de esta manera, que las prácticas turísticas no son sólo acciones individuales, sino también experiencias sociales sujetas a modas, normas y acuerdos entre Estados a través de pasaportes biométricos o simples DNI, con visado o no, entre otros requisitos migratorios. Esas diferencias adquieren gran importancia debido al crecimiento del turismo, ya que permite beneficiar a determinadas zonas de residencia en detrimento de otras.

Justamente es la movilidad humana reconocida como un derecho, más allá de las fronteras del país de origen, por la Declaración Universal de los Derechos Humanos, que en su artículo 13 establece que “toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado” (Asamblea General de las Naciones Unidas, 1948) y que “toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso el propio, y a regresar a su país”. (Asamblea General de las Naciones Unidas, 1948)

Gardenia Chávez Núñez, profesora y especialista en movilidad humana y Derechos Humanos explica que garantizar ese derecho es responsabilidad de todos los Estados y

advierte acerca de preferir garantizar ese derecho a determinados inmigrantes en detrimento de otros:

Son los Estados los que deben regular la forma de realización de estos derechos, regular implica que deben establecer ciertos procedimientos para garantizar su cumplimiento y no para restringirlos, menos si la forma en que lo hacen, implica la anulación del goce de derechos. No obstante, la tendencia mundial muestra políticas y medidas migratorias restrictivas, basadas en la “selección” de los inmigrantes internacionales, contraviniendo el principio de no discriminación de los derechos humanos. (Chávez Núñez, 2006)

En referencia a la movilidad humana, Bogado Bordazar evidencia que se ha vuelto un problema que no encuentra solución, porque los Estados, de origen y receptores, no cuentan con políticas adecuadas que brinden respuestas claras y permanentes a los flujos migratorios. Advierte así que en el contexto de las relaciones internacionales, este problema podría ser considerado como una cuestión que incumbe a la Comunidad Internacional. Es decir, suena alarmante pensarlo pero es una problemática que nos incluye y debe preocuparnos a todos.

A pesar de esta tendencia en políticas migratorias restrictivas, existen experiencias exitosas en facilitación turística vinculada a aspectos migratorios alrededor del mundo. El espacio Schengen y las experiencias de Belarús e Indonesia, detalladas en el capítulo dos, son algunos ejemplos de países que diseñaron políticas migratorias comprendiendo que la agilización de los visados es una de las herramientas de facilitación turística para estimular el crecimiento económico y la creación de empleo.

“La agilización de los visados es una de las estrategias más eficaces para impulsar el desarrollo turístico en una región o un país, así que estamos convencidos de que el sector va a experimentar un viraje positivo en Belarús”, manifestó el secretario general de la OMT, Taleb Rifai. (Organización Mundial del Turismo, 2017)

La medida puede interpretarse como una estrategia para estimular el desarrollo del turismo promoviendo viajes fluidos y la llegada de más visitantes, especialmente los que viajan por negocios.

"Nosotros aún no nos damos perfecta cuenta de hasta qué punto la posibilidad de moverse a través del planeta puede cambiar el mundo" (Filardo, 2006, pág. 7) Dicha frase, notablemente cierta y en cierta medida alarmante, describe y revela el escenario actual en el que el turismo se inserta y el impacto que posee como fenómeno global.

Justamente el aumento de los flujos migratorios y el crecimiento del turismo son dos de las expresiones más marcadas de la globalización, entendida ésta como un proceso de integración mundial al que los países tienen que adaptarse, sin limitar a ninguna persona por su nacionalidad, religión o cualquier otra índole. La globalización no sabe de fronteras, de ideologías políticas ni tampoco de barreras arancelarias, ya es parte, queramos o no, de la realidad inmediata de nuestros días conformando una gran sociedad global.

El turismo claramente no es ajeno a este contexto de globalización y se desarrolla en un mundo cada vez más interconectado, en el que precisamente la libertad de desplazamiento ya es un derecho humano consagrado por las Naciones Unidas y el derecho al turismo es un compromiso asumido por los principales actores del desarrollo turístico en el marco del Código Ético Mundial para el Turismo.

Es importante advertir la relación existente entre turismo, políticas migratorias y crecimiento y beneficios económicos a partir de la agilización de los visados y las medidas de facilitación turística que impulsan la demanda de turistas, hacen crecer las exportaciones y crear mayor empleo.

En la actualidad, el estudio de la relación entre migraciones internacionales y turismo, no puede olvidar el rol del Estado y de las políticas migratorias, ya que constituye una herramienta esencialmente determinante para el desarrollo de esta actividad. La planificación en este sentido se vuelve fundamental, se debe planificar una política en materia migratoria, de manera sistemática, para pensar y crear el futuro, de modo de evitar la improvisación en estas cuestiones, ya que la improvisación es, sin lugar a dudas, el peor escenario para cualquier sociedad. La planificación justamente reivindica también el rol de Estado, para garantizar el bien común, para asegurar el equilibrio de las actividades, sobre todo económicas, en una sociedad. A su vez, como parte del proceso de planificación, es necesario que todos los actores que participan en el sector turístico en nuestro país, fundamentalmente la comunidad local, entiendan la relación que existe entre el turismo y el fenómeno migratorio para evitar intolerancia e ideas xenófobas, dificultando así el óptimo desenvolvimiento de la actividad turística.

El Código Ético Mundial para el Turismo en su preámbulo afirma el derecho al turismo y la libertad de desplazamiento turístico, en el artículo 8 requiere facilitar al máximo la libertad de los viajes y el acceso de la mayoría de las personas al turismo internacional y expresa la voluntad de promover un orden turístico mundial equitativo, responsable y

sostenible, en beneficio mutuo de todos los sectores de la sociedad y en un entorno de economía internacional abierta y liberalizada.

Representantes del sector turístico mundial, delegados de Estados, empresas, instituciones y diversos organismos deben tener presente que desde Septiembre de este año este código de aplicación voluntaria pasa a convertirse en un instrumento del derecho internacional público de base obligatoria.

Es decir, una vez que se ratifique la Convención Marco sobre Ética del Turismo, que introdujo la obligatoriedad del código y se convierta en un instrumento jurídico de pleno derecho, ya el derecho al turismo y la libertad de desplazamiento para los turistas no serán compromisos a los que los actores del sector turístico podrán adherir sino que serán obligaciones que deberán cumplir y derechos que deberán garantizar.

#### Capítulo IV: Comité Interministerial de Facilitación turística

La ley Nacional de Turismo 25.997 incluye en su artículo 2° a la facilitación turística entre sus principios rectores y estipula en el artículo 3° la creación del Comité Interministerial de Facilitación Turística para coordinar y garantizar el cumplimiento de las funciones administrativas de las distintas entidades públicas de nivel nacional con competencias relacionadas y/o afines al turismo en beneficio del desarrollo sustentable del país y su competitividad.

El artículo 4° de la ley establece como objeto del Comité conocer, atender, coordinar y resolver los asuntos administrativos que surjan en el marco de la actividad turística, a fin de coadyuvar con la entonces Secretaría de Turismo de la Presidencia de la Nación en el ejercicio de sus deberes y facultades.

La constitución del Comité Interministerial de Facilitación Turística quedó ordenada formalmente en la mencionada ley, sin embargo, debieron transcurrir once años para que el Comité se reuniera por primera vez, quedando así conformado oficialmente en Abril del año 2016.

El mencionado Comité no ha logrado conformarse formalmente en estos once años a pesar de que fueron varias las acciones de coordinación que se han realizado conjuntamente con otros organismos de gobierno. A modo de ejemplo, el Dr. Santiago Aramburu menciona algunas: acciones de currícula formativa junto con el Ministerio de Educación; ANSES, Aerolíneas Argentinas, la creación del dominio de Internet .TUR.AR en conjunto con Cancillería Argentina o la creación de los Tribunales Arbitrales de Consumo Turístico junto con la Subsecretaría de Defensa del Consumidor.

A su vez Aramburu, reflexiona acerca de la frustrada conformación del Comité en estos años:

(...) se ha modificado la realidad institucional de la actividad turística estatal, ya que desde el año 2010, la autoridad de aplicación de la Ley tiene rango ministerial bajo el nombre de Ministerio de Turismo. Quizás esto último también haya incidido en la no conformación del mismo; aunque parezca a priori un gran desafío a futuro que puede llegar a brindar beneficios y crecimiento a la política turística nacional. (Aramburu, 2016)

En lo que refiere a la composición el artículo 5° establece que el Comité Interministerial de Facilitación Turística será presidido por el titular de la Secretaría de Turismo de la Presidencia de la Nación y estará integrado por los funcionarios que designen los titulares de las entidades de la administración pública nacional que oportunamente establezca la reglamentación de la presente ley, los cuales no podrán tener rango inferior a subsecretario. Hasta febrero de 2018, el Comité estaba presidido por Valentín Díaz Gilligan, ex Subsecretario General de la Presidencia en Presidencia de la Nación Argentina, e integrado por representantes de los Ministerio de Turismo, de Modernización del Estado, de Educación y Deportes, de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva, de Ambiente y Desarrollo Sustentable, de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, de Transporte, de Cultura, de Interior, Obras Públicas y Viviendas, de Agroindustria, de Producción, de Hacienda y Finanzas Públicas. Luego de la renuncia de Valentín Díaz Gilligan asumió como nuevo coordinador del Comité el Lic. Sebastián Ariel Slobayen.

Las funciones del Comité, entre otras, son sugerir medidas destinadas a facilitar el desarrollo del turismo, proponer acciones conjuntas con otros organismos públicos y privados, promover la creación de comités sectoriales para agilizar la eliminación de trabas burocráticas y cumplir con el rol de asesoramiento para la superación de eventuales conflictos burocráticos en materia de turismo entre las jurisdicciones integrantes. Asimismo en la mecánica de trabajo del comité estipulada en el artículo 2 decreto reglamentario 1297/2006, se establece que el mismo deberá reunirse, a iniciativa de su presidente, como mínimo, dos veces por año.

En la primera reunión oficial del Comité en Abril de 2016, se analizó con Cancillería cuestiones vinculadas a la facilitación de visas y trámites migratorios y la coordinación para la promoción de la Argentina en el mundo mientras que con el Ministerio de Educación y Deportes se acordó avanzar en programas conjuntos de capacitación y la generación de eventos deportivos.

Con el Ministerio de Cultura se destacó la importancia de las fiestas y festivales nacionales, ciudades creativas y oferta gastronómica y en aspectos fundamentales para la actividad turística como conectividad, obras viales e infraestructura aeroportuaria se trabajará con el Ministerio de Transporte.

En el marco de la estrategia de País digital, junto con el Ministerio de Modernización el Comité se intentó favorecer la actualización tecnológica en los municipios con perfil turístico, a la vez que con el Ministerio de Agricultura, se acordó afianzar los programas vinculados al turismo rural y el desarrollo productivo de las economías regionales.

Si bien en los hechos el Comité como organismo formal lleva más de un año y medio y su gestión es incipiente, el cambio en la política y planificación evidencia y da muestras de la importancia que se pretende prestar a la actividad turística en el nuevo gobierno.

A continuación, se presenta un resumen detallado de la gestión del Comité Interministerial de Facilitación Turística desde sus inicios en el 2016 a la fecha actual, de acuerdo al registro publicado online de las audiencias y reuniones de trabajo. Se analizará y valorará cada una de las acciones desarrolladas por dicho Comité en términos de desarrollo turístico y económico.

En marzo de 2016, se suspendió la exigibilidad del cobro de la tasa prevista en el Decreto N° 1654/08 respecto de los ciudadanos nativos de los Estados Unidos de América que ingresen al Territorio Argentino por motivo de turismo o negocios y en junio de 2017, se interrumpió el cobro de dicha tasa para los turistas australianos y canadienses. Dicha medida encontró su justificación en la necesidad de fortalecer con dicho país las relaciones bilaterales tendientes a impulsar el comercio y el turismo, brindar nuevos mecanismos para el desarrollo en materia de política migratoria y avanzar en la integración y movilidad de los migrantes.

En octubre de 2016, con la coordinación del Comité la secretaría de Turismo de la Nación y la ANSES establecieron herramientas de trabajo y acordaron la participación de ambos ministerios a fin de facilitar la concreción del Plan de Promoción Turística para Jubilados: Viví Argentina para Jubilados. Dicha promoción contó con el apoyo de Aerolíneas Argentinas y LATAM Argentina y consistió en ofrecer importantes descuentos para que jubilados puedan viajar por Argentina.

Durante todo el 2016, se trataron también temas relacionados al Turismo Social y el proceso de reingeniería que está llevando adelante la secretaría de Turismo a fin de analizar posibilidades de trabajo conjunto con el Ministerio de Desarrollo Social de la provincia de Córdoba.

Asimismo, a fines de 2016 y principios de 2017, se dirimieron cuestiones referentes a la organización de los JJOO de la Juventud Bs. As. 2018 a fin de establecer relaciones de cooperación y trabajo en equipo con diferentes áreas de Gobierno Nacional, la importancia de la conectividad y la posibilidad de impulsar nuevas rutas aéreas de conexión entre las provincias y el seguimiento de la gestión Marca País Argentina con la Subsecretaría de Innovación y Tecnología de la secretaría de Turismo de La Nación.

En agosto de 2017, el comité impulsó la realización del Plan Estratégico de la Cocina Argentina, que tiene como objetivo revalorizar el patrimonio cultural-gastronómico de nuestro país y posicionar la cocina argentina a nivel internacional. El plan está liderado también por la secretaría de Turismo de la Nación y colaboran el Ministerio de Cultura de la Nación y la Cámara Argentina de Turismo, además de otros ministerios y entidades.

El plan CocinAr se alinea con el objetivo de la CAT de crear y acompañar iniciativas y políticas que promuevan el turismo a lo largo de todo el país. También es un marcado ejemplo del cambio de enfoque en la política y gestión en Turismo: las provincias solían mostrar su oferta y atractivos gastronómicos de manera individual, pero justamente a partir de este plan y a través del trabajo del Comité Interministerial de Facilitación Turística se pudo consolidar una estrategia a nivel nacional con una clara identidad federal que involucra a toda la cadena de valor turística del país.

En octubre de 2017 se presentó el programa Pueblos Auténtico, programa diseñado por la secretaría de Turismo de la Nación, en colaboración con el Ministerio de Cultura cuyo objetivo principal es la puesta en valor de la identidad de pueblos con características únicas a lo largo de todo el país, promoviendo la participación de la comunidad local y la revalorización del patrimonio natural y cultural. Las áreas de Desarrollo, Calidad, Formación, Inversiones, Estadísticas, Promoción y Comunicación del MINTUR trabajan junto con pequeñas comunidades en la búsqueda de inversiones, la realización de obras estratégicas y mejoras de infraestructura, servicios y conectividad, para brindar la oportunidad de desarrollo localmente la actividad turística a lo largo de todo el país. A nivel interministerial, colaboran en este programa los ministerios de Cultura, Interior, Transporte, Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva, Ambiente y desarrollo sustentable, Relaciones Exteriores y Culto, Trabajo, Producción, y Modernización.

Este programa tiene como intención crear más trabajo e impacto económico, sin descuidar la sustentabilidad poniendo el foco principal en la revalorización de la identidad y el patrimonio natural y cultural.

“Con los Pueblos Auténticos trabajamos en el fortalecimiento de destinos; en la innovación y diversificación de la oferta turística; y en la dinamización y sustentabilidad de las economías regionales” manifestó el responsable del MINTUR. (Santos, Turismo.gob.ar, 2017)

El Plan de Conectividad Turístico es el resultado del trabajo realizado entre la Secretaría de Gobierno de Modernización y la secretaría de Gobierno de Turismo. Dicho programa brindará internet de calidad a 194 localidades turísticas de todo el país y mejorará la conectividad en los principales destinos turísticos del país.

Entre las localidades beneficiadas se encuentran: Tafí del Valle, Purmamarca, San Carlos de Bariloche, Perito Moreno, Villa la Angostura, Cafayate, El Bolsón, La Quiaca, San Martín de los Andes, San Rafael, Concordia, Paraná, Puerto Iguazú, Isla Martín García, que son parte de los programas Pueblos Auténticos, Corredor Ecoturístico del Litoral, Ruta 40 y Corredor Andino.

El secretario Santos afirmó:

Hoy estamos trabajando para que cada destino turístico tenga acceso a Internet de calidad, que se traduzca en igualdad de oportunidades en un mundo en el que la mayor parte de la promoción, la difusión y la comercialización de los atractivos turísticos se realiza en formato online. (Santos J. , 18)

Ibarra agregó:

El turismo es uno de nuestros grandes motores económicos. Cuando el turismo crece, también lo hacen los argentinos y los puestos de trabajo. Para que siga creciendo, las ciudades van tener la conectividad necesaria, no solo para mejorar la estadía de cada visitante con mejores servicios, sino para que cada vez más gente conozca lo que tenemos para ofrecerle al mundo. La conectividad es una condición necesaria para que podamos generar un crecimiento sostenido y una verdadera inclusión digital de todos los argentinos. El acceso a internet de calidad no sólo contribuye a cerrar la brecha digital, sino que garantiza el desarrollo productivo de todas las regiones en iguales condiciones. (Ibarra, 18)

El programa apunta a promover el crecimiento del turismo a través de puntos de Wifi gratuitos, despliegue 4G y banda ancha fija para beneficiar a más de 4.600.000 residentes

argentinos que viven en localidades turísticas y a conectar 60 localidades a la Red Federal de Fibra Óptica priorizando el despliegue de 4G en 21 localidades que hoy no cuentan con servicio de conectividad móvil. Lo más interesante del plan es que se desarrollaron páginas web para 68 localidades que no tenían identidad en internet, herramienta fundamental para dar a conocer y promocionar un destino turístico.

A su vez, se otorgará Wifi gratuito a 24 localidades, 116 centros de información turística y a más de 15 eventos icónicos como la Fiesta Nacional de la Tradición en San Antonio de Areco, Buenos Aires, Fiesta Nacional de la Cerveza en Villa General Belgrano, Córdoba, y la Fiesta Nacional de la Yerba Mate en Apóstoles, Misiones.

Este proyecto se inscribe dentro del Plan Nacional de Conectividad cuyo objetivo es reducir la brecha digital en todo el país para que los argentinos puedan acceder a los beneficios de las Tics.

También en Octubre de 2018 el ministerio de Transporte y la secretaría de Gobierno de Turismo anunciaron nuevas medidas tendientes a la facilitación y simplificación del transporte de turismo.

El trabajo en conjunto entre ambos organismos muestra avances en materia regulatoria y de control que buscan desburocratizar y modernizar el transporte para potenciar el turismo, mejorar la calidad del servicio e impulsar la competitividad convirtiendo a los trámites necesarios para operar en procesos más simples y ágiles. Estas medidas brindan mayor posibilidad de desarrollo para los emprendedores y más seguridad para los viajeros.

En un país tan grande como el nuestro el transporte es fundamental para el desarrollo del turismo. Estamos transformando la infraestructura de nuestras rutas, para que viajar sea más seguro, se haga en menos tiempo y con menos costos. Tenemos que acompañar esa transformación con medidas que simplifiquen e impulsen el sector del transporte automotor, adaptándolo a los nuevos tiempos, para brindar servicios más modernos que puedan complementarse mejor con otros modos de viajar, afirmó Dietrich. (Dietrich, 18)

Entre los cambios más notables se destaca: la apertura de la inscripción para nuevos operadores en el Registro de Turismo Nacional, que hacía 17 años que estaba cerrada, el trabajo en digitalización y simplificación de trámites por parte de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte que permitirá realizar trámites de manera online a través de una plataforma a distancia, descentralizando así los servicios concentrados en Buenos Aires y

disminuyendo los plazos de otorgamiento y renovación de las habilitaciones del turismo libre y el nuevo formato digital que se dio al registro de listas de pasajeros, que funciona como declaración online permitiendo a los fiscalizadores contar con la información de manera anticipada favoreciendo su control, resguardando la seguridad de los viajeros.

Otra medida de facilitación de los trámites es la adhesión a métodos de pago online: en la actualidad, los aranceles para permisos de turismo únicamente pueden abonarse en el Banco Nación; la CNRT implementará el último trimestre de 2018 el pago online con todos los medios de pago.

Desde ambos organismos destacan que el transporte de turismo es una fuente genuina de trabajo y esperan que la apertura del registro permita poner en blanco a los que hoy funcionan en la ilegalidad siempre que cumplan con los parámetros de seguridad y calidad establecidos por normativa.

Los avances en términos de desarrollo aerocomercial y conectividad son marcados. La plataforma Rutas Aéreas de Argentina desarrollada por Secretaría de Gobierno de Modernización muestra con un mapa interactivo el crecimiento del sector aerocomercial durante el último año comprendido de Septiembre 2017 a Septiembre 2018, los diferentes vuelos que conectan nuestro país entre sí y con el mundo y la incorporación de nuevas rutas. Entre Septiembre 2017 y Septiembre, 2018 235.145 fueron los vuelos de cabotaje, un 6% más de vuelos que en el período anterior, 117.463 fueron los vuelos internacionales, un 10% más de vuelos que en el período anterior, ambas cifras suman un total de 352.608 vuelos. El mayor crecimiento se da en el mes de septiembre de 2018 en vuelos de cabotaje, mes en el que viajaron 1.326.571 pasajeros, un 13% más que el mismo mes del año anterior. El informe revela que en lo que va del año 2018 volaron 10,32 millones de pasajeros, un 13% más en comparación contra los 9,16 millones que volaron entre enero y septiembre del año pasado. Fueron además 2,9 millones pasajeros adicionales a los del mismo período de 2015, lo que implica un crecimiento del 39%.

A su vez, la plataforma informa que se incorporaron nuevas rutas aéreas para mejorar la conectividad dentro del país de una manera federal, sin necesidad de pasear por Buenos Aires y que se desarrollaron nuevas conexiones hacia el mundo dotando a nuevas ciudades con aeropuertos internacionales para poder recibir turistas del exterior y turistas argentinos poder conocer el mundo sin necesidad de hacer escala en Buenos Aires.

Según lo informado por el ministerio de Transporte, desde el 2015 se sumaron 59 nuevas rutas aéreas domésticas, de las cuales 33 no pasan por Buenos Aires, lo que representa más del doble de conexiones directas entre ciudades del interior.

También indican que este crecimiento generó un incremento del 36% de pasajeros de cabotaje en comparación a 2015. Para cubrir estas nuevas rutas se han incorporado nuevos aviones, lo que significará un crecimiento del 55% de la flota en el mercado a 2019".

En ese contexto, desde el ministerio se destaca la modernización de la infraestructura en 30 aeropuertos del país, la incorporación de nueva tecnología de navegación aérea, nuevo equipamiento para la operación logística y otras obras complementarias para mejorar la aviación civil.

En total, se informó, entre 2016 y 2019 se invertirán 1.400 millones de dólares en aeropuertos y 175 millones de dólares en tecnología para la navegación aérea.

Cinco fueron los aeropuertos que más crecieron en cantidad de pasajeros en el mencionado período, respecto de igual período anterior:

- Mar del Plata: un crecimiento del 68% con respecto al período anterior.
- Chapelco: un crecimiento del 48% con respecto al período anterior.
- Reconquista: un crecimiento del 68% con respecto al período anterior.
- Tucumán: un crecimiento del 71% con respecto al período anterior.
- Jujuy: un crecimiento del 47% con respecto al período anterior.

Si se hace un análisis de la gestión realizada desde el inicio del nuevo gobierno comparando con los datos del año 2015, los siguientes son los aeropuertos que más crecieron:

- Rosario: en 2015 volaron entre enero y septiembre 178.000 personas, este año 2018 ya son 528.000. Implica un crecimiento del 197%.
- Mar del Plata: en 2015 volaron entre enero y septiembre 65.000 personas, este año 2018 ya son 174.000. Implica un crecimiento del 168%.
- Chapelco (San Martín de los Andes): en 2015 volaron entre enero y septiembre 23.000 personas, este año 2018 ya son 57.000. Implica un crecimiento del 147%.
- Puerto Madryn: en 2015 volaron entre enero y septiembre 17.000 personas, este año 2018 ya son 36.500. Implica un crecimiento del 115%.
- Santa Rosa: en 2015 volaron entre enero y septiembre 8.500 personas, este año 2018 ya son 17.500. Implica un crecimiento del 112%.

Analizando las cifras del país, se comprueba una clara tendencia: los aeropuertos del interior del país crecieron mucho más en cantidad de pasajeros que los de Buenos Aires, que se mantuvieron estables o en baja.

A modo de ejemplo, el aeropuerto de Ezeiza recibió en agosto 811.158 viajeros, apenas 0,1 % más que en agosto de 2017 y por Aeroparque pasaron 1.208.594 usuarios, un 3,1 % menos que en agosto del año pasado. De los aeropuertos que administra AA2000, los que cayeron en tráfico además de Aeroparque fueron Río Gallegos con una baja de 7,5%, con 21.171 pasajeros en Agosto, y Río Grande con 12.109 viajeros, 3% menos que en agosto de 2017. Los datos surgen del informe estadístico que genera y publica mensualmente el Ministerio de Transporte de la Nación y son proporcionados por EANA (Empresa Argentina de Navegación Aérea) a través del Sistema Integrado de Aviación (SIAC) Desde el gobierno se ponen a disposición como parte de la política oficial de apertura de datos y transparencia para que cualquier ciudadano pueda conocer información sobre la gestión y el trabajo realizado.

El último informe de la EANA de Octubre 2018, no publicado aún en la plataforma Rutas Aéreas de Argentina, arroja un incremento del 16% en el número de pasajeros en vuelos de cabotaje: 1,34 millones de personas volaron en todo el país.

El acumulado de los primeros nueve meses del año, con 11,67 millones de pasajeros volando por Argentina, muestra una suba interanual del 13%.

También se está reconfigurando la distribución del mercado doméstico, Aerolíneas Argentinas y Austral continúan siendo líderes con un 66% de cuota de mercado, segundo Latam con un 16%, Flybondi se ubica tercero con 8%, sigue Andes con un 7%, Avianca quinto con 2% y Norwegian figura último con 1%.

Esta nueva realidad en transporte aerocomercial en Argentina responde en parte a la eliminación de los precios mínimos en los pasajes aéreos, medida tomada por el Ministerio de Transporte desde el 15 de agosto en respuesta a las empresas que reclamaban poder vender los vuelos a un menor valor.

La Resolución 656/2018 del Ministerio de Transporte de la Nación fue publicada en el Boletín Oficial y determina el comienzo de una nueva realidad en el mercado aerocomercial argentino.

Dicha normativa en el artículo 1° resuelve:

Autorízase a los explotadores de servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros, a partir de las 0 hora del día siguiente a la publicación de la presente resolución en el Boletín Oficial de la República Argentina, a aplicar tarifas inferiores a las tarifas de referencia vigentes para las ventas de pasajes aéreos de ida y vuelta que se realicen con más de 30 días de anticipación.

La resolución enumera como justificativo que es competencia del Ministerio de Transporte establecer modalidades tarifarias cuando se trate de fomentar rutas de interés estratégico y turístico, atendiendo el interés general. En este caso, se hace mención a fomentar rutas de interés turístico.

Otro argumento dice que en virtud de la naturaleza de transporte público y a los fines del cumplimiento de los objetivos en materia aeronáutica es preciso fijar las pautas necesarias que alienten la accesibilidad de mayor cantidad de usuarios y nuevos transportistas. Otra consideración de la normativa habla de que de esta manera se propicia fomentar la actividad aerocomercial a través de un modo más dinámico de fijación de las tarifas a percibir por el servicio de transporte aéreo que tienda a evitar dificultades en el desarrollo de la actividad aerocomercial.

Ambos argumento van en la misma línea de lo que pretende la facilitación turística que es por un lado alentar la accesibilidad de mayor turistas y por otro lado evitar dificultades en el desarrollo de la actividad, en este caso, turística. Es un claro ejemplo de que revisando y ajustando la normativa existente y a través de nuevas resoluciones se puede atender las demandas de un sector de la economía y a su vez, generar medidas para facilitarlas.

De esta manera, eliminados los toques para los tickets, las aerolíneas tradicionales en el mercado doméstico junto con las nuevas aerolíneas low cost están habilitadas a ofrecer tickets sin restricciones ni ajustarse a una banda de precios mínimos.

Las low cost presentan una nueva forma de volar en Argentina e introducen el concepto de pagar sólo por lo usas. Permiten elegir cómo volar: con o sin equipaje, con reserva o no de asiento, con comidas o no abordo. Este cambio en el mercado amplía y diversifica la oferta y obligó, justamente a partir de la quita de la banda mínima de la tarifa en vuelos de cabotaje, a las aerolíneas regulares como Aerolíneas Argentinas y LATAM, tradicionales jugadoras en este mercado, a sumarse a esta tendencia y ofrecer tarifas más económicas que incluyen menos servicios. De esta manera, se configuran no sólo nuevas y más opciones para volar en Argentina sino mejores tarifas.

Esta nueva realidad sumado al tipo de cambio alto desfavorable para vacacionar en el exterior colabora para que los argentinos viajen esta temporada por Argentina.

Para los pasajeros, éstos encontrarán más ofertas con mejores precios y aumentarán las promociones en momentos de temporada y en vuelos con baja ocupación. En 2015 en el país sólo 10 millones de personas podían acceder a viajar en avión dentro del país debido a que había pocas aerolíneas, tarifas que se encontraban entre las más caras de la región y del mundo, con poca flexibilidad para incentivar promociones y una infraestructura deficiente. De esta manera se avanza en el objetivo de duplicar la cantidad de pasajeros volando dentro del país gracias a las medidas impulsadas en el marco de la Revolución de los Aviones, agregó la cartera a cargo de Dietrich. (Dietrich, 8 Digital, 18)

Siguiendo esa línea, se destaca el trabajo que se viene haciendo en infraestructura desde ese ministerio en el aeropuerto de Ezeiza para tener una nueva terminal de partidas; en Aeroparque una ampliación hacia el río así crece la terminal y el desarrollo para incentivar el crecimiento en vialidad y espacios verdes.

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, junto con el apoyo de la Secretaría de Gobierno de Turismo, el Ministerio de Transporte, el Ente de Turismo de la Ciudad y la Cámara Argentina de Turismo, presentó un proyecto de ley para incentivar el turismo en la Ciudad de Buenos Aires que busca beneficiar a la industria hotelera a través de una serie de incentivos fiscales.

Este proyecto de ley que impulsa el Gobierno porteño implica promover la construcción, remodelación y ampliación de hoteles con créditos fiscales exentos de Ingresos Brutos por 10 años y se ideó “pensando en Buenos Aires como puerta de entrada a todo el país”, y que “mucha gente que viene a conocer el norte, el sur o las maravillas que tiene la Argentina, pasa uno, dos, tres o cuatro días en Buenos Aires, y eso también nos sirve mucho”.

(Argentina.gob.ar, 18)

Santos destacó la importancia de esta iniciativa y destacó que en 2017 el país recibió “6.700.000 turistas extranjeros” y que “este año venimos creciendo al 4.9%, es decir que estamos creciendo sobre el récord”. (Argentina.gob.ar, 18)

Asimismo, valoró el aumento de las rutas y la mayor oferta de vuelos y dijo: “No se puede ir a donde no se puede llegar, y lo que estamos haciendo es que la gente pueda llegar”.

(Argentina.gob.ar, 18)

Desde el Ente de Turismo de la ciudad se precisó que en los próximos 12 meses se van a añadir 924 mil butacas internacionales y cerca de un millón de butacas de vuelos domésticos. “Esto va a generar una demanda potencial de 430 mil nuevos turistas internacionales que van a generar un gasto adicional en la Ciudad de 380 millones de dólares”, expresó Gonzalo Robredo, presidente del Ente. (Argentina.gob.ar, 18)

Esta iniciativa es una muestra del trabajo conjunto y coordinado entre organismos públicos y sector privado, un ejemplo concreto de las medidas que debe aspirar atender la facilitación turística y tendría que servir de modelo para que el resto de la provincias aprendan de dicha experiencia y copien este modelo que está implementando Buenos Aires.

Un dato importante a tener en cuenta es el máximo histórico de viajeros hospedados en hoteles alcanzado en el primer semestre de 2018 con 10,3 millones de turistas.

Se vendieron 11,7 millones de habitaciones, un 2,7 por ciento más que en el mismo periodo de 2017, y hubo 24,8 millones de plazas ocupadas, un 3,4 % más. De los más de 10 millones de viajeros, 8,3 fueron argentinos, mientras que los extranjeros alcanzaron los 2 millones.

Estos números deben advertir del potencial existente en términos de desarrollo y crecimiento en el sector hotelero en la Argentina e identificar y reconocer que esta es un área prioritaria para comenzar a trabajar en facilitación turística a nivel nacional.

Mejorar la facilitación turística es una prioridad entendida también a nivel provincial: en agosto de 2016 se formó el Comité Interinstitucional de Facilitación Turística de Jujuy, ordenada su creación en el año 2.000 por la ley provincial de turismo 5.198, y en septiembre de ese mismo año, dicho Comité se reunió por primera vez con el fin de facilitar la actividad turística en la provincia y la coordinación de acciones en cuanto a la presencia en ferias y eventos nacionales e internacionales, a partir de la creación de cuatro subcomités que abordarán la comunicación, infraestructura, servicios de salud y seguridad.

"La idea es empezar a poner sobre la mesa las problemáticas, uno de los ámbitos en donde se plantean es en el Consejo Provincial de Turismo (Coprotur), entidad que permite a los municipios establecer un diálogo con el Poder Ejecutivo, de ahí tomamos los problemas y los volcamos en el Comité Interministerial de Facilitación Turística, para empezar a resolver las demandas de los distintos puntos de Jujuy", explicó el ministro de Cultura y Turismo, Carlos Oehler. (Oehler, 2016)

Esta afirmación permite entender al Comité Interministerial de Facilitación Turística entonces como un ámbito de coordinación operativa con la participación de todos los ministerios y

secretarías que dependen del Poder Ejecutivo con el fin de coordinar políticas públicas para facilitar el desarrollo y fortalecimiento del turismo en dicha provincia.

El actual ministro de Turismo de la nación sostiene que el turismo es una actividad transversal y justamente justifica la necesidad de que existe este comité: “muchas veces cuando se toman decisiones en esta materia hacen falta rutas, estudios ambientales, regulaciones migratorias u otras medidas ajenas al área específica, y por eso este gabinete permitiría interactuar a todas las carteras”. (Santos, El diario de Turismo, 2016)

De modo similar al Comité Interministerial de Facilitación Turística, el Comité Interinstitucional de Facilitación Turística de Jujuy encontró su constitución formal 16 años después de que la norma que ordenaba su creación fuera sancionada.

Ambos casos dan muestra de la dificultad y la consecuente demora, que tiene aún hoy la Argentina para reglamentar, cumplir y garantizar lo que dictan sus leyes.

Lo mismo sucedió con la conformación del Comité de Facilitación Turística de Salta, sancionado por decreto N 784/16 en mayo de 2016 por el Ministerio de Cultura y Turismo con el objetivo de potenciar la articulación de los organismos y actores relacionados directa e indirectamente con la actividad turística.

Resulta interesante señalar los fundamentos más importantes que considera el decreto para la creación de dicho comité ya que hace un buen resumen de los justificativos que encuentra la facilitación turística para desarrollarse en Argentina y de los propósitos que debe perseguir:

- El notable crecimiento de la actividad turística durante los últimos años y su carácter transversal, que requiere desde el Estado una mayor articulación interorgánica en muchos aspectos para continuar con una línea de desarrollo equilibrado y armonioso, tanto en lo que respecta a nivel de infraestructura como en orden a facilitar el encadenamiento de los servicios y productos que son aportados por los distintos actores del sector;

Una prueba de ello es el Plan Estratégico de Turismo Sustentable Salta Sí que reúne componentes vinculados a la obra pública y a la sustentabilidad ambiental, más allá de otros asuntos que son propios y específicos de la competencia turística; o bien, el Plan Bicentenario en lo que respecta a la infraestructura turística allí prevista.

- Resulta conveniente la creación, en el ámbito del Ministerio de Cultura y Turismo, de un Comité de Facilitación Turística que permita una mayor concertación integral de la actividad administrativa provincial orientada al Turismo;
- Que el referido Comité tendrá también como función articular y velar para que todos los programas y acciones que tengan incidencia en la actividad turística y sean ejecutados por organismos nacionales (y/o sus concesionarios), logren plenos y mejores efectos en el territorio provincial;
- Que sólo a modo ilustrativo, cabe señalar que el incremento de las frecuencias aéreas y nuevas rutas hacia y desde la Provincia merece que se brinde una mayor atención a la infraestructura y servicios aeroportuarios, realizando a tal fin las gestiones del caso ante los organismos nacionales y provinciales a cargo de tales obras y servicios;
- Que por otra parte, se prevé además que el referido Comité se constituya en una instancia dinámica de participación con los municipios y el sector privado en orden a lograr el desarrollo sustentable y equilibrado de todas las regiones turísticas de la provincia, articulando también las gestiones que sean necesarias realizar a nivel nacional para facilitar y bregar por la competitividad del turismo en la provincia;
- Que la creación del Comité busca dotar de institucionalidad al trabajo sistémico que se viene llevando adelante desde el gobierno provincial en materia turística, a los fines de potenciar su desarrollo a través de una articulación integral más activa y continua que asegure respuestas más rápidas y eficientes conforme los desafíos y el dinamismo propios de la actividad turística;
- Que resulta importante tener presente que el turista a la hora de viajar, emprende la actividad que percibe como un solo producto, por ello no evalúa separadamente cada parte de la cadena, sino lo que considera es la experiencia turística integral; resultando esto uno de los principios en los que debe trabajar el citado Comité;

- Que entre los principales objetivos del citado Comité, además de los ya señalados, encontramos el de promover medidas destinadas a facilitar y fomentar el desarrollo de la actividad turística en la provincia, sugerir la actualización y compendio de las normativas que rigen la actividad, diseñar una agenda de acciones conjuntas con los demás organismos e instituciones intervinientes, la articulación de la gestión transversal de los organismos y actores vinculados al turismo, la simplificación y agilización de las medidas relacionadas a la actividad para lograr mayores niveles de participación y colaboración en las políticas dirigidas al sector turístico, la gestión necesaria para la implementación efectiva en el territorio provincial del Compromiso Federal Turístico y la realización de las obras turísticas que se prevean en el Plan Belgrano, en especial, aquellas relacionadas al desarrollo de infraestructura -vial, aérea, terrestre y ferroviaria- como también al mejoramiento de la conectividad y acceso a la tecnología en las distintas regiones de la Provincia;

El Comité de Facilitación Turística de Salta cuenta con un reglamento que establece mismo funcionamiento, en cuanto a reuniones y tareas, que el reglamento del Comité Interministerial de Facilitación Turística nacional y también fija la creación de una Secretaría de Articulación cuyo integrante será designado por el Señor Gobernador de la Provincia de Salta y prestará el apoyo administrativo para su funcionamiento y coordinación.

Con el fin de profundizar en el funcionamiento y gestión actual del Comité Interministerial de Facilitación Turística y amparándome en la ley de acceso a la información pública N° 27.275 solicité información pertinente a Secretaria General de Presidencia, ya que la coordinación de dicho Comité está a su cargo, mi solicitud fue derivada a la Secretaria de Gobierno y bajo el Expediente EX-2018-55786196- -APN- CGD#SGP el Dr. Andrés Raiter, asesor de Secretaría de Coordinación e Inversiones Turísticas de la Secretaría de Turismo informó:

- El Comité Interministerial de Facilitación Turística fue creado por la Ley Nacional de Turismo N° 25.997 en su artículo 3ro y reglamentado por el Decreto N° 1297/2006.
- El titular de la Secretaría de Gobierno de Turismo por imperativo legal es el Presidente del Comité el cual está conformado a su vez por un representante de cada

Ministerio y/o Secretaría de la Presidencia de la Nación con competencias relacionadas y/o afines al turismo con rango no inferior a subsecretario.

- En la oportunidad de la constitución del comité se aprobó el “Reglamento de Funcionamiento del Comité Interministerial” y se designó un Secretario de Coordinación del Comité. Este reglamento, estableció una Secretaría de Coordinación que presta apoyo administrativo para su funcionamiento y coordinación y tiene entre otras funciones coordinar las tareas del Comité e informar al Presidente de la evolución de los temas de agenda.

El artículo 1° del reglamento firmado por los representantes de los Ministerio de Turismo, de Modernización del Estado, de Educación y Deportes, de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva, de Ambiente y Desarrollo Sustentable, de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, de Transporte, de Cultura, de Interior, Obras Públicas y Viviendas, de Agroindustria, de Producción, de Hacienda y Finanzas Públicas, deja constancia que el comité Interministerial de Facilitación Turística tendrá a su cargo coordinar y garantizar el cumplimiento de las funciones administrativas de las distintas entidades públicas de nivel nacional con competencias relacionadas y/o afines al turismo, en beneficio del desarrollo sustentable del país y su competitividad.

En el artículo 2°, establece como funciones específicas del Comité:

- Sugerir medidas destinadas a facilitar el desarrollo del turismo, mediante el mejoramiento de la coordinación administrativa, burocrática y normativa entre las distintas jurisdicciones estatales nacionales con competencias vinculadas al turismo.
- Proponer acciones conjuntas con otros organismos públicos o privados, destinadas a potenciar el desarrollo coordinado del turismo.
- Promover la creación de Comités Sectoriales ante la necesidad de agilizar la remoción de trabas burocráticas específicas.
- Realizar el Informe Anual de los temas tratados por el Comité, elevándolo al Poder Ejecutivo Nacional para su conocimiento.
- Asesorar para la superación de eventuales conflictos burocráticos en materia de turismo entre las jurisdicciones integrantes.
- Otras que pudieren surgir afines a la esencia.

Como otras particularidades del reglamento se destaca el artículo 3° que determina que cualquiera de los integrantes del Comité podrá solicitar al Presidente que convoque una reunión con relación a un tema específico que deba ser considerado plenariamente y se notificará con una antelación de diez días hábiles a través de la Secretaría de Coordinación y el artículo 5° que habilita al Presidente a convocar a otras áreas, entes u organismos cuya intervención resultare necesaria, a efectos de implementar las políticas turísticas nacionales. Frente a las consultas realizadas al Dr. Raiter, acerca de las acciones realizadas de forma conjunta con otros ministerios y las medidas tomadas en el ámbito del Comité Interministerial de Facilitación Turística en estos dos años desde su constitución formal tendientes a la facilitación de la actividad turística, a la agenda del Comité, a la gestión realizada específicamente en este último tiempo y al nombramiento del nuevo presidente del Comité respondió:

La actual Secretaría de Gobierno de Turismo mantiene acciones coordinadas de manera constante con otros órganos de la Administración como ser el Ministerio de Producción, Relaciones Exteriores, Hacienda, la Agencia de Inversiones o la AABE. Estas actividades se realizan de forma coordinada sin una agenda o formalidades rígidas. Respecto de la presidencia del Comité, la ley establece que es el Secretario de Gobierno de Turismo, el Sr. Díaz Gilligam ofició de Secretario Coordinador, quien fue reemplazado por el Lic. Sebastián Ariel Slobayen.

Lo expuesto da cuenta de que actualmente la gestión en facilitación turística se desarrolla de forma coordinada y flexible sin ceñirse a formalidades rígidas ni regirse por una agenda que estipula cumplir de forma estructurada con reuniones oficiales sólo porque lo establece la normativa. Y justamente sobre ese punto hay que detenerse, esta investigación no pretende poner el foco en el Comité Interministerial de Facilitación Turística ni se centra en hacer una auditoría de la gestión y funcionamiento del mismo. La cuestión de fondo es destacar la importancia de accionar en facilitación turística, impulsar que sea una prioridad en la agenda estatal, que prime el diálogo, el trabajo coordinado, la cooperación, el criterio, la operancia y la toma de decisiones entre ministerios más allá de las formas.

El comité en su carácter de órgano representativo es, sin dudas, un mecanismo vinculante de concertación interinstitucional y entiendo, en el momento y en la forma en que fue pensado y planteado en la normativa, resultaba una herramienta necesaria para garantizar el diálogo con

otros organismos y así poder la cartera Turismo tener la oportunidad de asentarse y discutir con el mismo peso con otros organismos, reparticiones o dependencias pertenecientes a la Administración Pública Provincial.

Actualmente, por los hechos, aun habiendo cambiado el rango del Ministerio de Turismo a Secretaría por el decreto 802/18, parecería no ser indispensable regirse por la formalidad que establece la normativa y se puede avanzar y trabajar en Facilitación Turística; pero en caso de que asuma un nuevo gobierno o en el actual la instancia de diálogo no sea ya una posibilidad debe ser el Comité Interministerial de Facilitación Turística, el mecanismo legal para canalizar y profundizar una instancia dinámica de participación y trabajo entre los distintos organismos del sector público con competencia en Turismo.

## Capítulo V: Normativa vigente

Para analizar la facilitación turística en Argentina e incentivar su potencial mejora es indispensable abordar el estudio en términos de la normativa vigente en sus diversos ámbitos territoriales y sectoriales. Resulta necesario enumerar las principales normas que influyen y dificultan la actividad y gestión en facilitación en el sector turístico midiendo los antecedentes, avances y retrocesos existentes en dicha materia en la Argentina.

De acuerdo a lo que establece la Constitución Nacional, la Nación Argentina adopta para su gobierno la forma representativa, republicana y federal. Esta forma de gobierno justamente implica que es facultad de cada provincia, conforme el artículo 5 de esta constitución, dictar para sí una Constitución bajo el sistema representativo republicano, de acuerdo con los principios, declaraciones y garantías de la Constitución Nacional; que asegure su régimen municipal y da la garantía a cada provincia del goce y ejercicio de sus instituciones. Es decir, para amplificar lo mencionado, acorde lo resumen los artículos 122, 123, 124 y 125, las provincias tienen autonomía municipal, se dan sus propias instituciones locales y se rigen por ellas, regulan su alcance y contenido en el orden institucional, político, administrativo, económico y financiero, eligen sus propias autoridades de gobierno, pueden celebrar convenios internacionales en tanto no sean incompatibles con la política exterior de la Nación, así como pueden celebrar tratados parciales para fines de administración de justicia, de intereses económicos y trabajos de utilidad común, con conocimiento del Congreso Federal. Sin embargo, entre las facultades que poseen las provincias, la que reviste mayor importancia para esta investigación, es la que ratifica que corresponde a las provincias el dominio originario de los recursos naturales existentes en su territorio porque precisamente a partir y en torno a estos recursos se planifica la actividad turística de cada provincia y del país en su conjunto, siendo estos recursos los atractivos turísticos que motivan y convocan la visita.

Haciendo uso de dicha facultad la mayoría de las provincias de la República Argentina han sancionado su propia ley de turismo, a excepción de La Pampa y Santa Fe, que no poseen leyes provinciales de turismo; San Juan, que tiene presentado un proyecto de ley; Formosa, que contaba con una ley de turismo provincial, actualmente derogada y sin nuevo proyecto de ley en la actualidad; Misiones, que no se encontró registro de la existencia de la ley de turismo y Chubut que mediante una ley provincial ha adherido a la Ley Nacional de Turismo N° 25.997.

Dichas leyes de turismo provinciales en algunos casos son propiamente leyes marco de turismo y en otros casos hacen mención a la actividad turística en algún capítulo de la ley, que da tratamiento a los alojamientos turísticos, promoción, entre otras cuestiones.

La Facilitación Turística encuentra sus antecedentes en nuestro país en la provincia de Jujuy, primera en el año 2000, incluso antes que la propia ley nacional de turismo, en contemplar en su normativa la importancia de garantizar su tratamiento en el ámbito institucional, a partir de la creación de un comité interinstitucional, para el desarrollo de la actividad turística.

Neuquén adoptó la misma iniciativa para su ley provincial sancionada en el año 2002 y en el año 2005, se dicta la Ley Nacional de Turismo, que también brinda tratamiento legal a la Facilitación Turística al punto de otorgarle carácter de principio rector en su artículo

A partir de la sanción de la ley nacional, el resto de las provincias argentinas comenzaron a reflejar y profundizar la visión y los objetivos establecidos a nivel nacional, tomando varias provincias la idea de dar tratamiento a la facilitación turística en sus propias normativas.

Es tal vez que reconociendo la vinculación que tiene el turismo con otras actividades y organismos públicos y la necesidad de coordinación de competencias que requiere la actividad turística dentro de la Administración Pública para poder desarrollarse, muchas provincias estipularon, al igual que la ley nacional de turismo, la creación de un comité, en este caso interinstitucional, de Facilitación Turística. El artículo 15 de la ley 9946 de turismo de Entre Ríos, el 7 de la ley 5198 de turismo de Jujuy, el 11 de la ley 8820 de turismo de La Rioja, el 7 de la ley 2414 de turismo de Neuquén, el 11 de la ley 7484 de turismo de Tucumán y el 13 de la ley 722/10 de turismo de San Luis ordenan la creación del mencionado comité como un mecanismo vinculante de concertación interinstitucional tendiente a aplicar criterios de facilitación turística. Todos los artículos mencionados coinciden en que la función y el objeto de dicho comité debe ser conocer, atender y resolver los asuntos de naturaleza turística cuando existe competencia de dos o más organismos, reparticiones o dependencias pertenecientes a la Administración Pública Provincial.

Advirtiendo entonces la autoridad democrática que tiene cada provincia en materia turística es importante tener en cuenta que la facilitación turística y todas las problemáticas vinculadas al sector, únicamente podrán arbitrarse y resolverse en nuestro país a partir de la participación de los diferentes gobiernos provinciales y la representación federal. Es evidente

entonces la importancia de que se formalicen estos organismos creados por ley, espacios de debate para conciliar acciones en conjunto no sólo entre los diferentes ministerios de la nación que intervienen en la actividad turística sino entre las autoridades responsables de turismo que representan a las diferentes provincias. No se trata de una falla en la normativa, ya que la misma contempla la creación de organismos intersectoriales y es aceptable, el problema radica en la carencia de reglamentación y la falta de implementación y aplicación de las normas. Si bien, con la nueva gestión del gobierno del Presidente Macri estos organismos trascendentales para el desarrollo de la actividad comenzaron a constituirse y funcionar y la facilitación turística parece así iniciarse, todavía falta mucho camino que recorrer para que la facilitación turística sea una realidad, sobre todo institucional, en nuestro país.

El cobro de tasas es otro ejemplo de la autonomía, sujeta a los lineamientos particulares de cada provincia, que da la Constitución Nacional a los gobiernos municipales argentinos. No es posible encontrar en ninguna normativa provincial una enunciación estricta y excluyente que establezca qué recursos son susceptibles de integrar el tesoro municipal, por lo tanto, queda abierta la posibilidad de que los municipios graven sobre diferentes hechos imponibles, siempre que no estén contemplados en la legislación provincial o nacional. Siendo el cobro de tasas la principal fuente de recursos propios que tiene los municipios, es habitual en estos gobiernos la creación de nuevas tasas que gravan distintos hechos imponibles, que en algunos casos, terminan por gravar en forma indirecta diversas actividades económicas. En turismo, existen dos casos de tasas que justamente se cobran en dos de los destinos que más llegadas de turistas nacionales e internacionales reciben en el país: la Tasa Eco Turística Municipal en Puerto Iguazú creada por Ordenanza Municipal 54/15 y la Ecotasa en San Carlos de Bariloche determinada por Ordenanza Municipal Fiscal N° 2809-CM-16 y la Ordenanza Tarifaria N° 2810CM-16.

Sendas tasas, si bien son municipales, persiguen sentidos diferentes: la Tasa Eco Turística Municipal en Puerto Iguazú está destinada a financiar los servicios adicionales que debe prestar la Municipalidad así como el equipamiento vial y otras inversiones que resulten imprescindibles en el área de servicios públicos y desarrollar actividades y servicios en senderos, parques, plazas y paseos que permitan la sustentabilidad eco ambiental para la actualidad y las futuras generaciones mientras que la Ecotasa en San Carlos de Bariloche se cobra con el objetivo de generar ingresos para la preservación y cuidado del medio ambiente

y del entorno natural y la realización de obras de infraestructura turística cuya prioridad aún sigue siendo definida. En ese sentido, la tasa Ecotasa en San Carlos de Bariloche encuentra más resistencia porque grava un hecho imponible que todavía no existe y no es transparente ya que no estipula acciones concretas para la preservación y cuidado del medio ambiente.

De todas maneras, ambas tasas son cuestionadas, generan polémica y son calificadas, por hoteleros, empresarios del sector turístico, turistas, ciudadanos argentinos y hasta inclusive el gobierno nacional, como inconstitucionales. Sucede que para la creación de una tasa debe existir una relación directa entre el servicio que le prestará el municipio a los contribuyentes y lo que se les exige que abonen, es decir, para que una tasa sea constitucionalmente válida, la Municipalidad que la cobra debería brindar un servicio efectivo, individualizado como contraprestación específica del cobro. Se considera que estos tributos municipales son impuestos encubiertos que no ofrecen un servicio como contraprestación y que se superponen con el Impuesto al Valor Agregado (IVA) que, entre otras cuestiones, grava las prestaciones de servicios efectuadas por los alojamientos, generando una doble imposición, lo que atenta contra lo que establece la Constitución Nacional, la ley de Coparticipación Federal, los Pactos Fiscales y la ley de IVA.

Hugo Ferreyra, Secretario de Hacienda de Iguazú hace mención de la Tasa Eco Turística en términos recaudatorios, cuyo cobro por noche, el municipio trasladó desde el 01 de junio de 2017 a los hoteles:

El año pasado el cobro de la tasa le generó a la ciudad ingresos de alrededor de 8 millones de pesos (más de US\$ 500.000), desde marzo y cobrado una sola vez por el ingreso, por lo que se espera que la recaudación se incremente considerablemente. (Ferreyra, 2017)

En el caso de Bariloche, el municipio estimó que la recaudación de la Ecotasa rondaría los 50 millones de pesos anuales pero, según las últimas cifras oficiales, al mes de agosto sólo habían ingresado \$ 11.894.335 de pesos.

El Impuesto municipal a la actividad de los centros de entretenimientos en el Partido de la Costa y en la Municipalidad de Villa Gesell también implica otra barrera para el desarrollo de la actividad.

Si bien la fijación de estas tasas son medidas válidas que permiten a los municipios generar ingresos propios, no ayudan en nada a un destino a posicionarse como competitivo.

A nivel mundial, siguiendo la misma línea de análisis resulta interesante traer el caso reciente de Uruguay, en septiembre de este año se aprobó formalmente la creación de una tasa turística para los huéspedes de hoteles en Montevideo.

La tasa se cobra únicamente a extranjeros y es de US\$ 1 por noche en hoteles de 4 y 5 estrellas y de US\$ 0,5 en hoteles 3 estrellas por un máximo de 5 noches

Los fondos que sean recaudados serán destinados para diferentes inversiones: 40% para el impulso del turismo de reuniones, 40% para promoción del destino, 10% para gastos de consultoría y 10% para equipamiento y logística en la ciudad.

El dinero cobrado en concepto de esta tasa será administrado por un fideicomiso con representación de la Intendencia de Montevideo, la Junta Departamental y el Montevideo Bureau, integrado por empresas, asociaciones y gremiales turísticas. El objetivo de esta administración es generar un sistema por el que los recursos que se generen sean canalizados según corresponda y de forma responsable, imprimiendo fundamentalmente transparencia a la gestión.

La particularidad y lo más novedoso de esta tasa es que en su planteo inicial propone incluir el otorgamiento de beneficios para los turistas en forma de descuentos durante su estadía.

Como se mencionó en párrafos anteriores para la creación de una tasa debe existir una relación directa entre el servicio que le prestará el municipio a los contribuyentes y lo que se les exige que abonen, es decir, para que sea válida, la municipalidad o partido que la cobra debería brindar un servicio efectivo, individualizado como contraprestación específica del cobro. Precisamente teniendo presente que los cuestionamientos a la tasa se basaban en las contraprestaciones que el turista que paga podría recibir, se acordó ofrecer a los huéspedes que pagan la tasa diferentes beneficios: descuento en el bus turístico, entradas 2x1 en espectáculos dependientes de Cultura de la Intendencia entre otros beneficios que se siguen analizando también con el sector privado.

Aún no se conocen aspectos relacionados a la instrumentación legal y operativa: cómo se va a facturar, la fiscalización y posibles sanciones.

Resulta interesante a futuro seguir de cerca la implementación de esta tasa para determinar si la experiencia de Uruguay es exitosa y, de ser así, analizar su utilidad y valor en función de poder replicarse en la Argentina en las tasas que cobran los municipios de Bariloche y Puerto Iguazú y así mejorar la experiencia de los turistas que visitan nuestro país, otorgando beneficios por el pago.

Sin dudas, otro gran avance en términos de normativa es la implementación de la reglamentación de la devolución de IVA en alojamientos para turistas extranjeros instrumentada a través de la Resolución Conjunta General 3971 de la Administración Federal de Ingresos Públicos y la secretaría de Turismo de la Nación y el decreto 1043/2016. La resolución, tomando como valor la importancia del turismo para el desarrollo de la economía nacional, argumenta que a los fines de mejorar la competitividad de ese sector, corresponde reglamentar un mecanismo simple, directo y automático de reintegro del impuesto al valor agregado facturado por responsables inscriptos en el gravamen por los servicios de alojamiento prestados a los turistas del extranjero. Aplica por los servicios de alojamiento y desayuno, cuando éste se encuentren incluido en el precio del hospedaje y que sea contratado tanto de manera directa como a través de agencias de viajes habilitadas por la secretaría de Turismo, siendo necesario que los pagos se efectúen con tarjeta de crédito o débito internacional emitida en el exterior o transferencia de divisas.

Esta medida era reclamada por el sector desde hace 15 años ya que la devolución de IVA para este caso estaba contemplada y aprobada en la ley 25.406 sancionada en 2001 pero, en todos estos años, jamás se había reglamentado.

Esta decisión política fue celebrada tanto por sector privado y sector público por la ventaja competitiva que permite aportar a la Argentina, en relación con otros destinos de América como México, Perú, Colombia, Ecuador, Chile y Uruguay, que ya contaban con experiencias exitosas aplicando medidas similares de reintegro o exención impositiva a turistas con beneficios para el turismo receptivo, o determinados destinos de Europa que gravaban con alícuotas reducidas a los servicios de alojamiento.

En ese sentido Pablo Singerman, licenciado en economía, asesor económico de la CATy Sub-Director de esta Maestría afirma: "El éxito desde el punto de vista económico es muy importante ya que el país se transforma automáticamente en un 20% más competitivo en su hotelería" (Singerman, 2017)

Esta disposición no sólo facilita la fiscalización, con la utilización de factura electrónica, sino que también promueve el blanqueo, porque procede al reintegro cuando se paga con tarjeta de crédito desde el exterior o cuando son liquidadas las divisas.

El impacto económico de la medida se traduce en mayor flujo de viajeros, mayor ingreso de divisas y la creación de nuevos puestos de trabajo.

En lo que refiere a avances, se debe destacar la emisión del Decreto N° 959/16 y de las disposiciones 3908-E/2017 y la 6437-E/2017 de la Dirección Nacional de Migraciones que resolvieron suspender la exigibilidad del cobro de la tasa de reciprocidad, prevista en el Decreto N° 1654/08 y la aplicación de la Disposición DNM N° 2761/09, para los ciudadanos nativos de los Estados Unidos, Canadá y Australia que ingresaran al Territorio Argentino por motivo de turismo o negocios.

Sin dudas, se trata de una medida positiva teniendo en cuenta que, de acuerdo a las cifras que arrojan los anuarios estadísticos turísticos de los diferentes años desde el 2008 al 2015, período en el que tuvo vigencia el cobro de la tasa de reciprocidad, la llegada de turistas no residentes provenientes de Estados Unidos y Canadá descendió año tras año. En el 2008 se registró un total de 445.407 llegadas de turistas de esos países mientras que en el 2015 el total registrado de turistas estadounidenses y canadienses fue 334.379. La merma en la llegada de turistas proveniente de los países alcanzados por la tasa de reciprocidad puede ser justamente una consecuencia del impacto de esta medida.

Dicha medida encuentra justificación también en el esfuerzo que promulga el Poder Ejecutivo Nacional por promover las relaciones bilaterales tendientes a impulsar el comercio y el turismo, brindar nuevos mecanismos para el desarrollo en materia de política migratoria y avanzar en la integración y movilidad de los migrantes. El artículo 99 de la Ley N° 25.871 establece que es justamente el Poder Ejecutivo Nacional quién determinará los actos de la Dirección Nacional de Migraciones, que serán gravados con tasas retributivas de servicios, estableciendo los montos, requisitos y modo de su percepción. El artículo 100 de dicha norma, dispone que los servicios de inspección o de contralor migratorio que la Dirección Nacional de Migraciones preste en horas o días inhábiles o fuera de sus sedes, a los medios de transporte internacional que ingresen o egresen de la República se hallarán gravados por las tasas que fije el Poder Ejecutivo Nacional al efecto.

Cabe aclarar que la tasa de reciprocidad prevista en el Decreto N° 1654/08 respondía precisamente a la política de reciprocidad migratoria internacional que aplicaba la Argentina en aquel momento y no a una medida de política fiscal, como por ejemplo sí lo es el impuesto del DNT.

El Decreto 191/2018 de Presidencia de la Nación publicado en el Boletín Oficial en Marzo de este año resulta llamativo y merece especial revisión. El artículo 1° de la

mencionada norma establece la Marca Argentina como Marca Oficial de la República Argentina y el artículo 3° ordena la creación del Comité Interministerial para la Estrategia Marca País Argentina, que desarrollará y formulará la estrategia Marca País Argentina para el posicionamiento internacional, la promoción del turismo y las exportaciones y el fomento de la inversión extranjera directa. El mismo se estipula estará integrado por un representante de la secretaría de Turismo, un representante del Ministerio de Producción designado a propuesta de la Fundación Argentina para la Promoción de Inversiones y Comercio Internacional, un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, un representante de la Jefatura de Gabinete de Ministros y un representante de la Secretaría General de la Presidencia de la Nación, quienes serán designados por los titulares de los mencionados organismos. La norma dispone que dicho Comité estará presidido por el representante de la secretaría de Turismo y sus tareas serán coordinadas por el representante de la Secretaría General de la Presidencia de la Nación.

Llama la atención que se ordene la creación de un Comité Interministerial para la Estrategia Marca País Argentina para atender una competencia propia de la secretaría de Turismo de la Nación, como la de desarrollar y formular la estrategia Marca País Argentina, tarea sobre la que, a su vez, otros ministerios poseen injerencia. Es decir, se crea un nuevo comité de coordinación interministerial cuando la estrategia Marca País Argentina bien podría trabajarse y resolverse en el ámbito del Comité Interministerial de Facilitación Turística, siendo, de hecho, precisamente esa la función del Comité de Facilitación Turística.

Bien podría interpretarse como un retroceso el desconocimiento de la normativa vigente por parte de la Administración Pública que habilita la creación de organismos o comités con tareas, competencias y funciones similares, que fomenta la ineficiencia en la gestión y en la asignación de recursos públicos y atenta con la necesidad de desburocratizar a las administraciones públicas y simplificar no sólo su contexto interno sino la normativa que regula sus competencias.

Por otro lado, el contrato de hospedaje no encuentra en la normativa vigente de nuestro país un régimen propio, específico y ordenado y no garantiza claridad, certeza y seguridad jurídica a las partes.

El transporte terrestre automotor y ferroviario de pasajeros está regulado por un extenso, complejo y contradictorio plexo normativo, que requiere eliminar y armonizar

asimetrías regulatorias bajo un nuevo marco regulatorio que tenga en cuenta el carácter de servicio público que dicha actividad tiene.

No es objetivo de esta investigación y se excluye del análisis el tratamiento del código aeronáutico, tasas de aeropuerto y aduana y los acuerdos de exención de visas de turismo suscriptos por la Argentina con diferentes Estados, pero vale la pena la mención como normativa a tener en cuenta para el desarrollo de una nueva investigación.

## Conclusiones

Según los últimos indicadores de la encuesta de Turismo Internacional del INDEC de febrero de 2018, la llegada de turistas extranjeros por vía aérea creció 4,9 % en comparación con el mismo período del año pasado.

269.800 arribos se registraron en enero y 196.000 en febrero de 2018, la suma de ambos registros evidencia un crecimiento del 7,1 % para el primer bimestre del año. El 27 % de este total de turistas vinieron de Europa, el 17 % arribaron desde Brasil y el 15 % llegaron de Estados Unidos y Canadá.

El 91% de las llegadas de turistas se concentraron en los aeropuertos de Ezeiza y Aeroparque y los aeropuertos del interior del país, debido al gran incremento en la frecuencia de vuelos, tuvieron una participación del 9,3% en el total de arribos, con un crecimiento de 2,6 % respecto a la participación del año pasado.

Las salidas al exterior alcanzaron un total de 484.400 mil turistas residentes, con un aumento interanual de 14,3%. En los dos primeros meses del año, las salidas sumaron 957.400 miles de turistas residentes y acumularon un incremento interanual de 17,3%.

Los datos y cifras aportados en los párrafos anteriores dan cuenta de que el turismo sigue creciendo en nuestro país, creando nuevos puestos de trabajo, generando impacto y beneficios a nivel económico y contribuyendo al desarrollo de la economía nacional.

Estos indicadores también reflejan el cambio en la concepción y formulación de la política y gestión en Turismo por parte del Gobierno desde el año 2016 y el compromiso asumido para impulsar al sector. Justamente la constitución del Comité Interministerial de Facilitación Turística ese mismo año, luego de años de haberse ignorado su importancia institucional, es otra muestra de la nueva visión política, que no tuvo lugar en la anterior gestión del gobierno kirchnerista.

Marcos Peña, jefe de Gabinete, afirmó en el marco de la inauguración de la última jornada de la asamblea anual del Consejo Mundial de Viajes y Turismo:

Una de las principales prioridades del Gobierno es potenciar el turismo y ayudar a las provincias a desarrollar esa actividad. Trabajamos con cada una de las provincias para que se integren a una política de evolución. El turismo es una forma de traer desarrollo y tener

contacto con el mundo para muchas comunidades del país. La Argentina es un país que sufrió mucho por estar encerrado y alejarse del mundo. (Peña, 2018)

La actual intención del Gobierno de conectarse con el resto del mundo da al turismo la oportunidad de crecer en la Argentina. Esta nueva predisposición política fue reconocida también por el CEO del Grupo Hilton y presidente del Consejo Mundial de Viajes y Turismo, Christopher Nassetta, coincidiendo en que la apertura fue clave para la llegada de capital turístico.

Lo enunciado más arriba revela que la actividad turística puede traer diversos beneficios socioeconómicos para un país siempre que se posibilite su desarrollo y se puedan establecer condiciones que hagan a la nación atractiva y competitiva. Lograr que el país sea fácil de visitar es una de las más importantes.

Los avances en la conectividad aérea, las innovaciones implementadas en la promoción turística en el exterior, la devolución del IVA a turistas extranjeros en alojamiento y la suspensión de la exigibilidad del cobro de la tasa de reciprocidad son medidas que pueden interpretarse como logros en facilitación turística que hacen que la Argentina se abra al mundo y se presente como un destino atractivo, competitivo pero sobre todo fácil de visitar.

Se concluye en definir por facilitación turística en esta investigación al proceso de facilitar y acelerar el desarrollo de las políticas turísticas de la Nación y evitar todo obstáculo innecesario, de naturaleza administrativa, jurídica, financiera o técnica, que no sea estrictamente indispensable al mantenimiento de la seguridad, la salud y el orden público, para el ingreso de turistas y el consiguiente disfrute de la actividad turística. Se refiere también a la elaboración de medidas para suministrar facilidades mínimas para la admisión, comodidad y estadía de turistas y constituye una herramienta para fomentar el aumento de la demanda y generar desarrollo económico. Es decir, se distinguen tres ejes importantes a atender en la facilitación turística: factores en materia económica, cuestiones en materia migratoria y aspectos en materia normativa e institucional.

La facilitación requiere un elevado grado de cooperación, coordinación e integración normativa de los distintos organismos relacionados directa o indirectamente con la actividad turística, con el fin de armonizar y garantizar el cumplimiento de normas y reglamentaciones. Justamente su importancia se sustenta desde lo normativo siendo importante dar pelea a la

deuda eterna que tiene la Argentina para reglamentar, cumplir y garantizar lo que dictan sus leyes.

Implica también abordar la gestión desde una perspectiva interdisciplinaria, alertando acerca de la importancia de poder articular desde distinta materia y jurisdicción con el fin de facilitar el desarrollo, favoreciendo a que la actividad no se vea frenada, determinando así que el derecho al turismo pueda ser eficaz y eficiente. Se trata de coordinar distintas competencias administrativas y funcionales, sobre todo en un país federal, siendo necesario unir esfuerzos para potenciar el desarrollo del turismo logrando estructuras de trabajo compartidas y siguiendo criterios de gobernanza turística.

Si bien se observan progresos, la facilitación turística es un proceso continuo que tiene un largo camino por recorrer en la Argentina: "hay que seguir conectando a la Argentina con todo el mundo, fomentar la frecuencia de las líneas aéreas, desarrollar la oferta turística para que se renueve permanentemente y facilitar los visados", explicó Gustavo Santos, secretario de Turismo de la Nación. (Santos, La Nación, 2018)

No sólo la Argentina debe abordar las barreras para viajar y simplificar los procesos, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) hizo un pedido a los gobiernos a intensificar sus esfuerzos por difundir los beneficios económicos y sociales del desarrollo del transporte aéreo al eliminar onerosas barreras a la libre circulación de personas a través de las fronteras que van desde las restricciones de visa y requisitos de información del gobierno hasta la capacidad de los actuales procesos de facilitación para absorber el creciente número de viajeros aéreos.

La estrategia integral de fronteras abiertas de IATA mencionada en el desarrollo coincide en que reforzar la seguridad y facilitar los viajes turísticos no son propósitos opuestos sino que deben completarse con el objetivo de encontrar una política que evidencie un equilibrio entre las necesidades de seguridad soberana con la capacidad del turismo de generar crecimiento económico.

Avanzar en la implementación de políticas alternativas de visado, tales como visas electrónicas, visa a la llegada o directamente la supresión del requisito de visado y priorizar la facilitación de los viajes se imponen entonces como los primeros desafíos de la actividad turística, siendo no sólo favorable para estimular el desarrollo económico y la creación de

empleo a través del turismo, sino resultando también beneficioso esencialmente para el potencial turista.

Los estudios de la OMT y del WTTC sobre la incidencia de la agilización de los visados en las economías del G20, así como en las economías del Foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico y de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental evidencian claramente que la agilización de los visados y las medidas de facilitación turística pueden impulsar la demanda de turistas, hacer crecer las exportaciones y crear nuevos puestos de trabajo en la industria, siendo, por lo tanto, importante advertir la relación existente entre turismo, políticas migratorias y crecimiento económico. Estos estudios indican que se crearían \$ 89 mil millones en ingresos por turismo y 2,6 millones de empleos en la región de Asia Pacífico sólo con la reducción de barreras para viajar.

Frente a la polémica desatada en torno a la política migratoria en los últimos meses en Argentina, resulta necesario alentar acerca de la importancia de que tanto el gobierno como los medios masivos de comunicación den un tratamiento serio y oportuno a la cuestión que desaliente conductas xenófobas que deriven en potencial rechazo a los extranjeros y por ende, a los turistas.

Aspectos relacionados a migración, aduana, seguridad y facilidades aeroportuarias, ámbitos en los que se promueve que la facilitación intervenga, son los mayores beneficiarios para la aplicación de las nuevas tecnologías. Dicha implementación puede verse como una oportunidad tecnológica para el desarrollo de la actividad turística al aumentar la seguridad en los viajes y de este modo, facilitarlos.

En ese sentido, se recomienda aprender de las experiencias exitosas en facilitación turística aplicadas por otros países. Muchos Estados han implementado programas rápidos de cruce de fronteras y de pasajeros confiables y diversas medidas vinculadas con el uso de la biométrica, como el reconocimiento facial, las exploraciones de iris y la reproducción de huellas digitales, obteniendo ventajas; ya que el empleo de tecnología reduce los tiempos de control, facilita y agiliza los procesos migratorios, lo que beneficia a turistas y autoridades otorgando mayor tiempo a los viajeros, lo que se traduce en un posible aumento del gasto turístico en destino. Al respecto, el plan de modernización del Aeropuerto Internacional de Ezeiza presentado en Marzo de este año por el ministro de Transporte, Guillermo Dietrich, se muestra adelantador.

El sistema de migraciones automático inaugurado en Ezeiza en Abril de este año agiliza considerablemente los tiempos de control migratorio en la zona de arribos, donde en horas pico se concentran miles de pasajeros. Este sistema y otros programas de viajeros confiables ya funcionan en otras partes del Mundo y en Latinoamérica, en Colombia precisamente el sistema de migración automática, la diferencia y lo más notable y valioso es que en Argentina es gratuito mientras que en el resto del mundo la agilidad y la simplificación en el control se pagan.

Teniendo en cuenta que para los argentinos es poco habitual viajar con pasaporte a los destinos de los Estados Parte o Asociados del MERCOSUR que se puede ingresar con el DNI, resulta alentador que esté previsto que más adelante se pueda realizar el control migratorio también con DNI.

Por otro lado, es importante aclarar que este sistema en la actualidad está funcionando sólo para los arribos al país, sería importante, tal como sucede con las máquinas automáticas de control de pasaporte automatizado que existen en Estados Unidos, habilitar esta tecnología para las salidas del país, que justamente es en esa zona donde se concentra mayor tráfico de pasajeros en temporada alta. De hecho, a finales del gobierno anterior se instalaron máquinas en la Terminal C en la zona de Salidas, pero al momento no fueron utilizadas.

Ante las debilidades detectadas en las áreas de control integrado de los pasos fronterizos terrestres, se sugiere avanzar en reuniones y acuerdos entre los Estados implicados para destinar mayor inversión y fortalecer la integración en la mayoría de las áreas de control integrado ya acordadas e implementar un sistema similar de control en el resto de los pasos fronterizos, justamente por los beneficios que podrían aportar:

- Reducción de los tiempos de control, por lo que beneficia a usuarios y autoridades.
- Facilitación de la coordinación entre las instancias responsables del control y la armonización de procedimientos. Así se genera un clima de cooperación, confianza y transparencia.
- Genera las condiciones para la reducción de costos en diferentes áreas del mantenimiento y operación del centro de control fronterizo.
- Aumenta el nivel de seguridad en el control en comparación con aquel que podría garantizar un Estado que realiza los controles por su cuenta.

Se requiere también de una adecuada política fiscal enfocada a incentivar y facilitar el desarrollo del sector turístico. La devolución del IVA a turistas extranjeros en alojamiento fue una de las necesidades identificadas y una recomendación pensada para proponer al inicio de esta investigación. El reintegro, finalmente, se concretó con éxito durante el desarrollo de este trabajo. Teniendo en cuenta los beneficios de la medida y la exitosa experiencia del país vecino Uruguay, se propone evaluar el reintegro total o parcial de IVA a turistas extranjeros en servicios gastronómicos. Para impulsar el turismo interno y como equilibrio frente a los beneficios para extranjeros, se entiende es necesario revisar la aplicación de reducciones impositivas como, por ejemplo alícuota de IVA reducida para servicios turísticos para residentes o bien exenciones, tal como contempla la normativa en el caso de Espectáculos teatrales, para fomentar esta actividad económica y el turismo de argentinos por Argentina aunque sea en temporada baja para tratar de disminuir la marcada estacionalidad que sufren algunos destinos.

Dichas recomendaciones contribuirían también a disminuir la informalidad y la evasión impositiva en el sector. Es imprescindible además que el Estado garantice incentivos fiscales para empresarios del sector privado.

Resulta interesante a futuro seguir de cerca la implementación de tasa de alojamiento de Montevideo para determinar si la experiencia de Uruguay es exitosa y, de ser así, analizar su utilidad y valor en función de poder replicarse en la Argentina en las tasas que cobran los municipios de Bariloche y Puerto Iguazú y así mejorar la experiencia de los turistas que visitan nuestro país, otorgando beneficios por el pago.

Se debe trabajar también en programas de incentivos que beneficien proyectos de desarrollo en turismo, tal como el proyecto de ley para incentivar el turismo en la Ciudad de Buenos Aires que busca beneficiar a la industria hotelera.

Esta iniciativa es una muestra del trabajo conjunto y coordinado entre organismos públicos y sector privado, un ejemplo concreto de las medidas que debe aspirar atender la facilitación turística y tendría que servir de modelo para que el resto de la provincias aprendan de dicha experiencia y copien este modelo que está implementando Buenos Aires.

La facilitación en Turismo no es posible si no hay voluntad política, sin embargo, la constitución y la gestión del Comité Interministerial de Facilitación Turística es un gran paso que permite no dejar librado a la suerte el rol del turismo de acuerdo al gobierno de turno. Se

presenta como una herramienta institucional fundamental para garantizar que el turismo tenga un lugar y se inserte dentro de las prioridades en la agenda política.

Quizás este espacio de coordinación interministerial puede resultar a futuro un espacio valioso para sensibilizar a otros organismos públicos respecto del valor de la actividad turística, sus alcances y sus beneficios no sólo para el potencial turista sino también para la nación en términos económicos.

Actualmente, la gestión en facilitación turística se desarrolla de forma coordinada y flexible sin ceñirse a formalidades rígidas ni regirse por una agenda que estipula cumplir de forma estructurada con reuniones oficiales sólo porque lo establece la normativa. Y justamente sobre ese punto hay que detenerse, esta investigación no pretende poner el foco en el Comité Interministerial de Facilitación Turística ni se centra en hacer una auditoría de la gestión y funcionamiento del mismo. La cuestión de fondo es destacar la importancia de accionar en facilitación turística, impulsar que sea una prioridad en la agenda estatal, que prime el diálogo, el trabajo coordinado, la cooperación, el criterio, la operancia y la toma de decisiones entre ministerios más allá de las formas.

El comité en su carácter de órgano representativo es, sin dudas, un mecanismo vinculante de concertación interinstitucional y entiendo, en el momento y en la forma en que fue pensado y planteado en la normativa, resultaba una herramienta necesaria para garantizar el diálogo con otros organismos y así poder la cartera Turismo tener la oportunidad de asentarse y discutir con el mismo peso con otros organismos, reparticiones o dependencias pertenecientes a la Administración Pública Provincial.

Actualmente, por los hechos, aun habiendo cambiado el rango del Ministerio de Turismo a Secretaría por el decreto 802/18, parecería no ser indispensable regirse por la formalidad que establece la normativa y se puede avanzar y trabajar en Facilitación Turística; pero en caso de que asuma un nuevo gobierno o en el actual la instancia de diálogo no sea ya una posibilidad debe ser el Comité Interministerial de Facilitación Turística, el mecanismo legal para canalizar y profundizar una instancia dinámica de participación y trabajo entre los distintos organismos del sector público con competencia en Turismo.

Mejorar sustancialmente la facilitación turística en Argentina debe apoyarse en la planificación como herramienta estratégica. El carácter transversal del turismo conlleva a la coordinación de su planificación estratégica con las políticas de otros sectores que se ven influidos por los efectos de la actividad turística.

La planificación reivindica también el rol de Estado, para garantizar el bien común, para asegurar el equilibrio de las actividades en una sociedad.

Matus, famoso economista chileno y gran planificador, afirma que planifica quien gobierna, el que tiene el poder de designar los recursos escasos, para evitar la improvisación que genera la no planificación y nos recuerda que el plan obra como mediador en la relación con el futuro, es decir, la planificación aparece así como herramienta para pensar y crear el futuro.

Se trata, por consiguiente de una herramienta vital. O sabemos planificar o estamos obligados a la improvisación, y la improvisación es el peor escenario para cualquier sociedad.

Es obvia entonces la necesidad de planificación para que la actividad turística pueda convertirse en una verdadera política de Estado.

## Referencias bibliográficas

20 Minutos. (19 de Marzo de 2017). Dos meses de Trump presidente: su veto migratorio pasa factura al turismo y amenaza empleos. Recuperado el 20 de Noviembre de 2017, de <http://www.20minutos.es/noticia/2989324/0/dos-meses-trump-presidente-veto-migratorio-pasa-factura-turismo-empleos/>

Administración Nacional de Aviación Civil. (2018). *Argentina.gob.ar*. Recuperado el 1 de Noviembre de 2018 de: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/resoluci%C3%B3n-530-2018-312619/texto>

Argentina.gob.ar. (2018). *Argentina.gob.ar*. Recuperado el 10 de Noviembre de 2018 de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-presento-un-proyecto-para-incentivar-el-turismo-en-la-ciudad-de-buenos-aires>

Aramburu, S. (2016). *A diez años de la puesta en funcionamiento de la ley nacional de turismo*. La Ley Online.

Arredondo, A. (2012). *La coordinación ministerial en el gobierno*. México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.

Asamblea General de las Naciones Unidas. (10 de Diciembre de 1948). Archives of the International Council on Human Rights Policy. Recuperado el 20 de Noviembre de 2017, de [http://www.ichrp.org/es/articulo\\_13\\_dudh](http://www.ichrp.org/es/articulo_13_dudh)

Bertoncello, R. *La movilidad espacial de la población*: notas para la reflexión, ponencia presentada a las II Jornadas de la Asociación de Estudios de Población de la Argentina, Buenos Aires, 4 al 6 de agosto de 1993.

Boleda, M. *En torno a las migraciones internacionales*, propuesta metodológica, ponencia presentada al Taller Nuevas Modalidades y Tendencia de la Migración Internacional frente a los Procesos de Integración, organizado por la Facultad de Ciencias Sociales, Programa Población, Universidad de la República, Montevideo, 27 al 29 de octubre de 1993.

Bogado Bordazar, L. L. (2002). Instituto de Relaciones Institucionales, Universidad Nacional de la Plata. Recuperado el 02 de Noviembre de 2017, de [http://www.iri.edu.ar/revistas/revista\\_dvd/revistas/R24/ri%2024%20Tesis.PDF](http://www.iri.edu.ar/revistas/revista_dvd/revistas/R24/ri%2024%20Tesis.PDF)

Boto, L. (2010). *Turismo y Gobierno, la construcción de una política interdisciplinaria*. Buenos Aires: Fundación Proturismo.

Careen, N. (2017). IATA. Recuperado el 10 de Noviembre de 2018 de: <https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/2017-10-24-02-sp.pdf>

Charbonneau, P. (2017). IATA. Recuperado el 10 de Noviembre de 2018 de: <https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/2017-10-24-02-sp.pdf>

Chávez Núñez, G. (2006). Derechos humanos, migración y políticas migratorias en un contexto globalizado. (pág. 5). Quito: Universidad Andina Simón Bolívar.

Citalin Durán Fuentes, M. d. (2010). Organización Mundial del Turismo. Recuperado el 15 de Noviembre de 2018 de: <http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/docpdf/gobejecutivo.pdf>

Consejo Mundial de Viajes y Turismo. (2015). *Governing National Tourism Policy*. Recuperado el 20 de Agosto de 2017 de <http://sp.wttc.org/-/media/files/reports/policy-research/governing-national-tourism-policy-final.ashx>

Correa, G. (1975) *Estrategias de desarrollo, Poder y Población*. Notas tentativas para el análisis de sus relaciones. Estructura Política y Políticas de Población. Santiago de Chile: PISPAL.

De Juniac, A. (2018). Travel2Latam. Recuperado el 25 de Junio de 2018 de <http://es.travel2latam.com/nota/49882-reportes-iata-pide-a-gobiernos-eliminar-barreras-a-la-libre-circulacion-de-personas.html>

Dietrich, G. (2018). 8 Digital. Recuperado el 10 de Noviembre de 2018 de:

<https://www.8digital.com.ar/eliminan-los-precios-minimos-y-las-empresas-low-cost-podran-vender-pasajes-mas-baratos/>

Dietrich, G. (2018). Argentina.gob.ar. Recuperado el 10 de Noviembre de 2018 de:  
<https://www.argentina.gob.ar/noticias/santos-y-dietrich-anunciarion-nuevas-medidas-para-impulsar-el-transporte-de-turismo>

Felasi, K. A. (2018). Press Reader. Recuperado el 10 de Noviembre de 2018 de:  
<https://www.pressreader.com/guatemala/it-now-guatemala/20180501/281822874662241>

Ferreya, H. (2017). Hosteltur. Recuperado el 28 de Agosto de 2017 de  
[https://www.hosteltur.lat/122000\\_puerto-iguazu-traslada-su-tasa-ecoturistica-hoteles.html](https://www.hosteltur.lat/122000_puerto-iguazu-traslada-su-tasa-ecoturistica-hoteles.html)

Filardo, V. (2006). Globalización y turismo: impactos en los territorios. Recuperado el 28 de Noviembre de 2017.

Goldenhörn, E. J. (2010). Portal de América. Recuperado el 22 de Mayo de 2016 de:  
<http://www.portaldeamerica.com/index.php/item/877-%C2%BFqu%C3%A9-es-eso-de-la-facilitaci%C3%B3n-tur%C3%ADstica>

Herrera, G. (14 de Agosto de 2017). Megafón, la Batalla de las ideas. Recuperado el 16 de Noviembre de 2017, de [http://clacso.org.ar/megafon/megafon14\\_articulo1.php](http://clacso.org.ar/megafon/megafon14_articulo1.php)

Ibarra, A. (2018). Argentina.gob.ar. Recuperado el 05 de Noviembre de 2018 de:  
<https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-gobierno-mejora-la-conectividad-en-los-principales-destinos-turisticos-del-pais>

Krüger, S. (2016). Migración Ministerio de Relaciones Exteriores. Recuperado el 05 de Noviembre de 2018 de:  
<http://www.migracioncolombia.gov.co/index.php/es/prensa/comunicados/comunicados-2016/diciembre-2016/3749-evite-filas-para-salir-del-pais-o-regresar-a-el-con-migracion-automatica-usted-puede-hacer-su-proceso-de-control-migratorio-en-menos-de-30-segundos>

Lanquar, R. (2007). Turismo, migraciones y codesarrollo. Revista Internacional de Sociología.

Lanquar, R. (2007). Turismo, migraciones y codesarrollo. Revista Internacional de Sociología, 2-8.

Macri, M. (2018). La Nación. Recuperado el 10 de Noviembre de 2018 de:  
[https://www.lanacion.com.ar/2187503-mauricio-macri-no-hay-escenario-despidos-masivos?li\\_source=LI&li\\_medium=li-nacion-recommended-item-template-1](https://www.lanacion.com.ar/2187503-mauricio-macri-no-hay-escenario-despidos-masivos?li_source=LI&li_medium=li-nacion-recommended-item-template-1)

Mármora, L. A. (1990). Facultad de Ciencias Sociales U.B.A. Recuperado el 28 de Octubre de 2017, de <http://webiigg.sociales.uba.ar/pobmigra/archivos/migrar.pdf>

Mármora, L. A. (2014). Academia. Recuperado el 02 de Noviembre de 2017, de [http://www.academia.edu/11814094/Las\\_pol%C3%ADticas\\_migratorias\\_en\\_un\\_contexto\\_de\\_globalizaci%C3%B3n\\_Apuntes\\_sobre\\_su\\_definici%C3%B3n\\_actualidad\\_y\\_devenir\\_en\\_los\\_pr%C3%B3ximos\\_a%C3%B1os](http://www.academia.edu/11814094/Las_pol%C3%ADticas_migratorias_en_un_contexto_de_globalizaci%C3%B3n_Apuntes_sobre_su_definici%C3%B3n_actualidad_y_devenir_en_los_pr%C3%B3ximos_a%C3%B1os)

MINTUR. (s.f.) Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable. Recuperado el 18 de Abril de 2016 de:  
<http://www.rubinzal.com.ar/adm/recursos/archivos/legis/boletines/articulos/anexos/normas/1038070/anexo-2.pdf>

Oehler, C. (2016). El Tribuno. Recuperado el 08 de Septiembre de 2017 de:  
<https://www.tribuno.com/jujuy/nota/2016-9-17-1-30-0-se-reunio-el-consejo-de-facilitacion-turistica>

Organización Mundial del Turismo (OMT). Definición Facilitación turística. Recuperado el 8 de mayo de 2016 de:  
<http://www2.unwto.org/sites/all/files/docpdf/ares578xviiideclarationfacilitation2009es.pdf>

Organización Mundial del Turismo (OMT). Facilitación de los viajes. Recuperado el 8 de mayo de 2016 de:  
<http://rcm.unwto.org/es/node/36554>

Organización Mundial del Turismo (OMT). Temas esenciales. Recuperado el 12 de mayo de 2016 de:

<http://www2.unwto.org/es>

Organización Mundial del Turismo (OMT). Seguridad y facilitación de los viajes, sostenibilidad y nuevas tecnologías, prioridades abordadas en el Consejo Ejecutivo de la OMT. Recuperado el 12 de mayo de 2016 de:

<http://media.unwto.org/es/press-release/2016-05-11/seguridad-y-facilitacion-de-los-viajes-sostenibilidad-y-nuevas-tecnologias->

Organización Mundial del Turismo (OMT). (2001). *Código Ético Mundial para el Turismo*. Madrid: OMT.

Organización Mundial del Turismo (2016). *Visa Openness Report 2015*. Madrid: OMT.

Organización Mundial del Turismo (2014). *Visa Openness Report 2014*. Madrid: OMT.

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

Organización Mundial del Turismo. (02 de Junio de 2009). World Tourism Organization Network. Recuperado el 21 de Mayo de 2016, de

<http://www2.unwto.org/sites/all/files/docpdf/ares578xviiideclarationfacilitation2009es.pdf>

Organización Mundial del Turismo. (16 de Mayo de 2012). World Tourism Organization Network. Recuperado el 20 de Mayo de 2016, de <http://rcm.unwto.org/es/node/36554>

Organización Mundial del Turismo. (11 de Mayo de 2016). World Tourism Organization Network. Recuperado el 18 de Mayo de 2016, de <http://media.unwto.org/es/press-release/2016-05-11/seguridad-y-facilitacion-de-los-viajes-sostenibilidad-y-nuevas-tecnologias->

Orozco, J. (22 de Mayo de 2016). Asociación de Estados del Caribe. Recuperado el 22 de Mayo de 2016, de <http://www.acs-aec.org/index.php?q=es/sustainable-tourism/facilitacion-de-los-viajes-clave-para-el-desarrollo-del-turismo>

Organización Mundial del Turismo. (2009). Declaración de Facilitación. Recuperado el 18 de Abril de 2016 de:

<http://dtxtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/docpdf/declaracion-de-facilitacion-1820.pdf>

Peña, M. (2018). La Nación. Recuperado el 20 de Abril de 2018 de:

[https://www.lanacion.com.ar/2127267-la-apertura-clave-para-la-llegada-del-capital-turistico?utm\\_term=Autofeed&utm\\_campaign=Echobox&utm\\_medium=Echobox&utm\\_source=Facebook#link\\_time=1524205069](https://www.lanacion.com.ar/2127267-la-apertura-clave-para-la-llegada-del-capital-turistico?utm_term=Autofeed&utm_campaign=Echobox&utm_medium=Echobox&utm_source=Facebook#link_time=1524205069)

Plass, J. (26 de Septiembre de 2011). Estudios Urbanos UC. Recuperado el 22 de Mayo de 2016 de: <http://www.estudiosurbanos.uc.cl/respaldo/2011/09/nuevo-plan-de-turismo-eleva-coordinacion-ministerial-y-regional/>

Pichetto, M. Á. (2018). La Nación. Recuperado el 10 de Noviembre de 2018 de:

<https://www.lanacion.com.ar/2151257-inmigracion-el-debate-prohibido-en-un-pais-de-fronteras-abiertas>

Rodríguez Arrieta, J. D. (2014). Academia. Recuperado el 28 de Octubre de 2017 de:

[http://www.academia.edu/11814094/Las\\_pol%C3%ADticas\\_migratorias\\_en\\_un\\_contexto\\_de\\_globalizaci%C3%B3n\\_Apuntes\\_sobre\\_su\\_definici%C3%B3n\\_actualidad\\_y\\_devenir\\_en\\_los\\_pr%C3%B3ximos\\_a%C3%B1os](http://www.academia.edu/11814094/Las_pol%C3%ADticas_migratorias_en_un_contexto_de_globalizaci%C3%B3n_Apuntes_sobre_su_definici%C3%B3n_actualidad_y_devenir_en_los_pr%C3%B3ximos_a%C3%B1os)

Santos, G. (2016). El diario de Turismo. Recuperado el 08 de Septiembre de 2017 de:

<http://www.eldiariodeturismo.com.ar/2016/04/14/comenzo-funcionar-el-comite-interministerial-de-facilitacion-turistica/>

Santos, G. (2017). El Liberal Política. Recuperado el 10 de Noviembre de 2017 de:

<https://www.elliberal.com.ar/noticia/339873/turismo-parte-agenda-binacional-china>

Santos, G. (2017). Turismo.gob.ar. Recuperado el 10 de Diciembre de 2017 de:

<http://www.turismo.gov.ar/noticias/2017/10/12/presidente-macri-presento-pueblos-autenticos-en-corrientes>

Santos, G. (2018). La Nación. Recuperado el 20 de Abril de 2018 de:  
[https://www.lanacion.com.ar/2127267-la-apertura-clave-para-la-llegada-del-capital-turistico?utm\\_term=Autofeed&utm\\_campaign=Echobox&utm\\_medium=Echobox&utm\\_source=Facebook#link\\_time=1524205069](https://www.lanacion.com.ar/2127267-la-apertura-clave-para-la-llegada-del-capital-turistico?utm_term=Autofeed&utm_campaign=Echobox&utm_medium=Echobox&utm_source=Facebook#link_time=1524205069)

Santos, J. (2018). *Argentina.gob.ar*. Recuperado el 10 de Noviembre de 2018 de:  
<https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-gobierno-mejora-la-conectividad-en-los-principales-destinos-turisticos-del-pais>

Singerman, P. (2017). Argentina Turismo. Recuperado el 08 de Octubre de 2017 de:  
<http://argentinaturismo.com.ar/novedades/index.php/2017/01/02/el-lunes-entra-en-vigencia-la-devolucion-del-iva-en-hoteleria-para-turistas-extranjeros/>

Stupenengo, M. (2017). Infobae. Recuperado el 08 de Septiembre de 2017 de:  
<https://www.eltribuno.com/jujuy/nota/2016-9-17-1-30-0-se-reunio-el-consejo-de-facilitacionturisticahttps://www.infobae.com/sociedad/2017/10/07/se-podra-realizar-en-suelo-argentino-el-tramite-de-migraciones-para-ingresar-a-los-estados-unidos/>

## Bibliografía

Alabart, S., (2017) Manual de Derecho Privado del Turismo. Madrid: Editorial Reus.

Arredondo, A. (2012). La coordinación ministerial en el gobierno. México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.

Bertoncello, R. (1993) La movilidad espacial de la población: notas para la reflexión, ponencia presentada a las II Jornadas de la Asociación de Estudios de Población de la Argentina, Buenos Aires, 4 al 6 de agosto de 1993.

Boleda, M. (1993) En torno a las migraciones internacionales; propuesta metodológica, ponencia presentada al Taller Nuevas Modalidades y Tendencia de la Migración Internacional frente a los Procesos de Integración, organizado por la Facultad de Ciencias Sociales, Programa Población, Universidad de la República, Montevideo, 27 al 29 de octubre de 1993.

Boto, L. (2010). Turismo y Gobierno, la construcción de una política interdisciplinaria. Buenos Aires: Fundación Proturismo.

Casanova Ferro, G. (2013). Política Turística: el caso de Argentina. Recuperado el 28 de Agosto de 2017 de:

[http://www.atodoturismo.com.ar/index.php?option=com\\_content&task=view&id=53&Itemid](http://www.atodoturismo.com.ar/index.php?option=com_content&task=view&id=53&Itemid)

Casanova Ferro, G. (2013). Turismo y derecho. Recuperado el 14 de Septiembre de 2017 de:

<http://gonzalocasanovaferro.blogspot.com.ar/>

Comisión Europea de Turismo y OMT (2010). Cambio demográfico y Turismo. Madrid: OMT.

Diario La Nación. (2016). Reglamentaron la ley nacional de Turismo. Recuperado el 01 de Mayo de 2016 de:

<http://www.lanacion.com.ar/844285-reglamentaron-la-ley-nacional-de-turismo>

El diario de Turismo. (2016). Comenzó a funcionar el Comité Interministerial de Facilitación Turística. Recuperado el 18 de Abril de 2016 de:

<http://www.eldiariodeturismo.com.ar/2016/04/14/comenzo-funcionar-el-comite-interministerial-de-facilitacion-turistica/>

Ferrucci, R. (1995). *Instrumental para el Estudio de la Economía Argentina*. Buenos Aires: Ediciones Macchi, 8º Edición.

Mochón, F., (2008) *Economía y Turismo*. Buenos Aires: Editorial Mc Graw Hill. Segunda Edición.

Nicolao, J., (2010) *Migración internacional y políticas migratorias*. Recuperado el 20 de octubre de 2017 de:

<http://www.eumed.net/libros/2010d/771/>

Novick, S., (2007) *Políticas Migratorias en la Argentina*. Conicet- Instituto Gino Germani. Recuperado el 20 de octubre de 2017 de:

<http://www.iigg.fsoc.uba.ar/pobmigra/archivos/migrar.pdf>.

Novick, S. (2008). *Las migraciones en América Latina*. Buenos Aires: Editorial CLACSO.

Oszlak, O. (1980). *Políticas públicas y regímenes políticos: reflexiones a partir de algunas experiencias latinoamericanas*, Buenos Aires: Estudios Cedes, Volumen 3.

Oszlak, O. y O' Donnell, G. (1992). *Estado y Políticas Estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación*. Buenos Aires: Documento Cedes, G/E, CLACSO.

Telam. (2016). *Argentina propone mecanismos para facilitar la circulación de turistas por países del Mercosur*. Recuperado el 18 de Abril de 2016 de:

<http://www.telam.com.ar/notas/201604/142509-turismo-mercosur-circulacion-gustavo-santos-reunion-de-ministros-uruguay.html>

Villanueva Cuevas, A., (2012) La política de la Unión Europea en materia de turismo y sus repercusiones en la Legislación Turística Española. Madrid: Editorial Reus.



