



UNAPPEC
UNIVERSIDAD APEC

DECANATO DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES
ESCUELA DE TURISMO

Trabajo de grado para optar por el título de:

Licenciatura en Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras

Tema:

**“ANÁLISIS DEL IMPACTO EN EL DESARROLLO TURÍSTICO POR
LA AUSENCIA DE UNA LÍNEA AÉREA BANDERA EN LA
REPÚBLICA DOMINICANA”**

Sustentantes:

Emely Esther Trinidad Ramírez

2016-2227

Arelissabeth Nazareth de los Santos Ramírez

2016-2565

Asesor(a):

Ada Melba Beras Quezada

Los conceptos expuestos en la presente investigación son de la exclusiva responsabilidad de las sustentantes.

Santo Domingo, República Dominicana
Julio 2020



UNAPPEC
UNIVERSIDAD APEC

DECANATO DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES
ESCUELA DE TURISMO

Trabajo de grado para optar por el título de:

Licenciatura en Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras

Tema:

**“ANÁLISIS DEL IMPACTO EN EL DESARROLLO TURÍSTICO POR
LA AUSENCIA DE UNA LÍNEA AÉREA BANDERA EN LA
REPÚBLICA DOMINICANA”**

Sustentantes:

Emely Esther Trinidad Ramírez

2016-2227

Arelissabeth Nazareth de los Santos Ramírez

2016-2565

Asesor(a):

Ada Melba Beras Quezada

Los conceptos expuestos en la presente investigación son de la exclusiva responsabilidad de las sustentantes.

Santo Domingo, República Dominicana
Julio 2020

Tema:

**“ANÁLISIS DEL IMPACTO EN EL DESARROLLO TURÍSTICO POR
LA AUSENCIA DE UNA LÍNEA AÉREA BANDERA EN LA
REPÚBLICA DOMINICANA”**

TABLA DE CONTENIDO

MARCO CONCEPTUAL (KEYWORDS)	I
AGRADECIMIENTOS	I
DEDICATORIAS	V
RESUMEN EJECUTIVO.....	XII
INTRODUCCIÓN	1

CAPITULO I: MARCO TEORICO

EL TURISMO

1.1	Concepto y antecedentes del turismo.....	11
1.2	Desarrollo gradual del Turismo Mundial.....	15
1.2.1	Turismo de masas.....	16
1.2.1.1	Tipos de Turismo.....	17
1.3	Demanda y Oferta turística.....	19
1.4	Impacto Económico del Turismo Global.....	21
1.4.1	Proyección e Innovación Turística en las próximas décadas según la OMT.....	23
1.5	El Turismo en la República Dominicana.....	28
1.6	Turismo como Sector Prioritario en República Dominicana.....	31
1.6.1	Ventajas y desventajas del desarrollo turístico en República Dominicana.....	33
1.7	Situación actual del turismo en República Dominicana ante COVID-19.....	35

LINEAS AEREAS

1.8	Antecedentes de la Aviación	43
1.9	Primeras Líneas aéreas.....	46
1.10	Impacto económico de las líneas aéreas a nivel mundial.....	52
1.11	Líneas aéreas en la República Dominicana.....	56
1.11.1	Impacto económico del transporte aéreo en la República Dominicana.....	60
1.11.2	Aeropuertos en la República Dominicana	63
1.11.3	Seguridad Aeroportuaria en la República Dominicana.....	66
1.11.4	Flujo de pasajeros en aeropuertos dominicanos.....	69
1.11.5	Situación Actual de las aerolíneas ante pandemia COVID-19.....	72

CAPITULO II: PRESENTACION Y ANALISIS DE LOS RESULTADOS

2.1	Presentación resultados entrevistas	84
2.2	Análisis de las entrevistas.....	102

CAPÍTULO III: ASPECTOS METODOLOGICOS

3.1	<i>Objetivos de investigación: (General y específicos)</i>	113
3.2	<i>Tipo de Investigación</i>	113
3.3	<i>Diseño de la investigación</i>	114
3.4	<i>Técnicas de recopilación de información</i>	115
3.5	<i>Fuentes de documentación</i>	116

CONCLUSIÓN	XIII
-------------------------	-------------

RECOMENDACIONES	XVI
------------------------------	------------

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	XIX
---	------------

ANEXOS

Marco conceptual (Keywords)

- **Aviación Civil:** La operación de cualquier aeronave civil con el propósito de realizar operaciones de aviación general, de trabajos aéreos u operaciones de transporte aéreo comercial.
- **Asociación Internacional de Transporte aéreo (IATA):** Es una institución internacional que se encarga de establecer los reglamentos por los que se debe regir toda compañía aérea.
- **Aeronavegabilidad:** Son un conjunto de características que deben contener las aeronaves para proveer un viaje seguro y placentero a los pasajeros, tomando en cuenta que el mismo dependería en las regulaciones de ese Estado.
- **Desarrollo turístico:** Es todo avance que una nación registra en su sector turístico a través del uso sostenible de los recursos y atractivos turísticos con los que cuenta el país, y que aporta al progreso de las comunidades que en el habitan.
- **Espacio Aéreo Navegable:** El espacio aéreo sobre las altitudes mínimas de vuelo prescritas por los reglamentos dictados bajo esta ley y que incluye el espacio aéreo requerido para resguardar la seguridad en el despegue y aterrizaje de la aeronave.
- **Flota:** Conjunto de aeronaves que posee la aerolínea.
- **Hidroavión:** aeronave que puede despegar y aterrizar en una superficie de agua.

- **Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC):** es el órgano regulador de la aviación civil en la República Dominicana, fue creado a partir de la Ley No. 4119 del 22 de abril de 1955.
- **Junta Central de Aviación Civil (JAC):** Organismo que regula todos los aspectos relacionados con el transporte aéreo y la aviación civil en la República Dominicana, en lo relativo a los temas de seguridad operacional, navegación aérea, económicos y políticos, entre otros, de toda la actividad aeronáutica que se desarrolla en el país.
- **Línea aérea:** Compañía que a cambio de una remuneración económica provee un servicio de transporte aéreo a personas, animales, carga o mercancías.
- **Línea aérea bandera:** Son aquellas compañías de transporte, que, al estar registrada localmente en un determinado Estado soberano, goza de derechos o privilegios preferenciales concedidos por el gobierno para operaciones internacionales.
- **Libertades del aire:** Son aquellos lineamientos donde se establecen las reglas a seguir en la industria aeronáutica a nivel internacional y define cuales son las acciones que se deben tomar al momento de sobrevolar el espacio aéreo de las diferentes naciones.
- **Organización de Aviación Civil Internacional (OACI):** Es un organismo especializado de la ONU, encargado de ejercer la administración y velar por la aplicación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago).

- **Operaciones aéreas comerciales:** Es la actividad realizada por las compañías aéreas al transportar personas o mercancías con una ruta de vuelo preestablecida.
- **Organización Mundial del Turismo (OMT):** Es el Organismo de las Naciones Unidas que se encarga de velar por un turismo responsable, sostenible y en el que exista igualdad, que todos tengan acceso.
- **Soberanía:** La soberanía es el poder político supremo que corresponde a un Estado independiente, sin interferencias externas.
- **Transporte aéreo comercial:** Una operación de aeronaves que envuelve el transporte de pasajeros, carga o correo con fines de remuneración.
- **Turismo:** Según la Organización mundial del Turismo (OMT) son aquellas actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos a su entorno habitual durante un período de tiempo inferior a un año, con fines de ocio, negocios u otros.
- **Turista:** Aquella persona que se traslada desde su lugar de origen hacia otro con una finalidad específica.
- **Tour:** Aquel viaje o excursión que se realiza con la finalidad de conocer un lugar o atractivo turístico con un plan previo.
- **Vuelo transoceánico:** Es todo vuelo que durante su recorrido atraviesa un océano.

Agradecimientos

A Dios: Por cada sorbo de aire, por estar presente en cada paso que doy guiándome por el camino correcto, por cada bendición que sin merecerme me has regalado, porque sin ti nada; Gracias Señor.

A mis Padres: Luis Alberto y María Esther, por ser el principal sustento de mi vida; porque la persona en que me estoy convirtiendo se debe a ustedes, que han batallado juntos durante años para ofrecer a su familia una vida digna. Gracias.

A mis hermanos: Luis Saúl, Albert, Enmanuel y Kelvin, por el apoyo, consejos distracciones y buenos momentos; porque de una u otra forma aportaron en mi crecimiento personal y profesional. Gracias.

A Sor Miledys Trinidad: Porque siempre has sido un pilar importante en nuestras vidas, en especial en la mía, gracias por tus consejos, buenos deseos y por aportar en mi crecimiento personal y profesional de manera constante.

A los docentes de la Universidad APEC: Julia Emperatriz, Angelita Sánchez, Rosael Quezada, Carlos Basilis, Jorge Santiago, Manuela Félix y Gender Castro; docentes que marcaron mi vida como estudiante aportando a mi formación tanto en las aulas como fuera de ellas.

A mis compañeras: Josely Almonte, Sheila Vásquez, Jhonaidi Marcelino, Annette de la Cruz y Nicool Martínez, por convertirse en algo más que colegas, por ser amigas durante mi vida universitaria, por todos los momentos de ánimo y risas que hicieron de este proceso algo más llevadero y memorable.

A mi compañera: Arelissabeth de los Santos por tu paciencia, esfuerzo y dedicación a lo largo de este proceso educativo, pero sobre todo por tu amistad.

A mi Asesora: Por la disposición, interés y entrega que ha tenido para con nosotras a lo largo de este período cuatrimestral. Por ser la profesional ideal, colaboradora y motivadora.

Emely Trinidad

A Dios: Agradezco por mi vida, por siempre guiar mis pasos y permitirme culminar mis estudios profesionales, por ser mi sustento y fortaleza en los momentos más difíciles.

A mi madre: Arelis Ramírez Cubilete, Por ser mi ejemplo a seguir, porque gracias a tus esfuerzos y recursos he llegado a mi meta anhelada, gracias por la educación que me has inculcado durante el transcurso de mi formación, gracias por todo mami, porque hoy en día puedo decir que mis frutos son los tuyos también, pues son el resultado de todo el sacrificio que has hecho por mí.

Te agradezco por siempre creer en mí como estoy segura que nadie lo hará, por darme el apoyo necesario y respaldar todas mis metas, este logro también es tuyo. Gracias mami, Te amo mucho.

A mi padre: José Isabel De Los Santos, Porque siempre he contado con su apoyo, “el padre más bueno y trabajador del mundo”, gracias por su paciencia al brindarme seguridad al salir del recinto universitario noche tras noche durante este largo recorrido de cuatro años, gracias por sus buenos consejos, y por inculcarme los valores que llevaré siempre conmigo, principalmente la disciplina y la puntualidad, agradezco que siempre ha estado presente en mi vida, en cada paso que doy está usted a mi lado y le pido a nuestro padre celestial que le dé larga vida y la felicidad que se merece, a usted también le debo este logro.

Gracias papi, Lo amo mucho.

A mis hermanos: Moisés Alberto Bautista Ramírez y Billy Cooper De Los Santos Ramírez, por ser parte importante de mi vida, agradezco su gran apoyo y consejos, por cuidarme siempre y ser mi ejemplo a seguir, gracias por tolerarme y estar presente en cada uno de mis logros. Siento un orgullo inmenso de que sean mis hermanos,
Los amo mucho.

Nicholas Ian Merritt: Agradezco mucho que Dios te haya puesto en mi vida, llegaste cuando menos lo esperaba, gracias por servir de estímulo y soporte para llegar a la meta que hoy día es un hecho, Te amo.

Emely Esther Trinidad Ramírez: Agradezco tu amistad, el cariño, la colaboración y empatía que me has brindado, por estar ahí en los momentos en los que más he necesitado de una amiga, gracias por permitirme desarrollar esta tesis contigo, y para mí es un gran honor estar cumpliendo este logro junto a ti.

A mi Asesora: Ada Beras, Muchas gracias por su colaboración y entrega hacía con nosotras, es un excelente profesional, agradezco cada una de sus recomendaciones y correcciones, porque al final fueron ellas las que nos guiaron a realizar un buen trabajo, Bendiciones.

A los docentes de la Universidad APEC: Angelita Sánchez, Rosael, Jorge Santiago, Natividad, Enmi Torres, Isabel Carvajal, Manuela, Basilis, Lirol, Gender

Castro; docentes destacados durante mi formación universitaria, agradezco grandemente los conocimientos que me inculcaron.

A mis queridas compañeras de universidad: Nicool Martínez, Yesica Del Orbe, Carolina Félix, Ninoska por compartir desde los momentos más alegres a los de más agobios, y transmitirme alegría plena, estoy muy agradecida por todo el cariño, la colaboración y simpatía que me brindaron siempre, me harán falta esos momentos, se los aseguro.

Areliisabeth N. De Los Santos R.

Dedicatorias

Dedico esta Tesis a Dios sobre todas las cosas, pues sin él no hubiese llegado a donde estoy el día de hoy, y a mis padres, por ser los pilares de mi vida, porque siempre están presente, por ser mi roca firme y apoyarme en todo lo que decido emprender.

A mis hermanos, por siempre cuidarme, creer en mí y motivarme a culminar mis estudios.

A Nicholas Ian Merritt quien me ha enseñado que se puede amar alguien, aunque no lleve tu misma sangre, me ha enseñado a ser paciente, a confiar y amarme un poquito más.

También quiero dedicar de manera muy especial este trabajo de grado a mi abuelita **Cecilia Cubilete** que está en el cielo, hubiese querido que ella esté aquí, pero que sea siempre la voluntad de Dios, una mujer noble y bondadosa, de la cual adquirí plenas enseñanzas, que atesoraré por el resto de mi vida.

A mi abuelo, quien me ha inculcado la paciencia, su aura transmite tranquilidad a los que lo rodean y sé que está más que orgulloso por este logro.

Al resto de mi familia, Tíos y Primos, entre otros.

Areliisabeth N. De Los Santos R.

Resumen Ejecutivo

Este trabajo final de grado tiene como objetivo analizar el desarrollo turístico ante la ausencia de una línea aérea bandera en la República Dominicana, y del mismo modo, busca estudiar la factibilidad de la implementación de una compañía aerocomercial bandera en el país. Para este fin, fueron realizadas investigaciones sobre las principales vías de acceso utilizadas por los turistas, los factores que intervienen durante la adquisición de un boleto aéreo en territorio dominicano, ya sea de compañías nacionales como internacionales; fueron también estudiados la cantidad de turistas que recibe el país anualmente, los beneficios que obtendría el país a partir de la creación de una línea aérea bandera, si la implementación de esta tendría un impacto en el sector turístico.

Una línea aérea bandera provee aportes económicos y desarrollo a la nación a la cual pertenece; en años anteriores la República Dominicana contó con líneas aéreas banderas, tales como: Dominicana de la Aviación, Aerovías Quisqueyanas, Aeromar Dominicana, entre otras que ya no operan, pero, ¿cuál es el motivo por el que estas compañías ya no están en el mercado?, para obtener respuesta a esta cuestionante fue analizado el sistema Aeronáutico Civil Dominicano para determinar los factores que inciden en la administración de las empresas aeronáuticas dominicanas y si un manejo distinto podría traer mejores resultados.

Esta investigación está compuesta por tres capítulos donde se dan a conocer los inicios del transporte aéreo y su interrelación con el sector turístico. Como soporte a la investigación, se recolectaron opiniones de personas involucradas directamente en el sector aéreo lo que permitió tener información más concreta respecto a lo abordado. El capítulo II está compuesto por los dos temas principales, el primero sobre la historia del turismo a nivel mundial, su desarrollo en República Dominicana y los acontecimientos que han marcado esta industria y el segundo acerca de la historia de la aviación, las primeras aerolíneas del mundo y su evolución e impacto en el sector turístico global. El capítulo III está conformado por los resultados de la investigación, así como, el análisis de las respuestas obtenidas a partir del levantamiento realizado.

Introducción

Las compañías aéreas son uno de los medios de transporte más utilizados para la movilidad de las personas y mercancías de un punto hacia otro, destaca por ser un transporte mucho más rápido y seguro que los demás, el mismo proporciona un gran aporte a la economía global pero no solo hay que ver al transporte aéreo como una herramienta que impulsa la economía, sino que también es un factor de desarrollo social.

Nuestro propósito con esta investigación es analizar el desarrollo turístico en la República Dominicana ante la ausencia de una línea aérea bandera, así como que tan factible sería la implementación de la misma en el país.

Una línea aérea bandera es aquella que es administrada o gestionada por el Estado del país al que pertenece, muchas de ellas por inestabilidad y altos costos operativos para los gobiernos, han pasado a manos privadas. En otro sentido el incorporar la bandera nacional en los aviones funciona como estrategia comercial de promoción turística del destino en el extranjero.

Debido a que el transporte aéreo se ha convertido en uno de los sectores más concurridos es también uno de los más vulnerable ante cualquier situación que se interponga en su operación habitual, un ejemplo es la crisis sanitaria por el Covid-19, lo que ha obligado a varios países a cerrar sus fronteras, como una de las medidas que se han tomado en cuenta para frenar la propagación del virus.

Puesto que una línea aérea nacional trae tantos beneficios al país tuvimos el interés de conocer el por qué actualmente la República Dominicana no cuenta con una y cómo esto afecta directamente en el desarrollo del turismo.

Desde 1944, con la implementación de Dominicana de Aviación, los cielos de República Dominicana se abrieron para trasladar millones de pasajeros desde y hacia los aeropuertos del país, ya en el año 1995 la compañía aérea suspendió sus labores y para 1999 cerró oficialmente sus operaciones.

El transporte aéreo de pasajeros es un elemento de suma importancia para el crecimiento del turismo y el depender de líneas aéreas extranjeras supone un riesgo, puesto que si deciden cesar sus operaciones no contaríamos con recursos inmediatos para traer a esos turistas.

CAPITULO I: MARCO TEORICO

EL TURISMO

1.1 Concepto y antecedentes del turismo

La palabra Tour es de origen francés, que a su vez se deriva del latín en donde los vocablos Tornus y Tornare significaban respectivamente torno y regresar, es decir, ambas palabras denotan la idea de vuelta. La palabra en francés se utiliza desde una perspectiva de “viaje circular” o “viaje con regreso al lugar de origen”, y se remonta posiblemente al siglo XII. (Castro, 2007)

La Organización Mundial del Turismo (OMT) define el turismo como un fenómeno social que comprende las actividades realizadas por los viajeros o turistas durante sus viajes y estancias en lugares distinto a los de su entorno habitual, por un periodo superior a las 24 horas e inferior a los seis meses o el año.

El turismo es la totalidad de las relaciones y fenómenos generados por el viaje y la estancia de forasteros, siempre y cuando la estancia no implique el establecimiento de una residencia permanente y no esté relacionada con actividades remuneradas. (Krapf, 1942)

De acuerdo con la sociedad de turismo de Inglaterra, 1976; el turismo es el desplazamiento corto y temporal hacia destinos distintos a sus lugares de residencia o trabajo habitual, así como las actividades que realizan durante su estancia en el destino.

Antecedentes:

Desde la antigüedad se realizaban actividades turísticas, pero el turismo tomó un giro económico luego de la revolución industrial, el turismo inicia con actividades religiosas, deportivas, políticas, sociales y culturales.

Edad Antigua: En la antigua Grecia, destacaban mucho los juegos olímpicos en donde miles de personas solían desplazarse desde distintos lugares para asistir a los juegos, aquí también surgen las peregrinaciones religiosas, estos también generaban un gran movimiento de personas de un lugar a otro, los romanos se dirigían a teatros para disfrutar de los espectáculos, como también a las costas para disfrutar de las aguas termales que era positivo a su salud, también los vendedores emprendían largos viajes en busca de buenos productos para vender a un buen precio.

Edad Media: En esta época se desarrollan aún más las peregrinaciones, también se crean los mapas y todos los servicios para los caminantes, aquí nace un nuevo turismo, en que los estudiantes con familias acaudaladas viajaban para escuchar a los grandes maestros de las universidades. En esta época también se desarrollan los monasterios como una forma de hospedaje para los peregrinos.

Edad Moderna

A inicios del siglo XVII en Francia se denominaba con la palabra Tour a los viajes que se realizaban a los principales centros culturales europeos. Estos viajes se incrementaron y para 1672 se publica "La guía fiel de los extranjeros de viaje por Francia". (Castro, 2007).

Para 1700 nace en Inglaterra El Gran Tour, actividad realizada por los jóvenes aristócratas ingleses, quienes al finalizar sus estudios partían durante uno o dos años a recorrer toda Europa occidental, teniendo a Roma como último destino; los viajes eran una fuente de valor pedagógico, por lo que, el objetivo de su realización era adquirir conocimientos.

Conjuntamente con estos viajes, en Europa se realizaban las peregrinaciones, como uno de los motivos de viaje por religión. Estas rutas de peregrinación fueron factor de dispersión de una plaga denominada peste bubónica que azoto el continente en el siglo XVIII y su contagio fue masivo.

Edad Contemporánea:

El turismo nació en las primeras décadas del siglo XIX, por una combinación de factores sociales y tecnológicos. Es considerada la etapa más importante en el desarrollo de la industria turística en el mundo, ya que, se vivieron cambios en la sociedad, la industria y la tecnología; estos avances fueron posible gracias a la revolución industrial que promovió la navegación a vapor y el ferrocarril. Los efectos del ferrocarril fueron múltiples, pues no solamente hizo posible el desplazamiento rápido y económico de las personas, sino que también creó una nueva cultura que incluía el hábito del viaje. Además, constituyó un factor de crecimiento para muchas poblaciones, que evolucionaron como consecuencia de las ventajas que representaba estar vinculados a los destinos de la época. (Khatchikian, 2000)

En 1841 Thomas Cook da inicio a la industria de los viajes organizados al contratar un tren para transportar 540 personas en un viaje de ida y vuelta entre las ciudades de Leicester y Loughborough, para asistir a una convención religiosa. A partir de este acontecimiento se desarrollan las organizaciones de viajes y en 1845 Cook inicia su actividad como organizador de excursiones con características similares a lo que es hoy un "Tour Operator". Durante este período de revolución se consolida la burguesía que vuelve a disponer de recurso económicos y tiempo libre para viajar.

En la segunda mitad del siglo XIX los turistas comenzaron a interesarse por el senderismo y el desplazamiento con itinerario y aquella actividad que inició siendo local fue transformándose hasta convertirse en mundial, pues, con la creación del barco a vapor aumentan los viajes hacia Europa, américa y extremo oriente.

Durante el siglo XIX, el turismo se caracterizaba por ser una actividad propia de las clases acomodadas burguesas. No obstante, con el período de paz comprendido entre 1918 hasta 1939, el turismo pasa a ser asequible para otras clases sociales a raíz de los avances tecnológicos registrados hasta la época. Con el avance de los medios de transporte se modifica la forma en que se ejerce la actividad turística a nivel mundial, surgiendo así formas distintas de turismo, las cuales, de acuerdo con Perla Guerrero, en su libro *Introducción al Turismo* (2014), se dividen de la siguiente manera:

Formas de Turismo:

- a) **Turismo Interno:** Aquel que realizan los visitantes residentes que viajan dentro del territorio económico del país de referencia.
- b) **Turismo Receptor:** Aquel realizado por los visitantes no residentes que viajan dentro del territorio económico del país de referencia.
- c) **Turismo Emisor:** El de los visitantes residentes que viajan fuera del territorio económico del país de referencia.

1.2 Desarrollo gradual del Turismo Mundial

Para 1950 y gracias a los cambios generados por la Revolución Industrial que era un contexto ideal para que surgiera el stress laboral, que retroalimenta el actual sistema de esparcimiento, sobre todo el turístico; surge el aumento del tiempo libre del que dispone la población en los países industrializados. Además, los viajes internacionales se convirtieron en el foco de las sociedades, como consecuencia de factores socio económicos tales como: el bajo precio del petróleo y el aumento de la renta disponible de las familias. De acuerdo con Amparo Sancho, 1998; las relaciones comerciales entre las naciones se fueron desarrollando y como consecuencia incrementaron los desplazamientos.

El crecimiento del turismo trajo consigo la creación de la Unión internacional de organizaciones oficiales de viajes (IUOOT) en 1946, institución que a partir de 1970 acuña el nombre de Organización Mundial del turismo, encargada de la promoción responsable, sostenible y de acceso universal del turismo a nivel mundial.

Con la extensión del turismo a nivel mundial crece ininterrumpidamente su desarrollo desde 1950 hasta los años 80, donde la oferta turística mundial registró un incremento debido al aumento desmedido de turistas internacionales de los últimos años. Sin embargo, en entre 1990 y 1993, la industria presenta un decrecimiento debido a la crisis económica en los países industrializados. a causa de la guerra del Golfo Pérsico (1990-1991).

1.2.1 Turismo de masas

El turismo fue tomando fuerzas a partir de hechos históricos; que, quizás, sin ningún tipo de conectividad con la industria, dieron forma a lo que hoy se conoce como sector de viajes; sociedades en busca de ocio, cultura, conocimiento y arte, son solo algunos de los motivos que impulsaron el traslado de las comunidades europeas hacia nuevos destinos. Sucesos como la construcción de la torre Eiffel, el descubrimiento de la tumba de Tutankamon, la apertura del palacio de cristal en Londres, la iluminación de las calles en Paris y la discontinuidad de los muros entre ciudades son acontecimientos que impulsaron el desarrollo turístico en la Europa del siglo XIX. Asimismo, con la revolución industrial, etapa en que progresa el sector transporte; y el avance de los aeroplanos a partir de la segunda guerra mundial; aumenta el deseo de viajar, y, por consiguiente, el turismo tuvo un incremento considerable, de ahí surge el término “turismo de masas”, popularizado entre los años 1950 y 1970.

Con el crecimiento del turismo, el desarrollo de los hoteles y la apertura de nuevas zonas turísticas, se buscan formas distintas para desarrollar la actividad turística dando paso a la diferenciación del turismo de acuerdo con lo desempeñado en el lugar.

1.2.1.1 Tipos de Turismo

Según la Organización Mundial de Turismo, el Turismo se puede clasificar de acuerdo con la manera en que se desempeñe o el destino en que esta se desarrolle, por consiguiente, los tipos de turismo son:

- a) **Turismo Cultural:** Es un tipo de actividad turística en el que la motivación esencial del visitante es aprender, descubrir, experimentar y consumir los atractivos/ productos culturales, materiales e inmateriales, de un destino turístico.

- b) **Ecoturismo:** Es un tipo de actividad turística basado en la naturaleza en el que la motivación esencial del visitante es observar, aprender, descubrir, experimentar y apreciar la diversidad biológica y cultural, con una actitud responsable, para proteger la integridad del ecosistema y fomentar el bienestar de la comunidad local.

- c) **Turismo Rural:** Es un tipo de actividad turística en el que la experiencia del visitante está relacionada con un amplio espectro de productos vinculados por lo general con las actividades de naturaleza, la agricultura, las formas de vida y las culturas rurales, la pesca con caña y la visita a lugares de interés.

- d) **Turismo de Aventura:** Es un tipo de turismo que normalmente tiene lugar en destinos con características geográficas y paisajes específicos y tiende a asociarse con una actividad física, el intercambio cultural, la interacción y la cercanía con la naturaleza.

- e) **Turismo de Salud:** Cubre aquellos tipos de turismo que tienen como motivación primordial la contribución a la salud física, mental y/o espiritual gracias a actividades médicas y de bienestar que incrementan la capacidad de las personas para satisfacer sus propias necesidades y funcionar mejor como individuos en su entorno y en la sociedad.

- f) **Turismo de Negocios:** Es un tipo de actividad turística en la que los visitantes viajan por un motivo específico profesional y/o de negocio a un lugar situado fuera de su lugar de trabajo y residencia con el fin de asistir a una reunión, una actividad o un evento.

- g) **Turismo Gastronómico:** Es un tipo de actividad turística que se caracteriza por el hecho de que la experiencia del visitante cuando viaja está vinculada con la comida y con productos y actividades afines. Por otro lado, de rutinas gastronómicas verdaderas, tradicionales y/o innovadoras, el turismo gastronómico puede implicar también otras actividades afines tales como la visita a productores locales, la participación en festivales gastronómicos y la asistencia a clases de cocina.

- h) **Turismo Costero:** Se refiere a actividades turísticas que tienen su base en tierra costera, como la natación, el surf, tomar el sol y otras actividades costeras de ocio, recreo y deporte que tienen lugar a orillas de un mar, un lago o un río.
- i) **Turismo Urbano:** Es un tipo de actividad turística que tiene lugar en un espacio urbano con sus atributos inherentes caracterizados por una economía no agrícola basada en la administración, las manufacturas, el comercio y los servicios y por constituir nodos de transporte.
- j) **Turismo de Montaña:** Es un tipo de actividad turística que tiene lugar en un espacio geográfico definido y delimitado como son las colinas o montañas, con características y atributos inherentes a un determinado paisaje, una topografía, un clima, una biodiversidad (flora y fauna) y una comunidad local.
- k) **Turismo Deportivo:** Es un tipo de actividad turística que se refiere a la experiencia viajera del turista que o bien observa como espectador, o bien participa activamente, en un evento deportivo que implica por lo general actividades comerciales y no comerciales de naturaleza competitiva.

1.3 Demanda y Oferta turística

La demanda turística es definida como el conjunto de clientes y clientes potenciales que adquieren un servicio turístico con la finalidad de satisfacer sus deseos. Esta comprende un grupo variado de personas con características sociodemográficas distintas.

La demanda turística se clasifica en cuatro tipos que presentan una relación entre el mercado y la industria turística, así como, la postura del mercado hacia las ofertas realizadas por el sector.

- **Demanda Actual:** son los clientes actuales que aportan ingresos económicos a la industria al realizar la actividad turística, es decir, consumidores reales.
- **Demanda Potencial:** son los clientes probables que presentan una necesidad o deseo de ejecutar la actividad turística.
- **Demanda Diferida:** son los mercados que muestran interés por los viajes y el turismo, pero que, debido a situaciones sociales, limitaciones monetarias, etc. no son capaces de ejercer la actividad.
- **La no demanda:** son las personas que no muestran interés en los viajes o el turismo.

La demanda está directamente relacionada con la toma de decisiones que los individuos realizan en la planificación de sus actividades de ocio, cuando se trata de viajes de recreación y familiares o bien de sus ocupaciones profesionales. Ésta se ve afectada, positiva y negativamente, por factores tales como: las mejoras económicas, los cambios demográficos y sociales, la mejora tecnológica, factores políticos, ecológicos, seguridad, etc. (Porrás, 2015)

Oferta Turística: Son todos los elementos que conforman un producto turístico y que son puestos a disposición de los turistas para satisfacer sus necesidades. En un determinado destino, la oferta turística se complementa con productos y servicios sean estos turísticos o no y el destino en general para ofertar a la demanda una variedad en el producto.

Categorías de la Oferta Turística

La oferta turística está compuesta por elementos básicos para el turismo, como:

- **Recursos Turísticos:** Son elementos propios de un destino que no han sido intervenidos por el hombre y cuyas características son llamativas para los visitantes del destino.
- **Transporte:** Son las distintas formas de desplazamiento que se pueden utilizar para acceder al destino.
- **Alojamiento:** Son establecimientos que, a cambio de retribución económica, brindan a los visitantes espacios para pernochar y, que, en ocasiones, este servicio se complementa con otras ofertas.
- **Otras Actividades:** Son las actividades de recreación realizadas en un determinado destino.

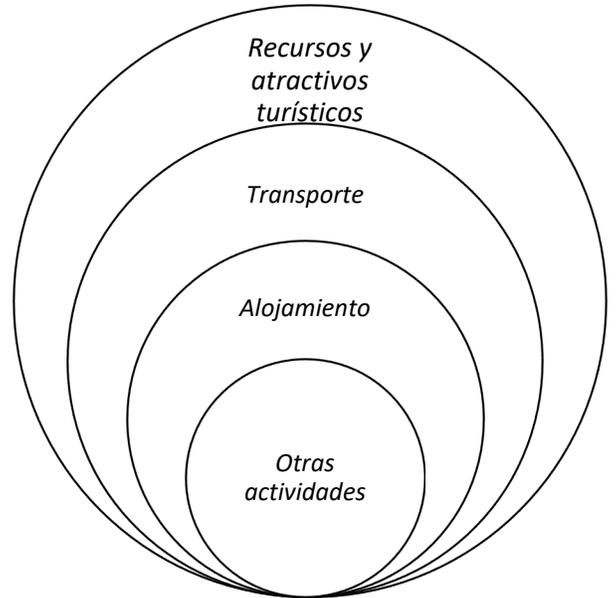


Ilustración 1. Recursos y Atractivos Fuente: Tourism: Principles and practice, (1993)

1.4 Impacto Económico del Turismo Global

La actividad turística incide de manera positiva en el crecimiento y desarrollo económico a nivel mundial, y estos beneficios económicos son, probablemente, el principal interés por el que muchas naciones procuran desarrollar este sector.

De acuerdo con una investigación anual sobre el impacto económico y la importancia social del sector, realizado por el Consejo Mundial de Viajes y Turismo

(WTTC, por sus siglas en inglés), el sector global de Viajes y Turismo experimentó un incremento de 3.5% en el año 2019, superando la tasa de crecimiento de la economía global, cuyo aumento fue de 2.5%.

La contribución del turismo a la economía la convierten en uno de los sectores más representativos a nivel global. Hoy en día, el volumen de negocio del turismo en el mundo iguala o incluso supera al de las exportaciones de petróleo, productos alimentarios o automóviles. La actividad turística se ha convertido, por tanto, en uno de los principales actores del comercio internacional, y representa al mismo tiempo una de las principales fuentes de ingresos de numerosos países en desarrollo. Este crecimiento ha ido en paralelo con la diversificación y competencia entre destinos.

(OMT, 2014)

Situación Actual

El desarrollo de la industria turística global está sujeto a factores arraigados al ámbito social, económico, cultural, de seguridad y de salubridad que determinarán la forma en que se ejecutará la actividad turística, por lo que, la debilidad en uno de estos sectores aportará al decrecimiento turístico y, por tanto, económico de las naciones, en caso de ser una situación a nivel global.

En este sentido, el desenlace de una emergencia mundial, como una pandemia, puede alterar el curso de las actividades sociales, realidad que arropó al mundo, el 31 de diciembre del 2019, fecha en que se detectan, en la ciudad de Wuhan en China, los primeros casos de coronavirus (COVID-19), enfermedad

infectocontagiosa que altera el funcionamiento del sistema respiratorio; el 11 de marzo del 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró el COVID-19 como una pandemia mundial, produciendo fuertes estragos en el sector económico internacional.

De acuerdo con el economista Robert J. Shiller, la crisis económica provocada por el COVID-19 puede tener una repercusión parecida a la vivida en 1929 a causa de la gran depresión, pues sus daños en el sector financiero mundial están siendo representativos. Shiller asegura que la mayor similitud entre la pandemia y la crisis de la gran depresión es la preocupación de las personas por la caída bursátil.

Pese a esta realidad, los gobiernos, los expertos en salud y otras asociaciones no gubernamentales trabajaron para elaborar protocolos de recuperación eficaces que permitan a los sectores económicos continuar sus actividades.

1.4.1 Proyección e Innovación Turística en las próximas décadas según la OMT

Según la Organización Mundial de Turismo (OMT), el turismo en el presente año 2020 bajará entre un 60% y un 80%, lo que conlleva un crecimiento en el desempleo; para reducir el daño que está causando esta pandemia en el sector la OMT presentó recomendaciones que ayuden a los gobiernos, al sector privado y a la comunidad internacional. Además, esta institución mantiene un lazo de colaboración con la Organización Mundial de Salud (OMS) para disminuir los efectos negativos la pandemia Covid-19, el 10 de marzo del año 2020 se realizó una reunión entre estas entidades en Ginebra, donde se establecieron protocolos de salud pública apoyados

en sugerencias de la Organización Mundial de Salud, dentro de los lineamientos propuestos por las entidades se encuentra la incorporación de restricciones en los viajes, como el distanciamiento en los aeropuertos, así como también en las aeronaves y el uso obligatorio de mascarillas, entre otras medidas que ya se han puesto en marcha

Tanto la OMS como la OMT solicitan al sector turístico mundial responsabilidad y una mayor coordinación para hacer que las medidas de salud se apliquen reduciendo al mínimo las interferencias innecesarias en los viajes internacionales.

Además, la respuesta del turismo ha de ser medida, coherente y proporcional a la amenaza de salud pública, y ha de basarse en una evaluación local del riesgo. (OMT, 2020)

En ese sentido, la OMT pidió apoyo financiero a los estados para aplicar las medidas de recuperación dirigidas al sector turístico en los países más afectados; preparación y ejecución de medidas de recuperación e incentivos en coordinación con las organizaciones internacionales de desarrollo y donantes; y · que el apoyo al turismo se incluya en los planes y medidas generales de recuperación de las economías afectadas. Por su parte, la OMT continuará proporcionando orientación y apoyo para las medidas de recuperación de sus miembros y del sector del turismo público y privado, incluidos los organizadores de ferias y eventos turísticos, pues la cooperación internacional es vital para garantizar que el sector pueda contribuir de manera efectiva a contener el COVID-19. La OMT y la OMS trabajan en estrecha

concertación entre ellas y con otras partes para ayudar a los Estados a garantizar que las medidas sanitarias se implementen de manera que se minimice cualquier interferencia innecesaria con el tráfico y el comercio internacional. (OMT, 2020).

Tomando en cuenta la situación sanitaria que atraviesa el mundo, el turismo podría verse afectado en los años venideros. Si bien es cierto que los sectores evolucionan conforme pasan los años, estos deben agotar una serie de pasos para ser aplicados de manera correcta, pero a raíz de la pandemia, la industria turística está experimentando una transformación radical que, de acuerdo con los expertos de la OMT afectaría la demanda hasta mediados de 2021.

Las empresas se están adaptando a “la nueva normalidad”, muchos hoteles están ampliando los espacios comunes; restaurantes disminuyendo la cantidad de comensales que pueden ingresar al establecimiento, son algunas de las medidas tomadas en el sector para mantener el distanciamiento social establecido por las autoridades sanitarias.

Por otro lado, la crisis sanitaria actual no es el único cambio al que la industria turística deba adaptarse, pues también está la innovación, la cual es sinónimo de cambios; hoy las empresas están obligadas a ser innovadoras si quieren sobrevivir, de no hacerlo, pronto serán alcanzadas por los competidores, por lo que, la mejor manera de destacar y estar un paso por delante de la competencia, es a través de la incorporación de avances tecnológicos y ofrecer servicios adecuados a los nuevos estándares de vida que existen en la actualidad. Muchas instituciones y

organizaciones que no son capaces de adecuarse a las pautas del nuevo escenario tecnológico se han visto afectadas, hasta el punto de perder negocios y empleos.

En este sentido, es evidente que la tecnología es uno de los elementos que más influencia tendrá en el turismo del futuro, como es el caso, de la robótica, cuya implementación en el servicio hotelero busca la diferenciación y valor añadido.

A causa de todos los cambios que están surgiendo tanto, demográficos, técnicos, políticos, etc., se hace inevitable la segmentación del mercado de viajes, en especial desde los ángulos demográficos, de los estilos de vida y de los grupos de interés determinados, los productos ofrecidos deberán abarcar:

- Una variedad mayor en los tipos de destinos, creando nuevos destinos, con atributos diferentes a los ya existentes.
- Vacaciones para un mercado maduro, es decir, hechas a la medida respecto a su contenido y a los servicios ofrecidos.
- Aumento de los viajes de aventuras, incluyendo elementos como el medio ambiente, aire libre, naturaleza, ejercicio, animación, etc.
- Vacaciones más cortas, lejos del trabajo o del hogar.

Del mismo modo, diferenciarse de la competencia es tener un punto a favor, el cliente elegirá a quien le ofrezca algo mejor en el servicio o salga de lo común y quien satisfaga todas sus necesidades. La innovación sin duda permitirá estar un paso adelante en cualquier industria, en el caso del alojamiento puede tratarse de buscar alternativas innovadoras a los huéspedes para su descanso, estadía y los

requerimientos que éste necesite, con el fin de agregar valor añadido al servicio. Esto podrá convertir a los clientes de una ocasión en frecuentes que busquen hospedarse en algún establecimiento por diferenciarse de los demás, tanto en el servicio, oferta, satisfacción e innovación. (Tovar, 2020)

El constante cambio de los turistas y la industria obliga al prestador de servicios a adaptarse al cambio, desde cubrir necesidades básicas, medidas de entretenimiento, diversidad de actividades, mejoramiento de instalaciones y acoplarse a las necesidades que surgen día a día entre los diferentes tipos de turistas. La adaptación es un punto clave entre los prestadores de servicios, el adaptarse al entorno y a los clientes permitirá conocer las necesidades de los turistas y poder llegar a satisfacerlas para de esta manera crear una buena imagen. (Tovar, 2020)

Las redes sociales y aplicaciones son medios de suma importancia por la gran cantidad de personas que tienen acceso a ellas, sirven como medio de publicidad y acercamiento del cliente hacia la marca. Es importante abarcar y adaptarse a esta tendencia ya que trae consigo resultados de manera rápida. Por parte de las aplicaciones es casi obligado para el prestador de servicios estar dentro, al ser una manera fácil de adquirir productos o consultar información, es probable que una cantidad considerable de personas se den cuenta lo que se ofrece y así mismo se adapta a las necesidades del cliente. (Tovar, 2020)

1.5 El Turismo en la República Dominicana

La industria turística en la República Dominicana ha estado presente de forma implícita desde la primera mitad del siglo XX, cuando se promulgan una serie de leyes que buscaban mejorar la actividad. Dentro de las primeras leyes dictadas a favor del turismo se encuentran: la Ley No. 103 de automóviles para Turistas, la Ley No. 4378, del 30 de noviembre de 1934, de Secretarías de Estado, con la que se implementa un sistema de dirección y organización de las actividades turísticas; labor que fue ejecutada por varias entidades gubernamentales durante el período dictatorial (1930-1961).

Con la inauguración de la Feria de la Paz y Confraternidad del Mundo Libre, celebrada en honor a Rafael L. Trujillo en conmemoración de sus 25 años en el poder, se da un giro al desarrollo turístico del país. Sin embargo, de acuerdo con algunos autores, esta celebración tenía un trasfondo distinto, pues su ejecución pudo estar conectada con la necesidad de mejorar la imagen del país a nivel internacional.

Durante la tiranía trujillista fueron construidas un sin número de infraestructuras que más adelante funcionaron para recibir las cuarenta y dos naciones participantes de la Feria. Dentro de las edificaciones utilizadas se pueden mencionar:

- Hotel Jaragua
- Hotel Paz
- Hotel Embajador
- Teatro Agua y Luz

- Pabellón de Venezuela

Este acontecimiento no es considerado como el inicio de la industria de viajes y turismo en el país, no obstante, dio apertura a un nuevo ciclo en el desarrollo del sector servicios y con ello, el sueño de dar inicio a una industria prometedora.

Durante los años siguientes el desarrollo del turismo dominicano se vio paralizado debido a la inestabilidad política que reinaba en el país. No es sino hacia los inicios de la década de los 70, durante los 12 años del Dr. Joaquín Balaguer en que se empiezan a realizar planificaciones para el desarrollo turístico de la mano del entonces Director General de turismo Ángel Miolán, quien inicia su gestión en 1967 realizando un trabajo respetable durante sus primeros meses y mostrando así al Presidente de la República la necesidad de velar por el desarrollo turístico, por lo que, en 1969 se promulga la ley 541 con el fin de establecer de utilidad pública e interés nacional el desarrollo y promoción del turismo dominicano. Asimismo, se crea a través de la ley 542 la Corporación de Fomento a la Industria Hotelera y Desarrollo del Turismo (CORPHOTELS).

En 1971 se reconoce nueva vez la importancia del sector, con la promulgación de la ley de incentivo al desarrollo turístico, fomentando así el desarrollo de la industria en el país. Asimismo, en 1972 se inician los procesos de demarcaciones turísticas que dan apertura a la distribución de zonas turísticas en el país.

- Con el decreto 2125 se establece el primer polo turístico denominado Costa Ámbar, zonas comprendida entre Punta La Garza en el municipio de Cabrera hasta Cabo Isabela en el municipio de Luperón.
- Con el decreto No. 3133 de 1973, se establece como polo turístico la zona de Costa Caribe, abarcando los siguientes los territorios: Santo Domingo, La Caleta, Boca Chica, Juan Dolio, San Pedro de Macorís y La Romana.
- En el 1985 con el decreto No. 3327 se establece como demarcación turística prioritaria el llamado polo o área turística de Barahona.
- Con el decreto No. 479 de 1986 se establece el polo turístico de Macao / Punta Cana y se declara la ciudad de Higüey provincia La Altagracia, como localidad de apoyo de los servicios turísticos de la zona.

La industria turística fue tomando fuerza a través de las diferentes gestiones gubernamentales con la implementación de estrategias de desarrollo para el sector y la adición de nuevas zonas que complementaban la oferta turística nacional. Con el pasar de los años, el turismo dominicano se ha convertido en una de las principales fuentes de ingreso de la nación; este auge se refleja en la gran cantidad de empresas hoteleras que han invertido en el territorio; y es que, su relación con el descubrimiento del nuevo mundo, la belleza de la isla y la calidez de su gente, hacen de Quisqueya un lugar notorio, tanto para turistas, como para inversionistas del sector.

1.6 Turismo como Sector Prioritario en República Dominicana

A mediados de los años 60 muchos sectores económicos criticaron y cuestionaron el interés mostrado por el Estado en el avance de esta industria, pues a la fecha el país no contaba con las infraestructuras legales o físicas necesarias para poner en marcha un plan de desarrollo turístico; además, de que su aporte a la economía dominicana no era significativo.

Según las estadísticas del Banco Central, en 1966 se recibió un total de 17,500 turistas con un aporte a la economía de 3 millones 500 mil dólares, mientras que, en 1967, gracias a los trabajos del director de turismo, arribaron 45,400 turistas con un aporte de 9 millones 400 mil dólares. Por lo que, entre 1966 y 1967 la llegada de turistas se triplicó aportando así importantes sumas a la economía dominicana y cambiando la percepción de la población dominicana de cara al turismo.

A finales de los años setenta, la nación dependía de los ingresos de las exportaciones azucareras y debido a la crisis del mercado azucarero internacional, según Pavel Isa Contreras, en su análisis sobre la Expansión y agotamiento del modelo turístico dominicano, la economía dominicana experimentó una reducción considerable en el ingreso de divisas, lo que ocasiono que el país se viera forzado a buscar nuevos ejes de inserción a la economía internacional para restablecer el flujo de divisas; uno de estos ejes fue el turismo, pues para la década de los ochenta era notorio el crecimiento.

Con la detención de las exportaciones azucareras y algunos otros conflictos económicos de la época, se desvalúa la moneda dominicana haciendo atractivo el destino en términos de precio y por consiguiente incrementa la rentabilidad de la actividad, sin mencionar que las leyes de incentivo al desarrollo turístico y la inversión extranjera fueron factores que aportaron al aumento del interés internacional en el destino. Entre 1980 y 1990, el aporte del sector turismo pasó desde un 1% del Producto Interno Bruto (PIB) a un 4%, y en el año 2000, su aporte creció en un 7%. Sin embargo, el sector turístico no se limita a la generación de ingresos directos, sino que, debido a su naturaleza, necesita del complemento de otros sectores económicos; sectores como la agricultura, que suministra una importante cantidad de insumos de alimentos a las empresas hoteleras, juegan un papel determinante en el funcionamiento de la actividad turística, al tiempo que aumenta su participación en la economía del país.

Además, con el crecimiento de la industria turística, se vuelve común el flujo migratorio a nivel nacional, debido a las ascendentes oportunidades de trabajo en las diversas zonas turísticas, lo que contribuyó a descentralizar la actividad económica en el país, agrupadas anteriormente en Santo Domingo y Santiago. El aumento de la actividad trajo consigo un crecimiento de la actividad económica hacia el Norte y Este del país, espacios económicamente marginados hasta antes de los noventa. Asimismo, el desarrollo del turismo contribuyó a un desarrollo de marca país, dando a conocer el destino en otras partes del mundo.

Así, durante los años ochenta, y hasta la actualidad, la industria turística dominicana ha crecido exorbitantemente generando retribuciones por millones de dólares a la nación, y consolidándose como la principal fuente de ingresos económicos del país.

A la fecha, el sector servicios es la industria dominante en la economía dominicana al aportar más de un 60% al PIB de la nación y, de acuerdo con Francisco Javier García, ministro de turismo de República Dominicana, la economía mundial creció en 2019 en un promedio de tres por ciento y, la industria turística registró un aumento de 3.8%. Sin embargo, como todo sector, también presenta puntos débiles, ya que está sujeto a transformaciones debido a cambios sociales, nuevas tendencias, nuevas políticas, nuevas tecnologías, e incluso, verse afectado por otras constantes como la salubridad; la crisis mundial de salud, a causa del COVID-19, es un claro ejemplo de esto, pues ha llevado al cierre temporal de empresas proveedoras de los servicios, y, por tanto, empresas turísticas, afectando la economía dominicana.

1.6.1 Ventajas y desventajas del desarrollo turístico en República Dominicana

Si bien es cierto que el turismo dominicano ha aportado al desarrollo económico, a la generación de empleos directos e indirectos y al desarrollo de comunidades receptoras y de otros sectores de la economía, todos aspectos positivos para el crecimiento del país; también es necesario puntualizar que su progresión puede traer consigo aspectos negativos que a largo plazo pueden llevar al deterioro de la actividad. Así pues, la incidencia del turismo en sectores como el medio ambiente y

la cultura pueden estar estrechamente relacionados con el desmejoramiento de la sociedad dominicana.

A continuación, se enumeran una serie de aspectos tanto positivos como negativos en cuanto al incremento de la actividad turística:

Ventajas

- El turismo permite el crecimiento económico del país, así como también en la comunidad receptora donde se desarrolla la actividad.
- Disminución de la tasa desempleo, a través de la oferta de oportunidades de ocupar un puesto de trabajo en un establecimiento turístico.
- Permite el intercambio cultural entre los países involucrados.
- Mejora la seguridad del lugar.
- Ingreso de divisas.
- Aumenta el Producto Interno Bruto (PIB).
- Establecer una marca país favorable a nivel internacional

Desventajas

- Puede convertirse en una amenaza para el medio ambiente si no se respetan las medidas establecidas por la autoridades de lugar para cuidar el medio ambiente.
- Contaminación ambiental por medio de desechos lanzados al mar.
- Someter un cambio en la comunidad puede ser iniciador de pérdida cultural y de las costumbres que se tienen (transculturación).

- Aumento de la prostitución y delincuencia en zonas altamente turísticas
- Sobre población de zonas aledañas a los destinos turísticos.
- Propagación de enfermedades contagiosas como lo es la actual pandemia (Covid-19).

Velar por la conservación de los recursos y atractivos turísticos de una u otra forma permiten la atracción y el avance del turismo local, sin embargo, estos factores dependerán en gran medida de la realización y correcta aplicación de una planificación turística por parte de entidades involucradas en el turismo dominicano.

1.7 Situación actual del turismo en República Dominicana ante COVID-19

La República Dominicana tuvo un gran crecimiento económico en los últimos años, con un promedio del 5,3% anual, entre 1993 y 2018, llegando a tener una de las tasas más elevadas en la región de América latina y el Caribe. Entre los años 2014 y 2018 el porcentaje subió a 6,3 anual, impulsado por una demanda sólida interna, durante ese período fue la económica de más rápido crecimiento en América Latina y el Caribe. (BM, 2020).

La República Dominicana toma el primer lugar en ingresos por turismo, el segundo en remesas e inversión extranjera y el tercer lugar en cuanto a las exportaciones en Centroamérica y el Caribe.

Las pequeñas y medianas empresas, el turismo, la agricultura, las zonas francas, la construcción y el comercio se han expandido de tal forma que más de 1 millón 500 mil dominicanos salieran de la pobreza y 650 mil hayan superado la pobreza extrema.

En los últimos siete años el Producto Interno Bruto (PIB) ha tenido un crecimiento de un 46% en la República Dominicana. Por otro lado, en el año 2018 el país logró la menor inflación en los últimos 34 años, que fue de un 1.17%. Las Reservas Internacionales Brutas alcanzaron los más altos niveles de la historia del Banco Central, alcanzando los US\$7,173 millones al cierre 2018, equivalente a 4.1 meses de importaciones, sin incluir zonas francas.

En términos de tendencia-ciclo, es decir, aislando del indicador los factores estacionales e irregulares de la serie, el Indicador Mensual de Actividad Económica (IMAE) muestra una expansión anualizada de 5.3%, reflejando que la actividad económica en la coyuntura se mantiene creciendo a un ritmo consistente. (BCRD, 2020)

Además, tomando en cuenta que la principal fuente de ingresos del país es el turismo y, que, a causa de la situación de salubridad presente, esta industria ha decaído, la economía del país ha mermado en gran medida. Según el Banco Central de la República Dominicana, los resultados acumulados del flujo de turistas en lo que va de año obedecen fundamentalmente al cierre de fronteras por tierra, mar y aire implementado como medida de prevención y mitigación de los efectos del COVID-19 (coronavirus) en el país, lo que paralizó el tráfico aéreo desde y hacia la

República Dominicana, impactando negativamente la llegada de visitantes, sobre todo en el mes de abril, donde solo se recibieron 217 pasajeros no residentes.

Ante la realidad de la pandemia COVID-19 la industria turística dominicana (hoteles, bares y restaurantes) decayó un (-17.9%), cabe destacar que estos resultados están basados en los resultados negativos del 2019 como secuela de la propagación de noticias en medios de comunicación internacionales sobre eventos desafortunados ocurridos a turistas estadounidenses mientras vacacionaban en el país, lo que generó una caída en las reservaciones hacia República Dominicana.

Por otro lado, la ausencia de turistas y el cierre de las fronteras a causa de la enfermedad ha ocasionado la pausa de empresas del sector turístico en el país, afectando así los empleos, pues ha llevado a la suspensión temporal de la mayoría de los colaboradores en el sector turístico sin otorgar compensación alguna. A inicios del desarrollo de la enfermedad en el país, el estado dominicano acató una serie de medidas basadas en la implementación de un programa denominado FASE (Fondo de Asistencia Solidaria al Empleado) que con el objetivo de mitigar el impacto económico negativo generado por las medidas de distanciamiento social y cierre de establecimientos comerciales, ayudando a los empleados que han sido afectados a raíz de la pandemia. Asimismo, se estableció un horario de toque de queda y fechas para la reapertura de la economía por fases promoviendo el programa como el inicio de “la covidianidad segura”; esta apertura fue dividida en tres etapas en las que el gobierno dispuso que:

Durante la primera fase (20 de mayo al 2 de junio), las micro y pequeñas empresas podrían incorporarse con el 50% de sus colaboradores, mientras que en las medianas y grandes hasta el 25% del total.

Con el inicio de la fase 2, prevista para el 3 de junio, en las microempresas podría trabajar el 100% del personal, las pequeñas con un 75%, mientras que las empresas grandes y medianas podrían operar con hasta el 50% del personal

A partir de la fase 3 (del 17 de junio al 4 de julio) las pequeñas y microempresas de hasta 50 empleados trabajarían con el 100% de su plantilla, mientras que las empresas que superen los 50 trabajadores solo dispondrían del 75% de su plantilla.

Ya para la fase 4, (5 de julio al 24 de agosto), todas las empresas reanudarían sus labores con el 100% de su personal. Además, en esta fase se reactivaría el turismo, abriéndose hoteles y aeropuertos, así como los gimnasios y los comedores de los restaurantes, sin embargo, el inicio de cada etapa estaba sujeto al comportamiento de la pandemia, situación que tuvo una desmejora continua a partir de la fase 3, por lo que, empresas del sector turístico decidieron posponer sus fechas de reapertura.

LISTADO DE HOTELES CON CIERRES DE VENTAS POR COVID-19		
HOTELES	FECHA DE CIERRE	FECHA DE APERTURA
Bávaro Princess	19 de marzo	15 de julio
Caribe Deluxe Princess	19 de marzo	15 de julio
Tropical Deluxe Princess	19 de marzo	15 de julio
Punta Cana Princess	19 de marzo	15 de julio
Hard Rock Punta Cana	19 de marzo	02 de Julio
Occidental Grand Punta Cana	18 de marzo	Hasta nuevo aviso
Occidental Caribe	18 de marzo	Hasta nuevo aviso
Bahía Príncipe La Romana	18 de marzo	02 de noviembre
Bahía Príncipe Boungaville	18 de marzo	02 de noviembre

Bahía Príncipe Aquamarine	16 de marzo	02 de noviembre
Bahía Príncipe Punta Cana	16 de marzo	02 de noviembre
Bahía Príncipe Esmeralda	16 de marzo	02 de noviembre
Bahía Príncipe Samaná	16 de marzo	02 de noviembre
Bahía Príncipe Cayacoa	16 de marzo	02 de noviembre
Bahía Príncipe Fantasía	16 de marzo	02 de Julio
Bahía Príncipe Ámbar	16 de marzo	02 de Julio
Bahía Príncipe Cayo Levantado	16 de marzo	02 de noviembre
Bahía Príncipe Bávaro	16 de marzo	02 de noviembre
Bahía Príncipe Portillo	16 de marzo	02 de noviembre
VH Atmosphere	23 de marzo	01 de Julio
Gran Ventana	23 de marzo	01 de Julio
Hoteles Be Live	19 de marzo	01 de Julio
Iberostar Selection Bávaro	22 de marzo	30 de Julio
Iberostar Punta Cana	22 de marzo	30 de Julio
Iberostar Dominicana	22 de marzo	30 de Julio
Coral Level at Iberostar	22 de marzo	30 de Julio
Iberostar hacienda Dominicus	22 de marzo	31 de agosto
Iberostar Costa Dorada	22 de marzo	30 de septiembre
Iberostar Grand Hotel Bávaro	22 de marzo	30 de septiembre
Riu Naiboa	21 de marzo	01 de agosto
Riu Bambú	21 de marzo	17 de julio
Riu Palace Macao	21 de marzo	01 de noviembre
Riu Republica	21 de marzo	01 de noviembre
Riu Palace Bávaro	21 de marzo	01 de julio
Riu Palace Punta Cana	21 de marzo	21 de agosto
Hoteles Palladium	18 de marzo	01 de agosto
Lopesan Costa Bávaro	19 de marzo	02 de Julio
Sunscape Puerto Plata	19 de marzo	04 de noviembre
Hoteles Hodelpa	19 de marzo	02 de Julio
Hoteles Lifestyle	19 de marzo	15 de junio
Hoteles Whala	19 de marzo	09 de Julio
Meliá Caribe Beach	19 de marzo	02 de Julio
Meliá Punta Cana Beach	19 de marzo	02 de Julio
Paradisus Palma Real	19 de marzo	02 de Julio
Paradisus Punta Cana	19 de marzo	02 de Julio
Viva W. Dominicus Beach	19 de marzo	02 de noviembre
Viva W. Dominicus Palace	25 de marzo	02 de noviembre
Viva W. Tangerine	25 de marzo	02 de noviembre
Viva V Heavens Puerto Plata	25 de marzo	02 de noviembre
Viva V Samaná	25 de marzo	02 de noviembre

Barceló Bávaro Palace Deluxe	25 de marzo	02 de julio
Barceló Bávaro Beach Solo adult	22 de marzo	02 de julio
Playabachata	21 de marzo	02 de julio
Senator Puerto Plata	26 de marzo	02 de julio
Hoteles Amhsa	19 de marzo	02 de julio
Hoteles Royalton-Bluediamond	22 de marzo	30 de julio
Hoteles Catalonia	21 de marzo	02 de julio
Hoteles Majestic	21 de marzo	01 de julio
Bellevue Dominican Bay	27 de marzo	Hasta nuevo aviso
Bluebay Villas Doradas	27 de marzo	Hasta nuevo aviso
Hoteles Royalton	22 de marzo	Hasta nuevo aviso
Hoteles Am Resorts	22 de marzo	15 de julio
Casa de Campo	22 de marzo	02 de julio
Hoteles Impressive	23 de marzo	02 de julio
Le Sivory Punta Cana	19 de marzo	02 de julio
Hotel Coral Costa Caribe y Xeliter	20 de marzo	01 de agosto
Hoteles Karisma	21 de marzo	02 de julio
Hoteles Hilton La Romana	21 de marzo	02 de julio

Tabla 1 Listado de hoteles por cierres de ventas por COVID-19 Fuente: Agencia de viajes All Ways Travel, (2020)

A pesar de los cambios de fechas por incremento de los contagios diarios, el gobierno decidió reabrir el sector turístico y con ello las fronteras aéreas, marítimas y terrestres, dando inicio a la fase 4 del plan de reapertura, con el objetivo de recuperar el dinamismo de la industria turística del país.

Desde el cierre de las fronteras aéreas a mediados de marzo del 2020 el país solo recibía vuelos de repatriación y carga, pero con la puesta en marcha de la fase 4 de reapertura para la industria de viajes y turismo llegó al país el 01 de julio el primer vuelo comercial por el Aeropuerto de Punta Cana.

LINEAS AEREAS

La industria aérea a nivel mundial se ha convertido en uno de los principales medios de transporte concebido por el hombre a partir de la observación de la naturaleza; este medio tan peculiar, demuestra el deseo del hombre de conquistar el mundo, deseo reflejado en varias civilizaciones a lo largo de la historia de la humanidad.

Este sector sin duda alguna ha transformado el mundo en los últimos años, pues brinda conexiones de manera rápida entre las grandes ciudades; es evidente que estas compañías aéreas tienen un valor sustancial tanto para los consumidores como para la economía a nivel mundial.

La aviación ha cambiado la manera de viajar, dando a las sociedades la oportunidad de desplazarse de una manera más rápida, cómoda y segura. Esta industria, al igual que las demás, debe ajustarse a las demandas de los usuarios, así como, adaptarse a las distintas situaciones que la puedan afectar directa o indirectamente. La industria aérea se interrelaciona con diversos factores que, si bien trabajan con objetivos empresariales distintos, tienen un punto de conexión: el pasajero.

Las aerolíneas promueven la unión entre culturas, así como también el comercio internacional, por ser el método de viajes más eficiente se ha convertido en el modo de viaje preferido y, por lo tanto, genera una gran parte de los ingresos para la economía global, convirtiéndola en una de las industrias más importantes en la actualidad, pues posibilita el desarrollo de otras industrias, como es el caso del “Turismo”, ya que las líneas aéreas actúan como intermediario entre el origen y el destino de los turistas.

Adicional, Es un sector en el que hay mucha competitividad debido a la gran cantidad de aerolíneas que existen en el mundo y que ofrecen la misma ruta, esto ha llevado a los competidores a crear aspectos diferenciadores que permitan su posicionamiento en el mercado.

Estas compañías son meramente vulnerables, pues están expuestas a riesgos empresariales y operacionales, por lo que los organismos internacionales que rigen el tráfico aéreo mundial se encargan de crear políticas sólidas y eficientes, que ayuden a identificar los riesgos a los que se ve expuesta las compañías aéreas para de esta forma tratar a reducirlos. Y es que, la seguridad es el principal factor a tomar en cuenta para para realizar las operaciones aéreas, han surgido ya varios sucesos que han quedado marcados en la historia y han llevado a que las regulaciones aéreas sean mucho más estrictas, lo que trae como resultado la reducción de accidentes.

1.8 Antecedentes de la Aviación

La industria aeronáutica ha evolucionado considerablemente desde inicios del siglo XX, sin embargo, este desarrollo se debe a las investigaciones y experimentos realizadas en siglos pasados, las cuales sentaron las bases de lo que hoy se conoce como ciencia aeronáutica.

El primer vuelo exitoso con una máquina más pesada que el aire fue realizado por los hermanos Wright, el 17 de diciembre de 1903, luego de cuatro años experimentando con planeadores.

El primer intento de vuelo propulsado lo efectuó Wilbur Wright, el 14 de diciembre en Dayton, Ohio, este no tuvo éxito alguno debido a un movimiento brusco del control de elevación lo que provocó la caída de la máquina al salir de su carro de despegue. En los siguientes días los hermanos realizaron los arreglos de lugar y el 17 de diciembre intentaron nuevamente ejecutar un vuelo. Luego de la llegada de 5 testigos, Orville Wright abrió el acelerador del motor y dio la señal para que fuera liberada la máquina, 12 segundos luego de que la máquina hubiese despegado, esta toca el suelo y voló aproximadamente 120 pies. Después de este intento los hermanos continuaron trabajando durante 90 minutos en los que lograron realizar tres vuelos más, el último, controlado por Wilbur, tuvo una duración de 59 segundos. (Chant, 2002)

Los hermanos Wright son recordados en la historia como los primeros en realizar un vuelo con un artefacto más pesado que el aire, pues al llevar a cabo su experimento en 1903, este cumplía con cuatro criterios básicos necesarios para ser considerado un vuelo exitoso, como:

- Artefacto capaz de despegar
- Viajar en el aire impulsado por su propio motor

- Cumplir con la dinámica de vuelo en las tres dimensiones y ser controlado durante el vuelo
- Aterrizar en un lugar distinto, así fuese cerca del punto de partida

En el año 1905 finalmente aparecen los aviones de aeronavegabilidad, máquina denominada como The Flyer III, este fue desarrollado con el mismo diseño del aeroplano utilizado en 1903 con unos ligeros cambios. Entre los meses de junio y octubre fueron realizados un total de 40 vuelos con una duración de más de 15 minutos; el 5 de octubre lograron ejecutar el vuelo más largo con una duración de 38 minutos y 3 segundos cubriendo alrededor de 24 millas. (Chant, 2002)

A medida pasaban los años, las ideas para el diseño de aeroplanos que cumplieran con los principios necesarios para volar eran desarrolladas y perfeccionadas por un sin número de personas hasta llegar a nuestros días.

Primer vuelo transatlántico

Antes de 1927, la ciencia aeronáutica en los Estados Unidos estaba rezagada a causa de los avances en los estados europeos, sin embargo, con el inicio de la primera guerra mundial, estos avances habían quedado a un lado para dar paso al conflicto bélico reinante de la época, por lo que, el aporte de los hermanos Wright al desarrollo de esta ciencia había quedado en el olvido para las naciones europeas, más no para los estadounidenses, quienes en 1920 inauguraron el servicio de correo aéreo, equipo al que Charles Lindbergh pertenecía y donde nacen sus primeras espuelas de formar parte de la industria aérea. El 21 de mayo de 1927

Lindbergh se convirtió en el primer aviador en ejecutar un vuelo transoceánico sin escala desde New York hasta Paris. (Herrero, 2014). El éxito de este acontecimiento marco un antes y un después en la historia de las compañías aéreas; las ciudades americanas construyeron nuevos puertos aéreos y mejoraron los ya existentes, se incorporaron nuevas aerolíneas a nivel mundial e iniciaron las inversiones en nuevos diseños de aeroplanos.

Esta hazaña conocida como el vuelo del siglo, en la que Lindbergh recorrió una distancia de 3,600 kilómetros a bordo del Spirit of St. Louis, fue motivada por un grupo de empresarios franceses que ofrecieron una considerable suma de dólares a quien conectara las ciudades de París y New York a través de un vuelo transoceánico.

1.9 Primeras Líneas aéreas

Las líneas aéreas tienen sus inicios en Alemania, de la mano del Count Ferdinand Von Zeppelin, quien funda en 1909 la Corporación Alemana de Transporte en Dirigible (DELAG: *Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft*), fue la primera compañía dedicada al transporte de correo y pasajeros con una característica distinta, pues en lugar de aeronaves, DELAG utilizaba dirigibles para realizar sus vuelos. (Pedreira, 2010). Los Zeppelins fueron introducidos en servicio militar en 1914 y a partir de entonces las flotas no eran utilizadas para cargar correo o civiles, sin embargo, no fue sino hasta después de la primera guerra mundial que la empresa se consolidó como una aerolínea al prestar sus servicios de forma regular.

Para 1913, DELAG había establecido rutas aéreas para ofertar vuelos locales entre Frankfurt, Düsseldorf, Baden-Oos, Berlin-Johannisthal, Gotha, Hamburg, Dresden y Leipzig en estos vuelos fueron transportados 34,028 pasajeros en 1,588 operaciones aéreas, pero el inicio de la guerra evito la expansión a otras ciudades de Europa. Con el pasar del tiempo, surgen en Europa muchas compañías de transporte aéreo, y, gracias al logro alcanzado por Lindbergh al conectar dos continentes, sinónimo de avance de la industria, se inician las creaciones de nuevas rutas y compañías que brinden al mercado una forma de transporte distinta, en un periodo de tiempo más corto. Algunas de las aerolíneas creadas en la primera mitad del siglo XX son:

1. KLM – 7 de octubre de 1919

KLM Royal Dutch Airlines se fundó el 7 de octubre de 1919, KLM es, por lo tanto, la aerolínea más antigua del mundo operando aún bajo su nombre original, El primer vuelo de KLM fue realizado el 17 de mayo de 1920 a cargo del piloto Jerry Shaw, quien voló una aeronave DeHavilland DH-16 arrendada de Londres a Schiphol, en este vuelo se encontraban a bordo dos periodistas, una carta del alcalde de Londres a su homólogo en Ámsterdam y una pila de periódicos. El 21 de mayo de 1946 KLM se convierte en la primera aerolínea en conectar Europa continental con América, a través de la ruta Ámsterdam y New York con Rotterdam, en un Douglas DC-4. (Larenas, 2019).

2. Qantas – 16 de noviembre de 1920

Esta aerolínea nace con la visión de dos veteranos de la primera guerra mundial al querer unir Australia con el mundo; Las primeras rutas aéreas de Qantas ofrecieron conexiones esenciales a la gente del oeste de Queensland. La visión de la expansión al extranjero se hizo realidad en 1935 al ofrecer rutas áreas entre Brisbane y Singapur de tres días y medio de duración en el avión DH-86. A partir de 1938, los hidroaviones Empire unieron Sídney y Singapur, y pusieron en práctica el servicio completo de cabina y la comodidad moderna al viajar.

3. Aeroflot

Tras finalizar la primera guerra mundial, la aviación en los países europeos fue tomando un rumbo comercial, por lo que Rusia efectuaba los vuelos civiles en los antiguos aviones militares.

De esta manera nace el 15 de julio del año 1923 la primera línea de vuelos nacionales regulares Moscú-Nizhniy Nóvgorod. En los años treinta, en época de preguerra las rutas internacionales de Aeroflot ocuparon la máxima importancia en la economía del país.

Durante la Gran Guerra Patria los pilotos de Aeroflot efectuaban vuelos especiales a la línea del frente, a la retaguardia del enemigo, al extranjero y por el territorio del país. Estos años tan difíciles no cesaban los vuelos regulares en las líneas aéreas internacionales.

4. Czech Airlines – 6 de octubre de 1923

Czech Airlines es la aerolínea de bandera de República Checa fue fundada en 1923. La compañía se especializa en el transporte aéreo regular de pasajeros, centrado principalmente en las conexiones directas programadas entre Praga y los destinos importantes de Europa.

5. Delta – 30 de mayo de 1924

La aerolínea Delta nace de la necesidad de fumigación que tenía la empresa de cultivos Huff Daland Dusters, Delta fue fundada en Macon, Georgia y fue la primera compañía de vuelos agrícolas de la época. La aerolínea contaba con 18 aeronaves, era la flota privada más grande del mundo y operaban desde el sur de la Florida hasta el Norte de Arkansas, y desde el oeste de California hasta México.

En el año 1947 la flota de Delta llega a 644 asientos disponibles. Recibe el premio de Seguridad Nacional por alcanzar un millón y medio de millas de vuelo con pasajeros sin una sola fatalidad. Asimismo, en agosto del año 1979 Delta se convirtió en la primera aerolínea del mundo en abordar un millón de pasajeros en una misma ciudad en un mes. (Delta, 2016).

6. Iberia – 28 de junio de 1927

El 28 de junio de 1927 se firmó la escritura de la constitución de la compañía aérea de transporte, Iberia. En esta primera década se establecieron las siguientes rutas: ciudades peninsulares, islas Canarias y algunos puntos de la costa africana.

El 14 de diciembre del año 1927 se realiza el acto de inauguración del primer vuelo comercial de iberia con su ruta Madrid-Barcelona.

7. Cubana – 8 de octubre de 1929

El 8 de octubre de 1929 quedó constituida ante la ley, la Compañía Nacional Cubana de Aviación Curtis S.A. apenas unos días después llegaban a La Habana sus primeras aeronaves y en un breve plazo comenzó a prestar los servicios de transportación de pasajeros, carga y correo entre la capital y otras ciudades de la isla. (Moreno, 2019).

Rutas aéreas internacionales

Con el surgimiento de las líneas aéreas, las sociedades se ven en la necesidad de controlar las operaciones aéreas a nivel internacional, por lo que, se celebra el Convenio de Chicago, el cual fue un acuerdo regulatorio internacional firmado el 7 de diciembre de 1944 contando con la participación de 54 estados, firmando el convenio solo 52 de estos. Con la realización de este convenio se formalizó la expectativa de crear la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) con el fin de apoyar las operaciones aéreas que requeriría la red mundial de transporte aéreo. Este acuerdo establece principios y reglamentos con el objetivo de desarrollar la aviación civil internacional de manera segura y ordenada, y, que el servicio de transporte aéreo internacional sea establecido atendiendo a estándares de igualdad de oportunidades y crecimiento económico de las naciones. Asimismo, se plantean

los aspectos de navegación y tráfico aéreo actualmente utilizados en la industria los cuales son divididos en dieciocho anexos.

Es en el anexo 2 (Reglamento del aire) en que se plasman las regulaciones necesarias para sobrevolar espacios aéreos internacionales. Este reglamento es conocido como Libertades del aire y consta de nueve apartados donde se establecen los derechos por los que se rige la comunidad aeronáutica al sobrevolar un espacio aéreo, sea este nacional o internacional. Además, esta alianza multilateral busca mediar entre las naciones al establecer la libertad de tránsito aéreo y una política de cielos abiertos a nivel internacional.

A partir de este pacto, los especialistas en materia geográfica sostienen que el transporte aéreo funciona como un elemento organizador del territorio, pues asume la responsabilidad de controlar el espacio aéreo correspondiente a su territorio. Sin embargo, un medio de transporte, como el aéreo, que ofrece unas posibilidades de movilidad a nivel planetario muy superiores al resto de medios de transportes conocidos hasta el momento, posee también unas particularidades de organización que restringen su supuesta “libertad de movimiento”.

El sistema de transporte aéreo, como parte del sistema de transporte general, responde a las necesidades de la sociedad actual y está sujeto a una organización político-económica concreta. Se trata, como el resto de los subsistemas de transporte y comunicaciones, de una práctica encaminada a facilitar el acceso y el control de los recursos. (García C. G., 2003, p. 103).

1.10 Impacto económico de las líneas aéreas a nivel mundial

La industria del transporte aéreo se vale de actividades conexas para poder operar; aerolíneas, aeropuertos, mantenimiento de flotas, arrendamiento de aeronaves y servicios de handling, son labores de vital importancia para el sector. La demanda aérea, por su parte, es generada por distintos grupos de interés como las personas que realizan viajes por turismo y otros sectores económicos que dependen del uso de este medio para trasladar empleados y productos, de aquí que la industria aerocomercial sea una de las principales contribuyentes al desarrollo de la economía global, apoya con 58.1 millones puestos de trabajo en todo el mundo y contribuye \$ 2.4 trillones (3.4%) al PIB mundial. El transporte aéreo facilita el comercio mundial, ayudando a los países a participar en la economía global al aumentar el acceso a los mercados internacionales y permitiendo la globalización de la producción. El valor total de los bienes transportados por aire representa el 35% de todo el comercio internacional. Asimismo, la aviación es indispensable para el turismo, que es un importante motor de crecimiento económico, particularmente en economías en desarrollo, a nivel mundial, el 52% de los turistas internacionales viajan por aire. (ATAG, 2014)

Un estudio de “Oxford Economics” realizado en 80 naciones reveló que la aviación contribuye significativamente a su desarrollo económico, aquellos países que están geográficamente aislados y los estados insulares mostraron una mayor dependencia económica de la industria aérea, mientras que en la mayoría de las naciones desarrolladas, la aviación contribuye al menos un 2% al producto interno

bruto, lo que sugiere que la industria de la aviación y el alto nivel de desarrollo de estos países se refuerzan mutuamente, a medida que una nación se desarrolla, también lo hace el sector de la aviación, y a medida que se desarrolla el sector de la aviación aumenta la actividad económica y se mejoran los niveles de vida. (Perovic, 2013)

La conectividad global que el transporte aéreo ofrece tiene impactos positivos en la productividad y crecimiento económico a largo plazo. Dado el aumento de la conectividad global en las últimas décadas como resultado del transporte aéreo, Oxford Economics estima que este beneficio debe valorarse en más de US \$ 200 mil millones para PIB mundial.

Pese al valor económico conjunto con el crecimiento de la conectividad aérea, muchos países en América Latina siguen percibiendo el transporte aéreo como un servicio de lujo para los sectores de alto poder adquisitivo, en lugar de un impulso para el crecimiento de la economía. Sin embargo, el sector de las líneas aéreas desempeña un papel de suma importancia en la economía global, pues proporciona conectividad a través de la única red de transporte mundial rápida, y al hacerlo aporta al aumento del producto interno bruto (PIB) global y a la creación de nuevos puestos de trabajo, pues genera más de 50 millones de empleos. Además, el sector de la aviación realiza contribuciones a otras industrias facilitando su crecimiento y apoyo a sus operaciones. (CEPAL, 2017)

De acuerdo con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en 2018 el tráfico de pasajeros presentó un aumento considerable registrando un total de 4.3 billones de pasajeros que fueron transportados por aire para un incremento en la demanda de 6.4% en comparación con el periodo de 2017.

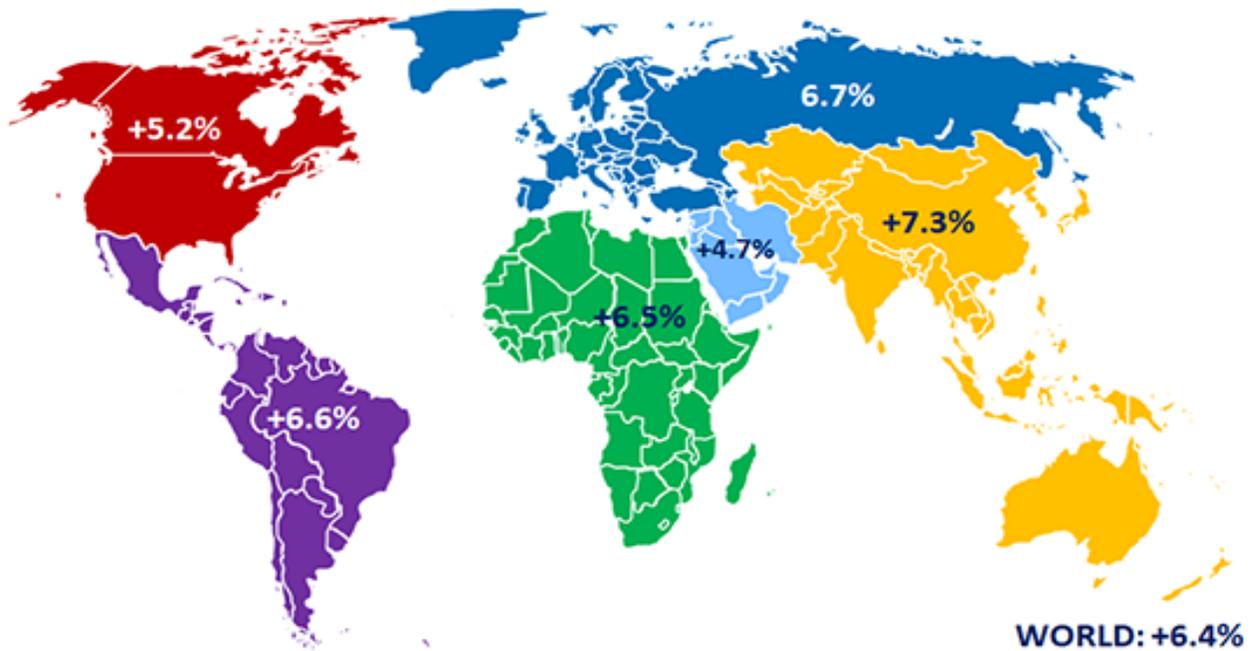


Ilustración 2. Impacto Económico de las Líneas Aéreas a nivel Mundial Fuente: Organización de Aviación Civil Internacional, (2018)

Así también, las compañías de bajo costo (CBC) crecieron constantemente a un ritmo más rápido que el crecimiento promedio mundial, y su cuota de mercado siguió aumentando, tanto en las economías avanzadas como en las emergentes.

En 2018, las CBC transportaron aproximadamente 1.300 millones de pasajeros, y representaron aproximadamente el 31 por ciento del total mundial de pasajeros regulares. La cuota de mercado de las CBC fue la más alta de Europa, representando el 36 por ciento del total de pasajeros transportados en la región, seguido de América Latina/Caribe, América del Norte y Asia/Pacífico, con el 35 por ciento, el 30 por ciento y el 29 por ciento, respectivamente. (OACI, 2018)

En el año 2018, los precios de los combustibles aumentaron en un 31% aproximadamente en comparación al año 2017, sin embargo, esto no influyó negativamente la economía del sector. Los costos de combustible y el sólido aumento del tráfico ayudaron a las aerolíneas a mantener un récord relativamente alto de nivel rentable en 2018, aunque ligeramente inferior a partir de 2017.

El siglo XXI ha sido antesala de varias crisis que han afectado directa o indirectamente el desarrollo de la industria aérea, como: El ataque terrorista a las torres gemelas en 2001, la epidemia de síndrome respiratorio agudo severo (SRAS) en 2003 y la crisis financiera mundial entre 2008 y 2009. Pese a los problemas pasados y presentes que han intervenido en el desarrollo del transporte aéreo; en el año 2013 la OACI anticipaba un crecimiento sostenido similar del tránsito durante los próximos veinte años, además, preveía que para el 2030, el tránsito regular de pasajeros en todo el mundo aumentaría a más del doble. Sin embargo, estas eran solo previsiones que no contemplaban las catástrofes de los siguientes años.

Beneficios de incursionar en el mercado aéreo

Los países han visto a las líneas aéreas como parte de una industria clave en la que desean servicios domésticos controlados por una propiedad doméstica. Muchos países han garantizado el control nacional por medio de la propiedad gubernamental, total o parcial de las líneas aéreas; generalmente estas compañías de propiedad gubernamental son monopolios en sus mercados domésticos, por lo que, aquellas de capital privado pierden dinero, sin embargo, reciben subsidios

gubernamentales. Los países creen que pueden ahorrar dinero manteniendo fuerzas aéreas pequeñas y dependiendo de las líneas aéreas domésticas en épocas de necesidades inusuales de transporte aéreo. Por ejemplo, el gobierno de Estados Unidos utilizó las líneas aéreas comerciales estadounidenses para transportar tropas a Somalia en 1992. Además, la opinión pública apoya el gasto doméstico, sobre todo en viajes pagados por el gobierno. El público considera el mantenimiento de las líneas aéreas nacionales y el requisito de que los empleados gubernamentales vuelen en esas líneas aéreas como ahorro de divisas. (John D. Daniels, 2004)

Por otro lado, las líneas aéreas son un orgullo nacional y los aviones (luciendo sus banderas nacionales) simbolizan la soberanía y la capacidad técnica de un país. Esta distinción nacional ha sido especialmente importante para los países en desarrollo, cuyas líneas aéreas alguna vez fueron de propiedad extranjera, y al adquirirlas como propiedad del Estado limitan el desarrollo de compañías extranjeras. Los países se preocupan de la protección de su espacio aéreo por razones de seguridad.

1.11 Líneas aéreas en la República Dominicana

La República Dominicana se involucró en la industria aérea desde principios del siglo XX, pues ya para 1909, se registraban proyectos de construcción de una aeronave en la ciudad de La Vega. No obstante, no es sino hasta 1911 en que se registra la construcción del primer Poliplano, de la mano de Zoilo Hermógenes García, quien diseñó y patentizó un aeroplano que fue la primera aeronave en llevar

dentro un asiento y una rueda de patín de cola. Entre 1912 y 1914, se registraron aeronaves siendo pilotadas en espacio aéreo dominicano, además, un joven piloto aficionado, de nombre Geo Pou se convirtió en uno de los primeros dominicanos en volar un aeroplano en el país al concedérsele permiso para maniobrarlo, luego de firmar un documento de descarga en caso de accidente. (Perez, 2015)

Ocho años más tarde, en 1919, en el campo de tiros del ejército nacional en San Pedro de Macorís, vuelan cuatro avionetas con destino a Santo Domingo. En el año de 1927, en la ciudad de Barahona, se organiza un proyecto para la creación de la primera línea aérea dominicana bajo el nombre de West Indian Aerial Express, realizando dos operaciones piloto hasta Port Au Prince, Haití, con la finalidad de demostrar lo atinado del proyecto y la posibilidad de conectar la isla con Cuba. A finales de ese año inician las operaciones con vuelos programados hacia San Juan, Puerto Rico y Port Au Prince.

El 5 de febrero de 1932, el Poder Ejecutivo crea el Destacamento de Aviación, el cual estuvo a cargo de los dos primeros pilotos dominicanos de aviación comercial, el capitán Aníbal Vallejo y el entonces 1er teniente Frank Feliz Miranda.

Desde el inicio de las operaciones aeronáuticas en el país, se desarrollaron diversas rutas aéreas ofreciendo al pueblo dominicano acceso a variados destinos. Fueron dos las aerolíneas dominicanas creadas durante la primera mitad del siglo XX, la primera de ellas, llamada West Indian Aerial Express, ofrecía servicios de transporte de correspondencia, así como de pasajeros luego de promulgada la resolución No. 768 de agosto 1927; la cual establecía que la empresa debía ofrecer estos servicios

semanalmente durante tres años. Las rutas seguidas por la empresa aeronáutica abarcaban las siguientes ciudades: San Juan, Puerto Rico; Santo Domingo; Puerto Príncipe, Haití; La Habana y Santiago de Cuba.

Un año después de su exitoso vuelo a través del atlántico, Charles Lindbergh utiliza el espíritu de San Louis para trasportar correo para la West Indian Aerial Express en Centroamérica y el Caribe, arribando a Santo Domingo el 6 de febrero de 1928.

En diciembre de 1928, La West Indian Aerial Express es adquirida por la empresa aérea Pan American World Airways. (Harris, 2011)



Ilustración 3. West Indian Aerial Express Fuente: Smithsonian Museum National Air and Space, (1927)

Dominicana de Aviación

El 1ero de julio de 1944 surge la primera línea aérea bandera del país bajo el nombre de *Dominicana de Aviación* con tres aviones trimotores Ford, y hacia el año de 1951, dominicana, ya miembro del Convenio de Chicago, inicia sus vuelos dentro del Caribe, hacia Curazao, Caracas y Puerto Rico, posteriormente hacia New York y Europa.

Durante el tiempo de operación de Dominicana de Aviación (1944-1995) esta ofrecía sus servicios partiendo de los principales aeropuertos dominicanos:

- Aeropuerto General Andrews (de 1944 a 1959, fecha en que se clausuró este aeropuerto y se inauguró Las Américas).
- Aeropuerto Internacional de Las Américas (hub principal).

- Aeropuerto Internac. Gregorio Luperón (hub secundario).

Asimismo, ofrecía una gran variedad de destinos, dentro de los cuales estaban:

- Puerto Príncipe
- San Juan
- Willemstad
- Oranjestad
- Caracas
- Miami
- Nueva York
- Boston
- Orlando
- Madrid
- Toronto
- Frankfurt
- Londres
- Panamá
- Quito
- París
- Milán

El 7 de diciembre del año de 1944, la República Dominicana, firma el Convenio de Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago, con el fin de desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

1.11.1 Impacto económico del transporte aéreo en la República Dominicana

Las negociaciones de tránsito aéreo están directamente relacionadas con las libertades del aire, son meramente decisiones políticas, las cuales se encuentran sujetas a negociaciones e intenciones políticas del gobierno en turno. En estas negociaciones políticas las intenciones de operación de las aerolíneas quedan atrapadas y las operaciones y los beneficios de los usuarios quedan limitados a las intenciones del gobierno que las negocia. (Garcia M. J., 2012)

En este sentido, el transporte y espacio aéreo dominicano son manejados por las entidades designadas por el estado, como: el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) y la Junta de Aviación Civil (JAC), quienes velan por el cumplimiento de lo establecido en las leyes aéreas nacionales e internacionales. El director del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), Alejandro Herrera explicó durante una entrevista realizada por El Listín Diario que la institución cobra a las líneas aéreas que no tienen acuerdos bilaterales de aviación con República Dominicana y usan el espacio aéreo nacional para cruzar hacia a otras naciones. El funcionario declaró que como el país está situado en una posición geográfica estratégica muchas aerolíneas internacionales cruzan diariamente por el espacio aéreo dominicano, por

lo que son detectadas por los sistemas de radares y tan pronto reciben los reportes de los radares sobre la identificación de las líneas aéreas, matrículas, tipos de aeronaves y su procedencia, los datos se envían a una oficina habilitada por la entidad en Miami, Estados Unidos, que se encarga de la facturación y cobros de los impuestos por el uso del espacio.

Otra forma de aporte económico de la industria aérea al país es a través del turismo, pues la aviación comercial en República Dominicana va de la mano con el crecimiento del sector turístico, dado que, gracias a este último, las operaciones aéreas y el transporte de pasajeros desde y hacia los diferentes aeropuertos del país han registrado un incremento sostenido durante los últimos tres años. Sin embargo, el transporte aéreo no es solo un aliado del turismo dominicano, sino también del fisco, aunque sus aportes al Estado frenan su desarrollo, ya que pone a las aerolíneas locales en desventaja frente a sus competidores extranjeros, por el cobro del 18% de ITBIS a los boletos adquiridos en territorio nacional. (García, 2016) El hecho de que las aerolíneas dominicanas estén en situaciones desventajosas ante compañías aéreas internacionales, a causa de las leyes impuestas por el Estado, es probablemente uno de los motivos por los que a la fecha no existe una aerolínea bandera en el país.

De acuerdo con el caso estudio sobre el impacto de la aviación en la economía de la República Dominicana y realizado usando una metodología comparativa de datos referenciado a 20 años (1996-2016), antes y después de la promulgación de la ley de aviación civil, 491-06; ha demostrado que del 11% que aporta el turismo al Producto Interno Bruto, un 3.83% viene directo de la aviación. En datos más

concretos, la aviación pagó salarios por el orden de los RD\$17,243 MM (0.5%PIB), contrató directamente a 39,716 empleados y pagó impuestos por el orden del 0.62% del PIB. Llevado a números, el transporte aéreo representa un valor agregado bruto de producción de más de US\$900,000,000. (Castaing, 2020). Considerando que el eje principal de la economía dominicana es el turismo y, que 9 de cada 10 turistas llegan por la vía aérea, podemos inferir que la aviación civil y el transporte aéreo son un elemento vital para estos resultados y, por ende, el desarrollo del país.

De acuerdo con Ryan Polanco, presidente de Lift Air Group, la aviación civil ha tenido una “importancia capital” en el crecimiento y desarrollo del turismo, por lo que el gobierno debe incentivar la creación de líneas aéreas locales y atraer nuevas aerolíneas extranjeras que vuelen a territorio dominicano y beneficien la economía nacional. Exhortó al gobierno asociarse con el sector privado, usando un modelo similar al que utiliza con los generadores eléctricos, para que el país tenga una línea aérea nacional.

Polanco aseguró que el crecimiento y desarrollo del turismo en la República Dominicana, principal renglón de generación de divisas, “ha sido posible gracias a la aviación civil, como es el caso de Islandia, país que ha registrado el desarrollo turístico a partir de la industria aérea, pues la esta ha contribuido a duplicar el flujo de turistas, a la vez que aporta al crecimiento de una economía sana, fuerte y vigorosa.

En este sentido, Polanco considera que las autoridades dominicanas deben “dar más incentivos reduciendo los impuestos por pasajeros, el impuesto a los

combustibles de avión, y permitir e incentivar la competencia entre los manejadores de servicios en tierra de los aeropuertos, así como los servicios de abastecimientos de alimentos de las aerolíneas”.

Ahora bien, tomando en cuenta que la situación actual ha puesto en riesgo la estabilidad económica mundial y, por tanto, a la industria aérea en general, es necesario cuestionarse si una compañía aérea dominicana hubiese podido hacer frente a esta situación, considerando que otras aerolíneas internacionales se han visto obligadas a buscar alternativas para mantener control de sus operaciones debido a la insolvencia económica generada por la pandemia; o si por el contrario, la implementación de una entidad como esta en los próximos años sería factible para la economía dominicano.

1.11.2 Aeropuertos en la República Dominicana



Ilustración 4. Aeropuertos Internacionales en la República Dominicana Fuente: Junta Central de aviación civil (JAC), (2020)

República Dominicana cuenta con ocho (8) aeropuertos internacionales, de los cuales siete (7) se encuentran realizando operaciones aerocomerciales internacionales.

La gestión de los aeropuertos del estado ha estado en manos de Aeropuertos Dominicanos del siglo XXI (Aerodom) durante 20 años, iniciando en 1999, después de haber resultado ganador en los procesos de licitación realizados por el estado dominicano con el objetivo de delegar la gestión de los aeropuertos del estado.

Cabe destacar que Aeropuertos Dominicanos del siglo XXI (Aerodom) opera bajo la administración de la empresa francesa VINCI AIRPORTS, quienes en 2016 adquirieron la compañía para operar los seis aeropuertos pertenecientes al Estado Dominicano.

Aeropuertos estatales, manejados por la empresa concesionaria dominicana

Aerodom XXI.

- Aeropuerto Internacional de las Américas (JFPG) (SDQ)
- Aeropuerto Gregorio Luperón (POP)
- Aeropuerto Juan Bosch (AZS)
- Aeropuerto Joaquín Balaguer (JBQ)
- Aeropuerto María Montez (BRX)
- Aeropuerto Arroyo Barril (EPS)

Por otra parte, República Dominicana cuenta con otros puntos de acceso vía aérea que son manejados por el sector privado, estos son:

Aeropuertos privados

- Aeropuerto Internacional de Punta Cana (PUJ)
- Aeropuerto Internacional del Cibao (STI)
- Aeropuerto Internacional de la Romana (LRM)

En el año 2019, el Aeropuerto Internacional de Punta Cana fue el No.1 en cuanto a movimiento de pasajeros internacionales y responsable del 49.25% del total de tráfico desde/hacia la República Dominicana.

Las aerolíneas más activas en cuanto a flujo de pasajeros durante el periodo 2016 - 2019, son las siguientes:

- Jetblue Airways Corporation (N.Y.)
- American Airlines, Inc.
- Delta Airlines, Inc.
- United Airlines, Inc.
- Copa Airlines
- Air Transat At, Inc.
- Sunwing Airlines, Inc.
- Southwest Airlines Co.
- Air Europa 25
- Condor Flugdienst GmbH

De estas compañías aéreas se destacan JetBlue Airways, American Airlines y Delta Airlines, las cuales movilizan más de un millón de pasajeros anualmente desde y hacia el país.

1.11.3 Seguridad Aeroportuaria en la República Dominicana

A partir de la creación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), se establece que los Estados deben velar por la seguridad aeroportuaria, así como, de la aviación civil de una nación.

Para garantizar que los Estados cumplan con esta tarea, la OACI plantea que las autoridades competentes de la seguridad de aviación civil de un país deben aplicar las normas recomendadas en el Anexo 17 sobre la seguridad y protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Partiendo de esto, y, tomando en cuenta que el Estado Dominicana es signatario del Convenio de Chicago, se crea en enero de 1997, el Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC) a partir del decreto 28-97, del poder ejecutivo; cumpliendo así con los mandatos de la entidad internacional. El CESAC tiene a su cargo la elaboración y aplicación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil el cual busca la correcta aplicación de las normas y métodos recomendados en el Anexo 17 de la OACI.

El Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil (PNSAC) contextualiza el marco legal en el que se sustenta, asigna responsabilidades interinstitucionales conforme los roles que competen a cada una, establece las instancias y

mecanismos de coordinación y comunicación, y consigna los procedimientos de medidas de protección de aeropuertos, aeronaves e instalaciones y servicios de navegación aérea. (CONASAC, 2019)

Procedimientos de las operaciones aéreas

Las operaciones aéreas se rigen por la reglamentación internacional establecida por la OACI, así como, las políticas nacionales de transporte aéreo de los países donde estén operando, por lo que, los objetivos particulares de reglamentación nacional en la esfera del transporte aéreo internacional varían de un Estado a otro y dependen de la política económica nacional, de las dimensiones y de la situación geográfica del territorio, del grado de desarrollo nacional, de las políticas nacionales e internacionales, etc. (OACI, Manual sobre reglamentación de transporte aéreo internacional, 2004)

Los procedimientos operativos implementados por la comunidad aeroportuaria buscan coordinar, supervisar y aplicar los reglamentos dictados por las autoridades aéreas.

- Mitigar los riesgos de las operaciones realizadas en tierra, a través del control de las entradas y salidas de aeronaves en territorio dominicano, o bien, que sobrevuelen el espacio aéreo correspondiente.
- Llevar récords de todos los sucesos ocurridos en la terminal aeroportuaria que de una u otra forma puedan afectar las operaciones aéreas.

- Mantener el contacto con toda la comunidad aeroportuaria con el objetivo de solucionar todo tipo de situaciones presentadas en la terminal y aplicar los procesos necesarios.
- Realizar bitácoras con cada eventualidad presentada en la terminal aeroportuaria, sea esta concerniente o no con las operaciones aéreas.

Como compromiso primordial las líneas aéreas deben trabajar, junto a toda la comunidad del aeropuerto para impedir daños, accidentes, incidentes y pérdidas financieras; respetando los derechos de los usuarios y las medidas de protección del medio ambiente.

Por este motivo, el uso de energía renovable por parte de la industria aeronáutica es hoy en día considerado como un reto para los operadores aeroportuarios que buscan impulsar el cuidado del medio ambiente, lo cual, para la industria aérea, no es tarea fácil debido a la alta emisión de carbono por parte de las aeronaves operadas en este sector.

En República Dominicana, país donde existe un alto impacto de la industria turística, que depende en gran medida del transporte aéreo; las entidades encargadas de manejar la aeronáutica buscan a través de planes de contingencia y estándares establecidos por instituciones internacionales, velar por la preservación del medio ambiente.

En este sentido, la empresa concesionada por el gobierno dominicano para operar los aeropuertos del estado (AERODOM XXI / VINCI Airports) por un periodo de 30

años, ha optado por mejorar la calidad medio ambiental, así como, la salubridad de la comunidad aeroportuaria mediante la aplicación a programas como “Airport Carbon Accreditation”.

Adicional a esto, si se busca reducir la emisión de estos elementos dañinos, la vía más factible es a través del uso de energía renovable, que no solo aportaría a su disminución, sino que también limitaría los riesgos a los que se enfrenta la comunidad aeroportuaria en caso de fallas eléctricas en las terminales aéreas.

1.11.4 Flujo de pasajeros en aeropuertos dominicanos

De acuerdo con la Junta de Aviación Civil (JAC), la República Dominicana registró la cifra récord de 116 mil 390 operaciones aéreas durante el periodo enero - diciembre 2019, mediante las cuales fueron transportados más de 14 millones 400 mil pasajeros en vuelos de entrada y salida por los principales aeropuertos del país, siendo los aeropuertos de Punta Cana y Las Américas los que registraron los más altos niveles de tráfico de pasajeros, representando el 77.5% del total.

La República Dominicana posee ocho aeropuertos internacionales, siete de ellos realizan actualmente las operaciones internacionales, en el año 2019, el Aeropuerto Internacional de Punta Cana quedo situación en primera posición en cuanto al tráfico de pasajeros internacionales, movilizandoo el 49.25% del tráfico desde/hacia la República Dominicana, lo que equivale a 7,106,258 pasajeros. No obstante, a pesar de haber recibido el mayor tráfico de pasajeros en el 2019, sufrió el mayor

impacto negativo por la baja de pasajeros que ocurrió en abril del 2019, donde el país dejó de percibir 732,474.

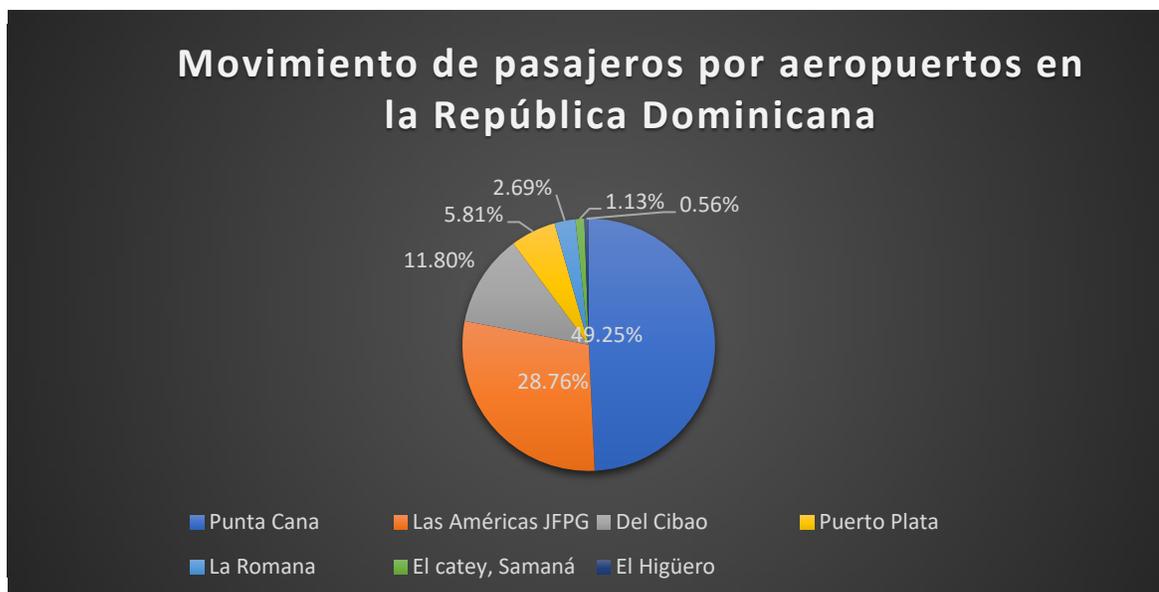


Grafico 1. Movimientos de pasajeros por Aeropuertos Dominicanos Fuente: Elaborado por la Junta de Aviación Civil (JAC) a partir de la base de datos del IDAC, (2019).

En el transcurso del 2019 el origen/destino que registró más tráfico de pasajeros bajo la modalidad de vuelos regulares fue la ciudad de New York, conectando con la República Dominicana a través de los aeropuertos de Las Américas JFPG, Punta Cana y Del Cibao, en la siguiente tabla destaca el aeropuerto Del Cibao con la posición más alta en tráfico de pasajeros en la ruta New York/Del Cibao recibiendo más de un millón de pasajeros en el año 2019.

Movimiento de pasajeros en principales rutas aéreas regulares 2019

Rutas aéreas	Pasajeros 2019
New york/Del Cibao	1,012,007
New York/ Las Américas	959,951
Toronto, Lester B. Pearson/Punta Cana	627,576
Miami-Florida/Las Américas, JFPG	441,666
Newark/ Las Américas, JFPG	429,115
Tocumen/Punta Cana	426,058
Montreal/ Punta Cana	411,921
New York/ Punta Cana	402,898
Madrid-Barajas/Las Américas, JFPG	387,576
Atlanta/ Punta Cana	340,114

Tabla 2. Movimiento de pasajeros en principales rutas aéreas regulares Fuente: Elaborado en base al informe estadístico de la Junta de Aviación Civil (JAC), (2019)

Movimiento de pasajeros por región

América del norte: El 80% de los pasajeros que provienen de Norteamérica, son estadounidenses, representan en cifra unos 7.5 millones de pasajeros, seguido por Canadá con un 19% equivalente a 1.8 millones y en tercer lugar se sitúa México cubriendo el 1%, es decir, 70 mil pasajeros. (BCRD, 2019)

Europa: En el 2019 se registraron un total de 2,552,484 pasajeros entre Europa y la República Dominicana, lo cual representa el 18% del tráfico total de pasajeros, se sitúa España en primera posición con 646 mil pasajeros.

América del sur: En el 2019 se registró un tráfico de pasajeros de 978,172 entre Sur América y la República Dominicana posicionándola como la 3ra más activa de todas las regiones, representando un 6.8% del total de pasajeros, donde Colombia se situó en primer lugar con 330 mil pasajeros.

América central: Esta región está en cuarta posición en cuanto al tráfico de pasajeros de la República Dominicana se registró una suma de 792 mil pasajeros entre representa un decrecimiento de un -7.2% relativos y -62 mil pasajeros en términos absolutos. El tráfico de turistas provenientes de esta región disminuyo luego de un período de crecimiento promedio anual de 5.6% en los años 2016-2018.

El caribe: En el 2019, se contabilizó un tráfico de 759,761 pasajeros entre El Caribe y la República Dominicana, lo que representa un crecimiento de 5.4%. Puerto Rico lidera con 400 mil pasajeros transportados, equivalente a más de la mitad del tráfico total.

1.11.5 Situación Actual de las aerolíneas ante pandemia COVID-19

El convenio de Chicago también contempla escenarios en los que los accesos internacionales pueden ser interrumpidos, o bien, reducir las operaciones aéreas al mínimo en casos necesarios; el artículo 14 sobre la prevención contra la propagación de enfermedades establece que cada Estado miembro deberá tomar las medidas que considere pertinentes para evitar el avance de enfermedades que estén afectando a la sociedad. Con el brote del coronavirus (COVID-19), enfermedad infecciosa que altera el funcionamiento del sistema respiratorio; la industria de la aviación mundial se vio afectada al acatarse a lo descrito en el artículo

14 del convenio, pues para frenar el contagio del virus las fronteras fueron cerradas y las operaciones aéreas reducidas, lo que ha conducido a la implementación de protocolos que ayuden a la protección de los trabajadores, así como, procedimientos que contribuyan a mantener el distanciamiento social en los aeropuertos.

Medidas establecidas para la reapertura de aeropuertos y reanudación de operaciones aéreas ante la pandemia del Coronavirus.

- ✓ La Asociación Internacional de Transporte Aéreo propone recopilación de datos del pasajero, que incluya información sobre su estado de salud.
- ✓ Límite de acceso a la terminal de solo los empleados del aeropuerto y las aerolíneas y las personas que viajarán, con excepción de aquellas personas con discapacidad o menores de edad que necesitan de un acompañante.
- ✓ Toma de temperatura en los puntos de acceso a la terminal aérea.
- ✓ Distanciamiento social en todos los procesos a realizar.
- ✓ Uso de mascarillas obligatorio.
- ✓ Limpieza y desinfección de superficies.
- ✓ Servir los alimentos pre-empacados para reducir el contacto del pasajero con la tripulación.
- ✓ Servicios más tecnológicos, que reduzcan el contacto de los empleados con los pasajeros.

Por el momento las compañías de transporte aéreo tienen gran parte de sus aeronaves estacionadas, lo que se traduce en pérdidas significativas, ya que, aún

estacionadas, requieren de mantenimiento preventivo; además, para poder retomar sus operaciones necesitarán reparaciones e inspecciones y la obtención de certificados para comprobar que estos cumplen con los estándares de seguridad, por otra parte, las pocas aeronaves que se encuentran operando están dejando los asientos centrales sin ocupar como una de sus medidas de distanciamiento social; con estos asientos desocupados una aeronave viaja con un 65% de su capacidad, obligando a las compañías a elevar los precios de los tickets aéreos para poder cubrir los costos operacionales.

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) estima que un alto porcentaje de compañías aéreas en Medio Oriente y el norte de África tendrán pérdidas en 2020 de más de 24.000 millones de dólares, en comparación con los ingresos registrados en el año anterior.

Igualmente, esta crisis que ha puesto en juego la estabilidad económica del sector aéreo; tendrá una incidencia negativa en el capital humano que acoge, pues la pérdida de puestos sería aproximadamente de 1,9 millones de trabajadores, lo que representa el 50% de la industria.

Empleos en la Industria Aérea

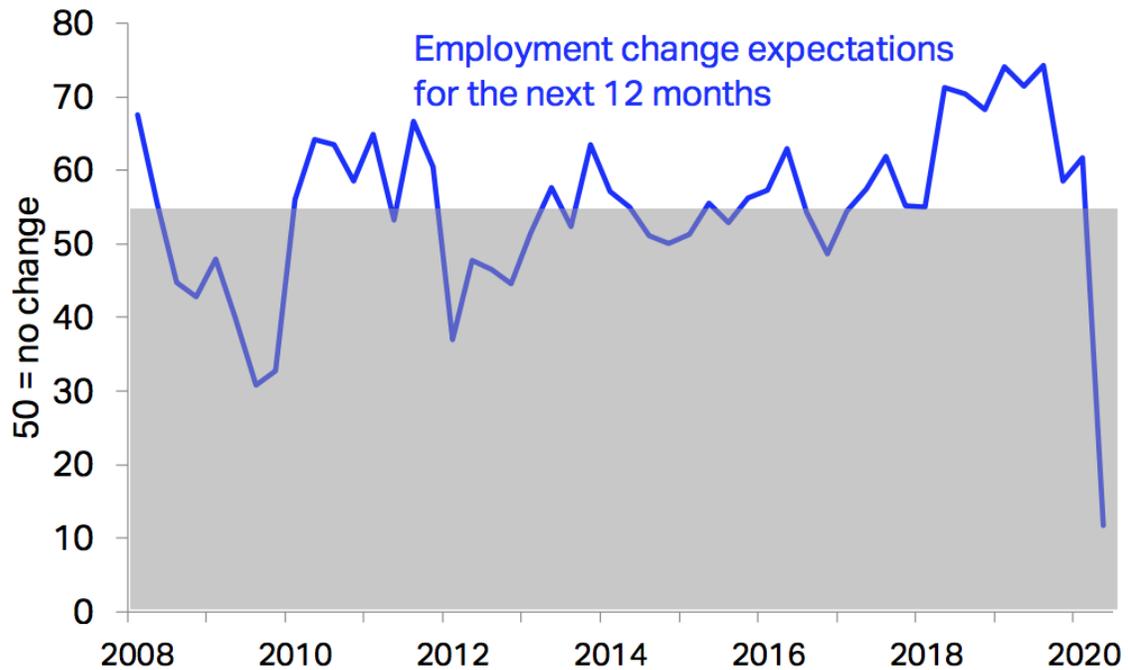


Gráfico 2. Empleos en la Industria Aérea Fuente: Asociación Internacional de Transporte Aéreo, (2020)

Esta pandemia ha causado fuertes estragos financieros a las compañías aéreas y, a sabiendas de que la reducción de costes no evitaría el daño económico en que se han visto envueltas, algunas han optado por declararse en quiebra o solicitar ayuda de su gobierno para sobrellevar la crisis. Jerome Cadier, presidente de la firma de Latam Brasil, asegura que "Sin la ayuda del Gobierno, el sector aéreo no sobrevive y queda insolvente". De acuerdo con Cadier, para sobrevivir en 2021, las aerolíneas tendrían que emplear un sistema de costos por hora de vuelo y, a la vez sustentarse en la ayuda del gobierno para amortiguar los daños.

Compañías como Delta Airlines y Virgin Australia han registrado pérdidas desde los primeros meses del 2020, obligando a la administración a formular planes de contingencia para enfrentar la crisis. En el caso particular de Virgin Atlantic Airways, idearon un concurso de acreedores debido a la negativa del gobierno británico a apoyar el mantenimiento de la industria.

United Airlines por su parte ha registrado pérdidas desde los primeros 90 días del año; entre los meses de enero y marzo su facturación sufrió una reducción del 17%, en comparación con el mismo periodo del año anterior. Las bajas financieras registradas por United incluyen los cargos especiales por cerca de 1.000 millones de dólares por cuenta de sus vínculos en la participación de la compañía colombiana Avianca Holdings. (Angulo, 2020)

Estos cambios en la industria han sido la antesala de la pérdida de una decena de empresas de transporte aéreo a nivel mundial; de acuerdo con la revista *Preference* algunas de las compañías que a la fecha han cesado sus operaciones son: South African Airways, Avianca, Latam, Thai, Air Mauritius, Tame, Flyest, algunas filiales de Norwegian o LGW –la aerolínea regional alemana que operaba para Eurowings, la filial de Lufthansa, que presentó solicitud voluntaria de quiebra–, aunque en ciertos casos con modalidades de bancarrota con el fin de protegerse ante los acreedores en lugar de cerrar.

Algunas de las compañías que se han declarado en quiebra se han acogido al capítulo XI de la ley de bancarrota de Estados Unidos, que establece que una compañía deudora mantendrá el control de las operaciones comerciales siempre y cuando sea supervisada por el poder judicial; con el amparo de esta ley, las aerolíneas que han experimentado insolvencia en los últimos meses, han sido capaces de mantener un control sobre sus operaciones y posteriormente, desarrollar un plan de reestructuración que les permita continuar en el mercado. Sin embargo, con la parálisis de la industria también aumenta la probabilidad de que estas compañías cesen sus operaciones de manera permanente.

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) aporta cifras para alertar de la catástrofe que supondría la quiebra de más compañías aéreas. Con esta alerta, la IATA busca que los gobiernos pongan en marcha “planes de acción con carácter urgente” para proporcionar ayuda financiera a las aerolíneas. (Preference, 2020)

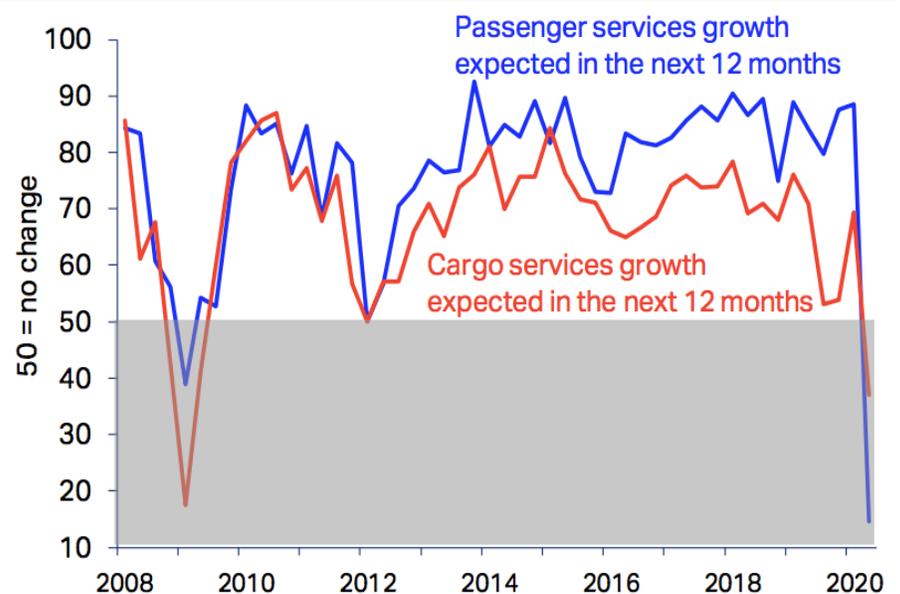


Gráfico 3. Situación Actual de la Industria Aérea Internacional Fuente: Asociación internacional de Transporte Aéreo, (2020)

Con la intención de abrir paulatinamente la economía, muchos grupos internacionales están explorando posibles vías para facilitar un "reinicio" de las aerolíneas internacionales. La reanudación de los vuelos internacionales requerirá que se superen una serie de obstáculos para que los gobiernos permitan que los viajes sean desarrollados de manera usual.

El nuevo arranque requiere dos componentes clave: en primer lugar, los gobiernos deben estar preparados para permitir que los pasajeros viajen,

entre países y regiones. En segundo lugar, los pasajeros deben tener suficiente confianza en que puedan viajar con seguridad, y lograr lo que desean hacer en su viaje. Durante el viaje del pasajero, un riesgo aceptable de transmisión a bordo es un factor clave, conjuntamente con otras consideraciones como el riesgo de enfermedad mientras está fuera, riesgo de puesta en cuarentena, disponibilidad de alojamiento seguro y adecuado, disponibilidad de seguro de viaje, etc. Para los gobiernos, la transmisión en vuelo es secundaria, ya que en primer plano está el riesgo de importación de la enfermedad. Este es un problema más difícil de resolver, pero al emplear las medidas de protección establecidas por la Organización Mundial de la Salud (OMS). (IATA, 2020)

En otro orden, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) solicitó a los países de Latinoamérica y el Caribe la reapertura urgente de la industria acatando las medidas sanitarias aprobadas por la OACI para de esta forma, evitar un colapso de las aerolíneas. Sin embargo, a la fecha Latinoamérica es el epicentro de la

enfermedad, por lo que la reapertura de esta actividad implicaría el avance del virus en caso de no aplicar los protocolos sanitarios de manera correcta.

De acuerdo con la Organización Panamericana de la salud la enfermedad se ha extendido en Latinoamérica de la siguiente manera:

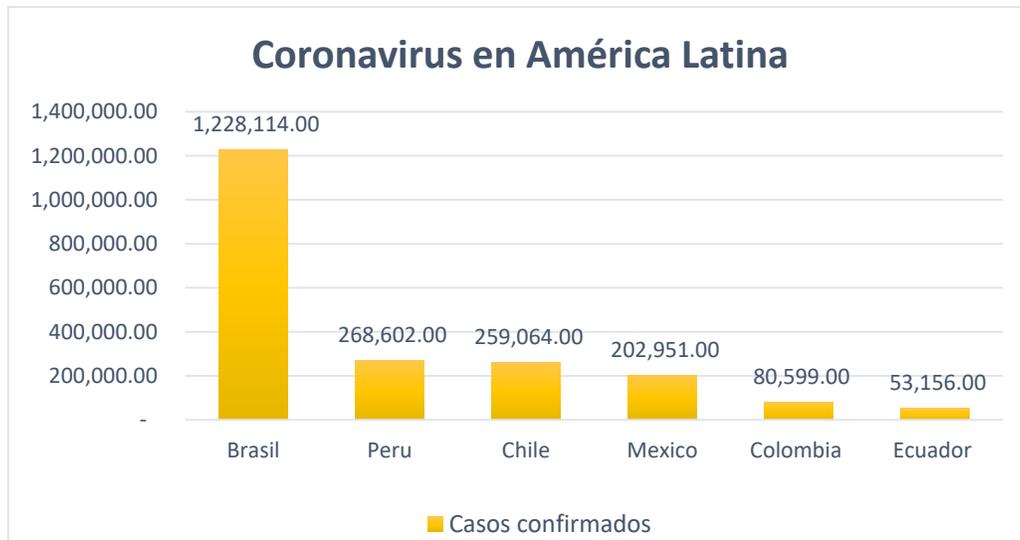


Gráfico 4. Coronavirus en América Latina Fuente: Organización Panamericana de la Salud, (2020)

Reapertura de aeropuertos

A la fecha, los países que han decidido abrir nuevamente la economía, y con ella, la industria aérea, son:

República Dominicana	01 de Julio 2020
China	08 de Junio 2020
Italia	08 de Junio 2020
España	21 de Junio 2020
Estados Unidos	Junio 2020

Ecuador	01 de Junio 2020
México	Mantienen vuelos con ofertas limitadas de demandas
Panamá	22 de Julio 2020
Argentina	01 de Septiembre
Chile	Mantienen vuelos con ofertas limitadas de demandas
Brasil	Mantienen vuelos con ofertas limitadas de demandas
Costa Rica	01 de Agosto 2020
Paraguay	01 de Julio 2020
Colombia	01 de Septiembre 2020

Tabla 3. Reapertura de Aeropuertos a nivel Internacional Fuente: Internet, (2020)

1.11.6 Flujo de pasajeros en base a la situación actual, República Dominicana 2020

Con la llegada de la crisis sanitaria COVID-19 a la República Dominicana, el flujo de pasajeros y el tránsito de aeronaves por los diferentes aeropuertos dominicanos ha mermado en gran medida tomando en cuenta que dentro de los lineamientos gubernamentales está la suspensión de las operaciones aéreas, debido al cierre de las fronteras con el fin de evitar la propagación de la enfermedad; lo que implica una baja radical en el flujo de turistas internacionales. De acuerdo con el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) la industria aérea dominicana ha presentado una caída interanual de viajeros, de un 99 %. El movimiento de viajeros por las terminales aéreas nacionales bajó desde 1,108,137 registrado en mayo del 2019 a 11,022 en igual mes de 2020, una reducción neta de 1,097,115 pasajeros.

Tomando esto en cuenta y con el objetivo de evitar la caída definitiva de la industria aérea el gobierno dominicano decidió reanudar las operaciones aéreas a partir del 01 de julio de 2020, fecha para la cual Aeropuertos Dominicanos del siglo XXI (AERODOM) tenía programada la recepción de 16 vuelos comerciales en el Aeropuerto internacional de las Américas, José Francisco Peña Gómez, provenientes y/o con destino a ciudades como Nueva York, Madrid, Boston, Miami, Fort Lauderdale y Newark en Estados Unidos y España.

Por otra parte, la aerolínea Air Century, compañía dominicana, realizó su primer vuelo hacia Puerto Príncipe, Haití, luego de casi tres meses de inactividad; marcando así el inicio de operaciones en el Aeropuerto Internacional de La Isabela.

Con la reanudación gradual de las operaciones aerocomerciales, AERODOM tiene programada la reapertura del Aeropuerto Gregorio Luperón en Puerto Plata para el día 04 de julio del 2020, contando con vuelos diarios a Nueva York y Miami; de acuerdo con Mónica Infante, directora general de AERODOM “Al principio tendremos menos vuelos a destinos limitados. A medida que otros países avancen en la apertura de sus fronteras, aumentará la oferta de vuelos, destinos y el tráfico de pasajeros”; también enfatizó que el sistema de transporte aéreo mundial se ha preparado con los más altos niveles de seguridad sanitaria para reanudar la conectividad aérea.

El protocolo establecido por las autoridades dominicanas y aplicado por AERODOM establece medidas compatibles con los requisitos de seguridad y protección dispuestos por los organismos internacionales que rigen el tráfico aéreo mundial y

que permiten proteger del contagio a pasajeros, tripulaciones, empleados y visitantes en todos los aeropuertos.

De acuerdo con Alejandro Herrera, Director del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), retornar la aviación civil y el transporte aéreo a los parámetros previos a la pandemia del COVID-19 tiene que ser un proceso gradual que requerirá de un extraordinario esfuerzo colectivo de todos los actores que componen el sistema aeronáutico nacional e internacional, guiados por un espíritu de colaboración y comunicación continua.

El dirigente afirmó que al tomar en cuenta el continuo crecimiento generado por la aviación en las últimas décadas, que representan un 5% de las operaciones aéreas anuales; la posición turística del país y su aporte al PIB de la nación, se verán afectadas por la recuperación del tráfico aéreo hacia el país.

“Retornar la aviación civil y el transporte aéreo a los parámetros pre-pandémicos será un proceso gradual que requerirá de un extraordinario esfuerzo colectivo de todos los actores que componen el sistema aeronáutico nacional e internacional guiados por un espíritu de colaboración y comunicación continua, a fin de lograr los consensos necesarios respecto a las medidas y protocolos que se implementan para devolverle la confianza al público viajero y garantizarle que al abordar los aviones, no corran riesgo de contagio”.

- Alejandro Herrera

CAPITULO II: PRESENTACION Y ANALISIS DE LOS RESULTADOS

2.1 Presentación resultados entrevistas

Luego de aplicados los procedimientos para la recolección de información estos deben ser analizados con el fin de determinar, a partir de la información arrojada, las conclusiones correspondientes al tema abordado.

Por cuanto, la presentación y análisis de los resultados mostrará la percepción del director del departamento de comunicaciones de Aeropuertos Dominicanos del siglo XIX (AERODOM) en relación a la incidencia de la industria aérea en el desarrollo turístico dominicano.

Cabe destacar que los resultados obtenidos durante la investigación se deben a la situación que acecha al mundo desde mediados de marzo del 2020, situación que ha afectado el comercio y con este, los negocios de las aerolíneas.

Impacto de la ausencia de línea aérea bandera en la República Dominicana

Entrevista para optar por el título de Administración de empresas Turísticas y Hoteleras

Directores de AERODOM

Nombre: Luis José López

Oficio: Director de Comunicaciones

Institución: Aeropuertos Dominicanos del siglo XXI

1. ¿Qué cantidad de aerolíneas operan en el Aeropuerto de las Américas?

El Aeropuerto de las Américas actualmente opera 28 líneas aéreas de pasajeros, es decir, sin incluir aerolíneas de carga.

2. ¿Cree que el depender del transporte aéreo internacional puede traducirse como poco rentable para la República Dominicana?

La posición que siempre ha mantenido Aerodom, es que definitivamente se necesita promover la existencia de aerolíneas locales, aerolíneas que tengan como base aeropuertos dominicanos pues el depender exclusivamente de aerolíneas internacionales para movilizar la mayor cantidad de pasajeros realmente hace que el país esté en una situación más vulnerable y es algo fundamental el que contemos con una línea aérea nacional y hemos estado

Promoviendo con las diferentes autoridades que puedan establecer aerolíneas locales en República Dominicana y de hecho hemos estado trabajando con el consejo nacional de competitividad para poder actualizar el marco regulatorio y que sea económicamente viable para una aerolínea instalarse en la República Dominicana porque ahora mismo una compañía aérea de bajo costo le resulta prácticamente imposible poder tener como base la República Dominicana en vista a los altos costos fijos que implica operar, la mayoría de las aerolíneas lo que hacen es "Leasing" es decir, alquilar las aeronaves en vez de tener propias. El marco tributario actual no reconoce esas figuras y les obliga a las aerolíneas el tener que pagar por prácticamente todos sus activos como si fueran propios cuando no siempre es así, y eso hace que la carga fiscal sea excesivamente alta y dificulta la capacidad operativa de las aerolíneas. En resumen, somos un país turístico, "Una media isla", que necesita el transporte aéreo para poder estar comunicado con el resto del mundo, y el no tener aerolíneas locales hace que el país esté en una posición más vulnerable, cabe destacar que actualmente contamos con dos aerolíneas en el país, "Sky High" y "Air Century", pero ambas tienen destinos limitados, lo que limita su capacidad de movilizar pasajeros, entonces son aerolíneas internacionales las que movilizan más del 95% de pasajeros que entran y salen a la República Dominicana.

3. ¿Qué representaría a nivel operacional el poseer una línea aérea bandera?

Facilita promocionar el destino de una forma diferente y tener mayor recurso para atraer más turistas porque ahora mismo la República Dominicana al no tener una aerolínea que pueda conectar con los grandes mercados emisores de

turistas, la mayoría de esos turistas provienen de Estados Unidos, Canadá y Europa hasta que no tengamos aerolíneas locales operando esas rutas la capacidad de diseñar paquetes, promociones, de poder ofrecer una experiencia más atractiva para los turistas se está viendo limitado, si contáramos con una línea aérea bandera cuya base de operaciones esté en República Dominicana permitiría poder diseñar otro tipos de paquetes como lo hacen otros destinos, que incluyen tarifas especiales de vuelos sumados a las tarifas del hotel o de las atracciones turísticas, son cosas que actualmente no podemos hacer y que nos ponen en una situación de desventaja.

4. ¿Qué beneficios económicos obtiene la República Dominicana de las operaciones aerocomerciales de empresas internacionales?

El transporte aéreo es la base del turismo y es también la base de la conectividad de la República Dominicana con el resto del mundo, es una pieza fundamental para poder permitir que tanto Dominicanos ausentes, como turistas lleguen al país y genera más de 40,000 empleos directos más los empleos indirectos asociados a la industria, serían un total de más de 100,000 empleos que dependen exclusivamente del transporte aéreo, del 8.6% del PIB Dominicano, que diferentes analistas han concluido que dependen del turismo, cerca del 2%

De ese 8.6% depende del transporte aéreo, es decir, que son millones de dólares los que se mueven anualmente gracias al transporte aéreo y a toda la conectividad aérea del país.

5. ¿El lanzar una línea aérea bandera aumentaría ese porcentaje que brinda el transporte aéreo actualmente al PIB Dominicano?

Si, si contáramos con más y mejores opciones de vuelo más personas podrían movilizarse y así mismo mayor riqueza se generaría, pues parte de las quejas que siempre se escuchan es que el costo de los pasajes aéreos es realmente elevado y esto provoca que no todos los segmentos poblacionales puedan acceder a ellos, entonces si tuviéramos tarifas muchos más atractivas a menores costos pues

6. Tomando en cuenta la situación sanitaria a nivel mundial, ¿Sería factible la incursión de República Dominicana en el mercado aeronáutico comercial?

Ahora mismo no es el momento, pues estamos viviendo una crisis sin precedentes a nivel mundial, y la misma está afectando de manera significativa la rentabilidad de la industria aérea, sería muy difícil conseguir inversionistas, teniendo un mercado tan deprimido, pero lo que si sería favorable es ir creando y avanzando en la actualización del marco fiscal y en la creación de los esquemas económicos que hagan que sea atractivo el instalar una aerolínea a futuro porque estamos convencidos de que las personas seguirán viajando, no lo están haciendo hoy día, producto de la pandemia y de que aún no se haya encontrado la solución para la misma, lo ideal sería poder ir avanzando ahora en la redacción de las diferentes resoluciones y llegar a un consenso sobre

Cómo debe ser los esquemas tributarios que regulen a las aerolíneas locales para que puedan estar listas para atender la demanda una vez se recupere, pues es una industria que todo es a mediano o largo plazo, si se necesitan aeronaves

se toma un tiempo el conseguirlas y por ende es importante ir avanzando todos los pasos administrativos que se necesitan.

7. Si República Dominicana contara con una aerolínea bandera en la actualidad, ¿habría podido hacer frente a la pandemia COVID-19?

Depende de muchas variables, tales como: La salud financiera de ese negocio, que tan robusto es el mercado, si el destino depende del turismo, a cuáles destinos está volando, etc.

8. ¿Cree que el sistema aeronáutico dominicano tiene todas las condiciones para que en el país pueda desarrollar una aerolínea nacional?

A nivel de capacidad operativa, el IDAC, la JAC, el CESAC cuentan con uno de los sistemas y marco regulatorio más robustos, tienen la capacidad y han sacado calificaciones extraordinarias en las diferentes auditorias y evaluaciones que de forma recurrente realizan los organismos de orden internacional, este país tiene nueve aeropuertos, seis de los cuales son internacionales y considerando el espacio geográfico que ocupa la República Dominicana tenemos realmente una sobrecapacidad, y todos los aeropuertos tienen disponibilidad de recibir más operaciones, debido a que ninguno está operando a total capacidad, entonces el país está más que preparado para recibir nuevas operaciones y sería beneficioso que sea una línea aérea nacional que motivara esas operaciones.

9. ¿Entonces en ese sentido se puede decir que las líneas aéreas dominicanas que han pasado no han fracasado por el sistema aeronáutico en sí?

Definitivamente no, han sido motivaciones económicas las que han limitado su crecimiento y han afectado su capacidad operativa y de ahí que la posición que ha tenido Aerodom y lo que ha estado trabajando conjunto con las aerolíneas poder apoyar en identificar alguna fórmula o algún esquema que le permita a las aerolíneas ser más rentable, obviamente cada aerolínea ha tenido su particularidad, pero lo que nos han expresado, ejemplo: está el caso de FlyCana que es una aerolínea ya con los permisos para operar, pero aún no lo ha hecho a la espera de tener la liquidez y los inversionistas para poder hacerlo y lo que hemos estado trabajando junto a ellos es poder diseñar y orientar a las autoridades sobre la importancia de tener un esquema tributario que sea justo pues actualmente una aerolínea por ejemplo como: JetBlue, al no tener su base operativa en la República Dominicana y sencillamente venir a buscar y retirar pasajeros, no tiene que pagar una serie de impuestos que si tienen que pagar las aerolíneas cuya base operativa se encuentra aquí en el país. El factor común que ha afectado las otras aerolíneas que han intentado despegar teniendo como base la República Dominicana ha sido el aspecto económico, de que la carga impositiva para el transporte aéreo es realmente elevada, hasta que no haya un equilibrio económico será difícil para una compañía aérea poder instalarse en el país.

10. ¿Considerando que la carga impositiva que poseen las aerolíneas dominicanas es de las mayores desventajas para colocar una línea aérea en el país, cree usted que esto es algo que se podría trabajar con el Estado?

Es justo lo que se ha estado haciendo, lo que se necesita es poder tener idealmente una ley que pueda ser modificada o crear una ley especial para de esa manera poder regular a las aerolíneas locales y darle extensiones y beneficios como se hace con los hoteles, lo que permitirá apoyarles en una primera etapa, que realmente se pueda crear y ser exitosa, y en lo que se ha estado trabajando es precisamente en acompañar a las diferentes aerolíneas que han manifestado su interés de instalarse en el país, para demostrarles al Estado de que si bien se le implicaría un sacrificio fiscal en el corto plazo, que estaría dejando de percibir ingresos líquidos que recibe por la venta de pasajes, de cuando se considera la cantidad de nuevos empleos, de divisas que estarían ingresando, nuevas rutas, etc.. Pues aquí se compensa de manera significativa el sacrificio fiscal que estaría haciendo el Estado de manera provisional, es similar a lo que actualmente viven los hoteles.

Impacto de la ausencia de línea aérea bandera en la República Dominicana

Entrevista para optar por el título de Administración de empresas Turísticas y Hoteleras

Directores de AERODOM y Colaboradores del IDAC

Nombre: Cristian Gómez

Oficio: Encargado del Departamento de Aeronavegabilidad

Institución: Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)

1. ¿Considera importante que un país cuente con una aerolínea bandera?

Yo creo que sí es importante una línea aérea, sería algo así como un ícono para el país, pues los dominicanos son muy patrióticos.

2. ¿Considera las aerolíneas como un negocio factible de cara al turismo?,

¿Por qué?

Fijate, tomando en cuenta que más del 95% de turistas actualmente arriban al país por vía aérea, se puede inferir que definitivamente el transporte aéreo es para la nación un negocio provechoso en el ámbito turístico; primero que nada, porque la economía dominicana se sustenta en el turismo, cuyos actores principales (los turistas) acceden por vía aérea y luego está el factor económico

que aportaría la industria al Estado Dominicano, un beneficio que en la actualidad se lo llevan las aerolíneas extranjeras.

No sé si conocen el caso de PAWA Dominicana, compañía que, aunque era de capital privado, durante sus años de operación caló en los dominicanos un sentimiento de pertenencia, los dominicanos se sentían tan a gusto que más del 70% de los asientos eran ocupados por residentes dominicanos, porque la gente, de alguna manera, se identificaba con la línea aérea y fue acogida como bandera debido a la falta de transporte aerocomercial en el país.

3. ¿Cree usted que el aporte a la economía por parte de la aviación sería mayor si contáramos con una línea aérea bandera en el país?

Debido a la posición geográfica del país, la entrada y salida de pasajeros depende solo de líneas aéreas internacionales, pero si contáramos con una aerolínea, esto representaría una fuente de entrada extra, además de asegurar el transporte al pueblo dominicano desde y hacia la República Dominicana, aportaría también en la generación de empleos.

4. La Junta de Aviación Civil (JAC) está encargada de orientar al Estado Dominicano en materia de aeronáutica, ¿Por qué a la fecha no ha propuesto la incursión en la industria aérea a través de una nueva línea aérea bandera?

Sí mira, la Junta de Aviación Civil (JAC), es la encargada de los asuntos comerciales y la aviación en el país, pero hay otras instituciones, como es el caso del IDAC, que se encarga de la seguridad operacional de la aviación.

La JAC tiene que ver con la parte comercial, establecimiento de rutas de vuelos, otorgar permisos comerciales, etc. Ahora qué pasa, en el tema de la creación de una línea estatal hay demasiado intereses de por medio, pues cuando incursiona

una nueva línea aérea en el mercado comercial, significa competencia para las demás aerolíneas y probablemente, el interés de que exista una línea aérea bandera, se vea perjudicado porque un grupo defienden intereses de otras aerolíneas, entonces por parte del Estado ha habido algunos apresto para *conformar líneas aéreas, como es el caso de PAWA Dominicana, pero su versión anterior, que se remonta a 2002, sin embargo, la mala administración la llevaron a la quiebra, entonces, la verdad, a veces no ha habido interés y cuando los ha habido, ha sido más en sacar beneficios que en poder obtener un retorno a la inversión; entiendo que en este sector hay dos problemas que serían el interés político y, un problema de interés particular de las líneas aéreas que operan en territorio dominicano y creo que por eso aquí no arrancado una línea de la comunidad este Dominicana

5. ¿En qué ámbitos de una empresa aerocomercial debe estar asociado el Estado Dominicano para considerar una aerolínea como bandera? ¿Debe tener un porcentaje de las acciones de la compañía?

Normalmente las personas creen que una línea aérea bandera debe pertenecer al Estado en su totalidad, sin embargo, para clasificarla como bandera la compañía pudiera no pertenecer al Estado, ahora bien, lo que no puede faltar es el apoyo del Estado.

Entonces, no se puede afirmar que el gobierno debe poseer un porcentaje X del capital de la empresa, pero si pudiera manejar una serie variable, como los impuestos y ciertos beneficios que como línea aérea pudiera tener sobre las

demás aerolíneas. Actualmente las aerolíneas nacionales presentan desventajas ante sus competidores debido a que no hay ningún incentivo.

6. En este mismo tenor, ¿Contempla la ley 491-06 alguna entidad que vele por la economía de estas empresas?

Bueno, por la economía como tal, no. La Junta de Aviación Civil (JAC) es la encargada de la parte comercial, quienes manejan, hasta cierto punto, el tema financiero de la compañía, esta entidad debe velar porque la aerolínea tenga solvencia para poder iniciar operaciones, así como, para mantenerlas. En el caso de compañías pasadas como PAWA Dominicana, que presentó déficits financieros durante sus operaciones, fue vista la intervención de este órgano rector (JAC), pues para mantenerla funcionando se brindó apoyo económico no solo por parte de la JAC, sino también por otras instituciones del sector, sin embargo, el retorno a la inversión no se reflejó. La Junta si tienen la autoridad y la responsabilidad de monitorear y de fiscalizar la parte económica de las aerolíneas, de hecho, existe el certificado de autorización económica que, si la Junta no lo emite a la compañía, el IDAC no puede certificar la línea aérea.

7. Tomado en cuenta los déficits financieros que presentaron las compañías anteriores, como consecuencia de la mala administración de los recursos por parte de sus empresarios, que debilitaron las posibilidades de sustento de estos negocios, ¿Cree que haya algo que debe mejorarse en el ámbito legal (Ley 491-06) antes de crear una línea aérea bandera en el país?

La verdad es que la ley está bien estructurada y defiende los intereses de la nación, así que pienso que la parte a mejorar es la aplicación de la ley como tal,

pues probablemente, los intereses particulares frenan el desarrollo de aquellas empresas que han buscado incursionar en la aeronáutica comercial. Por ejemplo: la JAC está compuesta por varios miembros como: representante de la asociación de hoteleros, del ministerio de Turismo, del Ministerio de defensa, etc., quienes se encargan de tomar decisiones, las cuales posiblemente no sean tomadas de la manera más justa, sino de la manera que más te interese particularmente. Por lo que pienso, qué más que un cambio la ley, deberíamos tener una mejor aplicación de la ley evadiendo esos intereses, en el país hay aerolínea que han hecho esfuerzos para entrar al mercado como Sky High, Air Century, Elidosa, sin embargo, no han logrado posicionarse en el mercado, situaciones como: obtención de los certificados necesarios y el establecimiento de rutas, han aportado a la poca aceptación de estas empresas. Entonces, no es el tema de la ley lo que se debe mejorar, sino más bien la aplicación de la ley por parte de las autoridades correspondientes.

- 8. Hemos visto como a raíz de la pandemia más de una decena de compañías aerocomerciales se han declarado en quiebra al tiempo que se acogen a la ley de bancarrota de Estados Unidos, o bien, solicitan ayuda económica a sus respectivos gobiernos; ¿Cuál cree usted que sería la solución más viable para manejar la crisis sanitaria actual por parte de las aerolíneas nacionales?**

La verdad es que las aerolíneas dependen del pasajero y del acceso que tengan a otros territorios, estos dos factores, que son lo más importante en la industria, son precisamente a los que las aerolíneas no tienen acceso actualmente, por lo

que, el trabajo de las aerolíneas va a depender de la decisión de los gobiernos con relación al cierre de fronteras y la entrada y salida de pasajeros. El tema es muy complicado ahora mismo porque todos se centra en el pasaje que es el sustento de las líneas aéreas, pienso que estos negocios pudiera aplicar alguna serie de medidas, pero eso no va a impedir que la aerolínea caiga en declive económico; porque pasa es que el negocio la aviación negocio muy costoso, donde hasta un tornillito te cuesta 100 dólar, sin mencionar que hay costos operacionales fijos, entonces el retorno de estos costos en los que incurren las aerolíneas se obtiene a partir de la cantidad de pasajeros que pueda transportar, es por esto que, el distanciamiento social al que se ha acogido el mundo y, que aplica para estos negocios, ha sido una estrategia para disminuir el aumento de contagios, pero su aplicación está también disminuyendo las operaciones aéreas, y, por consiguiente, los ingresos de los negocios aerocomerciales.

9. A su parecer, ¿La creación de una línea aérea bandera es un anhelo o más bien una necesidad de desarrollo y crecimiento para la nación?

Considero que es quizás un anhelo por parte del mercado nacional receptor del servicio, ya que brindaría una opción de viaje ajustada a la necesidad del pueblo dominicano.

Por otro lado, en el ámbito económico esta abriría puertas, además de generar empleos directos e indirectos, aumentaría el aporte de la aviación civil al PIB de la nación.

10. ¿Cuáles considera que son las barreras que hasta el momento no han permitido que la República Dominicana cuente con una línea aérea bandera?

Pienso que el no tener como prioridad el fomento y desarrollo de la industria aérea en el país es una de las principales barreras que impiden el crecimiento aerocomercial, la implementación de una aerolínea y del desarrollo de la actividad aeronáutica debe ser, en primer lugar, una voluntad política. Probablemente, muchos operadores aéreos nacionales hacen lo imposible por mantener sus compañías funcionando, pero no tiene los recursos para el negocio y ahí es donde entran las autoridades aéreas que deben velar por apoyar estas iniciativas, el gobierno debería brindar un incentivo que les permita su correcto desempeño en el sector. creo que, para los gobernantes, esta industria no ha tenido como prioridad impulsar el sector aéreo, más allá de Leonel Fernández, quien en 2006 promulgó ciertas políticas en aras del desarrollo aeronáutico y así fue como pudimos avanzar en las categorías.

Impacto de la ausencia de línea aérea bandera en la República Dominicana

Entrevista para optar por el título de Administración de empresas Turísticas y Hoteleras

Colaboradores de la línea aérea PAWA Dominicana

Nombre: Anny Phamela Espinal

Oficio: Supervisora de servicios al pasajero

Institución: PAWA Dominicana

Entrevista a Anny Phamela Espinal, Supervisora de servicios al pasajero

- 1. Actualmente labora para American Airlines, pero sus inicios en la industria se registraron en PAWA Dominicana, ¿Le parece que son dos compañías de alguna manera comparables?**

Para nada, compañías totalmente diferentes tomando en cuenta que American Airlines es una de las aerolíneas con mayores operaciones en el mundo con aproximadamente 90 años operando, con una clara visión y un mercado bastante diversificado, mientras que PAWA Dominicana, en su momento solo fue un proyecto en desarrollo.

2. ¿Cuáles serían las mayores diferencias operacionales entre estas dos compañías?

La mayor diferencia entre estas dos compañías, además del volumen operacional, es que Pawa Dominicana no contaba con procesos ni políticas estandarizados, situación que reflejaba deficiencia en sus operaciones.

3. ¿Cuál es la mayor ventaja que tienen las aerolíneas internacionales al operar en territorio dominicano?

La mayor ventaja al operar en suelo dominicano es que somos un punto intermedio que fungimos como conexión y lugar de abastecimiento para alcanzar otros destinos, aunque nuestras infraestructuras aún no están preparadas 100% para esto.

4. A su entender, ¿el sistema aeronáutico dominicano tiene todas las condiciones para que en el país pueda desarrollar una aerolínea nacional?

El sistema aeronáutico dominicano cuenta con todas las condiciones para que el país desarrolle una aerolínea nacional, sin embargo, aún queda camino por recorrer ampliando los sistemas de capacitación e implementado políticas para el control y seguimiento de los procesos aeronáuticos, así como, la adecuación del sistema impositivo que permite al Estado la obtención de ingresos tributarios a través de la industria.

Por otra parte, la ley de aeronáutica civil dominicana está muy clara, pero se necesita que las autoridades correspondientes se encarguen, además de simplemente otorgar certificados de aprobaciones financieras, de controlar y dar seguimiento de forma más compenetrada, para que si existen desviaciones en los procesos financieros se puedan mitigar.

- 5. La aviación es una industria conexas al turismo y tomando en cuenta que la segunda es una de las principales fuentes de sustento de la economía dominicana, ¿Cree usted que el aporte del turismo a la economía sería mayor si contáramos con una línea aérea bandera en el país?**

Si el país contara con una aerolínea bandera el flujo de turistas aumentaría dinamizando así la economía dominicana e incrementando las ofertas laborales en el sector aeronáutico.

- 6. Durante sus años en operación, PAWA fue vista por el pueblo dominicano como la única aerolínea que representaba el país a nivel internacional, ¿En algún momento sus directivos intentaron asociarse con el Estado Dominicano para solidificar esta imagen al estructurarla como bandera?**

A pesar de que la estrategia de mercadeo de Pawa Dominicana era venderse como una aerolínea bandera para lograr mayor aceptación, no dio ningún indicio de querer asociarse con el estado para solidificar esta imagen, puesto que los objetivos de la compañía estaban enfocados a otros horizontes.

2.2 Análisis de las entrevistas

Con el objetivo de dar peso a los planteamientos realizados en esta investigación, fueron llevadas a cabo una serie de entrevistas a personas involucradas en la industria aeronáutica comercial de la República Dominicana, así como, a directivos de la empresa concesionaria Aeropuertos Dominicanos del siglo XXI (AERODOM).

Durante la entrevista con Luis José López, Director de Comunicaciones de AERODOM, se pudo determinar que la industria aerocomercial, es sin duda alguna, contribuyente del turismo dominicano, sin embargo, la presencia de estos negocios no está muy esparcida a nivel internacional debido a los limitados destinos que ofrecen la actuales aerolíneas dominicanas, sin mencionar que sus operaciones aéreas no contemplan los principales mercados turísticos de la República Dominicana, por esta razón, AERODOM promueve la existencia de aerolíneas locales, ya que el movilizar la mayor cantidad de pasajeros a través de compañías aéreas internacionales, que mueven más del 95% de los pasajeros, puede ser sinónimo de vulnerabilidad para el país. López reconoció también que los altos costes que genera la industria en el país hace que estos negocios sean económicamente poco viables disminuyendo la posibilidad de sustento de las empresas aéreas locales. Además, el transporte aéreo resulta ser una herramienta poderosa para el país debido a su posición geográfica.

El director destacó que en la actualidad AERODOM trabaja de la mano con el Consejo Nacional de Competitividad para así actualizar el marco regulatorio en beneficio de las empresas aeronáuticas comerciales del país.

De acuerdo con López, la ausencia de una aerolínea que promueva la imagen del país a nivel internacional afecta la conectividad con los mercados receptores del turismo dominicano, mientras que poseer una línea aérea bandera beneficiaría el turismo del país al permitir la promoción de sus destinos turísticos y permitiría la aplicación de paquetes turísticos promocionales que amplíen las ofertas turísticas dominicanas.

Asimismo, declaró que la industria aérea se puede considerar como la base de la conectividad y del turismo dominicano, ya que permite el acceso de millones de personas a territorio dominicano. Es también generadora de miles de empleos directos e indirectos, pues produce más de 40,000 puestos de trabajo en la industria y más de 60,000 empleos indirectos para un total de más de 100,000 puestos que dependen de la aviación comercial y que genera cerca del 2% del PIB dominicano.

Por otro lado, aclaró que el sistema aeronáutico dominicano cuenta con las condiciones necesarias para establecer compañías de transporte aéreo, pues tras las evaluaciones periódicas realizadas por los organismos de transporte aéreo internacional la República Dominicana ha obtenido calificaciones excelentes que denotan la calidad del sistema aplicado.

En este sentido, se determinó que las empresas de transporte aéreo que han sido creadas en el país no han fracasado a causa del sistema aeronáutico bajo el que opera la industria, sino más bien, por situaciones económicas que han limitado su crecimiento y afectado su capacidad operativa. A la fecha, AERODOM, conjuntamente con las líneas aéreas dominicanas que se encuentran operando han tratado de diseñar un plan que les permita ser más rentables tomando en cuenta la serie de impuestos a la que deben enfrentarse desde el inicio de sus operaciones, impuestos que no son pagados por las aerolíneas extranjeras al estas no tener su base operativa en República Dominicana.

En un escenario donde República Dominicana contara con una aerolínea bandera, ante la crisis sanitaria que atravesamos actualmente, no se podría determinar con exactitud los resultados de la misma, ya que estos dependerían en gran medida de variables como el tamaño del mercado, los destinos ofrecidos, entre otros aspectos.

En otro orden, el establecimiento de una compañía aerocomercial si sería rentable considerando los beneficios que se obtendrían a partir de esta, sin embargo, se debe antes trabajar para llegar a un acuerdo con las autoridades aeronáuticas del país y esperar que la situación sanitaria por la que actualmente atraviesa el mundo llegue a su fin.

El señor Luis también comentó que la carga impositiva es una de las barreras que limita el éxito de una línea aérea bandera en el país, y recomendó la creación una ley especial para de esa manera poder regular a las aerolíneas locales y darle extensiones y beneficios como se hace con los hoteles, esto permitirá apoyarles en una primera etapa, dice que se ha estado trabajando en acompañar a las diferentes aerolíneas que han manifestado su interés de instalarse en el país, para demostrarles al Estado de que si bien se le implicaría un sacrificio fiscal en el corto plazo, que estaría dejando de percibir ingresos líquidos que recibe por la venta de pasajes, de cuando se considera la cantidad de nuevos empleos, de divisas que estarían ingresando, nuevas rutas, etc.. Pues aquí se compensa de manera significativa el sacrificio fiscal que estaría haciendo el Estado de manera provisional, es similar a lo que actualmente viven los hoteles.

A lo largo del conversatorio con Phamela Espinal, quien fuera supervisora de servicios al pasajero de la antigua aerolínea PAWA Dominicana, se determinó que los intentos de reintegración a la industria aérea en el país han ocurrido, más no han tenido resultados positivos, puesto que los dirigentes de estas compañías no han manejado adecuadamente los recursos financieros dispuestos para las operaciones de estos negocios.

A través de la comparación realizada en cuanto a operaciones de las compañías aéreas de las que ha formado parte, la Sra. Espinal resalta que, a pesar de que pertenecen a una misma industria, estas no se pueden comparar debido a la diferencia en volumen de pasajeros, los objetivos empresariales, la organización e indudablemente, los años de experiencia de cada aerolínea.

Por otro lado, Espinal considera que el sistema aéreo dominicano podría aportar al desarrollo turístico del país, sin embargo, estos aportes quedarán determinados por las medidas tomadas por las autoridades correspondientes.

Mientras conversábamos con el señor Cristian Gómez quien actualmente es Encargado del Departamento de Aeronavegabilidad en el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), conocimos su punto de vista acerca de la importancia de contar con una línea aérea bandera en el país, el Sr. Gómez nos comentó que esto sería un verdadero icono, ya que los dominicanos somos muy patrióticos.

Tomando en cuenta que la economía dominicana se sustenta del turismo y que el 95% de los turistas arriba por vía aérea, determinamos que el sector aéreo es un negocio factible de cara al turismo, sin dejar de lado el gran aporte que recibiría el Estado Dominicano, un beneficio que actualmente se lo llevan las aerolíneas extranjeras.

La línea aérea PAWA Dominicana, aunque era de capital privado, solía ocupar más del 70% de los asientos por residentes dominicanos, denotando el sentimiento de pertenencia en los nacionales, se sentían a gusto e identificados, la misma fue acogida como bandera por la falta de transporte aerocomercial en el país.

El señor Gómez también destacó que de contar con una línea aérea bandera dominicana el aporte a la economía sería mucho mayor, además de generar empleos y asegurar el transporte al pueblo dominicano desde y hacia la República Dominicana.

También se determinó que actualmente no contamos con una línea aérea estatal debido a que hay varios intereses de por medio, pues el crear una aerolínea significa competencia para las ya existentes, y pues el interés de haya una línea aérea bandera se ve afectado porque un grupo respaldan intereses de otras líneas aéreas.

El interés de sacar beneficios en lugar de obtener retorno a la inversión, ha llevado a la mala administración de estas líneas aéreas, un ejemplo de esto es PAWA Dominicana la cual fue llevada a la quiebra, lo que ha dejado a entender que la principal causa de la ausencia de una línea aérea bandera en la República Dominicana es el interés político.

Para una línea aérea bandera ser considerada como tal debe tener apoyo del Estado, no necesariamente debe pertenecer al mismo en su totalidad, ya que puede ser de capital privado, no hay un porcentaje del capital que deba pertenecer al Estado y que defina si la misma es línea aérea nacional.

La entidad encargada de velar por la economía de estas líneas aéreas es La Junta de aviación Civil (JAC), esta institución maneja el tema financiero de las compañías aéreas, debe monitorear que la aerolínea tenga solvencia para poder iniciar operaciones, y que también la mantengan, la JAC junto con otras instituciones del sector brindaron económico a PAWA Dominicana, cuando presento déficits en sus operaciones, sin embargo, no se obtuvo retorno a la inversión.

Dicho esto, cabe destacar que la JAC tienen la autoridad y responsabilidad de monitorear y de fiscalizar todo lo económico de las líneas aéreas, efectivamente, existe el certificado de autorización económico, el cual si no es emitido por la JAC no permite que el IDAC certifique a la línea aérea.

También se determinó que más que mejorarse algo en la (Ley 491-06) debe mejorarse la forma en que se aplica como tal, la Ley tiene una buena estructura y respalda los intereses del país, pero quizás la manera en que se lleva a cabo y los intereses particulares paralizan el desarrollo de las empresas que han buscado la forma de incursionar en la aeronáutica comercial dominicana. Sería adecuado tener una mejor aplicación legal, poniendo de lado los intereses que afectan el crecimiento de esas compañías.

El país cuenta con aerolíneas que han hecho esfuerzos para entrar al mercado como Sky High, Air Century, Elidosa, sin embargo, no han logrado posicionarse en el mercado debido a: La obtención de los certificados necesarios y la creación de rutas, han sido causas de la poca aceptación de estas empresas. Siendo así, no es la Ley lo que se debe mejorar, sino más bien la manera de aplicarla por parte de las autoridades correspondientes.

Con la pandemia del Covid-19 nos hemos dado cuenta lo vulnerable que puede llegar a ser el sector aéreo, ya que ha llevado a muchas de estas compañías a declararse en quiebra, el que las mismas sigan en pie va a depender de la decisión de los gobiernos respecto al cierre de fronteras y la entrada y salida de pasajeros, no es un tema fácil de abordar ya que el principal sustento de las aerolíneas es el pasajero y si estos no pueden viajar pues los ingresos de estas compañías cesan. De mismo modo opino que si de una u otra manera la aerolínea tiene oportunidad y estratégicamente puede llevar a cabo la aplicación medidas que no impidan el transporte de pasajeros, brindándoles la seguridad e higiene adecuada para su traslado, esta podría no caer en un declive económico.

La industria aeronáutica es un sector sumamente costoso, donde cualquier detalle tiene un costo muy elevado, y lo que ayuda a recuperar esos gastos es la cantidad de pasajeros que se pueda transportar, por eso una de las medidas que más ha afectado este sector es el "distanciamiento social" ya que disminuye las operaciones aéreas y por tanto los ingresos que reciben estas compañías.

La creación de una línea aérea bandera nacional puede observarse de distintas perspectivas, Cristian nos comentó que desde su punto de vista la misma aumentaría el aporte de parte de la Aviación Civil al PIB del país, como también crearía nuevas oportunidades de empleo, por otro lado, sería un anhelo pues estaríamos brindando una opción de viaje personalizada a la necesidad del pueblo. También con el Sr. Gómez determinamos que al Estado no tener como prioridad el fomento y desarrollo del sector aeronáutico civil en la República Dominicana, es muy difícil el crecimiento del mismo, y es también una de las principales barreras que actualmente poseemos al no contar con una línea aérea bandera en la nación

Capítulo III: ASPECTOS METODOLOGICOS

Los aspectos metodológicos de una investigación contemplan los procedimientos empleados durante el estudio realizado, el propósito de este, la población estudiada y el mercado a quien va dirigido el análisis.

Según Tamayo y Tamayo (2003) el marco metodológico consiste en un conjunto de procedimientos ordenados que se siguen para establecer lo significativo de los hechos y fenómenos que se estudian. Este indica los pasos a seguir, las elecciones realizadas en torno al tipo de investigación a implementar, al cómo recoger los datos y la manera en que estos se interpretarán.

La función del marco metodológico es señalar las opciones procedimentales realizadas por el investigador que serán el sustento y la guía de la investigación de campo. (Santos, 2017)

La construcción del marco metodológico variará de una investigación a otra. Las elecciones que se realizan dependerán de dos factores: la naturaleza del problema y el propósito que tengamos como investigadores. Ambos factores deben conjugarse en un todo armónico, pues, ello garantiza la fiabilidad de los conocimientos arribados en el proceso.

3.1 Objetivos de investigación: (General y específicos)

Objetivo General:

- Analizar cómo afecta la ausencia de una línea aérea bandera dominicana en el sector turístico del país, así como, determinar la factibilidad de la implementación de una compañía aerocomercial.

Objetivos Específicos:

- I. Analizar que limitantes tienen los dominicanos al momento de adquirir un boleto aéreo de compañías nacionales.
- II. Investigar cuáles son los beneficios que se obtendrían al incursionar en el mercado aeronáutico Dominicano.
- III. Determinar como una línea aérea bandera impactaría en la economía Dominicana.
- IV. Analizar cómo impactaría en el desarrollo turístico la puesta en marcha de una compañía de transporte aéreo nacional.

3.2 Tipo de Investigación

De acuerdo con Rebeca Landeau, el tipo de investigación será definido de acuerdo con los aspectos que representen las particularidades de la búsqueda como: su finalidad, contexto, fuentes de información, observación y amplitud.

Tomando en cuenta lo definido anteriormente, se ha determinado que la presente investigación es de tipo descriptiva, pues las variables que la componen han sido estudiadas con el fin de definir la influencia que tiene el turismo dominicano en el

sector aeronáutico del país, así como, determinar la viabilidad de la implementación de una línea aérea bandera en la República Dominicana.

Asimismo, tomando en cuenta los métodos utilizados para indagar sobre los temas aquí expuestos, se establece que la presente investigación es de carácter documental, pues fueron consultadas diversas fuentes bibliográficas concernientes al turismo, la aeronáutica civil internacional, su evolución en la República dominicana, y demás publicaciones asociadas a la industria aerocomercial y su interrelación con el turismo.

Igualmente se utilizó la modalidad de estudio de campo, pues la recolección de datos fue realizada a partir de los sujetos investigados y la realidad donde ocurren los hechos (datos primarios), sin manipular o controlar variable alguna.

3.3 Diseño de la investigación

Según Sabina (2000), el diseño de la investigación se ocupa de proporcionar un modelo de verificación que permita contrastar hechos con teorías y su forma es la de una estrategia o plan general que determina las operaciones necesarias para hacerlo.

Considerando lo antes expuesto, se determinó que el diseño de la presente investigación es de tipo no experimental, puesto que los fenómenos que componen

la investigación fueron analizados en base a la observación y desempeño en su contexto natural.

Para la presente investigación se ocupará el diseño longitudinal debido a que se recopila información histórica y se evalúan los cambios que han sido aplicados en las variables a través del tiempo.

3.4 Técnicas de recopilación de información

Entre las técnicas de recopilación empleadas en la investigación se encuentran:

Entrevistas

Se sostuvieron diálogos con personas involucradas en la industria aerocomercial y el turismo dominicano con el fin de obtener información veraz y actualizada sobre la importancia de interrelación entre ambos fenómenos.

Recolección y análisis de información estadística

Esta técnica permitió estudiar la información obtenida sobre las aerolíneas y su incidencia en el desarrollo turístico dominicano, así como, el analizar el impacto de la implementación de una aerolínea bandera en la República Dominicana.

Internet

Fue utilizado como herramienta base para realizar la recolección de datos considerando que se ha convertido en una de las principales fuentes de información.

3.5 Fuentes de documentación

La investigación será realizada en base a las informaciones obtenidas a través de las siguientes instituciones:

- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)
- Aeropuertos Dominicanos del siglo XXI (AERODOM XXI)
- Aeropuerto Internacional de las Américas, José Francisco Peña Gómez, (AILA)
- Banco Central de la República Dominicana
- Instituto de Aviación Civil Dominicano (IDAC)
- Junta de Aviación Civil (JAC)
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
- Oficina Nacional de Estadística (ONE)
- Ministerio de Turismo (MITUR)
- Ley 491-06 de la Aviación Civil de la República Dominicana

Estas y otras instituciones servirán como fuentes de información primaria en este análisis, las mismas fueron escogidas debido al papel que juegan tanto en la industria a aeronáutica civil como en la sociedad dominicana.

Conclusión

Tal como se ha expuesto a lo largo de la investigación, la industria aérea es una aliada del turismo mundial y el turismo dominicano no está ajeno a esta realidad.

pues de acuerdo con los informes del flujo turístico del Banco Central, la llegada de pasajeros turistas se registra por diferentes vías de acceso y en mayor medida, la vía aérea.

Con el objetivo general de esta investigación se buscaba analizar cómo afecta la ausencia de una línea aérea Dominicana en el desarrollo turístico del país el cual se apoya directamente en la industria aérea, sin embargo, el dinamismo aportado por estos dos sectores se ve frenado por la demanda de boletos aéreos de compañías extranjeras en respuesta a la falta de ofertas de pasajes aéreos procedentes de compañías aerocomerciales Dominicanas, pues las rutas ofertadas no son las más demandadas por los mercados receptores del turismo Dominicano. Por lo que, se puede afirmar que el hecho de que los turistas accedan al país utilizando los servicios de una línea aérea internacional debilita los beneficios que pudiera obtener el país a partir de este sector. Asimismo, el objetivo general buscaba determinar la factibilidad de la implementación de una compañía aerocomercial; es evidente que República Dominicana, siendo el principal destino turístico del Caribe, debería contar con una línea aérea bandera que provea al público demandante diversas formas de acceso al destino, además, ayudaría a disminuir la dependencia de líneas aéreas extranjeras, reduciendo el riesgo de perder rutas en caso de que una de estas compañías decida cesar sus operaciones

en territorio nacional, sin mencionar el hecho de que aportaría soberanía al Estado Dominicano.

En el objetivo específico I, analizamos las limitantes que tienen los dominicanos al momento de adquirir un boleto aéreo de compañías nacionales, se pueden destacar las pocas ofertas disponibles y el hecho de que aproximadamente un 40% del total de los pasajes aéreos adquiridos en territorio Dominicano es el resultado de la carga impositiva impuesta por el gobierno, lo que lleva a los usuarios a desestimar la compra de tickets aéreos de compañías Dominicanas.

El objetivo específico II, cuáles son los beneficios que se obtendrían al incursionar en el mercado aeronáutico Dominicano, determinamos que son: Obtener soberanía sobre el espacio aéreo Dominicano, además de utilizar las aeronaves para promocionar el destino turístico y establecer rutas con los diferentes Estados que poseen acuerdos bilaterales con el país.

Por otro lado, el objetivo específico III, determinar como una línea aérea bandera impactaría en la economía Dominicana, establecimos que al implementar una línea aérea aumentaría el aporte de la industria al PIB Dominicano, además de que ayudaría al incremento de la empleomanía en el país, sin dejar de lado que podría funcionar como una estrategia de marca país al promocionar el destino turístico a nivel internacional.

El objetivo específico IV, analiza cómo impactaría en el desarrollo turístico la puesta en marcha de una compañía de transporte aéreo nacional y tomando en cuenta que el sector turístico depende directamente del transporte aéreo, puntualizamos que el implementar una compañía aérea enfocada al desarrollo turístico del país no solo promocionaría el destino internacionalmente, sino también brindaría al pasajero una experiencia de cercanía al destino incluso antes de acceder al mismo.

Por otro lado, consideramos que el país cuenta con la capacidad y condiciones operativas exigidas por instituciones de orden internacional para establecer una compañía aerocomercial, no obstante, se debe tomar en cuenta que existen sinnúmeros de barreras que de una u otra forma obstaculizan el avance del sector en la República Dominicana, entre ellos están: los intereses políticos y la carga impositiva; factores que deben ser modificados antes de la puesta en marcha de estos proyectos.

En la actualidad, debido a la emergencia sanitaria mundial causada por el Covid-19 no es un buen momento para establecer una línea aérea bandera dominicana, debido a que este ha sido uno de los sectores más afectados y con más pérdidas en sus ingresos económicos, no obstante, es un proyecto que debiera considerarse a futuro y planificarse de manera correcta tomando en cuenta los lineamientos establecidos en la industria.

Finalmente, afirmamos que el sistema aéreo dominicano podría aportar de manera significativa al desarrollo turístico del país, pero esto dependerá de que las

decisiones tomadas por las autoridades correspondientes sean adecuadas, con un interés enfocado exclusivamente en el crecimiento del sector.

A nuestro entender, el sector aéreo dominicano, que es un aliado del turismo al brindar el acceso necesario al destino, debiera ser una prioridad para las autoridades competentes tomando en cuenta el aporte que estas industrias

Recomendaciones

Las siguientes recomendaciones tienen por objetivo cambiar los lineamientos que impiden la inserción y/o mejoramiento del sector aeronáutico en la República Dominicana:

Tomando en cuenta el objetivo general; recomendamos que las instituciones encargadas de velar por el crecimiento de la industria aérea en la República Dominicana conjunto con el gobierno, tengan como prioridad la implementación de una línea aérea bandera, pues de acuerdo a lo investigado, este proyecto tendría un gran impacto en el turismo Dominicano, aportando un mayor flujo turístico como también contribuyendo en la promoción del destino. Se recomienda también realizar revisiones periódicas de la Ley de Aviación Civil Dominicana para identificar posibles estatutos que afecten la inserción o el desempeño operacional de las aerolíneas nacionales, recomendamos también que se realicen propuestas de negocios al Estado Dominicano con el objetivo de ampliar los medios de acceso al país.

Por otro lado, tal como se ha expuesto en el objetivo específico I, recomendamos la mejora o disminución de la tasa impositiva aplicada a los boletos aéreos adquiridos en territorio nacional para de esta forma reducir el impacto negativo en el área financiera de las compañías de transporte aéreo dominicano, así como también facilitar la obtención de un ticket aéreo a los nacionales.

Según nuestro objetivo específico II, proponemos que se fortalezcan las relaciones internacionales con otras naciones a partir de acuerdos bilaterales que beneficien la industria aérea Dominicana.

También recomendamos motivar la inversión local a partir de incentivos para empresas que incursionen en el negocio aeronáutico comercial, de acuerdo a nuestro objetivo específico III.

En base al objetivo específico IV, recomendamos mejorar la infraestructura y servicios aeroportuarios del país para aumentar el flujo de pasajeros, a la vez, que se dinamiza el sector turístico también deben fomentarse los estudios aeronáuticos en el país a través de programas de becas que permitan el desarrollo en el área y que estén avalados por los organismos reguladores de aviación civil el país.

Referencias Bibliográficas

(IDAC), I. D. (2006).

Abreu, J. I. (Diciembre de 2014). El metodod de investigacion . *International Journal of Good Concience* , págs. 195-204.

Aeroflot. (2015). Obtenido de https://www.aeroflot.ru/de-es/about/aeroflot_today/aeroflot_history/history

Anderson, J. D. (2002). *The Airplane, A History of its Tecnology*. Reston, Virginia : American Institute of Aeronautics and Astronautics.

Angulo, E. M. (24 de Abril de 2020). *France 24*. Obtenido de France 24: <https://www.france24.com/es/20200424-aerolineas-crisis-pandemia-covid19-coronavirus>

ATAG. (2014). *Aviation benefits beyond borders*. Switzerland : Air Transport Action Group.

BCRD. (2019). *Informe PIB del 2019*. Santo Domingo, D.N.

Castaing, B. (2020). Impacto de la aviación civil y el transporte aéreo en el desarrollo económico de la RD.

Castro, R. C. (2007). *Elementos del turismo*. San Jose, Costa Rica: Editorial Universidad Estatal a distancia.

- Central, B. (2019). *Informe de la Economía Dominicana, Enero-Septiembre, 2019*. Santo Domingo, D.N.
- CEPAL. (2017). *Transporte aéreo como motor del desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe: retos y propuestas de política*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Chant, C. (2002). *A Century of Triumph: The History of Aviation*. New York : Simon and Schuster.
- CONASAC. (2019). *Programa nacional de seguridad de la aviación civil (PNSAC)*. Ministerio de Defensa, Cuerpo especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación civil. Santo Domingo, D.N.: Ministerio de Defensa .
- Conforti, F. (2019). *Historia de la Aviación* . Buenos Aires : Biblioteca Aeronáutica .
- Cross, R. (2012). Edme Mariotte and Newton's cradle. *The Physics Teacher*, 206-207.
- Delta*. (26 de Abril de 2016). Obtenido de <https://news.delta.com/cronologia-de-la-aerolinea>
- Ehrenfried, M. ". (2013). *Stratonauts: Pioneers Venturing into the Stratosphere*. Berlin, Alemania : Springer Science & Business Media.
- Escribano, D. (25 de Enero de 2018). *Skyscanner*. Obtenido de <https://www.skyscanner.es/noticias/aerolineas/aeronautica-origen-y-futuro-de-los-vuelos-comerciales>
- García, C. G. (2003). *Región, Política y Transporte Aéreo*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- García, C. G. (2003). *Región, política y transporte aéreo*. Madrid.

- García, M. J. (2012). *Acuerdos de tránsito aéreo. Las libertades del aire y los derechos aerocomerciales*. San José, Costa Rica : Ciudad Universidad Rodrigo Facio .
- García, P. (2016). *La Aviación Comercial y su impacto en el fisco dominicano* .
- García, P. (Junio de 12 de 2020). *Diario libre*. Obtenido de Diario libre:
<https://www.diariolibre.com/economia/el-flujo-de-pasajeros-por-los-aeropuertos-dominicanos-cayo-un-99-en-mayo-BI19440818>
- Harris, D. (2011). *Pan Am: A History of the Airline that Defined America* . Golgotha Press.
- Herrero, V. (2014). *Agustín Edwards Eastman: Una biografía desclasificada de el dueño de El Mercurio*. Santiago, Chile : Penguin Random House Grupo Editorial Chile.
- IATA. (2020). *Restarting aviation following COVID-19*. Montreal, Canada.
- Iberia. (2013). Obtenido de https://grupo.iberia.es/about_us/historical_timeline
- ICAO. (2018). Obtenido de <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ES/Solid-passenger-traffic-growth-and-moderate-air-cargo-demand-in-2018.aspx>
- icao. (2018). *ICAO*. Obtenido de <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ES/Solid-passenger-traffic-growth-and-moderate-air-cargo-demand-in-2018.aspx>
- Internacional, O. d. (2004). *Manual sobre reglamentación de transporte aéreo internacional* .
- John D. Daniels, L. H. (2004). *International Business* . Mexico : Pearson Education .
- Khatchikian, M. (2000). *Historia del turismo* . Lima, Perú : Universidad San Martín de Porres .

- Krapf, W. H. (1942). *Gründrisse*. Dufourstrasse, Suiza .
- Larenas, N. (7 de Octubre de 2019). *Tourinews*. Obtenido de https://www.tourinews.es/opinion/100-anos-klm-aerolinea-antigua-mundo_4457078_102.html
- libre, D. (25 de Agosto de 2018). Obtenido de <https://www.diariolibre.com/opinion/en-directo/panorama-del-comercio-de-servicios-en-la-rd-ME10636965>
- Moreno, J. O. (30 de Octubre de 2019). *Excelencias del motor*. Obtenido de <https://www.excelenciasdelmotor.com/carga-y-pasaje/aeronautica/cubana-de-aviacion-cumple-90-anos>
- Nacional, C. (2006). Ley No. 491-06, de Aviación Civil . Santo Domingo, D.N.
- Nacional, C. (2006). *Ley No. 491-06, de Aviación Civil (G.O. No. 10399)*. Santo Domingo, D.N.
- Nancarrow, P. (1990). *La antigua china y la gran muralla* . Madrid : Ediciones Akal.
- Navas, M. E. (5 de Mayo de 2020). *BBC NEWS*. Obtenido de BBC NEWS: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-52545355>
- OACI. (2004). *Manual sobre reglamentacion de transporte aereo internacional*.
- OACI. (Marzo de 2013). Obtenido de https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-wp022_es.pdf
- OACI. (2018). Solid passenger traffic growth and moderate air cargo demand in 2018.
- OACI. (2018). *Solid passenger traffic growth and moderate air cargo demand in 2018*. Montreal, Canada: OACI.

- OACI. (2018). *Solid passenger traffic growth and moderate air cargo demand in 2018*. Montreal, Canada : OACI.
- OMT. (2014). *¿Por Qué el Turismo?* OMT.
- Paz, H. G. (2000). *Investigacion Cientifica*. Quito: Ediciones Abya-Yala.
- Pedreira, J. (25 de agosto de 2010). *Me gusta Volar*. Obtenido de <https://megustavolar.iberia.com/2010/08/delag-la-primera-aerolinea-del-mundo/>
- Perez, J. A. (2015). *Derecho aeronáutico en la Republica Dominicana y su historia*. Santo Domingo, Distrito Nacional.
- Perovic, J. (2013). *The Economic Benefits of Aviation and Performance in the Travel & Tourism Competitiveness Index*. Montreal : IATA .
- Porras, M. S. (2015). *Mercadeo Aplicado al turismo*. San Jose, Costa Rica : EUNED .
- Preference. (12 de June de 2020). Obtenido de <https://www.preferente.com/noticias-de-transportes/noticias-de-aerolineas/ya-han-quebrado-diez-aerolineas-por-el-coronavirus-301032.html>
- Preference. (13 de June de 2020). *Preference*.
- QANTAS. (2011). QANTAS. Obtenido de <https://www.qantas.com/cl/es/about-us/our-company/our-history.html#privatisation>
- Richard M. Harding, F. J. (23 de July de 1983). Special forms of flight. *Aviation Medicine*, 287, 277-278.
- Rivero, M. A. (3 de Abril de 2020). Obtenido de <http://www.cubadebate.cu/etiqueta/cubana-de-aviacion/>

- Sancho, A. (1998). *Introducción al turismo* . Madrid : UNWTO.
- Santos, R. (2017). *El Anteproyecto de Investigación, Apuntes didácticos* .
- SKYTEAM. (2012). Obtenido de <https://www.skyteam.com/es-MX/about/czech-airlines>
- Tovar, J. (2020). Obtenido de <https://www.entornoturistico.com/10-tendencias-tecnologicas-en-el-turismo/>
- White, L. T. (1978). *Medieval Religion and Technology: Collected Essays*.
Berkeley, California : University of California Press.
- Yébenes, J. (11 de Marzo de 2013). *Gacetaeronautica*. Obtenido de <https://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=4726>

ANEXOS

ANEXO 1 ANTEPROYECTO

**“ANÁLISIS IMPACTO EN UN DESARROLLO TURÍSTICO
EN LA AUSENCIA LÍNEA AÉREA BANDERA EN LA
REPÚBLICA DOMINICANA”**

Introducción:

En materia de turismo se enumeran tres factores que resultan indispensables para la puesta en marcha de esta actividad, estos factores (acceso, factibilidad, atractivos) determinan la forma en que los usuarios logran desarrollar sus prácticas turísticas. Siendo el acceso uno de los elementos más importantes en este sector, es necesario proporcionar al público demandante diversas alternativas que permitan la entrada al destino.

A pesar de la gran cantidad de empresas que facilitan el acercamiento de viajeros a territorio dominicano, en especial, destinos turísticos; República Dominicana ha intentado en varias ocasiones incorporarse en la industria aérea para de esta forma ofrecer a su mercado receptor una empresa de transporte aéreo que represente nacionalmente al país.

El trabajo está conformado de la siguiente manera: capítulo I, donde se desarrolla un compendio acerca de la aviación civil dominicana.

Justificar la investigación y su viabilidad: (Teórica, práctica o metodológica)

El turismo es uno de los sectores que más ha aportado al posicionamiento internacional del país, tomando en cuenta el alto flujo turístico que se reportan en los informes del Banco Central, los cuales representa un 25% del producto interno bruto de la nación, esta industria genera una gran cantidad de empleos no solo en el sector turístico, sino también, en sectores de los cuales se vale el turismo para funcionar como lo es el sector transporte.

El propósito de la investigación es evaluar la viabilidad de la puesta en marcha de una línea aérea que represente la nación a nivel internacional, así como, determinar el impacto que tendría su implementación en el ámbito económico y turístico de la República Dominicana.

El contar con una línea aérea que nos represente como país es un muy buen proyecto por explotar, además, de esta manera se estaría aportando al desarrollo de diversos sectores en nuestro país, de forma directa, el sector aéreo es un gran generador de riqueza en nuestra nación, es un importante creador de empleo, y también aporta en el crecimiento del turismo internacional.

Es una de las principales vías de entrada de divisas en el país, además que al tener una línea aérea bandera nos da independencia, nunca sabemos cuándo una línea aérea internacional decida retirar sus servicios de ruta de nuestro espacio aéreo; para nadie es un secreto que muchos países con un desarrollo menor al nuestro tienen su propia aerolínea, por lo que, la implementación de una línea aérea bandera también beneficiaría el establecimiento de una marca país.

Delimitación del tema

En materia de turismo se enumeran tres factores que resultan indispensables para la puesta en marcha de esta actividad, estos factores (acceso, factibilidad, atractivos) determinan la forma en que los usuarios logran desarrollar sus prácticas turísticas. Siendo el acceso uno de los elementos más importantes en este sector, es necesario proporcionar al público demandante diversas alternativas que permitan la entrada al destino.

A pesar de la gran cantidad de empresas que facilitan el acercamiento de viajeros a territorio dominicano, en especial, destinos turísticos; República Dominicana se ha visto en varias ocasiones en la necesidad de ofrecer a su mercado receptor una empresa de transporte aéreo que represente nacionalmente al país, pues este ha demostrado tener un alto valor en el sector turístico.

De acuerdo con el Banco Central de la República Dominicana, en el pasado año 2019 el sector servicios, del cual forma parte la industria turística, presentó un crecimiento de (7.1%), mientras que el **transporte**, sector del que depende el turismo, presentó un **(5.2%)**.

Ahora bien, tomando en cuenta que el sector turístico depende directamente del transporte aéreo, el turismo debe aportar al desarrollo de este a través del apoyo a nuevas ideas o inversiones que busquen impulsar esta industria. Por lo que, el análisis de las causas y consecuencias del término de las operaciones aéreas dominicanas proporcionaría información valiosa para la administración de compañías aéreas venideras.

Planteamiento del problema de investigación

Y es que, la ausencia de líneas aéreas dominicanas lleva al país a la dependencia de compañías internacionales de transporte, sin mencionar que limita la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo dominicano, situación que afecta los procesos aéreos internos.

Es por esta razón que el país precisa de una línea aérea bandera que aporte a aumentar el número de arribos a territorio dominicano, y a la vez, proporcione soberanía al Estado, pues de esta forma tiene la posibilidad de organizar su espacio aéreo. Tomando en cuenta que las tres aerolíneas de capital dominicano registradas a la fecha inscriben un auge en sus operaciones en el pasado 2019, se podría afirmar que la puesta en marcha de una empresa de transporte aéreo en República Dominicana que funcione como representante de la nación a nivel internacional traería consigo beneficios para el país colocando nueva vez en alto a Quisqueya.

Y es precisamente por esto que RD ha intentado incorporarse en la industria aérea a través de la puesta en marcha de aerolíneas dominicanas, hecho que impactaría en el sector económico, turístico y laboral del país, sin embargo, debido a los déficits financieros que presentaron las compañías anteriores, como consecuencia de la mala administración de los recursos por parte de sus empresarios, así como, las malas inversiones debilitaron las posibilidades de sustento de estos negocios.

Formulación del problema

- ¿Cómo afecta la ausencia de línea aérea bandera en el desarrollo turístico dominicano?

Sistematización del problema:

- 5 ¿Qué cantidad de turistas acceden al país a través del transporte aéreo?
- 6 ¿Qué cantidad de líneas aéreas vuelan a territorio dominicano?
- 7 ¿Qué cantidad de pasajeros arriban anualmente a República Dominicana?
- 8 ¿Por qué las líneas aéreas banderas dominicanas han fracasado?
- 9 ¿Cómo impactaría la puesta en marcha de una compañía de transporte aéreo comercial?

Objetivos de investigación: (General y específicos)

Objetivo General:

- Analizar cómo afecta la ausencia de línea aérea dominicana en el sector turístico del país, así como, determinar la factibilidad de la implementación de una línea aérea bandera en el sector económico dominicano.

Objetivos Específicos:

- Investigar cuales son las vías de acceso más utilizadas por los turistas
- Analizar que limitantes tienen los dominicanos al momento de adquirir un boleto aéreo de compañías internacionales
- Investigar el número de turistas que recibe el país anualmente
- Analizar las incidencias (acontecimientos, sucesos) causantes de la insolvencia de las compañías de transportación aérea en la República Dominicana
- Analizar las ventajas y desventajas de la puesta en marcha de una línea aérea bandera dominicana

Determinación de las variables a medir

Objetivos Específicos	Medición	Variable	Definición de la variable	Indicadores	Técnica e Instrumento
Investigar las vías de acceso más utilizadas por los turistas	Investigar	Las vías de acceso más utilizadas por los turistas	Medio o camino adecuado a través del cual se puede acceder a un lugar o a una instancia.	Rutas aéreas, transporte marítimo, fluvial, terrestre	Reportes institucionales
Identificar las limitantes del mercado dominicanos al momento de adquirir un boleto aéreo de compañías internacionales	Identificar	Limitantes del mercado dominicanos al momento de adquirir un boleto aéreo	Elemento o condición de un sistema que determina y limita la adquisición de boletos aéreos en República Dominicana	Costos de los boletos aéreos en República Dominicana	Encuestas y Reportes institucionales
Investigar el número de turistas que recibe el país anualmente	Investigar	Número de turistas que recibe el país anualmente	Flujo de turistas que ingresan al país en un periodo de tiempo determinado	Mercado de turistas locales y extranjeros	Reportes institucionales
Analizar los acontecimientos (sucesos) causantes de la insolvencia de las compañías de transportación aérea en la República Dominicana	Analizar	Acontecimientos causantes de la insolvencia de las compañías de transportación aérea en la República Dominicana	Alteración continua de la existencia de líneas aéreas banderas dominicanas	Leyes, impuestos y reglamentos aeronáuticos nacionales	Reportes institucionales y estudios de casos
Analizar las ventajas y desventajas de la puesta en marcha de una línea aérea bandera dominicana	Analizar	Ventajas y desventajas de la puesta en marcha de una línea aérea bandera dominicana	Condición favorable o desfavorable del país ante el inicio de operaciones aéreas comerciales	Líneas aéreas extranjeras	Entrevistas, reportes institucionales

Marco teórico

1.1 Historia de la aviación comercial dominicana

La República Dominicana se involucró en la industria aérea desde principios del siglo XX, pues ya para 1909, se registraban proyectos de construcción de una aeronave en la ciudad de La Vega.

No obstante, no es sino hasta 1911 en que se registra la construcción del primer Poliplano, de la mano de Zoilo Hermógenes García, quien diseñó y patentizó un aeroplano que fue la primera aeronave en llevar dentro un asiento y una rueda de patín de cola.

Entre 1912 y 1914, se registraron aeronaves siendo pilotadas en espacio aéreo dominicano, además, un joven piloto aficionado, de nombre Geo Pou se convirtió en uno de los primeros dominicanos en volar un aeroplano en el país al concedérsele permiso para maniobrarlo, luego de firmar un documento de descarga en caso de accidente. (Perez, 2015)

Ocho años más tarde, en 1919, en el campo de tiros del ejército nacional en San Pedro de Macorís, vuelan cuatro avionetas con destino a Santo Domingo. En el año de 1927, en la ciudad de Barahona, se organiza un proyecto para la creación de la primera línea aérea dominicana bajo el nombre de West Indian Aerial Express, realizando dos operaciones piloto hasta Port Au Prince, Haití, con la finalidad de demostrar lo atinado del proyecto y la posibilidad de conectar la isla con Cuba. A finales de ese año inician las operaciones con vuelos programados hacia San Juan, Puerto Rico y Port Au Prince. ((IDAC), 2006)

1.1.1 Desarrollo de la industria en el país

El 5 de febrero de 1932, el Poder Ejecutivo crea el Destacamento de Aviación, el cual estuvo a cargo de los dos primeros pilotos dominicanos de aviación comercial, el capitán Aníbal Vallejo y el entonces 1er teniente Frank Feliz Miranda.

El 1ero de julio de 1944, surge la Aerolínea Bandera Nacional, Dominicana de Aviación, con tres aviones trimotores Ford, y hacia el año de 1951, dominicana, ya miembro del Convenio de Chicago, inicia sus vuelos dentro del Caribe, hacia Curazao, Caracas y Puerto Rico, posteriormente hacia New York y Europa.

El 7 de diciembre del año de 1944, la República Dominicana, firma el Convenio de Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago, ratificado por el Congreso Nacional el 11 de agosto de 1945, mediante la Resolución No. 964, cuya publicación se realizó en la Gazeta Oficial No. 6331, el 25 de septiembre de 1945; cuyos fines y objetivos son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

1.1.2 Servicios aéreos disponibles

Desde el inicio de las operaciones aeronáuticas en el país, se desarrollaron diversas rutas aéreas ofreciendo al pueblo dominicano acceso a variados destinos. Fueron dos las aerolíneas dominicanas creadas durante la primera mitad del siglo XX, la primera de ellas, llamada West Indian Aerial Express, ofrecía servicios de transporte de correspondencia, así como de pasajeros luego de promulgada la resolución No. 768, agosto 1927; la cual establecía que la empresa debía ofrecer estos servicios semanalmente durante tres años. Las rutas seguidas por la empresa aeronáutica abarcaban las siguientes ciudades: San Juan, Puerto Rico; Santo Domingo; Puerto Príncipe, Haití; La Habana y Santiago de Cuba.

En diciembre de 1928, La West Indian Aerial Express es adquirida por la empresa aérea Pan American World Airways. (Harris, 2011)

En el año 1944 surge la primera línea aérea bandera del país bajo el nombre de Dominicana de Aviación

Durante el tiempo de operación de Dominicana de Aviación (1944-1995) ofrecía sus servicios partiendo de los principales aeropuertos dominicanos:

- Aeropuerto General Andrews (de 1944 a 1959, fecha en que se clausuró este aeropuerto y se inauguró Las Américas).
- Aeropuerto Internacional de Las Américas (hub principal).
- Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón (hub secundario).

Asimismo, ofrecía una gran variedad de destinos, dentro de los cuales estaban:

- Puerto Príncipe - Aeropuerto Toussaint Louverture (en ese entonces llamado Aeropuerto François Duvalier).
- Bandera de Puerto Rico Puerto Rico. San Juan – Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (hasta 1985 conocido como Aeropuerto Isla Verde).
- Willemstad - Aeropuerto Internacional Hato.
- Oranjestad - Aeropuerto Internacional Reina Beatriz.
- Caracas - Aeropuerto Internacional Simón Bolívar.
- Miami - Aeropuerto Internacional de Miami.
- Nueva York - Aeropuerto Internacional John F. Kennedy.
- Boston – Aeropuerto Internacional Logan.
- Orlando - Aeropuerto Internacional de Orlando.
- Madrid - Aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Toronto - Aeropuerto Internacional Toronto Pearson.
- Frankfurt - Aeropuerto Internacional de Fráncfort.
- Londres - Aeropuerto de Londres-Gatwick.
- Panamá - Aeropuerto Internacional de Tocumen.
- Quito - Antiguo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.
- París - Aeropuerto Internacional Charles de Gualle.
- Milán - Aeropuerto de Milán-Malpensa.

1.1.3 Procedimientos operativos de las aerolíneas dominicanas

Las líneas aéreas se rigen por la reglamentación internacional, así como, las políticas nacionales de transporte aéreo de los países donde estén operando.

Los objetivos particulares de la reglamentación nacional en la esfera del transporte aéreo internacional varían de un Estado a otro y dependen de la política económica nacional, de las dimensiones y de la situación geográfica del territorio, del grado de desarrollo nacional, de las políticas nacionales e internacionales, etc. (Internacional, 2004)

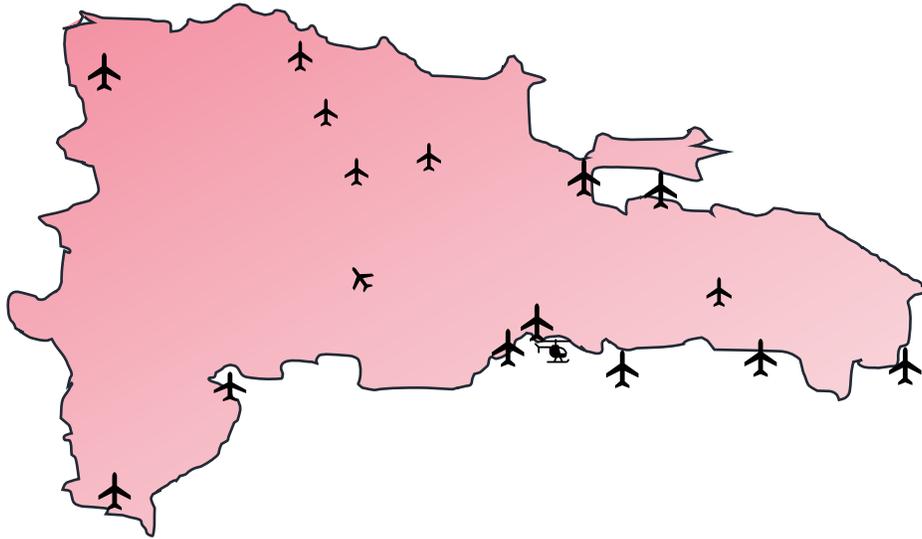
La dirección de operaciones es la máxima autoridad operativa y administrativa del aeropuerto y tiene a su cargo la supervisión de la correcta aplicación y manejo de los procedimientos y políticas que garanticen el cumplimiento de los estándares de administración aeroportuaria tanto de orden nacional como internacional.

Los procedimientos operativos implementados por las aerolíneas buscan coordinar, supervisar y aplicar las operaciones y procedimientos tanto en el orden gerencial como operacional. Dentro de las tareas realizadas por el departamento se pueden mencionar:

- Mitigar los riesgos de las operaciones realizadas en tierra, a través del control de las entradas y salidas de aeronaves en territorio dominicano, o bien, que sobrevuelen el espacio aéreo correspondiente.
- Llevar récords de todos los sucesos ocurridos en la terminal aeroportuaria que de una u otra forma puedan afectar las operaciones del aeropuerto.
- Mantener el contacto con toda la comunidad aeroportuaria con el objetivo de solucionar todo tipo de situaciones presentadas en la terminal y aplicar los procesos necesarios.
- Realizar bitácoras con cada eventualidad presentada en la terminal aeroportuaria, sea esta concerniente o no con las operaciones de la entidad aérea.

Como compromiso primordial las líneas aéreas deben trabajar, junto a toda la comunidad del aeropuerto para impedir daños, accidentes, incidentes y pérdidas financieras; respetando los derechos de los usuarios y las medidas de protección del medio ambiente.

1.2 Aeropuertos dominicanos



De acuerdo con el Departamento Aeroportuario, 2016; República Dominicana cuenta con un total de 44 aeropuertos y aeródromos clasificados según el uso dado y/o la entidad que lo administre.

Aeropuertos concesionados, manejados por la empresa concesionaria dominicana Aerodom XXI.

- Aeropuerto Internacional de las Américas (JFPG)
- Aeropuerto Gregorio Luperón
- Aeropuerto Juan Bosch
- Aeropuerto Joaquín Balaguer
- Aeropuerto María Montez
- Aeropuerto Arroyo Barril

Cabe destacar que Aeropuertos Dominicanos del siglo XXI (Aerodom) opera bajo la administración de la empresa francesa VINCI AIRPORTS, quienes en 2016 adquirieron la compañía para operar los seis aeropuertos pertenecientes al Estado Dominicano.

Aeropuertos privados

- Aeropuerto Internacional de Punta Cana
- Aeropuerto Internacional del Cibao
- Aeropuerto Internacional de la Romana

Aeródromos Estatales

- Aeropuerto Cabo Rojo
- Aeropuerto Cueva de las Maravillas
- Aeropuerto Expedición 14 de junio
- Aeropuerto Osvaldo Virgil

Helipuertos Estatales

- Helipuerto de Santo Domingo

Son muchas las aerolíneas que operan en los Aeropuertos Internacionales dominicanos, y dependiendo del destino variaran de acuerdo cada aeropuerto, a continuación, una lista de las principales líneas aéreas que operan en territorio dominicano:

- Air Antilles Express
- Air Caribes
- Air Europa
- Air France
- American Airlines
- Avianca
- Blue Panorama
- Condor
- Copa Airlines
- Cubana
- Delta Airlines
- Iberia
- Intercaribbean Airways
- Jetair Fly
- JetBlue Airways
- Laser Airlines
- Spirit Airlines
- United Airlines
- Venezolana
- Conviasa
- Sky High Aviation services
- Avior Airlines
- Windward Islands Airways
- Aero México
- Caicos Express Airways
- Turpial Airlines

1.2.1 Flujo de pasajeros en aeropuertos dominicanos

De acuerdo con la Junta de Aviación Civil (JAC), la República Dominicana registró la cifra récord de 116 mil 390 operaciones aéreas durante el periodo enero - diciembre 2019, mediante las cuales fueron transportados más de 14 millones 400 mil pasajeros en vuelos de entrada y salida por los principales aeropuertos del país.

Para el primer trimestre del 2019 el tráfico internacional de pasajeros en República Dominicana alcanzó un total de **4,191,022** pasajeros transportados, de los cuales 2,040,819 fueron en vuelos entrantes y 2,150,203 en salientes. La cifra de 4,191,022

pasajeros representan un crecimiento de 6.3% (246,891 pasajeros adicionales). Los meses de marzo y enero registraron el mayor número de pasajeros transportados con 1,475,731 y 1,424,799, respectivamente.

Gráfico 2 – Rep. Dom. Movimiento de pasajeros y variación en vuelos regulares 1^{er} trimestre 2016 - 2019



Fuente: Elaborado por la JAC a partir de la base de datos del IDAC

1.2.2 Desarrollo económico de República Dominicana por parte del transporte aéreo

Considerando que el eje principal de la economía dominicana es el turismo y que 9 de cada 10 turistas llegan por la vía aérea, podemos inferir que la aviación civil y el transporte aéreo son un elemento vital para esos resultados y, por ende, el desarrollo del país.

De acuerdo con el caso estudio sobre el impacto de la aviación en la economía de la República Dominicana y realizado usando una metodología comparativa de datos referenciado a 20 años (1996-2016), antes y después de la promulgación de la ley

de aviación civil, 491-06; ha demostrado que del 11% que aporta el turismo al Producto Interno Bruto, un 3.83% viene directo de la aviación. En datos más concretos, la aviación pagó salarios por el orden de los RD\$17,243 MM (0.5% PIB), contrató directamente a 39,716 empleados y pagó impuestos por el orden del 0.62% del PIB. Llevado a números, el transporte aéreo representa un valor agregado bruto de producción de más de US\$900,000,000. (Castaing, 2020)

Marco conceptual (Keywords)

Aviación Civil: La operación de cualquier aeronave civil con el propósito de realizar operaciones de aviación general, de trabajos aéreos u operaciones de transporte aéreo comercial.

Transporte aéreo comercial: Una operación de aeronaves que envuelve el transporte de pasajeros, carga o correo con fines de remuneración.

Asociación Internacional de Transporte aéreo (IATA): Es una institución internacional que se encarga de establecer los reglamentos por los que se debe regir toda compañía aérea.

Línea aérea bandera: Son aquellas compañías de transporte, que, al estar registrada localmente en un determinado Estado soberano, goza de derechos o privilegios preferenciales concedidos por el gobierno para operaciones internacionales.

Soberanía: La soberanía es el poder político supremo que corresponde a un Estado independiente, sin interferencias externas.

Espacio Aéreo Navegable: El espacio aéreo sobre las altitudes mínimas de vuelo prescritas por los reglamentos dictados bajo esta ley y que incluye el espacio aéreo requerido para resguardar la seguridad en el despegue y aterrizaje de la aeronave. (Nacional, 2006)

Libertades del aire: Son aquellos lineamientos donde se establecen las reglas a seguir en la industria aeronáutica a nivel internacional y define cuales son las acciones que se deben tomar al momento de sobrevolar el espacio aéreo de las diferentes naciones. (Propia)

Desarrollo turístico: Es todo avance que una nación registra en su sector turístico a través del uso sostenible de los recursos y atractivos turísticos con los que cuenta el país, y que aporta al progreso de las comunidades que en el habitan. (Propia)

Diseño metodológico: Metodología y técnicas de investigación

Diseño de investigación

Explica cómo se realiza el trabajo objeto de investigación, los parámetros que se establecen y los datos estadísticos usados para evaluar la información recolectada.

(Abreu, 2014)

El diseño de investigación escogido para el presente trabajo es el no experimental debido a que en la misma no se manipulan las variables, sino que se basa en la observación de estas para posteriormente realizar un análisis de las mismas.

Es la investigación donde no hacemos variar intencionalmente las variables independientes. Lo que hacemos en la investigación no experimental es observar fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos. Kerlinger (1979, p.116)

Enfoque de la investigación

La investigación cuantitativa es aquella en la que se recogen y analizan datos cuantitativos sobre variables y estudia las propiedades y fenómenos cuantitativos. El enfoque cuantitativo usa la recolección de datos para probar hipótesis, con base en la medición numérica y el análisis estadístico, para establecer patrones de comportamiento y probar teorías. (Sampieri, 2014)

La investigación se realizará a partir de los enfoques cualitativo y cuantitativo, pues las investigaciones serán basadas en la recolección de datos obtenidos de las diferentes instituciones involucradas en la industria aérea de República Dominicana.

Secuencia de la investigación

Para desarrollar el trabajo de investigación se utilizará el estudio transversal que se define como un estudio observacional en el que los datos se recopilan para estudiar a una población en un solo punto en el tiempo y para examinar la relación entre variables de interés.

Metodología

Tipo de Investigación

En las investigaciones de tipo descriptiva, llamadas también investigaciones diagnósticas, buena parte de lo que se escribe y estudia sobre lo social no va mucho más allá de este nivel. Consiste, fundamentalmente, en caracterizar un fenómeno o situación concreta indicando sus rasgos más peculiares o diferenciadores. (Contreras, 2010)

La investigación es de tipo descriptiva, pues las variables que la componen han sido estudiadas con el fin de obtener información veraz acerca de la influencia que tiene el turismo dominicano en el sector aeronáutico del país, así como, determinar las ventajas y desventajas de la implementación de un medio de transporte aéreo dominicano.

El objetivo de la investigación descriptiva consiste en llegar a conocer las situaciones, costumbres y actitudes predominantes a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas. (Bunge, 2005)

Métodos a utilizar

Los métodos a utilizar para el desarrollo de esta investigación serían los siguientes:

Método histórico:

Se analizarán dos situaciones similares, pero en distintas líneas de tiempo, lo que nos permitirá analizar y comparar la evolución, desarrollo y acondicionamiento en distintos periodos de la historia.

Método analítico:

A través de la extracción de las diferentes partes del problema para poder estudiarlas y examinarlas al punto de poder encontrar la relación entre las mismas. A partir del conocimiento general de una realidad realiza la distinción, conocimiento y clasificación de los distintos elementos esenciales que forman parte de ella y de las interrelaciones que sostienen entre sí.

Se fundamenta en la premisa de que a partir del todo absoluto se puede conocer y explicar las características de cada una de sus partes y de las relaciones entre ellas.

Método comparativo:

En este método se lleva a cabo en forma crítica un contraste entre los factores del objeto de estudio usualmente representados por variables y constantes de la realidad estudiada que puede compararse además con otras realidades parecidas. Este método consiste en establecer analogías y disimilitudes con enfoques de búsqueda diferenciadora y búsqueda antagónica.

Método inductivo:

Mediante este método se observa, estudia y conoce las características genéricas o comunes que se reflejan en un conjunto de realidades para elaborar una propuesta o ley científica de índole general.

El método inductivo plantea un razonamiento ascendente que fluye de lo particular o individual hasta lo general. Se razona que la premisa inductiva es una reflexión enfocada en el fin. (Abreu, 2014)

Técnicas de recopilación de información

Las técnicas a utilizar serán mayormente cualitativas, pues estas ayudarán a ampliar la investigación al permitir las respuestas abiertas de quienes facilitarían la información. Dentro de estas se vislumbran:

Entrevistas

A través de diálogos con personas involucradas en el fenómeno o tema de estudio con el fin de obtener información.

Grupos focales

A través de una discusión o debate para obtener información sobre un área específica desde diferentes puntos de vista.

Fuentes de documentación

La investigación será realizada en base a las informaciones obtenidas a través de las siguientes instituciones:

- Aeropuertos dominicanos del siglo XXI (Aerodom XXI)
- Aeropuerto Internacional de las Américas, José Francisco Peña Gómez, (AILA)
- Banco Central de la República Dominicana
- Cuerpo Especializado de seguridad aeroportuaria (CESAC)
- Instituto de Aviación Civil Dominicano (IDAC)
- Junta de Aviación Civil (JAC)
- Oficina Nacional de estadística (ONE)
- Ministerio de Turismo (MITUR)
- Ley 491-06 de la Aviación Civil de la República Dominicana
- Dirección General de Impuestos internos (DGII)

Estas y otras instituciones servirán como fuentes de información primaria en este análisis, las mismas fueron escogidas debido al papel que juegan tanto en la industria a aeronáutica civil como en la sociedad dominicana.

Esquema preliminar de contenido

I. Aviación Civil Dominicana

1.1 Historia de la aviación comercial dominicana

1.1.1 Desarrollo de la industria en el país

1.1.2 Servicios aéreos disponibles

1.1.3 Procedimientos operativos de las aerolíneas dominicanas

1.2 Aeropuertos dominicanos

1.2.1 Flujo de pasajeros en aeropuertos dominicanos

1.2.2 Desarrollo económico de República Dominicana por parte del transporte aéreo

II. Geografía política aérea

2.1 Geografía del transporte aéreo

2.1.1 Libertades del aire

2.2.1 El transporte aéreo y la actividad política dominicana

2.2.1 Espacio aéreo dominicano

III. Inversionistas en la industria aérea dominicana

3.1 Desarrollo económico de países que poseen líneas aéreas banderas

3.2 ¿Qué beneficios traería consigo la implementación de una línea aérea bandera en la República Dominicana?

Bibliografía

- (IDAC), I. D. (2006).
- Abreu, J. I. (Diciembre de 2014). El metodod de investigacion . *International Journal of Good Concience* , págs. 195-204.
- Banco Central de la República Dominicana, B. (2019). *Informe PIB del 2019*. Santo Domingo, D.N.
- Castaing, B. (2020). Impacto de la aviación civil y el transporte aéreo en el desarrollo económico de la RD.
- Central, B. (2019). *Informe de la Economía Dominicana, Enero-Septiembre, 2019*. Santo Domingo, D.N.
- Garcia, C. G. (2003). *Región, Política y Transporte Aéreo*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- García, C. G. (2003). *Región, política y transporte aéreo*. Madrid.
- Garcia, M. J. (2012). *Acuerdos de transito aereo. Las libertades del aire y los derechos aerocomerciales*. San Jose, Costa Rica : Ciudad Universidad Rodrigo Facio .
- García, P. (2016). La Aviación Comercial y su impacto en el fisco dominicano .
- Harris, D. (2011). *Pan Am: A History of the Airline that Defined America* . Golgotha Press.
- Internacional, O. d. (2004). *Manual sobre reglamentacion de transporte aereo internacional* .
- John D. Daniels, L. H. (2004). *International Business* . Mexico : Pearson Education .
- Nacional, C. (2006). *Ley No. 491-06, de Aviación Civil (G.O. No. 10399)*. Santo Domingo, D.N.
- Paz, H. G. (2000). *Investigacion Cientifica*. Quito: Ediciones Abya-Yala.
- Perez, J. A. (2015). *Derecho aeronáutico en la República Dominicana y su historia* . Santo Domingo, Distrito Nacional.
- "Designed by macrovector / Freepik"

ANEXO 2: ENTREVISTAS APLICADAS

Entrevista Luis José López, Director de comunicaciones de Aeropuertos Dominicanos del siglo XXI (AERODOM).

1. ¿Qué cantidad de aerolíneas operan en el Aeropuerto de las Américas?
2. ¿Cree que el depender del transporte aéreo internacional puede traducirse como poco rentable para la República Dominicana?
3. ¿Qué representaría a nivel operacional el poseer una línea aérea bandera?
4. ¿Qué beneficios económicos obtiene la República Dominicana de las operaciones aerocomerciales de empresas internacionales?
5. ¿El lanzar una línea aérea bandera aumentaría ese porcentaje que brinda el transporte aéreo actualmente al PIB Dominicano?
6. Tomando en cuenta la situación sanitaria a nivel mundial, ¿Sería factible la incursión de República Dominicana en el mercado aeronáutico comercial?
7. Si República Dominicana contara con una aerolínea bandera en la actualidad, ¿habría podido hacer frente a la pandemia COVID-19?
8. ¿Cree que el sistema aeronáutico dominicano tiene todas las condiciones para que en el país pueda desarrollar una aerolínea nacional?
9. ¿Entonces en ese sentido se puede decir que las líneas aéreas dominicanas que han pasado no han fracasado por el sistema aeronáutico en sí?
10. ¿Considerando que la carga impositiva que poseen las aerolíneas dominicanas es de las mayores desventajas para colocar una línea aérea en el país, cree usted que esto es algo que se podría trabajar con el Estado?

Entrevista Cristian Gómez, Encargado del Departamento de Aeronavegabilidad del Instituto Dominicano de Aviación (IDAC).

1. ¿Considera importante que un país cuente con una aerolínea bandera?
2. ¿Considera las aerolíneas como un negocio factible de cara al turismo?, ¿Por qué?
3. ¿Cree usted que el aporte a la economía por parte de la aviación sería mayor si contáramos con una línea aérea bandera en el país?
4. La Junta de Aviación Civil (JAC) está encargada de orientar al Estado Dominicano en materia de aeronáutica, ¿Por qué a la fecha no ha propuesto la incursión en la industria aérea a través de una nueva línea aérea bandera?
5. ¿En qué ámbitos de una empresa aerocomercial debe estar asociado el Estado Dominicano para considerar una aerolínea como bandera? ¿Debe tener un porcentaje de las acciones de la compañía?
6. En este mismo tenor, ¿Contempla la ley 491-06 alguna entidad que vele por la economía de estas empresas?
7. Tomado en cuenta los déficits financieros que presentaron las compañías anteriores, como consecuencia de la mala administración de los recursos por parte de sus empresarios, que debilitaron las posibilidades de sustento de estos negocios, ¿Cree que haya algo que debe mejorarse en el ámbito legal (Ley 491-06) antes de crear una línea aérea bandera en el país?

8. Hemos visto como a raíz de la pandemia más de una decena de compañías aerocomerciales se han declarado en quiebra al tiempo que se acogen a la ley de bancarrota de Estados Unidos, o bien, solicitan ayuda económica a sus respectivos gobiernos; ¿Cuál cree usted que sería la solución más viable para
9. A su parecer, ¿La creación de una línea aérea bandera es un anhelo o más bien una necesidad de desarrollo y crecimiento para la nación?
10. ¿Cuáles considera que son las barreras que hasta el momento no han permitido que la República Dominicana cuente con una línea aérea bandera?

Entrevista Anny Phamela Espinal, Supervisora de servicios al pasajero de la antigua aerolínea PAWA dominicana.

- 1) Actualmente labora para American Airlines, pero sus inicios en la industria se registraron en PAWA Dominicana, ¿Le parece que son dos compañías de alguna manera comparables?
- 2) ¿Cuáles serían las mayores diferencias operacionales entre estas dos compañías?
- 3) ¿Cuál es la mayor ventaja que tienen las aerolíneas internacionales al operar en territorio dominicano?
- 4) A su entender, ¿el sistema aeronáutico dominicano tiene todas las condiciones para que en el país pueda desarrollar una aerolínea nacional?
- 5) La aviación es una industria conexas al turismo y tomando en cuenta que la segunda es una de las principales fuentes de sustento de la economía dominicana, ¿Cree usted que el aporte del turismo a la economía sería mayor si contáramos con una línea aérea bandera en el país?
- 6) Durante sus años en operación, PAWA fue vista por el pueblo dominicano como la única aerolínea que representaba el país a nivel internacional, ¿En algún momento sus directivos intentaron asociarse con el Estado Dominicano para solidificar esta imagen al estructurarla como bandera?

ANEXO 3 IMÁGENES O MAPAS



ANEXO 4 PÁGINA DE ANTIPLAGIO

Dustball Plagiarism Report

Score: 100%

stían Gómez, Encargado del Departamento de Aeronavegabilidad del Instituto	OK
estatales, manejados por la empresa concesionaria dominicana Aerodom XXI	OK
ión del marco metodológico es señalar las opciones procedimentales realizadas	OK
ógicos de una investigación contemplan los procedimientos empleados durante	OK
ueron realizadas investigaciones sobre las principales vías de acceso utilizadas	OK
coronavirus (COVID-19), enfermedad infecciosa que altera el funcionamiento	OK
las aerolíneas nacionales presentan desventajas ante sus competidores debido	OK
realiza contribuciones a otras industrias facilitando su crecimiento y apoyo	OK
ociaciones de tránsito aéreo están directamente relacionadas con las libertades	OK
Definitivamente no, han sido motivaciones económicas las que han limitado	OK
caperturar paulatinamente la economía, muchos grupos internacionales están	OK
nomónicos obtiene la República Dominicana de las operaciones aerocomerciales	OK
n Internacional de Transporte aéreo (IATA): Es una institución internacional	OK
implementados por la comunidad aeroportuaria buscan coordinar, supervisar	OK
sta Luis José López, Director de comunicaciones de Aeropuertos Dominicanos	OK
nomónicos obtiene la República Dominicana de las operaciones aerocomerciales	OK
xtensión del turismo a nivel mundial crece ininterrumpidamente su desarrollo	OK
Mejorar la infraestructura y servicios aeroportuarios del país para aumentar	OK
OACI, Manual sobre reglamentacion de transporte aereo internacional, 2004)	OK
ria aeronáutica ha evolucionado considerablemente desde inicios del siglo XX.	OK



© 2002-2020 The Plagiarism Checker
<http://www.dustball.com/cs/plagiarism.checker>



UNAPEC
UNIVERSIDAD APEC

DECANATO DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES
ESCUELA DE TURISMO

Titulo Trabajo de grado:

**“ANÁLISIS DEL IMPACTO EN EL DESARROLLO TURÍSTICO POR
LA AUSENCIA DE UNA LÍNEA AÉREA BANDERA EN LA
REPÚBLICA DOMINICANA”**

Asesorada y aprobada por:

Ada Melba Beras

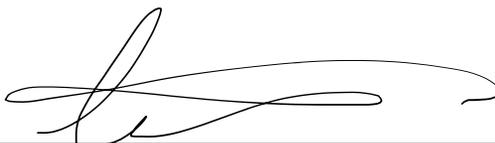
Firma

Adenda

Cabe destacar que la investigación fue realizada en medio de una emergencia de salud mundial a causa del Covid-19, por lo que, las informaciones obtenidas, así como, las fuentes de información utilizadas y entrevistas realizadas se vieron influenciadas por las medidas tomadas por el gobierno Dominicano para reducir la curva de contagios en territorio nacional, por tal motivo la presente tesis tomó un modelo de análisis de datos cualitativo.



Emely Trinidad



Arelissabeth de los Santos