

# Brumario 21

Sociales • Humanidades • Negocios

## Política y Salud Pública

Coordinación intergubernamental en Argentina frente a la crisis sanitaria del virus Covid 19.

## Educación y pandemia

La institución educativa periurbana y sus acciones con los niños/as y adolescentes en tiempos de pandemia.

# Gobernanza ética de la inteligencia artificial y la robótica



## Gobernanza Ética vs Gobernanza de la Ética

La diferencia entre la gobernanza ética y la gobernanza de la ética en el abordaje de las **tecnologías exponenciales** (robótica e IA) y el marco del **posibilismo tecnológico**.

## Futuro del Trabajo

Los desafíos del trabajo bajo el paradigma del Tecnohumanismo



## Igualdad de Género

Objetivo que trasciende a la moda dentro de las empresas



## FinTech y Negocios

El efecto económico de Blockchain y su alcance transformacional



ISSN 1853-0362

**Editorial Universidad Siglo 21**

[biblioteca@ues21.edu.ar](mailto:biblioteca@ues21.edu.ar)

Calle De los Latinos 8555

Córdoba, Argentina

UNIVERSIDAD  
**SIGLO** 

## Editorial

# Breve presentación del contenido de la presente edición

En esta edición de Brumario, y de la mano de once artículos inéditos y especialmente elaborados para esta Revista, nos proponemos abordar temáticas signadas por su actualidad, novedad e importancia. Las propuestas son variadas, por demás interesantes y están vinculadas principalmente a Política, Sociedad, Tecnología y Empresas, como grandes bloques temáticos.

Asimismo, las producciones se encuentran atravesadas en su mayoría por el contexto actual de pandemia que representa sin dudas un desafío aún no resuelto y que vale la pena analizar desde diferentes perspectivas.

Siguiendo el orden propuesto en el índice, nos permitimos presentar brevemente la propuesta de cada uno de los autores que conforman la presente edición.

En un primer eje, más orientado al análisis de políticas, podemos identificar los trabajos de Bernal, Trebuq y las autoras Rodríguez Aguirre, Baravalle y Perez.

El Dr. **Marcelo Bernal** nos comparte un interesante ensayo referido a la cuestión del Federalismo argentino y la manera en que se comportó el sistema de relaciones intergubernamentales en nuestro país frente a la crisis sanitaria ocasionada por el virus Covid 19, analizando tres áreas de la política: la sanitaria, la educativa y la social.

El Mgter. **Federico Trebuq** nos propone reflexionar, desde una perspectiva subnacional, acerca de la inserción de Argentina en la economía mundial, considerando las provincias que integran la Región Centro y su participación en el Corredor Bioceánico Central (CBC).

La Dra. **Patricia Rodríguez Aguirre**, la Esp. **Clotilde Baravalle** y la Mgter. **Gladys Pilar Perez** nos presentan un valioso estudio etnográfico para dar cuenta de cómo los establecimientos educativos estudiados enfrentaron la inclusión educativa en tiempos de pandemia, avanzando sobre el análisis de las políticas públicas infanto-juveniles.

En un segundo eje, orientado a proponer interesantes debates vinculados a la transformación digital y la Tecnología, encontramos los artículos de Pallaro, Rodríguez Alba y Karbiner.

El Mgter. **Andrés Pallaro**, Director del Observatorio del Futuro de la Universidad Siglo 21, nos invita a pensar sobre el futuro del trabajo, cuya transformación se ha visto acelerada fuertemente por el cambio tecnológico, desde la perspectiva del Tecnohumanismo. En este sentido, el autor expone cinco grandes desafíos que los seres humanos tenemos por delante en tanto y en cuanto aspiremos a construir un futuro del trabajo virtuoso e inclusivo.

El Dr. **Jaime Rodríguez Alba** nos interpela de manera significativa acerca de los problemas éticos que se derivan de la utilización de tecnologías exponenciales tales como la Inteligencia artificial (IA) y la robótica, complementando los enfoques actuales con el abordaje desde la ética del cuidado.

El Mgter. **Marcelo Nicolás Karbiner**, nos desafía a adentrarnos en la tecnología *Blockchain* (BC), clarificando su significado, precisando su origen, sus principios fundacionales, su alcance transformacional y sus efectos sobre la economía.

Finalmente, en el tercer eje, las discusiones que nos proponen Gaidulewicz, Marques Bertinatti & Rodríguez Alba, Orelo, Ríos, Córdoba & Reynoso, están vinculadas al mundo empresarial.

La Especialista en igualdad de género y Directora del Instituto de Género e Inclusión de la Universidad Siglo 21, **Laura Gaidulewicz**, nos ilustra con un interesante recorrido histórico sobre la situación de las mujeres en los estados modernos y nos explica los motivos por los cuales las mujeres estamos de moda y la igualdad de género es un objetivo central en la agenda de desarrollo sostenible y de las empresas a nivel internacional.

La Mgter. **Carina Marques Bertinatti** y el Dr. **Jaime Rodríguez Alba** realzan la importancia de la gestión ética empresarial mediante la presentación resumida de los principales hallazgos de una investigación en curso para las empresas cordobesas y proponiendo un instrumento de auto percepción para el diagnóstico y mejora de dicha gestión al interior de las organizaciones.

La Mgter. **Sandra Carolina Orelo** nos invita a profundizar sobre el conocimiento e implicancias de la corriente emergente denominada Gestión basada en evidencias (GBE), tanto para las organizaciones como para sus directivos, enfatizando el rol catalizador que puede propiciar su utilización en la gestión de equipos, aun cuando sus integrantes posean egos altos.

La Mgter. **María Laura Ríos** nos muestra cómo es posible diagnosticar y solucionar problemas y conflictos organizacionales mediante la Investigación Acción Participativa (IAP), para lo cual nos comparte a modo de ejemplo, una experiencia reciente vinculada al diseño de una herramienta

para la gestión eficaz de reuniones, basada en el método de los Seis Sombreros para Pensar de De Bono.

El Mgter. **Jorge Córdoba** y el Técnico y piloto de aviación **Pablo Reynoso** nos presentan una interesante mirada acerca de la aviación ejecutiva en Argentina y su reciente crecimiento en tiempos de pandemia. A través del análisis de casos de éxito locales de grandes, medianas y pequeñas empresas, argumentan que la incorpora-

ción de aeronaves a la estrategia de negocios ha logrado trascender la imagen de lujo.

Esperamos brindar algunas aportaciones a estas problemáticas y fundamentalmente contribuir modestamente a despertar un mayor interés en estos temas, como así también disparar otros tantos cuestionamientos a partir de su reflexión y análisis.

Los invitamos entonces, a todos y a todas, a disfrutar de la lectura que humildemente les proponemos a través de Brumario.

**Carina Marques Bertinatti**

Editora Revista Brumario

Universidad Siglo 21

---

## Contenido

Un análisis de las características de la coordinación intergubernamental en Argentina frente al virus Covid 19 .....	1
Bernal Marcelo	
Etnografiando -a la institución educativa periurbana- y sus acciones con los niños/as y adolescentes en tiempos de pandemia (Modelo metodológico) .....	11
Rodríguez Aguirre Patricia, et al.	
La dimensión transnacional de la política económica exterior. Una mirada desde la Región Centro y el Corredor Bioceánico Central.....	25
Trebucq Federico	
Los desafíos del futuro del trabajo bajo el paradigma del Tecnohumanismo .....	37
Pallaro Andrés	
Gobernanza ética de la inteligencia artificial y la robótica. Construyendo posibilismo tecnológico desde interacciones éticas. ....	51
Rodríguez Alba Jaime	
¿Cuál es el efecto económico de Blockchain? Un compendio ontológico de las perspectivas tecnológica e institucional para comprender el alcance transformacional .....	66
Karbiner Marcelo Nicolás	
La igualdad de género en las empresas: el desafío que trasciende a la moda .....	79
Gaidulewicz Laura	
En la búsqueda del Gen ético empresarial: un estudio exploratorio desde las empresas cordobesas.....	99
Marques Bertinatti Carina, Rodríguez Alba Jaime	
La gestión basada en evidencias (GBE): Una herramienta útil, especialmente en momentos de pandemia y egos altos.....	111
Orelo Sandra Carolina	
La investigación en la empresa: una oportunidad de avanzar hacia una organización inteligente.....	118
Ríos María Laura	
La aviación ejecutiva en argentina. Una mirada en perspectiva.....	127
Córdoba Jorge, Reynoso Pablo	

[https://www.researchgate.net/publication/290818765\\_ORGANIZACIONES\\_INTELIGENTES\\_Y\\_GESTION\\_DEL\\_CONOCIMIENTO](https://www.researchgate.net/publication/290818765_ORGANIZACIONES_INTELIGENTES_Y_GESTION_DEL_CONOCIMIENTO)

# La aviación ejecutiva en argentina. Una mirada en perspectiva.

Jorge Córdoba<sup>26</sup> y Pablo D. Reynoso<sup>27</sup>

---

## RESUMEN

Los objetivos de nuestro trabajo son explicar y divulgar el crecimiento de la aviación ejecutiva en nuestro país desde una mirada que parte de la experiencia y operación en el mercado aeronáutico nacional e internacional. Ello, no obstante, la carencia de registros públicos de información estadística al respecto.

## PALABRAS CLAVE

Aviación ejecutiva, Servicio de transporte aéreo, Análisis costo-beneficio, Solución logística, Covid19

---

## Introducción

La aviación ejecutiva en Argentina (denominada aviación general<sup>28</sup> en términos aeronáuticos) es una rama de la aviación

---

<sup>26</sup> Jorge Córdoba: Magister en Economía, Licenciado en Economía, docente de Universidad Siglo 21. [jorge.cordoba@ues21.edu.ar](mailto:jorge.cordoba@ues21.edu.ar)

<sup>27</sup> Pablo D. Reynoso: Piloto Transporte Línea Aérea (Argentina), Piloto Privado de Avión (Estados Unidos), Instructor en Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil Alas Servicios Aéreos S.A.S., Técnico Universitario en Administración. [pablocba88@hotmail.com](mailto:pablocba88@hotmail.com)

<sup>28</sup> La "aviación general" es la rama de la aviación civil que no está encuadrada en el transporte aéreo regular y que comprende las actividades de transporte aéreo no regular (taxi aéreo), trabajo aéreo, aviación deportiva, instrucción, entre otras. Por su parte la "aeronave pública", es definida por el Código Aeronáutico Argentino, como aquella que se encuentra destinada al servicio del poder público, independientemente del título de propiedad de la misma.

destinada a diferentes nichos de mercado con fuertes características distintivas respecto del usuario de otros medios de transporte y a su vez mantienen diferencias notables entre segmentos de aviación general, pero con un común denominador: la necesidad de hacer eficiente el factor tiempo. Cuando hablamos de aviación ejecutiva en cualquier ámbito, la idea generalizada es la de un lujo sin comparativos, altos valores de adquisición de dicho servicio, y una vinculación a la imagen de poder de una persona que tome estos servicios.

Un aspecto que no se tiene en consideración es la amplitud y la importancia de la aviación general en nuestro país por las características propias del mismo: su geografía, sus actividades económicas regionales, la concentración de los puertos, aeropuertos internacionales y los grandes centros urbanos donde se realizan transacciones y negocios. Todos ellos con la necesidad de transporte de personas y carga que no encuentran solución en la línea aérea regular.

El contexto mundial de COVID-19 ha dejado en descubierto la importancia del recurso aéreo no sólo para la asistencia a la población por parte del Estado sino también como una herramienta a considerar por el empresario para poder trasladarse, controlar explotaciones económicas y como medio logístico de su cadena de suministros.

## Descripción

La aviación general sirve en nuestro país tanto al sector público como privado. Desde el sector público organismos nacionales y provinciales utilizan aeronaves no sólo para el traslado de funcionarios, como trascienden en los diversos medios de comunicación, sino que se disponen con aeronaves con diferentes misiones de acuerdo a cada realidad en particular. Provincia como la de Córdoba, que se encuentra con la problemática de los incendios forestales, cuenta con su Dirección General de Aeronáutica con una flota de aviones específicos para el combate de incendios en apoyo a la operación terrestre de los bomberos.

Otro ejemplo es que dicha Dirección cuenta, como la mayoría de las Direcciones de Aeronáutica del país, con una flota de aeronaves que realizan vuelos sanitarios de personas que no podrían costearlos y vuelan al servicio de ablación de órganos. En este escenario es que se deben contar con aeronaves versátiles y rápidas ya que no solo se busca la eficiencia del tiempo, sino que este recurso en algunos casos es determinante para el éxito de la misión.

Un caso de aplicación de aeronaves públicas para el tratamiento de una contingencia natural específica es la llamada "Lucha Antigranizo" de la provincia de Mendoza. Este sistema tiene como objetivo minimizar el efecto de las tormentas de granizo en los viñedos, evitando así pérdidas millonarias en la industria del vino.

Por otro lado, el sector privado tiene otras necesidades específicas a tener en

cuenta para la conveniencia de la utilización de un avión privado, tema de este artículo.

## Sector privado: una primera aproximación

Cuando una empresa inicia la exploración de compra de una aeronave o la de alquilar un servicio de vuelo privado normalmente sus decisores tienen un pre-concepto inicial de un alto costo.

En la gestión de proyectos, se estudia que no se puede evaluar una iniciativa sólo por el atributo de una variable. El servicio que presta la incorporación de la aeronave a la empresa, debe ser sometido a una evaluación consciente de los costos asociados como de los beneficios que dicha aeronave conlleva. En efecto, los beneficios atribuibles a la utilización de una aeronave no son sólo la imagen positiva resultante que el empresario baje las escaleras de un jet ejecutivo, también se debe considerar:

- Optimización de la agenda de personal jerárquico de la empresa.
- Disminución de exposición a accidentes viales.
- Mejora de rendimiento de la organización.
- Independencia de factores externos como cancelaciones, cambios y otros no ponderables que ocurren en la línea aérea.
- Disminución del tiempo improductivo por viajes en ruta.
- Posibilidad de encontrarse en poco tiempo en varias explotaciones a gran distancia.
- Conectar la explotación de la empresa con grandes centros urbanos donde se comercializa el producto o se logran acuerdos.

## Optimización de la agenda

El desarrollo de la era moderna ha sido caracterizado por el manejo de la información de manera veloz y la capacidad de adaptarse a los cambios del ambiente. Parte de este concepto es que los gerentes de empresas y empresarios tengan la capacidad de no sólo observar el ambiente en el cual realizan su actividad económica, sino que también puedan evaluarlo y tomar decisiones acertadas en base a un pronóstico de futuro.

En efecto, muchas veces la evaluación del ambiente no sólo se ve a través de indicadores, sino también a través de la percepción del profesional estando en el lugar donde se genera el proceso de producción o de servicio.

En el caso de empresas que tienen procesos de producción o servicios en lugares distantes de la casa matriz, o que planean un crecimiento mediante una de las herramientas modernas de integración empresarial (joint venture, UTE, entre otros) es necesario no sólo una buena gestión estratégica sino también la posibilidad real de atender esos negocios sin desatender la rutina empresarial: El avión sirve para poder “estar en dos lados al mismo tiempo”.

Por ejemplo: un empresario mendocino puede estar a primera hora en una reunión en Buenos Aires celebrando una reunión con inversores extranjeros, y al mediodía estar nuevamente en su empresa atendiendo la agenda semanal. También podría decidir ir a esperar a éstos inversores en Buenos Aires y mientras están en vuelo rumbo a Mendoza, ir desarrollando la reunión antes de la demostración de la empresa.

## La aviación como industria del transporte de alta seguridad

El avión es el medio de transporte más seguro del planeta. A pesar de los accidentes ocurridos de público conocimiento, el desarrollo en materia de seguridad operacional ha permitido que la tasa de accidentes por millón de ciclos de producción sea menos a 1 accidente por millón de ciclos de producción (Organización de Aviación Civil Internacional 2009).

Este resultado no sólo es por la acción consciente de todo el personal vinculado a ella en materia de seguridad sino también por una alta capacidad de aprendizaje de los errores cometidos en el pasado que han concluido en accidentes de aviación. En materia aeronáutica se denomina precedente conocido, y es uno de los pilares conceptuales de la Doctrina de la Prevención de Accidentes (Organización de Aviación Civil Internacional 2013). Esta concepción que se logra en el personal aeronáutico hace que la industria se mantenga en

un concepto evolucionado de la prevención de accidentes que se denomina seguridad operacional.

Un accidente que lleve a la invalidez a un alto gerente de una empresa o a la muerte de un empresario tiene como resultados adversos no sólo la pérdida de vida humana en el sentido primario, sino que tiene efectos por sobre la empresa y su continuidad. Este factor debe ser considerado a la hora del transporte de personas que agregan alto valor a la misma.

## Independencia de la línea aérea

El transporte aéreo regular en nuestro país (en términos comunes línea aérea) no solo es un transporte deficiente, sino que a su vez no logra satisfacer la demanda de transporte en nuestro país. Es deficiente no sólo en términos de programación de vuelos y cumplimiento de los mismos, sino que el sistema aerocomercial está basado sólo en los principales aeropuertos del sistema de aeropuertos de nuestro país.

Este sistema de aeropuertos no llega ni a un 10% del total de aeródromos habilitados en nuestra geografía (Chicou, 2020). El 90 % restante no sólo están vinculados a las ciudades capitales sino también, a ciudades de referencia de economía regional o cercana a explotaciones específicas o destinos turísticos.

Es entonces que al día de hoy si un empresario quiere viajar de la ciudad de Corrientes a Villa María, provincia de Córdoba, no tiene alternativas en aviación comercial

regular. Dependería de un vuelo de Corrientes a Buenos Aires, después Buenos Aires – Córdoba y por último, a Villa María por autopista.

## Conectividad ilimitada

Contar con una aeronave a disposición cuenta con los beneficios de la privacidad al momento de viajar, pero también permite conectar cualquier punto con otro siempre y cuando ambos tengan aeródromos.

Esto hace que un ejecutivo pueda trasladarse desde cualquier localidad donde este su explotación primaria a grandes centros urbanos nacionales sin necesidad de ir a un aeropuerto a la ciudad de cabecera más cercana disponible (que muchas veces son cientos de kilómetros en auto) generando tiempos de viaje por tierra hasta el aeropuerto a donde tomar el avión de línea aérea incluso más altos que el tiempo de vuelo en sí.

Esto permite que un empresario en cualquier punto del país pueda viajar a Buenos Aires en el día, oportunidad que sólo empresarios localizados en grandes ciudades pueden hacer debido a la alta conectividad entre ciudades capitales como Córdoba, Mendoza o Salta en tiempo pre pandemia.

La disponibilidad de un avión también posibilita, cuando las características técnicas lo permiten, conectar grandes capitales regionales como Santiago de Chile, Montevideo, San Pablo, sólo por citar algunas. Empresarios que tengan en su agenda

un proyecto de regionalización de su compañía pueden programar sus viajes de acuerdo a sus necesidades, con el único requisito de pasar antes por un aeropuerto internacional para efectuar los controles migratorios y aduaneros.

Inclusive, tiene la posibilidad de optimizar vuelos comerciales. Por ejemplo, si viaja de EEUU a Córdoba, probablemente la conexión del vuelo internacional (EEUU – Bs As) con el de cabotaje (Bs As – Córdoba) tenga tiempo de espera en la combinación. Entonces con una aeronave privada puede realizar el vuelo Buenos Aires-Córdoba, sin la necesidad de demoras.

## La aviación ejecutiva ¿jets de lujo?

Otro extendido concepto a derribar es el que la aviación ejecutiva es un universo sólo compuesto por jets ejecutivos de aspecto cinematográfico. La aviación general comprende a este segmento de aeronaves, pero no es el único. Existen aeronaves de características distintas y por supuesto costos totales de operación diferenciados.

Aviones mono motores (pistoneros) son de un precio de adquisición bajo. Un costo operativo total bajo y permite llevar en promedio de tres ocupantes más un piloto en su cabina a una distancia de 400 – 600 km en un tiempo promedio de 2 horas de vuelo. Su bajo costo de adquisición tiene como contra partida las limitaciones meteorológicas de operación: este tipo de aeronaves al tener una autonomía de vuelo reducida,

no puede desviar su ruta considerablemente para atravesar tormentas y su equipamiento general no le permite operar en condiciones de meteorología marginal.

Para sortear los inconvenientes que presentan los aviones mono motores, y a su vez lograr la posibilidad de llevar más personas, se construyeron aeronaves bi-motores pistoneros. Estos al tener una mayor potencia disponible y mayor autonomía de vuelo, permiten llevar más pasajeros (entre 4 y 6 pasajeros, además de los pilotos) a distancias superiores de vuelo (entre 700 y 1200 km.).

Para empresas que requieran aeronaves que tengan capacidades superiores a la que son propulsadas por motores a pistón; es decir, que vuelan a mayor altura, a mayor velocidad, con más capacidad de carga, y en casi cualquier tipo de condición meteorológica) pero consideren elevados los costos operativos de una aeronave reactor, pueden optar por las aeronaves turbohélices. Estas aeronaves tienen mayor versatilidad que los reactores ya que pueden operar en pistas no pavimentadas, tienen costos operativos totales que promedian la mitad de un reactor y poseen buena capacidad de carga. Por otro lado, estas aeronaves vuelan a menores altitudes que los reactores y a la mitad de la velocidad de éstos.

Para finalizar, los reactores son dentro la escala de aeronaves los que mayores prestaciones tienen en cuanto a alcance y velocidad. Vuelan a la misma altura que un jet de línea aérea, a una velocidad cercana a los mismos y pueden llevar en promedio 8 pasajeros más la tripulación. Estos aviones tienen las mismas capacidades que un vuelo de línea aérea, pero con el beneficio de la exclusividad y la flexibilidad de operación como en todos los casos anteriores. La hora de salida y la agenda la determina el propietario.

Un párrafo aparte merece los helicópteros: estos generalmente son utilizados cuando es necesario el traslado a puntos específicos y en un radio relativamente corto de distancia. También son utilizados para control de grandes superficies y la posibilidad de aterrizar en espacios reducidos. Son muy útiles cuando no se encuentran disponibles aeródromos en cercanías del punto de interés.

Córdoba y Reynoso (2021) demuestran que cada tipo de aeronave tiene un determinado punto de equilibrio económico-financiero y que se expresa en horas de uso u operación. Lógicamente, mientras mayor es la velocidad, altura y la aviónica

<sup>29</sup> que se pretenda conseguir, mayor es la cantidad horas de uso mínima que se necesitan para cerrar la ecuación anterior.

Por lo tanto, la recomendación es que al momento de iniciar un proceso de evaluación de un proyecto que tenga como meta la incorporación de una aeronave se incluya a un profesional aeronáutico para determinar la relación presupuesto – medios técnicos disponibles para satisfacer la necesidad de la empresa.

## Casos de Interés

Empresas vinculadas al agro han visto a la aviación general no como un lujo sino como una verdadera herramienta de trabajo. Mediante el uso de helicópteros en la provincia de Córdoba han podido efectivizar el trabajo de ingenieros agrónomos logrando que los mismos se desplacen a toda la superficie de trabajo controlando el cultivo; y en el caso de tratamiento de plagas con este medio aéreo se logra que el profesional pueda controlar en detalle todo el campo en poco tiempo. La industria del mani se ha tecnificado de esta manera, y los resultados positivos de esta innovación son públicamente conocidos.

El agro también utiliza aeronaves como aviones para recorrer distintas explotacio-

nes distantes entre ellas. Grandes empresas que tienen explotaciones en distintas provincias trasladan a sus profesionales en aviones para disminuir el tiempo de viajes. Un ingeniero agrónomo que debe recorrer grandes distancias por tierra para llegar a cada campo disminuye ese tiempo a un tercio, generando tiempo disponible para las demás actividades vinculadas a su puesto.

Empresas mineras utilizan aeronaves para el traslado de personas y recursos materiales desde la base de la explotación al valle donde se encuentra el proceso de extracción del mineral.

Empresas offshore Petroleras utilizan helicópteros para el traslado de personal y mercaderías a las bases en superficie marítima.

## Conclusión

Finalmente, en el tema abordado, podemos concluir que hay casos de éxito en todo el territorio nacional de pymes y grandes empresas que han incorporado a la aeronave a su estrategia de negocio exitosamente ampliando su área de cobertura en el mercado, o haciendo eficientes sus operaciones, todo esto en un balance de la ecuación de costo – beneficio, que trasciende la imagen del lujo.

---

<sup>29</sup> Se entiende por “aviónica” a la tecnología que dispone la aeronave para su operación en el espacio aéreo.

## Bibliografía

National Business Aviation Association. Business Flying After Covid-19 (2021, 6 de Julio).

Business Aviation Insider. Recuperado de <https://nbaa.org/news/business-aviation-insider/2021-july-august/business-flying-covid-19/>

National Business Aviation Association. Operating Abroad in the Covid Era. (Marzo/Abril 2021). Business Aviation Insider. Recuperado de <https://nbaa.org/news/business-aviation-insider/2021-march-april/operating-abroad-covid-era/>

Chicou, Sebastián (2020, 13 de abril). Aviación ejecutiva: cómo y dónde aterrizan las aeronaves de elite. Revista Forbes. Recuperado el 07 de julio de 2021, de <https://www.forbesargentina.com/lifestyle/aviacion-ejecutiva-como-donde-aterrizan-aeronaves-elite-n2013>

Código Aeronáutico Argentino. Ley 17.285. Recuperado de <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/24963/texact.htm>

Córdoba, J. & Reynoso, P. D. (2021). Punto de equilibrio económico-financiero de una aeronave ejecutiva. Práctica Integral Córdoba - ERREPAR Online.

Organización de Aviación Civil Internacional (2009). Manual de Gestión de la Seguridad Operacional. Documento 9859. Segunda edición. Recuperado de [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/doc\\_oaci\\_9859.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/doc_oaci_9859.pdf)

Organización de Aviación Civil Internacional (2013). Manual de Gestión de la Seguridad Operacional. Documento 9859. Tercera edición. Recuperado de <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/doc-9859-manual-de-gestion-de-la-seguridad-operacional-3rd-edicion-espanol-smm.pdf>

UNIVERSIDAD  
**SIGLO** 