



Universidad
Zaragoza

TRABAJO FIN DE GRADO

Ruta Aérea “RUSSIAN SPAIN”

Barcelona - ARAGÓN - Madrid

Autor/res

Carlos López López

Director/res

Lara Iñiguez Berroche / Nicolás Guillén Navarro

Escuela Universitaria de Zaragoza

2014

REPOSITORIO DE LA UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA-ZAGUAN
<http://zaguan.unizar.es>

ÍNDICE

| | |
|---|----|
| Introducción ----- | 6 |
| 1. MARCO TEÓRICO: Turismo interior, las rutas aéreas----- | 9 |
| 2. METODOLOGÍA----- | 14 |
| 2.1. Metodología utilizada: instrumentos y técnicas de análisis ----- | 14 |
| 2.2. Pasos llevados a cabo para la creación de la empresa ----- | 17 |
| 2.3. Problemas surgidos a lo largo de éste trabajo ----- | 17 |
| 3. PERFIL DEL TURISTA----- | 19 |
| 4. CREACIÓN DE LA EMPRESA ----- | 22 |
| 5. RUTA ----- | 25 |
| 5.1. REQUISITOS PREVIOS----- | 25 |
| 5.1.1. Método de transporte seleccionado ----- | 25 |
| 5.1.2. Meteorología ----- | 28 |
| 5.1.3. Desarrollo de las actividades, demanda y meteorología ----- | 32 |
| 5.2. DESCRIPCIÓN DE LA RUTA ----- | 32 |
| 5.2.1. Ruta aérea RUSSIANSPAIN----- | 33 |
| 5.2.2. Inventario de recursos naturales ----- | 34 |
| 5.2.3. Inventario de recursos culturales----- | 34 |
| 5.2.4. Desarrollo de la ruta ----- | 35 |

6. CONCLUSIONES ----- 41

7. BIBLIOGRAFÍA ----- 42

INTRODUCCIÓN

El proyecto que voy a realizar, Ruta Aérea por el corredor Madrid-Barcelona, con especial énfasis en la comunidad de Aragón, va referido a concretar y superar el Trabajo de Fin de Grado del presente año académico, 2013-2014 cursado en el Grado en Turismo de la Universidad de Zaragoza

La realización de este proyecto y la motivación, razones y justificación del mismo viene dado por su contenido global y por su viabilidad real.

En primer lugar cabe destacar que la principal motivación para realizar este proyecto va referida a la mezcla de cuatro aspectos muy atractivos para mí y también pienso que para el campo del turismo en su faceta cualitativa, como son el turismo de interior, el patrimonio cultural y natural (en este caso de Aragón), y su exportación turística (promoción) a través de una red aérea comunicando las diferentes zonas aragonesas y también su reglamentación y desarrollo a través de la creación de una nueva sociedad.

Otro motivo por el que me decidí por este proyecto fue la necesidad de encontrar algún tipo de producto no muy explotado y sobretodo dinámico y atractivo e innovador para un sector altamente estandarizado, el turismo debido a que el producto global por el que se conoce a este sector es el de sol y playa, lo cual realmente no es correcto en su totalidad ya que existen múltiples formas de explotar el sector turístico.

La poca diversidad de producto, más en concreto en España con su fuerte estacionalidad, hace que este proyecto alternativo recobre más fuerza y mayor interés para llevarlo a cabo.

El apartado que me ha atraído más es el referido a la creatividad y la novedad en este tipo de rutas.

La conjunción entre una ruta aérea y una de carácter más tradicional y lúdica (realizar visitas guiadas a pie por zonas representativas) pueden llevar a cabo un gran ejemplo de producto turístico innovador.

A la hora de ofertarlo he querido, de acuerdo con una visión internacional, centrar el producto en el turista ruso, un perfil de visitante con alto poder adquisitivo el

cual quiere satisfacer una serie de necesidades buscando la unidad y exclusividad de un producto de alta calidad.

Este tipo de visitante lo he escogido debido a la creciente demanda del turismo Ruso según las últimas estadísticas aportadas por el segmento turístico con un alto crecimiento de este perfil de visitante además de aportar un alto grado de gasto turístico por visitante cuando traspasan nuestras fronteras.

Para el diseño de dicha oferta he pensado realizar su promoción vía web como producto a través de la creación de un portal con una ruta definida en Google Maps para su conocimiento en la red ya que permite mostrar a escala real y con una serie de indicadores sencillos y muy interactivos para explicar de otro modo el recorrido y las paradas realizadas durante la ruta.

Una serie de cuestiones tras esta presentación del proyecto podrían darse durante el mismo y además podrían justificar aún más la realización y solventarse al final de la realización del trabajo:

- ¿Qué tipos de recursos serían más útiles para introducirlos en esta ruta?
- ¿Es una buena opción realizar tantas actividades tan diferentes?
- ¿Tendría viabilidad financiera este producto?
- ¿Esta ruta podría competir con un producto estandarizado de sol y playa?
- ¿Turismo de interior podrá convertirse en un turismo de masas?

Todo esto unido a que iba a ser capaz de combinarlo como he mencionado al principio con algunos conocimientos adquiridos durante mis estudios en diferentes materias de diferentes ramas como la posibilidad de dar viabilidad financiera al producto o poner en valor el patrimonio natural o cultural estructurado en una legislación como la protección del mismo y las diferentes alternativas para promocionar la ruta como la creación de un portal web o la promoción en si a través de una serie de herramientas de Marketing para dar a conocer el producto.

Además me iba a aportar nuevas ideas y maneras de trabajar también fue una gran influencia en mi motivación final para llevar a cabo este proyecto.

1. MARCO TEÓRICO: TURISMO DE INTERIOR, RUTA AÉREA

La elaboración de una Ruta Aérea turística es el tema principal de la investigación. En el presente epígrafe vamos a desarrollar el marco teórico, realizando una lectura y una revisión bibliográfica sobre la cuestión que nos ocupa. Para ello, traeremos a colación los diferentes enfoques relacionados con la realización de una ruta alternativa a la tradicional como es la que proponemos. Hemos de advertir que los *tours* aéreos turísticos se practican desde hace relativamente poco tiempo. Esto hace que hallemos pocos autores que se hayan ocupado verdaderamente de una investigación acerca de las mismas.

De todos modos se podría relacionar la realización de una ruta aérea con los vuelos chárter y sus diferentes características como menciona Loustau (1976) en su texto sobre vuelos chárter como han influido en el desarrollo de una actividad turística como por ejemplo el contar con la total disponibilidad de una aeronave para el transporte de grupos a través de algún mayorista como una agencia de viajes.

También destacar que se cita en el texto que este desarrollo de vuelos chárter impulso la creación de nuevos tipos de actividades aéreas que demandaban nuevas infraestructuras y nuevos tipos de transporte ya sea para el desarrollo comercial, transporte u otros. Lo cual está relacionado con las rutas o *tours* aéreos en el sentido que este tipo de vuelo asentó las bases para que estos se pudieran realizar de una manera regular y adaptada a la demanda.

En cualquier caso, para un mayor conocimiento sobre los diferentes campos y problemas de la investigación podemos relacionar la cuestión principal con otros temas derivados como el turismo alternativo o las diferentes sensaciones que produce en el turista este tipo de productos dinámicos y novedosos.

Los diferentes tipos de turismo desarrollados actualmente como pueden ser el turismo tradicional vacacional realizado en las zonas costeras principalmente, hacen plantearse nuevos modelos de planificación y puesta en marcha de productos y servicios por parte de este sector. A este respecto, la innovación y revisión de lo ya establecido en el campo del turismo debe ser continua dado que la expansión de sus productos masificados, por ejemplo los tradicionales destinos de sol y playa, lugares ya maduros

donde la oferta está muy estandarizada y tradicionalmente aceptada sin muchas innovaciones a lo largo del tiempo.

Este oferta estandarizada y en época madura viene referenciada por una multitud de motivos como expone Fraguell (2005) donde una serie de factores que nos muestran esa decadencia como por ejemplo el enfoque cuantitativo en vez de apostar por el cualitativo lo cual se traduce en un turismo de menos calidad, concentración espacial con grandes desequilibrios o la saturación y falta de renovación de la oferta al tener un carácter lineal y centralizada.

Así pues, cada vez es más necesario proponer nuevas formas de turismo que complementen a las anteriores y/o muestren una oferta más atractiva y diversificada.

La apuesta por las mismas, además, es de vital importancia, en parte por la a pérdida de cuota de mercado de Europa occidental como único y principal destino turístico en favor de otras nuevas zonas, por ejemplo, los países del Este, otros países Mediterráneos como Túnez o Asia con indica La Junta de Andalucía en su estudio sobre la competencia de los países emergentes del Mediterráneo.

Y todo ello viene dado por una serie de causas como expone Bos (2005, p. 77-86): ``La saturación de algunas regiones, la búsqueda de la autenticidad, Internet y los vuelos de bajo coste marcan los cambios experimentados en el sector''.

Todo ello nos lleva a la innovación turística González y León (2010) definen la innovación turística como todo cambio basado en el conocimiento, que genera valor económico y social para la sociedad de destino.

Esto nos lleva a que el turista hoy en día busca otro tipo de opciones, por ello las compañías turísticas distinguen sus productos, sus servicios para atender esas necesidades. Por ello, como advierte el pensador y filósofo Benjamin (1913) en su estudio la experiencia es una vivencia que se aleja de lo cotidiano para transformarse en algo memorable. Esta debe ser capaz de contribuir a un enriquecimiento personal del que la vive que es lo que la realización de una ruta turística pretende satisfacer.

Una ruta es una tipología turística con diferentes variantes que hacen a cada una única y especial percibida por el cliente, en este caso el turista. Debe basar en una serie de valores o conceptos como expone Herbert (2001) donde el diseño de una ruta

turística debe basarse en la necesidad de la misma y en su posterior comercialización lo cual debe poner en relación al vendedor de ese producto y al mismo turista.

Pero, ¿Qué otros argumentos debemos aportar para comprobar los beneficios que se obtienen con la configuración y realización una ruta?. Una de las diferentes razones por la realización de este tipo de actividad turística son el desarrollo de zonas económico y social de diferentes áreas geográficas lo cual posibilita la puesta en valor de elementos patrimoniales ya sean culturales, naturales u otros atractivos de ocio que dan a estas comunidades, sobre todo de carácter rural, un gran incentivo a todos sus niveles como exponen en el texto Guzmán y De Vicente (2006).

Especial importancia cobra la existencia de rutas turísticas para las zonas de interior. Se trata de una de las herramientas fundamentales del denominado turismo de interior, el cual está estrechamente relacionado con esa “experiencia” de la que nos habla W. Benjamín. Reúne una serie de conceptos como son la configuración de un turismo responsable, relación a la sostenibilidad ambiental, la responsabilidad social, el compromiso con el entorno cultural, así como en relación al propio turista con su propia experiencia y vivencia del recorrido en un mercado como he mencionado anteriormente englobado en una singularidad y autenticidad que genere en el público objetivo interés por vivirlo. Además debe establecer una conexión emocional con el turista.

Así pues, determinadas rutas pueden provocar un efecto dinamizador viene dado por una explicación que resume a la perfección lo que nos aporta como cita el diputado de Turismo de Interior, Pons (2012): "Desde la Diputación de Castellón seguiremos apoyando esta iniciativa puesto que todo lo que conlleve aportar valor a nuestro interior es primordial para nosotros. Se trata de un aliciente más para dinamizar la actividad turística en los pequeños municipios de la provincia, una escaparate para mostrar al mundo nuestro patrimonio paisajístico y cultural y, asimismo, consolidar la población en el interior"

Debido a la poca investigación realizada sobre las rutas aéreas o tours no he podido encontrar lecturas o referencias bibliográficas que se enfocaran directamente a este marco a investigar, sin embargo, en cuanto a turismo urbano he podido encontrar referencias lo cual favorece al desarrollo de la investigación y los diferentes problemas.

De otro modo, la configuración de rutas de turismo alternativas a las tradicionales, no siempre están destinadas al mismo tipo de turista, por ello estas nuevas tendencias inducen a otra tipología turística también englobado en un perfil de turista bien definido como expone Cohen (2005, p. 22): ``El turismo de distinción es característico de individuos que poseen un relativo alto grado de capital cultural, sofisticación y reflexividad'' lo cual se relaciona con el perfil de turista elegido para esta investigación, un perfil de alta cualificación cultural con gran interés por satisfacer sus necesidades intelectuales.

La elección de este tipo de turista viene dada por una serie de variables cuantitativas analizadas por las diferentes instituciones turísticas que formulan datos y estadísticas sobre la llegada e interés sobre las zonas en este caso nacionales.

Por ejemplo según el *Estudio sobre hábitos de viaje* publicado en Hosteltur (2013) nos advierte que Madrid y Barcelona están a la cabeza en el interés por parte del turista ruso para el desarrollo de su visita.

Además para reforzar la importancia del Turista Ruso y el motivo de su elección para el desarrollo de la ruta como destino de la misma según el estudio de Hoteles.com y su presidente Svanstrom, señala que el creciente tamaño y poder adquisitivo de la clase media rusa es un aspecto del crecimiento de este mercado.

Expone también que 1,58 millones de turistas rusos el año pasado, un 31,6% más respecto a 2012.

También en cuanto al método de reserva de sus viajes, el turista ruso lo realizaba predominantemente, alrededor de un 61% por internet de ahí a la incursión de la creación de un portal web para el motor comercial del diseño de la ruta aérea.

Para reforzar la elección del perfil del turista ruso, en concreto Aragón, la comunidad clave de esta ruta aérea ha puesto en marcha un proyecto llamado RETOUR (2014) que hasta el año 2016 se encargará de desarrollar y valorar un programa de formación de idioma ruso dirigido a trabajadores en sectores como comercio, restaurantes y hoteles.

Esto supone un gran apoyo al turismo ruso y una nueva muestra de la importancia de este tipo de turista por ello debemos prestarle más atención a sus necesidades.

Para concluir, este tipo de actividad turística necesita de una serie de parámetros que se ha ido relacionando entre sí a lo largo de la revisión e investigación bibliográfica realizada dónde cada uno de los aspectos, empezando por los propiamente físicos o mentales estrechamente ligados a la mente de cada turista como la motivación a realizar este tipo de ruta , por los valores que desprende y la satisfacción de logra alcanzar a un determinado perfil de visitante el cual está dispuesto a aprovechar su tiempo de ocio en invertirlo de manera socio-económico en un entorno innovador como es una ruta aérea a través del corredor aéreo Madrid-Barcelona y lo más importante conseguir crear una experiencia de usuario única percibida por cada uno de los diferentes visitantes o turistas a los cuales está dirigido este tipo de turismo de interior.

2. METODOLOGÍA

Para la realización de esta ruta he llevado a cabo una serie de pasos fundamentales que pasare a describir a continuación:

- Elección de la tipología de la ruta y al segmento de población al que va dirigido.
- Creación de una sociedad mercantil para poner en valor esta ruta de interior.
- Delimitación de la ruta geográfica en este caso Barcelona-Aragón-Madrid.
- Tras escoger una ruta aérea para turista ruso, evaluación de los recursos que fueran interesantes para mostrar en el recorrido.
- Inventario de esos recursos para su descripción destallada adaptada al visitante.
- Ordenar de manera lógica esos recursos para adaptarlos a las paradas y al origen y al final de la ruta.

2.1. Metodología utilizada para el diseño de la ruta: instrumentos y técnicas de análisis

La ruta aérea de RUSSIANSPAIN se centra en el análisis de una serie de recursos para valorarlos y desarrollarlos para la visita aérea.

¿Qué es la “evaluación de Recursos”? Según Cerro (1993) es el término que puede aplicarse a un conjunto amplio de técnicas de evaluación, cuyo denominador común es la hipótesis de que, considerando la presencia o la ausencia de determinados componentes, y valorando cada uno de ellos, puede llegarse a una evaluación de la calidad turística de un recurso particular o de un área con vocación turística. Tras la revisión bibliográfica de autores como Clavé (2005) y Olivares (1998), podemos asegurar que de forma habitual, los factores sobre los que se suele basar dicha evaluación coinciden y son tres:

- El grado de interés que el recurso despierta en la demanda.

- La rareza u originalidad del recurso.
- Su disponibilidad (y accesibilidad en el tiempo).

Aunque se trate de criterios que siempre deben aplicarse para la evaluación de los recursos, la importancia que puede darse a cada uno de ellos puede variar de forma trascendental en el enfoque del planificador. Es por ello que se establecen dos tipos de perspectivas para su valoración: la analítica (basada en la observación por la presencia o ausencia de determinados componentes)

Este tipo de criterio se basa en la descripción y evaluación por medio de fichas de inventariado de recursos de todos los elementos

En este sentido, el inventariado de recursos se ha realizado en base a:

- Un análisis de la realidad, y no basado en especulaciones.
- Que sirva de herramienta para sacar conclusiones acerca de las potencialidades de la zona.
- Se ha intentado que los resultados del inventario y sus actuaciones posteriores sean fieles al espíritu de la planificación turística.
- Los recursos se han organizado en forma de fichas de inventariado, ordenadas bajo unos criterios específicos, y disponibles en el Anexo I: Ficha de recursos.

Para ello, a través del Programa LEADER se ha podido llevar a cabo el estudio e investigación de los diferentes aspectos a valorar en dicha ruta.

Iniciado en 1991, la Red Aragonesa de desarrollo cultural (2000) define el programa LEADER como una iniciativa financiada por los Fondos Estructurales de la UE diseñada para ayudar a los agentes del mundo rural a considerar el potencial a largo plazo de su región. Dicha iniciativa, centrada principalmente en la asociación y en las redes de intercambio de experiencias, fomenta la puesta en práctica de estrategias de desarrollo sostenible e integrado.

En otras palabras, estas inversiones buscan, crean y financian diferentes actividades económicas que pudieran mejorar la situación las comarcas incluidas en

dicho plan, integrando a la población local en las mismas. En muchas ocasiones, estas acciones se centran en la impulsión de la actividad turística como futuro motor financiero de la población: siempre y cuando respeten una serie de características mínimas para su futura viabilidad.

Para llevar a cabo una mejor valoración de los diferentes recursos he realizado una ficha de recursos con diferentes parámetros para clasificarlos.

El modelo de ficha realizado se centra en una breve descripción del recurso con un apartado con su localización y el más importante como es el de curiosidades que posibilita la inclusión de datos curiosos de cada zona que ayuden a captar la atención y el interés del turista.

Ficha N°1: Ficha descripción de recursos

| | |
|----------------------------------|-------------------|
| Fuente: | |
| Atractivo o recurso: | Tipología: |
| Ubicación o Localización: | |
| Descripción: | |
| Curiosidades: | |

Importancia actual (escala de valor de 1 a 5)

- | | |
|--|------------------------------------|
| 1. Complementa a otros recursos | 4. Atractivo a nivel nacional |
| 2. Motiva corrientes turísticas locales | 5. Atractivo a nivel internacional |
| 3. Motiva corrientes turísticas regionales | |

Fuente: Elaboración propia

2.2. Pasos llevados a cabo para la creación de la empresa

Otros procesos he utilizado a la hora de llevar a cabo esta investigación ha sido por ejemplo para realizar la creación de la ruta y conocer mejor el mundo de las empresas aéreas turísticas realice varias preguntas a través de varios medios como el correo electrónico o llamadas a diferentes centros sobre reglamentación aérea y acerca de las diferentes actividades que realizaban y sobretodo la mejor temporada para llevarlas a cabo ,sin embargo, este intento fue fallida y ninguno de los e-mails ni llamadas fueron útiles para la investigación.

En la elección de la sociedad el portal, Ipyme (2014) un lugar oficial ofrecido por el Estado, me ayudo a encontrar la razón social para la empresa a través de un gran plano informativo dónde comparar las diferentes características de las diferentes formaciones jurídicas.

Para la formación de la sociedad realicé un logo a través de una web de edición online llamada picmonkey.com (2014), esta fue una herramienta muy útil ya que te permite modificar imágenes para insertar, confeccionar otras, incluir diferentes modalidades de texto, filtros de diferentes aspectos y más utilidades de forma gratuita y rápida.

2.3. Problemas surgidos a lo largo de éste trabajo

El principal problema de esta ruta ha sido estructurar bien el objetivo de la misma, es decir, las numerosas opciones que ofrece un ruta de interior.

Delimitar el espacio concreto para la visita, seleccionar los recursos y patrimonio más representativos de cada zona en relación al trayecto posible desde el aire y con sus ventajas y limitaciones.

El método de transporte para realizar la visita es un elemento clave y diferenciador dentro de esta ruta ya que la diferencia entre un helicóptero o una avioneta puede contrastar la experiencia final por ello como comentaré posteriormente tras muchas comparaciones he elegido la avioneta para el desarrollo de la ruta.

Otro de los factores limitantes ha sido la forma de describir los diferentes recursos, ya que la perspectiva de visita cambia radicalmente, por ello he optado por realizar una vista general a los recursos para centrarme en anécdotas que resalten e impacten más al turista en su experiencia desde el aire.

La poca información en cuanto a la revisión bibliográfica sobre el turismo aéreo y sus diferentes variantes han frenado el conocimiento y la posibilidad de darle un enfoque más cualitativo al proyecto de ruta aérea.

3. PERFIL DEL TURISTA

La principal razón para la elección de esta ruta en primer lugar, desde el punto de vista del territorio, al ser una empresa aragonesa, es promocionar y poner en valor nuestro patrimonio ya sea cultural o natural desde otro punto de vista, el aéreo.

Por otro lado, más concretamente relacionándolo con el perfil del turista, el visitante ruso, como ya he mencionado anteriormente, éste ha aumentado sus visitas a nuestro país con un gran impacto socio-económico en el mismo lo cual da lugar a un entorno perfecto para el desarrollo turístico. La elección del territorio como ya he mencionado de las dos ciudades más importantes viene dado por que son los destinos más frecuentados y visitados por el turista ruso como son Madrid y Barcelona (“Madrid y Barcelona, entre los cinco primeros destinos”, 2013).

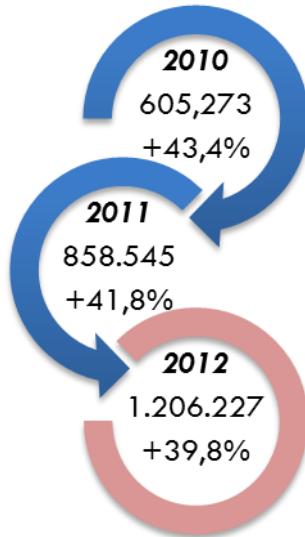
Además, para lograr entender este fenómeno ruso he tomado como referencia una serie de gráficos con datos representativos referentes a este tipo de visitante basándome en un artículo dónde se aprecian el atractivo del conjunto español para el perfil ruso. (“Que vienen los Rusos”, 2013).

Figura N° 2: Evolución de Los visados rusos: Años 2010-2012



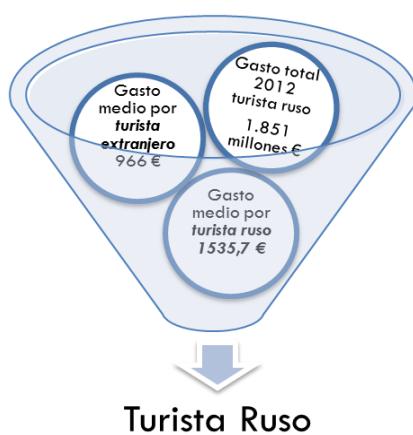
Fuente: Elaboración propia

Figura nº 3: Llegadas turistas rusos a España: Años 2010-2012



Fuente: Elaboración propia

Figura nº 4: Gasto turista ruso en España: año 2012



Fuente: Elaboración propia

Añadir que para la correcta realización y coordinación de actividades contaremos con la contratación de dos trabajadores expertos en materia turística para la descripción y guía del recorrido de la ruta contando con la colaboración en todo momento para asegurar la comodidad y la satisfacción de los clientes.

4. CREACIÓN DE LA EMPRESA

En primer lugar debido a las exigencias para lograr planificar y poner en valor esta Ruta Aérea he decidido llevar a cabo la creación de una sociedad ya que era lo más acertado para la gestión de esta ruta aérea y en este caso será una sociedad limitada de formación sucesiva (SLFS), que según Ipyme (2014) se trata Sociedad de carácter mercantil, sin capital mínimo, de régimen idéntico al de las Sociedades de Responsabilidad Limitada, excepto ciertas obligaciones tendentes a garantizar una adecuada protección de terceros como por ejemplo límites a la retribución de socios y administradores o responsabilidad solidaria de los socios en caso de liquidación.

Así pues, tras estudiar varias opciones he optado por este tipo de sociedad debido a que tiene una serie de ventajas como por ejemplo:

- No es necesaria la aportación inicial de un capital social mínimo. Pagos sucesivos hasta cumplimentar los 3000 € de desembolso por la creación de la sociedad.
- Aunque deberán cumplir con una serie de obligaciones específicas con el fin de garantizar la protección de terceros en sus relaciones financieras, laborales y comerciales.

Para llevar a cabo esta actividad turística y debido al gran desembolso que se necesitaría para la adquisición y puesta en marcha de aeronaves que nos permitan desarrollar el recorrido aéreo realizaremos un contrato chárter.

El contrato de chárter aéreo es uno de los contratos que engloban un sector del derecho de reciente creación como es el denominado derecho turístico.

La importancia del sector turístico en España hace que las relaciones entre las diferentes actividades turísticas sean muy numerosas y de gran importancia. Este protagonismo de la actividad turística ha reclamado la regulación de dicha actividad. Esta regulación está compuesta por normas de diversos sectores del ordenamiento jurídico como de carácter administrativo, mercantil o civil que hemos podido estudiar durante estos años de Grado en Turismo.

A todo este conjunto de normas que regulan la actividad turística se les denomina Derecho turístico. A pesar de que todas las normas que regulan la actividad turística tienen en común el objeto de su regulación, no se ha llegado a articular dicha regulación de una manera uniforme y autónoma, sino que cada sector del ordenamiento jurídico encara cada actividad turística desde su propia perspectiva. En cuanto al contrato de chárter aéreo, Conde (2009) es aquel contrato interempresarial celebrado entre una empresa de navegación aérea, llamada fletante, y otra persona, llamada fletador, que generalmente ostentará la condición de agencia de viajes.

El objeto del contrato consiste en que el fletante pondrá a disposición del fletador una aeronave con tripulación y todos los permisos necesarios para llevar a cabo el transporte de pasajeros y mercancías en la fecha y trayecto pactado con el fletador. A cambio de esta puesta a disposición el fletador retribuye al fletante y obtiene un número de plazas en la aeronave, generalmente la totalidad de las plazas de la misma, para poder comercializarlas por su cuenta, bien de forma aislada como un simple vuelo o bien formando parte de un paquete turístico de vuelo y alojamiento (viaje combinado).

El fletador suele ostentar la condición de agencia de viajes, en este caso RUSSIANSPAIN SLFS tendrá un objeto social amplio en el que se incluirá la de una agencia de viajes.

Para ello he realizado una búsqueda de ejemplos de empresas dedicadas a la gestión y alquiler de aeronaves con distintos fines como el de la aviación turística con la que poder realizar un contrato de chárter.

Un ejemplo de empresa con la que establecer un contrato chárter sería Gestair (2014) que en su departamento de Gestair Private Jets se encarga gestión de vuelos privados, para empresas y particulares, y gestión integral de aeronaves.

Para llevar a cabo esta actividad necesitaremos un personal cualificado por ello contamos con 2 guías con un contrato indefinido para emprendedores que supone las siguientes ventajas para la empresa:

- Incentivos fiscales: Como por ejemplo en el supuesto de que el primer contrato de trabajo concertado por la empresa se realice con una persona

menor de 30 años, la empresa tendrá derecho a una deducción fiscal de 3.000 euros.

- **Bonificaciones en las cuotas a la Seguridad Social:** Cuando se trate de jóvenes entre 16 y 30 años, la empresa tendrá derecho a una bonificación en la cuota empresarial a la Seguridad Social durante tres años.

Además debido a que necesitamos una unidad y una percepción de imagen única de nuestra empresa, registraremos la marca RUSSIANSPAIN SLFS como nombre comercial marca reconocida y registrada en la Oficina española de patentes y marcas.

Por lo consiguiente esta marca se basará en un logotipo identificativo con las características más representativas de nuestra actividad como es la avioneta y las banderas de las dos nacionalidades que intervienen en dicha relación turística para que represente el conjunto de la actividad para la identificación por parte del cliente de nuestra actividad

Figura N° 5: Logotipo RUSSIANSPAIN.



Fuente: Elaboración propia.

5. RUTA

5.1. Requisitos

5.1.1. Método de transporte seleccionado

Otro de los elementos claves para la ruta es la elección del medio de transporte seleccionado para realizar la ruta es la avioneta, una aeronave que nos proporciona una mayor rapidez ya que la ruta cubre una gran extensión de terreno, gran autonomía, mayor confortabilidad para el cliente y gran capacidad de traslado de turistas más amplio que el del helicóptero en numerosos casos.

En cualquier caso, antes de decantarnos por esta opción barajamos y estudiamos otras posibilidades, como el helicóptero. Es cierto que es más versátil ya que permitiría mayor rango dinámico de visión de algún recurso, sin embargo, los dos medios de transporte han sido estudiados con sus ventajas y desventajas que procederé a desarrollar a continuación:

Mediante un análisis DAFO pude observar el método de transporte más eficiente para esta ruta aérea conociendo todos los parámetros de los dos principales tipos de medios aéreos como son la avioneta y el helicóptero.

A continuación se presentan los 2 análisis DAFO correspondientes a los 2 tipos de medios de transporte

Figura N°6: Análisis DAFO avioneta

| D | A | F | O |
|--|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Necesidad de una estructura aérea de aterrizaje mas compleja que la del helicóptero. | <ul style="list-style-type: none"> Menor versatilidad, lo que conlleva disminución de involucración del turista en la actividad, menor satisfacción del mismo. | <ul style="list-style-type: none"> Mejora en autonomía. Mayores trayectos sin riesgos de combustible. Capacidad de transporte de pasajeros mayor. | <ul style="list-style-type: none"> Mayor comodidad. Aeronaves más amplias con mayor amplitud de servicios junto con una experiencia aérea mas real y acorde a este tipo de ruta tan amplia. |

Fuente: Elaboración propia

Figura N°7: Análisis DAFO helicóptero

| D | A | F | O |
|--|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Autonomía, es un pequeño problema según el modelo ya que la ruta son cerca de 800 km desde Barcelona a Madrid. | <ul style="list-style-type: none"> Menos pasajeros por trayecto en múltiples casos lo que aumentaría costes. | <ul style="list-style-type: none"> Son más económicos y consumen menor volumen de combustible (dependiendo del modelo). | <ul style="list-style-type: none"> Versatilidad, mayor rango dinámico para la ruta mayor proximidad a los recursos lo que dará mayor satisfacción al turista. |

Fuente: Elaboración propia

En resumen, podemos decir en dos grandes bloques lo siguiente:

Helicóptero: Mayor versatilidad con una mayor detalle en las vistas de los diferentes recursos pudiendo parar y estabilizar la aeronave para la mejora del reconocimiento del patrimonio.

Sin embargo, su menor autonomía, su menor rango de visión del paisaje en su conjunto del territorio, su mayor ruido mientras el pilotaje y perder así parte de la experiencia y la comodidad del cliente seleccionado hace que pase a un segundo plano en su elección para el desarrollo de la actividad aérea.

Para llegar a esta conclusión he tomado como referencia una empresa que realiza tour aéreos en estas excursiones en diferentes medios de transporte como son la avioneta o el helicóptero en el Gran Cañón desde Las Vegas, Estados Unidos.

Una de las rutas que incluyen este tipo de empresas es *Gran Canyon Connoisseur*: Una excursión en avioneta desde Las Vegas hasta el aeropuerto del Gran Cañón, accediendo posteriormente en vehículo al parque nacional y visitando algunos de sus miradores. Es una alternativa ideal dado que se puede llegar rápido al Gran Cañón, y además, disfrutar de las vistas desde el mejor lugar. Sarralde (2014).

Para el mejor transporte de pasajeros, su comodidad y para el mejor desarrollo del tour aéreo he buscado algún tipo de aeronave que se adecuara a las necesidades de la empresa en términos de capacidad, autonomía...

Por ello he elegido este tipo de aeronave, la avioneta Cessna Stationair para solicitar a la empresa que gestione las aeronaves para nuestra actividad.

Las razones por las que ha sido elegida son:

- Su precio, uno de los más baratos del mundo según esta web *Findthebest* (2014)
- Capacidad máxima de 6 pasajeros y 1 para la tripulación.
- Posibilidad de volar 730 millas náuticas (1174.8km).

5.1.2. Meteorología

Para el correcto desarrollo del recorrido de la ruta en primer lugar se han de tener aspectos como la meteorología que una ruta aérea la buena visibilidad es clave para la realización óptima de la misma.

Consideramos que la actividad que proponemos se debe desarrollar durante los meses con mayor cantidad de horas de sol y mayor estabilidad meteorológica como son los meses desde junio hasta septiembre.

Para ello y tomando las variables que he considerado óptimas para el desarrollo de la ruta he realizado una serie de tablas de los diferentes aeropuertos de los tres enclaves de la ruta teniendo en cuenta los días con precipitaciones, días despejados y las horas de luz que tendremos al mes desde Junio hasta Septiembre.

Comentar que al no localizar datos de mayor complejidad de carácter actual he decidido disponer del rango de años desde 1971 - 2000 que poseían información más afín a mis necesidades.

Por lo tanto se aprovechan los meses estivales coincidiendo con que también el turista dispone de mayor tiempo para destinarlo a su de ocio por ello debemos tener en cuenta la climatología en un amplio rango.

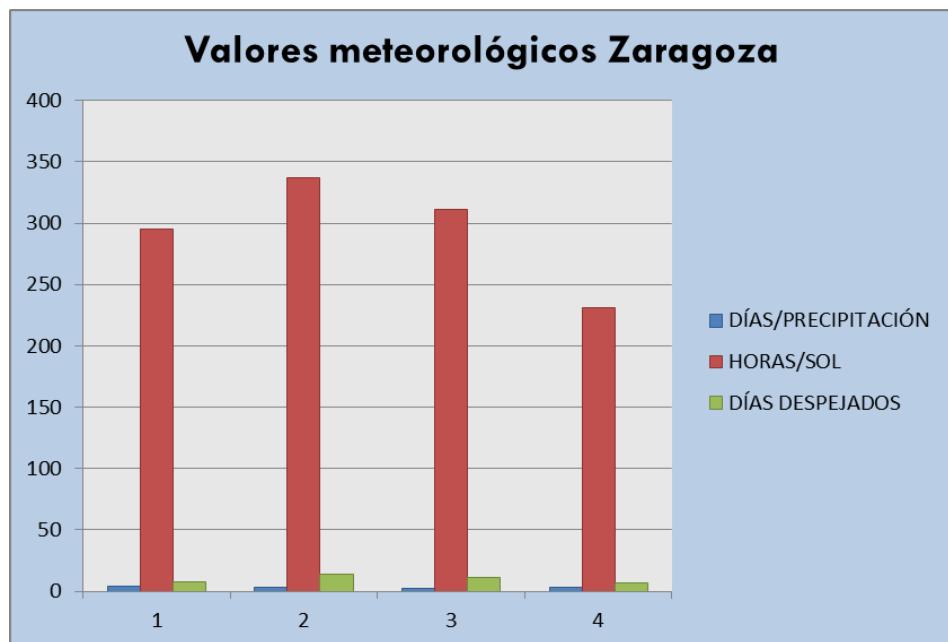
Tabla nº 1: Meteorología en el aeropuerto de Zaragoza meses junio- septiembre

(1971-2000)

| Zaragoza : Junio-Septiembre (año 1971-2000) | | | |
|---|---------------------|--------------|-----------------|
| Mes | Días /precipitación | Horas de sol | Días/Despejados |
| Junio | 4 | 295 | 8 |
| Julio | 3 | 337 | 14 |
| Agosto | 2 | 311 | 11 |
| Septiembre | 3 | 231 | 7 |
| Total | 12 | 1174 | 40 |

Fuente: Elaboración propia a partir de la Agencia Estatal de Meteorología.

Gráfico nº1: Valores meteorológicos Zaragoza (junio-septiembre)



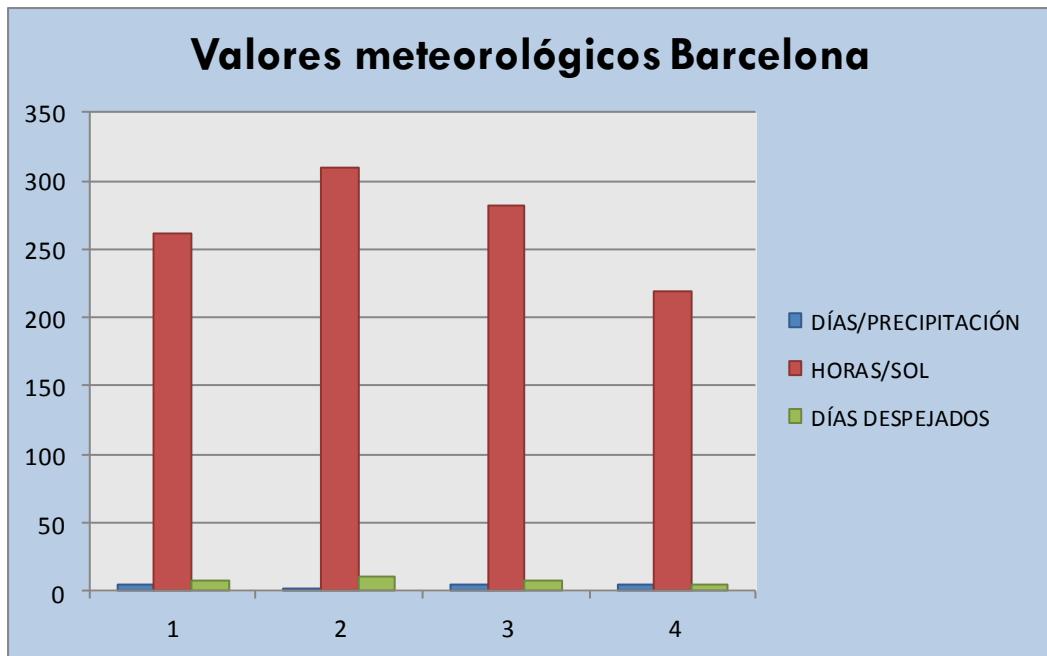
Fuente: Elaboración propia a partir de Agencia Estatal de Meteorología.

Tabla nº 2: Meteorología en el aeropuerto de Barcelona meses junio- septiembre (1971-2000)

| Barcelona : Junio-Septiembre (año 1971-2000) | | | |
|--|---------------------|--------------|-----------------|
| Mes | Días /precipitacion | Horas de sol | Días Despejados |
| Junio | 4 | 262 | 7 |
| Julio | 2 | 310 | 11 |
| Agosto | 4 | 282 | 7 |
| Septiembre | 5 | 219 | 5 |
| Total | 15 | 1073 | 30 |

Fuente: Elaboración propia a partir de la Agencia Estatal de Meteorología.

Gráfico nº2: Valores meteorológicos Barcelona (junio-septiembre)



Fuente: Elaboración propia a partir de la Agencia Estatal de Meteorología.

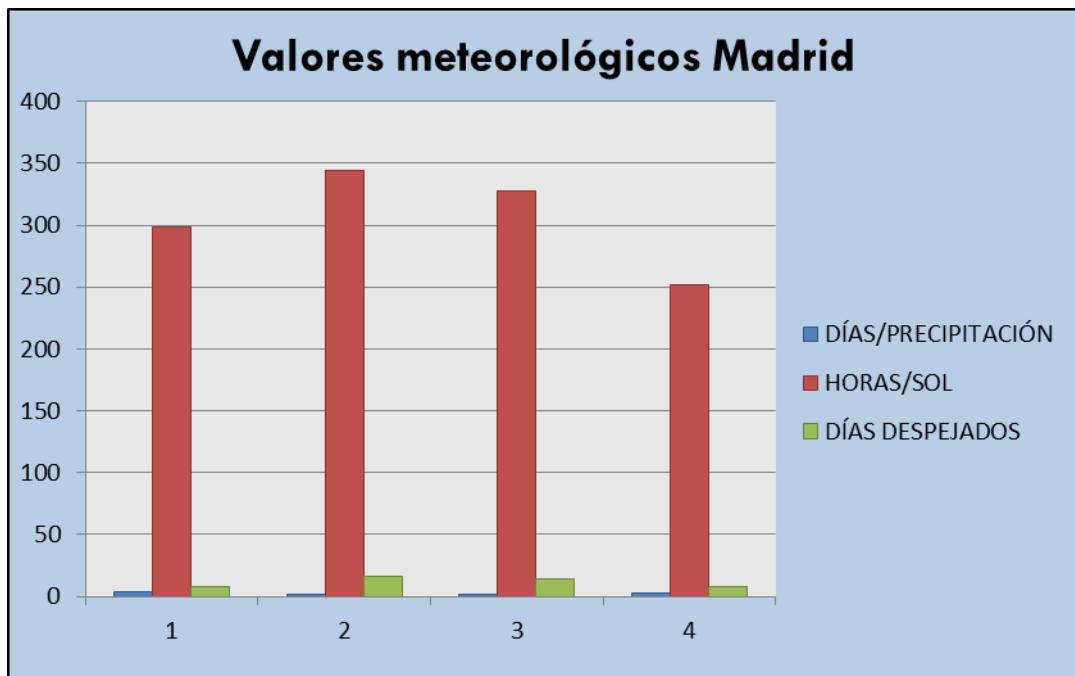
Tabla nº 3: Meteorología en el aeropuerto de Madrid meses Junio- Septiembre

(1971-2000)

| Madrid : Junio-Septiembre (año 1971-2000) | | | |
|---|---------------------|--------------|-----------------|
| Mes | Días /precipitacion | Horas de sol | Días Despejados |
| Junio | 4 | 299 | 8 |
| Julio | 2 | 344 | 16 |
| Agosto | 2 | 328 | 14 |
| Septiembre | 3 | 252 | 8 |
| Total | 11 | 1223 | 46 |

Fuente: Elaboración propia a partir de la Agencia Estatal de Meteorología.

Gráfico nº3: Valores meteorológicos Madrid (junio-septiembre)



Fuente: Elaboración propia a partir de la Agencia Estatal de Meteorología.

5.1.3. Demanda y desarrollo de actividad

La realización de la actividad se llevará a cabo entre los meses de Junio y Septiembre siempre en función de la demanda teniendo en cuenta qué recorrido aéreo desea realizar el turista. Esta elección estará basada en sus intereses, es decir qué patrimonio quiere conocer partiendo del inventario que ofertamos.

En cuanto a horarios serían entre 4 y 5 h de actividad dependiendo del recorrido y paradas divididas en mañana y tarde así poder realizar dos vuelos al día los diferentes días de la semana si la demanda lo requiere.

5.2. Descripción de la ruta

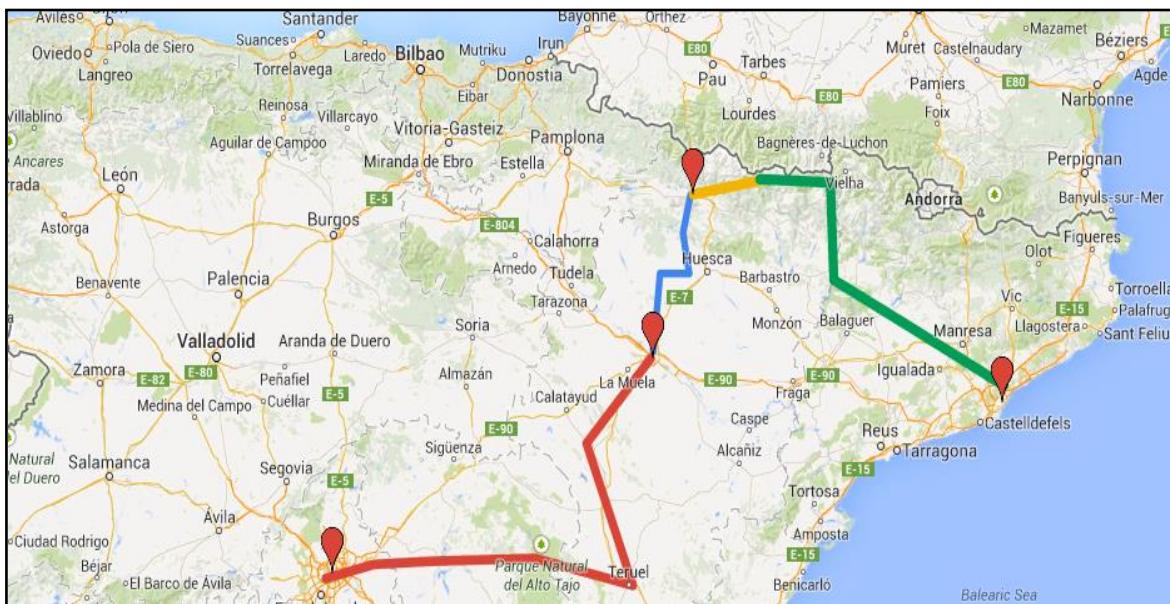
Vistos todos los puntos previos que debemos considerar para el desarrollo de esta ruta se describirán los diferentes parámetros y paradas que caracterizan a esta ruta aérea.

En primer lugar, esta ruta desarrollada entre el corredor aéreo Madrid-Barcelona y con especial atención a la Comunidad Autónoma de Aragón.

Además para poder el mejor conocimiento de la ruta y mayor enfoque a la misma he realizado un mapa a través de la herramienta de Google Maps para llevar a cabo el recorrido con las diferentes paradas.

5.2.1. Ruta aérea Russianspain

Figura N° 8: Ruta aérea RUSSIANSPAIN



Fuente: Google Maps (2014)

A continuación se ofrece el enlace desarrollado para el recorrido y las diferentes paradas de esta ruta:

<https://mapsengine.google.com/map/edit?authuser=0&authuser=0&hl=es&hl=es&mid=zLwQ9ti6nWFk.kVWYEXZ2SdqM>

Para empezar en cuanto al nombre, este se adquiere debido a la relación de la ruta con el perfil ruso.

En cuanto a l recorrido de la ruta aérea, se trata de una tour desde Barcelona hasta Madrid pasando por Aragón.

Para conocer el desarrollo del recorrido de la ruta aérea he realizado un inventario de recursos que permite conocer más concretamente a cada recurso con sus principales características dividido por su naturaleza de origen ya sea patrimonio cultural/histórico o natural.

BARCELONA - ARAGÓN - MADRID

Se trata de realizar un corredor aéreo entre las ciudades Madrid-Barcelona con la condición de aprovechar y desarrollar el patrimonio aragonés.

La elección de los diferentes puntos de visita se ha realizado en función de su relevancia turística, su potencial como patrimonio clasificado ya sea natural o histórico y teniendo en cuenta su percepción desde el aire y su óptimo atractivo visual desde la aeronave.

Además la combinación de lo monumental y cultural con la libertad y belleza paisajista del patrimonio natural de las diferentes zonas harán de una experiencia dinámica y muy satisfactoria para el turista.

En la parte de Aragón he escogido una mayor variación ya que se trata del enclave de la ruta, por otro lado, en cuanto a las dos sedes urbanas, Madrid y Barcelona me he centrado en su patrimonio como centro urbano que es muy extenso y multidisciplinar.

Se trataría 1 día durante las horas de sol para desarrollar diferentes itinerarios a previa elección del turista (lugares exclusivamente del inventario realizado)

5.2.2. Inventario recursos naturales: Anexo N° I: Fichas de Recursos.

- ✓ **Barcelona/Cataluña:** Parque Güell y Sierra del Montsec
- ✓ **Aragón:** Desierto de Los Monegros, Laguna de Gallocanta, Sierra de Albarracín, Parque Natural Monteperdido y Ordesa, Parque Natural Posets –Maladeta, Sierra de Albarracín Embalse de la Sotonera.
- ✓ **Madrid /Comunidad de Madrid:** Parque del Retiro, Parque Natural del Alto Tajo y zona de la Alcarria (zona de Guadalajara).

5.2.3. Inventario recursos culturales: Anexo N° I: Fichas de Recursos

- ✓ **Barcelona ciudad:** La Basílica Sagrada Familia, Tibidabo y Zona de Montjuic
- ✓ **Aragón:** Huesca ciudad, Teruel ciudad, Municipio de Jaca y Castillo de Loarre

- ✓ **Zaragoza ciudad:** Basílica del Pilar, Catedral de La Seo, Zona de la Expo
- ✓ **Madrid ciudad:** Palacio Real/ Catedral de la Almudena, Puerta del Sol y Puerta de Europa.

A continuación tras clasificar los diferentes elementos que componen esta ruta aérea se procederá a la descripción de la misma desde su inicio hasta la conclusión con sus diferentes puntos de interés.

5.2.4. Desarrollo de la ruta

Consta de 8 paradas o trayectos que contienen diversos territorios singulares con sus diferentes recursos diferenciados según su naturaleza.

Como he dicho anteriormente la puesta en marcha se realizaría siempre desde Barcelona al tener un punto de unión más cercano y más óptimo en cuanto a conexión de vuelos y la llegada de turistas al país.

Aprovechando las instalaciones aeroportuarias de los 3 enclaves de la ruta en este caso el de Barcelona comenzaríamos la ruta en el punto de reunión de nuestra empresa para agrupar a los diferentes turistas.

Así pues, aquí describiré brevemente los diferentes trayectos de esta ruta aérea:

✓ **Barcelona:**

La ciudad olímpica española con su constitución en cuadricula de numerosas calles famosa por aquellos juegos de 1992, multitud de recuerdos aún quedan presente en forma de patrimonio e infraestructuras como la zona de Montjuic, una montaña dónde se reúnen varias disciplinas como la deportiva con instalaciones y otras de carácter cultural como el pueblo español.

Además cuenta con otro lugar característico en las alturas de la ciudad, como es la zona del Tibidabo, un lugar donde apreciar toda la ciudad y además disfrutar de su parque de atracciones.

La Sagrada Familia con su monumentalidad y diseño junto con el parque Güell tan singular harán de Barcelona una experiencia urbana única.

✓ **Barcelona - Pirineos:**

Tras contemplar Barcelona, a pocos kilómetros por la misma encontramos el famoso Circuito de Montmeló, reconocido a nivel internacional por albergar competiciones tan importantes como la fórmula 1 o campeonatos de Motociclismo.

De camino a los Pirineos, en la zona de Lleida en Cataluña encontramos la Sierra del Montsec, un lugar especial no muy conocido pero con un paisaje que cuenta con numerosas figuras de relieve como desfiladeros y otras formas de naturaleza con una distinguida flora y fauna.

✓ **Pirineos - Jaca:**

Llegamos a la zona pirenaica, la cordillera que separa a la península ibérica del resto de Europa.

Dentro de este ecosistema montañoso encontramos formas de naturaleza muy importantes en forma de parques naturales como son el de Posets-Maladeta que cuenta con el pico más alto de los pirineos como es el Aneto y con un ecosistema verde y diverso.

Otro Parque Natural que encontramos es el de Monteperdido y Ordesa similar al anterior con unos parajes y vistas impresionantes.

✓ **Jaca ciudad(opcional):**

Una de las posibles paradas dentro de la ruta aérea aprovechando el Aeródromo de Santa Cilia podría ser la ciudad de Jaca como método de descanso y aprovechar su encanto cultural y gastronómico.

Se podría desarrollar durante 2 h para poder saborear el encanto jaqués a desde otro punto de vista al aéreo.

A pesar de ser una parada opcional para el turista se trata de una ciudad de no gran tamaño pero que conserva un patrimonio con un gran valor como la ciudadela o su Pista de patinaje sobre hielo.

✓ **Jaca - Zaragoza:**

De camino a la capital de Aragón encontraremos a la ciudad de Huesca con un patrimonio a nivel monumental importante debido a su catedral principal y diferentes iglesias.

Además, Huesca al estar situada tan próxima a los pirineos dispone de un entorno natural verde y lleno de un espacio hidrográfico muy importante ya que podemos divisar pantanos, ríos y otras formas acuáticas como por ejemplo el Embalse de la Sotonera, un gran complejo natural que reúne la posibilidad de realizar diferentes actividades relacionadas con el turismo activo.

Además de un lugar como es el Castillo de Loarre, un lugar que nos recordará la edad media debido a la magnífica conservación del complejo.

✓ **Zaragoza - Teruel:**

Zaragoza, la ciudad del agua y del viento, discurre por su interior el río Ebro, el más caudaloso de España.

Junto a él encontramos elementos estrechamente relacionados con la ciudad como son La Basílica del Pilar o La catedral de la Seo junto a la ribera del río.

Justo enfrente encontramos la reciente zona de la Expo con instalaciones relacionadas con la exposición internacional del agua celebrada en 2008, edificios emblemáticos como la Torre del Agua o alguno de sus puentes son algunos ejemplos.

Por el contrario a lo que se refiere al régimen fluvial, un paisaje natural único acompaña a Zaragoza en sus alrededores como es el desierto de

Los Monegros, un gran paraje que contiene multitud de especies y eventos celebrados como festivales de diferentes tipos o grandes proyectos urbanísticos como a lo más estilo Las Vegas, Estados Unidos.

Más allá de las fronteras desérticas, encontramos la Laguna de Gallocanta un paraje natural con diferentes fuentes fluviales en forma de laguna conocida por la migración de multitud de aves.

✓ **Teruel - Madrid:**

Llegamos al municipio de Teruel, una de las capitales de provincias más pequeñas del país pero que cuenta con un patrimonio muy rico ligado sobre todo al estilo mudéjar que mezcla elementos cristianos con los musulmanes.

También alberga lugares de especial interés como es Dinópolis, un parque temático de ocio enfocado a la representación y muestra de piezas relacionados con la época de los dinosaurios.

La provincia de Teruel aguarda paisajes apreciables desde el aire como es la Sierra de Albarracín dónde nace el río más largo de la península, el Tajo además de poseer una naturaleza única con municipios singulares como el propio Albarracín, considerado uno de los pueblos más bonitos de España.

✓ **Madrid:**

Durante el trayecto aéreo a Madrid encontramos diferentes ecosistemas naturales como son el Parque Natural del Alto Tajo con conjunto de ecosistemas como sus extensos bosques o el discurso del río Tajo y sus afluentes que permiten este desarrollo de fauna y flora.

Continuando por este recorrido final podremos avistar la zona de la Alcarria, un conjunto de ecosistemas con variedad en su naturaleza y con multitud de municipios con un patrimonio cultural con gran valor.

Esta zona es conocida por la producción de miel debido a la gran cantidad de matorrales y plantas aromáticas que existen en la zona de la Alcarria.

Junto a Madrid existen diferentes localidades de gran importancia y con un gran número de habitantes.

Uno de ellos es Alcalá de Henares, un municipio histórico que nos ha podido narrar entre otros el nacimiento de Miguel de Cervantes, el escritor de Don Quijote de la Mancha.

En lo que respecta ya a la ciudad de Madrid, desde las alturas divisaremos sus grandes dimensiones ya que más de 3 millones de personas habitan allí.

Lo primero que nos llamará la atención serán sus grandes rascacielos como las cuatro torres de reciente construcción o las ya existentes como la Torre Picasso o la zona de la Puerta de Europa que se representa a través de las torres inclinadas, las Torres KIO.

Uno de los recursos que nos llamarán atención desde el aire será el parque del retiro, un espacio natural considerado el pulmón de Madrid pero que contiene numerosos secretos en su interior como su estanque u otras figuras representativas.

Otros lugares que nos llamarán la atención serán el Palacio Real con sus jardines donde reside pero no habita el Rey de España, La puerta del Sol, lugar de encuentro de los madrileños, El paseo de la Castellana, La plaza Mayor...

Así pues se pondría fin a este recorrido aéreo Barcelona-Aragón-Madrid pasando por sus 8 etapas diferentes con los segmentos de valor patrimonial más característicos de cada zona.

En este punto contando con otro enclave aeroportuario, en este caso el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas dónde se llevarían a los

turistas para finalizar el trayecto al punto final de la ruta desarrollada por RUSSIANSPAIN SLFS.

6. CONCLUSIÓN

Para finalizar este proyecto de la ruta aérea de RUSSIANSPAIN, destacar a modo de opinión o conclusión final que este tipo de turismo puede ser una actividad alternativa a ese turismo de masas.

Una modalidad turística sostenible con una capacidad de carga para los diferentes recursos muy reducida y una experiencia diferentes para contemplar desde otro punto de vista una de las zonas más importantes de la península desde las ciudades más importantes con sus diferentes recursos históricos hasta las joyas de patrimonio natural que existen en esta zona elegida del territorio para llevar a cabo esta ruta.

Por otro lado, la dificultad para obtener información más detallada sobre las rutas aéreas han frenado un poco la investigación y el conocimiento práctico de las misma, sin embargo, puedo decir que he desarrollado aptitudes para clasificar y poner en valor un recurso destinado a su visita., la creación de una empresa turística y sobretodo la investigación sobre el campo del Turismo de Interior y sus características.

Así pues y para finalizar mi opinión sobre la ruta, he de decir que me parece una gran alternativa a otros tipos de turismo, sin bien es verdad que existen diferentes rutas aéreas, estas normalmente se reducen a un espacio limitado, tales como una zona urbana o natural delimitada como una ciudad o un parque natural.

Con esta propuesta se consigue llegar aún más lejos, considerando a las dos ciudades más importantes del país y dando la opción de diferentes alternativas dentro de la misma ruta adaptado a la demanda de los clientes.

En un futuro no muy lejano podría verse como una opción real realizando un estudio más intrusivo con mayores herramientas como un balance financiero de la actividad o la puesta en marcha de estudios estadísticos o el diseño de un portal web para conocer el atractivo en sí de esta nueva Ruta Aérea.

7. BIBLIOGRAFÍA

- Aereamadrid.es (2014): Federación aérea de Madrileña. Disponible en: <http://www.aereamadrid.es/>
- Ak-helicopters.com (2014): Vuelos turísticos en helicóptero. Disponible en: <http://ak-helicopters.com/>
- Balneariodeparacuellos.com (2010): ¿Turistas rusos en los Balnearios de Aragón? ¿Por qué no...? Disponible en <http://www.balneariodeparacuellos.com/blog/2013/12/18/turistas-rusos-en-los-balnearios-de-aragon-por-que-no/#sthash.03LqRZ67.dpuf>
- Bos, H. (2005): *Economía exterior: estudios de la revista Política Exterior sobre la internacionalización de la economía española* Nº. 33, págs. 77-86. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1197946Camino-del-Cid/>
- Cohen, E. (2005): Principales tendencias en el turismo contemporáneo, *Política y Sociedad*, Vol. 42 Núm. 1: 11-24
- Findthebest (2014): Cessna Stationair Avión de Hélice privado Disponible en: <http://aviones.findthebest.es/l/28/Cessna-Stationair>
- García, J. (2007): ¿Cómo crear una experiencia en Turismo? Disponible en: <http://garciasuarez.blogspot.com.es/2007/03/cmo-crear-una-experiencia-en-turismo.html>
- Gestair.com (2014): Unidad especializada en Aviación Ejecutiva, líder en la Península Ibérica con una cuota de mercado cerca del 50%. Disponible en <http://www.gestair.com/areas/es>

- Guias.viajar.com (2014): *Excursión en avioneta desde Las Vegas para visitar el Gran Cañón.* Disponible en <http://guias-viajar.com/estados-unidos/arizona/gran-canon-vuelo-avioneta-desde-las-vegas-sobrevuelo-helicoptero/>
- Madrid y Barcelona, entre los cinco primeros destinos del turismo ruso (2013): *Hosteltur*, 26 de noviembre Disponible en:http://www.hosteltur.com/124360_madrid-barcelona-cinco-primeros-destinos-turismo-ruso.html
- El turismo Ruso seguirá creciendo a medio y largo plazo (2014): *Hosteltur*, 7 de abril. Disponible en: http://www.hosteltur.com/146640_turismo-ruso-seguira-creciendo-medio-largo-plazo.html
- Ipyme.org (2014): *Sociedad Limitada de Formación Sucesiva.* Disponible en: <http://www.ipyme.org/esES/DesarrolloProyecto/FormasJuridicas/Paginas/FormasJuridicasDescripcion.aspx?cod=SLFS&nombre=Sociedad+Limitada+de+Formaci%C3%B3n+Sucesiva&idioma=es-ES>
- Missviajes.com (2014): *Parque Nacional de Ordesa y Monteperdido.* Disponible en: <http://www.missviajes.com/parque-nacional-ordes-a-monte-perdido-69710>
- Molinodemorillas.com (2012): *Ejemplo de Turismo aéreo en Granada.* Disponible en: <http://www.molinodemorillas.com/turismo-aereo.htm>
- Muchosol.es (2010): *Infografía - El Fenómeno del Turista Ruso en España.* Disponible en: <http://www.muchosol.es/infografia-fenomeno-turista-ruso-en-espana.html>
- Oter, A. y González, R. (2011): *Revista Digital sobre Reflexiones sobre la generación de experiencias significativas como clave de la competitividad de destinos turísticos* Disponible en: http://www.ceciet.com.ar/cet/uploads/REF_SOBRE_LA_GEN_DE_EXP.pdf
- Patrimonioculturaldearagon.es (2014): *Patrimonio Cultural de Aragón.* Disponible en:<http://www.patrimonioculturaldearagon.es/bienes-culturales/seo-de-san-salvador-zaragoza>

- Prinienosordesa.com (2014): *Importante proyecto turístico en el Montsec.* Disponible en: <http://www.pirineosordesa.com/index.php/354-importante-proyecto-turistico-en-el-montsec>
- Que.es (2013): *iQue vienen los rusos!* Disponible en: <http://www.que.es/capital/201308260800-vienen-rusos-cap.html#>
- Russian-for-tourism.eu (2014): *Proyecto Retour.* Disponible en <http://www.russian-for-tourism.eu/es/the-project/>
- Sagradafamilia.cat (2014): *Basílica de la Sagrada Familia.* Disponible en: http://www.sagradafamilia.cat/sf-cast/docs_serveis/informacio.php
- Siempreandalucia.es (2013): *Un proyecto de jóvenes hará rutas aéreas para dar a conocer la gastronomía onubense.* Disponible en: <http://www.siempreandalucia.es/noticias/59F5A316-0D57-C5DA-79ECA08B1C789A8E/>
- Teruelversionoriginal.es (2014): *Paisajes Naturales y Culturales.* Disponible en: http://www.teruelversionoriginal.es/Turismo/home.nsf/documento/paisajes_naturales_y_paisajes_culturales
- Turismoaereo.es (2014): *Vuelo por el Pirineo y Zaragoza.* Disponible en: http://turismoaereo.es/index.php?id_product=11&controller=product&id_lang=3
- Turismodecastellon.com (2014): *La Diputación promociona a nivel internacional rutas turísticas del interior de Castellón a través del Camino del Cid.* Disponible en: http://www.turismodecastellon.com/641222_es/La-Diputaci%C3%B3n-promociona-a-nivel-internacional-rutas-tur%C3%ADsticas-del-interior-de-Castell%C3%B3n-a-trav%C3%A9s-del-Camino-del-Cid
- Vacas, C. y Landeta, M. (2009): *Aproximación al último medio siglo de turismo en España, 1959-2009,* Estudios Turísticos, nº180 pp. 21-64. Disponible en: <http://www.iet.tourspain.es/img-iet/Revistas/RET-180-2009-pag21-64.pdf>

- Visitahuesca.com(2014): Otros puntos de interés. Disponible en:<http://www.visitarhuesca.com/puntos-de-interes/lugares-de-interes/>
- Youtube.com (2014): Cañón del colorado helicóptero. Disponible en:<http://www.youtube.com/watch?v=jb4yqhMrPdY>
- Youtube.com (2014): Barcelona desde el aire. Disponible en:<http://www.youtube.com/watch?v=SEvT3YlhJCg>
- Zonaregalo.com (2014): Vuelo en helicóptero por el interior de Cataluña. Disponible en:<http://www.zonaregalo.com/Vuelo-en-helicoptero-por-el-interior-de-Cataluna-elige-tu-ruta-BR-10711635.aspx>