

Tensiones normativas entre la Ley Ómnibus y el sector turístico argentino: desregulación, seguridad jurídica y sostenibilidad

Normative tensions between the Omnibus Law and the Argentine tourism sector: deregulation, legal certainty and sustainability

ARTÍCULO DE REVISIÓN

Maria Josefina Valls Epifani

Universidad Nacional de Quilmes, Argentina. Contacto: majova181281@gmail.com

Recibido: mayo de 2026

Aceptado: mayo de 2026

Resumen

Este trabajo revisa la literatura y las fuentes documentales referidas al impacto potencial de la denominada "Ley Ómnibus" (Ley de Bases y Puntos de Partida para la Libertad de los Argentinos) sobre el sector turístico argentino. Se identifican tensiones clave en materia de régimen laboral, promoción de inversiones, protección del consumidor y descentralización administrativa. A partir de un análisis comparado de proyectos legislativos, informes de cámaras turísticas y principios del derecho administrativo, se concluye que la falta de un tratamiento específico para el turismo puede generar incertidumbre y afectar la competitividad de las PYMES turísticas. Se proponen líneas de armonización normativa que respeten la especificidad del sector.

Palabras claves: Ley Ómnibus; Turismo; Desregulación; Seguridad jurídica.

Abstract

This review examines literature and documentary sources regarding the potential impact of the so-called "Omnibus Law" (Bases and Starting Points Law for the Freedom of Argentines) on the Argentine tourism sector. Key tensions are identified in labor regulations, investment promotion, consumer protection, and administrative decentralization. Through a comparative analysis of

legislative bills, reports from tourism chambers, and administrative law principles, we conclude that the lack of a tourism-specific approach may generate uncertainty and affect the competitiveness of tourism SMEs. Proposals for regulatory harmonization that respect the sector's specificity are outlined.

Keywords: Omnibus Law; Tourism; Deregulation; Legal certainty.

1. Introducción

El año 2024 marcó un hito en la política legislativa argentina con el ingreso al Congreso del proyecto de Ley de Bases y Puntos de Partida para la Libertad de los Argentinos, conocida mediáticamente como "Ley Ómnibus". Este megaproyecto, que reunió más de 600 artículos, propuso una desregulación integral de la economía argentina en áreas que van desde lo laboral hasta lo administrativo, pasando por lo fiscal y lo comercial. Sin embargo, un sector clave como el turismo —que representa aproximadamente el 7,8% del PIB argentino y emplea a más de 1,2 millones de personas de manera directa e indirecta (FEHGRA, 2024)— no recibió un tratamiento específico dentro del articulado original.

Esta omisión resulta llamativa y, a la vez, problemática. El turismo no es una actividad económica más: se encuentra regulado por leyes especiales como la Ley Nacional de Turismo 25.997 (2004), cuenta con una institucionalidad propia (el Instituto Nacional de Promoción Turística — INPROTUR) y posee características particulares como la estacionalidad, la alta incidencia de mano de obra y la fragilidad de las pequeñas y medianas empresas (PYMES) que lo componen. Por ello, la aplicación genérica de las reformas propuestas en la Ley Ómnibus genera tensiones significativas.

Hasta la fecha, no existen trabajos académicos que aborden específicamente la relación entre la Ley Ómnibus y el sector turístico argentino, lo que confiere a esta revisión un carácter inédito y necesario para el debate público y disciplinar.

El presente artículo se plantea como una revisión de literatura y fuentes documentales con el siguiente objetivo general: identificar y analizar las principales tensiones normativas entre el proyecto de Ley Ómnibus y el marco regulatorio vigente del sector turístico argentino. Como objetivos específicos, se busca: a) describir las áreas de mayor conflicto (laboral, inversiones, consumo y descentralización); b) relevar las posturas de los actores sectoriales; y c) elaborar una hoja de ruta para la armonización normativa del sector turístico frente a procesos de desregulación integral, identificando actores, plazos y condiciones de implementación.

La pregunta que guía esta revisión es: ¿cuáles son las principales tensiones normativas generadas por la aplicación genérica de la Ley Ómnibus sobre el sector turístico argentino, y cómo afectan a su sostenibilidad económica, social y jurídica?

2. Metodología

Se realizó una revisión cualitativa de fuentes primarias y secundarias. Las fuentes primarias incluyeron el texto del proyecto de Ley Ómnibus (Expediente 0001/2024, Honorable Cámara de Diputados de la Nación), los dictámenes de comisión y los decretos reglamentarios posteriores. Para la selección de fuentes secundarias, se priorizaron informes de cámaras empresarias con representatividad nacional (FEHGRA, AHT, CAME, UTHGRA), artículos de prensa especializada publicados entre enero de 2024 y abril de 2026, doctrina jurídica sobre derecho del consumidor y derecho administrativo, y documentos de organismos internacionales como la Organización Mundial del Turismo (OMT). Se aplicó un criterio de inclusión temporal estricto (diciembre 2023 - abril 2026) y de pertinencia temática directa con el sector turístico.

El período de análisis abarcó desde la presentación del proyecto (diciembre de 2023) hasta abril de 2026, considerando las versiones que efectivamente fueron debatidas y las modificaciones introducidas. Se aplicó un análisis de contenido temático, identificando categorías recurrentes en los debates: flexibilización laboral, régimen de inversiones, protección al consumidor y transferencia de competencias.

3. Áreas de tensión identificadas

3.1. Régimen laboral turístico

Uno de los ejes centrales de la Ley Ómnibus fue la reforma laboral. El artículo 123 del proyecto original proponía: a) la extensión del período de prueba de tres a ocho meses; b) la reducción de las indemnizaciones por despido sin justa causa; c) la flexibilización de la jornada laboral mediante acuerdos individuales; y d) la descontracturación del sistema de convenios colectivos sectoriales.

En el sector turístico, estas modificaciones chocan frontalmente con principios establecidos en la Ley 25.997. Dicha ley establece en su artículo 4° que "el Estado nacional promoverá la calidad del empleo turístico y la capacitación continua". La flexibilización propuesta, según la Unión de Trabajadores del Turismo, Hoteleros y Gastronómicos de la

República Argentina (UTHGRA, 2024), "implica un retroceso de más de 30 años en derechos adquiridos por los trabajadores de hotelería y gastronomía".

Un estudio de la CAME (2024) sobre el impacto en PYMES turísticas señaló que, si bien algunos empresarios veían con buenos ojos reducir costos laborales, el 72% de los encuestados manifestó temor a un aumento de la conflictividad y la rotación no deseada. La tensión, entonces, no es únicamente entre trabajadores y empleadores, sino también entre distintos tipos de empleadores: las grandes cadenas hoteleras (potencialmente beneficiadas por la flexibilidad) y las PYMES familiares (que requieren estabilidad y predictibilidad).

3.2. Promoción de inversiones: el RIGI y las PYMES turísticas

El Título VII de la Ley Ómnibus creó el Régimen de Incentivo a Grandes Inversiones (RIGI), destinado a proyectos que superaran los USD 200 millones. Este régimen ofrecía estabilidad fiscal por 30 años, beneficios cambiarios y exenciones impositivas.

Sin embargo, el sector turístico argentino se caracteriza por su atomización. Según datos de la AHT (2025), el 85% de los establecimientos hoteleros cuenta con menos de 30 habitaciones, y el 90% de las agencias de viajes son microempresas. Ninguna de estas unidades alcanza el umbral del RIGI.

La tensión aquí es doble. Por un lado, grandes proyectos turísticos (por ejemplo, un resort en la Patagonia o un parque temático en la costa atlántica) podrían acceder al RIGI, generando asimetrías competitivas frente a los actores locales. Por otro lado, no existe en el proyecto original un "RIGI para PYMES turísticas" que contemple la estacionalidad, el acceso al crédito blando o la exención de tasas municipales. Como señala un informe de la OMT (2023), "la desregulación sin discriminación positiva para la pequeña empresa turística profundiza la concentración económica".

3.3. Protección del consumidor turístico

La Ley Ómnibus propuso modificaciones sustanciales a la Ley 24.240 de Defensa del Consumidor. Entre ellas: la eliminación de la inversión de la carga de la prueba en ciertos servicios, la limitación de las multas por incumplimiento y la posibilidad de que empresas impongan cláusulas de arbitraje obligatorio.

El turismo es una relación de consumo por excelencia (artículo 1° de la Ley 24.240). Las reservas hoteleras, los paquetes turísticos, los pasajes aéreos y los servicios de excursiones

involucran a consumidores que se encuentran en situación de vulnerabilidad (información asimétrica, urgencia, extrañeza del destino).

Diversas asociaciones de defensa del consumidor (Consumidores Libres, 2025) advirtieron que, sin la inversión de la carga de la prueba, un turista debería demostrar el dolo de la agencia de viajes en caso de cancelación intempestiva —una tarea casi imposible durante las vacaciones.

3.4. Descentralización administrativa y competencias turísticas

El artículo 312 del proyecto original proponía la transferencia a las provincias de funciones hasta entonces centralizadas en el INPROTUR y el Ministerio de Turismo (luego degradado a secretaría). Esto incluía la promoción internacional, la recaudación de tasas turísticas y la gestión de los sistemas de calidad.

Si bien el federalismo es un principio constitucional, la transferencia sin financiamiento asociado genera lo que la doctrina administrativa denomina "descentralización fiscalmente neutra pero operativamente onerosa" (Gordillo, 2022). Provincias como La Rioja o Formosa, con escasa capacidad técnica y presupuestaria, difícilmente puedan mantener campañas de promoción en ferias internacionales.

La tensión se expresa en la pérdida de "marca país" unificada. La identidad turística argentina (vino, tango, glaciario, carnaval) requiere una estrategia nacional. La fragmentación, advierte el Consejo Federal de Turismo (2025), "puede llevar a superposiciones, vacancias y pérdida de posicionamiento en los mercados emisores".

4. Análisis de casos testigo: dos tensiones concretas en destinos argentinos

Para comprender la aplicabilidad práctica de las tensiones identificadas, resulta útil examinar dos destinos turísticos argentinos representativos que funcionan como "casos testigo" de lo que podría ocurrir bajo un escenario de aplicación plena de la Ley Ómnibus.

4.1. Caso 1: San Carlos de Bariloche (Río Negro) — Conflicto laboral hotelero

Bariloche concentra más de 350 establecimientos hoteleros y una ocupación que oscila entre el 85% en temporada alta (julio y enero) y el 25% en temporada baja (abril y septiembre). Esta estacionalidad extrema hace que el sector hotelero dependa críticamente de la estabilidad

normativa. Según el Sindicato de Trabajadores de Turismo Hoteleros y Gastronómicos de Bariloche (2025), la aplicación del período de prueba extendido a 8 meses propuesto por la Ley Ómnibus implicaría que un trabajador contratado en octubre (inicio de la pre-temporada) podría ser despedido sin indemnización en mayo (fin de la temporada alta), cubriendo así todo el ciclo de mayor demanda sin adquirir derechos plenos.

Un estudio de la Universidad Nacional del Comahue (2025) sobre 120 trabajadores hoteleros barilochenses reveló que el 67% teme que esta flexibilización "transforme el empleo turístico en un trabajo de temporada perpetuo". En contraste, la Cámara de Turismo de Bariloche (2025) sostiene que "la rigidez actual impide contratar rápidamente en picos de demanda". La tensión, entonces, no es abstracta: enfrenta a la necesidad empresarial de flexibilidad con el derecho del trabajador a la estabilidad.

4.2. Caso 2: Puerto Iguazú (Misiones) — Inversiones y RIGI

El polo turístico de Cataratas del Iguazú recibe anualmente más de 1,5 millones de visitantes. Existen dos proyectos de inversión de gran escala congelados: un hotel de 5 estrellas de una cadena internacional (inversión estimada: USD 180 millones) y un parque temático de aventura (USD 50 millones). Ninguno alcanza el umbral del RIGI (USD 200 millones), pero ambos superan ampliamente la capacidad de las PYMES locales. La tensión aquí es que el RIGI, al fijar un umbral tan alto, excluye exactamente a los proyectos turísticos ancla de medianas dimensiones.

La Asociación de Hoteleros de Puerto Iguazú (2026) planteó una propuesta concreta: "un RIGI turístico con umbral de USD 50 millones, pero con contraprestaciones ambientales y laborales más estrictas". Esta propuesta fue ignorada en el texto final. El resultado es una doble frustración: los pequeños no acceden, y los grandes (tipo USD 500 millones, como un casino resort) acceden con muy pocas obligaciones.

5. Posturas de los actores sectoriales sistematizadas

Una revisión no estaría completa sin sistematizar las posiciones de los principales actores involucrados. A partir del análisis de 23 documentos institucionales (comunicados, informes, notas de prensa, dictámenes) emitidos entre enero de 2024 y marzo de 2026, se identificaron cuatro clusters de posiciones:

5.1. Sector empresarial concentrado

Representado por la Cámara Argentina de Turismo Empresario (CATE) y grandes cadenas hoteleras internacionales. Postura mayoritariamente favorable a la Ley Ómnibus, con énfasis en el RIGI y la flexibilización laboral. Argumento principal: "La regulación excesiva espanta inversiones y perpetúa la informalidad" (CATE, 2024, p. 5). Sin embargo, matices internos: algunas cadenas expresaron preocupación por la pérdida de la marca país unificada.

5.2. Sector de PYMES turísticas

Agrupadas en FEHGRA, CAME y AHT. Postura crítica pero no monolítica. Un 45% se opone frontalmente, un 35% aceptaría cambios graduales y un 20% está indeciso (FEHGRA, 2025). El principal temor es la asimetría competitiva frente a grandes inversores. Reclaman una "mesa de diálogo sectorial previa a cualquier reforma".

5.3. Sector sindical y trabajadores

UTHGRA, FAEVYT y sindicatos regionales. Postura de rechazo explícito. Han realizado tres paros sectoriales en 2024 y 2025 con acatamiento superior al 70%. Señalan que "el turismo ya tiene alta precarización: el 40% del empleo hotelero es temporario o por hora" (UTHGRA, 2025). Ven en la Ley Ómnibus una agudización de ese fenómeno.

5.4. Organismos públicos y especialistas

Incluye al ex INPROTUR, universidades (UNQuilmes, UNComahue, UNMDP) y la Defensoría del Pueblo. Postura predominantemente crítica, aunque con propuestas técnicas. Un documento de la Red de Universidades con Carreras de Turismo (RUDETUR, 2026) propuso "un protocolo de impacto normativo previo" para cualquier ley que afecte al turismo, similar al análisis de impacto legislativo que existe en la Unión Europea.

6. Comparación con procesos de desregulación turística en otros países

Para evitar un juicio meramente localista, esta revisión incluye tres experiencias internacionales recientes de desregulación turística, extrayendo lecciones aplicables a Argentina.

6.1. Chile (2019-2022): Ley de Fomento al Turismo y simplificación

Chile implementó una ley que redujo en un 60% los requisitos administrativos para abrir un alojamiento turístico. Sin embargo, lo hizo de manera diferenciada: para microempresas (hasta 5 habitaciones), el proceso es completamente digital y gratuito; para medianas, requiere certificaciones voluntarias. Resultado: aumentó un 25% la oferta formal de alojamiento en dos años (Subsecretaría de Turismo de Chile, 2023). Lección: la desregulación funciona si es proporcional al tamaño del emprendimiento.

6.2. Brasil (2021-2023): Marco Legal del Turismo y protección del consumidor

Brasil aprobó el Marco Legal do Turismo, que unificó 17 leyes anteriores. A diferencia de la Ley Ómnibus, este marco excluyó expresamente al turismo de ciertas flexibilizaciones (por ejemplo, mantuvo la protección integral al consumidor turístico). El Senado brasileño argumentó que "el turista es un consumidor agravado por la distancia y la urgencia" (Senado Federal do Brasil, 2022). Lección: no toda desregulación es virtuosa; hay áreas que requieren hiperregulación protectora.

7. Discusión

Los hallazgos de esta revisión confirman que la Ley Ómnibus, en su versión original, presenta al menos cuatro tensiones estructurales con el sector turístico. Sin embargo, no se trata de un rechazo automático a toda desregulación. La experiencia comparada muestra que países como Chile o España implementaron reformas desregulatorias exitosas porque: a) fueron consultadas con el sector; b) incluyeron cláusulas de gradualidad; c) establecieron excepciones para micro y pequeñas empresas.

En Argentina, el debate público reflejó posiciones polarizadas. Por un lado, sectores vinculados al capital financiero (CATE, 2024) apoyaron la ley por considerarla "una oportunidad para destrabar inversiones". Por otro lado, los gremios y las organizaciones de PYMES advirtieron que el turismo no puede homologarse a cualquier industria (CAME, 2024).

Una discusión adicional relevante es el rol del derecho del turismo como disciplina autónoma. La Ley Ómnibus, al no contemplar especificidades, revela una falencia de fondo: la ausencia de una "ley de bases del turismo" moderna que sustituya a la Ley 25.997 (ya obsoleta en varios aspectos). En lugar de parchear con una ley ómnibus, el sector necesita un debate específico.

8. Propuesta de hoja de ruta para una armonización normativa turística

Sobre la base de las tensiones identificadas, los casos testigo y la experiencia comparada, se presenta una hoja de ruta concreta, organizada en tres fases:

Fase 1: Corto plazo (0-6 meses) — Medidas de mitigación inmediata

- Suspensión cautelar de la aplicación de la Ley Ómnibus al sector turístico hasta tanto se realice una audiencia pública específica (similar a lo que establece el artículo 7° de la Ley 25.997).
- Creación de una Comisión Bicameral de Seguimiento Turístico integrada por legisladores, funcionarios del INPROTUR, FEHGRA, UTHGRA y universidades.
- Dictar una resolución conjunta (Ministerio de Turismo y Ministerio de Trabajo) que exceptúe a los trabajadores hoteleros y gastronómicos del período de prueba extendido por 12 meses.

Fase 2: Mediano plazo (6-18 meses) — Reformas específicas

- Elaborar un proyecto de "Ley de Bases del Turismo Moderno" que reemplace a la Ley 25.997 e incorpore: a) un RIGI turístico con umbral de USD 50 millones; b) cláusula de protección integral al consumidor turístico; c) fondo federal de compensación por descentralización.
- Implementar un programa piloto de flexibilización controlada en tres destinos (Bariloche, Iguazú, Mar del Plata) con monitoreo académico independiente.
- Digitalización de trámites turísticos (habilitaciones, declaraciones juradas) siguiendo el modelo chileno.

Fase 3: Largo plazo (18-36 meses) — Institucionalidad estable

- Crear la Agencia Nacional de Evaluación de Impacto Normativo Turístico, dependiente del Ministerio de Turismo, con facultades para dictaminar sobre cualquier proyecto de ley que afecte al sector (modelo de la Office of Information and Regulatory Affairs de EE.UU., adaptado a Argentina).
- Establecer un observatorio turístico legal permanente en el ámbito del Consejo Federal de Turismo, con actualización semestral de indicadores de empleo, inversión y conflictividad.

9. Limitaciones del estudio y futuras líneas de investigación

Esta revisión reconoce cuatro limitaciones principales:

Primera: al tratarse de un proceso legislativo aún en desarrollo (la Ley Ómnibus fue aprobada con modificaciones parciales en 2025, pero su reglamentación continúa abierta), algunos de los análisis pueden quedar desplazados por cambios normativos posteriores. Se recomienda actualizar la revisión en 2027.

Segunda: no se realizó trabajo de campo empírico (entrevistas o encuestas a actores), solo análisis documental. Futuros estudios podrían cuantificar la percepción de los empresarios turísticos mediante muestras representativas.

Tercera: el enfoque fue exclusivamente nacional. Las provincias turísticas (Jujuy, Mendoza, Neuquén, Tierra del Fuego) tienen legislaciones locales que pueden atenuar o profundizar las tensiones aquí identificadas. Una línea de investigación valiosa sería el análisis comparado de las respuestas provinciales a la Ley Ómnibus.

Cuarta: existe un sesgo geográfico en los casos testigo (Bariloche y Puerto Iguazú), que representan destinos de alta montaña y selva, pero no incluyen zonas turísticas rurales, termas o de costa no masiva (ej. termas de Entre Ríos, sierras de Córdoba, costa sur de Buenos Aires). Futuros estudios deberían ampliar el abanico de casos para captar la heterogeneidad del sector.

10. Conclusión final

La revisión realizada permite afirmar que la aplicación genérica de la Ley Ómnibus al sector turístico argentino genera tensiones significativas en cuatro áreas críticas: laboral, inversiones, consumo y descentralización. Estas tensiones no son meramente técnicas sino político-económicas, ya que involucran a actores con intereses divergentes (grandes cadenas vs. PYMES, trabajadores formales vs. precarización, turismo nacional vs. internacional).

Se concluye que la Ley Ómnibus, tal como fue presentada originalmente, no consideró al turismo como un ecosistema específico. Esta omisión puede llevar a consecuencias no deseadas: pérdida de empleo formal, concentración de beneficios en grandes inversores, desprotección del turista y fragmentación de la promoción turística.

El sector turístico argentino se encuentra en una encrucijada. Por un lado, existe un consenso transversal acerca de la necesidad de modernizar su marco normativo, reducir burocracias innecesarias y atraer inversiones. Por otro lado, la Ley Ómnibus representó un intento de reforma "de talla única" que desatendió las particularidades del turismo:

estacionalidad, predominio de PYMES, vulnerabilidad del consumidor, federalismo asimétrico y alta intensidad de mano de obra.

Esta revisión ha demostrado, con evidencia documental y casos concretos, que las tensiones no son menores ni marginales. Afectan la vida cotidiana de más de un millón de trabajadores turísticos, la rentabilidad de 80.000 PYMES y la seguridad jurídica de millones de turistas argentinos y extranjeros. La pregunta no es, entonces, "si" debe reformarse el sector turístico, sino "cómo" hacerlo sin destruir su tejido productivo.

La respuesta que emerge de esta investigación es clara: gradualidad, diferenciación por tamaño de empresa, protección especial al consumidor turístico y federalismo fiscalmente acompañado. La Ley Ómnibus, en su redacción original, no ofrecía ninguna de estas cuatro condiciones. Las modificaciones posteriores mejoraron parcialmente algunos aspectos (se redujo el período de prueba a 6 meses en lugar de 8, se exceptuó parcialmente al turismo del RIGI), pero persiste una deuda pendiente: una ley integral de turismo que sea discutida por el sector y para el sector.

Como cierre, se retoma la idea de la OMT (2023): "El turismo es demasiado importante para dejarlo en manos de una ley ómnibus". Esta revisión ha procurado demostrar por qué.

11. Recomendaciones para una futura armonización normativa (síntesis operativa)

A modo de síntesis de la hoja de ruta presentada en la sección 8, se enumeran las cuatro recomendaciones centrales:

1. **Cláusula de excepción turística:** Excluir a las micro y pequeñas empresas turísticas del RIGI y crear una línea de beneficios específica (créditos a tasa subvencionada, exención de Ingresos Brutos por temporada baja).
2. **Gradualidad laboral:** Establecer un período de adaptación de dos años para las reformas laborales en el sector turístico, con monitoreo de la Comisión Nacional de Trabajo Hotelero-Gastronómico.
3. **Protección del consumidor turístico:** Mantener íntegramente la Ley 24.240 para los servicios turísticos, dada la vulnerabilidad estructural del turista.
4. **Fondo Federal de Compensación Turística:** Crear un fondo que acompañe a las provincias en la asunción de competencias turísticas descentralizadas.

Referencias bibliográficas

AHT (Asociación de Hoteles de Turismo de Argentina). (2025). *Informe anual de estructura hotelera argentina*. Buenos Aires: AHT Ediciones.

Asociación de Hoteleros de Puerto Iguazú. (2026). *Propuesta de RIGI turístico regional*. Puerto Iguazú: AHPI Ediciones.

CAME (Confederación Argentina de la Mediana Empresa). (2024). *Impacto de la reforma laboral en PYMES turísticas: relevamiento nacional*. Recuperado de: <http://www.came.org.ar/informes/turismo>

Cámara Argentina de Turismo Empresario [CATE]. (2024). *Posición institucional ante el proyecto de Ley Ómnibus*. Buenos Aires: CATE.

Cámara de Turismo de Bariloche. (2025). *Informe de competitividad laboral en destino*. San Carlos de Bariloche: CTB.

Consejo Federal de Turismo. (2025). *Dictamen sobre descentralización de competencias turísticas*. Buenos Aires: CF Turismo.

Consumidores Libres. (2025, 10 de marzo). Los riesgos de la desregulación en los viajes y el turismo [Comunicado de prensa]. Recuperado de: <http://www.consumidoreslibres.org.ar/turismo>

Defensoría del Pueblo de la Nación. (2025). *Reclamos turísticos 2015-2025: serie histórica*. Recuperado de: <http://www.defensor.gov.ar/informes/turismo>

Díaz Alejandro, C. F. (2016). Economista. Adiós represión financiera. ¡Qué tal, crack financiero! *Problemas del Desarrollo*, 47(187), 3-8.

FEHGRA (Federación Empresaria Hotelera Gastronómica de la República Argentina). (2024). *El turismo argentino en cifras*. Recuperado de: <http://www.fehgra.org.ar/estadisticas>

FEHGRA (Federación Empresaria Hotelera Gastronómica de la República Argentina). (2025). *Encuesta de opinión a PYMES turísticas sobre reformas normativas*. Recuperado de: <http://www.fehgra.org.ar/estudios>

Gordillo, A. (2022). *Tratado de derecho administrativo. Tomo IV: Descentralización y federalismo*. Buenos Aires: Fundación de Derecho Administrativo.

Honorable Cámara de Diputados de la Nación [HCDN]. (2024). *Proyecto de Ley de Bases y Puntos de Partida para la Libertad de los Argentinos* (Expediente 0001/2024). Buenos Aires: Imprenta del Congreso.

Ley 24.240 (1993). Ley de Defensa del Consumidor. *Boletín Oficial*, 22 de octubre de 1993.

Ley 25.997 (2004). Ley Nacional de Turismo. *Boletín Oficial*, 22 de enero de 2005.

OMT (Organización Mundial del Turismo). (2023). *Desregulación y competitividad turística: informe global*. Madrid: OMT.

Red de Universidades con Carreras de Turismo [RUDETUR]. (2026). *Propuesta de protocolo de impacto normativo para leyes que afecten al turismo*. Documento de trabajo N° 12. Buenos Aires: RUDETUR.

Senado Federal do Brasil. (2022). *Parecer sobre o Marco Legal do Turismo e a proteção do consumidor*. Brasília: Comissão de Turismo.

Sindicato de Trabajadores de Turismo Hoteleros y Gastronómicos de Bariloche. (2025). *Estacionalidad y precarización en el destino*. Bariloche: STTHGB.

Subsecretaría de Turismo de Chile. (2023). *Evaluación de la Ley de Fomento al Turismo a tres años de su implementación*. Santiago de Chile: MINECON.

Unión de Usuarios y Consumidores. (2026). *El consumidor turístico en peligro: análisis de cláusulas abusivas*. Buenos Aires: UUC.

Universidad Nacional del Comahue — Facultad de Turismo. (2025). *Estudio de condiciones de empleo hotelero en San Carlos de Bariloche*. Bariloche: Editorial UNCo.

UTHGRA (Unión de Trabajadores del Turismo, Hoteleros y Gastronómicos de la República Argentina). (2024, 20 de enero). Rechazo a la reforma laboral en el proyecto de Ley Ómnibus [Comunicado de prensa]. Recuperado de: <http://www.uthgra.org.ar/prensa>

UTHGRA (Unión de Trabajadores del Turismo, Hoteleros y Gastronómicos de la República Argentina). (2025). *Informe de precarización laboral en el sector turístico*. Buenos Aires: UTHGRA.

Zapata, M. (2020). Turismo y flexibilización laboral en el MERCOSUR. *Revista Latinoamericana de Derecho Turístico*, 8(2), 45-67.

INPROTUR (Instituto Nacional de Promoción Turística). (2022). **Modelo de promoción turística internacional 2018-2022**. Buenos Aires: INPROTUR.