

# **PROYECTO DE LEY**

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

## **DESARROLLO, REGULACIÓN Y FOMENTO DEL TURISMO ANTÁRTICO**

### **Artículo 1º.- DECLARACIÓN**

Declarese a la Antártida Argentina e islas del Atlántico sur como destinos turísticos de interés estratégico para la República Argentina y a las actividades conexas necesarias para conformar la infraestructura turística de transporte, puertos y aeropuertos, alojamiento, servicios y logística como de interés prioritario para la Nación.

### **Artículo 2º.- AUTORIDAD DE APLICACIÓN**

El Ministerio de Turismo de la Nación será la Autoridad de Aplicación de la presente ley.

### **Artículo 3º.- PLAN NACIONAL DE DESARROLLO DEL TURISMO ANTÁRTICO**

La Autoridad de Aplicación, dentro del Plan Federal de Estratégico de Turismo Sustentable (PFETS), incluirá al destino antártico dentro del escenario turístico nacional promoviendo todas las acciones que sean necesarias para transformarlo de destino potencial a real dentro del mapa de oportunidades turísticas (MFOT) y mapa de priorización consolidado (MPC) de la Región Patagonia.

A tales efectos se establecerá una planificación integral, en coordinación con la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, a los efectos de fomentar su conectividad marítima y aérea y la infraestructura de servicios portuarios y aeroportuarios necesarios para dar cumplimiento a la presente ley.

### **Artículo 4º.- LA VINCULACIÓN Y CONECTIVIDAD MARÍTIMA**

La Autoridad de Aplicación establecerá un Plan integral de desarrollo del turismo marítimo antártico que abarque:

Las necesidades en materia de Infraestructura para el desarrollo de la conectividad marítima sobre la zona antártica;

La planificación y propuesta de inversiones público-privadas para el soporte en materia de alojamiento en instalaciones o refugios antárticos;

La planificación logística para sostener las operaciones marítimas;

Los requerimientos básicos en materia de servicios, tanto turísticos, como del personal afectado a las tareas de recepción de turistas y buques;

La definición de la ubicación estratégica de la puerta de entrada o nudo de combinación marítimo-aéreo en la Antártida Argentina, para atender las necesidades del tráfico turístico, dándole prioridad a las Islas con base argentina o que ya dispongan de un aeropuerto.

El Plan integral aludido en el párrafo anterior deberá hacerse teniendo en cuenta el desarrollo exponencial del turismo antártico en los últimos años, así como que la orientación del mismo se ha consolidado hacia la zona oeste de la península antártica, fundamentalmente en las Islas Shetland del Sur y que Ushuaia es la puerta de entrada excluyente de cruceros marítimos a la Antártida a nivel mundial,

#### Artículo 5º.- AMARRE DE BUQUES Y CRUCEROS ANTÁRTICOS

A los efectos de preservar el Turismo antártico por vía marítima, declarado de interés estratégico para la República Argentina en el artículo 1º de la presente ley, y al Puerto de Ushuaia como punto estratégico del turismo antártico, quedan expresamente exceptuadas de la prohibición de permanencia, amarre, abastecimiento u operaciones de logística dispuestas exclusivamente para aquellas embarcaciones inglesas o de conveniencia afectadas o que realicen tareas de exploración, perforación o explotación de los recursos naturales en la cuenca de las Islas Malvinas, las flotas de Buques afectadas a las actividades turísticas de cruceros antárticos o que naveguen por los canales fueguinos, hayan recalado o no en las islas Malvinas y tengan o no bandera inglesa o de conveniencia.

Se invita a las provincias que tengan leyes vigentes de prohibición de permanencia, amarre, abastecimiento o logísticas en territorio del mar argentino o sus puertos, que dispongan excepciones para embarcaciones destinadas exclusivamente a turismo.

#### Artículo 6º.- LA VINCULACIÓN Y CONECTIVIDAD AÉREA

A los efectos de promover la necesaria vinculación aérea con el continente, y en particular de la región Patagonia con la Antártida Argentina e islas del Atlántico Sur, la Autoridad de Aplicación formulará un plan para el desarrollo de la conectividad aérea turística que abarcará:

La promoción para la instalación de una línea aérea regional, con base de operaciones y administración en el sur del país, a los efectos de complementar la actividad turística de cruceros y embarcaciones que operen sobre la zona designada;

El diseño de una red regional para interconectar la Antártida Argentina con la región Patagonia a los efectos de captar, con este servicio esencial de vinculación aérea, a los turistas que visiten el sur; y que no disponen de tiempo que demanda un crucero;

La definición de la infraestructura aeroportuaria y su ubicación estratégica en la Antártida Argentina;

Las regulaciones en materia de seguridad en los vuelos a la Antártida, siguiendo las directivas de la OACI, Antarctic Flight Information manual (AFIM) y las que deriven del Tratado Antártico de Washington firmado en 1959 y de la Secretaría del Tratado Antártico.

#### Artículo 7º.- SEGURIDAD AÉREA OPERACIONAL

La Autoridad Aeronáutica Argentina incluirá las recomendaciones sobre Navegación Segura a la Antártida incorporando en el Reglamento Argentino de Aviación Civil (RAAC), el Antarctic Flight Information Manual (AFIM) y todas las regulaciones que, a su juicio, sean necesarias a los efectos de otorgar al operador aéreo capacidad antártica y permitir que las operaciones se realicen bajo un alto estándar de seguridad.

Todo el Personal aeronáutico afectado a estas operaciones aéreas deberá estar calificado para vuelos antárticos, de la misma forma que las aeronaves y equipamientos según regulación específica que determinará la autoridad aeronáutica.

#### Artículo 8º.- COMISIÓN NACIONAL DE DESARROLLO ANTÁRTICO Y LA CONECTIVIDAD

Créase en el ámbito del Ministerio de Turismo de la Nación la Comisión Nacional de Desarrollo Antártico y la Conectividad Marítima y Aérea con la Antártida Argentina (CNDAyC) que estará conformada por los siguientes miembros permanentes:

Un representante del Ministerio de Turismo;

Un representante de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC);

Un representante de la Prefectura Naval Argentina;

Un representante de la Armada Argentina;

Un representante de la Fuerza Aérea Argentina;

Un representante de la Dirección Nacional del Antártico (DNA).

La Autoridad de Aplicación deberá coordinar su accionar con la Comisión Interministerial de Facilitación Turística normada por Ley Nacional de Turismo 25.997 y Decreto reglamentario 1297/2006 respectivo.

Invitase al Gobierno de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur a integrar la Comisión Nacional de Desarrollo Antártico y la Conectividad Marítima y Aérea con la Antártida Argentina con tres miembros permanentes.

#### Artículo 9º.- PROTOCOLOS DE OPERACIONES DE ASISTENCIA

La Armada Argentina, Prefectura Naval Argentina, Fuerza Aérea Argentina y la Dirección Nacional del Antártico como miembros permanentes deberán determinar técnicamente los protocolos de las operaciones de asistencia a la navegación marítima y aérea, rescate y salvamento.

#### Artículo 10º.- PRESIDENCIA

El Ministerio de Turismo tendrá a su cargo la organización operativa de la Comisión de Conectividad Marítima y Aérea con la Antártida Argentina, quedando a cargo de su representante la Presidencia.

El Presidente podrá convocar, además de los miembros permanentes detallados en el artículo anterior, a Organismos nacionales o provinciales, Organizaciones No Gubernamentales o técnicos reconocidos, para integrarlos en la planificación o implementación del Plan aludido en el Artículo 3.

#### Artículo 11º.- PROMOCIÓN DE INVERSIONES

Las inversiones privadas que se realicen para conformar la infraestructura turística antártica, tanto en transporte como en proyectos de soporte en materia de alojamiento, servicios turísticos o logística que se instalen en la Isla grande de Tierra del Fuego o en la Antártida o Islas del Atlántico Sur gozarán del beneficio establecido por el Régimen de Promoción dispuesto por la Leyes 19.640, sus modificatorias y complementarias, y por el Decreto 1234/07.

Dentro del Programa Nacional de Inversiones Turísticas (PNIT), las inversiones públicas que se realicen de conformidad con el Plan Nacional de desarrollo del turismo antártico, establecido por el artículo 3º de la presente Ley, darán prioridad a aquellos que propongan desarrollar la infraestructura turística y la conectividad aérea y marítima de la Antártida como destino de interés nacional.

#### Artículo 12º.- PARTICIPACIÓN DEL SECTOR EN LAS RCTA Y RAPAL

La Autoridad de Aplicación propiciará la participación permanente del sector turístico para atender las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico (RCTA) y las reuniones de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos (RAPAL) a los efectos de coordinar el programa turístico antártico argentino.

#### Artículo 13º.- DIRECTRICES

La Autoridad de Aplicación ajustará el programa turístico antártico, en todo lo que resulte necesario, a las directrices específicas recomendadas por la resolución de las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico (RCTA) para los sitios más frecuentemente visitados por turistas, incluyendo la orientación práctica para los operadores turísticos y los guías. Se tendrá especialmente en consideración las actualizaciones dictadas para cada uno de los sitios del área antártica, descriptos en el plan, y la forma de visitar los mismos a los efectos de garantizar que no se produzcan impactos adversos en el medio ambiente antártico ni en sus valores científicos y estéticos.

#### Artículo 14º.- PROMOCIÓN DEL DESTINO

La Autoridad de Aplicación coordinará con el Instituto Nacional de Promoción Turística (INPROTUR) la promoción efectiva del destino antártico, incluyendo la priorización de imágenes en todos los folletos, material de promoción y la página web del Ministerio de Turismo.

#### Artículo 15º.- INVITACIÓN

Se invita a la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur a dictar medidas que dispongan la promoción publicitaria de la Antártida Argentina y la adición, a las tres Subregiones descriptas en el Plan de Desarrollo Estratégico Sustentable (PETS) de la provincia ( Cordillera – Transición y Estepa ), una 4ta. Sub Región: Antártida e Islas de Atlántico Sur.

Se invita a la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur a gestionar su participación en los Organismos Nacionales e Internacionales del Tratado Antártico, a los efectos de potenciar las estrategias de promoción, capacitación, operativas, necesidades de Infraestructura y de conectividad de esta Sub Región.

Artículo 16º.- De forma.

Fundamentos

Señor Presidente:

Las bellezas naturales de la Antártida Argentina, su majestuosidad y lo atrapante de su fauna marina han transformado a este destino en uno de los más atractivos y buscados por el turismo internacional, en los últimos años.

Si bien la defensa de la soberanía nacional y la labor científica siguen siendo las principales motivaciones de la presencia argentina en la Antártida, el turismo se ha convertido en una actividad muy significativa y, por lo tanto, una cuestión importante para los países suscriptores del Tratado Antártico; más aún para la República Argentina y Chile como puertas de entrada. por su posicionamiento natural.

Más del 90% de las actividades turísticas mundiales sobre la Antártida tienen lugar en la región Oeste de la Península Antártica e islas subantárticas en el cuadrante sudamericano y, la gran mayoría, acceden a esta zona vía marítima en cruceros que operan desde el puerto de Ushuaia por su privilegiada ubicación geográfica y la cercanía al continente.

Pese a que las visitas en tierra son generalmente cortas y ocurren fuera de las Zonas Antárticas Especialmente Protegidas (ZAEPs), existe una preocupación a nivel internacional, sobre el impacto ecológico y a nivel ambiental, que puede producirse por el crecimiento de las actividades turísticas en tierra, en particular, y del turismo en la Antártida, en general. Sin perjuicio de ello en las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico (RCTA) se han emitido Resoluciones fijando los lineamientos a que deben atenerse los países que operan y transportan turistas a la Antártida.

Es por ello que bajo estas normas, que se incluyen expresamente en el artículo 13º del presente proyecto de ley, entiendo que se mantendrá la tendencia de crecimiento del turismo antártico.

Pero Señor Presidente, para que tengamos una idea del crecimiento de viajes en cruceros turísticos, en general, y los que operan Antártida, en particular, veamos tan sólo algunas cifras del puerto de Ushuaia, de por sí explicativas del fenómeno.

Temporada 1995 - 1996 recalaron 14 buques con un total de 8.322 pasajeros  
Temporada 2009 - 2010, los números ascendieron a 34 buques con 35.630 pasajeros  
Temporada 2013- 2014 la cantidad de cruceros ascendió a 45 buques.

Está claro que tanto la Argentina Tierra del Fuego) como Chile (Punta Arenas y región de Magallanes) se encuentran en una situación privilegiada para captar este exponencial movimiento turístico y los recursos generados por la logística antártica.

A diferencia de la vinculación marítima, los vuelos a la Antártida no se desarrollaron de la misma forma, estando concentrado en general, en viajes operacionales de las fuerzas armadas.

Si bien las operaciones aéreas deben prever su realización bajo posibles condiciones meteorológicas rigurosas y/o cambiantes (visibilidad, viento, temperatura), debo destacar que en los últimos años se ha avanzado notablemente en el mejoramiento de una serie variables que hacen a la seguridad de los vuelos a la Antártida.

No obstante, y en el Proyecto de Ley que traigo a debate, se prevé en su artículo 7° la cuestión fundamental de la Seguridad Aérea Operacional. En especial se prevé lo relativo a la incorporación del Antarctic Flight Information Manual (AFIM) a nuestro Reglamento de Aviación Civil (RAAC), la cuestión de habilitación y experiencia de pilotos en el clima y operaciones antárticas, como así también la indicación para que la autoridad aeronáutica, tome todas las medidas que juzgue necesarias para que el operador tenga "capacidad antártica".

Sr. Presidente, es digno de destacar que la República Argentina fue pionera en la cuestión de los vuelos a la Antártida. En primer lugar, porque fue el primer país del mundo en construir una pista de tierra compactada (permafrost) en el continente (año 1969) en la Base Aérea Vicecomodoro Marambio, situada frente al Mar de Weddell (en la parte oriental de la península antártica); y en segundo lugar porque una línea aérea regional argentina, con base en Río Grande, inició gestiones ante las autoridades aeronáuticas e incorporó (año 1994) un Dash 7-102 cuatrimotor, matrícula LV-WJS acondicionado especialmente para volar comercialmente a la Antártida.

Evidentemente esta línea aérea regional tuvo una visión muy acertada sobre la problemática antártica porque, de haber sido autorizada la ruta, hubiese permitido posicionar actualmente a la Argentina como centro logístico y punto de entrada turístico por vía aérea hacia el continente. Recordemos que, justo a partir del año 1994 ,el turismo hacia la Antártida resultó ser un fenómeno de crecimiento exponencial.

Además, en el año en que la línea aérea regional argentina trajo el avión (1994), Tierra de Fuego recibía en temporada alta un total de 35.000 turistas aproximadamente. Quince años después, en la temporada alta 2011-2012, el mercado creció fuertemente, arribando (vía terrestre, marítima y aérea) un total de 206.000 turistas. Esto significa que actualmente nos encontramos en Tierra del Fuego, con una demanda potencial de servicios aéreos a la Antártida en temporada alta (período en el cual se puede operar vía aérea con la Antártida) seis veces mayor que en 1994.

Esta evolución, no solo hubiese permitido a la línea aérea ser soporte de las operaciones para el traslado de turistas y programas combinados aéreo-marítimos,

sino también, complementar a la Fuerza Aérea Argentina en el traslado del personal científico y técnico.

En el caso de Chile, la situación fue bien diferente, porque Aerovías DAP (por las iniciales de su fundador Domingo Andrés Pivcevic) con sede en Punta Arenas, propuso y puso en marcha, unos años después, una línea aérea regional que opera con éxito al aeropuerto Tte. Marsh en la isla 25 de mayo Is. Shetland del Sur (Is. Rey Jorge en la denominación chilena) con la misma aeronave seleccionada por la aerolínea argentina (DASH-7-102) aunque al poco tiempo, a partir del 2007, incorporó a su flota tres jets BAE146-200 STOL, cuatri reactor con capacidad máxima para 99 pasajeros.

Según las estadísticas elaboradas por la Junta de Aeronáutica Civil de Chile, de las últimas 10 temporadas de verano (del 2004 al 2013) la cantidad de pasajeros transportados por DAP desde Punta Arenas a Tte. Marsh (puerta de entrada vía aérea en la Antártica) ha mantenido una marcada tendencia de crecimiento.

Aquí detallamos la evolución de los pasajeros transportados por DAP en últimos 10 años:

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1.086	1.679	1.680	1.492	1.098	2.599	2.110	2.949	2.997	5.001

Evidentemente, la operación aerocomercial se ha transformado en un complemento de las desarrolladas por las fuerzas Armadas de varios países que operan en la isla 25 de Mayo (Rey Jorge en la denominación chilena) y se ha consolidado con ciertas ventajas comparativas en relación con otros aeropuertos de entrada al continente. En esta isla se encuentra la base argentina Carlini.

La propuesta del presente Proyecto de Ley, en los artículos 4º.- 6º.- y 8º.- apunta justamente a que, por intermedio de un órgano especialmente creado – la COMISIÓN NACIONAL DE DESARROLLO ANTÁRTICO Y LA CONECTIVIDAD, se planifique e implemente un Plan para mejorar el soporte para el turismo y la conectividad marítima, por un lado, e iniciar los pasos necesarios para instalar una línea aérea regional (con base en el sur) que permita vincular por vía aérea y, en forma regular, al continente con la Antártida Argentina y darle conectividad con la región Patagonia.

Lo propuesto, mejorará nuestra oferta turística y la competitividad, y permitirá captar al turismo que visita el sur argentino y que no dispone del tiempo suficiente como para conocer la Antártida Argentina en un viaje en crucero y se ve obligada a cruzar a Punta Arena para hacerlo.

Se propone asimismo en el artículo 11º que las inversiones privadas para el desarrollo del turismo antártico sean fomentadas por el Régimen de promoción industrial vigente en la provincia austral; y que las inversiones públicas, que se realicen, puedan tener aportes de Programa Nacional de Inversión Turística (PNIT), también en vigencia.

A medida que se siga consolidando el turismo antártico, como se estima, se impondrá la necesidad de una planificación conjunta de todos los Organismos vinculados a la Antártida Argentina a los efectos de:

Promover una oferta consistente de vuelos;  
Reinstalar una línea aérea regional en la Patagonia con capacidad antártica;  
Promover un crecimiento de todo el mercado potencial en general, y de la imprescindible conectividad de la Región Patagonia con la Antártida Argentina; e  
Impulsar la planificación que permita un desarrollo sostenido del turismo antártico.

El turismo antártico en los últimos años ha sido un fenómeno de crecimiento exponencial y la preponderancia de Ushuaia, en el movimiento de cruceros turísticos y de Punta Arenas por la vía aérea, las han convertido en las puertas de entrada a la Antártida, más importantes a nivel mundial.

El mayor porcentaje de las actividades turísticas actuales en el continente blanco tienen lugar en la región del Oeste de la Península Antártica e islas subantárticas, y, la gran mayoría, acceden a ella vía marítima en cruceros desde Ushuaia por su privilegiada ubicación geográfica y cercanía.

La vinculación aérea como soporte del turismo y del negocio logístico antártico, con el aeropuerto Tte. Marsh como punto de entrada, ha cobrado especial relevancia y ha quedado demostrado, a partir de la experiencia de Chile con Aerovías DAP, que es una herramienta clave para el desarrollo y ampliación de este mercado potencial, en el corto plazo.

Si bien las operaciones aéreas deben prever posibles condiciones meteorológicas rigurosas y/o cambiantes, debo recalcar que en los últimos años se ha avanzado notablemente en el mejoramiento de una serie variables que hacen a la seguridad de los vuelos a la Antártida. Ello ha permitido que las operaciones aéreas comerciales, en la actualidad, se realicen bajo estándares de seguridad según normas y recomendaciones internacionales; a diferencia de los comienzos en donde se contaba con menores medios de apoyo a la navegación aérea y tecnológicos en general.

Es claro que, tanto Tierra del Fuego, como la región Magallanes - Punta Arenas, son puntos estratégicos de vinculación aérea con la Antártida, no sólo por su cercanía, sino también porque ambas regiones mantienen un flujo de turistas en temporada alta que las posicionan como las ciudades con mayor demanda potencial de servicios aéreos. Señor Presidente, los turistas ya están ahí, solo cabe organizar el producto.

En el caso de Argentina, y a los efectos de posicionarse frente a este creciente negocio antártico, y de complementar la vinculación aérea ya implementada desde Chile, sería necesario previamente reactivar el sistema de líneas aéreas regionales y autorizar el basamento de una línea aérea en la Patagonia, a los efectos de restablecer la conectividad dentro de la misma región, de esta con Chile y, en el corto plazo, la vinculación aérea con la Antártida Argentina.



En Ushuaia, por el momento, no se ha podido consolidar un proyecto aeronáutico que opere como complemento del negocio turístico marítimo, soporte logístico o de conectividad con la región patagónica (es más actualmente no existe ninguna línea aérea regional argentina basada en Patagonia de las cuatro operativas en la década 1990-2000).

La ampliación de la oferta aérea seguramente le dará consistencia a todo el sistema y hará crecer todo el mercado, porque permitirá captar una gran cantidad de turistas que quisieran visitar la Antártida, pero no disponen del tiempo que le exige un crucero o de suficientes vuelos como para incorporarlos a sus ajustados itinerarios.

Ahora bien, en el marco de cooperación que siempre ha motivado a la cuestión antártica, se viene a proponer en el artículo 8º y 9º, que bajo la coordinación del Ministerio de Turismo de la Nación, se dé participación activa a la Armada Argentina, Fuerza Aérea Argentina, Prefectura Naval Argentina y Dirección Nacional del Antártico como miembros permanentes de la Comisión nacional de planificación y Desarrollo del Turismo Antártico.

La República Argentina, ha sido pionera en todo lo referido al continente antártico, el que junto con la Isla grande de Tierra de Fuego e islas del Atlántico Sur, forman parte de nuestro territorio nacional.

El carácter de pioneros de las fuerzas armadas argentinas en la Antártida Argentina y la amplia experiencia operacional, calificación de su personal y capacidad técnica en el diseño y ejecución de la infraestructura de soporte de las operaciones antárticas serán indispensable para conformar el plan de desarrollo e implementación de la conectividad marítima y aérea con la Antártida Argentina, bases fundamentales de un plan turístico antártico.

Por último, repare usted Sr. Presidente, en el hecho de que el Tratado Antártico, establece que los países firmantes deben realizar exclusivamente en la Antártida, actividades con fines pacíficos y no militares (con excepción del apoyo científico). Es claro que el turismo es una actividad pacífica y por ello no contrariaría los compromisos internacionales asumidos por el país.

Este proyecto, del cual vengo a solicitar el acompañamiento de mis pares, propone retomar, como política de estado, una efectiva y real presencia y activa participación nacional en el desarrollo turístico de la región, para concretar y hacer efectivo el legado que nos dejara la Armada y Fuerza Aérea Argentina, a las que como Diputado de la Nación les expreso mi reconocimiento por la tarea realizada en la Antártida Argentina.