



# HONORABLE LEGISLATURA

## LEGISLADORES

Nº 064 " 14 " 1991

PERIODO LEGISLATIVO 19 91

**EXTRACTO:** PROYECTO DE LEY DE AEROPUERTO, PROYECTO DE RESOLUCION SOLICITANDO AL COMITE DE FRONTERAS GESTIONAR LA MAGNIFICACION DEL AEROPUERTO DE USHUNA COMO AEROPUERTO INTERNACIONAL. -

Entró en la sesión de: 30-5-91

COMISION Nº 2

Orden del Día Nº \_\_\_\_\_



Honorable Legislatura Territorial  
BLOQUE ALIANZA DE CENTRO

H. LEGISLATURA TERRITORIAL
MESA DE ENTRADA
29-05-91
SEC. Leg N° 064 HORA 17 <sup>00</sup>

#### FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El Proyecto de Resolución para el que solicito aprobación, se encuentra enmarcado en los conceptos de la nota que adjunto y que fuera dirigida al Comité de Fronteras, (que tendrá sesión en los próximos días en la ciudad Ushuaia) por un grupo de la Comunidad Turística de Ushuaia.

En la lectura del mismo se nota las posibilidades que abriría para el intercambio turístico de toda la zona austral la declaración de Aeropuerto Internacional del aeropuerto de la capital fueguina y los proyectos que se viabilizarían.

Por estas razones, las que surgen de la nota referida y que se adjunta y la importancia del apoyo político para esta gestión, es que solicito la aprobación del presente Proyecto de Resolución



RICARDO FORGIONE TIBAUDIN  
Presidente Bloque  
Alianza de Centro UCEDE-PDP



*Honorable Legislatura Territorial*

**BLOQUE ALIANZA DE CENTRO**

LA HONORABLE LEGISLATURA TERRITORIAL

RESUELVE

ARTICULO 1: Solicitar al Comité de Fronteras gestione la habilitación del Aeropuerto de Ushuaia como aeropuerto internacional, como una forma efectiva de asegurar la integración aérea entre las dos capitales de Ushuaia (Argentina) y Punta Arenas (Chile) de modo tal que contribuya a un desarrollo integral de la zona austral del continente, facilitando la actividad turística principalmente.

ARTICULO 2: De forma.



**RICARDO FORGIONE TIBAUDIN**  
Presidente Bloque  
Alianza de Centro UCEDE--PDP

Ushuaia, 21 de Mayo de 1991.-

Señor Presidente del  
COMITE DE FRONTERAS  
TITULO USHUAIA  
Dn. CLAUDIO ROJAS  
S \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ D

De nuestra mayor consideración:

Quienes suscriben, tienen el agrado de dirigirse a Ud. con el propósito de elevar a la consideración del COMITE DE FRONTERAS el presente DOCUMENTO, en el cual se refleja la posición de los sectores que articulan la actividad turística local, en referencia al tema de **INTEGRACION AEREA** entre las ciudades capitales de Ushuaia y Punta Arenas, como polos turísticos estructurales de primera magnitud en la oferta turística patagónica binacional.

CONTEXTO GLOBAL:

En principio consideramos adecuado inscribir el espíritu de este DOCUMENTO dentro de la dinámica de integración operada en el mundo desarrollado, que refleja claramente el anacronismo y la ineficacia de políticas aislacionistas.

### CONTEXTO REGIONAL:

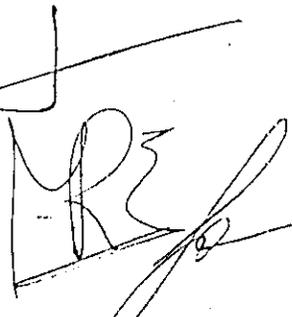
Consecuentemente, dado que aspectos generales y particulares aconsejan una vinculación efectiva entre estos dos espacios turísticos complementarios con el objeto de alcanzar una significativa potenciación de sus ofertas, y dentro del marco del Tratado de Paz y Amistad, acuerdos de integración y demás esfuerzos oficiales y privados encarados en forma conjunta entre ambos países para propiciar este acercamiento, se propone adoptar como "contexto objetivo de trabajo" un MECANISMO DINAMICO DE INTEGRACION TURISTICA que permita avanzar positivamente en la búsqueda de soluciones y entendimientos específicos para el sector.

### SINTONIA:

Habida cuenta de los importantes resultados globales alcanzados por los respectivos gobiernos nacionales en materia de integración consideramos imprescindible reclamar a todos los sectores involucrados y en especial a los organismos de aplicación intermedios de ambos países **una pronta y adecuada SINTONIA con estos avances**, de manera de no obstaculizar gratuitamente la evolución y madurez del proceso integrador gestado.

### LOGICA IMPERANTE:

Si bien es dable que cada sector maneje su propia "lógica" para la interpretación del proceso referido, en este contexto

Handwritten signature and initials, possibly 'MR' or similar, with a large flourish.

específico y a los efectos de sortear constructivamente y con equidad puntos sensibles a ambas partes, se propone priorizar el punto de vista objetivo de la dinámica turística, subordinando los lineamientos generales a la **LOGICA DEL MERCADO** y a la **INERCIA COMERCIAL** propia de la actividad como referencia óptima en las acciones a impulsar.

En este punto pueden subrayarse cuatro aspectos sobresalientes:

1) El creciente interés que se manifiesta en importantes centros emisores de turismo a nivel mundial por el "extremo sur del continente americano".

2) La virtual expectativa de operadores mayoristas de turismo nacionales e internacionales por contar con las condiciones lógicas y los medios idóneos para operar la región austral binacional de acuerdo a las **tendencias y requerimientos del mercado consumidor contemporáneo**, que sin duda alguna **privilegia el medio AEREO** como vínculo adecuado para optimizar los tiempos y sortear distancias interestructurales.

3) Los intereses económicos de ambas regiones, que reclaman un esfuerzo especial para derribar barreras burocráticas que impiden conjugar y usufructuar debidamente el enorme potencial que representa la oferta integrada de una de las zonas más singulares y cautivantes del planeta.

4) La significativa oportunidad de posibilitar una convergencia efectiva en nuestras respectivas regiones de dos corrientes turísticas que en la actualidad, por falta de condiciones aceptables es imposible complementar: La vertiente del Atlántico que ingresa y sale por Buenos Aires sin ingresar a territorio chileno y la vertiente del Pacífico, que lo hace por Santiago, sin poder acceder en forma razonable al corredor turístico austral argentino, estimandose que la superposición de estas dos corrientes en el extremo sur continental debería impulsar un desarrollo proporcional en la oferta turística, con el consiguiente beneficio económico para el sector.

**CONSIDERANDO:**

Que las "leyes del mercado" imponen sus propias reglas, dentro de las cuales reconoce *polos turísticos estructurales* que son aquellos que por sus cualidades consocitan un interés especial y son de concurrencia "obligada" dentro de un circuito y teniendo en cuenta que en la zona austral binacional, las ciudades capitales de Ushuaia y Punta Arenas, ameritan como *polos turísticos estructurales y complementarios*.

**LA COMUNIDAD TURISTICA DE USHUAIA**, conforme a la LOGICA DEL MERCADO y dentro del MARCO DE INTEGRACION IMPULSADO EN FORMA CONJUNTA POR LOS RESPECTIVOS PAISES.

SOLICITA CON MAXIMO INTERES A LOS ORGANISMOS COMPETENTES DE AMBOS PAISES LA IMPLEMENTACION DE VUELOS COMERCIALES ENTRE AMBAS

CAPITALES, en principio para la temporada alta estival en la que se registra mayor afluencia de contingentes extranjeros, y eventualmente durante el resto del año, respetando el sistema de *reciprocidad*.

ESTRUCTURACION:

Estos vuelos deben garantizar el tránsito fluido entre ambas regiones de las corrientes turísticas que ingresan o se originan tanto en la vertiente del Atlántico como del Pacífico, guardando concordancia tanto con la oferta como con la demanda que se establezca.

PROGRAMACION:

La programación de los mismos, en el caso de los vuelos regulares servidos por líneas aéreas comerciales, debe respetar los tiempos operativos y comerciales de la actividad turística, considerándose como adecuado un año de anticipación a la utilización efectiva del servicio.

PLANIFICACION:

La orientación de estos vuelos hacia una corriente de TURISMO ORGANIZADO, permite a las líneas aéreas participantes conocer con suficiente anticipación la demanda de "cupos" por parte de los operadores mayoristas intervinientes, contando con un valioso parámetro para la cuantificación y ponderación de volumen potencial de tráfico para dicha ruta, dato que sin duda facilita tanto la planificación operativa como el análisis comercial.



CUADRO DE SITUACION:

El mayor obstáculo puntual de orden operativo que se registra en la actualidad para la implementación de estos vuelos, es la falta de habilitación del aerodromo de Ushuaia para operar como aeropuerto INTERNACIONAL, autorización que depende del COMANDO DE REGIONES AEREAS, organismo de la FUERZA AEREA ARGENTINA.

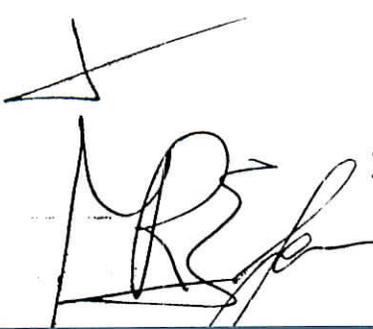
A juicio de la DIRECCION DE AERONAUTICA DE TIERRA DEL FUEGO, el aerodromo de Ushuaia reúne los requisitos para ser habilitado como aeropuerto Internacional habiendose realizado reiteradas gestiones para lograr dicha habilitación, sin resultado positivo hasta el presente y sin argumentación fehaciente por parte del organismo de aplicación para justificar dicha negativa. (se adjuntan copias de las dos últimas solicitudes efectuadas por la autoridad aeronáutica local)

CURSO DE ACCION SOLICITADO:

A los efectos de atender el planteo emanado del presente DOCUMENTO, se solicita al COMITE DE FRONTERAS:

A) Tratamiento y consideración por parte del COMITE de la presente solicitud y en caso de considerarlo viable:

B) Solicitar por los canales naturales del COMITE DE FRONTERAS la habilitación INTERNACIONAL del aeropuerto de USHUAIA a

Handwritten signature and initials in the bottom left corner of the page.

los efectos de posibilitar la instrumentación del vínculo de integración aérea peticionado en el presente Documento.

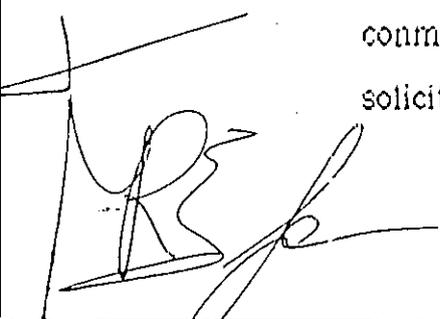
C) Notificar a los principales operadores de turismo nacionales e internacionales acerca de la voluntad conjunta y las gestiones iniciadas con el objeto de lograr condiciones operativas favorables para una efectiva integración binacional impulsando, entre otras iniciativas, la instrumentación de vuelos directos entre las ciudades capitales de Ushuaia y Punta Arenas.

D) Notificar a los organismos nacionales de turismo ENATUR y SERNATUR y solicitar la máxima sensibilidad y cooperación al respecto.

E) Solicitar al COMITE FAL (FACILITACION AEROPUERTUARIA), la máxima cooperación para la habilitación internacional del Aeropuerto Ushuaia.

F) A los efectos de adecuarse a los tiempos operativos y comerciales que requiere una operación apropiada, en el caso de los vuelos regulares de aerolíneas comerciales, tomar como meta temprana para la instrumentación de estos servicios la temporada 92/93.

G) Incluir el inicio este operativo como aporte a la conmemoración del V CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DE AMERICA, solicitando la colaboración de la respectiva Comisión Organizadora para



allanar el camino de su consecución y convocando a operadores mayoristas a organizar una programación concordante.

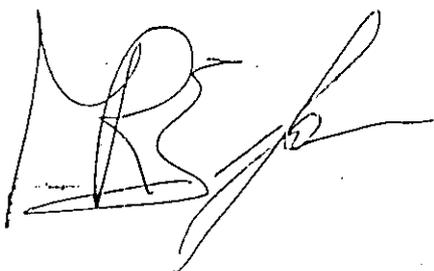
H) Instrumentar un sistema de CONTACTO/CONSULTA con los principales y más experimentados operadores turísticos que operan tanto la Argentina como Chile para reunir datos técnicos y estadísticos que permitan elaborar un adecuado posicionamiento de los alcances de este operativo, capitalizando los datos obtenidos como valiosos argumentos de gestión.

I) Gestionar ante los organismos pertinentes de ambos países la materialización de la ruta aérea solicitada.

En este punto se plantean dos consideraciones:

1) Con el objeto de simplificar la operación, se sugiere estudiar la posibilidad que dicha ruta sea servida por los mismos equipos (aeronaves) que arriban tanto a Ushuaia como a Punta Arenas como vuelos regulares de cabotaje.

Ejemplo: El vuelo que llega a Ushuaia como vuelo regular de cabotaje se convierte en un vuelo regional, efectuando un cruce de 35 minutos a Punta Arenas y retornando a Ushuaia, para volver a salir hacia Buenos Aires como vuelo de cabotaje.

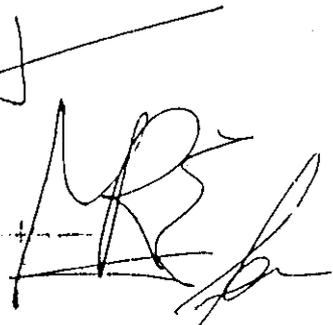
A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, overlapping letters and flourishes, located at the bottom left of the page.

Este sistema permitiría independizar la operación regional de la operación de cabotaje, facilitando los trámites administrativos correspondientes (aduana y migraciones, etc).

En forma similar, el vuelo que llega a Punta Arenas como vuelo de cabotaje realiza la misma operación.

2) Eventualmente y ante la particularidad que presenta el aeropuerto de Ushuaia que recomienda un entrenamiento adicional a los pilotos de B737 que operan en el mismo y hasta tanto queda habilitado el nuevo aeropuerto internacional, podría analizarse la posibilidad de operar la ruta USH-PUQ-USH con aeronaves argentinas y en reciprocidad, la ruta PUQ-RGL-PUQ con aeronaves chilenas, observando que el objeto de la reciprocidad debe subordinarse a la necesidad técnica de permitir el tránsito de un caudal similar de pasajeros dentro del circuito patagónico austral que se pretende integrar, disponiendo idénticos cupos para tramos vinculantes.

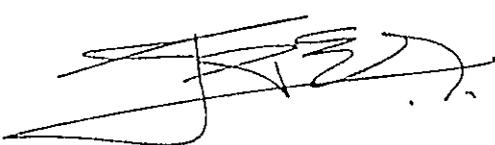
Se deja expresa constancia que de acuerdo a la LÓGICA DEL MERCADO y a la INERCIA COMERCIAL de la actividad, sumado a la ecuación costo/tiempo/distancia con respecto al polo estructural de atracción turística de Tierra del Fuego que se centra en la ciudad de Ushuaia y zonas de influencia, el aeropuerto de la ciudad de Río Grande no califica como **aeropuerto de cabecera** para un óptimo operativo de integración turística, aunque sí lo hace como alternativa viable sujeto a la eventual demanda de una porción del mercado o a las necesidades de programación de los operadores turísticos intervinientes, motivo por el cual

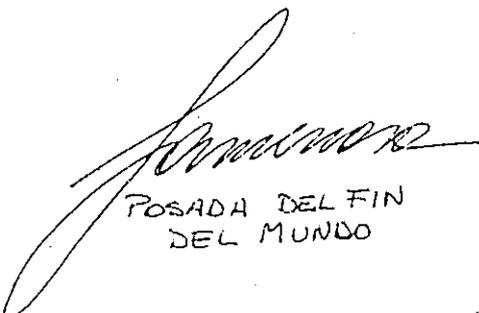


SE SOLICITA poner especial énfasis en lograr la habilitación necesaria del aeropuerto de Ushuaia para implementar una adecuada INTEGRACION AEREA del corredor turístico austral binacional.

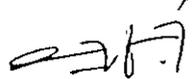
Sin otro particular, saludamos a Ud. con nuestra consideración más distinguida.

  
MANUEL ESPERON  
PRESIDENTE  
ASOC. GUIAS DE TURISMO

  
JULIO LOVECE  
DIRECTOR  
TURISMO MUNICIPAL

  
POSADA DEL FIN  
DEL MUNDO

HOTEL USHUAIA  
NESTOR JORGE MARINEL  
PTE. CAMARA HOTELERA  
T DEL FUEGO

  
FUNDACION USHUAIA TURISTICA