



“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

Proyecto de Resolución

Cámara de Diputados de la Nación...

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional, conforme el artículo 71 de la Constitución Nacional y del 204 del reglamento de esta Honorable Cámara de Diputados de la Nación, informe, a través de los ministerios de: Defensa, Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto y, de Turismo y Deportes, sobre la inversión británica que se llevará a cabo en las Islas Malvinas, por la cual se disputará con Punta Arenas y Ushuaia el liderazgo como puerta de entrada a la Antártida, posicionando así, a Gran Bretaña en una inmejorable situación para la oferta de sus servicios logísticos antárticos, especialmente a los países miembros del Tratado Antártico enclavados en el hemisferio norte.

El mencionado informe deberá además pronunciarse sobre:

1. ¿La Dirección Nacional del Antártico ha tomado contacto con sus pares británicos?
2. ¿Cuál es el desarrollo actual del Puerto chileno Williams que también está tomando protagonismo como lugar estratégico hacia la Antártida?
3. ¿Se prevé una partida especial para inversión en la provincia de Tierra de Fuego a los fines de desarrollar más y mejor infraestructura portuaria?
4. ¿Qué gestiones se están llevando a cabo para ampliar las rutas desde y hacia el Aeropuerto Internacional “Malvinas Argentinas” en Ushuaia?
5. ¿Cuáles son las políticas implementadas para que Tierra del Fuego sea realmente la puerta de entrada a la Antártida así nuestro país no pierde protagonismo?
6. ¿Se prevé el traslado del Instituto Antártico Argentino a Tierra del Fuego?
7. ¿Existe planificación para fomentar el turismo sostenible a la Antártida?
8. ¿Se está evaluando la radicación temporaria de familiares de aquellas personas que prestan servicio en la Antártida?
9. ¿Qué se está previendo en el Programa Antártico Argentino – Plan Anual Antártico 2020-2021?

Alberto Asseff

Diputado Nacional

Cofirmantes. Diputados: Gonzalo Del Cerro, Alfredo Schiavoni, Héctor Stefani, Aída Ayala y Jorge Enríquez.



“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente,

La Dirección Nacional del Antártico (DNA) realiza la programación, planeamiento, coordinación, dirección, control y difusión de la actividad antártica argentina, a fin de lograr el cumplimiento de los objetivos, políticas y prioridades de la Política Nacional Antártica, contribuyendo a la permanente actualización de la misma para afianzar la eficacia de la actividad antártica argentina.

En virtud de ello, entre otras cosas, la DNA:

- Reúne, analiza y coordina los requerimientos del Instituto Antártico Argentino y de otros organismos que de alguna manera participan en la actividad antártica para el desarrollo de las actividades científico-técnicas, de gestión ambiental, de apoyo Logístico y de servicios, y elabora el Plan Anual Antártico, que contiene todas las actividades que el Programa Antártico Argentino planea llevar a cabo anualmente en el Sector Antártico Argentino y es adoptado, cada año, por el Ministro de Relaciones Exteriores y Culto.
- Coordina con el Instituto Antártico Argentino el desarrollo de la investigación científica y técnica en la Antártida y su divulgación tanto en el marco interno como en el internacional.
- Gestiona los recursos del Estado destinados a la actividad antártica, exceptuando los medios logísticos que aporta el Ministerio de Defensa (conforme el Decreto N° 207/03), y elabora los requerimientos de contratación de bienes y servicios para la actividad antártica.
- Evalúa e informa sobre los resultados de las campañas antárticas, como así también de los estudios estratégicos de la actividad política, científica y logística de las actividades desarrolladas en la Antártida.
- Promueve, sostiene, regula, controla y fiscaliza la aplicación de las normas de protección ambiental emanadas de las Leyes N° 24.216 y 25.260.



“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

- Participa en la elaboración de contenidos y en la puesta en práctica de cursos obligatorios destinados a los participantes en la campaña antártica.
- Representa a la República, en coordinación con la Dirección Nacional de Política Exterior Antártica, en las reuniones internacionales que correspondieren. En particular, la DNA ejerce la representación de la Argentina ante el Consejo de Administradores de Programas Antárticos Nacionales (COMNAP) y ante la Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos, (RAPAL).
- Asesora al Ministro de Relaciones Exteriores y Culto en los aspectos relativos a la Política Nacional Antártica y de estrategia a mediano y largo plazo, como así también a las distintas jurisdicciones del Gobierno Nacional y a sus autoridades.

El Instituto Antártico Argentino (IAA) es un organismo científico tecnológico, orientado bajo normas políticas del Estado nacional. Fue creado el 17 de abril de 1951 por el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 7338. Su fundador y primer director fue el entonces Coronel Hernán Pujato.

Es integrante activo del Sistema Nacional de Ciencia y Tecnología del Estado Argentino, y es pionero a nivel internacional en el desarrollo de investigación antártica.

Su trabajo es definir, desarrollar, dirigir, controlar, coordinar y difundir la actividad científico-tecnológica argentina en la Antártida, con el objetivo de respaldar los intereses argentinos en la región, en el marco de la plena vigencia del Tratado Antártico y en estrecha comunicación con la comunidad científica nacional e internacional y la sociedad.

Depende directamente de la Dirección Nacional del Antártico, bajo la esfera de la Subsecretaría de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur de la Cancillería Argentina.

Desde 2015 la sede del Instituto Antártico Argentino (IAA) se encuentra en el campus de la Universidad de San Martín (25 de Mayo 1143, San Martín, Provincia de Buenos Aires).



“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

El Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas, inaugurado el 27 de noviembre de 1995, sirve a la Tierra del Fuego y es el más austral del mundo. Opera con destinos domésticos alrededor del país y con vuelos internacionales chárter y estacionales a localidades en Chile y Brasil. Además, es utilizado para vuelos antárticos.

El Puerto de Ushuaia se sitúa en el sector centro-austral de la isla Grande de Tierra del Fuego, la mayor del archipiélago de Tierra del Fuego, en el extremo austral de América del Sur. Marítimamente, se encuentra en el sector más profundo de la bahía de Ushuaia, en la costa norte del canal Beagle. El puerto de Ushuaia es clave para acceder a los puntos de interés en las aguas subantárticas y antárticas americanas. En este puerto, la temporada de recalada de cruceros presenta dos cronogramas, según el destino de estos. El puerto de Ushuaia se encuentra en las coordenadas: 54°48'31.14"S 68°18'10.20"O. Posee un muelle de 550 m de longitud y 29 m de ancho. Arriban buques de transporte navales, barcos comerciales, turísticos y científicos. Es el segundo puerto del país (después del puerto de Buenos Aires) en lo que respecta a tráfico de contenedores. Es uno de los principales puertos del hemisferio Sur en lo que respecta a cruceros turísticos, con 295 recaladas anuales confirmadas, en 47 buques. En la temporada 2007-2008 se llegó al récord de 377 recaladas anuales, con 117 266 pasajeros, y 57 274 tripulantes.³ Es administrado por la «Dirección Provincial de Puertos», de Ushuaia.

Ahora bien, este pedido de informes tiene como base la reciente noticia de que Inglaterra ha tomado la decisión de disputar con Punta Arenas y Ushuaia el liderazgo como puerta de entrada a la Antártida. Así, Alejandro Bertotto explica: 85 millones U\$S para un puerto, la inversión británica en Malvinas posiciona a Gran Bretaña en inmejorable situación para la oferta de sus servicios logísticos antárticos, especialmente a los países miembros del Tratado Antártico enclavados en el hemisferio norte. La operación mixta aero-marítima explorada por el AWI alemán y la empresa de aviación germana Lufthansa a través de las islas argentinas en esta última temporada antártica, evidencia la decisión europea de achicar tiempos y abaratar costos en sus programas antárticos, lo que sin dudas será también un estímulo para las navieras dedicadas al turismo antártico.

Es importante subrayar en este sentido que también el pequeño Puerto chileno Williams, comenzó a disputar –aunque sea desde lo estadístico- la condición de Puerta de entrada a la Antártida del Turismo Antártico, hasta ahora liderada por Ushuaia.



“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

La pereza y falta de visión estratégica de los dirigentes fueguinos y nacionales, ha permitido a Gran Bretaña y otros competidores tradicionales, las condiciones adecuadas para invertir en el desarrollo de sistemas logísticos de prestación de servicios a los programas antárticos convenientes para los respectivos administradores miembros del Tratado y partícipes del SCAR. Tierra del Fuego ha perdido más de 20 años “preciosos” en los que no consolidó sus ventajas y facilidades de su puerto de aguas profundas en el Canal Beagle, situación que hoy la colocan en la grave posibilidad de ser superadas fácticamente por ofertas de otros países como Gran Bretaña o Chile.

Ushuaia, desde principios de la década del 90 se evidenciaba como la Puerta de Entrada al sector antártico más conveniente, no solo para el sistema antártico nacional, sino para la oferta internacional de servicios específicos. Sin embargo, a pesar del apoyo recibido del BID a finales del S-XX, la falta de visión dirigenal desde lo político y desde lo específico, tanto político como militar, llevó a que el sistema se degrade reduciendo su efectividad y limitándose cada vez más su capacidad operativa y medios -ya escasos- hasta para la prestación de servicios a sus propios integrantes, y, cuanto menos, a la posibilidad de ofrecer servicios a otros países miembros de la comunidad antártica.

Chile desde principios de este siglo tiene emplazados sus medios y el sistema del Instituto Antártico Chileno en la ciudad de Punta Arenas, ha desarrollado empresas privadas fuertes con buques y aeronaves propias para la exploración polar y liderado con claridad, la franja del turismo antártico por modo aéreo y combinado (Mar y aire), sin perder su competitividad con Ushuaia desde el turismo marítimo tradicional, y espera ostentar en muy poco tiempo más, el que será el buque rompehielos más moderno del hemisferio sur, actualmente en construcción.

Inglaterra ha comenzado a explorar con países europeos la combinación de vuelos intercontinentales directos a Malvinas y la operación de buques logísticos nacionales para la administración de programas antárticos de países europeos, desde las islas usurpadas a la argentina. Y ahora evidencia su decisión de organizarse para liderar el mercado logístico polar, de gran especificidad y abultada rentabilidad, situación que el Puerto de Ushuaia no supo, no quiso o no pudo concreta.



“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

De acuerdo al portal Agenda Malvinas, la información publicada este martes por el portal probritánico Mercopress, el gobierno británico que usurpa las Islas Malvinas, obtuvo este lunes “su primera calificación crediticia de grado de inversión A + de S&P Global”; una de las calificadoras de riesgo más importante del globo en materia de evaluación financiera; “lo que permite recurrir a los mercados de préstamos para solventar las mejoras en su puerto principal” por un monto de unos 85 millones de dólares estadounidenses, cifra cercana a los 13 mil millones de pesos argentinos.

Se trata de fondos destinados para la construcción de un puerto de aguas profundas de unos 400 metros de largo, por 60 de ancho; que fue adjudicada a la empresa británico-holandesa BAM Nutall el 2 de abril del año pasado y que está dirigida a ampliar los servicios del turismo de crucero, brindar mayor capacidad logística a la explotación ilegal pesquera y petrolera, contar con mayor estructura para las operaciones militares navales y proyectar a Malvinas como puerta de operaciones antárticas, en competencia directa a los demorados proyectos argentinos en la materia, que le pusieron a Ushuaia el rótulo vacío de puerta natural a la Antártida. De acuerdo a la fuente, “el endeudamiento planeado para el puerto dejará la relación deuda/PIB de las islas, en aproximadamente 21%, estimó S&P”. Lo que comparativamente –dicen- pone a las islas al mismo nivel de solvencia crediticia de China y Japón. En tanto que, los ingresos por regalías pesqueras por un monto anual de 300 millones de dólares, junto a los aportes recibidos en concepto de exploración de gas y petróleo, constituyen el sustento financiero para garantizar el préstamo señalado, en el marco de un crecimiento económico anual del 11 % promedio, conforme a los indicadores entre el período 2009 – 2018.

Por todo lo expuesto, solicito el acompañamiento de mis pares para que el Poder Ejecutivo Nacional informe, a través de los ministerios de: Defensa, Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto y, de Turismo y Deportes, sobre la inversión británica que se llevará a cabo en las Islas Malvinas, por la cual se disputará con Punta Arenas y Ushuaia el liderazgo como puerta de entrada a la Antártida, posicionando así, a Gran Bretaña en una inmejorable situación para la oferta de sus servicios logísticos antárticos, especialmente a los países miembros del Tratado Antártico enclavados en el hemisferio norte.

Alberto Asseff

Diputado Nacional

Cofirmantes. Diputados: Gonzalo Del Cerro, Alfredo Schiavoni, Héctor Stefani, Aída Ayala y Jorge Enríquez.