

2019

Vuelos comerciales a la Antártida



El fenómeno del turismo antártico

Dr Diego García Laborde

04/01/2019

Los vuelos comerciales a la Antártida

Por Dr. Diego García Laborde

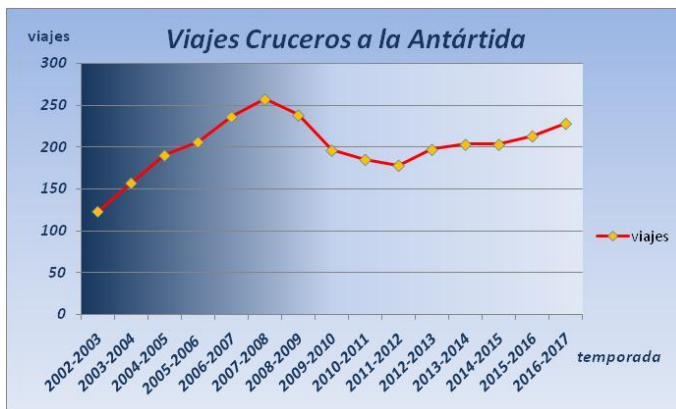
El crecimiento del turismo antártico – Los cruceros

Las bellezas naturales de la Antártida, 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 labor científica sigue siendo la principal motivación, el turismo se ha convertido en una actividad muy significativa y, por lo tanto, una cuestión importante para los países del Tratado Antártico; más aún para la República Argentina y Chile como puertas de entrada.

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 (USH), 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 ZAEPS – Zonas Antárticas Especialmente Protegidas, 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.

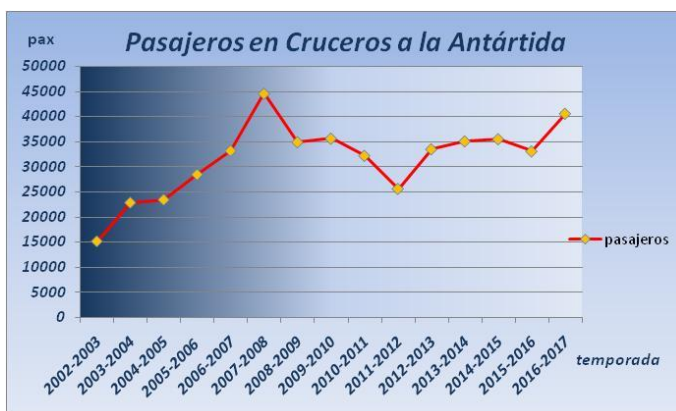


Pero para tengamos una idea del crecimiento de cruceros turísticos que operan Antártida desde 1995 a la fecha, veamos algunas cifras del puerto de Ush.

En la temporada 1995-1996 recaló en este puerto con destino Antártida 14 buques que realizaron 123 viajes con un total de 8.322 pasajeros transportados. Trece años después, en la temporada 2009 - 2010, los números ascendieron a 34 buques que

realizaron 196 viajes con 35.630 pasajeros transportados y en la reciente temporada 2016 – 2017 los viajes ascendieron a 228 y la cantidad de pasajeros a 40.604.

Cabe destacar que a partir del año 2011 se produjo un marcado descenso de la actividad a raíz de una norma aprobada por la Organización Marítima Internacional, que prohibió el uso y/o



transporte de combustibles pesados para propulsarse en la Antártida para evitar riesgos ambientales en caso de accidentes. Este es el tipo de combustible que más utilizan los cruceros grandes de más de 500 pasajeros, a diferencia del gas oil o diesel oil marinos de las embarcaciones medianas.

Está claro que tanto Argentina (provincia de 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.

La cuestión de los vuelos y la vinculación aérea

A diferencia de la vinculación marítima en donde los cruceros privados han tenido un crecimiento exponencial en los últimos 15 años, la aérea no se desarrolló de la misma forma, estando concentrada, en general, en las fuerzas armadas.

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

Por mencionar algunas destaquemos lo relativo a la información (AFIM – Antarctic Flight Information Manual), la preparación de pilotos experimentados en el clima y operaciones antárticas, procedimientos específicos en tiempo frío, la tecnología y equipamiento de las aeronaves modernas, el control de la navegación aérea y la cada vez más precisa información meteorológica satelital; es decir que el mejoramiento en general de todas las condiciones transformaron a la operación aeronáutica en segura, según las normas y recomendaciones de la OACI.

De la misma forma que con los cruceros, el desarrollo de la conectividad aérea con la Antártida está proyectada (por su posición geográfica) sobre 3 puntos claves : Malvinas, Ushuaia y Punta Arenas.

En cuanto a Malvinas la operación aérea está más bien centrada en la investigación científica. El Reino Unido de Gran Bretaña (que denomina este área como British Antarctic ultramar Territory y sobre el cual reclama soberanía y le otorga la categoría jurídica de territorio británico de ultramar) desarrolla la actividad por intermedio del BAS British Antarctic Survey con un Dash 7. Esta reclamación se superpone en forma parcial con el área reclamada por Chile (Territorio Chileno Antártico), y totalmente con el reclamo argentino (Antártida Argentina).

Todas estas reclamaciones están suspendidas por la aplicación del artículo 4 del Tratado Antártico de 1959.

En lo que respecta a Ushuaia, y 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).

Todas las operaciones aéreas de los últimos 50 años, focalizadas fundamentalmente en la cuestión científica, han sido realizadas exclusivamente por la Fuerza Aérea Argentina, operando desde Río Gallegos hacia la Base Antártica Marambio, salvo algunas licitaciones de vuelos charters adjudicadas a 2 empresas privadas especialistas en operaciones logísticas de alta complejidad, ALE Antarctic Logistic Expeditions y Transport & Services SA, para el recambio de dotaciones de personal y equipos.

Podemos concluir entonces que por el momento, tanto desde Malvinas como desde Ushuaia, no se ha avanzado sobre el creciente negocio del turismo antártico por vía aérea.

Punta Arenas, por el contrario, es la única ciudad que mantiene una línea aérea comercial privada operando con la Antártica. Ello ha permitido posicionarla como centro logístico y puerta de entrada vía aérea a la Antártida para atender la cadena de valor de los productos y servicios antárticos.

La vinculación aérea de Punta Arenas con la Antártica chilena ha sido clave en este desarrollo logístico y será decisiva en la captación del turismo por vía aérea en el corto plazo.

Argentina - La iniciativa en la vinculación aérea

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 Antártica Marambio situada frente al Mar de Weddell (en la parte oriental de la península antártica) y en segundo porque Kaiken Líneas Aéreas, 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.

La propuesta de Kaiken evidentemente tuvo una visión muy acertada de la problemática

antártica porque, de haber sido autorizada, 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 resulto ser un fenómeno de crecimiento exponencial.

En el año en que Kaiken trajo el avión (1994), Tierra de Fuego recibía en temporada alta un total de 35.000 turistas aproximadamente. Quince años después, en la temporada 2011 -2012, el mercado creció fuertemente, arribando (vía terrestre, marítima y aérea) un total de 206.000 turistas. En el 2015 la cantidad de turistas arribados ya ascendía a 405.000.

Esto significa que actualmente nos encontramos en el destino con una demanda potencial de servicios aéreos en temporada alta (período en el cual se puede operar vía aérea con la Antártida) muy superior a la de 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, y lo más importante, complementar a la Fuerza Aérea Argentina en el traslado del personal científico y técnico.

Chile y el desarrollo aerocomercial en el sur

En el caso de Chile, la situación fue bien diferente. La línea aérea privada Aerovías DAP (por las iniciales de su fundador Domingo Andrés Pivcevic) con sede en Punta Arenas, propuso y puso en

marcha, unos años después, un proyecto similar al de Kaiken.

Las autoridades chilenas entendieron rápidamente la importancia de contar con un aeropuerto y una línea aérea basada en el sur que opere como soporte de las operaciones logísticas y turísticas en la región de Magallanes y Antártica chilena. Con este objetivo impulsaron al aeropuerto Tte. Marsh en la isla Rey Jorge-



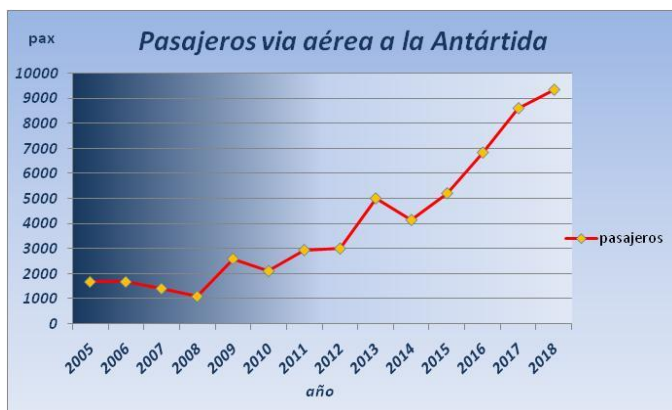
Is. Shetland del Sur (25 de mayo en la denominación argentina) y le dieron autorización a DAP, quien inició sus vuelos comerciales a escala en el 2003 desde Punta Arenas, con la misma aeronave seleccionada por la aerolínea argentina Kaiken (DASH-7-102) aunque al poco tiempo (a partir del 2007) incorporó a su flota dos jets BAE146-200 STOL, cuatri-reactor con capacidad máxima para 99 pasajeros.

Según las estadísticas elaboradas por la JAC - Junta de Aeronáutica Civil de Chile - de las últimas temporadas de verano (del 2002 al 2018) la cantidad de pasajeros transportados por DAP desde Punta Arenas a Tte. Marsh en la Antártica ha mantenido una marcada tendencia de crecimiento. DAP mantiene además vuelos regulares desde Punta Arenas a Puerto Williams, capital de la Antártica chilena (proyectado en el plan Estratégico Antártico chileno como opción de entrada al Continente blanco) y Porvenir (en la Isla Grande de Tierra del Fuego); es decir una línea aérea comercial basada en el sur que forma parte de la infraestructura del sistema turístico antártico chileno y que, además, sirve como soporte de los viajes del personal científico que trabaja en las bases radicadas en la isla Rey Jorge (25 de mayo).

Recientemente inauguraron operaciones aéreas desde Puerto Williams a la Antártida acortando el tiempo de vuelo a poco más de 1 hora.

El aeropuerto Tte. Marsh también ha resultado ser, por su ubicación y desarrollo, la puerta de entrada vía aérea al continente antártico.

El total de pasajeros transportados en operaciones efectivamente realizadas en este aeropuerto



durante la temporada 2011 - 2012, fue de 6.807, de los cuales DAP transportó 3,000 en 66 vuelos a/de Tte. March lo que significó que casi el 45 % de los pasajeros transportados y operaciones realizadas, fueron concretadas por Aerovías DAP (el resto por las fuerzas armadas de Argentina, Uruguay, Chile y Brasil).

En 2018 los pasajeros ascendieron a 9.344 de los cuales DAP transportó 5.214 un 56% del tráfico hacia y desde Tte. March

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 Rey Jorge (25 de Mayo), en donde se encuentra la base argentina Carlini.

El aeropuerto Tte. Marsh se ha consolidado con ciertas ventajas comparativas en relación con otros aeropuertos de entrada al continente blanco. Cabe destacar que Chile le ha asignado al tema del turismo y vinculación aérea dentro de la región XII de Magallanes y Antártica Chilena un carácter estratégico en el corto plazo (Objetivos de su Plan Estratégico Antártico).

En lo que respecta a la Argentina, los planes estratégicos o acciones desarrolladas (DNA-Dirección Nacional del Antártico, Min. de Turismo o inclusive la misma Provincia de Tierra de Fuego Antártida e Islas del Atlántico Sur) se orientaron, más bien, a la cuestión marítima y científica, no abordando, por el momento, el tema del turismo antártico por vía aérea, el basamento de una línea aérea en la región patagónica o la vinculación por avión de esta con la Antártida Argentina; pese a que USH lidera los cruceros turísticos hacia el continente blanco y la provincia de Tierra del Fuego es una de regiones con mayor demanda potencial de servicios aéreos hacia este destino (405.000 turistas arribados en el 2015).

Es decir que el tráfico potencial por vía aérea esta justamente en USH y fundamentalmente se compone de turistas que no disponen del tiempo para viajar en crucero, pero que si podrían decidirse si el viaje fuese más acotado.



De todas formas y a medida que se siga consolidando el turismo antártico seguramente se impondrá la necesidad de una planificación conjunta con Chile en relación con la ampliación de la oferta de vuelos y la resolución de la capacidad de hospedaje (refugios antárticos) en la Isla a los efectos de servir como soporte y facilitar las operaciones combinadas avión-crucero. Las condiciones meteorológicas imponen la alternativa de prever el alojamiento en refugios para cubrir la necesaria coordinación (“Connecting Times - Schedules”) en la isla para los pasajeros de avión que conectan con los cruceros y v.v.

Ello promoverá, en beneficio de ambos países, un crecimiento de todo el mercado potencial en general, además, de la imprescindible integración aérea de cada región, entre las mismas y de ellas con la Antártida. (Argentina debería reconsiderar y promover la reinstalación y basamento de una línea aérea regional en la Patagonia)

Consideraciones sobre ciertas Cuestiones Jurídicas

Existen ciertas cuestiones opinables en determinados temas jurídicos, habida cuenta que se trata de un territorio con características muy particulares respecto del resto de los países del mundo. Desde el punto de vista de la Política Aérea parecería, a priori, no haber argumentos claros en materia de derechos de tráfico como para restringir operaciones por parte de los países que reclaman soberanía y tienen, inclusive, definido al territorio como parte integrante del propio (ej Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur).

Si bien el Tratado Antártico es claro en lo que respecta a la postergación de toda cuestión de soberanía en el continente, puede abrirse una problemática en materia de Derecho Aeronáutico (en donde existen lagunas) a medida que se intensifiquen las operaciones aéreas regulares por parte de los operadores.

En donde si advertimos regulaciones y requerimientos de autorización para operar es en aquellas Bases Antárticas con infraestructura aeronáutica y pistas de aterrizaje construidas y administradas por determinados países, tanto en esta porción del continente como en otras regiones (Base McMurdo – USA ; Base Casey – Australia, etc)

En nuestro caso, los vuelos sobre la Base Presidente Eduardo Frei Montalva en las Shetland del Sur, requieren de una autorización previa por parte de las autoridades chilenas, ya sea que se trate de una operación aérea pública o privada, comercial o no. El Aeropuerto Tte. March está en esta Base que pertenece a la FACH – Fuerza Aérea de Chile.

Este procedimiento de autorización está plasmado en normas DAN (DAN Antártico 01 (*)) de la DGAC – Dirección General de Aeronáutica de Chile) en donde se establece como debe formalizarse el requerimiento y los requisitos de la operación.

Se debe especificar no solo las cuestiones relativas a la operación (tipo de aeronave, capacidad antártica de las tripulaciones, etc) sino también otras consideraciones relativas con la actividad a emprender, la EIA – Evaluación Inicial de Impacto Ambiental; entre otras.

Quedaría entonces entendido que la legislación aplicable responde a la nacionalidad de la Base a la cual se opera. Es decir que si se opera desde USH a la Base Marambio se entiende que el vuelo sería de cabotaje y por ende estaría regido por el Código Aeronáutico; pero si opera hacia la Base Frei se supone que serían las Convenciones (y no el CA) las que lo regirían.

En este mismo sentido, se han planteado otros temas vinculados al derecho aplicable por hechos ocurridos en la Antártida, como por ejemplo delitos cometidos en este continente, en diferentes circunstancias y personas. En tal caso y según lo establece en forma muy general el artículo VIII del Tratado Antártico es la nacionalidad del actor y la víctima la que determina el derecho aplicable; haciendo referencia a los científicos o personal destacado.

El problema que surge es que con el desarrollo exponencial del turismo y el aumento sostenido de los contingentes que visitan el continente (en especial la región de la península antártica en donde se comprueba el mayor porcentaje de turistas respecto de otros sectores) los hechos tendrán su lógico incremento y, por ende, requerirán de normas de derecho internacional público y privado más precisas; aunque sean, por cierto y a todas luces, opinables en cuanto a su resolución final.

Conclusiones

El desarrollo sustentable del turismo antártico es un proceso que ya se inició y las posibilidades de un crecimiento cierto en relación con la vinculación aérea, complementando la marítima, ya están dadas.

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 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, debemos 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 de recursos tecnológicos en general.

Es claro que tanto Tierra del Fuego - USH como la región Magallanes - Punta Arenas / Pto Williams son puntos estratégicos de vinculación aérea con la Antártida, no solo 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. 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 complementar la vinculación aérea ya implementada desde Chile, sería necesario previamente reactivar el sistema de líneas aéreas regionales argentino y promover (como se ha promovido el ingreso de nuevos actores al mercado aerocomercial argentino y de líneas aéreas Low Cost) el basamento de una línea aérea en la Patagonia (actualmente no existe ninguna línea aérea basada en el sur).

Restablecer la conectividad dentro de la misma región, de esta con Chile y, en el corto plazo, la vinculación aérea con la Antártida Argentina aparece hoy como una cuestión a clave a definir en el corto plazo.

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 que no disponen del tiempo que le exige un crucero o de suficientes vuelos como para incorporarlos a sus ajustados itinerarios.

(*) Las Normas Aeronáuticas (DAN) son disposiciones que la DGAC emite en el ejercicio de las atribuciones que le otorga la Ley, para regular aquellas materias de orden técnico u operacional, tendientes a resguardar la seguridad aérea.

Fuentes

British Antarctic Survey

Consultoría Especializada para el apoyo a la creación de un Centro de Negocios Logísticos Antárticos, Chile - Julio 2007

JAC – Junta de Aeronáutica Civil – Chile

Academia Nacional de Estudios Políticos Estratégicos. Chile - INACH – Instituto Antártico Chileno. Instituto Fueguino de Turismo

Oficina Antártica - Juan Bascuñán Betancourt - Academia Nacional de Estudios estratégicos Fuerza Aérea de Chile – División Antártica

Min. de Relaciones Exteriores de Chile- División Antártica – Plan Estratégico Antártico 2011 – 2014

Prefectura Naval Argentina

Instituto Fueguino de Turismo - Oficina Antártica

Dirección Nacional del Antártico - Plan Antártico Argentino 2012-2013 - Plan Estratégico Argentino 2011/2021

Ministerio de Turismo - Plan federal de Turismo Sustentable 2016

Provincia de Tierra de Fuego Antártida e islas del Atlántico Sur - Plan Estratégico de Turismo Sustentable de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur 2010.

IAATO International Association of Antarctica Tour Operators