

Fecha: 30 JUL. 2026 Hs. 15:20

Numero: 613 Fojas: 2

Expe. N°

Girado:

Recibido: JEREZ Darana Avelen
Ushuaia, Tierra del Fuego, 14 de julio de 2026
Legislación

Cámara de Comercio de Ushuaia

Impulsora de la Plataforma Antártica Internacional Ushuaia (PAIX)
alo@paix.ar · Ushuaia, Tierra del Fuego, Argentina

Sra. Presidenta del Honorable Concejo Deliberante de la ciudad de Ushuaia
Sra. Gabriela Muñoz Siccardi
S / D

Ref.: Solicitud de Declaración de Interés Municipal — Plataforma Antártica Internacional Ushuaia (PAIX)

De nuestra mayor consideración:

Nos dirigimos a Ud. desde la Cámara de Comercio de Ushuaia, institución impulsora de la Plataforma Antártica Internacional Ushuaia (PAIX), iniciativa de desarrollo comercial que busca consolidar a Ushuaia como puerta logística de acceso al continente antártico, con una primera pieza operativa concreta: un polo de almacenamiento y distribución de combustible, consolidación de cargas y servicios a buques y aeronaves en tránsito antártico.

Le escribimos al Concejo Deliberante porque es el cuerpo que representa, de manera más directa, a los comercios, industrias y prestadores de servicios de esta ciudad que van a proveer y sostener la operación de PAIX en el día a día. Por eso solicitamos que evalúen la posibilidad de declarar de interés municipal a la Plataforma Antártica Internacional Ushuaia, que pueden profundizar a través de www.paix.ar.

PAIX no se piensa solamente como infraestructura en tierra: se piensa como canal de captación comercial —B2B y B2G— entre los programas antárticos del mundo (agencias estatales, operadores logísticos, institutos científicos, contratistas de bases) y la oferta de bienes y servicios de nuestros comercios e industrias locales. En el mediano plazo, la aspiración es que Ushuaia, a través de PAIX, funcione como una plataforma de referencia que concentra y ordena la información operativa, científica y comercial de la actividad austral, y a la que el mundo antártico recurra para saber qué está pasando en la región y con quién hacer negocios. Eso significa más demanda genuina para el entramado productivo local, no solo para el operador logístico de turno.

Hay además un dato puntual que atañe directamente a este cuerpo. La propia Ley Provincial 640/2004 invita expresamente a la Municipalidad de Ushuaia a adherir a sus términos¹, adhesión que, hasta donde tenemos conocimiento, nunca se formalizó. PAIX es, en los hechos, la instrumentación concreta de esa Ley más de veinte años después, incluyendo su objetivo de posicionar a Ushuaia como “conexión óptima entre la Antártida y el mundo” en una ciudad que hoy ya es la puerta de entrada más utilizada del continente². Por eso les pedimos que evalúen no solo una declaración de interés municipal, sino también si es momento de dar ese paso de adhesión formal que quedó pendiente.

Solicitamos el acompañamiento a través de la declaración de interés municipal de PAIX.

Sin otro particular, quedamos a la espera de su respuesta y saludamos a Ud. con distinguida consideración.

Daniel González
Presidente
Cámara de Comercio de Ushuaia

Ezequiel Rodríguez
Secretario
Cámara de Comercio de Ushuaia

Firmado por RODRIGUEZ Ezequiel Mariano el día
30/07/2026 con un certificado emitido por
Autoridad Certificante de Firma Digital



Ezequiel Rodríguez
Cámara de Comercio y OAE de Ushuaia
Secretario

DNI 22993245
+54 2901 51-2014
ezequiel@grapes.com.ar

¹Ley Provincial 640/2004, Art. 5º: “Invítase a las municipalidades de Ushuaia, de Río Grande y a la comuna de Tólhuen a adherir a la presente Ley.”

²IAATO (International Association of Antarctica Tour Operators): más de 122.000 visitantes en la temporada 2023-24 embarcaron desde Ushuaia hacia la Antártida.

PAIX

Plataforma Antártica Internacional Ushuaia

Leave Behind — Benchmarks internacionales y la oportunidad de Aeropuerto Petrel

Punta Arenas y Christchurch no llegaron a ser puertas de entrada logísticas de la Antártida por casualidad. Son el resultado de décadas de decisión de Estado, sostenidas con inversión pública y privada coordinada. Ushuaia tiene la posibilidad de construir un tercer modelo —complementario, no competitivo— con una ventaja que ninguno de los dos tiene.

El caso Chile: qué construyó Punta Arenas

El quiebre fue en 2003, con el traslado del Instituto Antártico Chileno (INACH) a Punta Arenas y la creación del puente aéreo entre Punta Arenas y la Isla Rey Jorge. Hoy, más de veinte programas antárticos nacionales operan a través de esa ciudad — más que cualquier otra puerta de entrada del mundo. La región desarrolló una red logística integrada: bunkering, agencia marítima, provisión de buques, transporte multimodal bajo régimen aduanero antártico, y capacidad probada para mover carga pesada — el traslado de equipos para el muelle de Bahía Fildes es la prueba de esa capacidad. Puerto Williams amplía ese mismo sistema. Todo esto se sostiene con más de US\$400 millones de inversión en infraestructura y cuarenta años de coordinación entre el Estado, INACH, la academia, autoridades regionales y el sector privado.

Chile viene planteando ante COMNAP —el organismo que nuclea a los programas antárticos nacionales del mundo— que se adopte como estándar regional un esquema de "logística colaborativa": compartir aviones, buques, carga e infraestructura entre programas, con Punta Arenas como referencia natural de ese modelo. Es una jugada de posicionamiento activa, todavía en discusión — pero marca hacia dónde empuja Chile la conversación regional.

El caso Christchurch: el otro modelo consolidado

El quiebre fue en 1955, con la Operación Deep Freeze y los primeros vuelos de la fuerza aérea de Estados Unidos entre Christchurch y la base McMurdo. El Centro Antártico Internacional, inaugurado en 1990 como oficina y depósito compartido, terminó de consolidar el modelo. Hoy Christchurch es la base de cuatro programas antárticos nacionales —Estados Unidos, Nueva Zelanda, Italia y Corea del Sur—, con más de 3.000 puestos de trabajo directos e indirectos ligados a la actividad antártica y más de 800 empresas proveedoras de esos programas. El puerto de Lyttelton funciona como polo marítimo de temporada para rompehielos y buques de aprovisionamiento, y el aeropuerto mueve más de cien vuelos directos al año hacia el continente.

Lo que Ushuaia ya tiene — y lo que ninguno de los dos modelos ofrece

Ushuaia ya domina el otro negocio antártico: concentró el 81,3% de las recaladas turísticas de la última temporada, contra 8,9% de Punta Arenas. El negocio que falta es el logístico-científico-militar, y ahí aparece la diferencia real: Base Petrel. Es la única pista argentina en la Antártida apta para aviones de ala fija, y la más cercana al continente de cualquier puerta de entrada antártica del mundo — ni Punta Arenas ni Christchurch tienen una pista propia dentro del continente. Activarla para uso civil y comercial, con un puente aéreo directo Ushuaia-Petrel, acorta tiempos y costos logísticos más de lo que cualquiera de los dos ecosistemas puede ofrecer operando desde afuera del continente.

La inversión que se está organizando

El esquema canaliza la inversión a través de dos fideicomisos en proceso de constitución. El Fideicomiso Polo Logístico Antártico organiza un parque industrial en tierra en Ushuaia: almacenamiento y distribución de combustible —incluida la próxima generación de diésel sintético y destilados de ultra bajo azufre, un paso más allá del piso que exige el Convenio MARPOL desde 2011—, depósito, consolidación de cargas y servicios a buques y aeronaves en tránsito. El Fideicomiso Logístico Petrel organiza el desarrollo del aeropuerto y, en una etapa posterior, un muelle en Base Petrel, en coordinación con el Comando Conjunto Antártico (COCOANTAR), que ejerce la custodia de Base Petrel en el marco de los tratados internacionales que rigen la actividad antártica.

Ambos fideicomisos están pensados para combinar capital semilla de origen estatal con inversión privada que se suma a medida que el proyecto avanza. Sobre esa base, PAIX presentó ante el FAMP dos solicitudes de aporte no reembolsable, del orden de USD 10 millones cada una: una para la infraestructura y el puente aéreo de Base Petrel, otra para las obras del predio logístico en Ushuaia.

Qué buscamos

Buscamos empezar a resonar como una opción concreta para resolver la logística antártica: un puente aéreo que aproveche la capacidad instalada, y capacidad de resolución de servicios con los recursos humanos y de infraestructura que ya existen en Ushuaia — todo coordinado desde Ushuaia. Pedimos que la iniciativa esté presente cuando se discutan agendas, fondos o acuerdos vinculados a la actividad antártica, reuniones de trabajo.