

Instituto Fueguino de Turismo



INFORME DE CRUCEROS

Puerto de Ushuaia

Año 2012 y temporada 2012/2013



Gobierno de
Tierra del Fuego
Antártida e Islas
del Atlántico Sur



Instituto Fueguino
de Turismo





Gobierno de
Tierra del Fuego
Antártida e Islas
del Atlántico Sur



Instituto Fueguino
de Turismo

GOBERNADORA DE LA PROVINCIA
DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA
E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR
Farm. María Fabiana Ríos

VICEGOBERNADOR
Dn. Roberto Crocianelli

PRESIDENTE DEL INSTITUTO FUEGUINO DE TURISMO
Ab. Marcelo Echazú

SECRETARIO DE POLÍTICA INTERNA
C.P. Mauricio Irigoitia

SECRETARIO DE POLÍTICA EXTERNA
Lic. Matías Sket

DIRECTOR GENERAL DE MARKETING TURISTICO
Lic. Jorge Luis Sallies

DIRECTORA DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO TURÍSTICO
Lic. Lucía Pérez

DIRECTORA DE COORDINACION EJECUTIVA
Tec. Ivana Saleha

DIRECTORA DE ADMINISTRACION
Miguelina Gutierrez

DIRECTOR DE FINANZAS
David Ferreyra

DIRECTORA DE SERVICIOS TURISTICOS
Yanina Elorriaga

Equipo Técnico:

DIRECTORA DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO TURÍSTICO
Lic. Lucía Pérez

UNIDAD DE GESTION ESTADISTICA
Lic. Adriana De Luca

OFICINA ANTÁRTICA
Téc. Guadalupe Ocampo

Equipo colaborador:
Lucas Piñero
Victoria Gómez

Diseño Gráfico
Romina Garmaz

AGRADECIMIENTOS

En nombre del Instituto Fueguino de Turismo deseo expresar mi agradecimiento a las siguientes Instituciones, que con su generoso apoyo han contribuido en la elaboración del presente informe:

Dirección Provincial de Puertos
Prefectura Naval Argentina
Secretaría de Turismo de Ushuaia

INDICE DE CONTENIDOS

Resumen Ejecutivo	5
<hr/>	
CAPITULO I	6
<hr/>	
Turismo de Cruceros. Situación actual	
<hr/>	
CAPITULO II	12
<hr/>	
Turismo de Cruceros en el Puerto de Ushuaia	
<hr/>	
CAPITULO III	26
<hr/>	
Turismo Antártico	
<hr/>	
CAPITULO IV	39
<hr/>	
Infraestructura y Equipamiento Turístico	
<hr/>	
ANEXO I	50
<hr/>	
Legislación	
<hr/>	
ANEXO II	65
<hr/>	
Glosario	
<hr/>	

RESUMEN EJECUTIVO

La actividad turística se produce en un entorno de alta competencia. Cada día se incorporan al mercado nuevos productos y nuevos destinos que tratan de ganar espacio frente a competidores consolidados. El turismo de cruceros es la modalidad turística de más rápido crecimiento en el mercado de viajes de placer. Ha tenido en los últimos años un incremento promedio anual entre un 8 y 10%, duplicando el ritmo del turismo de estadía.

En este primer Informe de Cruceros de Temporada 2012-2013, se presenta una vigorosa evolución de este segmento de turismo, que ha llevado a potenciar nuestro destino, en la Patagonia Austral y en el Continente Antártico.

Este es un inicio que sirve de dinamizador para nuevos informes cuyos alcances pueden llevarse a una escala más amplia del Turismo de Cruceros. Por ello ha sido concebido y diseñado como un informe que aporta conocimientos e identifica líneas futuras de evolución. Por su naturaleza pretende ser un documento de referencia para entender y contribuir a la mejora de la actividad.

Es el turismo un sector clave para nuestra Provincia, que continúa creciendo y generando divisas. Todo ello no es fruto de la casualidad o de la improvisación, sino es resultado de la definición de políticas públicas que han dado respuesta a las necesidades específicas del sector turístico fueguino y que han sido capaces de adaptarse de manera continuada a los cambios exigidos por el entorno. Esta labor de reflexión estratégica y de valor añadido impulsada por este Instituto establece las bases para el exitoso desarrollo de la actividad turística en la provincia, y se concreta en el Plan Estratégico de Turismo Sustentable de Tierra del Fuego, con la ambición de seguir mejorando la competitividad del destino, basada en tres premisas fundamentales: regular la estacionalidad de la demanda turística y mejorar los niveles de ocupación, elevar la estadía promedio en el destino a través de la mejora de la calidad y la diversificación de la oferta, e incrementar la rentabilidad del turismo en la provincia a través del aumento del gasto promedio de los visitantes.

Es el momento de reforzar los objetivos y estrategias para los próximos años en colaboración tanto con los Organismos del sector público como con los actores del sector privado y organizaciones no gubernamentales, en beneficio de la provincia y de sus habitantes en particular.

Ab. Marcelo Echazú
Presidente

Capítulo I
INFORME DE CRUCEROS

Situación actual

1. El turismo de cruceros en el contexto internacional

En este capítulo se presenta un análisis de la actividad de los cruceros turísticos a nivel internacional, la evolución de la oferta y la demanda. Por otra parte, se analiza la estructura del mercado internacional y sus principales tendencias. Finalmente, se hace una breve mención sobre la actividad en América del Sur.

La actividad de los cruceros se viene destacando, dentro de la modalidad del turismo, por ser la que mayor dinamismo y tasas de crecimiento viene presentando. Los principales motivos residen en las estrategias de mercado adoptadas por las compañías navieras, el extraordinario aumento del tamaño de los barcos y la adaptación del producto a las tendencias del mercado.

En un contexto internacional, la tendencia apunta hacia un crecimiento progresivo en los mercados europeos, con elevadas posibilidades de mercados emergentes de crucero.

En el informe elaborado por la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros - CLIA por su siglas en inglés- respecto a las tendencias de la industria sobre itinerarios y destinos durante el año 2013, la región del Caribe ha destacado en los porcentajes globales, con un 34.4%, seguido por el Mediterráneo, con un 21.7%. Los mercados no tradicionales (destinos situados fuera de los países y regiones reconocidas) acapara un 15.8%, mientras que Europa posee un 10.9%, Australasia un 5%, Alaska un 4.8%, Sudamérica un 3.9%, y en último lugar se posiciona Asia con un 3.4%.

De acuerdo a las cifras recabadas, desde el año 2008 al año 2013, se ha registrado un crecimiento sustancial en la actividad de cruceros, con 73 nuevas embarcaciones, 110.840 camas adicionales, y un 33% más de capacidad total. Para los diversos destinos, en el 2013 los porcentajes y tendencias se perfilan de la siguiente manera:

Región	Crecimiento de la Capacidad	Participación en el mercado	
		2008	2013
Alaska	-5%	5.4%	7.6%
Caribe	+33%	37.3%	37.2%
Sudamérica	+57%	3.4%	2.9%
Europa (sin Mediterráneo)	+57%	9.8%	8.3%
Mediterráneo	+49%	19.9%	17.6%
Australasia	+155%	4.1%	2.2%
Asia	+302%	3.6%	1.2%

1.1 Características del producto cruceros

Según fuente de la Organización Mundial de Turismo (OMT, 2003) en los buques transatlánticos primaba el concepto de transporte, en tanto en los cruceros turísticos el alojamiento propiamente dicho es la base del negocio, tomando elementos de un centro turístico en tanto cuenta con instalaciones complementarias para realizar diferentes actividades.

El incremento de la capacidad de los buques permitió, desde el punto de vista de su comercialización, ofrecer tarifas más económicas posibilitando el acceso de la clase media a este tipo de vacaciones, iniciándose un proceso de diversificación tanto de la oferta como de la demanda de cruceros.

La oferta básica de servicios de los cruceros se ha ido adecuando en función de las necesidades de los pasajeros y a la diversificación de la demanda y actualmente se incluyen dentro de los mismos, diversas áreas para: degustar; reuniones; actividades deportivas; bienestar; distracción (casinos, piletas de natación, salones de fiestas, salas de baile, salas de juegos, centros de recreación para chicos, bibliotecas, discotecas, internet, teatros); compras y oficinas de informes, prensa, contable, reservas y venta de excursiones en tierra.

Además de todo este conjunto de actividades, existe la posibilidad de desembarcar y realizar excursiones hacia los atractivos naturales y culturales de los diferentes destinos, o hacer compras en las ciudades donde amarra el barco.

1.2. Evolución de la oferta y la demanda de cruceros a nivel mundial

Los cruceros turísticos se han transformado en una importante actividad económica en constante crecimiento. El mercado se ha ido diversificando con múltiples opciones; hay diversos tipos de ofertas de cruceros: fluviales y marítimos, costeros y de aventura.

Según cifras internacionales, se registra un ritmo de crecimiento promedio anual del 7,5% desde 1980 al 2011. Para el año 2013, la tendencia alcista se mantiene, estimando un aumento de la actividad del 3% con relación al año anterior, alcanzando a los casi 21 millones pasajeros transportados.

7% de crecimiento del Turismo Mundial de cruceros

Varias son las razones que permiten considerar la actividad como un producto turístico que ofrece importantes oportunidades:

- La exigencia cada vez mayor de los turistas en cuanto a servicios.
- La modificación del mercado y la incorporación de segmentos de demanda más jóvenes, aunque en algunos casos, de menores recursos.
- La fuerte aceptación de los cruceros de corta duración.
- La búsqueda de un producto accesible, ajustando los precios de los cruceros a la de los paquetes terrestres.
- Las compañías utilizan estrategias de diferenciación para adecuar sus productos a las expectativas y necesidades de distintos tipo de segmentos de demanda: parejas, solos y solas, matrimonios con hijos, otros.
- Cambio en las preferencias de los turistas, que radica en un aumento del interés por lo ecológico, histórico y edilicio. La gente busca paisajes, cultura, aventura, fotografía y naturaleza virgen.
- Aumento de la capacidad turística, ampliación y mejoramiento de las infraestructuras portuarias y diversificación de ofertas dirigidas a cruceristas en los países de destino.
- La búsqueda de nuevos destinos como Sudamérica, África, India, Asia y Oceanía.

Actualmente países como Brasil, Chile y Argentina son vistos como destinos de gran potencial con la alternativa de llegar a las regiones más australes del mundo incluidos Cabo de Hornos, Islas del Atlántico Sur y Antártida.

- La demanda de cruceros crece a medida que lo hace la oferta. La actividad de cruceros está evolucionando rápidamente y, ante este panorama, las líneas navieras buscan diferenciarse de la competencia trabajando en el desarrollo de nuevos productos y opciones especializadas para los distintos grupos de viajeros.

Los cruceros navegan, principalmente, la zona de destino Caribe. En segundo término se ubica el Mediterráneo, seguido por Europa/Escandinavia, Alaska y México Oeste. Fuente: Jaques 2007.

1.3. Estructura del mercado internacional y principales tendencias

El turismo de cruceros se presenta como una gran industria en continuo crecimiento, que protagoniza transformaciones considerables tales como el incremento en la capacidad y tonelaje de los buques, la concentración empresarial y la incorporación de nuevos destinos, acompañados por una demanda en proceso de expansión (Jensen y Daverio 2004). La flexibilidad es una de sus fortalezas ya que las líneas de crucero pueden trasladar su producto de una región a otra tanto en función de las preferencias del mercado, de las condiciones económicas imperantes en las distintas regiones como de la fluctuación monetaria, marcos regulatorios y regímenes fiscales, dotando a la industria de una rápida capacidad de respuesta frente a situaciones críticas (GPWild et. al. 2007).

Según la OMT (2003) las siguientes tendencias se presentan hacia el mediano y corto plazo.

- Desaceleración en el crecimiento de la demanda estadounidense e incremento de la demanda europea, especialmente en los mercados de Alemania, Francia y España.

- Cambios en la estructura demográfica de la demanda: público más joven, de menores recursos, abarcando amplias capas de población. Una demanda más especializada por producto será el fruto de la mayor exigencia de los cruceristas repetidores.

- El precio del paquete de cruceros se reducirá debido a la incidencia de las economías de escala, los avances tecnológicos y la menor duración del viaje.

- La puesta en servicio de buques de mayor tamaño o arqueo, en términos navales, tecnológicamente más avanzados, más seguros y con más instalaciones, permitirá generar mayores ingresos a bordo. El proceso de concentración empresarial de forma horizontal se acelerará, puesto que el volumen de inversión requerida para la construcción de un crucero moderno estándar supera los 300 millones de dólares.

- En este escenario, las navieras pequeñas sólo podrán subsistir si son muy especializadas.

2. El turismo de cruceros en América del Sur

En el inicio del nuevo milenio, América del Sur participaba apenas con un 1,4 % del total mundial de cruceros (CEPAL 2005), con dos rutas principales: la de la costa brasileña y la costa meridional. La primera de ellas, que se extiende hacia el

sur hasta Buenos Aires, con recaladas en Fortaleza, Salvador, Ilhéus, Porto Seguro, Buzios, Río de Janeiro, Angra dos Reis, Ilha Bela, Santos, Porto Belo y Florianópolis.

La segunda con recaladas en puertos de Uruguay, Argentina y Chile, se caracteriza por realizar un circuito pendular que brinda la posibilidad de navegar los océanos Atlántico y Pacífico formando una "U". Los itinerarios tienen sus principales puertas de acceso a la región en Valparaíso/Santiago, Chile y en Buenos Aires, Argentina y/o Montevideo, Uruguay y, eventualmente, en Río de Janeiro, Brasil. Los puertos donde normalmente recalán los buques que realizan estos viajes son: Puerto Madryn, Puerto Argentino, Ushuaia, Punta Arenas, Puerto Natales, Puerto Chacabuco y Puerto Montt.

También se realizan itinerarios en la Patagonia Austral, teniendo como puertos de referencia Punta Arenas, Chile y Ushuaia, Argentina, ofrecidos por dos armadoras regionales.

Otros puertos como Coquimbo, Antofagasta, Iquique, Arica en Chile; Callao, en Perú y puertos del norte de Brasil son ocasionales y se incluyen en los itinerarios de posicionamiento al inicio y fin de la temporada.

En el caso de Ushuaia, otro grupo particularmente importante en relación a la utilización del puerto como base para sus operaciones corresponde a los cruceros turísticos antárticos. Si bien algunos de los grandes buques que realizan el viaje pendular ya mencionado también se aproximan a aguas antárticas, la mayoría de las embarcaciones que ofrecen desembarcos en el área de la Península Antártica presentan características diferentes a los demás cruceros. Este tipo de viajes denominado crucero de expedición se distingue, básicamente, porque el destino y los recursos que éstos promocionan constituyen el eje de la experiencia turística.

Generalmente esta modalidad ofrece la única posibilidad de acceder a destinos remotos o de difícil aproximación donde prácticamente no se cuenta con infraestructura de apoyo y donde también existen ciertas restricciones vinculadas a la vulnerabilidad de los recursos presentes en áreas emblemáticas. De esta manera, las embarcaciones se dirigen a espacios como el Ártico, Antártida e islas Galápagos, estando asociados muchos de los tour operadores, además, a alguna entidad vinculada con el cuidado ambiental, por ejemplo los operadores de National Geographic, Smithsonian Society, etc.

Las navieras ofrecen también, ayudas económicas a ONGs que realizan investigación sobre los ambientes marinos que se visitan. Asimismo, utilizan la responsabilidad ambiental como una identificación de "marca" de sus empresas.

Una característica particular para los cruceros que se dirigen al sur del paralelo 60° está dada por el marco regulatorio del Sistema del Tratado Antártico. La mayoría de las actividades que se incluyen en los programas comprenden paseos en zodiac para aproximarse a témpanos y fauna sobre hielo flotante, también se los utiliza para traslados a la costa y posterior desembarco para visitar colonias de pingüinos, sitios de interés histórico, entre otros. En los últimos años varios tour operadores han incorporado otras actividades más vinculadas con la aventura tales como kayaking, escalada, campamentos, esquí, buceo, etc.

Asimismo, la empresa Adventure Network International / Antarctic Logistics and Expeditions (ANI/ALE) organiza expediciones que utilizan el modo aéreo para el traslado hacia Antártida (Patriot Hills) desde la ciudad de Punta Arenas, Chile.

También se llevan adelante sobrevuelos que parten desde Punta Arenas en Chile y desde Australia.

Como en la Antártida, con el cambio de siglo se produce un salto cualitativo en el tráfico de cruceros al llegar buques de gran tonelaje, que provoca que se empiece a hacer un gran esfuerzo para adaptar la infraestructura portuaria a este tipo de

buques y tráfico. Los factores generales que inciden en el auge de los cruceros en esta región son¹:

- El benigno clima durante el invierno (del Hemisferio Norte), correspondiendo con el verano austral, que permite el reposicionamiento de los cruceros.
- El crecimiento sostenido de la demanda mundial de cruceros.
- Unas infraestructuras portuarias y turísticas que ya tienen un aceptable grado de desarrollo.
- La saturación de otras regiones como Caribe, que hacen de Sudamérica un destino novedoso para los cruceristas repetidores.
- La seguridad de la región, alejada de conflictos bélicos.
- El atractivo turístico de sus ciudades, en especial Buenos Aires, y de su naturaleza intacta en la mayoría de los destinos.

3. El turismo de cruceros en Argentina

Finalmente, se expone la situación actual y perspectivas de los puertos argentinos dentro del mercado de los cruceros turísticos.

Dos de las regiones más beneficiadas por la gama de transformaciones descriptas y el propio crecimiento de la modalidad turismo de cruceros han sido Sudamérica y Antártida. Por sus condiciones técnicas y de logística que determinan la viabilidad para ser destinos de principio y/o fin del itinerario, los puertos de base de la región son Río de Janeiro (Brasil), Buenos Aires (Argentina) y Valparaíso (Chile).

Dentro de los Puertos argentinos, desde finales de los años noventa del siglo XX, Buenos Aires, Ushuaia y Puerto Madryn se han consolidado como Puertos de Cruceros. No obstante, cada uno de éstos presenta dinámicas muy particulares respecto a su función (de base o escala) y su localización (determinante en la cantidad y frecuencia de arribos).

En siguientes capítulos se abocará a las características de oferta y demanda en el Puerto de Ushuaia.

¹ *Turismo de cruceros-Situación actual y tendencias, Organización Mundial de Turismo OMT, año 2008.*

Capítulo II
INFORME DE CRUCEROS

Puerto de Ushuaia

4. El Turismo de Cruceros en el Puerto de Ushuaia

Como ya se ha dicho, el turismo de cruceros es una de las actividades que mayor crecimiento sostenido presenta, dado que parece poseer todos los ingredientes que lo convierten en un producto interesante: ha demostrado su resistencia a la crisis, sus perspectivas de futuro son buenas y aún no ha alcanzado su grado de madurez.

Ushuaia es la “Puerta de Entrada” más activa a la Antártida. Y además se encuentra posicionada claramente como destino internacional por excelencia. Por el Puerto de Ushuaia transita el 7,2% de la oferta de buques a nivel mundial.

La duración de la temporada de cruceros en esta región depende de las condiciones climatológicas, extendiéndose entre los meses de septiembre y abril. La mayor cantidad de llegadas de pasajeros se concentra en los meses de enero y febrero, acumulando más de la mitad del total de llegadas.

La realidad local es opuesta a las tendencias internacionales. Mientras en el mundo la mitad de los turistas llegan a sus destinos en avión y sólo un mínimo porcentaje por vías navegables, en Ushuaia gran parte de los visitantes arriba al Puerto local.

Este segmento de cruceros es un factor determinante en la composición de la demanda. Representó el 43% del total de las llegadas de visitantes en la última temporada alta de verano.

Es lógico que las cifras no coincidan con los promedios mundiales, dado que Ushuaia es la Puerta más activa del Turismo Antártico, concentrando la casi totalidad de los pasajeros mundiales que visitan el Continente Blanco, como se describirá en el capítulo siguiente.

**Casi 2 de
cada 5
visitantes
llegan a
Ushuaia
en barco**

Todo indica que la tendencia a lo largo del tiempo se encamina al crecimiento del turismo de cruceros, desde la brusca caída de la temporada 2009-2010, producto de muchas cancelaciones, en parte debido a la epidemia de la gripe A (H1N1), y por otro lado, como consecuencia del impacto de la crisis financiera internacional del 2009, en donde las economías locales retrajeron la actividad turística de los principales mercados emisores de turistas del segmento de cruceros. Se registró entonces en el Puerto local el retorno del crecimiento durante la temporada 2012-2013.

De acuerdo a información de la Dirección Provincial de Puertos y de la Prefectura Naval Argentina-Ushuaia, la temporada en estudio finalizó con el arribo de 41 buques de cruceros internacionales. Movilizó 94 mil crucevistas, transportados en 334 viajes. Se puede observar en la tabla siguiente que los meses con mayor movimiento fueron enero y febrero, absorbiendo más de la mitad del flujo de pasajeros. Supuso por lo tanto, una capacidad semanal adicional a Ushuaia de casi 6200 plazas en cruceros.

94 mil pasajeros en crucero por el Puerto de Ushuaia

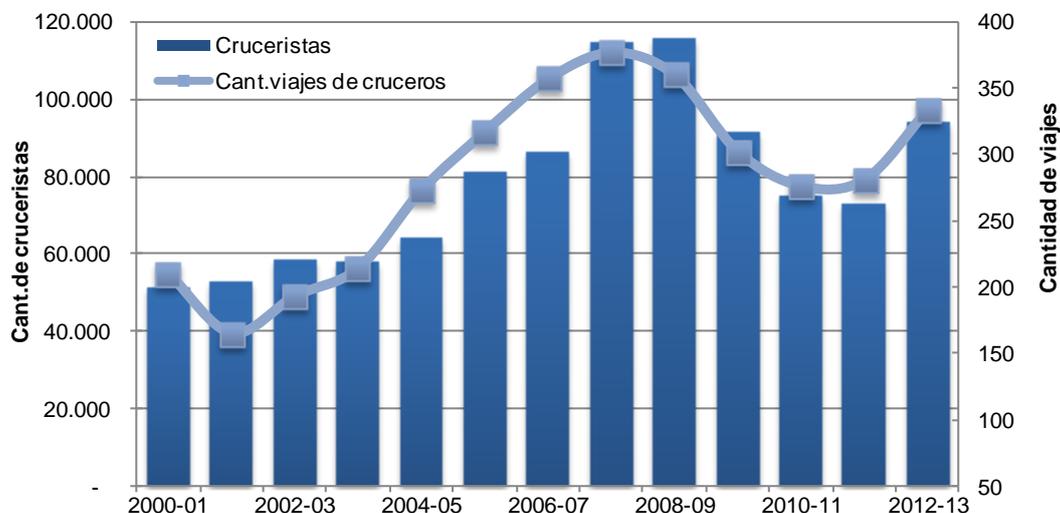
Demanda de cruceros y pasajeros por temporadas. Puerto de Ushuaia

	2009/2010		2010/2011		2011/2012		2012/2013		2013/2014 e/	
	viajes	pasajeros	viajes	pasajeros	viajes	pasajeros	viajes	pasajeros	viajes	pasajeros
Sep.	3	269	3	275	5	409	4	509	2	353
Oct.	12	675	10	704	8	724	13	1.803	7	2.159
Nov.	38	6.088	37	5.634	43	5.541	52	9.749	43	7.159
Dic.	61	19.806	58	11.830	54	13.469	71	17.392	64	16.267
Ene.	73	25.311	69	24.458	69	26.034	86	24.932	70	21.973
Feb.	70	25.641	64	26.502	65	17.344	70	29.143	68	24.085
Abr.	4	2.165	3	288	4	463	36	229	4	1.626
TOTAL	302	91.272	276	74.713	281	72.975	334	94.048	300	87.444
Promedio Pasajeros / barco		302		271		260		282		289

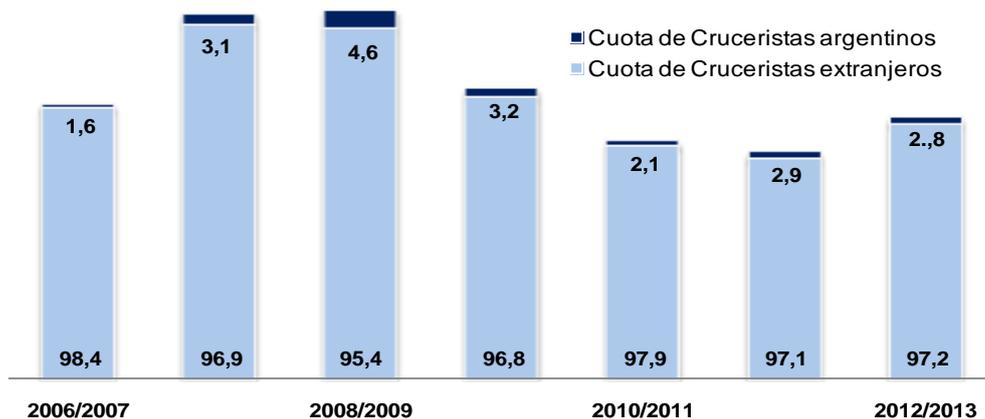
*Nota: Datos de Temporada 2012-2013 complementados con información de la International Association of Antarctica Tour Operators (IAATO) e/ Corresponde a entradas confirmadas a la fecha por la Dirección Provincial de Puertos. Los pasajeros fueron estimados por el Instituto Fueguino de Turismo en base a la ocupación media de las últimas cuatro temporadas.
Fuente: Instituto Fueguino de Turismo Prefectura Naval Argentina – Ushuaia y Dirección Provincial de Puertos-Delegación Puerto de Ushuaia.*

Ushuaia adicionó una capacidad semanal de casi 6200 plazas en cruceros durante los meses de enero y febrero

Demanda de cruceros y pasajeros por temporadas - 2000-2013 (miles de pasajeros)



Pasajeros en crucero por cuotas de mercado. Evolución por temporadas



Demanda potencial de cruceros para la actual Temporada 2013-2014 (en curso). Puerto de Ushuaia

	Cruceros Antárticos	Cruceros no Antárticos	Total
Buques	28	12	40
Entradas	215	85	300
Pasajeros en crucero	33.751	52.664	87.444

Fuente: Instituto Fueguino de Turismo en base a datos publicados por la Dirección Provincial de Puertos.

Para más información se sugiere ingresar al sitio web del Instituto Fueguino de Turismo: Entradas actualizadas de Temporada de Cruceros:
http://www.tierradelfuego.org.ar/v4/_esp/index.php?seccion=5

La ciudad de Ushuaia cuenta con el Puerto más austral del país, siendo a su vez la única terminal portuaria de la Isla Grande de Tierra del Fuego. Debido a su ubicación geográfica, adquiere una importancia relevante geopolíticamente hablando, siendo en la actualidad el más importante en lo que respecta a sus actividades específicas: el turismo y la pesca.

A este puerto arriban buques de diferentes nacionalidades transportando cargas variadas como, automotores, maquinarias, materiales para la construcción, kits electrónicos, equipos de audio, video y mercaderías en general. Entre las exportaciones se destacan la madera, lanas, productos de pesca, aparatos electrónicos, turba, etc.

Sus competidores comerciales son el Puerto Argentino (Islas Malvinas) y el puerto de Punta Arenas (Chile). Recibe cuatros tipos diferentes de arribos: Cruceros que viajan al Continente Antártico, Cruceros Internacionales, Embarcaciones de menor tamaño -mayoritariamente catamaranes- que realizan excursiones por el Canal Beagle y buques de carga, pesca, militar, frigoríficos, científicos, etc.

Entrada y salida de buques en el Puerto de Ushuaia según tipo

Año	Tipo de buque					TOTAL
	Turismo	Pesca	Carga	Frío	Otros *	
1995	133	103	82	43	8	369
1996	143	94	69	38	25	369
1997	132	73	87	35	32	359
1998	153	58	96	32	38	377
1999	139	64	75	27	26	331
2000	185	65	85	29	35	399
2001	173	52	94	19	42	380
2002	164	85	85	15	41	390
2003	198	76	84	14	48	420
2004	253	95	101	22	49	520
2005	276	63	101	10	69	519
2006	338	68	108	5	61	580
2007	355	66	88	3	55	577
2008	373	66	76	29	28	572
2009	331	68	57	20	41	517
2010	293	67	64	1	52	477
2011 **	110	18	24	0	14	166
2012	284	51	47	0	65	447
2013 p.	174	25	33	0	39	271

Nota: las cantidades corresponden a entradas efectuadas por buques de más de 25 metros de eslora.

** corresponde a buques militar, científico, apoyo y tanque, entre otros.*

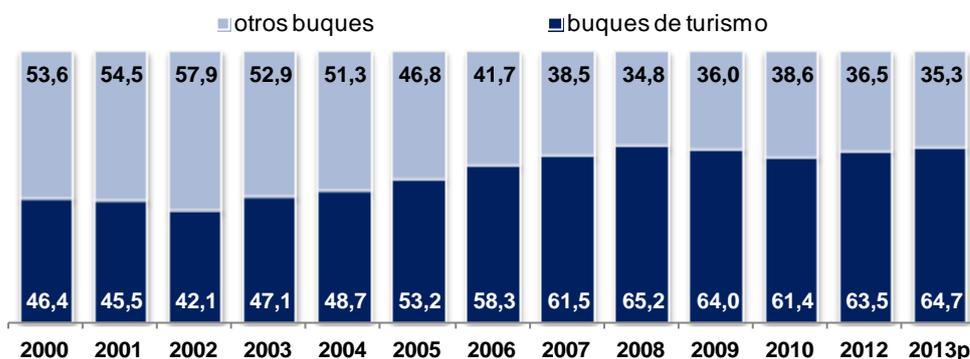
*** datos no disponibles período abril-julio 2011.*

2013 p: valores acumulados período enero-julio.

Fuente: Instituto Fueguino de Turismo en base a datos de la Dirección Provincial de Puertos - Delegación Puerto de Ushuaia y Secretaría de Turismo de Ushuaia.

De cada 3 buques que ingresa por el Puerto de Ushuaia, 2 son de Turismo

Entradas anuales de buques en el Puerto de Ushuaia. Cuota de participación anual



5. Demanda Turística

La gran mayoría de las personas que se movilizan por el Puerto de Ushuaia en cruceros provienen de los Estados Unidos de América. Según fuente de Prefectura Naval Argentina y, acorde al ranking de los 50 países emisores de cruceristas más importantes correspondiente a la Temporada 2012-2013, mercados lejanos como Japón, China, Rusia, Australia y Nueva Zelanda son los que registraron un mayor nivel de crecimiento. EE.UU. continúa liderando el ranking de mercados emisores por llegadas de pasajeros en crucero, pues los turistas estadounidenses representaron un tercio del total. Alemania se posicionó en segundo lugar seguido de Reino Unido, Canadá, Australia y Brasil, los cuales representaron en su conjunto el 36 por ciento del total de los pasajeros.

La Región de Norteamérica representó el 44,5% del total, y fueron mayoritariamente estadounidenses (75%). Los canadienses representaron únicamente el 19% del grupo y el resto, mexicanos. La Región Europea (30%) se compone fundamentalmente de británicos (29,5%) y alemanes (29,3%), y le siguen los franceses (6%) y holandeses (5,7%).

En tanto, el turista nacional representó el 2,7 por ciento del total.

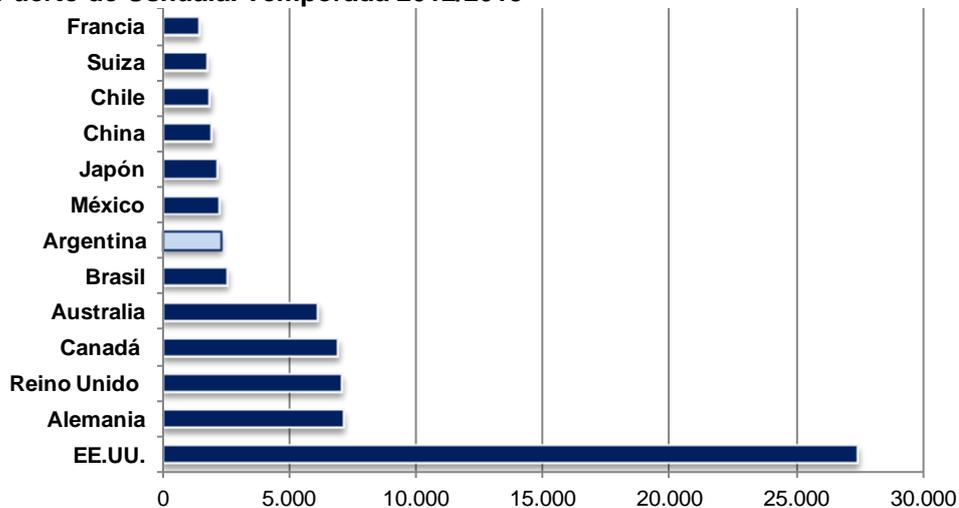
Demanda de Cruceristas en el Puerto de Ushuaia por temporadas altas

Rango		Procedencia	Temporada			2012/2013	
2010/2011	2012/2013		2010/2011	2011/2012	2012/2013	Cuota de participación	var. % con temporada anterior
1	1	EE.UU.	25.396	22.708	27.423	33,3	20,8
4	2	Alemania	5.599	7.753	7.136	8,7	-8,0
2	3	Reino Unido	8.949	4.527	7.065	8,6	56,1
3	4	Canadá	6.231	5.980	6.935	8,4	16,0
5	5	Australia	4.121	3.851	6.154	7,5	59,8
6	6	Brasil	3.114	3.123	2.554	3,1	-18,2
8	7	Argentina	1.556	2.076	2.292	2,8	10,4
10	8	México	1.353	2.313	2.284	2,8	-1,3
14	9	Japón	941	481	2.181	2,6	353,4
13	10	China	1.265	1.085	1.971	2,4	81,7
7	11	Chile	2.193	1.840	1.881	2,3	2,2
12	12	Suiza	1.318	1.244	1.759	2,1	41,4
9	13	Francia	1.535	2.235	1.434	1,7	-35,8
11	14	Holanda	1.329	1.122	1.385	1,7	23,4
16	15	Rusia	808	1.146	1.152	1,4	0,5
+20	16	Nueva Zelanda	435	698	785	1,0	12,5
+20	17	Venezuela	272	678	768	0,9	13,3
17	18	Austria	801	598	683	0,8	14,2
+20	19	Bélgica	391	503	602	0,7	19,7
15	20	España	910	865	546	0,7	-36,9
Otros países			6.218	6.542	5.359	6,5	-18,1

+20: Mercados ubicados por debajo del rango 20

Fuente: Instituto Fueguino de Turismo con información suministrada por Prefectura Naval Argentina-Ushuaia

Demanda de cruceros. Principales lugares de Procedencia. Puerto de Ushuaia. Temporada 2012/2013



Demanda de Cruceristas en el Puerto de Ushuaia por temporadas altas Principales mercados emergentes de crucero

Rango		Procedencia	Temporada			2012/2013	
2010/ 2011	2012/ 2013		2010/ 2011	2011/ 2012	2012/ 2013	Cuota de participación	var. % con temporada anterior
-20	21	Italia	556	616	535	0,6	-13,1%
20	22	Colombia	471	658	497	0,6	-24,5%
-20	23	Suecia	494	718	449	0,5	-37,5%
22	24	Sudáfrica	421	459	413	0,5	-10,0%
25	25	Noruega	234	259	365	0,4	40,9%
26	26	Israel	512	490	338	0,4	-31,0%
27	27	Dinamarca	164	242	272	0,3	12,4%
28	28	Irlanda	249	159	177	0,2	11,3%
29	29	India	345	139	172	0,2	23,7%
30	30	Polonia	137	174	143	0,2	-17,8%
31	31	Uruguay	135	359	138	0,2	-61,6%
32	32	Perú	78	53	125	0,2	135,8%

-20: Mercados ubicados por encima del rango 20

Fuente: Instituto Fueguino de Turismo con datos de Prefectura Naval Argentina-Ushuaia, Dirección Provincial de Puertos-D.P.U.

6. Viajes Antárticos y no Antárticos que transitaron por el Puerto de Ushuaia

Durante estos meses del verano austral distintas embarcaciones, principalmente cruceros y en menor proporción veleros, ofrecen a los amantes de la aventura y la naturaleza la posibilidad de viajar hacia el Continente Blanco con el objetivo de conocer su singular belleza paisajística, variedad de fauna, vestigios de la exploración del continente y la actividad científica.

La duración del viaje y los itinerarios son variables, desde un mínimo de diez días hasta más de tres semanas, incluyendo la Península Antártica, Islas Subantárticas -como las Georgias, Sandwich y Orcadas del Sur- y hasta una ruta de semi-circunnavegación que finaliza en otro continente, como por ejemplo Oceanía.

El Puerto de Ushuaia es considerado como la “puerta de entrada” más activa a la Antártida. Sus características se describirán en el capítulo 4, Infraestructura y Equipamiento Turístico.

En este último aspecto, Ushuaia se ha consolidado como la puerta de ingreso a la Antártida. La temporada turística antártica comienza en el mes de Noviembre y culmina a finales del mes de marzo. Durante el verano austral, cruceros de diverso tamaño y ocasionalmente veleros, ofrecen a los amantes de la aventura y la naturaleza la posibilidad de viajar hacia el Continente Blanco. Zarpando desde Ushuaia, la ruta de navegación atraviesa el Pasaje Drake, en dirección al extremo Noroeste de la Península Antártica, ubicada aproximadamente a unos 1.000 kilómetros de Tierra del Fuego.

Se debe destacar que los pasajeros de los cruceros que visitan la Antártida, suelen trasladarse vía aérea a la ciudad de Ushuaia y luego de realizar esta expedición visitan otros destinos de la Argentina o incluso de Sudamérica.

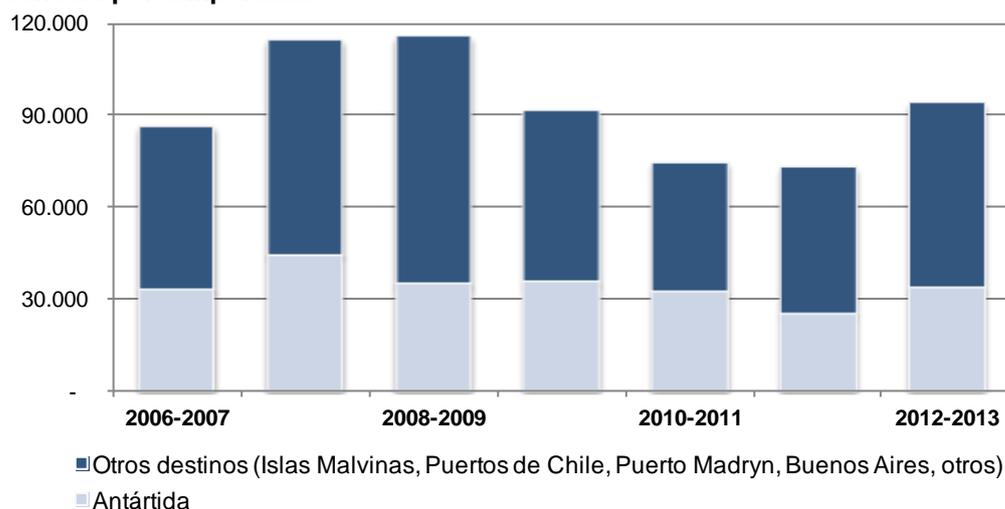
Demanda de cruceristas en el Puerto de Ushuaia por temporadas

Temporada	Pasajeros Antárticos		Pasajeros No antárticos	
	Cantidad	cuota de participación	Cantidad	cuota de participación
2005-2006	28.440	35,0	52.784	65,0
2006-2007	33.198	38,4	53.215	61,6
2007-2008	44.605	38,9	69.975	61,1
2008-2009	34.913	30,2	80.716	69,8
2009-2010	35.630	39,0	55.642	61,0
2010-2011	32.180	43,1	42.533	56,9
2011-2012	25.576	35,8	45.792	64,2
2012-2013	33.498	35,6	60.550	65,4

Nota: a partir de la última temporada se comenzaron a contabilizar los zarpes en lugar de amarres, motivo por el cual se generan diferencias en los análisis comparativos.

Fuente: Instituto Fueguino de Turismo en base a datos de Prefectura naval Argentina-Ushuaia y Dirección Provincial de Puertos-Delegación Puerto de Ushuaia

Evolución de los pasajeros Antárticos y no Antárticos por el Puerto de Ushuaia por temporadas



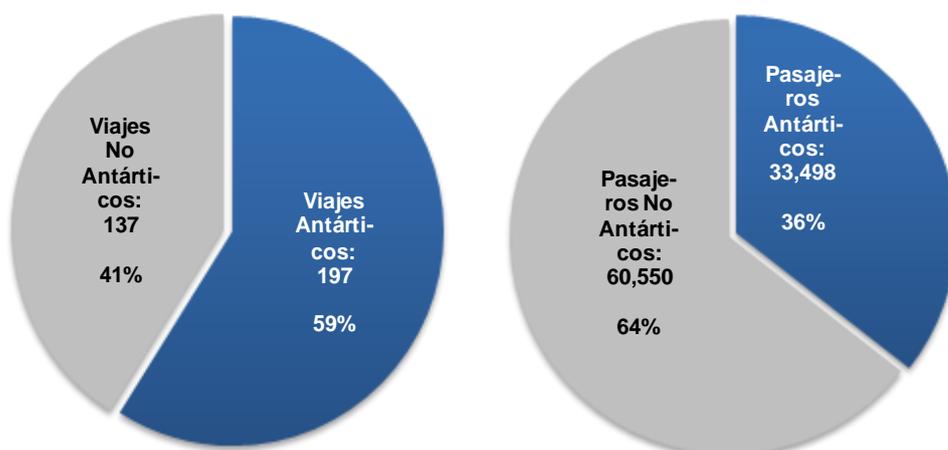
El Turismo Antártico, con un 59 por ciento del volumen total de entradas de cruceros en Ushuaia durante la última temporada marítima, fue el destino preferido, transportando 33.498 pasajeros. La proximidad a Ushuaia convierte al Continente blanco en un destino al que se puede acceder. Sobre el total de viajes

(334) que los buques de crucero realizaron por nuestro Puerto local, 197 tuvieron escala o destino final en el Continente Antártico.

En cuanto a pasajeros cruceristas, el 36% de ellos fueron antárticos, mientras que la cuota restante correspondió a pasajeros transportados desde o hacia otros destinos.

Del total de cruceristas que recibió Ushuaia, el 36% fueron antárticos

Entradas de Buques y pasajeros Antárticos y no Antárticos. Puerto de Ushuaia. Temporada 2012/2013



+ Viajes

- Plazas en buques

- Pasajeros transportados

Turismo Antártico

- Viajes

+ Plazas en buques

+ Pasajeros transportados

Turismo No Antártico

Este porcentaje se debe a un incremento sostenido, pero constante, temporada tras temporada de las embarcaciones de gran porte que optan por incluir al continente antártico en su itinerario por Sudamérica como destino insignia.

La flota que tradicionalmente visita esta región está constituida por barcos de pequeño y mediano porte, incluyendo a los de exploración que admiten turistas a bordo. A continuación se da una tabla de los principales operadores de la temporada 2012-2013:

Principales operadores en Puerto Ushuaia. Temporada 2012-2013

Operador	Cantidad de buques	Turismo Antártico	Turismo NO Antártico
Aida Kreuzfahrten	1		x
Antarpply Expeditions	1	x	
Aurora Expeditions	1	x	
Celebrity Cruises	1	x	x
Compagnie du Ponant	2	x	x
Costa Cruceros	1		x
Cruceros Australis	2		x
Crystal Cruise Line	1	x	x
Cunard Cruise Line	1		x
Fred Olsen Cruises	1		x
GAP Adventures	1		x
Hapag-Lloyd	3	x	x
Harren & Partner	1	x	
Holland America Line	3	x	x
Hurtigruten ASA	1	x	x
National Geographic Expeditions	1		x
Oceania Cruises	2		x
Oceanwide Expeditions	2		x
One Ocean Expeditions	2		x
Passat Kreuzfahrten	1	x	
Peace Boat	1		x
Phoenix Reisen	1		x
Princess Cruises	2	x	x
Quark Expeditions	5		x
Regent Seven Seas Cruises	1		x
Seabourn Cruises	1		x
Silversea Cruises	2	x	x
Swan Hellenic Discovery Cruising	1		x
Travel Dynamics Int.	1	x	x
Abercrombie & Kent*	1	x	
Cheesman's Ecology Safari*	1	x	
PolarQuest*	1	x	
Students on Ice*	1	x	
Waterproof Expeditions*	1	x	
Zegrahm Expeditions*	1	x	

Operador: Empresa que opera el viaje de la embarcación (quien efectivamente lo vende).

Cantidad de Buques: Embarcaciones que va a estar operando la empresa/charteadora.

** Son empresas charteadoras que "alquilan" el buque a su operadora para realizar un viaje específico.*

Fuente: Instituto Fueguino de Turismo en base a sitios web de operadores.

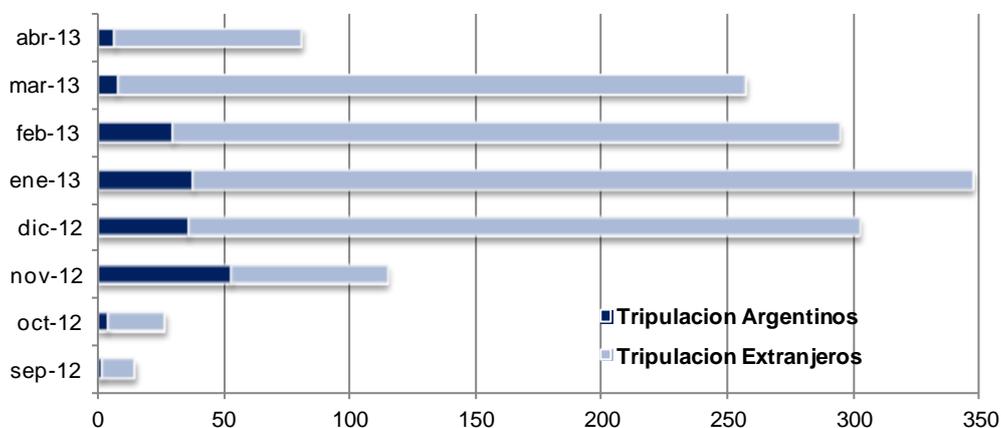
Por último, según fuente de Prefectura Naval Argentina, se observó una caída a la mitad en los registros de amarres y zarpes de veleros en Ushuaia, con un 32 por ciento menos de tripulantes a bordo, con relación a la temporada 2011/2012.

Entradas y salidas de Veleros en el muelle de Ushuaia

Período	Amarres	Tripulación a bordo	Zarpes	Tripulación a bordo
ene-11	64	308	68	338
feb-11	44	276	52	286
mar-11	40	226	46	217
abr-11	27	102	36	135
may-11	15	60	13	40
jun-11	3	9	2	11
jul-11	6	8	3	6
ago-11	1	7	2	8
sep-11	8	24	8	20
oct-11	14	24	14	34
nov-11	68	206	64	227
dic-11	75	286	66	269
Total 2011	365	1.536	374	1.591
ene-12	112	580	115	587
feb-12	64	346	65	359
mar-12	95	502	101	534
abr-12	32	162	46	170
Total Temporada 2011/2012	468	2.130	479	2.200
sep-12	6	15	7	23
oct-12	8	27	12	50
nov-12	29	115	26	128
dic-12	54	302	49	330
ene-13	55	347	53	326
feb-13	46	294	45	331
mar-13	34	257	34	204
abr-13	15	81	23	116
Total temporada 2012/2013	247	1.438	249	1.508

*Nota: datos no disponibles período mayo-agosto 2012 a la fecha de presentación de resultados.
Fuente: Instituto Fueguino de Turismo con datos de Prefectura naval Argentina-Ushuaia*

Amarres de Veleros en Ushuaia según procedencia de los tripulantes. Temporada 2012/2013



Tendencia

En un contexto internacional, la tendencia apunta hacia un crecimiento progresivo en los mercados europeos, con elevadas posibilidades de mercados emergentes de crucero.

Las proyecciones mundiales son alentadoras para esta modalidad de turismo. Según estudios de la OMT para el 2020 se estima un crecimiento de los viajes de cruceros. Existe una gran demanda potencial de este tipo de actividad que se verá beneficiada por la baja de los precios, consecuencia de la inestabilidad de la economía, fuertemente influenciado por el precio del petróleo; por tanto, se pronostica que las mejores ofertas serán en los barcos más antiguos y no en los modelos más nuevos y más grandes, ya que estos últimos en su afán de recuperar el capital invertido elevarán sus tarifas.

En cuanto al movimiento de cruceros de turismo en el Puerto de Ushuaia, las previsiones señalan que esta temporada será de afianzamiento, y el crecimiento de pasajeros llegará pasado el 2014.

Cada año es notorio el incremento de los cruceros que recalán en el Puerto de Ushuaia. Excepto por la temporada 2010/2011, en la que se produjo una merma en el número de buques debido a la crisis internacional, aunque si se tiene en cuenta la cantidad de pasajeros la tendencia sigue siendo creciente ya que las embarcaciones son de mayor tamaño.

Iniciada ya una nueva temporada de cruceros 2013-2014, las proyecciones para la actividad son alentadoras. Se estima un alza que rondará el diez por ciento con respecto al período anterior, lo que responde a una tendencia instalada desde la temporada anterior y que tiene situada a la actividad en un escenario de retorno del crecimiento con respecto a la temporada 2008/2009.

10% Proyección de crecimiento del Turismo de cruceros en Ushuaia para la temporada 2013-2014

Estas estimaciones indican la posibilidad de un crecimiento gradual en el número de pasajeros. Los países miembros del Tratado Antártico junto con diferentes organizaciones no gubernamentales continuarán trabajando juntos para que las operaciones se lleven a cabo de manera segura y ambientalmente responsable, y que las actividades turísticas no tengan más que un impacto mínimo o transitorio en el ambiente antártico.

La temporada de cruceros 2013-2014 tuvo inicio el pasado 17 de Septiembre con el habitual arribo del buque Stella Australis proveniente de Punta Arenas (Chile), el cual posee una capacidad de 210 pasajeros. La misma se extenderá hasta el 9 de Abril de 2014 con el zarpe de la misma embarcación.

Por su parte, la temporada de cruceros antárticos tendrá inicio el próximo 1 de Noviembre con el arribo del buque Plancius y finalizará el 2 de Abril de 2014 con el arribo del buque Ushuaia.

Según la Dirección Provincial de Puertos, estarán arribando al puerto de Ushuaia durante la temporada un total de 45 buques, los cuales realizaran 298 recaladas confirmadas a la fecha².

De esas 45 embarcaciones se destacan (de mayor a menor eslora): MS Queen Victoria (Cunard Cruise Line, 2100 pasajeros), Celebrity Infinity (Celebrity Cruises, 1950 pasajeros), Crown Princess (Princess Cruises, 3100 pasajeros), Golden Princess (Princess Cruises, 2600 pasajeros), MS Zaandam (Holland America Line, 1400 pasajeros), MS Marina (Oceania Cruises, 1250 pasajeros), Crystal Symphony (Crystal Cruises, 950 pasajeros), Costa neoRomantica (Costa Crociere, 1350 pasajeros), Seven Seas Mariner (Regent Seven Seas Cruises, 700 pasajeros), MS Black Watch (Fred Olsen Cruise Line, 800 pasajeros), MS Albatros (Phoenix Reisen, 800 pasajeros), Ocean Dream (Carnival Cruise Line, 1400 pasajeros), Prinsendam (Holland America Line, 1200 pasajeros), entre otros.

Según las cifras generadas por el INFUETUR, los turistas llegarán a la ciudad del fin del mundo en embarcaciones manejadas por 16 operadores turísticos de países como Estados Unidos, Alemania, Australia, Francia, y Canadá, entre otros. Entre los arribos más esperados para esta temporada se destaca el del Pullmantur

² Se puede acceder al cronograma de arribos en el siguiente link de la Dirección Provincial de Puertos: <http://www.puertoushuaia.gov.ar/> en la sección Información Portuaria – Buques – Turismo.

Capítulo III
INFORME DE CRUCEROS

Turismo Antártico

1. Ushuaia, Puerta de entrada a la Antártida

La proximidad a Ushuaia convierte al Continente Blanco en un destino que se puede acceder desde nuestro puerto, y se constituye en el principal puerto base, con casi dos entradas diarias en temporada.

El Turismo Antártico es el segmento que mayor crecimiento viene presentando, reafirmando año tras año su condición de “Puerta de entrada más activa a la Antártida”. Desde el inicio de la actividad, la tendencia creciente del turismo antártico a nivel mundial va acompañada en paralelo con el crecimiento de pasajeros que utiliza el Puerto de Ushuaia. Esto es una primera etapa habitual en el ciclo de vida de nuevos y “jóvenes” productos turísticos hasta que se consolidan y se posicionan en los mercados internacionales. En el caso del turismo antártico, esta etapa ha sido extensa debido probablemente a las particularidades del mismo, ya que se trata de un producto no dirigido a grandes masas, sino a un público más minoritario y de intereses especiales.

Ushuaia Puerta de entrada a la Antártida

La Oficina Antártica, dependiente del Instituto Fueguino de Turismo (In.Fue.Tur.) es un Organismo del Gobierno de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur que, desde de su creación en Septiembre de 1992, se ha dedicado a monitorear el movimiento de buques y pasajeros involucrados en turismo marítimo antártico y estudiar sus efectos sobre el desarrollo de Ushuaia como la puerta internacional de entrada más activa a la Antártida.

Los resultados obtenidos durante la temporada 2012-2013 se presentan en este capítulo, el cual se elaboró siguiendo los lineamientos generales de los trabajos anteriores con algunas modificaciones en el análisis a fin de adaptarlos a una nueva base de elaboración de resultados del movimiento de turismo de cruceros en su integridad.

Los datos fueron obtenidos tomando como base la información brindada por Prefectura Naval Argentina (principalmente), la Dirección Provincial de Puertos y la Asociación Internacional de Tour Operadores Antárticos -en adelante, IAATO-.

Se resalta, también, que los datos analizados en este capítulo se refieren únicamente a los viajes de turismo marítimo antártico que utilizaron Ushuaia como puerto operativo durante la temporada analizada.

2. Tránsito de buques y pasajeros Antárticos a través del Puerto de Ushuaia.

2.1. Evolución de la Oferta y Demanda Antártica por Temporadas

El crucerismo como cualquier otra esfera de la actividad turística se ve afectado por la estacionalidad. La Antártida es un destino de verano. La temporada de turismo antártico a través del puerto de Ushuaia comenzó el día 29 de Octubre de 2012 con la partida del buque de casco reforzado Sea Spirit, de la empresa estadounidense Quark Expeditions, y finalizó el día 5 de Abril de 2013 con el arribo del buque Akademik Sergei Vavilov, de la misma empresa.

Evolución de la oferta y demanda Antártica por Temporadas. Puerto de Ushuaia.

Detalle		2009/2010	2010/2011	2011/2012	2012/2013
Demanda	Pasajeros	35.630	32.180	25.576	33.498
Oferta total	Camas	16.462	12.210	7.280	7.886
Ocupación	%	77%	87%	85%	88%

Fuente: Instituto Fueguino de Turismo en base a Prefectura Naval Argentina.

De acuerdo a la información suministrada por la IAATO³, el total de pasajeros a nivel mundial fue de 34.316 pasajeros marítimos. Sobre este total de visitantes, 33.498 pasajeros transitaron por el puerto de Ushuaia al menos una vez durante su crucero al Continente Antártico.

Esta cifra indica que el 98% de los pasajeros mundiales utilizaron el puerto de Ushuaia al menos una vez para visitar Antártida por vía marítima durante la temporada 2012-2013. Es importante destacar que los pasajeros embarcados en cruceros que no realizaron descensos en el área antártica -sólo navegaron en el área del Tratado Antártico- han sido contabilizados de todos modos, a fin de obtener el total de visitantes que han utilizado el puerto de Ushuaia como punto de partida o arribo.

Durante la temporada 2012-2013, operaron desde el puerto de la ciudad de Ushuaia 25 buques de turismo hacia el continente antártico, 3 buques más que la temporada 2011-2012 (14%).

Se registró un crecimiento del 10% en cuanto a la cantidad de viajes (197 contra 178 de 2011-2012) y un crecimiento del 30% en cuanto a cantidad e pasajeros transportados (33.498 contra 25.576 de 2011-2012).

**El 98% de los
cruce-ristas
antárticos
mundiales
transitaron por
el Puerto de
Ushuaia**

³ "IAATO Overview of Antarctic Tourism: 2012-2013 Season and Preliminary Estimates for the 2013-2014 Season" International Association of Antarctica Tour Operators, XXXVI Antarctic Treaty Consultative Meeting – Bruselas, 2013.

Pasajeros Antárticos mundiales y tránsito de pasajeros Antárticos por el Puerto de Ushuaia – Evolución por temporadas

Temporada	Pasajeros mundiales *	Pasajeros Ushuaia			
		Totales **	% sobre mundiales	Locales ***	% sobre mundiales
1992-93	6458	4116	64%	1.630	25%
1993-94	7.957	4.689	59%	1.724	22%
1994-95	8.185	7.325	89%	3.730	45%
1995-96	9.212	8.322	90%	5.935	64%
1996-97	7.322	6.389	87%	5.344	73%
1997-98	9.380	8.560	91%	5.814	62%
1998-99	9.850	9.135	93%	6.202	63%
1999-00	13.650	12.967	95%	8.330	62%
2000-01	12.260	11.489	94%	7.822	64%
2001-02	13.465	12.886	95%	7.304	54%
2002-03	15.454	15.086	96%	7.734	51%
2003-04	25.406	22.817	90%	11.401	45%
2004-05	27.324	s/d	s/d	s/d	s/d
2005-06	31.287	28.440	91%	16.909	54%
2006-07	35.598	33.198	93%	18.694	53%
2007-08	46.069	44.605	97%	23.431	51%
2008-09	37.858	34.913	92%	23.431	51%
2009-10	36.642	35.630	97%	18.204	50%
2010-11	33.824	32.180	96%	16.089	48%
2011-12	26.519	25.576	96%	18.920	74%
2012-13	34.316	33.498	98%	21.842	64%

* Se contabilizan sólo aquellos pasajeros que han sido transportados vía marítima.

** Pasajeros Ushuaia Totales: número de pasajeros que transitaron por Ushuaia al menos una vez

*** Pasajeros Ushuaia Locales: número de pasajeros que iniciaron y finalizaron su viaje en Ushuaia.

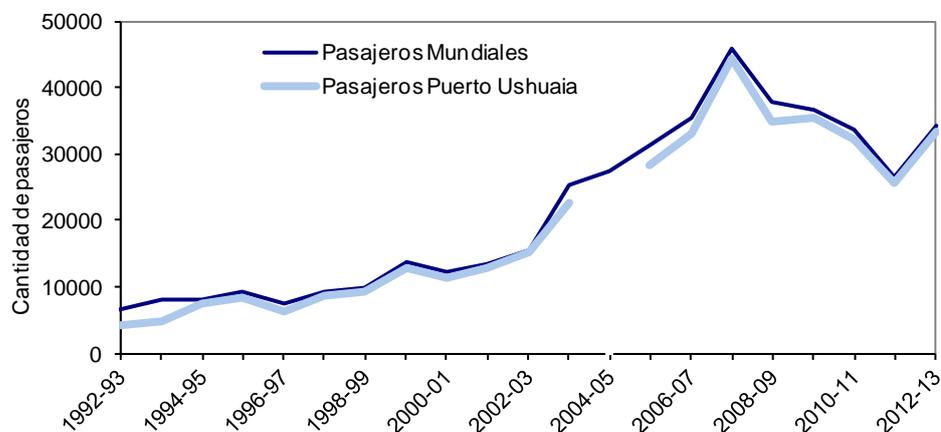
En ambos casos se muestran los respectivos porcentajes sobre el total mundial

s/d: sin datos. No se poseen datos de pasajeros Temporada 2004/2005, ya no han sido contabilizados por la Oficina Antártica.

Fuente: Instituto Fueguino de Turismo en base a datos de Prefectura Naval Argentina y Dirección Provincial de Puertos.

Durante la última temporada los **Cruceristas Antárticos** crecieron un **31%** en el Puerto de Ushuaia

Pasajeros Antárticos mundiales y tránsito de pasajeros Antárticos por el Puerto de Ushuaia – Evolución por temporadas



Nota: no se poseen datos de pasajeros Temporada 2004/2005, ya no han sido contabilizados por la Oficina Antártica.

Fuente: Instituto Fueguino de Turismo en base a datos de Prefectura Naval Argentina y Dirección Provincial de Puertos.

Teniendo en cuenta la baja registrada entre las temporadas 2010-2011 y 2011-2012 debido a la recesión financiera internacional iniciada a finales de 2008, es importante destacar que a partir de la temporada 2012-2013 –y según las tendencias para la temporada 2013-2014-, se está recuperando un crecimiento sostenido del tránsito de turismo antártico.

En el capítulo 1 se mencionó que el mercado de cruceros es el segmento turístico de mayor incremento en los últimos años, con un crecimiento promedio anual entre un 8 y 10%, duplicando el ritmo de crecimiento del turismo de estancia. El nicho de Cruceros Antárticos por su parte, ha duplicado exponencialmente el número de pasajeros durante los últimos diez años.

No existe variación en la cantidad de buques desde el período antes citado. Sin embargo, la cantidad de viajes aumentó un 20% (40 viajes más). Un análisis de los datos interanuales entre temporadas indica una tendencia en la disminución de la capacidad de pasajeros (plazas) pero a su vez, una mayor cantidad de recaladas y/o arribos de buques. Esto se debe a cuestiones operativas, principalmente a preferencias de itinerarios de la ruta Antártica y así complementar la contra temporada de verano del hemisferio Sur y cuestiones logísticas en general.

Viajes Antárticos, pasajeros y buques turísticos que transitaron por Ushuaia. Evolución por temporadas

Temporadas	VIAJES		PASAJEROS		BUQUES	
	Total	Variación anual	Total	Variación anual	Total	Variación anual
1992-93	35	--	4.116	--	8	--
1993-94	43	22,9	4.689	13,9	9	12,5
1994-95	84	95,3	7.325	56,2	13	44,4
1995-96	105	25,0	8.322	13,6	14	7,7
1996-97	94	-10,5	6.389	-23,2	11	-21,4
1997-98	83	-11,7	8.560	34,0	11	0,0
1998-99	93	12,0	9.135	6,7	14	27,3
1999-00	120	29,0	12.967	41,9	17	21,4
2000-01	106	-11,7	11.489	-11,4	15	-11,8
2001-02	107	0,9	12.886	12,2	15	0,0
2002-03	123	15,0	15.086	17,1	19	26,7
2003-04	157	27,6	22.817	51,2	25	31,6
2004-05	190	21,0	s/d	s/d	29	16,0
2005-06	206	8,4	28.440	s/d	27	-6,9
2006-07	236	13,0	33.189	14,0	37	27,0
2007-08	257	9,0	44.605	34,0	39	5,0
2008-09	238	-7,0	34.913	-22,0	34	-13,0
2009-10	196	-18%	35.630	2%	34	0%
2010-11	185	-6%	32.517	-9%	29	-15%
2011-12	178	-4%	25.576	8%	22	3%
2012-13	197	10%	33.498	30%	25	14%
2013-14*	215	9%	34.021	2%	28	14%

*Previsiones a septiembre 2013 según datos de IAATO

Fuente: Instituto Fueguino de Turismo en base a datos de Prefectura Naval Argentina y Dirección Provincial de Puertos.

2.2. Viajes 'LOCALES', 'SEMI-LOCALES' y 'EN TRANSITO'

Durante la temporada de turismo antártico, 25 buques de turismo recalaron en el puerto de Ushuaia, realizando un total de 197 viajes⁴.

Para analizar el flujo de embarcaciones y pasajeros que visitaron la región de la península antártica usando Ushuaia como puerto operativo, se han clasificado los viajes y, consecuentemente, a los pasajeros de acuerdo al puerto de partida, tránsito y/o regreso optado por los buques en:

⁴ La información analizada en este informe corresponde solamente a buques con fines turísticos.

LOCALES	<ul style="list-style-type: none"> • Aquellos viajes que se iniciaron y finalizaron en Ushuaia. Esto designa a los pasajeros que pasaron por el puerto local 2 veces: al embarcarse y al desembarcarse de su viaje antártico.
SEMI-LOCALES	<ul style="list-style-type: none"> • Los que se iniciaron o terminaron en Ushuaia, alternando con otro puerto. Esto significa que los pasajeros pasaron por el puerto local 1 vez: en el embarque o en el desembarque de su crucero antártico.
EN TRANSITO	<ul style="list-style-type: none"> • aquellos viajes que NO se iniciaron NI terminaron en Ushuaia, sino que tuvieron una escala en el puerto local, al ir o al regresar de la Antártida. Esto significa que los pasajeros transitaron por Ushuaia una vez, habiendo comenzado y finalizado su crucero en otro puerto.

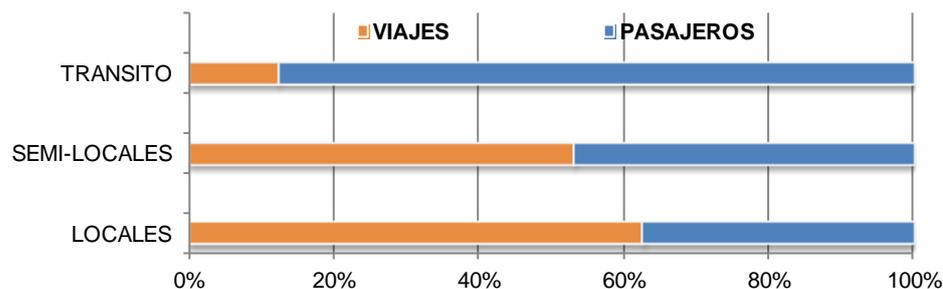
Del total de los viajes a Antártida realizados a través del puerto de Ushuaia, 157 fueron viajes locales, cifra que representó el 80%. Los viajes semi-locales fueron 34, el equivalente al 17%; y por último, se efectuaron 6 viajes en tránsito, registrando una cifra proporcional de 3% sobre el total de viajes realizados.

Del total de pasajeros transportados (33.498), se distribuyeron del siguiente modo, en función de las categorías enunciadas precedentemente: en los viajes locales se transportaron 21.778 pasajeros, cifra que representó el 65%. En los viajes semi-locales fueron transportados 3.093 pasajeros, el equivalente al 9%; y por último, los viajes en tránsito transportaron 8.623 pasajeros, cifra que representó el 26%.

Viajes Antárticos realizados y cantidad de pasajeros que transitaron por el Puerto de Ushuaia - Temporada 2012-2013

	VIAJES		PASAJEROS	
	Cantidad	Cuota	Cantidad	Cuota
Locales	158	80%	21.778	65%
Semi-locales	33	17%	3.093	9%
Tránsito	6	3%	8.623	26%
TOTAL	197	100%	33.498	100%

Fuente: Instituto Fueguino de Turismo en base a Prefectura Naval Argentina, Dirección Provincial de Puertos de Tierra del Fuego & Asociación Internacional de Tour Operadores Antárticos.



Viajes Antárticos realizados a través del puerto de Ushuaia según categorías y por temporadas

Temporada	Viajes locales		Viajes semi-locales	Viajes en tránsito
	Porcentaje	Cantidad		
1992-93	77%	35	---	23%
1993-94	58%	43	33%	9%
1994-95	70%	84	26%	4%
1995-96	83%	105	17%	---
1996-97	88%	94	12%	---
1997-98	78%	83	22%	---
1998-99	73%	93	27%	---
1999-00	75%	120	25%	---
2000-01	77%	106	23%	---
2001-02	73%	78	25%	2%
2002-03	70%	86	27.5%	2.5%
2003-04	75%	117	22%	3%
2004-05	85%	160	12%	7%
2005-06	80%	165	18%	2%
2006-07	82%	194	15%	3%
2007-08	86%	209	8%	6%
2008-09	87%	206	10%	3%
2009-10	86%	168	8%	6%
2010-11	86%	151	8%	6%
2011-12	86%	178	11%	3%
2012-13	80%	158	17%	3%
2013-14*	85%	182	12%	3%

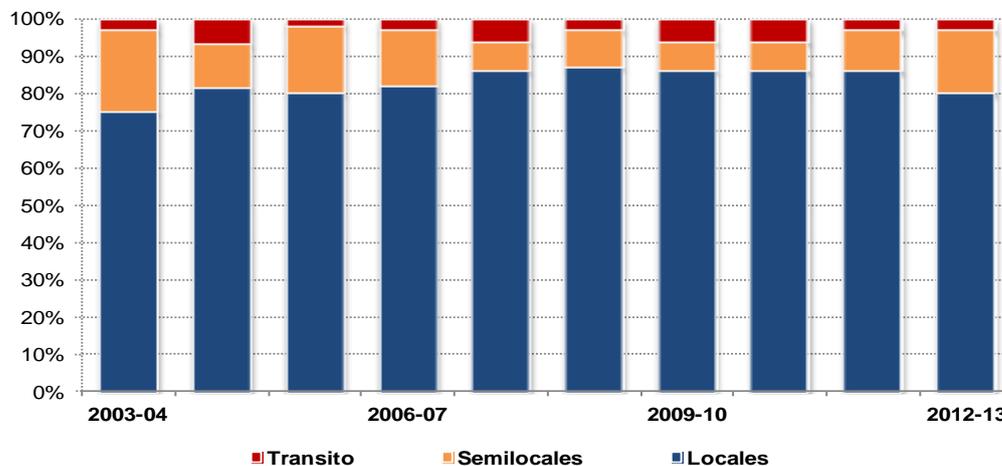
*Previsiones a septiembre 2013 en base a Asociación Internacional de Tour Operadores Antárticos.
Fuente: Instituto Fueguino de Turismo en base a datos de Prefectura Naval Argentina y Dirección Provincial de Puertos.

Durante la temporada 2012-2013 se registró una baja de la modalidad "local" de viajes del 6% -de 86% en temporada 2011/2012 a 80% en temporada 2012/2013-. Sin embargo, esta cifra se vio compensada en el aumento de la modalidad semilocal al alcanzar ésta un 17% (contra el 11% de igual período anterior).

Se puede observar -a pesar de las variaciones porcentuales a lo largo de los años de las modalidades locales y semilocales-, los viajes "locales" son líderes por amplia diferencia, lo que refuerza la opción de las embarcaciones, de manera sostenida, de utilizar el puerto local como base para la realización de los viajes

hacia el continente blanco. Por su parte, los viajes en tránsito, representaron un 3 por ciento del total de viajes realizados, similar cuota que igual período anterior.

Gráfico comparativo de viajes locales, semi-locales y en tránsito. Últimas diez temporadas.



2.3. Tránsito de pasajeros Antárticos por mes

Como ya se ha dicho, durante la temporada 2012-2013 transitaron por Ushuaia un total de 33.498 pasajeros. Se puede observar que los meses con mayor movimiento fueron enero y febrero, absorbiendo más de la mitad del flujo de pasajeros.

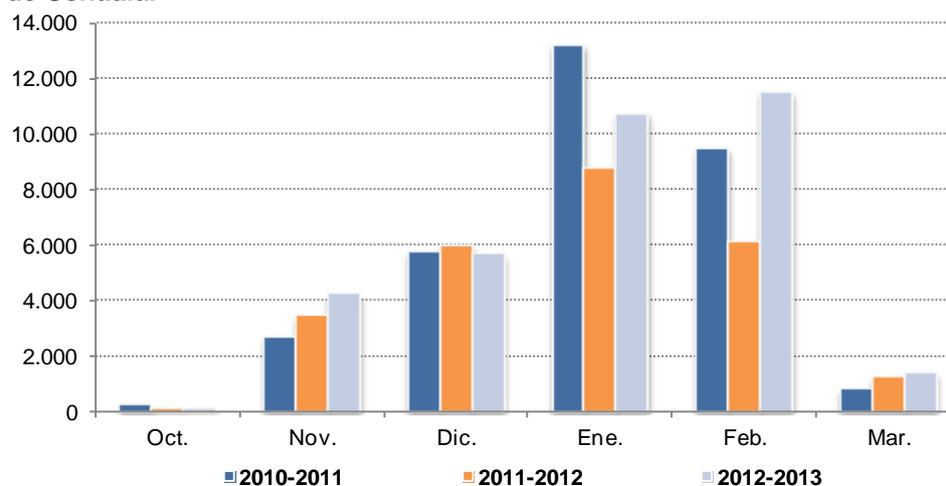
Demanda de cruceros y pasajeros Antárticos por temporadas y por el Puerto de Ushuaia

Período	2010/2011		2011/2012		2012/2013	
	viajes	pasajeros	viajes	pasajeros	viajes	pasajeros
Oct.	2	216	1	85	1	64
Nov.	26	2.691	31	3.433	37	4.218
Dic.	42	5.780	39	5.954	44	5.642
Ene.	54	13.208	53	8.770	57	10.709
Feb.	41	9.482	43	6.126	41	11.481
Mar.	11	803	11	1.208	18	1.384
TOTAL	176	32.180	178	25.576	197	33.498

Nota: Incluye pasajeros locales, semilocales y en tránsito.

Fuente: Instituto Fueguino de Turismo en base a datos de Prefectura Naval Argentina y Dirección Provincial de Puertos.

Tránsito de pasajeros antárticos por mes. Últimas tres temporadas, Puerto de Ushuaia.



2.4. Características de los viajes antárticos

Se ha agrupado a los buques de acuerdo a la capacidad máxima de pasajeros en:

- Pequeños: hasta 100 pasajeros.
- Medianos: entre 101 y 299 pasajeros.
- Grandes: entre 300 y 499 pasajeros.
- De gran porte: desde 500 pasajeros.

A partir de la temporada 2008-2009 se decidió incorporar una nueva categoría denominada buques de gran porte, dado el incremento en las recaladas y la capacidad en camas de los mismos, teniendo en cuenta además, las perspectivas de la industria de cruceros a futuro. Cabe destacar, que en esta última categoría se incluyen aquellas embarcaciones que sólo navegan en aguas antárticas sin realizar descensos en ningún sitio – ver Anexo I. Legislación.-

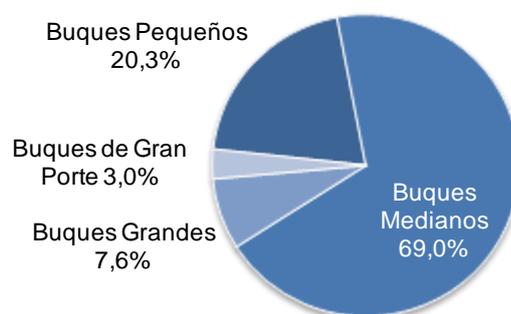
Durante la temporada 2012-2013 operaron desde el puerto de Ushuaia 25 buques de turismo antártico, bajo las siguientes banderas: 9 fueron de Bahamas, 3 de Malta, 3 de los Países Bajos, 3 de Rusia, 2 de Francia, 1 de Bermudas, 1 de Chipre, 1 de Liberia, 1 de Noruega, 1 de Panamá.

La duración promedio de los viajes Antárticos fue de 15 noches a bordo.

La capacidad de los cruceros varió desde el más pequeño con doce pasajeros, representado por la embarcación Hanse Explorer; hasta 2.050 pasajeros transportados en el crucero Infinity.

Siguiendo la clasificación de buques mencionada anteriormente, 5 de ellos pertenecieron a la categoría de buques pequeños; 14 a la de buques medianos, 3 a la de buques grandes, y los 3 restantes son buques de gran porte.

Cuota de participación de viajes Antárticos según categorías sobre el Total. Puerto de Ushuaia. Temporada 2012/2013



Los buques pequeños realizaron el 20% del total de viajes, mientras que los buques medianos el 69%. A la categoría de buques grandes le corresponde el 8% restante y a las de gran porte el 3%.

Los buques pequeños realizaron 40 viajes transportando 2.823 pasajeros. Los buques medianos llevaron 18.464 pasajeros en 136 viajes, los barcos grandes realizaron 15 viajes con 3.584 pasajeros y por último, las embarcaciones de gran porte llevaron a cabo 6 viajes transportando 8.623 pasajeros.

Características de los Viajes Antárticos. Puerto de Ushuaia. Temporada 2012/2013

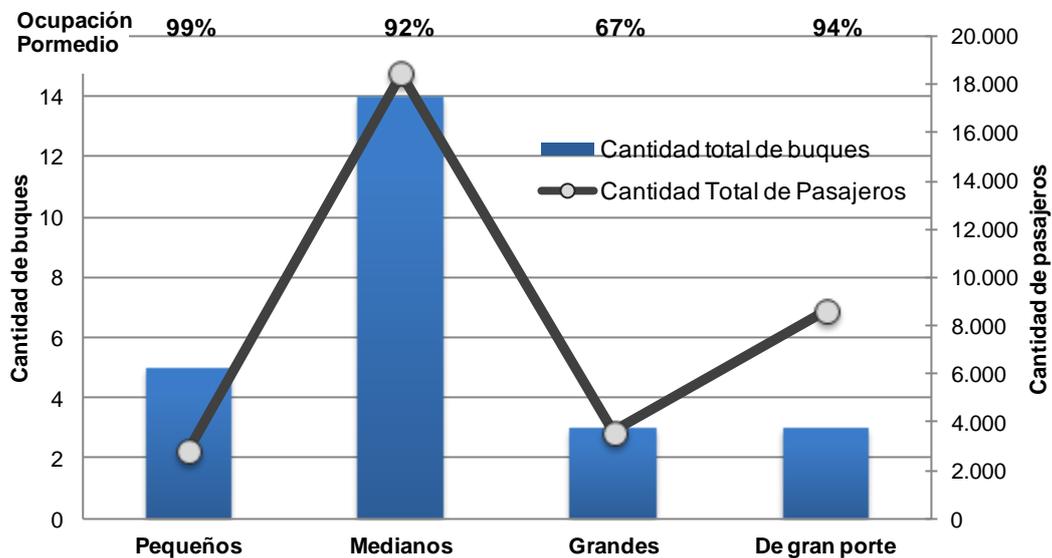
TIPO	Cantidad total de buques	Capacidad Promedio de Pasajeros	Promedio de Ocupación (en%)	Promedio noches a bordo	Cantidad Total de Pasajeros	Cantidad Total de Viajes	Cuota de participación de viajes sobre el total
Pequeños	5	64	99	15	2.823	40	20,3
Medianos	14	154	92	13	18.464	136	69,0
Grandes	3	409	67	15	3.584	15	7,6
De gran porte	3	1397	94	17	8.627	6	3,0
Totales	25	2.023	88	15	33.498	197	100

Se observa que predominaron los buques medianos, es decir 14 embarcaciones sobre un total de 25; esta misma tipología también presentó la mayor participación en lo que a cantidad de viajes respecta, con un total de 136 viajes (representando el 69% del total); en lo referente a pasajeros transportados, el mayor número (18.464) también fue concretado por los buques de medianos.

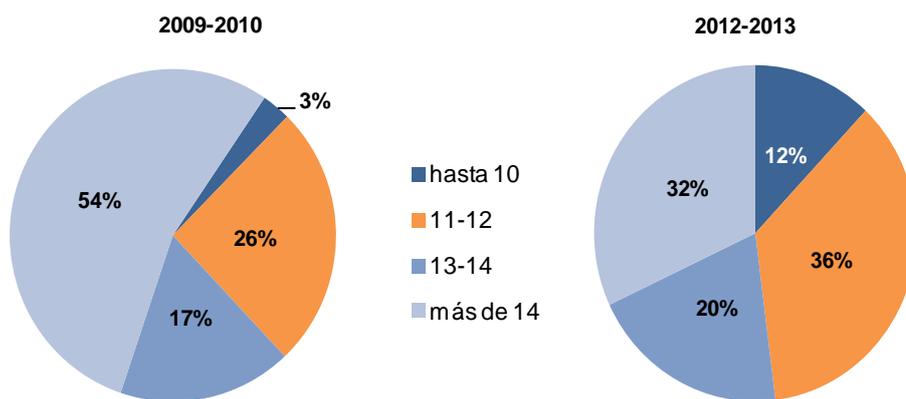
La ocupación media de los buques fue de 88%. No obstante, los buques de Gran Porte registraron menor tasa de ocupación (67%).

La duración promedio de los viajes fue de 15 noches a bordo.

**Características de los Viajes Antárticos. Puerto de Ushuaia.
Temporada 2012/2013**



**Distribución de viajes Antárticos en crucero por su duración en días.
Recaladas en Ushuaia**



Características de los Viajes Antárticos. Cuadro comparativo por temporadas

Período	Capacidad promedio de pasajeros en los buques según tamaño								Ocupación Promedio de los Buques	Duración Promedio De los Viajes
	Hasta 100 pax	Cantidad	101 a 299 pax	Cantidad	De 300 a 499 pax	Cantidad	Desde 500 pax	Cantidad	En %	Noches A bordo
1992-93	66	3	126	2	486	3	-----	-----	81	11
1993-94	73	4	136	3	725	2	-----	-----	82	13
1994-95	66	7	149	4	800	2	-----	-----	83	12
1995-96	58	8	145	5	850	1	-----	-----	82	12
1996-97	62	7	138	4	-----	-----	-----	-----	84	12
1997-98	71	6	161	3	550	2	-----	-----	84	12
1998-99	74	6	136	7	800	1	-----	-----	78	14
1999-00	60	7	135	7	760	3	-----	-----	74	12
2000-01	58	5	129	8	550	2	-----	-----	81	13
2001-02	70	7	138	5	760	3	-----	-----	83	13
2002-03	68	7	139	7	908	5	-----	-----	75	14
2003-04	63	6	130	10	732	9	-----	-----	S/D	14
2004-05	66	8	126	10	722	11	-----	-----	S/D	13
2005-06	62	9	145	11	850	7	-----	-----	85	13
2006-07	69	11	156	12	800	14	-----	-----	83	14
2007-08	71	13	140	11	331	4	1.098	11	86	13
2008-09	65	10	136	13	370	3	1.156	8	80	-----
2009-10	71	7	146	15	379	2	1.302	10	77%	16
2010-11	81	6	130	11	260	3	1.359	7	87%	16
2011-12	71	4	153	13	328	1	1.153	4	85%	15
2012-13	64	5	154	14	409	3	1.397	3	88%	15

Fuente: Instituto Fueguino de Turismo en base a Prefectura naval Argentina-Ushuaia y IAATO.

Se encuentran confirmados 215 viajes Antárticos durante la Temporada 2013-2014

Las previsiones para la presente temporada son alentadoras. Según fuente de la Dirección Provincial de Puertos, se encuentran confirmados 28 buques con 215 viajes Antárticos

Estas estimaciones indican la posibilidad de un crecimiento en el número de la actividad turística Antártica.

Capítulo IV
INFORME DE CRUCEROS

**Infraestructura y
Equipamiento Turístico**

Infraestructura y equipamiento turístico

1. Datos generales.

Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e islas del Atlántico Sur.

1.1. Características Generales

La Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur se encuentra ubicada en el extremo Sur de la Republica Argentina, y es una de las provincias que componen la region geografica Patagonia Argentina.

Limita al Norte con el Estrecho de Magallanes, al Este con el Océano Atlántico, al Oeste con Chile y al Sur con el Canal Beagle. La superficie total es de 1.268.271 Km², según los límites fijados en la Ley 23.775 de “Provincialización del último Territorio Nacional” del año 1990. Está compuesta por la parte oriental de la Isla Grande de Tierra del Fuego e Isla de de los Estados (20.912 Km²), sector Antártico Argentino (1.230.000 Km²), las Islas Malvinas (11.718 Km²), Georgias del Sur (1.064 Km²) y a las Sandwich del Sur junto a otras islas menores (4.577 Km²).

Dividida en dos Departamentos, Ushuaia y Río Grande -que incluye a la localidad de Tolhuin-, cuenta con tres centros urbanos:

- La ciudad de Ushuaia (54°48'26"S 68°18'16"O), capital de la Provincia, fundada el 12 de octubre de 1884, se ubica en la zona sur de la Isla y cuenta con una población de 56.956 habitantes⁵.
- En la zona norte se encuentra la ciudad de Río Grande (53°46'0"S 67°42'0"O) fundada el 11 de julio de 1.921 y es, la ciudad más poblada de Tierra del Fuego, con un total de 66.475 habitantes.
- La ciudad de Tolhuin (54°31'0"S 67°12'0"O), ubicada en el centro de la Isla y sobre la cabecera del Lago Fagnano, cuenta con una población de 3.567 habitantes y es la localidad más joven de la Provincia, fundada 9 de octubre de 1972.
- El territorio Antártico Argentino y las Islas del Atlántico Sur suman un total de 207 habitantes, distribuidos en bases y puestos.

Cuadro de distancias

Aeropuerto Internac. USH	5 km	La Quiaca	5.171 km
Tolhuin	105 km	Antártida Argentina (Base Marambio)	1.310 km
Río Grande	230 km	Polo Sur	4.000 km
Río Gallegos	592 km	Puerto Montt (Chile)	1.525 km
El Calafate	926 km	Puerto Chacabuco (Chile)	1.090 km
Puerto Madryn	1.653 km	Punta Arenas (Chile)	642 km
Buenos Aires	3.040 km		

⁵ Fuente: INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001 y 2010

1.2. Aspectos Geográficos, Históricos y Turísticos de Ushuaia

En 1884, alrededor de 300 habitantes recibieron en Ushuaia a la “Expedición del Atlántico Sur”, comandada por Augusto Laserre, quien estableció entonces la Subprefectura Marítima.

La aldea fue expandiéndose, hasta transformarse en un pueblo pintoresco. Ushuaia capturó la atención de los argentinos cuando se creó la Penitenciaría en 1902. Luego fue creciendo, de la mano de los presidiarios, pobladores nativos, inmigrantes y pioneros que con esfuerzo sentaron las bases de la historia fueguina.

El confín de la Patagonia Argentina ofrece una variedad de actividades, paseos y deportes para los amantes de la naturaleza. Podrás realizar un vuelo de ensueño en avión o helicóptero, esquiar en los valles, pasear en cuatriciclos, vehículos 4x4 o en trineos tirados por perros, realizar caminatas, navegaciones o bucear para descubrir los naufragios ocultos bajo las aguas australes. Ushuaia, ubicada entre la cordillera de los Andes y el Canal Beagle, es la puerta de entrada a la Antártida.

1.3. Atractivos Turísticos y Excursiones

Glaciar Martial:

A 7 Km del centro de la ciudad, se encuentra el Centro de Montaña del Glaciar Martial, el cual posee una pista de esquí andino y un medio de elevación (aerosilla). El ascenso desde la base hasta la plataforma dura 15 minutos y una vez allí se disfruta de una impactante panorámica del Canal Beagle, la Ciudad de Ushuaia, el Glaciar e incluso de la Isla Navarino (Chile). Desde la plataforma se puede continuar ascendiendo por diferentes senderos señalizados e incluso llegar al pie del glaciar, esta última caminata tiene una duración de 40 minutos aproximadamente. Este centro puede visitarse tanto en verano como en invierno.

Navegaciones por el Canal Beagle:

Las navegaciones parten desde el muelle y se realizan a bordo de catamaranes y pequeños barcos. Los circuitos recorren la Isla de los Pájaros, la Isla de los Lobos, las Islas Bridges, el Faro Les Eclaireurs, la Estancia Túnel, un sitio histórico ubicado en la costa Norte del Canal, Puerto Almanza, Isla Gable, Paso Mackinlay e Isla Martillo, donde reside una colonia de pingüinos magallánicos. Durante estas navegaciones se pueden avistar lobos marinos, cormoranes, albatros, skúas, petreles, gaviotas, gaviotines y patos. La duración varía según la embarcación, siendo la mínima 3 horas. Todas las navegaciones están sujetas a las condiciones meteorológicas.

Parque Nacional Tierra del Fuego:

Por la Ruta Nacional N°3, a 12 km al oeste de Ushuaia, se puede visitar el Parque Nacional Tierra del Fuego. Es el más austral de la Argentina y limita en su porción occidental con la vecina República de Chile. Posee una superficie de 63.000 hectáreas y su límite meridional es bañado por el canal Beagle. De topografía montañosa, presenta un típico paisaje glaciar, donde alternan profundos valles ocupados por ríos y lagos, y cordones montañosos orientados de noroeste a sudeste. En el área predominan dos tipos de bosque, el de lenga y el de guindo. En el sector costero se encuentra la Bahía Lapataia y Ensenada Zarategui, donde se intercalan barrancos y pequeñas playas que constituyen el ambiente ideal para la avifauna. Allí pueden encontrarse ostreros del sur y cauquenes blancos, el pato vapor y el petrel zambullidor. Otras aves características del parque son el macá grande o huala, los cauquenes común y de cabeza gris y el carpintero negro patagónico. Entre los mamíferos se halla al guanaco y al zorro colorado, una raza particular de Tierra del Fuego. En las costas, se encuentra el chungungo o nutria marina. Las especies introducidas son el conejo, el visón, la rata almizclera y el

castor canadiense entre otros. Además de las excursiones organizadas, cuya duración promedio es de 4 horas, pueden realizarse actividades tales como caminatas, campamentismo, pesca deportiva, avistaje de aves y castores, canotaje, cicloturismo y deportes náuticos. La mejor época para visitar el Parque es durante la temporada estival y durante el otoño.

Paseos Aéreos:

Es impactante conocer Ushuaia desde el aire, contemplando las magníficas vistas de la geografía del fin del mundo. Se pueden observar los ríos, lagos, bosques, las islas y el Canal, como un mapa vivo. Los vuelos parten del antiguo Aeropuerto de Ushuaia y están sujetos a las condiciones meteorológicas. En avioneta, se hacen sobrevuelos de media y una hora. Con el más corto, se disfruta de inolvidables vistas aéreas de la ciudad de Ushuaia, el Valle y la cascada del Río Pipo, Parque Nacional y el Canal Beagle. El largo, llega a la Cordillera de los Andes y muestra un poco del centro de la isla, para regresar por el Canal Beagle. El viaje finaliza con el sobrevuelo de la Ciudad de Ushuaia.

Otra opción es el paseo en Helicóptero. Existen vuelos de distinta duración para disfrutar de los paisajes fueguinos.

Canopy:

El canopy es una experiencia emocionante, divertida y con mucha adrenalina que también se practica en familia y permite conocer la naturaleza desde otro ángulo. Es una actividad que nació de la necesidad científica de los biólogos centroamericanos de estudiar el bosque sin dañar el ambiente. Se traslada entre los árboles, mediante cables de acero, con una cuerda sujeta a un arnés. Se realiza en verano todo el día y en invierno complementando otras actividades, en la base de la Aerosilla del Centro de Montaña Glaciar Martial.

Cabalgatas:

Tierra del Fuego ofrece paisajes únicos, terrenos variados y lugares pocas veces pisados por el hombre. Cabalgarlos es la alternativa ideal para disfrutar a pleno los magníficos escenarios naturales. El caballo criollo es el compañero ideal, se adapta a las distintas condiciones del relieve. Los experimentados guías de la zona acompañarán con sus caballos entrenados y enriquecerán la vivencia con sus relatos.

En el Sur de Tierra del Fuego se recorren cañadones, senderos sobre rocas y piedra laja, cruzando ríos y atravesando bosques densos, zonas blandas, pantanosas, turbales y pendientes pronunciadas. Se llega a las costas del Canal Beagle para disfrutar panorámicas de paisajes únicos en el país.

Museos

Museo del Fin del Mundo

El Museo del Fin del Mundo abrió sus puertas en 1979 y desde entonces se ha abocado a la puesta en valor de todo el patrimonio provincial. Sus colecciones se exhiben en cinco salas, donde se destacan las vitrinas dedicadas a los nativos fueguinos, exploradores, personalidades vinculadas a la historia local, testimonios de antiguos naufragios e historia natural. Cuenta con biblioteca, ubicado en la calle Maipú 173, dista a tres cuadras del puerto local.

Antigua Casa de Gobierno, Ushuaia, Tierra del Fuego

Este edificio que fue sede del Gobierno del Territorio Nacional, sede de la Municipalidad de Ushuaia, sede de la Policía Territorial, sede legislativa y actualmente es museo. Se estima que fue construida entre los años 1890 y 1893.

Fue declarada CASA HISTÓRICA, así como Monumento Histórico. A partir de mayo de 2008, esta casa se convierte en una extensión del Museo del Fin del Mundo, con el fin de albergar exhibiciones relacionadas con la Historia de Tierra del Fuego.

Además de albergar exposiciones temporales relacionadas con esta provincia fueguina, se puede observar en este museo el mobiliario que perteneció a la Antigua Casa de Gobierno de Tierra del Fuego; vestimenta de principios del siglo XX, entre la cual se encuentra un saco de guarda cárcel utilizado en el Presidio de Ushuaia; mobiliario, útiles domésticos, marca de ganado mayor, máquina de tejer, utilizados en Tierra del Fuego a comienzos del siglo XX; elementos recuperados en la remodelación efectuada al edificio en el año 2001; y el mobiliario perteneciente a la presidencia de la legislatura y al salón de reuniones y sesiones de la misma.

Museo Marítimo y Museo del Presidio

Creado como tal en 1994, el Museo ha revalorizado el edificio del antiguo Presidio de Ushuaia. Se inició como Museo Marítimo, exhibiendo una completa colección de maquetas navales. Se pueden conocer los pabellones donde funcionó la Cárcel, algunos de ellos recreados, y una reliquia especial: el Ala Histórica, que se conserva en el estado en que se encontraba cuando el Presidio fue cerrado en 1947. Alberga además una interesante colección sobre Expediciones Antárticas. Fue declarado Monumento Histórico Nacional. Ubicado en Yaganes y Gobernador Paz, dista a 6 cuadras del puerto local. Más información en www.museomaritimo.com

Museo Yámana

Este sitio presenta un viaje a través de los últimos 20.000 años en la historia de la zona, mediante una serie de maquetas que representan la vida de los pobladores nómades de la isla. Material etnográfico y cartografía completan la exhibición. Ubicado en Rivadavia 56, dista a 3 cuadras y media del puerto local.

Paseo de los Artesanos

Los artesanos locales ofrecen sus originales productos a todos los visitantes de la ciudad. El paseo funciona en la Plaza 25 de Mayo, contiguo a la entrada al Puerto de Ushuaia. La producción incluye objetos confeccionados a partir de los más diversos materiales: madera, metales, lana, cuero, cerámica, vidrio, hueso, papel, entre otros.

Paseo de los Antiguos Pobladores

Este centro de exposiciones, ubicado a pasos de la calle San Martín, sobre la avenida Maipú (entre las calles Günter Pluschow y Alférez Sobral), alberga muestras pictóricas, exposiciones fotográficas, eventos literarios, conciertos y talleres. La casa donde funciona es una réplica de una antigua vivienda perteneciente a la familia Beban. Esta casa es un ejemplo interesantísimo de arquitectura, ya que es totalmente atípica en estas latitudes. Fue adquirida por catálogo a Suecia y armada en Ushuaia entre 1911 y 1913 por don Tomas Beban. Tomas era de origen croata, al igual que sus padres, quienes tras haber pasado varios años en Punta Arenas y Navarino (Chile) se instalaron definitivamente en Ushuaia, donde inauguraron un comercio de ramos generales, a principios del siglo XX. En 1905 Tomas regresó a Ushuaia y en 1913 se casó con doña Amanda Eiras. Para tan especial ocasión, fue inaugurado el novedoso edificio, emplazado sobre la Avenida Maipú, con vista a la Bahía Ushuaia. La casa estaba compuesta por siete dormitorios, una gran sala, un comedor, una serie de galerías, una gran cocina y dos baños, además de una torre que corona y distingue al edificio. Cronológicamente, esta casa cumplió varias funciones además de ser vivienda familiar. Durante algún tiempo funcionó allí una clínica privada y luego en 1976 comenzó a funcionar el Hotel "Las Goletas". Las distintas modificaciones realizadas a lo largo de su historia, determinaron que los familiares decidieran donarla a la Municipalidad de Ushuaia, que se hizo cargo de su reconstrucción y, a través de la Dirección de Cultura, de su administración. Casinos: www.casino-club.com.ar

1.4. Principales Eventos

Festival Internacional de Música Clásica

El Festival Internacional de Ushuaia, que hermana a la ciudad nombrada con Salzburgo en Austria, se desarrolla generalmente entre los meses de marzo y abril. Congrega orquestas sinfónicas nacionales e internacionales, constituyendo un evento cultural único en la región. Entre las orquestas que han participado de esta gala, se cuentan la Filarmónica de Berlín y la Orquesta Sinfónica de Moscú. Más información en: www.festivaldeushuaia.com

Festival Internacional Jazz al fin

El Festival Internacional “Jazz al Fin” está organizado por la “Fundación Inti Main” de Ushuaia, con el objetivo de llevar el jazz a todos los sectores de la comunidad. El evento ya transita por su tercera edición, y congrega artistas fueguinos, nacionales e internacionales. Más información en: www.jazzalfin.wordpress.com

Fiesta Nacional de la Noche más Larga

Una de las características indiscutidas de Ushuaia, que la distingue de otros destinos del mundo, es su ubicación geográfica en el extremo austral. Esta particularidad única, provoca en época estival una notable reducción en la cantidad de horas de luz solar: desde el 21 de diciembre y hasta el 21 de junio de cada año, el ocaso se adelanta a razón de dos minutos por día. Por ello, llegado el 20 de junio, el sol se asoma hacia las 10 hs., dando paso a la noche alrededor de las cinco de la tarde. Por ello, el día más corto del año –coincidente con el solsticio de junio- se reconoce popularmente como “La Noche Más Larga”, que en Ushuaia significa algo más que otro evento tradicional: señala el inicio de la temporada invernal. Para celebrar esta ocasión, se llevan a cabo espectáculos diversos, pero el acto central - organizado por la Municipalidad de Ushuaia – es un festejo de alcance nacional que congrega a gran parte de la población. Durante varios días alrededor de esta atípica noche temprana, se presentan artistas locales ligados a la música y la danza, quienes comparten el escenario con reconocidos músicos de nuestro país. El espectáculo finaliza con un espectacular show de fuegos artificiales sobre el Canal Beagle.

1.5. Servicios Turísticos de Apoyo

Alojamiento:

La Provincia de Tierra del Fuego cuenta con 119 establecimientos trabajan bajo regulaciones oficiales del Instituto Fueguino de Turismo⁶ representando un total de 4.560 plazas. El 87,5% de las plazas se reparte en la ciudad de Ushuaia, sumando 3.989 plazas en 105 establecimientos, 6 alojamientos turísticos con 187 plazas en la comuna de Tolhuin (4,1%), y el 8,4% restante en la ciudad de Río Grande, con 384 plazas distribuidas en 8 establecimientos. A éste último Departamento se le deben adicionar 11 estancias y lodges de pesca en las afueras, que en su conjunto suman 120 plazas más.

Transporte

La ciudad cuenta con servicio de buses, taxis, remises y rent-a car. Para más información: <http://www.turismoushuaia.com/es/estoy-en-ushuaia/conexiones-de-transporte>

Asociación de taxis: www.taxiushuaia.com.ar Remises: www.remiscar.com.ar

⁶ Establecimientos habilitados según legislación vigente.

Salud

Ushuaia cuenta con dos centros de salud, el Hospital Regional Ushuaia y la Clínica San Jorge, y un número de centros de menor complejidad. Para más información: <http://www.turismoushuaia.com/es/estoy-en-ushuaia/>

Comercios

Ushuaia cuenta con una variada gama de oferta comercial, en particular de productos artesanales y de importación. Más información: <http://www.turismoushuaia.com/es/estoy-en-ushuaia/comercios>

Agencias de viajes. Ushuaia cuenta actualmente con 52 agencias en la ciudad, de las cuales 41 son casas matrices y 11 sucursales; que ofrecen actividades tanto de turismo tradicional como alternativo en sus diferentes modalidades. Río Grande cuenta con 10 casas matrices y 4 sucursales, contabilizando 14 agencias de viajes más en la Provincia.

Correos

El servicio postal es provisto por el Correo Argentino, sito entre las calles San Martín y Godoy. También existen servicios privados. Más información: <http://www.turismoushuaia.com/es/estoy-en-ushuaia/dirtel>

Servicios Financieros y Telecomunicaciones

La ciudad cuenta con un servicio de cajeros automáticos de la Red Link y Banelco. Todos los cajeros operan de Lunes a Domingo durante las 24 hs. Más información:

http://www.redlink.com.ar/buscador_cajeros.html <http://www.banelco.com/>

Guía Gastronómica

Los distintos restaurantes ofrecen pescados, mariscos, frutos de mar, pastas, pizzas, comidas rápidas y una gran variedad de carnes. Entre los platos típicos se destacan la centolla, la merluza negra, el asado y el cordero fueguino a la cruz. Para más información:

<http://www.turismoushuaia.com/es/viajo-a-ushuaia/gastronomia>

Información Aduanera

La Provincia de Tierra del Fuego fue declarada Área Aduanera Especial por la Ley 19.640, por lo que se encuentra exenta del pago de ciertos impuestos como el IVA, Ganancias y derechos de importación y exportación. Al ingresar a la provincia es conveniente declarar, filmadoras, equipos fotográficos y equipos electrónicos en general. Al partir tenga en cuenta que existen restricciones para ciertos artículos.

Artículos sin pago de arancel:

Bebidas alcohólicas: 2.000 c.c
Cigarrillos: 400 unidades.-
Cigarros: 50 unidades.-
Comestibles: 5 kg.-
Perfumes: 100 ml

Libre de arancel hasta U\$S 150 (terrestre) y U\$S 300 (aéreo) por persona, sobre el excedente se paga el 21 % de I.V.A.-

Artículos Importados:

Artículos varios (no electrónicos). Libre de arancel hasta U\$S 300. Sobre excedente se abona arancel del 50%.- Pago de arancel del 50%: Audio, TV, video, equipo fotográfico, óptica, cinematografía, computación, telefonía, instrumentos musicales, relojería, artefactos mecánicos Importante: las franquicias se otorgan únicamente para el equipaje acompañado. Una unidad por persona.

Controles Fitosanitarios

Tierra del Fuego es un área libre de Fiebre Aftosa y Mosca de los frutos y para mantener este status sanitario el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad agroalimentaria (SE.NA.S.A.) controla el ingreso de cualquier alimento.

Por ello, está prohibido traer en el equipaje productos caseros, frutas, hortalizas, queso, carne (vacuna, ovina, porcina, caprina) y sus derivados (fiambres, embutidos, achuras, etc.). En caso de ingresar con alguno de estos productos, los mismos serán decomisados y desechados.

Aeropuerto Internacional y Puerto de Ushuaia

Ushuaia tiene atractivos turísticos pero también ventajas de infraestructura y equipamiento. Entre ellas posee un Puerto y un Aeropuerto ubicados muy cerca del centro de la ciudad.

2. Puerto de Ushuaia⁷

El Puerto de Ushuaia está ubicado en la ciudad homónima, capital de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Localizada a Latitud 54° 48,6', Longitud 068° 18,2' W, Cartas Locales H-419B y H-477, es la ciudad más austral del mundo.

El muelle cuenta con 1.359 metros lineales, y está dividido en nueve sitios de amarre (cinco sitios Sur y cuatro sitios Norte). El viento predominante es S.O. y la amplitud de marea es de un metro. Desde el Océano Atlántico se accede al puerto a través del Canal de Beagle, el cual se extiende de este a oeste, previo paso por el Estrecho de Le Maire, que posee una profundidad de 50 a 80 pies. A la ciudad arriban transportes navales, comerciales, turísticos y científicos, hecho que la convierte en el segundo Puerto de Argentina (después de Buenos Aires) en lo que respecta a tráfico de contenedores, y en el principal puerto del hemisferio sur, respecto a cruceros turísticos.

En este último aspecto, Ushuaia se ha consolidado como la puerta de ingreso a la Antártida. La temporada turística antártica comienza en el mes de Noviembre y culmina a finales del mes de marzo. Durante el verano austral, cruceros de diverso tamaño y ocasionalmente veleros, ofrecen a los amantes de la aventura y la naturaleza la posibilidad de viajar hacia el Continente Blanco. Zarpando desde Ushuaia, la ruta de navegación atraviesa el Paso Drake, en dirección al extremo Noroeste de la Península Antártica, ubicada a unos 1.000 kilómetros de Tierra del Fuego.

Sus competidores comerciales son el Puerto Argentino (Islas Malvinas) y el puerto de Punta Arenas (Chile). Recibe cuatros tipos diferentes de arribos: Cruceros que viajan al Continente Antártico, Cruceros Internacionales, Embarcaciones de menor tamaño -mayoritariamente catamaranes- que realizan excursiones por el Canal Beagle, Buques de carga, pesca, de carga, militar, barcos frigoríficos, etc.

Tanto los cruceros convencionales como los que viajan a la Antártida, se aprovisionan de diversos artículos en los puertos que tocan en su viaje. En el caso

⁷ Para obtener información complementaria se sugiere consultar "Patagonia, destino de cruceros", una publicación presentada en conjunto por los cinco Puertos ubicados en la Patagonia: Ushuaia y Puerto Madryn (Argentina), y Puerto Montt, Puerto Chacabuco y Punta Arenas (Chile). Todos ellos reciben visitas de cruceros internacionales, y el objetivo de la publicación es entregar información técnica, logística y turística de cada puerto, la ciudad en la que se ubica y su área de influencia. Año 2012.

de Ushuaia este servicio es ofrecido a través de varias empresas locales que los aprovisionan en general de productos perecederos. El abastecimiento a buques está integrado por una cadena de servicios que prestan distintos agentes, agencias marítimas, proveedores marítimos, mayoristas, etc. que abastecen a todo tipo de buques. Algunos proveedores marítimos trabajan sólo en temporada; los más importantes lo hacen todo el año. Por su parte, algunos abastecedores mayoristas locales también son proveedores marítimos, lo que les otorga una posición de mercado dominante.

Si bien el 90% de los productos que se suben a un buque tienen como origen mercados extrarregionales, es destacable que quienes operan con ellos en Ushuaia son en gran parte agentes locales.

Entre los servicios que se ofrecen en el Puerto local, figuran 12 Agencias marítimas, un agente de carga logística y distribución, amarre y desamarre, 8 empresas de armador y propietario de buque, 10 Despachantes de aduana, 13 de Estibaje, 7 Importador/exportador, uno de Movimiento de cargas y contenedores en general, 3 de Reparaciones navales, 8 Proveedores marítimos, 12 Servicios de apoyo a buques, 4 Transporte de carga, un Transporte de combustible y 10 empresas de Transporte de pasajeros, según información suministrada por la Dirección Provincial de Puertos.

Actualmente, la terminal permite operar en forma simultánea a tres buques de pasajeros de gran porte -grandes cruceros- más tres de mediano porte. Los mismos arriban sólo durante la temporada estival, ya que durante la época invernal los viajes a la Antártida y mares del sur se ven interrumpidos por razones climáticas.

El Puerto de Ushuaia es administrado por un ente autárquico en la órbita de la Dirección Provincial de Puertos, dependiente del ministerio de Obras y servicios Públicos. Comprende dos muelles, el principal denominado Muelle de la Dirección Provincial de Puertos ó Muelle comercial (antiguamente Muelle de la Gobernación), y el muelle de la Planta Orión (petrolero, utilizado exclusivamente para el ingreso de combustibles que abastece a toda la provincia) perteneciente a Yacimientos Petrolíferos Fiscales (Y.P.F.), cuya sede Administrativa coincide con la ubicación del muelle. Ambos muelles se encuentran ubicados dentro de la Bahía Ushuaia, lado noroeste (N-W).

El Muelle Comercial es el más importante de la Provincia. Su estructura es de hormigón armado y está ubicado en el sector Noroeste de la Bahía con orientación SSE. Tiene 550 mts. de largo y 28 mts. de ancho, con 1.100 mts de atraque. La manga máxima promedio es de 17,13 mts.

A este puerto arriban buques de diferentes nacionalidades transportando cargas variadas como, automotores, maquinarias, materiales para la construcción, kits electrónicos, equipos de audio, video y mercaderías en general. Entre las exportaciones se destacan la madera, lanas, productos de pesca, aparatos electrónicos, turba, etc.

Se dispone de un proyecto para ampliar en 400 mts. el muelle de cruceros para poder albergar una capacidad máxima de 7/8 buques de 100/130 mts. de eslora considerados los dos frentes de atraque.

2.1. Aspectos Técnicos

Nueve sitios de amarre.

Calado máximo 10,80 metros (En sitio 9).

Calado mínimo 5,00 metros (En sitio 1).

Cuenta con Estación de Tender

Áreas de maniobras: El muelle comercial consta de nueve sitios de atraque divididos en dos frentes, Norte y Sur con las dimensiones que a continuación se detallan:

Frente Sur

Sitio	Longitud	Calado (mts.)	
	Metros	Mínimo	Máximo
1	129	3,10	5,00
3	80	5,00	5,80
5	120	5,80	7,50
7	150	7,50	8,20
9	200	8,20	10,80
TOTAL	679		

Frente Norte

Sitio	Longitud	Calado (mts.)	
	Metros	Mínimo	Máximo
2	45	5,20	5,80
4	120	5,80	7,50
6	150	7,50	8,20
8	200	8,20	10,80
Sectores locales	165	0,00	5,00
TOTAL	680		

2.2. Servicios

- Servicio de combustible, por camión cisterna.
- Servicio de provisión de agua potable, 30 m3/hora, por redes de agua en muelle. Cuenta con una reserva de agua de 350 m3. Línea Norte 60Tns/hora. Línea Sur 40 tns/hora.
- Provisión de energía eléctrica a buque: Provisión en columnas de 220v/380v 50hz hasta 50kw/h (A lo largo del muelle), capacidad de abastecimiento 100 contenedores Reefer.
- Servicios a pasajeros: dos edificios de seguridad donde está contemplado el usufructo de pasajeros en tránsito.
- Retiro de aguas de sentinas. Recepción y tratamiento de residuos líquidos y sólidos. Convenio MARPOL. Certificación de disposición final.
- Provisión de alimentos.
- Código ISPS = PBIP (Código Protección de Buques e Instalaciones Portuarias-Declaración de cumplimiento N° 53/04 certificación-Habilitación para operar buques de carga porta contenedores, pasajeros y pesqueros).
- Servicio de remolcadores de apoyo. El uso de remolcadores no es obligatorio en el Puerto de Ushuaia.

3. Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas**3.1. Aspectos técnicos:**

Este aeropuerto internacional, inaugurado en 1997 y con una pista de 3100 m de longitud que permite operar con todo tipo de aeronaves, fue la primera terminal aeroportuaria privatizada de la Argentina.

El Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas cuenta con una (1) pista para operar todos los vuelos que arriban a la Terminal. La pista posee una longitud de 2.914 mts. y un ancho de 45 mts. La pista y calles de rodaje fueron diseñadas tomando como aeronave tipo un Boeing 747. Con respecto a la plataforma de estacionamiento, se consideró la operación simultánea de dos aeronaves de gran porte (B 747 – A340), dos de mediano porte (MD80 – B737) y dos de menor porte (F27 – SW4). El horario de operación del aeropuerto es de 6:00 a 24:00 hs. La Terminal Internacional posee una superficie total de 5.500,00 m2, distribuida en dos plantas.

La playa de estacionamiento del aeropuerto de Ushuaia se ubica frente a la Terminal con una capacidad aproximada de 150 vehículos. Existen plazas reservadas para minusválidos. La distancia del aeropuerto hasta el puerto de la ciudad es de 7 km. En vehículo, el trayecto se realiza en 10/15 minutos aproximadamente.

Sistema de aeronavegación: Aeródromo controlado, con aproximación no Radar. Radio ayudas de navegación: DVOR, ILS Categoría I, Servicio Contra incendio Categoría 8. El aeródromo no cuenta con sala de estabilización médica ni médico.

Conectividad con Otros Aeropuertos: la mayor parte de sus vuelos están conectados con Buenos Aires (Aeroparque/Ezeiza), en menor medida con El Calafate y eventualmente en temporada alta, con Río Grande, Río Gallegos, Trelew y Comodoro Rivadavia.

Volumen de Operaciones: En temporada alta, (Octubre-Marzo), cuenta con un promedio de 10 vuelos comerciales diarios de Aerolíneas Argentinas, 2 vuelos diarios de LAN ARGENTINA, más de 2 charters los días de recambio de cruceros y 4 vuelos semanales de LADE con aeronaves de 32 plazas interconectando las principales ciudades de la Patagonia Sur hasta Comodoro Rivadavia.

Aerolíneas que operan actualmente

Cubre dos importantes segmentos de mercado: los vuelos de cabotaje y los vuelos internacionales, pudiendo admitir cinco aviones de gran porte a la vez, por lo cual Ushuaia poco a poco va consolidando su posicionamiento como destino turístico mundial.

Aerolíneas Argentinas opera los siguientes destinos: Aeroparque, El Calafate, Ezeiza, Trelew y Río Gallegos.

L.A.D.E. – Líneas Aéreas del Estado opera los siguientes destinos: Aeroparque, Comodoro Rivadavia, El Calafate, Gobernador Gregores, Mar del plata, Perito Moreno, Puerto Madryn y Río Gallegos.

Lan Argentina / Lan Chile opera los siguientes destinos: Aeroparque, El Calafate

Anexo I
INFORME DE CRUCEROS

Legislación vigente

Legislación Vigente

Sistematización de la regulación jurídica en relación con los cruceros turísticos ⁸

En este apartado se presenta una identificación de la regulación jurídica tanto a nivel internacional, nacional, provincial (Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur) como así también local (Ushuaia) que se vincula con los cruceros turísticos.

1. Normativa internacional

En el marco de las Naciones Unidas se encuentran dos agencias especializadas que tratan temas marítimos, la Organización Marítima Internacional (en adelante OMI) *International Maritime Organization (IMO)* y la Organización Internacional del Trabajo (en adelante OIT) *International Labour Organization (ILO)*. Estas organizaciones tienen por finalidad la cooperación internacional en los temas que les ocupa. La OMI constituye un ámbito excelente para la conclusión de diversos convenios y directrices relacionados con la seguridad en el mar, la prevención de la contaminación y el entrenamiento de gente en el mar mientras que la OIT lleva adelante los temas relacionados con las condiciones de trabajo y de la vida en el mar. Si bien, tanto la OMI como la OIT, establecen el marco regulatorio para los buques, cada Estado miembro es responsable de hacer cumplir, a los buques que llevan su bandera, los convenios internacionales que ha ratificado (Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit 2004).

En relación con la protección del medio ambiente marino de las actividades navieras, son dos los instrumentos fundamentales a considerar:

- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR) *United Nations convention on the law of the sea (UNCLOS)*. Entró en vigor el 16 de noviembre de 1994.
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 *International convention for the prevention of pollution from ships (MARPOL)*.

Éste fue enmendado por el Protocolo de 1978, entrando en vigor el 2 de octubre de 1983.

En otro sentido, existen acuerdos internacionales de particular importancia a tener presente:

- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960 y 1974 *International Convention for Safety of Life at Sea (SOLAS)*. Protocolo 1978 y Protocolo 1988.
- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 *Convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW)*. Fue redactado conjuntamente por la OIT y la

⁸ Daverio, M.E.; Jensen, M.; y Vereda, M. (2009) Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, *Ushuaia*.

OMI. Incorpora aspectos de protección ambiental, así como la seguridad de la vida humana y de los bienes.

En 1948, una conferencia efectuada por la Naciones Unidas adoptó un convenio para establecer la Organización Marítima Internacional⁹ como la primera entidad dedicada exclusivamente a temas marítimos. La OMI entró en vigencia en 1958; actualmente, con sede en Londres, reúne a 166 Estados Miembros y a 2 Miembros Asociados. Esta organización brinda asesoría técnica sobre diversos temas navieros, como así también sobre aspectos de las operaciones portuarias y el manejo de desechos de los buques. Su tarea es llevada adelante a través de comités y subcomités. Sus principales comités son:

- Comité de Protección del Medio Ambiente Marino (CPMM *MEPC*)
- Comité de Seguridad Marítima (CSM *MSC*)
- Comité Legal (CL *LEG*)
- Comité de Cooperación Técnica (CCT *TCC*)
- Comité de Facilitación (CF *FAL*)

La OMI ha adoptado 40 convenios y protocolos, así como más de 800 códigos y recomendaciones sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación, responsabilidad e indemnización y otras cuestiones conexas. En este sentido, los convenios más importantes han sido ratificados por la mayoría de los países marítimos, entre ellos la República Argentina¹⁰:

1.1. Seguridad marítima

- Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos *International convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution casualties (Intervention)*, 1969.
- Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias *Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter (LDC)*, 1972.
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques *International convention for the prevention of pollution from ships (MARPOL)*, 1973 y 1978.
- Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos *International convention on oil pollution preparedness, response and cooperation (OPRC)*, 1990.

1.2. Responsabilidad e indemnización

- Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos *International convention on civil liability for oil pollution damage (CLC)*, 1969. Protocolo CLC 1976 y Protocolo CLC 1992.
- Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por contaminación de hidrocarburos

⁹ Para ampliar información consultar el Sitio Web de la Organización Marítima Internacional: <http://www.imo.org>

¹⁰ Para ampliar información consultar el Sitio Web de la Prefectura Naval Argentina: http://www.prefecturanaval.gov.ar/organismos/dpsn/rpol/Estado_Convenios_en_Argentina%20_marzo%20_2009.pdf

International convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage (FUND), 1971. Protocolo FUND 1992.

- Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares *Convention relating to civil liability in the field of maritime carriage of nuclear material (NUCLEAR)*, 1971.

- Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y su equipaje por mar *Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea (PAL)*, 1974. Protocolo PAL 1976.

1.3.Otros temas

- Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional *Convention on facilitation of international maritime traffic (FAL)*, 1965.

- Convenio internacional sobre arqueo de buques *International convention on tonnage measurement of ships (Tonnage)*, 1969.

- Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos *International convention on maritime search and rescue (SAR)*, 1979.

- Convenio para la supresión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima *Convention for the suppressions of unlawful acts against the safety of maritime navigation (SUA)*, 1988. Protocolo SUA 1988.

Atendiendo al Convenio de Facilitación sobre las formalidades exigidas a los armadores por las autoridades públicas a la llegada, durante la permanencia y a la salida de los buques, el Comité de Facilitación elaboró una lista revisada de certificados y documentos que han de llevar los buques (17 de diciembre de 2004). Estos certificados y documentos son los exigidos por los instrumentos de la OMI.¹¹

La **Convención de las Naciones Unidas sobre el Derechos del Mar (CONVEMAR)**¹² regula todos los aspectos de los recursos del mar y los usos y desarrollos de los océanos, especifica los derechos y responsabilidades de cada Nación y los objetivos generales y principios que han de guiar el uso de los mismos. El texto completo consta de 320 artículos divididos en 17 partes y 9 anexos. Los principales aspectos abarcados por el Convenio incluyen:

- Límites del mar territorial y jurisdicción
- Derechos de navegación
- Paso de buques por estrechos angostos
- Estado legal de los recursos en el lecho del mar más allá de los límites de jurisdicción nacional
- Derechos de explotación de los recursos
- Régimen de investigación marina
- Preservación y manejo de los recursos marinos vivos
- Obligaciones de protección al medio ambiente marino
- Procedimiento obligatorio para la conciliación de disputas entre Estados

El **Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL)**, adoptado por la OMI en 1973, es el principal convenio para combatir la contaminación del mar por los buques. En 1978, la OMI adoptó el Protocolo relativo al Convenio MARPOL 1973¹³. El MARPOL adoptado para prevenir la contaminación del medio ambiente marino no sólo se ocupa de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, sino que abarca, además, otras formas de contaminación como la originada por productos químicos y otras sustancias

¹¹ Para ampliar información consultar el Sitio Web de la Prefectura Naval Argentina:

<http://www.prefecturanaval.gov.ar/organismos/dpsn/rpol/Documentos%20a%20bordo.pdf>

¹² Para ampliar información consultar el Sitio Web de las Naciones Unidas: <http://www.un.org/es/>

¹³ Comúnmente se conoce como MARPOL 73/78.

perjudiciales, las basuras y las aguas sucias; reduce considerablemente la cantidad de hidrocarburos que pueden eliminar los buques en el mar y prohíbe totalmente que éstos efectúen descargas en ciertas zonas especialmente sensibles. También, trata la prevención de la contaminación del aire por las emisiones de los buques. Las regulaciones se agrupan en seis Anexos: Anexo I *Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos*; Anexo II *Reglas para prevenir la contaminación ocasionada por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel*; Anexo III *Reglas para prevenir la contaminación por sustancias peligrosas empacadas*; Anexo IV *Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques*; Anexo V *Reglas para la contaminación por las basuras de los buques* y Anexo VI *Reglas para prevenir la contaminación del aire por los buques*.

El **Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)** fue adoptado en la primera conferencia que organizó la OMI, en 1960. El convenio abarcaba una amplia gama de medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo. En 1974 la OMI adoptó una nueva versión del Convenio SOLAS que incorporaba numerosas enmiendas al Convenio de 1960, entrando en vigor en 1980. Desde entonces, se ha modificado en diversas ocasiones con el fin de responder a los cambios que ha experimentado el sector marítimo y a los avances tecnológicos. En 1998 entraron en vigor tres nuevos capítulos del convenio SOLAS, uno de ellos es el Código internacional de gestión de la seguridad *International safety management (ISM)*. A partir del 1 de julio del 2004 entró en vigor el Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias (Código PBIP) *International ship and port facilities security code (ISPS)*.

Si bien la regulación jurídica marítima internacional abarca numerosos aspectos de la operación de buques de pasajeros, como el diseño y la construcción, la tripulación necesaria a bordo y el apoyo en tierra, la seguridad de la vida humana y la protección del medio ambiente, ésta se encuentra sujeta a revisión permanente y con continuas enmiendas (Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit 2004).

2. Legislación nacional¹⁴

2.1. Constitución Nacional

El Artículo 41 establece el derecho a disfrutar de un ambiente sano, para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras, y el deber de preservarlo.

2.2. Leyes nacionales

- **Ley Nº 13.910, 26.121 y 24.500:** leyes aprobatorias del Convenio Organización Marítima Internacional (OMI), Enmiendas 1991 y Enmiendas 1993 respectivamente.
- **Ley Nº 15.802 y 24.216:** leyes aprobatorias del Tratado Antártico y del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección de Medio Ambiente (Protocolo de Madrid) respectivamente.
- **Ley Nº 18.398:** la Ley General de Prefectura Naval Argentina establece la misión y funciones de esta fuerza de seguridad y su ámbito de actuación. Entre las funciones que se le asigna como policía de seguridad de la navegación se

¹⁴ Para consultar información sobre legislación nacional: <http://www.infoleg.gov.ar>

encuentran: intervenir en todo lo relativo a la navegación haciendo cumplir las leyes que la rigen, dictar las ordenanzas relacionadas con las leyes que rigen la navegación, ser el órgano de aplicación en el orden técnico de los convenios internacionales sobre seguridad de la navegación y de los bienes y de la vida en el mar, dar entrada y salida a los buques, entender en lo relativo a las normas que se adopten tendientes a prohibir la contaminación de las aguas fluviales, lacustres y marítimas, por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas, y verificar su cumplimiento, entre otras.

- **Ley Nº 21.897:** aprobatoria del Convenio internacional sobre tonelaje de arqueo en buques (Tonnage 1969).
- **Ley Nº 21.947:** aprobatoria del Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (LDC 1972).
- **Ley Nº 22.050:** aprobatoria del Convenio de facilitación del tráfico marítimo internacional (FAL 1965).
- **Ley Nº 22.079, 22.502 y 24.213:** aprobatorias del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS 1974), SOLAS Protocolo 1978 y SOLAS Protocolo 1988 respectivamente.
- **Ley Nº 22.190:** esta ley establece el régimen de prevención y vigilancia de la contaminación de las aguas u otros elementos del medio ambiente por agentes contaminantes provenientes de buques y artefactos navales y designa a la Prefectura Naval Argentina como autoridad de aplicación.
- **Ley Nº 22.445:** aprobatoria del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (SAR 1979).
- **Ley Nº 22.455:** aprobatoria del Convenio relativo a la responsabilidad civil en el área del transporte marítimo de material nuclear (NUCLEAR 1971).
- **Ley Nº 22.608:** aprobatoria del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW 1978).
- **Ley Nº 22.718:** aprobatoria del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y su equipaje por mar (PAL 1974) y del Protocolo PAL 1976.
- **Ley Nº 23.456:** aprobatoria del Convenio internacional relacionado con la intervención en alta mar en casos de accidentes de contaminación por hidrocarburos (Intervention 1969).
- **Ley Nº 24.051:** la ley de residuos peligrosos considera que todo residuo que pueda causar daño, directa o indirectamente, a seres vivos o contaminar el suelo, el agua, la atmósfera o en ambiente en general; quedan excluidos los residuos domiciliarios, los radioactivos y los derivados de las operaciones normales de los buques, los que se registrarán por leyes especiales y convenios internacionales vigentes en las materias. Establece el Registro Nacional de Generadores y Operadores de Residuos Peligrosos, entre otros. La autoridad de aplicación es la Secretaría de Ambiente y Desarrollo sustentable.
- **Ley Nº 24.089:** aprobatoria del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78) -Anexo I, II, III, IV, V-; confiere a la Prefectura Naval Argentina el carácter de autoridad de aplicación de este convenio. Reglamentada por Decreto Nº 1886/83.
- **Ley Nº 24.209 y 25.771:** aprobatorias del Convenio para la supresión de actos ilegales contra la seguridad de la navegación marítima (SUA 1988) y del Protocolo SUA 1988 respectivamente.
- **Ley Nº 24.292:** aprobatoria del Convenio internacional sobre alistamiento, respuesta y cooperación ante la contaminación por hidrocarburos (OPRC 1990), reglamentada por Decreto Nº 962/98.
- **Ley Nº 25.137:** aprobatoria del Protocolo CLC 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debido a contaminación por hidrocarburos (CLC 1969) y del Protocolo FUND 1992 que enmienda el

Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FUND 1971).

2.3. Ordenanzas de la Prefectura Naval Argentina (PNA)¹⁵

La Prefectura Naval Argentina conforme a lo establecido en el Artículo 5, inciso a) de la Ley General de la Prefectura Naval Argentina (Ley 18.398) dicta las normas necesarias para la implementación de la legislación de la que es organismo de aplicación. Las ordenanzas, aplicables a buques turísticos operando en el puerto de Ushuaia, son las que se detallan a continuación¹⁶:

- **Ordenanza Nº 6/80** : “Prevención de la contaminación - Vertimiento de desechos y otras materias”.
- **Ordenanza Nº 8/87**: “Prevención de la contaminación - Normas relativas a operaciones de rasqueteado o aplicación de pinturas antiincrustantes en buques, artefactos navales, plataformas de explotación costa afuera, u otra construcciones fijas o flotantes, en aguas de jurisdicción nacional”.
- **Ordenanza Nº 1/93**: “Prevención de la contaminación - Lista de verificaciones para la prevención de la contaminación en operaciones de carga y descarga a granel de hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas. En puertos, terminales, plataformas y monoboyas”.
- **Ordenanza Nº 12/98**: “Designación de zonas de protección especial en el litoral argentino”. Establece zonas costeras (fluviales y marítimas) sujetas a medidas especiales de protección ambiental contra la contaminación proveniente de la actividad navegatoria. Se denomina zonas de protección especial aquellas que, dentro de las aguas marinas de jurisdicción nacional, necesiten medidas especiales de cuidado para su protección ambiental.

En el litoral de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, para el espacio de interés del presente trabajo, se designa la *Zona de Protección Especial Bahía de Ushuaia - Bahía Lapataia*: abarca el área comprendida por los sacos de las Bahías de Ushuaia y Lapataia, y el segmento de costa correspondiente al Parque Nacional Tierra del Fuego, desde la franja costera en tierra firme, hacia el Sur hasta el Límite Internacional con Chile a lo largo del Canal Beagle; al Este, un sector circular tangente a dicho Límite Internacional con Chile, con centro en la Baliza de punta San Juan; al Oeste, el meridiano del Límite Internacional con Chile.

- **Ordenanza Nº 5/99**: “Registro de empresas prestadoras de servicios a terceros, dedicadas al control de derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas y sustancias potencialmente peligrosas”, “Normas para la habilitación, inscripción y reinscripción de empresas prestadoras de servicios a terceros, dedicadas al control de derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas y sustancias potencialmente peligrosas”.

2.4. Resoluciones nacionales

- **Resolución SENASA¹⁷ Nº 152/99**: determina que los residuos y desechos en general originados por empresas y concesionarios de catering, buques y otros

¹⁵ Para ampliar información consultar el Sitio Web de la Prefectura Naval Argentina:

<http://www.prefecturanaval.gov.ar/institucional/castellano/index.htm>

¹⁶ 9 Cabe señalar que las ordenanzas de la Prefectura Naval Argentina tienen alcance para todas aquellas embarcaciones de Matrícula Nacional. Para el presente informe como todos los buques turísticos tienen registro extranjero la regulación jurídica que aplica la autoridad competente argentina corresponde a los convenios internacionales en la materia. En algunos casos, hay ordenanzas de la PNA que sí alcanzan a los buques de registro extranjero.

¹⁷ Para ampliar información consultar el Sitio Web del SENASA: <http://www.senasa.gov.ar>

medios de transporte que provengan del exterior, deben ser eliminados y procesados para evitar el riesgo de la Fiebre Aftosa y otras enfermedades, previendo la incineración como método de tratamiento.

• **Resolución SENASA Nº 895/2002:** el permanente y creciente intercambio comercial y turístico genera el desplazamiento de personas, medios de transporte y bienes a través de nuestras fronteras y su consecuencia directa es el arribo a nuestro país de residuos provenientes del exterior y de elementos potencialmente capaces de vehiculizar plagas y enfermedades que podrán poner en riesgo la sanidad humana, animal, vegetal y el medio ambiente en general. En este sentido, es responsabilidad del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (en adelante SENASA) la ejecución de medidas sanitarias respecto al tratamiento de los residuos y desechos a aplicar en los puertos, entre otros. Por medio de esta resolución se aprueba el “Plan nacional de prevención de ingreso de plagas y enfermedades” a través de residuos. También, se establece que la totalidad de los residuos y desechos orgánicos de origen animal y vegetal que ingresen al Territorio Nacional, provenientes del exterior generados en cualquier medio de transporte, deberán ser destruidos, incluidos los envases que los contengan y los elementos descartables provistos para el consumo a bordo. Asimismo, se determina los requisitos a cumplir por él o los responsables de la generación así como de aquellos que el generador contratara para realizar las operaciones de colecta, transporte y destrucción de los residuos. Los desechos o residuos orgánicos que arriben a nuestra frontera, provenientes del exterior, a bordo de los transportes, sólo podrán ser desembarcados para su posterior destrucción de acuerdo a las pautas establecidas por el SENASA. Los residuos orgánicos provenientes del exterior considerado como de alto riesgo serán destruidos por incineración o por otros sistemas equivalentes homologados internacionalmente.

3. Legislación provincial¹⁸

3.1. Constitución de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur

La Constitución de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur aborda el tema medioambiental en diversos artículos.

En su Artículo 25 establece que todo habitante tiene derecho a gozar de un medio ambiente sano. El Artículo 31 insta a como un deber personal evitar la contaminación y participar en la defensa del medio ambiente. En su Artículo 54 establece que el agua, el suelo y el aire, como elementos vitales para el hombre, son materia de especial protección por parte del Estado provincial para lo que deberá dictar las normas pertinentes. El Artículo 55 se ocupa de las autorizaciones necesarias para el establecimiento de instalaciones susceptibles de generar impacto ambiental. El Artículo 105 establece que es facultad del poder legislativo dictar leyes de defensa de la ecología y del medio ambiente. Finalmente, en el Artículo 173 la Provincia reconoce a los municipios y a las comunas competencias sobre la protección del medio ambiente, equilibrio ecológico y paisaje.

3.2. Leyes provinciales

• **Ley Nº 55:** la ley de medioambiente, promulgada en el año 1992, tiene por objeto la preservación, conservación, defensa y mejoramiento del medio ambiente de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Esta ley, en

¹⁸ Para consultar información sobre legislación provincial: <http://www.legistdf.gov.ar>

sucesivos capítulos, fija como su ámbito de competencia a los siguientes elementos: las aguas (interiores, mar territorial, el suelo y subsuelo del lecho marino, la zona económica exclusiva y toda otra masa de agua sobre la que la Provincia tenga jurisdicción), los suelos, la atmósfera y la flora y la fauna. Otros temas que son de incumbencia de la ley abarcan las áreas protegidas, la genética, la genotoxicidad, la biotecnología, el paisaje, las zonas críticas y las catástrofes ambientales, el impacto ambiental, las audiencias públicas y la participación de los ciudadanos. Por otra parte, el Artículo 95 establece que la autoridad de aplicación es la Secretaría de Planeamiento, Ciencia y Tecnología de la Provincia (hoy Secretaría Desarrollo Sustentable y Ambiente), sin perjuicio de la intervención de los distintos organismos provinciales, municipales y comunales competentes. Asimismo, en su Artículo 100 crea el Consejo Provincial de Medioambiente, como órgano asesor del Poder Ejecutivo. Finalmente, establece un régimen de contravenciones que insta a que ante el conocimiento de hechos que pudieran constituir delito, la autoridad de aplicación deba formular la denuncia penal correspondiente ante el Tribunal competente.

- **Ley Nº 105:** la ley de residuos peligrosos, promulgada en el año 1993, legisla sobre la generación, manipulación, transporte, tratamiento y disposición final de residuos peligrosos cuando se tratare de elementos generados o ubicados en lugares sometidos a jurisdicción provincial. Esta norma considera peligroso todo residuo que pueda causar daño, directa o indirectamente, a seres vivos o contaminar el suelo, el agua, la atmósfera o el ambiente en general. A lo fines de identificar cuáles son los elementos considerados peligrosos contiene dos anexos especificándolos. Esta ley crea el “Registro de generadores y operadores de residuos peligrosos” y otorga a la autoridad de aplicación la facultad de otorgar el Certificado Ambiental. El Certificado Ambiental es un requisito para la habilitación de las industrias, transportes, plantas de tratamiento o disposición y otras actividades en general que operen con residuos peligrosos. La autoridad de aplicación de la presente ley es la Secretaría de Desarrollo Sustentable y Ambiente.
- **Ley Nº 158:** (Territorial) creó, a principios de 1981, la Dirección Territorial de Obras y Servicios Sanitarios (hoy Dirección Provincial de Obras y Servicios Sanitarios) que entre otras funciones tiene competencia para la aprobación de proyectos sistemas de tratamiento de efluentes así como el control del funcionamiento una vez ejecutadas las obras de saneamiento ambiental.
- **Ley Nº 483:** promulgada en el año 2000, sustituye el Artículo 111 de la Ley Provincial Nº 55 y faculta, en caso de urgencia, a la autoridad de aplicación para requerir el auxilio de la fuerza pública y de los cuerpos especializados de bomberos cuando ocurran: a) quemas u hogueras en la vía pública, espacios comunes, sectores cerrados, descampados, cualquiera sea el material empleado; b) derrames de materiales combustibles; c) otras acciones que pudieran dar lugar a contaminación o riesgo en la salud de las personas.
- **Ley Nº 585:** la ley de política antártica provincial, promulgada en el año 2003, establece en su Artículo 6 que es prioridad de la Política Antártica Provincial promover la protección del medio ambiente y de sus ecosistemas dependientes y asociados. En el marco de lo dispuesto en el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección de Medio Ambiente (Protocolo de Madrid) establece la aplicación de sanciones ante incumplimientos de las obligaciones, reglamentaciones, normas complementarias o recomendaciones emanadas del Sistema del Tratado Antártico.
- **Ley Nº 666:** promulgada en el año 2005, establece la prohibición de la instalación de hornos pirolíticos dentro del ejido urbano de las ciudades de Río Grande, Ushuaia y Tolhuin.

3.3. Decretos provinciales

- **Decreto Nº 1333/93:** reglamenta la Ley Provincial Nº 55. Contiene ocho anexos. En el Anexo II se encuentran las tablas de niveles guía de calidad de aguas para diversos usos así como los parámetros de calidad de las descargas límites permisibles. El Anexo III contiene los niveles guía de calidad de los suelos y las pautas de emisión de efluentes a suelos y subsuelos. El Anexo IV contiene las tablas de niveles guía de calidad de aire ambiental y los estándares de emisiones gaseosas. En el Anexo V se indican aquellas sustancias de uso industrial que tienen una acción cancerígena o potencial cancerígeno sobre el hombre, así como las sustancias genotóxicas o agentes mutagénicos. El Anexo VI describe las normas y procedimientos que regulan la protección ambiental durante las operaciones de exploración y explotación de hidrocarburos. El Anexo VII detalla las pautas para la realización de la Evaluación del Impacto Ambiental (EIA). Por último, en el Anexo VIII se establece el procedimiento para el tratamiento infracciones a las acciones prohibidas (Régimen de contravenciones).
- **Decreto Nº 599/94:** reglamenta la Ley Provincial Nº 105. En el Anexo V del decreto, se determina la forma de identificar a un residuo como peligroso, acorde a lo establecido en los Anexos I y II de la Ley Nº 105. Asimismo, establece la inscripción en el “Registro de generadores y operadores de residuos peligrosos”. Por último, fija los requisitos mínimos para la incineración como medida de disposición final.

3.4. Resoluciones provinciales

- **Resolución Nº 014/02 Subsecretaría de Recursos Naturales de Tierra del Fuego:** autoriza la descarga en el puerto de la ciudad de Ushuaia de los residuos sólidos de tipo domiciliario generados por los buques, durante los días de navegación transcurridos desde la fecha de su última escala y el arribo a dicho puerto, quedando excluidos los residuos que en virtud de la Ley Nacional Nº 24.051 y la Ley Provincial Nº 105 sean considerados residuos peligrosos.
- **Resolución Nº 004/05 Subsecretaría de Recursos Naturales de Tierra del Fuego:** se exige a los buques y aeronaves el tratamiento de residuos orgánicos considerado de alto riesgo mediante el Artículo 4º de la Resolución SENASA Nº 895/02, a través de plantas de tratamientos que utilicen sistemas establecidos y autorizados por el SENASA y que se encuentren inscriptas en el registro de operadores de la Subsecretaría de Recursos Naturales. Se exige el tratamiento a los residuos sólidos de tipo domiciliario y/o orgánicos, provenientes de bases antárticas, como así también los desechos de este tipo generados, generados en buques durante los días de navegación transcurridos entre la fecha de su última escala y el arribo al puerto de la ciudad de Ushuaia.
- **Resolución Nº 075/05 Subsecretaría de Recursos Naturales de Tierra del Fuego:** se exige que la plantas operadoras de residuos peligrosos que utilicen el tratamiento de incineración, implementen un equipamiento que permita el registro continuo de los parámetros de operación. Asimismo establece los requerimientos mínimos para la disposición final de cenizas resultantes del tratamiento por incineración en celdas especiales.
- **Resolución Nº 113/05 Subsecretaría de Recursos Naturales de Tierra del Fuego:** establece que los residuos constituidos por aguas residuales con hidrocarburos, aceites de sentina e hidrocarburos residuales generados en buques, que sean recibidos en puerto, deberán ser sometidos dentro del territorio provincial al manejo, tratamiento y/o disposición final establecidos por la Ley Provincial Nº 105. Además, obliga a que las empresas marítimas con domicilio en la Provincia, cuyo servicio a los buques incluya la descarga en puerto, de los residuos anteriores, deberán inscribirse en un registro especial habilitado a tal efecto, como generadores de residuos.
- **Resolución Nº 005/06 Subsecretaría de Recursos Naturales de Tierra del Fuego:** se modifica el Artículo 2º de la Resolución S.R.N. Nº 004/05. La exigencia

del tratamiento será de aplicación a los residuos considerado de alto riesgo mediante el Artículo 4º de la Resolución SENASA N° 895/02, generados en buques durante los días de navegación transcurridos entre la fecha de su última escala y el arribo al puerto de la ciudad de Ushuaia y a los generados en bases antárticas extranjeras.

4. Normativa local¹⁹

Ordenanza 1507/95: establece la obligatoriedad de pago para los productores de residuos conforme a la Ordenanza tarifaria vigente.

- **Ordenanza 1508/95:** establece el valor del pago por la utilización del basural municipal.

5. Los cruceros turísticos en el Área del Tratado Antártico y su régimen jurídico especial

Se considera “Área del Tratado Antártico” la región situada al sur de los 60° S. En este sentido, se debe prestar especial atención a las prácticas turísticas que se llevan adelante en la región dado que, además de tener en cuenta los instrumentos internacionales vigentes que reglamentan la navegación en la Antártida, entre ellos, por ejemplo: MARPOL, SOLAS, CONVEMAR, se debe reconocer al Sistema del Tratado Antártico que incluye el Tratado Antártico, el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección de Medio Ambiente, convenciones (Convención para la Conservación de Focas Antárticas, Londres 1972 y Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, Canberra 1980) y las Medidas, Decisiones y Resoluciones adoptadas en las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico (en adelante RCTA).

El turismo y las actividades no gubernamentales en la Antártida han ido ocupando un lugar cada vez más relevante. A partir de 1990 se observa que estas prácticas se han incrementado y diversificado sensiblemente. Esto último centra una serie de preocupaciones e interrogantes -vinculados a la protección del medio ambiente frágil, la seguridad, la perturbación de la investigación científica, principios jurídicos, entre otras- las cuales se evidencian en documentos de trabajo y documentos de información presentados en las RCTA por los Estados, Organismos No Gubernamentales y la Asociación Internacional de Tour Operadores Antárticos (en adelante IAATO) como así también en los Informes Finales de la Reuniones Consultivas del Tratado Antártico. Asimismo, en los últimos años, se ha ido constituyendo un espacio de discusión en las Reuniones Consultivas en relación con los siguientes aspectos: tendencias del turismo, directrices para sitios que reciben visitantes, infraestructura terrestre para el turismo en la Antártida, buques de gran tamaño -la atención se centra en tres asuntos principales: el impacto acumulativo de los desembarcos, los daños ambientales que podría ocasionar la encalladura o el hundimiento de un buque y las operaciones de búsqueda y salvamento-, gestión de tráfico marítimo, embarcaciones de turismo con pabellón de países que no son Partes, etc. En este sentido, comenzó un proceso para el establecimiento de regulaciones tendientes a conformar un Sistema de Acreditación de Turismo Antártico (Daverio y Vereda 2005).

¹⁹ Para consultar información sobre ordenanzas municipales: <http://www.prensa.ushuaia.gov.ar>

Teniendo en cuenta las prácticas turísticas y no gubernamentales emergentes en este espacio complejo, desde la regulación jurídica se deben tener en cuenta:

El **Tratado Antártico**²⁰ fue firmado en Washington el 1 de diciembre de 1959 por doce Estados: Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Francia, Japón, Nueva Zelandia, Noruega, la Unión de África del Sur, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y los Estados Unidos de América. La Nación Argentina, firmante primaria del documento, lo ratificó en su totalidad mediante la Ley 15.802, sancionada el 25 de abril de 1961. Ratificado por todos los países signatarios, el Tratado Antártico entró en vigor el 23 de junio de 1961. Desde entonces, entre signatarios y adherentes, 46 países han aceptado el Tratado. Entre algunas disposiciones importantes del Tratado Antártico cabe señalar que la Antártida se utilizará para fines pacíficos y se prohíbe, entre otras, toda medida de carácter militar (Artículo I); establece la libertad de investigación científica en la Antártida y la cooperación (artículo II); ningún acto o actividad que se lleve a cabo mientras el presente Tratado se halle en vigencia constituirá fundamento para hacer valer, apoyar o negar una reclamación de soberanía territorial en la Antártida, ni para crear derechos de soberanía en la región. No se harán nuevas reclamaciones de soberanía territorial en la Antártida, ni se ampliarán las reclamaciones anteriormente hechas valer, mientras el presente Tratado se halle en vigencia.

El **Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección de Medio Ambiente** fue aprobado en Madrid, el 4 de octubre de 1991 y entró en vigencia a partir de 1998. El Protocolo designa la Antártida como “reserva natural, consagrada a la paz y a la ciencia”, establece principios ambientales que rigen la realización de todas las actividades, prohíbe la minería, supedita todas las actividades a una evaluación previa de su impacto ambiental, dispone que el Comité para la Protección del Medio Ambiente (en adelante CPA) asesore a la RCTA, y requiere la formulación de planes de contingencia para responder a situaciones de emergencia ambiental.

El Protocolo sobre Medio Ambiente tiene seis Anexos. Los cuatro primeros entraron en vigor junto con el Protocolo en 1998: Anexo I *Evaluación del impacto sobre medio ambiente*, Anexo II *Conservación de la fauna y flora antárticas*, Anexo III *Eliminación y tratamiento de residuos*, Anexo IV *Prevención de la contaminación marina*. El Anexo

V *Protección y gestión de zonas* entró en vigor en 2002 y el Anexo VI *Responsabilidad derivada de emergencias medioambientales* fue adoptado por la XXVIII RCTA, celebrada en Estocolmo (2005) y la Partes Consultivas lo están ratificando.

Por otra parte, “el turismo antártico es una actividad legítima. El Protocolo de Madrid hace referencia al turismo en los Artículos 3, 8 y 15. Junto con la actividad pesquera, es una de las principales actividades comerciales que se desarrollan en la Antártida actualmente” (Acero 2004: 243).

El **sistema de áreas protegidas**¹³, en la Antártida, fue establecido en 1964 a partir de las Medidas acordadas para la Protección de la Flora y Fauna Antárticas el cual instituyó las *Zonas Especialmente Protegidas (ZEPs) Specially Protected Areas (SPAs)*. Posteriormente, el Anexo V del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección de Medio Ambiente (1991) reemplaza la categoría de Zonas Especialmente Protegidas por dos nuevas categorías: *Zona Antártica Especialmente Protegida (ZAEP)*²¹ *Antarctic Specially Protected Area (ASP)* y *Zona Antártica Especialmente Administrada (ZAEA)*²² *Antarctic Specially Managed*

²⁰ Para ampliar información consultar el Sitio Web de la Secretaría del Tratado Antártico: <http://www.ats.aq>

²¹ Puede ser designada bajo esta categoría cualquier zona, incluyendo las zonas marinas, a fin de proteger sobresalientes valores científicos, estéticos, históricos o naturales, cualquier combinación de estos valores, o las investigaciones científicas en curso o previstas. En general, allí sólo se puede ingresar con un permiso para actividades científicas autorizadas.

²² Puede ser designada bajo esta categoría cualquier zona, incluyendo las zonas marinas, en que se lleven a cabo actividades o puedan llevarse a cabo en el futuro para coadyuvar al planeamiento y

Area (ASMA). El número de zonas especialmente protegidas ha crecido notablemente, siendo 70 ZAEPS y 7 ZAEAs²³ para el año 2008.

En los últimos años la RCTA, en el marco de sus medidas para la protección del medio ambiente, adoptó las **Directrices para sitios que reciben visitantes**¹³ en la Antártida a través de Resoluciones. El propósito de estas directrices es proveer instrucciones específicas acerca de cómo conducir las actividades en los sitios más frecuentemente visitados en la Antártida. Incluyen una guía práctica para los operadores turísticos y guías sobre cómo deben ser llevadas a cabo las visitas en esos sitios, teniendo en cuenta sus valores y sensibilidad ambiental²⁴.

De acuerdo con el Artículo IX del Tratado Antártico, las Partes Consultivas se reúnen una vez al año “con el fin de intercambiar informaciones, consultarse mutuamente sobre asuntos de interés común relacionados con la Antártida y formular, considerar y recomendar a sus gobiernos medidas para promover los principios y objetivos del presente Tratado”. Estos encuentros son las **Reuniones Consultivas del Tratado Antártico**¹³, y las medidas adoptadas por la RCTA constituyen en conjunto el régimen administrativo y ambiental de la Antártida. El inhóspito medio antártico presenta retos para cualquier actividad humana, y al mismo tiempo el progreso técnico acerca a la Antártida cada vez más al resto del mundo. Las normas y directrices administradas por las Partes abarcan asuntos tales como: cooperación científica, protección del medio ambiente antártico, conservación de flora y fauna, preservación de sitios históricos, designación y gestión de zonas protegidas, manejo del turismo, intercambio de información, recopilación de datos meteorológicos, confección de mapas hidrográficos, cooperación logística, comunicaciones y seguridad. Después de la protección ambiental, el segundo tema en importancia del programa de la RCTA en los últimos años ha sido el turismo, debido al rápido aumento del número de visitantes que llegan a la Antártida (Secretaría del Tratado Antártico 2008). A los fines del presente informe se mencionan aquellas Reuniones Consultivas en las cuales se adoptaron medidas que alcanzan a las prácticas turísticas:

- *XVIII Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Kioto (1994)*

Recomendación XVIII-1 (1994): Actividades turísticas y no gubernamentales. Guía para visitantes a la Antártida y Guía para aquellos que organizan y conduzcan actividades turísticas y no gubernamentales en la Antártida.

- *XIX Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Seúl (1995)*

Resolución 3 (1995): Requisitos relativos a los informes posteriores a las actividades turísticas y no gubernamentales.

- *XXI Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Christchurch (1997)*

Resolución 1 (1997): Acciones de respuestas en casos de emergencia y planes de contingencia.

Resolución 3 (1997): Formato estándar para la notificación anticipada y la presentación de informes posteriores a visitas, en relación a actividades turísticas y no gubernamentales en la Antártida.

- *XXIII Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Tromsø (1998)*

Resolución 6 (1998): Acciones de respuesta en casos de emergencias y planes de contingencia.

- *XXIII Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Lima (1999)*

Decisión 2 (1999): Directrices para la navegación antártica y actividades conexas.

Resolución 1 (1999): Lineamiento para las evaluaciones del impacto ambiental (EIA) en la Antártida.

coordinación de las actividades, evitar los posibles conflictos, mejorar la cooperación entre las Partes y reducir al mínimo los impactos ambientales.

²³ Para ampliar información consultar: http://www.ats.aq/s/ep_protected.htm

¹⁷ Para ampliar información consultar: http://www.ats.aq/s/ats_other_siteguidelines.htm

Resolución 6 (1999): Cumplimiento del Protocolo sobre protección del medio ambiente por las Partes No Consultivas.

• *XXVII Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Ciudad del Cabo (2004)*

Medida 4 (2004): Seguros y planes de contingencia para el turismo y las actividades no gubernamentales en la zona del Tratado Antártico.

Decisión 4 (2004): Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas y antárticas cubiertas de hielo.

Resolución 2 (2004): Directrices para la operación de aeronaves cerca de concentraciones de aves en la Antártida.

Resolución 3 (2004): Turismo y actividades no gubernamentales: mayor cooperación entre las Partes.

Resolución 4 (2004): Directrices para los planes de contingencia, seguros y otros asuntos relacionados con el turismo y otras actividades no gubernamentales en la zona del Tratado Antártico.

• *XXVIII Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Estocolmo (2005)*

Medida 1 (2005): Anexo VI al Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente: Responsabilidad derivada de emergencias medioambientales.

Decisión 1 (2005): Anexo VI al Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente: Responsabilidad derivada de emergencias medioambientales.

Decisión 8 (2005): Uso de aceite combustible pesado en la Antártida.

Resolución 2 (2005): Directrices prácticas para desarrollar y diseñar programas de vigilancia ambiental en la Antártida.

Resolución 4 (2005): Actualización de los lineamientos para la evaluación de impacto ambiental en la Antártida.

Resolución 5 (2005): Resolución sobre directrices para sitios que reciben visitantes y Anexo respectivo.

Resolución 6 (2005): Formulario para el informe posterior a visitas a sitios antárticos.

• *XXIX Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Edimburgo (2006)*

Decisión 2 (2006): Cambio de agua de lastre en el área del Tratado Antártico.

Resolución 2 (2006): Resolución sobre directrices para sitios que reciben visitantes y Anexo respectivo.

Resolución 3 (2006): Cambio de agua de lastre en el área del Tratado Antártico. Anexo: Directrices prácticas para el cambio de agua de lastre en el área del Tratado Antártico.

• *XXX Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Nueva Delhi (2007)*

Resolución 1 (2007): Resolución sobre directrices para sitios que reciben visitantes y Anexo respectivo.

Resolución 4 (2007): El turismo marítimo en el área del Tratado Antártico.

Resolución 5 (2007): El turismo en el área del Tratado Antártico.

• *XXXI Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Kiev (2008)*

Resolución 2 (2008): Resolución sobre directrices para sitios que reciben visitantes y Anexo respectivo.

Anexo II
INFORME DE CRUCEROS

Glosario

Turismo: comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y otros motivos.

Visitante Un **visitante** es una persona que viaja a un destino principal distinto al de su **entorno habitual**, por una duración inferior a un año, con cualquier finalidad principal (ocio, negocios u otro motivo personal) que no sea la de ser empleado por una entidad residente en el país o lugar visitados. Un **visitante (interno, receptor o emisor)** se clasifica como **turista** (o **visitante que pernocta**), si su **viaje** incluye una pernoctación, o como **visitante del día** (o **excursionista**) en caso contrario. Incluye por tanto, a los turistas y a los cruceristas.

Turista: Un **visitante (interno, receptor o emisor)** se clasifica como **turista** (o **visitante que pernocta**), si su viaje incluye una pernoctación.

Crucero: es un producto turístico que comprende un itinerario por varios puertos donde, además del transporte hacia y/o en el área de destino, las facilidades de alojamiento y servicios complementarios constituyen elementos claves de la oferta, determinada por el tamaño del buque. En términos generales, los cruceros turísticos se caracterizan por constituirse en un destino en sí mismos, debido a que el conjunto de amenidades ofrecidas a bordo constituye la motivación básica de los pasajeros. Son sólo cruceros marítimos, no incluyéndose por tanto ni los cruceros costeros ni los ferries-cruceros ni los cruceros fluviales.

Crucerista: designa al turista que consume el servicio de un crucero turístico.

Pasajeros (en crucero) : son las personas que llegan a un país a bordo de un buque de crucero y que vuelven cada noche a pernoctar al buque, aunque éste permanezca en el puerto varios días.

Estacionalidad Turística: característica del fenómeno turístico ocasionada por la concentración de la afluencia de visitantes en ciertos meses del año coincidente por lo general con las épocas de vacaciones. En Tierra del Fuego la temporada alta se manifiesta entre los meses de octubre a marzo.

Temporada de cruceros en Ushuaia: Período que inicia en el mes de septiembre con la llegada del primer buque, y se extiende hasta el mes de abril. El crucerismo como cualquier otra esfera de la actividad turística se ve afectado por la estacionalidad, siendo un producto de verano.

Oferta Turística: cantidad de bienes y servicios que los productores están dispuestos a ofrecer en un determinado espacio geográfico y socio-cultural, y que poseen un determinado valor o atractivo turístico que es puesto a disposición de los públicos en un mercado.

Demanda Turística: Es la cantidad de bienes y servicios que están disponibles para los turistas o el número de turistas que están consumiendo estos bienes. Conjunto de atributos, valores, servicios y productos que el mercado (los públicos) piden a los operadores turísticos, para satisfacer determinadas necesidades de esparcimiento, ocio, tiempo libre o vacaciones.

Mercado turístico: conjunto de consumidores que demandan bienes y servicios al conjunto de los productores que los ofrecen.

Clasificación de tipos de viajes antárticos:

Locales: aquellos viajes que se iniciaron y terminaron en la ciudad de Ushuaia.

Semi-locales: aquellos viajes que se iniciaron o terminaron en la ciudad de Ushuaia, alternando con otro puerto.

En tránsito: aquellos viajes que tuvieron una escala en el puerto de la ciudad de Ushuaia pero no se iniciaron ni terminaron en la citada ciudad,

Clasificación de tipos de cruceros según tamaño: Para comparar las características de los buques de turismo antártico que intervinieron en la temporada analizada, se agrupan de acuerdo a la capacidad máxima de pasajeros en:

Pequeños (peq.): hasta 100 pasajeros

Medianos (med.): entre 101 a 299 pasajeros

Grandes (grd): entre 300 a 499 pasajeros

De gran porte (dgp): 500 o más pasajeros

Estadía Promedio: Plazas ocupadas / Viajeros.

Las pernoctaciones: indican la cantidad de noches que los visitantes se alojaron en establecimientos turísticos en un determinado período. Igual al número de plazas ocupadas.

Duración de la Estadía: es un elemento clave para la determinación del gasto pues a mayor número de días de permanencia mayor es el gasto realizado.

Tasa de Ocupación: camarotes o unidades ocupadas/camarotes o unidades disponibles * 100. El índice de ocupación puede ser superior a 100, dado que la capacidad oficial de alojamiento no considera las camas supletorias o terceras camas en camarotes dobles.

Cuota de Mercado: es la fracción o porcentaje que se obtiene del total del mercado disponible. (Participación de mercado (Market Share))



Se puede hacer un uso no comercial de este material sin modificaciones, siempre que se cite la fuente Instituto Fuegoino de Turismo o comunicando a la persona u organización responsable de su difusión y el objetivo que se persigue (aplicar experiencias, estudio, investigación)

INSTITUTO FUEGUINO DE TURISMO

estadistica@tierradelfuego.org.ar

www.tierradelfuego.org.ar

Octubre 2013