

Instituto Fueguino de Turismo



INFORME DE CRUCEROS

Puerto de Ushuaia

Año 2013 y temporada 2013/2014



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

DIRECTORA DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO TURÍSTICO
Lic. Lucía Pérez

UNIDAD DE GESTION ESTADISTICA
Lic. Adriana De Luca

Equipo Técnico:

Tec. Guadalupe Ocampo
Lucas Piñero
Victoria Gómez
Carina Hernandez

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
-------------------	---

CAPITULO I	6
Turismo de Cruceros. Situación actual	

CAPITULO II	11
Turismo de Cruceros en el Puerto de Ushuaia	

CAPITULO III	25
Turismo Antártico	

ANEXO I	36
Legislación	

ANEXO II	50
Glosario	

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 2013-2014, 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. Este 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

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, así como también una breve descripción de 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 y en Argentina.

La situación a nivel mundial

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

En el contexto internacional, la tendencia apunta hacia un crecimiento progresivo en los mercados europeos, con elevadas posibilidades de mercados emergentes de cruceros, como por ejemplo el sector chino.

En el informe elaborado por la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros CLIA – por sus siglas en inglés – se observa, respecto a las tendencias de la industria sobre itinerarios y destinos para el año 2014, que la región del Caribe continúa dominando los porcentajes globales con un 37,3%. El Mediterráneo se posiciona en segundo lugar, con un 18,9%, mientras que el Norte de Europa alcanza un 11,1%, Australia/Nueva Zelanda un 5,9%, Alaska un 4,5%, Asia un 4,4% y por último, Sudamérica un 3,3%.

De acuerdo a las cifras recabadas, durante el período 2013/2014 se registró un crecimiento sostenido en la actividad de cruceros, con 29 nuevas embarcaciones y 34,000 camas adicionales.

Para los diversos destinos, 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%

En cuanto a las tendencias de la industria para el año 2014, CLIA prevé un aumento de cruceros de lujo, mejoras tecnológicas en el campo de las comunicaciones, lugares exóticos que competirán con nuevos itinerarios y una lista de destinos favoritos que incluyen el Pacífico, Sudamérica, Antártida, Canada/Nueva Inglaterra y África.

Características del producto cruceros

Según fuente de la Organización Mundial de Turismo (OMT, 2003), la base del negocio en los cruceros turísticos se centra en el alojamiento y sus servicios complementarios.

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. Actualmente existe una amplia gama de actividades que incluyen los deportes, bienestar, distracción (casinos, piletas de natación, salones de fiestas, salas de baile, salas de juegos, centros de recreación, bibliotecas, discotecas, internet, teatros), así como el acceso a comercios, oficinas de informes, prensa, reservas y venta de excursiones en tierra. En este punto, las compañías ofrecen durante cada desembarco la posibilidad de explorar mediante tours los atractivos de los diferentes destinos en donde amarran las embarcaciones.

Evolución de la oferta y la demanda.

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. Durante el 2013, CLIA recabó la cifra de 21,3 millones de pasajeros a nivel global, en tanto que para el año 2014 se espera alcanzar los 21,7 millones de pasajeros.

3% 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 utilización de estrategias de diferenciación para adecuar los productos de las navieras 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.
- El surgimiento de nuevos destinos como Sudamérica, África, India, Asia y Oceanía.
- 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.

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 y china.
- 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.
- Aumento en la modalidad de viajes temáticos (mayor especificación).
- 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 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; y 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.

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.

El turismo de cruceros en Argentina

Es importante destacar que con el cambio de siglo se produce un salto cualitativo en el tráfico de cruceros de buques de gran tonelaje, que provoca que se empiece a hacer un gran esfuerzo para adaptar la infraestructura portuaria a este tipo de embarcaciones y su tráfico.

Los factores generales que inciden en el auge de los cruceros en esta región son:

- 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.
- Infraestructura portuaria y turística que ya posee 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 destino

Es por esto que 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 Ushuaia, otro aspecto importante respecto de la utilización del Puerto, corresponde a los cruceros de turismo antártico. Este segmento será analizado en el Capítulo 4 del presente informe.

Capítulo II
INFORME DE CRUCEROS

Puerto de Ushuaia

El Turismo de Cruceros en el Puerto de Ushuaia

Ushuaia se encuentra posicionada claramente como destino internacional por excelencia. Por el Puerto de Ushuaia transita el 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 vía marítima.

**1 de cada 3
visitantes
llegan a
Ushuaia
en barco**

Este segmento de cruceros es un factor determinante en la composición de la demanda. Representó el 35% 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.

Todo indica que la tendencia se encamina al crecimiento sostenido del turismo de cruceros, desde la brusca caída de la temporada 2009-2010 como consecuencia del impacto de la crisis financiera internacional del 2008, en donde las economías locales retrajeron la actividad turística de los principales mercados emisores de turistas del segmento de cruceros. Se viene registrando entonces un retorno del crecimiento que impacta en el Puerto local también, durante las últimas dos temporadas de crucero.

98.770 mil pasajeros en crucero por el Puerto de Ushuaia

De acuerdo a información de la Dirección Provincial de Puertos y de Prefectura Naval Argentina, la temporada en estudio finalizó con el arribo de **44 buques** de cruceros internacionales los cuales movilizaron a **98.770 cruceristas** transportados en **349 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.

Demanda de cruceros y pasajeros por temporadas. Puerto de Ushuaia

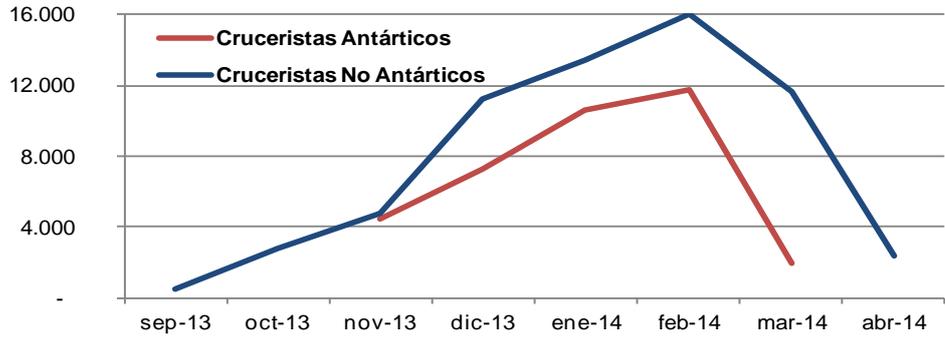
	2009/2010		2010/2011		2011/2012		2012/2013		2013/2014	
	viajes	pasajeros								
Sep.	3	269	3	275	5	409	4	509	4	499
Oct.	12	675	10	704	8	724	13	1.803	12	2.735
Nov.	38	6.088	37	5.634	43	5.541	52	9.749	57	9.097
Dic.	61	19.806	58	11.830	54	13.469	71	17.392	74	18.445
Ene.	73	25.311	69	24.458	69	26.034	86	24.932	80	24.364
Feb.	70	25.641	64	26.502	65	17.344	70	29.143	73	27.731
Mar.	41	11.317	32	5.022	33	8.991	36	10.291	39	13.583
Abr.	4	2.165	3	288	4	463	2	229	10	2.316
TOTAL	302	91.272	276	74.713	281	72.975	334	94.048	349	98.770
Promedio Pasajeros / buque		302		271		260		282		283

Nota: A partir de la Temporada 2012-2013 las cifras fueron complementadas 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.

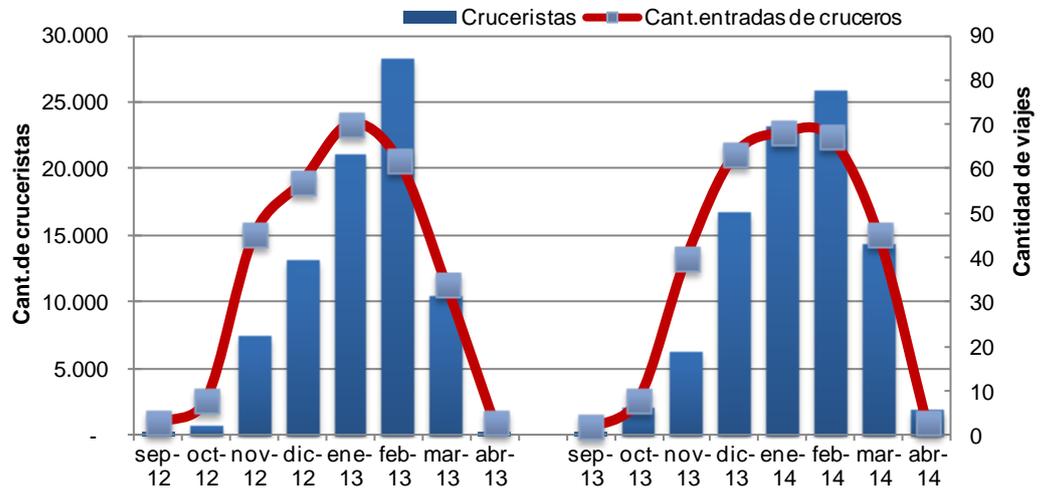
Fuente: Instituto Fueguino de Turismo Prefectura Naval Argentina – Ushuaia y Dirección Provincial de Puertos-Delegación Puerto de Ushuaia.

Ushuaia recibió una capacidad semanal de 7.000 plazas en cruceros durante los meses de enero y febrero

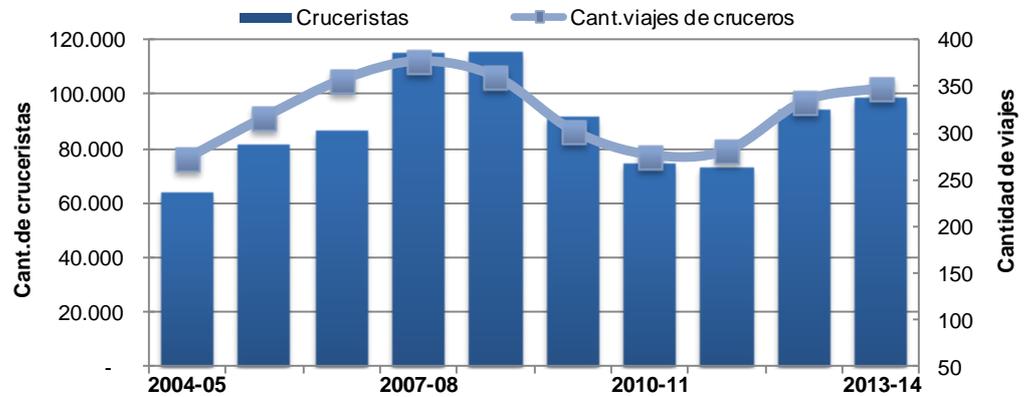
Tránsito de pasajeros en crucero según destino. Temporada 2013-2014.



Entradas de buques y cruceistas al Puerto de Ushuaia. Gráfico comparativo por temporadas



Demanda de cruceros y pasajeros por temporadas - 2004-2014 (miles de pasajeros)



Pasajeros transportados por buque (promedio)	234	256	242	304	321	302	271	260	282	283
----------------------------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

El Turismo de cruceros durante la última Temporada 2013-2014 y previsiones para la próxima. Puerto de Ushuaia

	Temporada 2013-2014			Temporada 2014-2015 e.		
	Cruceros Antárticos	Cruceros no Antárticos	Total	Cruceros Antárticos	Cruceros no Antárticos	Total
Buques	26	18	44	27	13	40
Cant.de viajes	203	146	349	215	145	360
Pasajeros en crucero	37.075	61.695	98.770	39.000	61.000	100.000

e. estimaciones según previsiones a la fecha de presentación de resultados de la Dirección Provincial de Puertos-Delegación Puerto Ushuaia.

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

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 geopolíticamente relevante, 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 cuatro 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 *	
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.

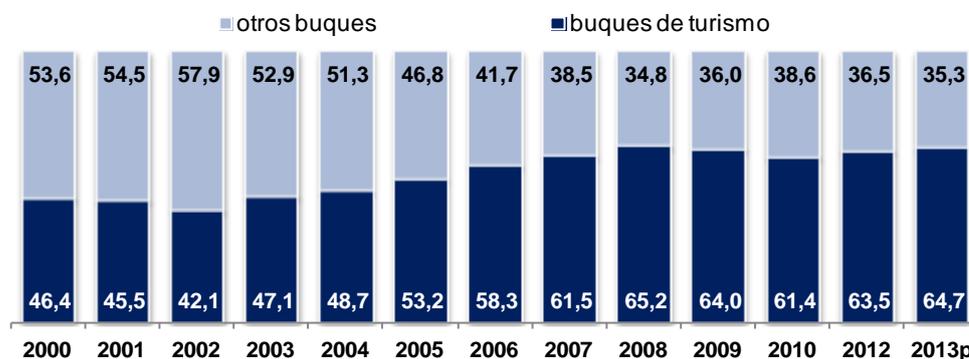
* corresponde a buques militar, científico, apoyo y tanque, entre otros.

** 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.

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



Demanda Turística

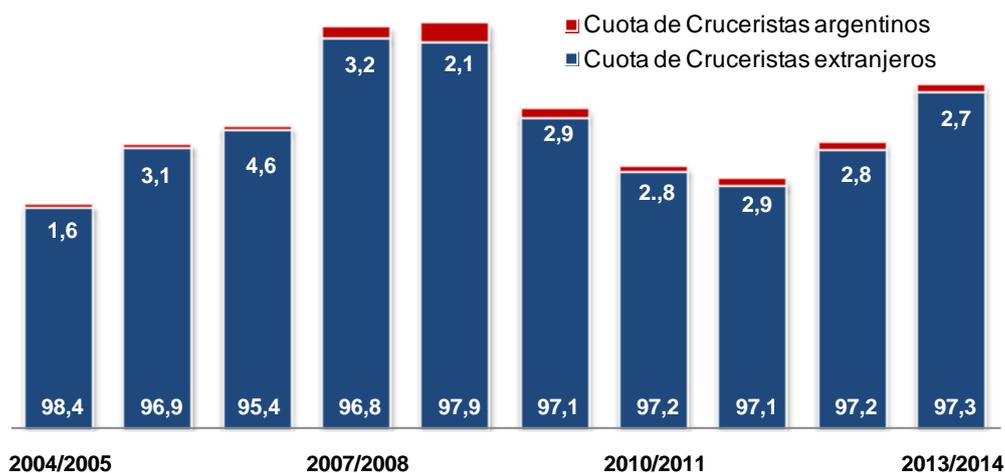
La gran mayoría de las personas que se movilizan por el Puerto de Ushuaia en cruceros provienen de los Estados Unidos de América.

Según fuente de Prefectura Naval Argentina, y acorde al ranking de los 50 países emisores de cruceristas más importantes correspondiente a la Temporada 2013-2014, mercados lejanos como Rusia, España, Suecia y Sudáfrica son los que registraron un mayor nivel de crecimiento.

Estados Unidos 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 40% del total, y fueron mayoritariamente estadounidenses (80%). Los canadienses representaron únicamente el 19% del grupo y el resto, mexicanos. La Región Europea (32%) se compone fundamentalmente de británicos (30%) y alemanes (29%), y le siguen los franceses (5%) y holandeses (5%). En tanto, el turista nacional representó el 2,7% del total.

Pasajeros en crucero por cuotas de mercado. Evolución por temporadas



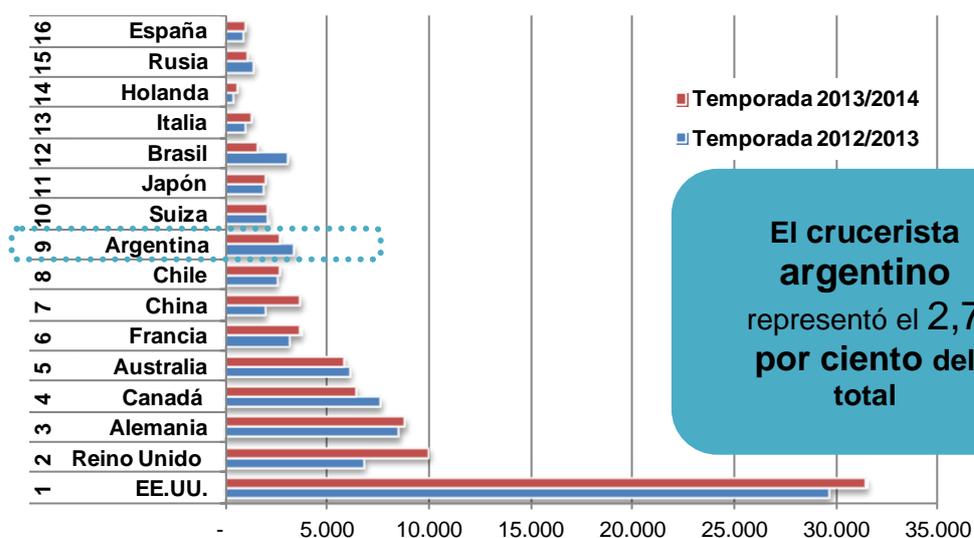
Demanda de Cruceristas en el Puerto de Ushuaia por temporadas altas

Rango		Procedencia	Temporada			2013/2014	var. % con temporada anterior
2010/2011	2012/2013		2011/2012	2012/2013	2013/2014	Cuota de participación	
1	1	EE.UU.	22.708	29.659	31.470	32,0	6,1
4	2	Reino Unido	4.527	6.846	10.023	10,2	46,4
2	3	Alemania	7.753	8.565	8.859	9,0	3,4
3	4	Canadá	5.980	7.650	6.473	6,6	-15,4
5	5	Australia	3.851	6.143	5.856	6,0	-4,7
8	6	Francia	2.235	3.191	3.752	3,8	17,6
14	7	China	1.085	1.987	3.739	3,8	88,2
10	8	Chile	1.840	2.572	2.732	2,8	6,2
9	9	Argentina	2.076	3.426	2.684	2,7	-21,7
11	10	Suiza	1.244	2.173	2.099	2,1	-3,4
24	11	Japón	481	1.924	2.016	2,0	4,8
6	12	Brasil	3.123	3.147	1.673	1,7	-46,8
20	13	Italia	616	997	1.323	1,3	32,7
13	14	Holanda	1.122	472	659	0,7	39,6
12	15	Rusia	1.146	1.418	1.181	1,2	-16,7
15	16	España	865	976	1.075	1,1	10,1
16	17	Suecia	718	513	1.075	1,1	109,6
25	18	Sudáfrica	459	430	1.022	1,0	137,7
21	19	Austria	598	945	946	1,0	0,1
7	20	México	2.313	2.532	879	0,9	-65,3
17	21	Nueva Zelanda	698	764	851	0,9	11,4
+25	22	Noruega	259	402	788	0,8	96,0
22	23	Bélgica	503	784	675	0,7	13,9
+25	24	Polonia	174	155	630	0,6	306,5
+25	25	Dinamarca	242	369	439	0,4	19,0
Otros países			3.399	3.478	2.592	2,9	-25,5

+25: Mercados ubicados por debajo del rango 25

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

Pasajeros en Crucero. Principales lugares de Procedencia. Puerto de Ushuaia. Temporadas 2012/2013 y 2013/2014



El crucerista argentino representó el 2,7 por ciento del total

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

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 de turismo antártico.

Si bien algunos de los grandes buques que realizan el viaje pendular 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. 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.

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

La temporada de cruceros antárticos tiene lugar durante los meses del verano austral, en donde 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.

En este último aspecto, Ushuaia se ha consolidado como la puerta de entrada 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.

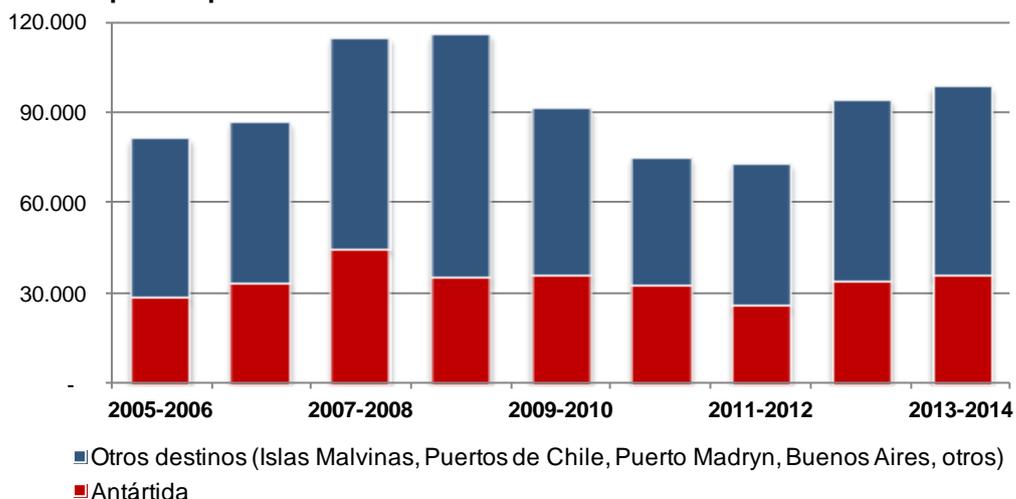
Demanda de cruceristas en el Puerto de Ushuaia por temporadas

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
2013-2014	37.075	36,5	61.695	63,5

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.

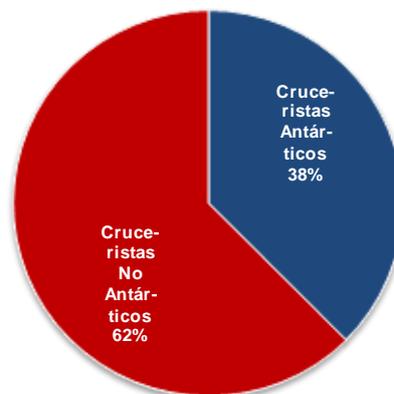
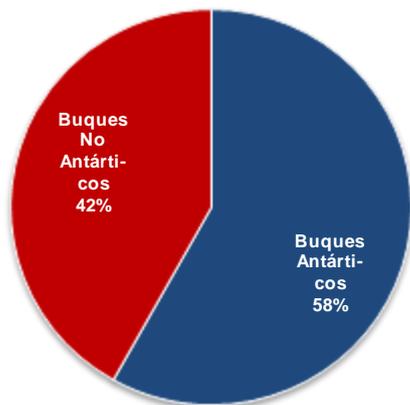
Fuente: Instituto Fueguino de Turismo en base a datos de Prefectura naval Argentina-Ushuaia y Dirección Provincial de Puertos-Delegación Puerto de Ushuaia

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



Del total de cruceristas que recibió Ushuaia, el 38% fueron antárticos

Entradas de Buques y pasajeros Antárticos y no Antárticos. Puerto de Ushuaia. Temporada 2013/2014



+ Viajes

- Plazas en buques

- Pasajeros transportados

Turismo Antártico

- Viajes

+ Plazas en buques

+ Pasajeros transportados

Turismo No Antártico

El Turismo Antártico, con un 58% del volumen total de entradas de cruceros en Ushuaia durante la última temporada marítima, transportó 37.075 pasajeros. Sobre el total de viajes (349) que los buques de crucero realizaron por nuestro Puerto local, 203 tuvieron transitaron por aguas antárticas.

En cuanto a cruceristas, el 38% de ellos fueron antárticos, mientras que la cuota restante correspondió a pasajeros transportados desde o hacia otros destinos.

Principales operadores en Puerto Ushuaia. Temporada 2013-2014

Operador	Cantidad de buques	Turismo Antártico	Turismo NO Antártico
Aida Kreuzfahrten	1		x
Antarply Expeditions	1	x	
Antartica XXI	1	x	
Aurora Expeditions	1	x	
Celebrity Cruises	1	x	x
Club Med	1		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
Holland America Line	2	x	x
Hurtigruten ASA	1	x	x
Nat Geo. Exp. / Lindblad Explorer	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
Polar Latitudes	1	x	
Princess Cruises	2		x
Quark Expeditions	3		x
Radisson Seven Seas Cruises	1		x
Seabourn Cruises	1		x
Silversea Cruises	3	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	
Zegrahm Expeditions*	1	x	

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

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

Elaboración propia en base a sitios web de operadores.

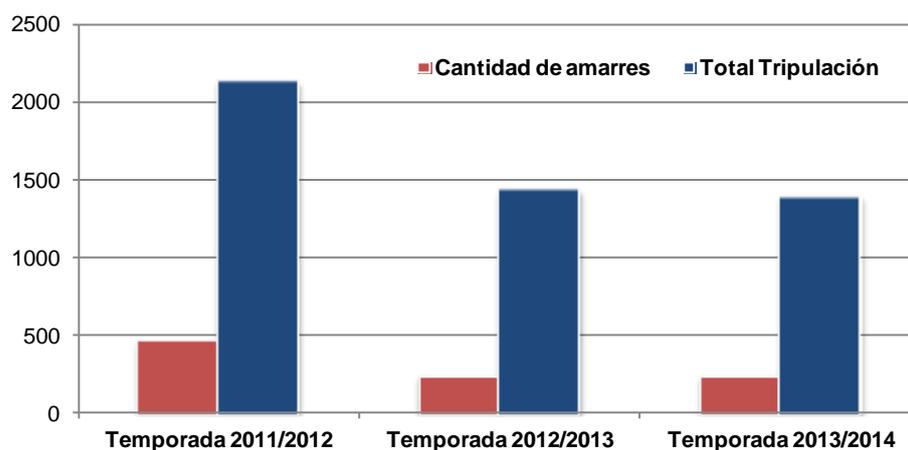
Por último, según fuente de Prefectura Naval Argentina, se observó una caída a la mitad en los registros de amarres y zarpes de veleros en Ushuaia, con un 32% menos de tripulantes a bordo, con relación a la temporada 2011/2012.

Entradas y salidas de Veleros en el muelle de Ushuaia

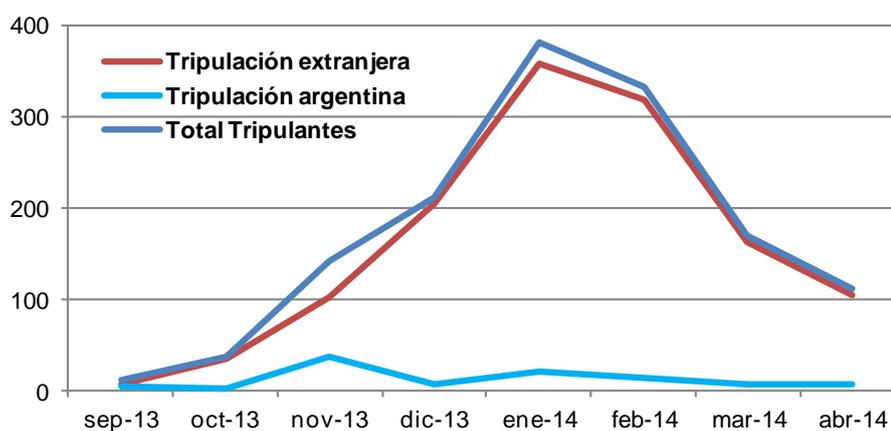
Período	Amarres	Tripulación a bordo	Zarpes	Tripulación a bordo
ene-11	64	308	68	338
feb-11	44	276	52	286
mar-11	40	226	46	217
abr-11	27	102	36	135
may-11	15	60	13	40
jun-11	3	9	2	11
jul-11	6	8	3	6
ago-11	1	7	2	8
sep-11	8	24	8	20
oct-11	14	24	14	34
nov-11	68	206	64	227
dic-11	75	286	66	269
Total 2011	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
sep-13	4	12	3	8
oct-13	11	38	8	46
nov-13	28	141	25	136
dic-13	42	211	28	208
ene-14	59	381	66	418
feb-14	60	333	56	311
mar-14	26	171	40	212
abr-14	17	111	16	98
Total Temporada 2013/2014	247	1398	242	1246

*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*

Tránsito de Veleros en Puerto Ushuaia. Gráfico por Temporadas.



Procedencia de los tripulantes por Amarres de Veleros en Ushuaia. Temporada 2013-2014.



Tendencia

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

Respecto de cruceros antárticos, las tendencias establecen que va a manifestarse un incremento respecto del mercado chino en cuanto a nacionalidades.

Las proyecciones mundiales son alentadoras para esta modalidad de turismo. Según estudios de la OMT para el 2020 se estima un crecimiento sostenido 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 cruceristas se seguirá manteniendo estable.

Iniciada ya una nueva temporada de cruceros 2014-2015, 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 cruceristas. 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 2014-2015 se extenderá desde 16 de Septiembre – con el habitual arribo del buque Stella Australis proveniente de Punta Arenas (Chile), con una capacidad de 210 pasajeros – hasta el día 11 de Abril de 2014 con el zarpe de la misma embarcación.

Según la Dirección Provincial de Puertos, estarán arribando al Puerto de Ushuaia durante la temporada un total de 40 buques, los cuales realizarán aproximadamente 310 viajes.

De esas 40 embarcaciones se destacan (de mayor a menor capacidad): Ruby Princess (Princess Cruises, 3082 pasajeros), Costa Deliziosa (Costa Cruceros, 2828 pasajeros), Golden Princess (Princess Cruises, 2600 pasajeros), MS Zaandam (Holland America Line, 1400 pasajeros), MS Marina (Oceanía Cruises, 1250 pasajeros), MS Black Watch (Fred Olsen Cruise Line, 800 pasajeros), Ocean Dream (Peaceboat, 1400 pasajeros), Prinsendam (Holland America Line, 1200 pasajeros), entre otros.

Capítulo III

INFORME DE CRUCEROS

Turismo Antártico

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.

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

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 30 de Octubre de 2013 con la partida del buque Plancius, de la empresa Oceanwide expeditions y finalizó el día 2 de Abril de 2014 con el arribo del buque Ushuaia, perteneciente a la empresa Antarpply.

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

Detalle		2010/2011	2011/2012	2012/2013	2013/2014
Demanda	Pasajeros	32.180	25.576	33.498	37.075
Oferta total	Camas	12.210	7.280	7.886	9.794
Ocupación	%	87%	85%	88%	85%

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

De acuerdo a la información suministrada por la IAATO¹, el total de pasajeros a nivel mundial fue de 40.287. Sobre este total de visitantes, 37.075 transitaron por el Puerto de Ushuaia al menos una vez durante su crucero al Continente Antártico.

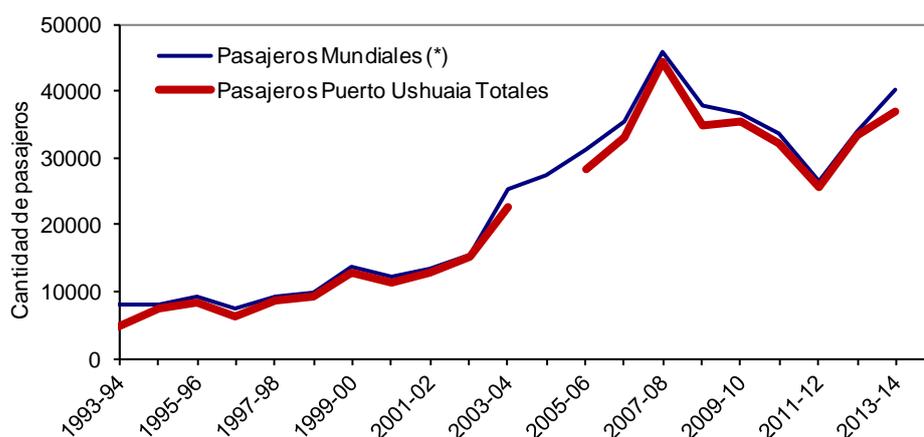
Esta cifra indica que el 93% de los pasajeros mundiales utilizaron el Puerto de Ushuaia al menos una vez para visitar Antártida por vía marítima durante la temporada 2013-2014. Es importante destacar que los pasajeros embarcados en cruceros que no realizaron descensos en el área antártica -sólo navegaron 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 2013-2014, operaron desde el Puerto de la ciudad de Ushuaia 26 buques de turismo hacia el continente antártico.

Se registró un crecimiento del 3% en cuanto a la cantidad de viajes (203 contra 197 de 2012-2013) y un crecimiento del 11% en cuanto a cantidad de pasajeros transportados (37.075 contra 33.498 de 2012-2013).

El 93% de los cruceristas antárticos mundiales transitaron por 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.

¹ "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.

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

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%
2013-14	40.287	37.075	93%	22.314	56%

* 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.

Es importante destacar que a partir de la temporada 2013-2014 –y según las tendencias para la temporada 2014-2015– se está registrando 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.

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	-
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	-
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	-	27	-6,9
2006-07	236	14,6	33.189	16,7	37	37,0
2007-08	257	8,9	44.605	34,4	39	5,4
2008-09	238	-7,4	34.913	-21,7	34	-12,8
2009-10	196	-17,6	35.630	2,1	34	-
2010-11	185	-5,6	32.180	-9,7	29	-14,7
2011-12	178	-3,8	25.576	-20,5	22	-24,1
2012-13	197	10,7	33.498	31,0	25	13,6
2013-14	203	3,0	37.075	11,0	26	4,0
2014-15*	205	-	39.000	-	27	-

s/d.: sin datos

*Previsiones a agosto 2014 según datos de IAATO

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

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

Durante la temporada de turismo antártico, 26 buques de turismo recalaron en el Puerto de Ushuaia, realizando un total de 205 viajes².

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:

² 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, 166 fueron viajes locales, cifra que representó el 82%. Los viajes semi-locales fueron 27, el equivalente al 13%; y por último, se efectuaron 10 viajes en tránsito, registrando una cifra proporcional de 5% sobre el total de viajes realizados.

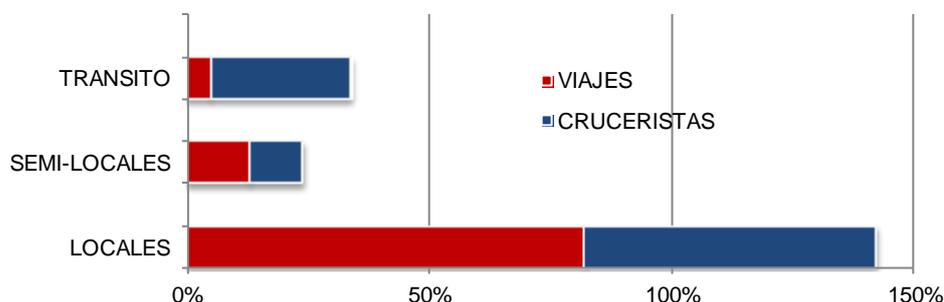
Del total de pasajeros transportados (37.075), se distribuyeron del siguiente modo, en función, de las categorías enunciadas precedentemente: en los viajes locales se transportaron 22.314 pasajeros, cifra que representó el 60%. En los viajes semi-locales fueron transportados 3.947 pasajeros, el equivalente al 11%; y por último, los viajes en tránsito transportaron 10.814 pasajeros, cifra que representó el 29%.

Viajes Antárticos realizados y cantidad de pasajeros que transitaron por el Puerto de Ushuaia.

	Temporada 2012-2013				Temporada 2013-2014			
	VIAJES		PASAJEROS		VIAJES		PASAJEROS	
	Cantidad	Cuota	Cantidad	Cuota	Cantidad	Cuota	Cantidad	Cuota
Locales	158	86%	21.778	65%	166	82%	22.314	60%
Semi-locales	33	8%	3.093	9%	27	13%	3.947	11%
Tránsito	6	6%	8.623	26%	5	10%	10.814	29%
TOTAL	197	100%	33.498	100%	203	100%	37.075	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 y cantidad de pasajeros que transitaron por el Puerto de Ushuaia. Temporada 2013-2014



Viajes Antárticos realizados a través del Puerto de Ushuaia según categorías y por temporadas, en cuotas de participación de recaladas.

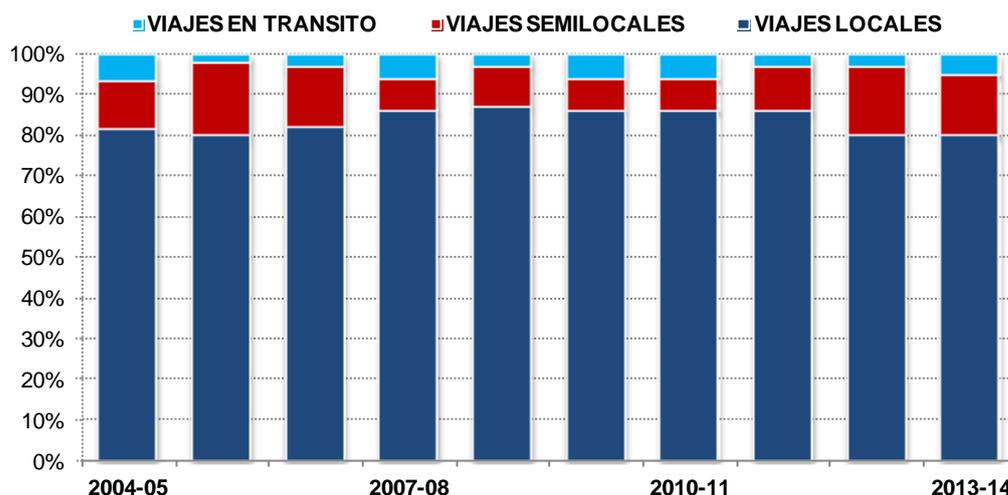
Temporada	Viajes locales		Viajes semi-locales	Viajes en tránsito
	Cuota	Cantidad		
1992-93	77%	35	---	23%
1993-94	58%	43	33%	9%
1994-95	70%	84	26%	4%
1995-96	83%	105	17%	---
1996-97	88%	94	12%	---
1997-98	78%	83	22%	---
1998-99	73%	93	27%	---
1999-00	75%	120	25%	---
2000-01	77%	106	23%	---
2001-02	73%	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%	197	17%	3%
2013-14	80%	167	15%	5%
2014-15*	80%	170	13%	5%

*Previsiones a agosto 2014 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 un aumento de la modalidad “local” de viajes del 2% y una baja en la modalidad semilocal del 4%, esto quiere decir que las embarcaciones optaron utilizar al Puerto de Ushuaia como Puerto base para inicio y fin de sus viajes. También se registró un incremento del 2% en la modalidad en tránsito, realizada generalmente por buques de gran porte que solo navegan; confirmando la tendencia de que las grandes navieras se encuentran interesadas en incluir las zonas polares en sus itinerarios.

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



Tránsito de Cruceristas Antárticos por mes

Como ya se ha dicho, durante la temporada 2013-2014 transitaron por Ushuaia un total de 37.075 cruceristas. Se puede observar que los meses con mayor movimiento fueron enero y febrero, absorbiendo más de la mitad del tránsito de los mismos.

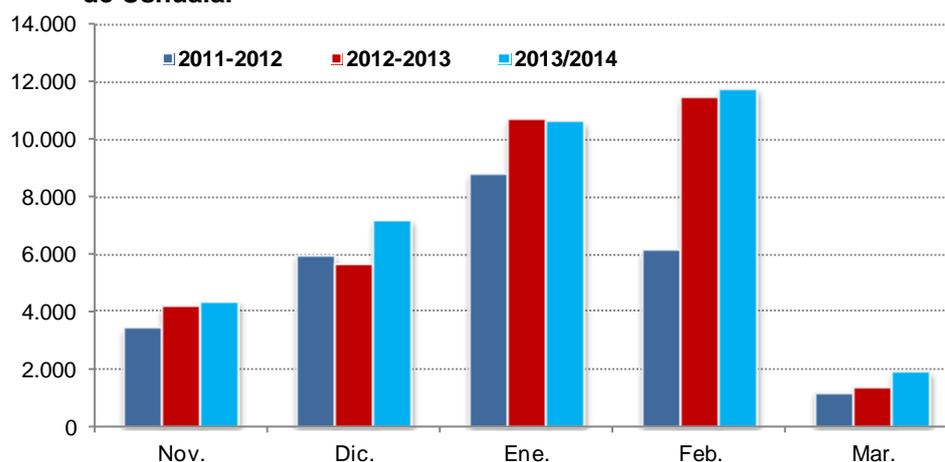
Demanda de cruceros y pasajeros Antárticos por temporadas y por el Puerto de Ushuaia

Período	2011/2012		2012/2013		2013/2014	
	viajes	pasajeros	viajes	pasajeros	viajes	pasajeros
Oct.	1	85	1	64	-	-
Nov.	31	3.433	37	4.218	35	4.131
Dic.	39	5.954	44	5.642	50	7.213
Ene.	53	8.770	57	10.709	55	12.305
Feb.	43	6.126	41	11.481	46	11.611
Mar.	11	1.208	18	1.384	17	1.815
TOTAL	178	25.576	197	33.498	203	37.075

Nota: Incluye pasajeros locales, semi-locales 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.



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.*-

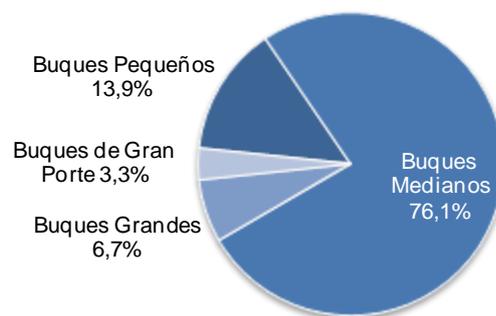
Durante la temporada de análisis operaron desde el Puerto de Ushuaia 26 buques de Turismo Antártico, bajo las siguientes banderas: 10 fueron de Bahamas, 3 de Malta, 3 de los Países Bajos, 3 de Rusia, 2 de Francia, 1 de Chipre, 1 de las Islas Marshall, 1 de Liberia, 1 de Noruega y 1 de Panamá.

La capacidad de los cruceros varió desde el más pequeño con 56 pasajeros, representado por la embarcación Polar Pioneer; hasta 2.449 pasajeros transportados en el crucero Infinity.

Siguiendo la clasificación de buques mencionada anteriormente, 3 de ellos pertenecieron a la categoría de buques pequeños; 16 a la de buques medianos, 2 a la de buques grandes, y los 5 restantes son buques de gran porte.

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

Cuota de participación de viajes Antárticos según categorías sobre el Total. Puerto de Ushuaia. Temporada 2013/2014



Los buques pequeños realizaron el 14% del total de viajes, mientras que los buques medianos el 75%. A la categoría de buques grandes le corresponde el 7% restante y a las de gran porte el 4%.

Los buques pequeños realizaron 28 viajes transportando 2.097 pasajeros. Los buques medianos llevaron 20.540 pasajeros en 152 viajes, los barcos grandes realizaron 14 viajes con 4.007 pasajeros y por último, las embarcaciones de gran porte llevaron a cabo 9 viajes transportando 10.431 pasajeros.

Características de los Viajes Antárticos. Puerto de Ushuaia. Temporada 2013/2014

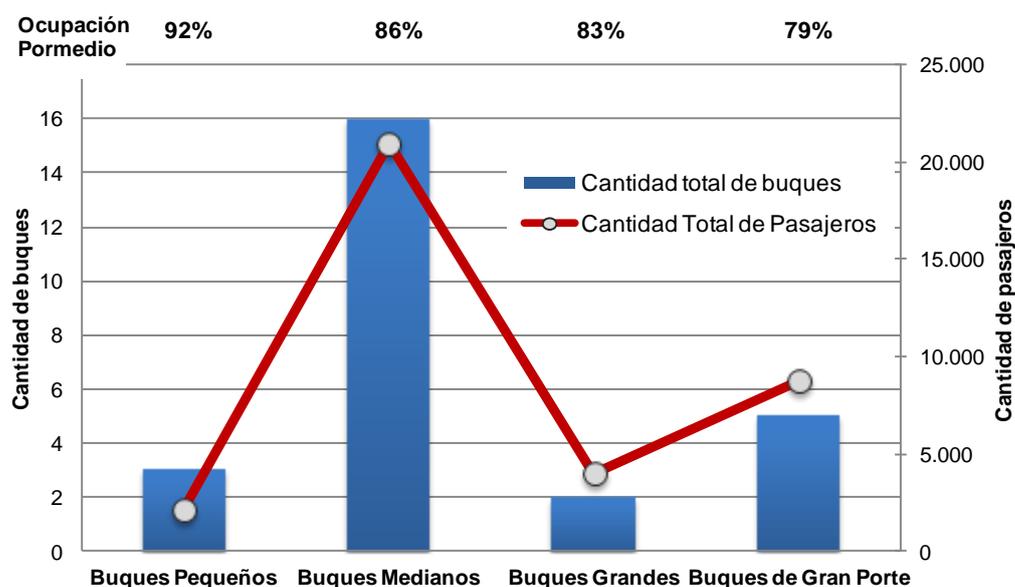
TIPO	Cantidad total de buques	Capacidad Promedio de Pasajeros	Promedio de Ocupación (en%)	Promedio noches a bordo	Cantidad Total de Pasajeros	Cantidad Total de Viajes	Cuota de participación de viajes sobre el total
Pequeños	3	244	94	12	2.097	28	3
Medianos	16	2557	87	13	20.540	152	16
Grandes	2	780	83	18	4.007	14	2
De gran porte	5	6594	79	16	10.431	9	5
Totales	26	10,175	86	14	37.075	203	26

Se observa que predominaron los buques medianos, es decir 16 embarcaciones sobre un total de 26; esta misma tipología también presentó la mayor participación en lo que a cantidad de viajes respecta, con un total de 152 viajes; en lo referente a pasajeros transportados, el mayor número (20.540) también fue concretado por los buques de medianos.

La ocupación media de los buques fue de 86%. La duración promedio de los viajes fue de 14 noches a bordo.

La tabla anterior se puede ver representada en el siguiente gráfico.

Características de los Viajes Antárticos. Puerto de Ushuaia. Temporada 2013/2014



Características de los Viajes Antárticos. Cuadro comparativo por temporadas

Período	Capacidad promedio de pasajeros en los buques según tamaño								Ocupación Promedio de los Buques En %	Duración Promedio De los Viajes Noches A bordo
	Hasta 100 pax	Cantidad	101 a 299 pax	Cantidad	De 300 a 499 pax	Cantidad	Desde 500 pax	Cantidad		
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	1397	3	88%	15
2013-14	81	3	160	16	390	2	1319	5	85%	14

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

Anexo I
INFORME DE CRUCEROS

Legislación vigente

Legislación Vigente

Sistematización de la regulación jurídica en relación con los cruceros turísticos³

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.

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 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 Internacional⁴ como la primera entidad

³ Daverio, M.E.; Jensen, M.; y Vereda, M. (2009) Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, Ushuaia.

⁴ Organización Marítima Internacional www.imo.org

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 Argentina⁵:

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.

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 *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.

⁵ Prefectura Naval Argentina www.prefectura naval.gov.ar

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 againts 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 OMI⁶.

La **Convención de las Naciones Unidas sobre el Derechos del Mar (CONVEMAR)**⁷ 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 vivientes
- 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 1973⁸. 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 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*

⁶ Prefectura Naval Argentina www.prefecturanaval.gov.ar

⁷ Organización de las Naciones Unidas: www.un.org

⁸ Comúnmente se conoce como MARPOL 73/78.

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).

Legislación nacional⁹

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.

Leyes nacionales

- **Ley N° 13.910, 26.121 y 24.500:** leyes aprobatorias del Convenio Organización Marítima Internacional (OMI), Enmiendas 1991 y Enmiendas 1993 respectivamente.
- **Ley N° 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 N° 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 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

⁹ Para consultar información sobre legislación nacional: www.infoleg.gov.ar

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 regirán 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).

Ordenanzas de la Prefectura Naval Argentina (PNA)¹⁰

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 continuación¹¹:

- **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”.

¹⁰ Para ampliar información consultar el Sitio Web de la Prefectura Naval Argentina: <http://www.prefecturanaval.gov.ar/institucional/castellano/index.htm>

¹¹ 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.

Resoluciones nacionales

- **Resolución SENASA¹² N° 152/99:** determina que los residuos y desechos en general originados por empresas y concesionarios de catering, buques y otros 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 N° 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 vehicular 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.

Legislación provincial¹³

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 instaura 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.

¹² SENASA: www.senasa.gov.ar

¹³ Para consultar información sobre legislación provincial: www.legistdf.gov.ar

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 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.

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.

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 Nº 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.

Normativa local

- **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.

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 paellón 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).

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**¹⁴ 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)*¹⁵ *Antarctic Specially Protected Area (ASP)* y

¹⁴ Secretaría del Tratado Antártico www.ats.aq

¹⁵ 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.

*Zona Antártica Especialmente Administrada (ZAEA)*¹⁶ *Antarctic Specially Managed Area (ASMA)*. El número de zonas especialmente protegidas ha crecido notablemente, siendo 70 ZAEs y 7 ZAEAs¹⁷ 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 ambiental¹⁸.

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)*

¹⁶ 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 coordinación de las actividades, evitar los posibles conflictos, mejorar la cooperación entre las Partes y reducir al mínimo los impactos ambientales.

¹⁷ Para ampliar información consultar: www.ats.aq

¹⁸ Para ampliar información consultar: www.ats.aq

- 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.
- 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.

Recalada: arribo de un crucero al Puerto de Ushuaia.

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 pernотaciones: 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 Fuego Tur. Instituto Fuego Tur. 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

Septiembre 2014