



# Academia del Mar

## CUADERNO TALÁSICO N°34

Presentado por:

**Académico de Número n° 19  
Doctor (CP) Gilberto N. Rossi**

Tema:

**Incidencia de los intereses marítimos por la industria de cruceros de turismo internacional.**

Presentación:

**Junio de 2010.**

**Expuesto y debatido en la Sesión Plenaria Ordinaria n°127 del 29 de junio de 2010.**

# **INCIDENCIA EN LOS INTERESES MARITIMOS POR LA INDUSTRIA DE CRUCEROS DE TURISMO INTERNACIONAL**

**OBJETIVOS:** En el área de aprovechamiento económico del mar, analizar estratégicamente las repercusiones favorables y los problemas interdisciplinarios, que origina este sector de actividades, que se ha constituido en el de mayor crecimiento económico-tecnológico de las últimas décadas.

A partir de las posiciones alcanzadas en nuestro país, presentar propuestas y recomendaciones que posibiliten mejoras o soluciones para la preservación del uso de los recursos naturales y los intereses marítimos en sus alcances multidisciplinarios.

## **1 - EL MAR FRENTE A LOS FACTORES ACELERADORES DE LOS CAMBIOS**

### **• - FACTORES ACELERADORES.**

Los cambios como constante de variaciones en las actividades (1), son de inexorable consideración para la etapa de diagnóstico en el análisis de situación.

Se distinguen como principales factores de aceleración:

\* Tiempo-----como recurso no renovable. ¡Es vida!

\*Tecnología----- como motor de crecimiento en orden a la “Innovación es destrucción creativa” (Schumpeter).

\*Globalización----- las fronteras no constituyen un marco de referencia ni para empresarios, ni para consumidores; ni para bienes y servicios (productos) que se trasladan masivamente por mar, cielos, medios terrestres y hasta virtualmente “on line” muchos de ellos.

Pero esta creciente globalizadora interdependencia no significa mayor armonía.

Por tanto, la conjunción real es adaptarse a las circunstancias y de una crisis de adaptación lograr evolución positiva, aprovechando la crisis como oportunidad.

---

(1) Keops “Nunca hubo tantos cambios como en la actualidad y esta generación (2900/2600 A.C.) enfrenta riesgos desconocidos por nuestros antecesores.”

Esta concepción del intercambio reconoce como factores de Producción no solamente a los tradicionales de Capital y Trabajo, sino además a la aplicación de éste ahora en mayor medida con los conocimientos, por

capacitación, desarrollo e investigaciones e incorporando como ventaja comparativa a los Recursos Naturales.

Es aquí donde aparece el mar como elemento natural, a preservar de las exigencias de su utilización productiva.

- **- LOS CAMBIOS Y CONSECUENCIAS DE SU ACCIONAR**

Como espacio de utilización común transnacional, el mar recibe el impacto de la cada vez mayor aplicación de los avances tecnológicos en exploraciones, explotaciones de recursos energéticos, naturales y minerales en áreas marítimas y costeras, soportando la expansión de los países o emprendimientos multinacionales dispongan de los medios.

En nuestro caso de análisis como factor económico de las comunicaciones, las consecuencias marítimas resultan del incremento no solo de la frecuencia de transportes de personas y bienes, sino muy especialmente por la capacidad de las naves, obligando a los países a tomar las providencias del ordenamiento normativo y actividades que correspondan a distintos aspectos tales como: recursos naturales comprometidos, seguridad con fluidez, preservación de las identidades culturales, facilidades competitivas y adaptar los puertos a estas magnitudes y condiciones.

Desde el punto de vista socio-económico como resultado de la interdependencia global, por flexibilización de fronteras y de normas, las facilidades en traslados personales y de comunicaciones plasmadas hasta en tratados internacionales, el comercio tradicional se ha transformado en intercultural y ha hecho del transporte marítimo su principal vía de intercambio.

Es decir, que la expansión comercial incluye ahora una acumulación de conocimientos sobre mercados y su idiosincrasia y que, con el establecimiento de radicaciones, agencias y políticas empresariales se constituye en verdaderas “exportaciones sociales”, ya que a estas actividades los Estados responden con medidas que las faciliten, promoviendo así la transculturización, al tratar de resolver recíprocamente las dificultades de adaptación en la inserción de personas o comunidades empresarias.

Esto es que el mar deviene en usina de nuevos negocios, de riqueza y de transculturización, requiriendo atención pública y privada a las actividades de las empresas, flotas, plataformas y puertos, con repercusiones en orden laboral, programación, costos, seguridades y hasta defensa ejercida internacionalmente.

## **2 – LA INDUSTRIA DE CRUCEROS DE TURISMO INTERNACIONAL.**

## 2.1- INNOVACIÓN Y DESARROLLO.

En este marco marítimo se produce una transformación en el transporte de personas, ya no de un destino a otro determinado, sino como visitas regionales de placer y conocimiento regionales, incorporando vastos recursos: \* Financieros y \* Tecnológicos en magnitud y movilización así como \* Estrategias operacionales, todos ellos con aplicación coordinada entre diversas áreas productivas tales como industria naval, servicios técnicos, portuarios, abastecimientos, turísticos, comerciales, etc. y también en las actividades gubernamentales, desde las necesarias políticas de preservación sustentable de los recursos naturales utilizados, hasta los servicios de migraciones, aduaneros, seguridad, tributarios y otros.

Además se trata de la innovación fluvial y marítima con mayor crecimiento económico social en las últimas décadas.

En efecto, las informaciones de su accionar ponen de manifiesto su exponencial crecimiento, que puede resumirse en etapas:

- \*Hasta 1970 explotaciones regionales en Mares Mediterráneo y Caribe; que cuando resultan saturadas y en la búsqueda de la denominada "winter solution" posibilitaron posteriormente la aparición del Atlántico Sur, como alternativa que nos compete.

- \* En década de los años 80 se produce su despegue, con recorridos que incorporan nuevas regiones, con atracciones turísticas por bellezas naturales o expresiones culturales.

- \* En la década de los años 90 alcanzan un grado de popularización, con naves de mayor magnitud y rendimiento, optimizando las relaciones ente pasajeros, tripulaciones y costos operativos.

- \*A partir del año 2000 se advierte su gran crecimiento en cuanto a:

- \*Flotas, con concentración de éstas en empresas integradas;

- \*Tamaño de las unidades;

- \*Apoyo en Industria Naval e Ingeniería Portuaria.

- \*Regiones, desarrolladas en diferentes zonas geográficas, con posicionamientos estacionales (contra clima hemisférico) y prestaciones temáticas (culturales), en cada circuito operado.

Cambios todos que cuando las empresas y los pasajeros en puertos de destino, efectivizan servicios de turismo receptivo en diversidad de consumos locales, hacen de la actividad una importante exportación de servicios, y producen así un efecto multiplicador económico y socio-cultural por las vinculaciones personales conexas.

Como idea de magnitudes mundiales alcanzadas cabe señalar que este sector ha movido en 1999 más de 8.700.000 pasajeros y se prevén para el año en curso 2010, que sean 12 Millones, es decir casi un 50% de crecimiento en el decenio, que se considera será sostenido hasta el año 2020.

Cada pasajero se estima estadísticamente mueve en las ciudades visitadas entre 300 y 550 Dólares por día, lo que arroja una considerable masa financiera del orden de 400 Mil Millones de Dólares anuales en el mundo. (1)

Tales actividades por su frecuencia llegan a afectar la ecología de zonas naturales, pues generalmente ellas no están suficientemente preparadas para la afluencia masiva que estas visitas aportan. De aquí la necesidad de contar con políticas y normas de preservación y sustentabilidad del medio ambiente.

(1) Valor aproximado por 10 millones de pasajeros desembarcando 100 días en el año, con gastos diarios de u\$s 400.

## **2.2 - CONDICIONES DE ESTAS ACTIVIDADES EN NUESTRO PAÍS.**

Aun el área fluvial no ha sido afectada con este tipo de actividades, pero sí y grandemente nuestro litoral atlántico y la Antártida.

En las décadas de 1970 y 1980 las recaladas de cruceros de puertos argentinos fueron poco significativas. Es a partir de 1998, cuando el Cono Sur de América se integra regularmente a los circuitos internacionales de turismo marítimo, que los puertos argentinos registran una creciente actividad de la industria de cruceros de turismo internacional. Así Ushuaia pasó de 30704 pasajeros en 1998 a 115174 en 2009 y Buenos Aires en el lapso 2004/10 pasó de 65753 pasajeros a 336124.

Argentina entonces promueve, crea y preside la Asociación de Puertos de Cruceros del ConoSur (Surcruise) a semejanza de las uniones de otras regiones, agrupando inicialmente puertos nacionales y de los vecinos países de Uruguay y Chile. Sus objetivos estatutarios tratan de coordinar políticas, normativas y medios de atención a estas actividades, proponiendo soluciones a los requerimientos que se producían dinámicamente, tal como han respondido, en otras zonas, puertos de distintos países agrupados regionalmente.

Tras varios años de labores comunes con las dificultades propias de países no muy consubstanciados con las prácticas de integración, en áreas portuarias, de seguridad, turísticas y otras conexas y pese a loables iniciativas como la de elaborar y aprobar un Manual de Calidad Surcruise con normas propias de atención en puertos y servicios a naves, tripulaciones y pasajeros, siendo uno de los primeros a nivel internacional; la entidad no

ha subsistido, al organizar algunos países su propias asociaciones portuarias o turísticas. Han priorizado de tal modo, intereses sectoriales o nacionales, por sobre la región que es el objetivo de este tipo de empresas.

No obstante, el sector Cruceros ha continuado con un vertiginoso ritmo creciente en puertos argentinos, pero muy especialmente en Ushuaia y Buenos Aires, como puertos de base.

En un resumen muy escueto se advierten las siguientes condiciones:

En general, los puertos no han actuado coordinadamente ni responden a los requerimientos de inversiones, tecnología y estrategias de aplicación coordinada entre los sectores productivos y de servicios que la industria de cruceros va requiriendo.

Es así que: \* En Puerto Buenos Aires, se han producido arribos simultáneos de mayor cantidad naves que la disponibilidad de muelles adecuados para esa cantidad y las dimensiones de las naves.

Las empresas armadoras reclaman por los costos de peaje para arribar al puerto, las mínimas condiciones de calado en que deben manejarse y las posibilidades del ante puerto para maniobras de virar al arribo o zarpada.

Los desembarcos de pasajeros y tripulantes se producen en áreas compartidas con cargas y estibas, lo cual dificulta la seguridad de bienes y personas y compromete la primera imagen del puerto-país. Su traslado hasta la terminal de pasajeros no siempre ha dispuesto de vehículos adecuados.

No se cuenta con una terminal de pasajeros acorde con la cantidad de arribadas ni las comodidades que el servicio precisa y obtiene aún en puertos de escala y más pequeños de otros países vecinos. La Terminal en servicio está calificada como "Provisoria" y tiene carencias propias de la falta de condiciones para el multiuso adecuado.

El recambio de tripulaciones no encuentra suficiente capacidad en los medios aéreos habituales, ni en costos por tasas oficiales que gravan tales movimientos.

- Mar del Plata, no ha logrado constituirse en puerto de escala pese a su inmejorable oferta turística y estacional.

Han contribuido a ello que las normas de servicios portuarios no han contemplado los avances tecnológicos de las naves, obligando a tomar servicios innecesarios y costosos y por otra parte, la falta de coordinación entre Puerto y Ciudad para dar a las naves y huéspedes un marco de organización y prestaciones adecuadas.

- Puerto Madryn, ha respondido con la modificación de un muelle adaptado a las dimensiones de este tipo de naves y terminal de pasajeros, pero subsisten dificultades con algunos servicios técnicos y

para movilizar masivamente a los huéspedes hasta los puntos de atracción turística cercanos.

- Ushuaia, ha sido denominada como “Capital Argentina de los Cruceros” y su gravitación deviene tanto de la afluencia de arribos y visitantes como de su proyección a la Zona Antártica.

Puerto de escala para itinerarios del ConoSur y Puerto Base para todos los cruceros dedicados exclusivamente a visitar la Antártida, estas naves compiten por los lugares de atraque entre sí y con los cargueros habituales abastecedores de la Provincia.

Las recaladas entre Octubre y Marzo, son significativas y son un aporte extraordinario a la economía de la ciudad, movilizandando personas y empresas de apoyo que –aunque estacionales- movilizan medios financieros y materiales en cantidades significativas. Así ejemplificativamente en temporada 1998/99 los más de 10.000 cruceristas visitantes de la Antártida, pagaron por estas actividades entre 90 y 160 Millones de Dólares. En la temporada 2000 (Año del Milenio) el incremento de pasajeros fue más del 38 % sobre el año anterior.

En la temporada 2000/01 de las 180 recaladas de cruceros en Ushuaia, correspondieron 106 como escala o base para visitas a la Antártida.

Tal gravitación hace muy importantes las características de estos viajes y su incidencia sobre las condiciones ecológicas del área, calificada como “intangible”. Desde 1959 el “Tratado Antártico” y sus posteriores acuerdos la determinan como “reserva natural de especial protección” en función de destinaciones de paz y científicas.

En 2007 el hundimiento del crucero “Explorer” en la zona antártica se ha informado que fue causado por “una errónea interpretación del Capitán sobre la naturaleza del hielo” (Boletín Centro Naval N° 824 – 17/4/2009).

La OMI ha dado claras normas en el “Convenio Internacional para Prevenir Contaminación por Buques” (MARPOL) 2 de Noviembre de 1973 que con más el “Protocolo Londres 1978” y Enmiendas posteriores configuran el marco legal de aplicación en su Anexo IV “Reglas para prevenir contaminación por aguas sucias de buques” que Argentina incorporó a su régimen legal por Ley 24089, siendo la Prefectura Naval Argentina su autoridad de aplicación.

El puerto de Ushuaia ha considerado este tema en un “Reglamento de Aguas grises”, derivando a las naves la coordinación directa con las plantas urbanas de tratamiento, a las cuales le entregan contenedores con los efluentes y líquidos contaminantes. Se omite de tal manera el posible contralor de cantidad de residuos producidos respecto de los entregados para su tratamiento.

Los mínimos estudios llevados a cabo sobre la situación ambiental en la Antártida demostraron que apenas un 34% de los permisos de visitas han cumplido con los requisitos reglamentados y que no hay un monitoreo en los sitios de visitas turísticas, así como otras causales a normalizar, con lo que resultaría estando afectada la casi totalidad de las actividades.

Las consecuencias prácticas derivan entonces del menor equipamiento específico, insuficiente capacitación en hielos y contralores para los cruceros que operan en la Antártida, por lo cual subsiste como factor primordial de riesgo la posibilidad de accidentes con posibles derrames de contaminación en las áreas navegadas. Esto asume niveles de gravedad por la riqueza de las aguas antárticas y sub antárticas, así como el Mar de Weddell en su función de formador de aguas y proveedor a través del efecto de arrastre por las corrientes marinas.

En síntesis, es posible observar que los puertos receptores para estas naves precisan disponer de programación anticipada, para asignar sitios de amarre y atención facilitadora, con tarifas acordes con los demás puertos regionales, normas y controles adecuados, así como efectiva coordinación con los sectores vinculados, oficiales y privados.

Para el área Antártica, la situación se torna crítica por las mayores exigencias que las normas de nivel internacional determinan y un uso intensivo desprovisto de adecuados controles y medios para efectivizarlos.

Más allá de los servicios de recepción y atención portuaria de las naves, estas generan requerimientos que trascienden esa operatoria y comprometen la intervención de otros sectores de actividades.

Los servicios públicos de migraciones, aduaneros, seguridad, tributarios y otros, junto a los servicios privados de Agentes y Proveedores Marítimos, Turismo receptivo y otros comerciales, corresponde sean prestados en condiciones acordes con las necesidades propias de las empresas armadoras y las de competitividad con otros destinos regionales.

Esto requiere que se efectivicen con amplitud, sin monopolios, con calidad –esto es, en condiciones previsibles según lo ofrecido- seguridad y celeridad acorde con los tiempos de permanencia en puerto de los cruceros; lo cual requiere un marco de coordinada acción conjunta. Cabe destacar que la seguridad no solo incide en costos y seguros encareciéndolos, sino que afecta muy especialmente la imagen del país responsable de prestarla y el consiguiente flujo de pasajeros.

### **3 – CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**



En orden a mejorar y optimizar la incidencia en los intereses marítimos del desarrollo de la industria de cruceros de turismo internacional, caben las siguientes consideraciones:

- Responder activamente a la actividad que configura una verdadera “exportación de servicios” con alcance intercultural, mediante la interacción entre usuarios por aplicación de conocimientos, para respetar el desarrollo sustentable (1) de los recursos naturales y en procura de los beneficios socio-económicos que sean posibles en tales condiciones de operatividad.
- Proteger la proyección futura del mar en función de la salud de los ecosistemas costeros, contemplando el desarrollo sustentable de los ecosistemas y bienestar humano (2).
- Asegurar el estricto cumplimiento de las normas internacionales en defensa del mar como recurso natural y zonas declaradas reservas protegidas, intangibles, dotando a puertos y autoridades de aplicación de las normas y los medios necesarios para su efectiva aplicación y contralor.
- Definir metodologías e indicadores de vulnerabilidad de destinos turísticos y para evaluación de objetivos de respeto al medio ambiente, para áreas turísticas con visitas intensivas. Complementos para el “Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable” (Sectur).
- Promover la integración de Consejos Multisectoriales que coordinen actividades portuarias, públicas, turísticas y comerciales, respetando el concepto expresado de sustentabilidad de los recursos naturales, facilitando objetivos de beneficios socio-económicos de exportación, para las comunidades que reciben este tipo de turismo internacional y que se interrelacionen -para acciones de ventajas mutuas- con los Consejos de otros puertos y ciudades de la región.
- Prever la programación portuaria operativa y de infraestructura, en consonancia con los adelantos tecnológicos de la industria naval e ingeniería portuaria, para suministrar servicios adecuados y disminuir riesgos.

- 
- Desarrollo sustentable es el que satisface las necesidades del presente, sin poner en peligro la capacidad de futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades. (Comisión Brundtland).
  - Ecosistemas y bienestar humano: El logro de un uso sustentable requiere instituciones efectivas y eficientes que puedan ofrecer los mecanismos a través de los cuales los conceptos de libertad, justicia,

trato igualitario, capacidades básicas y equidad, puedan regir el acceso de futuras generaciones a los servicios del ecosistema y sus usos. (Criterio de la “Cumbre Mundial de Desarrollo Sustentable” Johannesburgo 2002)

## **BIBLIOGRAFÍA**

Blasco, Albert “Turismo y Transporte” – Madrid – Editorial Síntesis.  
Kotler, Philip y Otros, “Mercadotecnia para hotelería y turismo” – México.  
Sen Amartya y Kliksberg Bernardo, “Primero la Gente – Una murada desde la ética del desarrollo a los principales problemas del mundo globalizado”.  
Sorman, Guy, “La economía no miente” – Buenos Aires- Editorial Sudamericana.  
Organización Mundial del Turismo – “Special Report N° 18”- Madrid.  
“Turismo Panorama 2020 – Avance actualizado” –Madrid.

Universidad Nacional Mar del Plata – Facultad de Ciencias Económicas y Sociales –

Publicaciones varias.

Notas de Diarios y Revistas especializadas.

Sitios de internet portuarios, líneas de cruceros de turismo internacional y Seatrade Organization.

Notas: las imágenes no pudieron ser proyectadas por falta de elementos para hacerlo. Las imágenes de la presentación están comprimidas (quien las desee puede localizarlas en el archivo general de la Academia).

## **Desarrollo del debate.**

**AC. PRESIDENTE:** Hacemos ahora lugar al disertante del día de la fecha, el Académico Rossi, quien nos hablará sobre el tema: “La incidencia en los Intereses Marítimos por la Industria de Cruceros de Turismo Internacional”.

**AC. ROSSI:** Por falta del equipo de proyección haré la exposición sin las proyecciones. Estas las enviaré luego a los señores académicos.

El tema es “La incidencia en los intereses marítimos por la industria de cruceros de turismo internacional” y tiene dos causas: 1º) cada vez que el mar se inserta como agente económico en un marco de transporte comercial, subsiste el riesgo de que no se lo respete como un recurso natural y 2º) este sector de la industria de cruceros ha tenido un crecimiento explosivo en las últimas décadas en función de las innovaciones que puso en marcha.

En el estudio pretendemos hacer un resumido análisis estratégico de todas las ventajas y problemas que nos trae aparejado y que son interdisciplinarios: hay dificultades producidas por esta actividad con algunas amenazas potenciales de que se agraven o se amplíen o aparezcan factores complementarios. También hay beneficios que no están bien aprovechados y que pueden tener mejoras, pero a su vez esto no se agota si no hacemos propuestas o conclusiones.

Vamos a ver las características del sector, los requerimientos que viene formulando en nuestro país y en otras regiones del mundo y que han sido en algunos casos resueltos y en otros no, con idéntica capacidad de desarrollo. Nos vamos a centrar para ver qué pasa en nuestro mar, en el sistema eco-costero y sobre todo en las aguas antárticas.

Incidencias positivas, dificultades técnicas y ambientales para dar soluciones y mejoras con alcance interdisciplinario.

Entrando ya en un diagnóstico de situación, debemos ver qué es lo que produce los cambios. He encontrado algunos factores que son aceleradores de los cambios: el eje central de los aceleradores de cambio para este problema es la tecnología, sin duda el motor de crecimiento en este sector de la industria y para hacerlo entendible voy a dar una definición de uno de los referentes del gerenciamiento moderno cuando dice que la tecnología es destrucción creativa y como sobreviene con la vertiginosidad que nos plantea hoy día en el ámbito de sus múltiples aplicaciones, tenemos que considerar el tiempo, que desde el viejo concepto de que “el tiempo es oro” ha pasado a ser un recurso no renovable y en estas condiciones el tiempo es vida. Por otro lado, esta tecnología nos lleva a la expansión por la globalización, donde las fronteras no son un marco de referencia ni para empresarios, ni para consumidores, ni para productos y servicios y no tiene límites porque no sólo se ha aumentado su intercambio por los medios tradicionales, sino también en forma virtual y esto hace que haya mayor interdependencia entre los factores que juegan en este circuito económico, pero no significa que haya mayor armonía y competitividad.

Acá los factores que intervienen intentan tener sus ventajas y esto produce crisis de adaptación a los nuevos conocimientos y a los nuevos cambios, es un tema de oportunidad. Pero no se agotan los aceleradores, sino que tenemos un cuarto factor que son los factores de la producción que tradicionalmente fueron el capital y el trabajo.

Ahora estos dos factores reconocen otros dos, los conocimientos y como ventaja comparativa los recursos naturales y acá entra el mar que, cuando se ponen al servicio de objetivaciones económicas, se genera la necesaria vigilancia de que se subordinen las explotaciones a la sustentabilidad y

ahora vamos a ver que no sólo el mar está en este sector comprometido sino también las áreas turísticas.

¿Cuáles han sido estos cambios y sus consecuencias sobre el mar y sobre los usuarios? Ya tomando el mar como un espacio transnacional que recibe el impacto de aquellos avances tecnológicos en un tiempo de aceleración y con una expansión que no sólo es tecnológica y multinacional, sino globalizadora, estos avances tecnológicos generan diversas investigaciones, exploraciones, explotaciones y utilización, con lo cual la expansión multinacional hace que haya una polarización en función de la disponibilidad de medios y nuestro país precisamente no se inscribe entre los que disponen de esos medios. Consecuentemente falta coordinación, o armonización o iniciativa o elementos para que podamos usar más acciones subjetivadas por las potencias que los pueden disponer en esta expansión multinacional y podamos así tener opciones que faciliten la competitividad. Otro de los cambios es la afectación de identidades del medio ambiente y de los recursos en general, porque hay insuficiencias de normativas adecuadas o faltan, para estas nuevas actividades. Falta una conciencia de efectiva preservación y a veces, cuando existen las normas, faltan los medios para cumplirlas.

Otro de los cambios son las mayores facilidades de transporte, que parecerían una ventaja, pero este aumento de frecuencia, de magnitudes en el tamaño de las naves y competitividad hace ver algunas desventajas. Esto ha forzado, en el ámbito general, a que los países se unan en asociaciones regionales, primero de libre comercio y después de integración, donde la facilitación que internacionalmente se trata de dar a la inserción de personas y de empresas, traen aparejados problemas de transmitir culturas. No es tan fácil como cuando vemos fusiones de empresas donde vienen cuerpos directivos y de trabajo con determinadas costumbres y tipos de cultura para ponerlas en marcha en otro cuerpo y actividades.

Finalmente llegamos a las condiciones portuarias que necesitan adaptarse técnicamente.

Un itinerario de un crucero de turismo internacional, se define entre 14 y 18 meses antes de que se lleve a cabo, porque 12 meses antes se inicia (larga) la comercialización en el mundo, por lo cual cuando se sabe qué día, qué hora van a llegar a tal puerto, el puerto no está todavía en condiciones de asegurar un punto de amarre. En la Argentina por lo menos no. En la Argentina, cuando llegan los pasajeros juntos un mismo día y a una misma hora, se produce una saturación.

La industria de cruceros tiene problemas que, en contra de nuestras posibilidades de solucionárselos, hace una aplicación integral de estos factores y aprovecha todas sus consecuencias.

Características principales de la industria del crucero:

Esta tuvo una transformación, porque cruceros hubo siempre de un destino a otro, pero éstos son diferentes, son hoteles, centros de esparcimiento flotantes, no tienen un destino determinado, tienen una región de acceso y esta industria hasta 1970, tenía explotaciones regionales acotadas. En 1980 por imperio del avance de la industria naval, se produce el despegue, con un poco más de capacidad en los barcos, con nuevos recorridos, la tecnología de la navegación satelital, la previsión de los huracanes, y con (de) los sistemas tecnológicos en cuanto a la estabilización del barco.

Desde 1990 todo esto hace que se pueda llegar a una etapa donde las naves llegan a un tamaño tal que hoy día tenemos naves de mas (arriba) de 130 mil toneladas, con aproximadamente mil tripulantes con casi 4.500 pasajeros y que lleguen a zonas como la Argentina.

Las dos características principales que han impulsado la industria del crucero del turismo internacional, son la innovación y el desarrollo. Innovación facilitada porque se movilizaron recursos financieros muy grandes en magnitud, cada nave de 300 metros de eslora, con 70 metros de manga con 130 mil toneladas pueda llegar a costar cerca de 1000 millones de dólares. Hoy día tenemos una concentración empresarial para eso, que hace que 14 o 15 empresas tengan un único dueño, con lo cual esa concentración de recursos, implica (hace) que cuando haya críticas como las que podemos desarrollar o prevenciones como las que necesitamos, los intereses que vamos a tocar son lo suficientemente grandes para tener que manejarnos con mucho cuidado.

Otra característica es que las empresas adoptan la tecnología de punta, tanto en lo naval como en las navegaciones satelitales, con circuitos incorporados dependiendo de las condiciones meteorológicas, (hasta) otro tipo de comunicación, gastronomía y hasta entretenimientos de a bordo que tienen las mismas características que los mejores teatros del mundo, con escenarios movibles, con rayos láser, música direccional, gama de manejos lumínicos y de efectos especiales y los pasajeros lo pagan en función de grandes cantidades de naves con grandes derroteros.

Otra de las innovaciones es que las empresas adoptaron estrategias multisectoriales para las áreas productivas y culturales, coordinando acciones propias y de terceros, donde se pueden producir problemas de falta de compatibilización, amén de que las visitas a determinadas regiones por determinado tiempo, determinan (hacen) que deban recurrir a insumos regionales con efecto multiplicador para la zona y estas innovaciones se

prestan con un marco empresarial no tradicional. Las empresas mantienen una orientación al cliente que las diferencia mucho en relación con los mercados que visita, sobre todo los que están en desarrollo, como el nuestro. Por ejemplo, el gerenciamiento se marca con responsabilidades descentralizadas. Algunas empresas tienen gerencias en la costa del Pacífico, otras gerencias en la costa del Atlántico, otras en el Caribe y en el Oriente medio, unas actúan con personal, otras con operaciones, pero todas están coordinadas. En lo laboral, utilizan la ley de Estados Unidos, lo cual cambia totalmente la relación con los empleados; el personal de entretenimiento o de gastronomía funciona como clientes internos de la empresa, con roles definidos, con limitaciones a las que no estamos acostumbrados en nuestro sistema laboral, tolerancia cero a las drogas, alcohol y tatuajes.

¿Cómo llegaron al desarrollo? A partir del año 2000, porque pudieron tomar un gran elemento financiero y gerencial, concentrar flotas, aumentar tamaños de naves, y tecnológicamente apoyarse satelitalmente y portuariamente. Este crecimiento explosivo de las flotas los llevó a más zonas donde la ingeniería naval está al servicio de sus necesidades, con apoyos regionales y nacionales. Hay asociaciones de puertos plurinacionales y compatibilizan tarifas y modos de acción, en los cuales sólo algunos países mantienen todavía algunas situaciones que los diferencian, esto produce dificultades, como que no se puede bajar a Turquía o Croacia con la tarjeta de a bordo, hay que bajar con el pasaporte, hacer filas (cola) en el barco para que le entreguen el pasaporte, pero luego en tierra tiene todos los procesos de verificación del pasaporte y se pierden de 40 minutos a una hora, se termina por no bajar en el país y el país se pierde esos dólares que gastan los pasajeros.

La extensión a regiones de mayor desarrollo, trae aparejado exportaciones de servicios, de consumo extraterritorial, lo cual es beneficioso y luego, en su afán de mantener competitividad, han promovido posicionamientos estacionales, como salir de la saturación, por ejemplo, del Caribe, o de tener grandes contingentes de turistas en el invierno. Argentina se incorporó a los circuitos de turismo internacional y pensando en estos traslados a precios muy promocionales, han descubierto la posibilidad de hacer un intercambio cultural con cruceros temáticos, de solos y solas y culturales con artistas o profesionales versados en alguna materia.

Para tener una idea de lo que toda esta innovación y desarrollo trae aparejado a este sector de sujeto y exponente de estas operaciones, en el año 1999 se logró mover 8.700.000 pasajeros y en el 2010 está previsto que muevan 12 millones y el incremento hasta el 2020 puede ser absolutamente proporcionado. Si tomamos estadísticas serias cada pasajero cuando baja

en un puerto gasta en el día entre 300 y 400 dólares, esto mueve en el mundo 400 mil millones de dólares, por eso esta actividad cuando llega a los países, busca a partir del armador una cierta protección y se la soporta porque están viendo lo que del lado económico trae aparejado esta exportación de servicios, que es además una exportación de cultura como una transculturización por recibir tanta cantidad de gente.

¿Qué pasa en nuestro país con todo este problema que se va suscitando en la costa Atlántica y en la Antártica? En Europa hay líneas regulares que van río arriba y río abajo, acá todavía no tenemos cruceros fluviales. Y dentro de estas costas ¿qué pasa con nuestro puerto y con los sectores de actividad? Con los puertos, hay sólo dos que son puertos base: Buenos Aires y Ushuaia; en el año 2008 y 2009 Ushuaia registró entre octubre y febrero 360 visitas; Buenos Aires 124. En Buenos Aires en el 2005 se movían 65.700 pasajeros; en el 2009 y 2010 llegaron a 330.700; el incremento fue del 511%.

Esto mismo ocurrió en Ushuaia. Tomando un decenio, 1998: 30.700 pasajeros; 2009, 115.200; el incremento fue del 375% y en los arribos, del 250%.

¿Cómo aguantan los puertos?; ¿Cómo aguantan las profundidades?; ¿Cómo se incrementan las adaptaciones a la tecnología? y ¿Cómo tenemos terminales que le den al pasajero un confort como el que recibe a bordo?

Puerto Madryn resolvió los problemas adaptando un muelle y tomando una terminal de pasajeros bastante modesta pero bien hecha. Pero, ¿qué ocurre cuando bajan 4.000 pasajeros y todos quieren ir a un mismo lugar? No hay ómnibus que los trasladen y falta una coordinación entre los agentes turísticos y los puertos que utilizan los armadores.

En Mar del Plata los armadores se desviven por ir allá pero no es puerto de escala de líneas regulares y hay problemas de coordinación.

Lo cierto es que queda de manifiesto que falta coordinación entre los armadores, los puertos y los sectores vinculados. En otras partes del mundo hay asociaciones de puertos, en Argentina tuvimos una que incluyó puertos de Uruguay y de Chile pero nuestros países no tienen conciencia ni propensión a la integración. Los puertos no tienen los programas operativos, que los plazos y los tamaños de las embarcaciones requieren, para tomar las prevenciones y dosificar la llegada de los cruceros. La adaptación no es sólo para el puerto sino también para los sectores de actividades, como migraciones, aduana, seguridad, impuestos y los dos que más producen algún tipo de problema son los de turismo y medio ambiente.

En los sectores privados las provisiones técnicas, los proveedores marítimos, los agentes turísticos, los transportistas, los proveedores de repuestos, las reparaciones navales, etc. nos preguntamos: ¿qué pide en el mundo la industria del crucero? Que sean flexibles, que no sean monopólicos, seguridad y celeridad.

En los países de desarrollo relativo, esto genera una necesidad de capacitación que debe ser absorbida por las empresas que están en condiciones de proveer.

En la Antártida el problema es más grave: por el Tratado Antártico de 1959 en cuanto a que se considera a ese continente como reserva natural. A Ushuaia no van buques de escala, pero sí cruceros que son alemanes, japoneses o rusos de menor desplazamiento y que no siempre cumplen con las condiciones para no poner en riesgo la integridad natural de las aguas antárticas y subantárticas.

La OMI tiene buenas normas y sólo el 34% de los permisos de abordaje de las zonas turísticas de la Antártida cumple con los requisitos. Tampoco el espacio está monitoreado y el puerto de Ushuaia se desentiende y no sabemos qué pasa con los contenedores de desechos. Tenemos un grave problema, no tanto por la falta de normas, sino por la falta de medios para hacerlas cumplir.

Conclusiones: Tenemos una trascendente actividad económica y cultural, pero necesitamos coordinación de normas en actividades oficiales y privadas con interacción entre los usuarios para que haya un respeto a la sustentabilidad de los recursos naturales del mar y de las áreas turísticas, procurando beneficios, pero no en perjuicio de los medios que estamos usando.

Se necesitan también asegurar la proyección futura del mar y la salud de los sistemas eco-costeros por lo cual hay que proteger la explotación (prohibición) en función de la salud de los eco-sistemas y contemplar el bienestar humano.

Necesitamos defender (que) las investigaciones del metagenoma de los mares y recursos naturales (no hagan fondo) en el área antártica y en las costas argentinas.

Asegurar el cumplimiento de las normas internacionales para la Antártida dotándole a las autoridades jurisdiccionales, que son prefectura y turismo, de los medios necesarios para ejercer los controles que muchos están dispuestos a hacer, pero no se cumplen.

Para los sectores turísticos y de medio ambiente, hay que definir metodologías e indicadores de vulnerabilidad. Hay un plan federal estratégico de turismo sustentable pero no tiene indicadores que evalúen los objetivos y respeto al medio ambiente, hay una ley, pero no está el sector reglamentario.

Los objetivos económicos, sociales y de integración regional tienen que apoyarse promoviendo y coordinando consejos multisectoriales entre los sectores y los puertos, facilitando los objetivos de condiciones equilibradas en la región, no para que sólo crezcan los puertos en determinado país en



detrimento de otro. A los armadores le interesa la visita y el desarrollo portuario requiere de normas de calidad, aceptación de plazos y magnitudes operativas y que haya adaptaciones en las infraestructuras y de herramientas tecnológicas que traen las nuevas naves para que las tarifas y servicios estén adecuados y se disminuyan los riesgos.

Esta propuesta necesita de un concepto tutelar (lee criterio adoptado por la cumbre mundial de desarrollo sustentable en Johannesburgo en 2002)

Muchas gracias por su atención.

**AC. PRESIDENTE:** Durante los 14 años de vida de esta Academia este enfoque planteado por el Académico Rossi no se trató, o sea que esta Academia está llenando una laguna de conocimientos que considero muy importantes.

**AC. VALLADARES:** Muy interesante el tema. En Haití han generado un puerto donde llega el barco, fondea, desembarca la gente, pero contacto cero con el puerto, ¿cómo entran estos temas en lo que respecta a bandera de buque o ley americana?

Respuesta: Hablé de que la ley americana que rige para las relaciones laborales.

En estos casos son declaradas zonas aduaneras especiales, se aplican condiciones como de un depósito fiscal.

**AC. AGIS:** No sé si países como el nuestro no están equivocados respecto a dejar llegar los buques.

Respuesta: El tema está en dejar que lleguen y se regularicen de acuerdo con normas que existan y que se cumplan. Y no tenemos capacidad para prever que se cumplan porque se priorizan otras situaciones.

**AC. PRESIDENTE:** Yo en este momento estoy dirigiendo la tesis de maestría de un teniente coronel que está en la Base Esperanza, en la Antártica. Su tema tiene que ver con la búsqueda y rescate en la Antártica. Si en este momento sucede con algún crucero de turismo algo como lo que sucedió con el Rompehielos "Alte. Irizar", por suerte cerca de Madryn, creo que no estamos preparados para un auxilio eficaz. Si ocurre un accidente de proporciones en la Antártida tengo la idea de que la búsqueda y rescate prevista no sería suficiente. El riesgo que se produce es grande dado que hay capitanes de buques de turismo inexperimentados en zonas de hielo es muy grande. La búsqueda y rescate para los naufragos no está

debidamente organizada y dicha organización es materia de estudio de dicho teniente coronel. Desearía que su tesis, cuando la termine, sea incluida dentro de los antecedentes de la Academia del Mar.

**AC. VALLADARES:** Un tema es el de cuál derecho se aplica en este tipo de actividad, además de la coordinación; la figura de la responsabilidad social empresaria, porque es inviable pensar en un efectivo control de este tipo de actividad en países no viables. Me parece que la responsabilidad tiene que empezar a caer en empresas que llevan cuatro mil personas.

**AC. COLPACHI:** Los barcos de pasajeros de 4.000 personas que van hoy están protegidos adecuadamente para que el riesgo sea el mínimo; los que provocan esos siniestros son los barcos no adecuados, antiguos.

Respuesta: Mientras sólo respondamos a que al puerto de Ushuaia sólo le interese cobrar el amarre y desamarre y la Prefectura no tenga elementos para verificar si el barco tiene todos los recaudos y requisitos para acceder a aguas antárticas y sub-antárticas o mientras las empresas no traigan los certificados que hagan al cumplimiento, estamos enfrentados a este problema que es solucionable, pero se inscribe en el marco de todos los problemas que tenemos en nuestro país donde se juntan los recursos naturales, la moral y la economía.

**AC. PRESIDENTE:** Sin otro particular, se levanta la reunión.