



UNIVERSIDAD
NACIONAL DE
SAN MARTÍN

Escuela de Economía y Negocios

TRABAJO FINAL DE PRÁCTICA PROFESIONAL

Licenciatura en Turismo (Plan 2003)

**“Turismo y desarrollo local sustentable: El caso de los cruceros en la ciudad
de Buenos Aires.”**

Alumna: Kaspar, Denise Ingrid

Profesores tutores: Maldonado, Natalia
Arcuri, Santiago

Fecha de presentación: 16 de octubre de 2021

Agradecimientos

Un especial agradecimiento a Kitty Riedl, Philipp Straessle, Silvina Sanfeliu, Damián y Osvaldo Taborda. Y a mis compañeras de trabajo, tutores, amigos y familiares, quienes me han acompañado a lo largo de la carrera y/o asesorado en la elaboración del trabajo de investigación. ¡A todos ellos muchas gracias!

Índice

Resumen ejecutivo	6
Palabras claves	6
Capítulo 1	7
Introducción	7
Título del Proyecto	10
Objetivo general	10
Objetivos particulares	10
Estado del Arte	10
Estrategia Metodológica	12
Fundamentación de la temática elegida	12
Capítulo 2: Marcos del trabajo de investigación	13
Marco Teórico	13
Desarrollo y sustentabilidad: Una búsqueda constante	13
Desarrollo Sostenible, Turismo Sustentable y Planificación Turística: Conceptos enlazados	15
Turismo y los Objetivos de Desarrollo Sostenible	18
El turismo de cruceros: tendencias, sustentabilidad y los ODS	19
Marco Conceptual	22
Turismo	22
Turismo de Cruceros	22
El Producto de Cruceros	22
Turismo sostenible	22
Desarrollo sustentable	23
Destino turístico	23
Turista	23
Excursionista	23
Marco Histórico	23
Principios de la actividad de cruceros en la Ciudad de Buenos Aires y su Terminal de pasajeros	23
Capítulo 3: Actualidad del turismo de cruceros y su sustentabilidad	25
Panorama internacional	25
Resumen situación Actual del Turismo Internacional y del Turismo de Cruceros	25
Compañías de cruceros, segmentación y rutas comerciales internacionales	26
Organismos y Asociaciones vinculadas al turismo de cruceros internacional	29
Planes internacionales para un turismo de cruceros sostenible	32

Caso Dubrovnik	36
Panorama nacional	37
Resumen situación actual del turismo y del turismo de cruceros en el país	37
Puertos importantes nacionales	40
Compañías de crucero y sus rutas en el país	44
Organismos y Asociaciones vinculadas al turismo de cruceros en Argentina	47
Planes o incentivos nacionales para un turismo de cruceros sostenible	50
Planes Nacionales contra el Cambio Climático	56
Informe Voluntario Nacional sobre los ODS	58
Capítulo 4: Caso de estudio: Turismo de cruceros en la Ciudad de Buenos Aires	60
Aspectos generales de la ciudad de Buenos Aires	60
Economía y el rol del turismo	61
Contaminación de la Ciudad	62
Aspectos institucionales del turismo en la ciudad	64
Organismos y Asociaciones vinculadas al turismo de cruceros en la ciudad de Buenos Aires	64
Leyes de turismo de la ciudad de Buenos Aires	66
Inversiones y acciones realizadas vinculadas al turismo de cruceros en la ciudad y la sustentabilidad (directa o indirectamente)	67
Medidas tomadas para impulsar el turismo de cruceros en la ciudad de Buenos Aires	69
Plan Maestro 2030	71
Infraestructura turística de la Ciudad de Buenos Aires	74
Hoteles, Agencias de viaje y Oferta Gastronómica	74
Circuitos y atractivos	76
Oferta de Transporte Turístico	78
Terrestre	78
Aéreo	80
Marítimo y fluvial	80
Puerto de la Ciudad de Buenos Aires	81
Terminal de pasajeros Quinquela Martín	82
Análisis del turismo de cruceros en la ciudad de Buenos Aires	83
Comparación del turismo de cruceros con el turismo de estadía en la ciudad de Buenos Aires	86
La comunidad, valoración de sus comunas y del turismo	87
Análisis FODA del turismo de cruceros en la ciudad de Buenos Aires	89
Capítulo 5: Conclusiones y consideraciones finales	93

Capítulo 6: Anexos	97
Anexo I: Cadena de valor del turismo de cruceros y su rol	97
Anexo II: Proyectos OMI	103
Anexo III: Cruceros en Argentina	106
Anexo IV: Listado de actores turísticos certificados con las directrices de gestión ambiental	110
Anexo V: Imperdibles de la Ciudad de Buenos Aires	114
Anexo VI: Clásicas Shore excursions de la ciudad de Buenos Aires	115
Anexo VII: Análisis de la ciudad de Buenos Aires según GSTC Destino criterio	116
Bibliografía	135

Resumen ejecutivo

Antes del Covid-19 el turismo de cruceros en la ciudad de Buenos Aires, se encontraba en auge, recibiendo alrededor de 400.000 pasajeros anuales (totales entre embarque, desembarque y tránsito), representando una enorme fuente de trabajo para el sector turístico local. Sin embargo, actualmente existe una gran preocupación por la sostenibilidad de la actividad, tanto del medio ambiente, como de la comunidad y la ciudad receptora. Se analiza en el presente trabajo la sustentabilidad del desarrollo de esta actividad, aportando observaciones críticas acerca del turismo de cruceros en la ciudad. A tal efecto, se consultan y analizan datos, medidas y planes nacionales e internacionales que impulsan un desarrollo sostenible. Finalmente, se establecen los límites que se encuentran al analizar la sostenibilidad de la actividad.

Palabras claves

Turismo, Desarrollo sostenible, Turismo de cruceros, Turismo sostenible, Ciudad de Buenos Aires.

Capítulo 1

Introducción

Inmerso en la realidad global, pandémica y actual, el turismo se encuentra en una gran crisis. El nuevo virus, Covid-19, ha provocado que varias actividades económicas y de esparcimiento, incluidas el turismo, sean limitadas/restringidas. Esto se debe a que, en todo el mundo, se han tomado medidas de prevención de la propagación del virus, para proteger a la población.

Según datos publicados por la Organización Mundial de Turismo en 2020 se produjo una caída del 74 % de turistas internacionales y entre 100 y 120 millones de empleos turísticos directos a nivel internacional se encuentran en peligro.¹

Por otro lado en este análisis del 2020, realizado por la OMT, se informaron diversos cambios de comportamiento/tendencias nuevas, entre las que destaca; un incremento en viajes locales (los turistas prefieren vacacionar en lugares cercanos a su hogar), una mayor búsqueda de experiencias al aire libre y nuevas inquietudes acerca de las medidas de salud y seguridad. El sector de turistas, más golpeado, en este tiempo, han sido los viajeros senior y jubilados.

A partir de esto, podemos decir que a las preocupaciones por un desarrollo turístico sustentable; se le ha sumado una preocupación más: el de la salud de los turistas y los destinos receptores.

En este panorama tan complejo, el turismo de cruceros, que hace poco era una tendencia mundial, vinculado al turismo masivo, debido a la cantidad de pasajeros que pueden ser transportados en sus embarcaciones, parece quedar recluso. De hecho, el turismo de cruceros se encuentra bajo un gran golpe, en el cual muchas navieras han tenido que cancelar sus programaciones, pero ello, no sólo perjudica a las navieras internacionales, sino también a todos los involucrados en la industria de cruceros de las ciudades receptoras, que forman parte de sus itinerarios frecuentes.

La ciudad de Buenos Aires es una ciudad receptora y cuenta con una posición estratégica, concentrando cruceros que realizan distintos itinerarios; se dirigen hacia Uruguay o Brasil o hacia al sur, parando en Puerto Madryn y Ushuaia. Desde hace más de 20 años que la ciudad participa en la actividad de turismo de cruceros.

¹ Datos del informe recuperados de página oficial de la Organización Mundial de Turismo: www.unwto.org/es/covid-19-y-sector-turistico-2020

Desde el 2010 en adelante se ha fomentado la actividad de cruceros, tanto en la ciudad de Buenos Aires, como en otros puertos nacionales importantes, como son Puerto Madryn y Ushuaia. Se redujeron y unificaron las tasas migratorias, se fijaron tarifas máximas para el servicio de practicaaje.

En 2018 el gobierno impulsó el Plan "1 millón de pasajeros", que proponía mejoras en el sector y el desarrollo de obras de infraestructura en los puertos de Ushuaia, Puerto Madryn, Buenos Aires y Mar del Plata.

Todas estas medidas tenían como objetivo beneficiar a las compañías internacionales de cruceros, pero sobre todo, al sector turístico del país, impulsando el desarrollo de un tipo de turismo que se encontraba en constante crecimiento.

Según datos publicados por la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros, en 2019, el turismo de cruceros transportó aproximadamente 30 millones de pasajeros, creando puestos de trabajo para 1,8 millones de personas en todo el mundo y contribuyendo con más de 154 mil millones de dólares a la economía mundial.²

Asimismo en el 2019, según el Anuario de Turismo Internacional, realizado por el observatorio turístico de la ciudad de Buenos Aires, los arribos internacionales aumentaron en todos los accesos de la Ciudad, pero el que más creció fue la Terminal de Cruceros con un 15 % más de arribo de turistas.³

Estos datos contrastan fuertemente con la actual realidad. Luego de más de un año sin turismo internacional en el país, dos líneas de cruceros de expediciones a la Antártida (Hurtigruten Expeditions y Silversea Cruises), han decidido abandonar el puerto de Ushuaia, eligiendo al puerto de Punta Arenas, como puerto base de sus itinerarios Antárticos. Lo último supone un riesgo para la actividad de cruceros y la economía de Ushuaia, quién ha perdido a dos clientes (líneas de crucero), pudiendo perder aún más líneas de crucero en un futuro cercano, si no se concretan las medidas para la reactivación segura de la actividad.

En resumen, el turismo de cruceros, representaba y aún representa una enorme fuente de trabajo para el sector turístico local de la ciudad de Buenos Aires y para todos los que se

² Los datos provienen del Informe Anual 2019 de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros y se encuentran en el siguiente link: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2019-year-end/updated/2019-global-market-report.ashx>

³ Los datos provienen del Informe Anual 2019. Los informes Anuales de Turismo Internacional de la Ciudad de Buenos Aires son documentos de publicación anual, realizados por el Observatorio Turístico de la Ciudad. En ellos se consideran los aspectos cuali y cuantitativos de la demanda, la oferta de alojamiento y de los principales productos turísticos de la Ciudad: reuniones, museos y cruceros. Recuperado de: <https://turismo.buenosaires.gob.ar/sites/turismo/files/Turismo%20Internacional%20en%20la%20CiudaddeBuenosAires%20-%20Informe%20Anual%202019.pdf>

benefician indirectamente con la actividad, todos los cuales fueron y son gravemente afectados por la pandemia y sus consecuencias.

Además, existe un compromiso internacional por parte de los Organismos Internacionales y sus asociados hacia la construcción y el avance del desarrollo sustentable de las actividades, gracias a la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sustentable.

De esta forma el turismo sostenible ha cobrado una importancia significativa y es asimismo una tendencia turística. Ser un destino turístico o una agencia de turismo u hotel sustentable, comercializar paquetes sustentables y experiencias únicas y responsables, son ahora más que nunca un diferenciador competitivo, gracias a la cantidad de turistas que buscan viajar responsablemente.

Si el desarrollo sostenible y con consciencia saludable es la solución para el turismo y el turismo de cruceros es una actividad relevante para la ciudad de Buenos Aires (cómo hemos expuesto anteriormente), entonces resulta de gran utilidad poder analizar el desarrollo de la actividad y su sostenibilidad, teniendo en cuenta los tres aspectos que mencionan Hernández, Da Silva y Sánchez (2009).

Título del Proyecto

“Turismo de cruceros y desarrollo sustentable: el caso de los cruceros en la ciudad de Buenos Aires”

Objetivo general

- Analizar la sustentabilidad del desarrollo de la actividad de turismo de cruceros en la ciudad de Buenos Aires en la actualidad (teniendo como parámetro la temporada 2019-2020).

Objetivos particulares

- Investigar acerca de los acuerdos/planes/convenios actuales tanto nacionales como internacionales que velan por el desarrollo sustentable de la actividad turística.
- Reflexionar sobre los acuerdos/planes/convenios actuales nacionales que promueven la actividad de turismo de cruceros en la ciudad de Buenos Aires.
- Analizar las encuestas y datos recolectados sobre la actividad de turismo de cruceros en la ciudad de Buenos Aires durante la temporada 2019-2020.
- Aportar una observación crítica acerca del desarrollo del turismo de cruceros en la ciudad de Buenos Aires, teniendo en cuenta su cadena de valor (infraestructura, oferta y demanda turística).

Estado del Arte

“¿El Turismo de Cruceros es una actividad sustentable? Caso de estudio: Ushuaia, Tierra del Fuego”

Se trata de una tesis de grado realizada por Gustavo Hernán Baloriani, entregado en 2018, para la Licenciatura en Turismo de la Universidad de La Plata.

En esta investigación, se indaga acerca de los posibles impactos ambientales generados por la actividad de cruceros en la ciudad de Ushuaia y el canal de Beagle y también se analiza la legislación que regula la actividad. Por otra parte, se realiza una caracterización de los diferentes atractivos de la ciudad de Ushuaia, que los cruceristas visitan. De esta forma y mediante entrevistas se llega a la conclusión final de los impactos de la actividad, junto con ciertas recomendaciones.

Este trabajo fue tomado como referencia para el análisis del impacto del turismo de cruceros en el caso de la Ciudad de Buenos Aires.

“Perspectivas del turismo de cruceros en Argentina, en el marco de las tendencias Mundiales”

Se trata de un artículo, publicado en el año 2012, realizado por Claudia Inés Martínez, profesora Investigadora de tiempo completo del Departamento de Turismo Sustentable, Gastronomía y Hotelería de la Universidad del Caribe.

Realiza un análisis del turismo de cruceros a nivel mundial: sus principales regiones, gestión de las empresas navieras, características de la oferta y demanda. Luego analiza la situación de los puertos argentinos, dividiéndolos en tres categorías: consolidados, emergentes y de actividad ocasional.

Este trabajo sirve para la explicación de la oferta y demanda a nivel mundial del turismo de cruceros y también como guía para el análisis del turismo de cruceros en Buenos Aires.

“Elementos de política para un turismo de cruceros sostenible en Centroamérica”

Se trata de un análisis publicado en 2007, realizado por el Centro para Ecoturismo y Desarrollo Sostenible (CESD) y el Instituto Centroamericano de Administración de Empresas (INCAE), con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo.

En él se exponen los resultados del análisis del impacto (económico, social y ambiental) del estudio del turismo de cruceros en Centroamérica, especialmente en Honduras y Costa Rica. A partir de estos resultados, se establecen recomendaciones para crear estrategias y políticas regionales que favorezcan un desarrollo sustentable de esta clase de turismo en la región.

Esta investigación sirve como otro ejemplo de análisis de estudio de caso sobre el turismo de cruceros y las posibles políticas a implementar para el desarrollo sustentable de la actividad.

“Puerto y ciudad”

Se trata de un Dossier publicado en el 2015 y escrito por: Javier Fedele (CONICET, Universidad Nacional del Litoral, Argentina) y Luis J. Domínguez Roca (Instituto de Geografía “Romualdo Ardisson”, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina) para la Revista Transporte y Territorio. En él se establecen las distintas relaciones entre el puerto y la ciudad, durante el tiempo y sus desafíos/conflictos actuales.

Este trabajo sirve como referencia para analizar el área de desarrollo de la actividad turística de cruceros de la ciudad de Buenos Aires.

“La planificación del transporte por agua en Argentina, límites y desafíos para los próximos años”

Realizado por Natalia García, Licenciada en Economía y Docente UBA. Colaboradora del IT/UNSAM en actividades de cooperación técnica. Publicado en el año 2019.

Se analiza el sistema de transporte por agua de la Argentina y su planificación; su geografía, su dimensión reglamentaria e institucional. Y a partir de este análisis propone mejoras en la planificación y actividad de este tipo de transporte.

Este trabajo sirve para informar sobre las instituciones y reglamentaciones de los puertos argentinos.

Estrategia Metodológica

La estrategia metodológica que se empleará para el trabajo es de tipo mixta y el diseño de la investigación, descriptivo. La población (conjunto de unidades a analizar) serán las instituciones encargadas y responsables en el manejo del turismo de crucero del país (Ministerio de transporte, Ministerio de Deportes y Turismo Nacional, el Instituto de Promoción Turística Nacional y la Administración General de Puertos S.E.). A nivel internacional: se analizan las medidas impulsadas por la Organización Mundial de Turismo y la Organización Marítima Internacional.

Fundamentación de la temática elegida

La elección de este tema obedece a que, durante el transcurso de la carrera, la autora del presente trabajo ha desempeñado funciones laborales en una empresa de turismo receptivo, la cual se especializa en el turismo de cruceros. Asimismo, siempre ha sido un objeto de interés personal aquellos factores que constituyen la sostenibilidad de esta labor, así como las medidas que se implementan para favorecer su desarrollo.

Finalmente, esta es una actividad muy importante para varias empresas de turismo de la ciudad de Buenos Aires y, al haber una mayor conciencia global sobre la sostenibilidad, se ha considerado de importancia su investigación.

Capítulo 2: Marcos del trabajo de investigación

Marco Teórico

Desarrollo y sustentabilidad: Una búsqueda constante

En la década del 70 se produce una crisis de petróleo, que impacta fuertemente en la economía mundial. Los países que, hasta entonces, habían gozado de crecimiento económico, caen en una gran recesión. De esta forma, las teorías económicas y desarrollistas entran en crisis y el rol del turismo y sus beneficios también. Se cuestiona el concepto de desarrollo en sus tres dimensiones (social, política y humana) y empieza a discutirse la distribución de los beneficios materiales y el equilibrio económico. (De Kadt, E. 1979).

Las preocupaciones sobre el medioambiente, ya existían desde los años 60's, y esta gran crisis económica reavivó las críticas sobre la forma en la que se estaba utilizando los recursos naturales en pos del desarrollo económico. En 1972, se organiza la Conferencia de Estocolmo y por primera vez las Naciones Unidas reconocen el problema del medio ambiente y en consecuencia, crean el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), con la función de generar presión sobre los gobiernos, para que garantizaran la protección del medio ambiente (Aguilar, 2014). Además, este organismo se une a la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO); para fomentar la educación ambiental.

En lo que refiere al concepto de desarrollo, en 1975 se presenta el informe: ¿Qué hacer?, conocido como informe Dag.

En el Informe Dag se parte del concepto que el desarrollo constituye un todo, que sus dimensiones ecológicas, culturales, sociales, económicas, institucionales y políticas han de entenderse como un sistema de relaciones y que la acción a su servicio tiene que ser integrada (Aguilar, 2014, p. 116).

De esta forma se va pensando una nueva forma de desarrollo, que diera respuesta a los problemas de la sociedad, especialmente los del tercer mundo, y tuviese en cuenta el impacto medioambiental.

Diez años después, en 1987, en la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y Desarrollo, se presenta el Informe Brundtland. En él, esta forma de desarrollo es denominada: desarrollo sostenible. El cual, se lo define, como: "la satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades" (Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, 1987).

Años más tarde, en 1992, se da lugar la Conferencia de Río, también conocida Cumbre para la Tierra, y en ella se establece el derecho de todo ser humano a una vida sustentable y la responsabilidad de los Estados de velar por el desarrollo sostenible y utilizar sus propios recursos sin dañar al medioambiente o a otros, de acuerdo a sus propias políticas ambientales y de desarrollo. También se expresa el deber de informar, cooperar y prestar auxilio entre los Estados y sus respectivas poblaciones, como comunidad internacional. (CNUMAD, 1992)

De esta forma el Desarrollo Sostenible pasa a ser un derecho y un deber, que depende de la cooperación y participación de varios actores, y que debe apoyarse en políticas y reglamentaciones. Y es en este marco global y de esfuerzo común por un desarrollo sostenible, que nace la Agenda 21, como un plan de acción.

En este mismo año nace la Comisión para el Desarrollo Sostenible (CDS) para supervisar y dar seguimiento al CNUMAD.

Sin embargo, también surgen grandes críticas: “Estamos en presencia de una lucha a escala mundial por determinar cómo serán definidos y utilizados el desarrollo sostenible o el capitalismo sostenible en el discurso sobre la riqueza de las naciones.” (O’ Connor, 2000, p.10) El autor plantea que la preocupación por un desarrollo sostenible de los actores políticos, no debe mirarse con una mirada ingenua; movida sólo por la bondad. La preocupación de un desarrollo sostenible, también se debe a la preocupación de seguir sosteniendo el modelo económico capitalista y que así algunos sigan gozando de los beneficios de este sistema.

Para el 2001 se organiza otra conferencia, con la asistencia de líderes de 189 países (entre ellos Argentina) y en el cual se establecen los 8 Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), con el objetivo principal de reducir la pobreza mundial a la mitad para el año 2015. Para dar cumplimiento de estos objetivos, trabajó el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, presente en 170 países.

Cumplido el tiempo estipulado, en el año 2015, se informan los resultados del trabajo en pos de los ODM.

“Hemos logrado enormes avances; se han cumplido varias metas; la tasa de pobreza extrema se ha reducido a la mitad y continúa disminuyendo; más niños que nunca asisten a la escuela primaria; la mortalidad infantil ha disminuido drásticamente” (Naciones Unidas 2015, Memoria del Secretario General sobre la labor de la Organización, p.4).

Estas noticias fueron esperanzadoras, por lo que los Estados acordaron una nueva agenda para el desarrollo, para cumplirse también en un plazo de 15 años. De esta forma se pasa de los 8 ODM a los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Una meta, mucho más ambiciosa, no sólo por el aumento de la cantidad de objetivos a más del doble; si no también porque se propusieron 169 metas con nuevos desafíos estructurales:

Estos objetivos y metas son ambiciosos; poseen el potencial para transformar la sociedad y movilizar a personas y países; integran los asuntos pendientes de los Objetivos de Desarrollo del Milenio y van más allá al abordar la desigualdad, los nuevos desafíos y cuestiones estructurales como el cambio climático, el crecimiento económico sostenible, la capacidad productiva, la paz y la seguridad, y unas instituciones eficaces, responsables e inclusivas a todos los niveles; adoptan un enfoque dinámico para lograr la igualdad de género; reflejan de forma equilibrada las dimensiones económica, social y ambiental del desarrollo sostenible. También se indican medios de implementación en cada uno de los objetivos y en un objetivo específico sobre la alianza mundial, que aglutinará a los gobiernos, la sociedad civil y otras instancias en un enfoque verdaderamente integrado del desarrollo internacional en favor de las personas y el planeta (Naciones Unidas 2015, Memoria del Secretario General sobre la labor de la Organización, p.4).

Desarrollo Sostenible, Turismo Sustentable y Planificación Turística: Conceptos enlazados

El turismo siempre estuvo muy relacionado al concepto de desarrollo, ya que esta actividad ha demostrado poseer una gran capacidad de impacto en el desarrollo de las economías locales.

Sobre esto, Dachary (2000) afirma “El liderazgo del turismo y la posibilidad de generar importantes economías de escala, lo transforman en una actividad con capacidad de ejercer la función locomotora en un país o región.” El turismo es una actividad compleja, que se relaciona con otras actividades en su desarrollo; generando mayor demanda y/o nuevas fuentes de trabajo en áreas como son la gastronomía, el transporte, manufacturas, etc.

Por otra parte, a lo largo de la historia surgieron distintos enfoques de planificación de esta actividad. Entre ellos podemos mencionar el desarrollista y el económico:

El desarrollista, refiere la tradición dominante de la planificación turística y se caracteriza por tener una posición favorable y acrítica del turismo; ofrece previsiones de demanda turística con fines fundamentalmente promocionales. El económico, concibe al turismo como actividad exportadora, con potencial contribución para el crecimiento económico, el desarrollo regional y la reestructuración productiva; otorga prioridad a los fines económicos por sobre los ambientales y sociales sin analizar cómo se distribuyen socialmente los beneficios del turismo. (Osorio García, 2006, p.294)

Como podemos observar estos enfoques ven sólo una parte del turismo y sus bondades, cómo las que menciona César Dachary al principio de esta página. Sin embargo, este mismo autor también ha mencionado el lado negativo del turismo, que debe ser prevenido:

Entre los impactos negativos se puede señalar las importaciones de productos para mantener los estándares de calidad, la distorsión del mercado laboral, la inversión pública generalmente encaminada a satisfacer las necesidades de la hotelería, descuidando la infraestructura de la población, generando asimetrías y haciendo más vulnerable el modelo, la inflación al distorsionarse los mercados locales de vivienda y abastecimiento, así como la dependencia del exterior, ya que para mantener los coeficientes de ocupación se requiere de grandes volúmenes de turistas, lo que provoca caer en manos de los mayoristas, los que fijarán el precio del producto y por último un mercado de tierra especulativo, provocando los altos costos del suelo siendo incompatibles con el desarrollo sustentable. (César Dachary et al, 2002)

Los otros dos enfoques de planificación turística que sí tienen en cuenta el medioambiente y la comunidad local son; el físico y el estratégico o comunitario. El primero, como indica su nombre, se enfoca en el territorio y su ambiente. La actividad turística es planificada teniendo en cuenta el espacio e intentando realizar un uso óptimo del suelo y los recursos que se encuentran en el lugar, pero desatiende los aspectos sociales y culturales (García, 2006). El segundo enfoque de planificación sí tiene en cuenta estos aspectos. “El comunitario promueve un control local del desarrollo turístico con el fin de que la población sea la beneficiaria, haciendo énfasis en desarrollos de abajo-arriba; no obstante, a la fecha su operación ha mostrado dificultades prácticas.” (Osorio García, 2006, p.294)

Estos últimos enfoques estuvieron influenciados por las críticas hacia la actividad turística que surgieron en la década de los ochenta. Para entonces ya se podía ver el impacto negativo del turismo masivo en las ciudades receptoras: degradación del ecosistema, contaminación, cambio en el paisaje y la sociedad local (Osorio García, 2006). Lo cual, llevo a una toma de consciencia de los pasajeros, que a su vez cambiaron sus preferencias y formas de viaje:

Turistas participativos, activos y con sensibilidad social y ambiental; turistas con deseos de cultivar sus intereses y hobbies personales; crecimiento de otros segmentos de turismo (religioso, de salud, de negocios y de raíces étnicas); aumento de turistas que buscan nuevos destinos y productos; vacaciones más cortas pero más frecuentes; incremento de turistas de la tercera edad y con capacidades diferentes; turistas exigentes en la relación calidad-precio; y búsqueda de destinos ambientalmente planificados. (Osorio García, 2006, p.304)

Así el concepto de un turismo sustentable nace en la década de los 90, justo después de la Conferencia de Río, la cual mencionamos anteriormente, al explicar el término de desarrollo sostenible. Y se lo definió como:

"El turismo que tiene plenamente en cuenta las repercusiones actuales y futuras, económicas, sociales y medioambientales para satisfacer las necesidades de los visitantes, de la industria, del entorno y de las comunidades anfitrionas" (OMT, 1994).

Modalidad turística ambientalmente responsable consistente en viajar o visitar áreas naturales, con el fin de disfrutar y apreciar atractivos naturales (y cualquier manifestación cultural, del presente y del pasado) a través de un proceso que promueve la conservación, tiene un bajo impacto ambiental y cultural, y propicia una participación activa y socio-económicamente benéfica para las poblaciones locales (Unión Mundial para la Naturaleza, 1996).

Esta última definición, a diferencia de la de 1994, menciona los impactos del turismo, que se dan a nivel económico, ambiental y socio-cultural. De esta forma, la comunidad internacional, reconoce por fin ambas aristas del turismo y se preocupa por contribuir al desarrollo y difusión del turismo sustentable; agregándolo a la agenda política e investigando formas para lograr su éxito. Ejemplo de estos esfuerzos por difundir y contribuir a una política de turismo sustentable son la Agenda 21 del Turismo, La Carta del Turismo Sostenible (o Carta de Lanzarote) y la Declaración de Berlín sobre Biodiversidad y Turismo (Aguilar, 2014).

Asimismo, para el desarrollo de un turismo sostenible, se necesita de una planificación acorde (ligado con la planificación estratégica):

Actualmente, la planificación turística ha sido concebida como el instrumento adecuado para llevar a cabo la detección, organización y coordinación del desarrollo turístico sustentable bajo un enfoque participativo de las comunidades locales, incorporando la atención a aspectos como la sostenibilidad ecológica, el análisis de la capacidad de carga, la estimación de los impactos y el ordenamiento territorial de los destinos turísticos. (García, 2006, p.304)

En concordancia con los párrafos anteriores, que hablan sobre las políticas internacionales y el enfoque estratégico necesario para el desarrollo de esta actividad; los autores Hernández, Da Silva y Sánchez (2019) explican la importancia del liderazgo político, la involucración de los actores y la constante evaluación de la actividad, para el éxito del turismo sustentable y dividen su funcionar en tres campos: el económico (que garantiza fuentes de empleo e ingreso estable para la comunidad local), el ambiental (que garantiza el uso óptimo de los recursos naturales del lugar) y el socio-cultural (que tiene en cuenta a la comunidad local y conserva su patrimonio y costumbres).

Asimismo, tienen en cuenta a los turistas: "El turismo sustentable debe reportar también un alto grado de satisfacción a los turistas y representar para ellos una experiencia significativa, que los haga más conscientes de los problemas de la sostenibilidad y fomente en ellos prácticas turísticas sostenibles" (Hernández, Da Silva y Sánchez, 2019).

Turismo y los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Como mencionamos anteriormente, el año 2015 se cumplió el plazo de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) con muy buenos resultados y se propuso un plan mucho más ambicioso, transformándose los 8 ODM en 17 Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS) a cumplirse en 15 años; por ello a este documento/plan se lo nombró: Agenda 2030.

El mismo es importante para el turismo, ya que:

El documento subraya el potencial del sector turístico en términos económicos, sociales y ambientales, e incluye 21 artículos que recomiendan a los Gobiernos a desarrollar un enfoque integrado y holístico en relación con las políticas turísticas a fin de ampliar la incidencia positiva en el planeta y la prosperidad. Además, propone llevar a cabo evaluaciones de la contribución del turismo a los Objetivos de Desarrollo Sostenible y de su compromiso con estos objetivos, así como garantizar que el turismo esté presente en las comisiones y grupos de trabajo interministeriales sobre los ODS (Hernández, Da Silva y Sánchez, 2019, p.902).

La Organización Mundial de Turismo ha tomado el compromiso de difundir y garantizar el desarrollo del turismo sostenible. De los 17 objetivos, tres están vinculados directamente con la actividad, que son los Objetivos: 8, 12 y 14. Estos objetivos tienen que ver con la sostenibilidad en el desarrollo económico y en el consumo de los recursos marítimos, como son los océanos. Lo último es muy importante si consideramos que los océanos son el medio que utilizan los cruceros para transportarse. Los océanos son además un recurso natural del cual depende el turismo sol y playa (que puede o no estar vinculado al turismo de cruceros).

Así mismo, según datos de las Naciones Unidas, más de tres millones de personas, la mayoría de países en desarrollo, dependen de la biodiversidad marina y costera para sobrevivir.⁴

Entonces un turismo respetuoso con los océanos no sólo es clave para preservar el medio marino, sino también para que las otras actividades que utilizan este recurso, puedan seguir desarrollándose y quienes dependen del océano no se vean perjudicados.

Además, se considera que el turismo es una actividad que puede contribuir y relacionarse con todos los 17 ODS planteados, debido a que la actividad turística se desarrolla con otras actividades. De hecho, el Consejo Global de Turismo Sostenible (GSTC) ha desarrollado criterios e indicadores de desempeño de un destino turístico sostenible basándose en la

⁴ Discurso de Antonio Gutiérrez, Secretario de las Naciones Unidas, para el día internacional de los Océanos 2021. Recuperado de la página oficial de las Naciones Unidas: <https://www.un.org/es/observances/oceans-day/message>

última definición de turismo sostenible y en sus indicadores se ven reflejados casi todos los 17 ODS.

Sin embargo, para poder garantizar la sostenibilidad de una actividad y planificar su desarrollo, es necesario analizar cuál es la situación actual. Y como mencionan Hernández, Da Silva y Sánchez: evaluar constantemente la actividad, para el éxito del turismo sustentable. Teniendo en cuenta esto, la OMT ha fundado una Red Internacional de Observatorios de Turismo Sostenible (INSTO), a la cual Buenos Aires se ha unido en el año 2019. Esta red, creada en el 2004, tiene como objetivo recolectar datos, y mediante tecnología, analizarlos. De esta forma se puede evaluar la actividad y tomar decisiones que guíen el desarrollo sostenible del turismo.

Asimismo, internacionalmente existe una gran variedad de sellos y distinciones para distintos actores turísticos o empresas en general, de diversas organizaciones internacionales. La mayoría, de los cuales se basan en los 17 ODS, como criterio de análisis. A continuación, las mencionamos: Biosphere, Empresa B Certificada, Travellife - Sustainability in Tourism y Rainforest Alliance Certified.

El turismo de cruceros: tendencias, sustentabilidad y los ODS

Entre las décadas del 80 y 2000 el número de pasajeros de cruceros mundial aumentó de 2.2 millones de pasajeros a casi 10 millones (Schulz, y Auer, 2010). Décadas, en las cuales, cómo se ha mencionado anteriormente, el turismo masivo y sus impactos negativos fueron altamente criticados.

Sin embargo, aunque el turismo de cruceros se encuentra muy ligado al turismo de masas y a la modalidad All Inclusive, debido a todos los servicios que se ofrecen en los barcos, también ha surgido otra modalidad de turismo de cruceros. Se trata del Crucero Nicho (Nischenkreuzfahrt), que como su nombre lo indica, se dirigen y especializan a/en un aspecto/campo de la industria de cruceros, vendiendo experiencias y sensaciones únicas y novedosas. Ejemplos de esto son los veleros de lujo y los cruceros de expedición. Estos últimos suelen realizarse en la modalidad de crucero de estudio y son los cruceros que navegan hacia la Antártida o al Ártico. En esta clase de segmento de crucero, la experiencia de la naturaleza y la sensación de descubrir el mundo son lo más importante. Estos cruceros son más pequeños; cuentan con menos cabinas para pasajeros, menos atracciones a bordo, pero poseen un diseño que les permite llegar a lugares inhóspitos con climas extremos. (Schulz, y Auer, 2010)

Por otra parte, los Mega-cruceros o Very Large Cruise Vessel (VLCV) más ligados al turismo de masas por su tamaño, que permite mayores servicios a bordo y mayor capacidad de cabinas; sí eran una tendencia hasta hace muy poco y se los caracterizaba como Buque-

destino. La experiencia importante en este segmento es el disfrute del mega-barco y no tanto, el itinerario y los puertos que recorre el crucero.

“Sin embargo, el aumento del tamaño de los buques también ocasiona nuevos problemas asociados a la seguridad a bordo, con los problemas ambientales, con la capacidad de infraestructura portuaria y con su abastecimiento.” (Martínez, 2012, p.58)

No obstante, la importancia mundial que fue cobrando la sustentabilidad, sí influyó en la industria marítima y en consecuencia en la industria de cruceros.

La Organización Marítima Internacional (OMI) es un organismo internacional que regula toda la actividad marítima (incluso la de cruceros) desde 1948, pero que recién a fines de los 60, luego de varios derrames de petróleo, empezó a tratar el problema medioambiental y la contaminación generada por el desarrollo marítimo. En 1973 aprobó el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, conocido como Convenio MARPOL. Actualmente el Convenio MARPOL, que fue actualizado a lo largo de los años, es uno de los tratados internacionales más importantes que previene la contaminación marítima y atmosférica e identifica zonas especiales en donde son necesarias medidas más estrictas.

En 2017 entró en vigencia el Código Polar, que previene la contaminación en aguas polares; es decir en las zonas del Ártico y la Antártida. Además, se han desarrollado distintos proyectos en conjunto con el OMI, el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Unión Europea (UE).

Por otra parte, todos los buques y las líneas de cruceros deben cumplir con una política estricta de gestión de residuos y reciclaje. Según datos de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA), las líneas de cruceros reciclan 80.000 toneladas de papel, plástico, aluminio y vidrio cada año.⁵

Pero el impacto de la concientización mundial sobre la sostenibilidad, no sólo reside en la creación de normas, regulaciones y proyectos internacionales entre distintos organismos, sino también en el diseño e innovación de los barcos.

Las innovaciones son muy variadas, incluyen motores y revestimientos del casco de gran eficiencia energética que reducen la fricción y el consumo de combustible, el reemplazo de las luces normales por luces LED de bajo consumo y el reciclaje de agua para calefaccionar los camarotes de los pasajeros.

⁵ Datos recolectados de la página oficial de CLIA: <https://cruising.org/es-es/about-the-industry/policy-priorities/Environmental%20Stewardship>

En 2018 se construyó el primer crucero propulsado por gas natural licuado (GNL), una fuente de combustible que no genera emisiones de azufre y que contribuiría a la reducción del 20% de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Además, también se ha creado un sistema de limpieza de gases de escape (EGCS) que ayuda a reducir en hasta un 98 % el nivel de óxidos de azufre que emiten los barcos. Según datos de esta organización, actualmente, más del 69% de la capacidad mundial utiliza EGCS.⁶

En lo que respecta a los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030, la OMI cumple un rol fundamental, ya que, según palabras del Secretario General de esta organización: “El transporte marítimo sigue siendo el principal facilitador de la economía mundial, ya que transporta más del 80% del comercio mundial” (Lim, 2019).

Esto hace que su participación y contribución hacia la sostenibilidad sea clave (especialmente en el ODS 14), garantizando que el transporte marítimo siga contribuyendo a la economía mundial sin alterar la salud de los océanos.

Sin embargo, para garantizarlo, la OMI debe realizar alianzas y coordinar su trabajo junto a varios actores y organizaciones; desde organismos portuarios y privados hasta organismos sin fines de lucro; desde organismos internacionales hasta agentes locales.

En lo que refiere a la industria marítima de los cruceros, ésta representa el 1 % de la actividad marítima, según datos de CLIA.⁷ Y aunque este número parezca pequeño, su participación también es relevante para varios ODS.

Los cruceros en su itinerario de ruta visitan varios puertos y destinos turísticos, teniendo que coordinar su desarrollo y actividad con varios actores locales de distintos lugares y generando un impacto en los mismos.

Mediante distintas acciones y reportes de sustentabilidad, varias líneas de crucero muestran su accionar y compromiso con el medio ambiente en sus páginas web, incluso en sus redes sociales. El objetivo de ello, no es sólo prevenir la contaminación, si no también fomentar el consumo de turistas, los cuales cuentan con un mayor grado de concientización y desean realizar viajes informada y responsablemente. Al concepto de viaje responsable, se le ha añadido la responsabilidad sanitaria y de seguridad para la prevención del contagio de Covid-19. Por ello en sus páginas web, se encuentran detalladas las medidas de seguridad y salud, entre ellas: la utilización de barbijos, distanciamiento social responsable, higienización y ventilación constante, adaptación del servicio y uso de áreas públicas del

⁶ Datos recolectados de la página oficial de CLIA: <https://cruising.org/es-es/about-the-industry/policy-priorities/Environmental%20Stewardship>

⁷ Datos recolectados de la página oficial de CLIA: <https://cruising.org/es-es/about-the-industry/policy-priorities/Environmental%20Stewardship>

crucero, utilización de distintos senderos para el embarque y desembarque, límite de pasajeros para las actividades dentro y fuera del buque, y personal vacunado.

Marco Conceptual

Turismo

“El turismo es un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales o de negocios/profesionales por un periodo mayor a 24 horas y menor a un año”. (OMT, 1998).

Turismo de Cruceros

Viajes por el mar realizados por viajeros nacionales y extranjeros en grandes embarcaciones de recreo llamadas crucero, con rutas regulares y definidas, haciendo escala en diferentes puertos de las diferentes ciudades visitadas y consumiendo servicios dentro de las embarcaciones, así como productos, servicios y atracciones turísticas ofrecidas por cada destino (Organización Mundial de Turismo [OMT], 2010, p.190).

El Producto de Cruceros

El producto cruceros lo constituye básicamente el itinerario que la naviera ofrece en el mercado, éstos junto con la infraestructura portuaria, los barcos y los canales de distribución configuran la oferta de cruceros (Organización Mundial del Turismo, 2003).

Turismo sostenible

“El turismo que tiene plenamente en cuenta las repercusiones actuales y futuras, económicas, sociales y medioambientales para satisfacer las necesidades de los visitantes, de la industria, del entorno y de las comunidades anfitrionas” (Organización Mundial de Turismo [OMT] y Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente [PNUMA], 2005, p.12).

Desarrollo sustentable

“desarrollo que permite satisfacer las necesidades de la presente generación, sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas” (Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo [CMMAD], 1987).

Destino turístico

“Un espacio físico con o sin límites administrativos y/o analíticos en el que un visitante puede pasar una noche. Es el conjunto (ubicación conjunta) de productos y servicios, y de actividades y experiencias a lo largo de la cadena de valor del turismo y una unidad básica de análisis del turismo. Un destino incorpora varias partes interesadas y puede conectarse en red para formar un destino más grande” (OMT, 2007)

Turista

“Un visitante (interno, receptor o emisor) se clasifica como turista (o visitante que pernocta), si su viaje incluye una pernoctación”. (OMT, 1998)

Excursionista

“Un visitante (interno, receptor o emisor) se clasifica como visitante del día (o excursionista) si su viaje no incluye una pernoctación”. (OMT, 1998)

Marco Histórico

Principios de la actividad de cruceros en la Ciudad de Buenos Aires y su Terminal de pasajeros

El extraordinario crecimiento que ha presentado el turismo de cruceros desde 1980 con tasas promedio anual de 7.4% en el número de pasajeros (Florida Caribbean Cruise Association, 2011), ha provocado que esta modalidad centralizada en los primeros años en la región Caribe y enfocado al mercado estadounidense, se expandiera a todos los mares y océanos del mundo. (Martínez, 2012, p.4)

En Buenos Aires esta actividad empezó a desarrollarse en la década de los 90, gracias a la Ley de Puertos, que permitió mejorar los estándares de eficiencia de las terminales de contenedores del Puerto Nuevo. Hasta entonces, el Puerto de Buenos Aires había

concentrado su actividad en lo que es la actividad de cargas, que se encarga del transporte de mercancías a nivel nacional e internacional.

Para entonces se habían realizado varios cambios en la actividad del puerto de Buenos Aires, como por ejemplo: se urbanizaron y dejaron sin funcionamiento los diques 1, 2, 3 y 4 del antiguo Puerto Madero y Dock Sud pasó a ser jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires (Fedele y Roca, 2015).

Entonces nace el turismo de cruceros en la ciudad de Buenos Aires y la Administración General de Puertos, AGP, convierte un primer galpón de la Dársena C del puerto de cargas en una terminal de pasajeros precaria. En el año 2000 se moderniza la terminal, pero aún sigue siendo una forma precaria de recibir pasajeros.

En el año 2005 cambia el operador de la Terminal, que entonces era Terminales Portuarias Argentinas (TPA) y empieza a ser operada por la actual concesionaria de cargas, que es Terminales Río de La Plata (TRP).

En el año 2010-2011 se inicia una obra de una nueva Terminal de pasajeros de cruceros, destinada exclusivamente a la atención de los mismos. La construcción de este edificio nuevo requirió una inversión de millones de dólares y se la nombró Terminal de Cruceros Quinquela Martín. Actualmente, ésta Terminal sigue estando dentro de las terminales de carga, por lo tanto se requiere de una logística especial para recibir a los pasajeros de forma adecuada.

En promedio en los últimos 10 años la terminal de Buenos Aires recibió alrededor de 400.000 pasajeros anuales (totales entre embarque, desembarque y tránsito). Y más de 100 cruceros por temporada, con picos de hasta 162 cruceros.⁸

⁸ Datos recolectados de El Puerto de Buenos Aires Jornadas Portuarias 2020 – 3era Fecha – 15.12.20. Centro Nacional de Capacitación Portuaria. CENCAPOR. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=1bvoqM8v7xo>

Capítulo 3: Actualidad del turismo de cruceros y su sustentabilidad

Panorama internacional

Resumen situación Actual del Turismo Internacional y del Turismo de Cruceros

Como mencionamos en la introducción, el panorama turístico internacional, debido a la pandemia del covid-19, es muy grave.

Según un reporte publicado por la OMT en 2020 se produjo una caída del 74 % de turistas internacionales y entre 100 y 120 millones de empleos turísticos directos a nivel internacional se encuentran en peligro.

Otro reporte más reciente reveló que los ingresos del turismo internacional en 2020 se redujeron un 64% en términos reales (monedas locales, precios constantes), lo que generó que el valor global de las exportaciones mundiales decayera un 4% en 2020⁹.

Por otro lado, el reporte expuso la importancia de las vacunas para la reactivación del turismo, lo cual implica un gran desafío, debido a las distintas posibilidades políticas y económicas que cada país posee para conseguirlas. Además, cada país aplica distintas estrategias propias de vacunación, restricciones y protocolos, lo cual dificulta la organización y los acuerdos entre países/regiones, necesarios para el desarrollo de la actividad turística. La pandemia y las posibilidades de obtención de vacunas y fórmulas de vacunación han puesto en evidencia la gran desigualdad y distintas alianzas entre países del primer y tercer mundo. Como resultado casi la mitad de los expertos encuestados por la OMT consideran que recién a partir de 2024 se volvería a los niveles de turismo internacional de 2019.

Esta es una mala noticia para el turismo de cruceros, ya que sus itinerarios y rutas de viaje incluyen varios puertos de distintos países y por lo tanto se encuentran dentro del turismo internacional.

Sin embargo, según una encuesta realizada en diciembre de 2020 por la Asociación Internacional de Líneas de Crucero (CLIA), 2 de cada 3 cruceristas están dispuestos a hacer un crucero dentro de un año y el 58% de los turistas internacionales, que nunca han hecho turismo en crucero, piensan que lo harán en los próximos años.¹⁰ Por ello, como alternativa,

⁹ “2020: El peor año de la historia del turismo, con mil millones menos de llegadas internacionales”. Página oficial de la OMT. Recuperado de: <https://www.unwto.org/es/news/2020-el-peor-ano-de-la-historia-del-turismo-con-mil-millones-menos-de-llegadas-internacionales>

¹⁰ Datos de informe: “State Of The Cruise Industry Outlook 2021”. Fuente: CLIA-Qualtrics Survey December 2020- 4,000 International vacationers. Recuperado de: <https://cruising.org/es-es/noticias-e-investigaci%C3%B3n/investigaci%C3%B3n/2020/december/state-of-the-cruise-industry-outlook-2021>

las líneas de crucero están evaluando realizar itinerarios con menos puertos de escala y/o que se centren en un país. Sin embargo, esta medida afectaría a varios destinos y actores que dependen del turismo de crucero.

Según un informe de la CLIA en el 2019 las líneas de crucero transportaron alrededor de 30 millones de pasajeros, generando 1.166.000 puestos de trabajo y contribuyendo con más de US\$154.5 billones a la economía mundial.

Según CLIA la suspensión de las operaciones de cruceros entre marzo y septiembre 2020 significó una pérdida de US\$77.000 billones, además de 518.000 puestos de trabajo y US\$23.000 billones en salarios.¹¹

La cadena de valor del turismo de Cruceros

La cantidad de empleos y contribución de la industria de cruceros en la economía mundial se debe a que la cadena de valor del turismo es grande¹²; está conformada por varias entidades/actores, que participan en la producción y el desarrollo de la actividad, y hacen a la experiencia de los pasajeros. Todos han sido en menor o mayor medida, perjudicados por el cese de operaciones.

La comprensión y el mapeo de la cadena de valor del turismo de cruceros de un destino es clave en el análisis integral del destino. Los actores políticos y entidades de turismo locales, lo necesitan si quieren diseñar programas efectivos y/o fomentar el desarrollo sostenible de esta actividad turística. Así mismo cada eslabón de la cadena puede tomar iniciativa e incorporar prácticas sostenibles, que animen a otros actores de la cadena. Para desarrollar estrategias de turismo de cruceros sostenibles, es necesario conocer la cadena de valor dentro de un destino, comprender la segmentación de la industria y las experiencias que se buscan dentro de los respectivos segmentos. (World Tourism Organization and Asia-Pacific Tourism Exchange Center (2016)).

Compañías de cruceros, segmentación y rutas comerciales internacionales

Las compañías de crucero son uno de los actores más obvios del turismo de cruceros. Las mismas organizan sus operaciones e itinerarios reubicando sus barcos en distintas zonas geográficas. Martínez (2012) destaca que esta característica de movilidad flexible y expansión geográfica en sus operaciones la distingue de otros tipos de turismo. A su vez

¹¹ Mismo informe "State of the Cruise Industry Outlook 2021".

¹² El detalle de la cadena de valor del turismo de cruceros puede encontrarse en el Anexo I.

implica un mayor grado de coordinación y alianzas entre distintos actores, para la consolidación de su oferta.

Asimismo, el turismo de cruceros puede analizarse teniendo en cuenta sus distintos segmentos, que dividen la actividad en distintas regiones, según la demanda de cruceros del lugar y/o según el target de producto y servicios que ofrecen las líneas de cruceros. Sobre lo primero, pueden distinguirse tres zonas de operación o rutas comerciales del turismo de cruceros: las regiones primarias, secundarias y emergentes. Las regiones primarias están conformadas por: El Caribe, Europa del Norte y Mediterránea, Alaska y la región del pacífico asiático (Pacífico Sur, Sudeste Asiático, Lejano Oriente y Transpacífico). (Martínez, 2012)

Las regiones secundarias son las que se han consolidado como destinos turísticos de crucero y que están en constante crecimiento, pero concentran menos del 5% del mercado global. Están conformadas por la Costa Occidental de México, Sudamérica y la Antártida. (Martínez, 2012)

Y por último se encuentran las regiones emergentes que, como su nombre lo indica, son los destinos que incursionaron recientemente en este tipo de turismo. En esta región se puede encontrar líneas de crucero que se dedican al segmento de lujo y está conformado por el Medio Oriente, Mar Rojo, Golfo Árabe, India y Océano Índico. (Martínez, 2012)

En lo que refiere a la segmentación de este tipo de turismo según el target, pueden encontrarse cuatro categorías: Económico, Contemporáneo, Premium y de Lujo. En el mundo existen 3 grandes grupos navieros que nuclea a la mayoría de las líneas de crucero, se trata de los grupos: Carnival Corporation & PLC, Royal Caribbean Cruise LTD y Star Cruises LTD. Esta concentración horizontal empezó a finales de los ochenta y terminó de consolidarse en los años 2000. Las compañías adquieren las líneas de cruceros con el objetivo de abarcar todos los segmentos del turismo de crucero. (Martínez, 2012).

Cada segmento posee características de oferta, servicios y números de días de itinerario específicos, generando a su vez distintos impactos en los destinos que integran sus itinerarios (WTO, 2016). Por ello es importante también analizar los tipos de segmentos que recibe un destino. La OMT identifica los distintos segmentos y los clasifica de la siguiente forma:

El **segmento económico o budget**, es específico del Mediterráneo; apunta a jóvenes con ingresos moderados y se encuentra conformado por barcos pequeños con pocos servicios y comodidades. Realizan un itinerario de 3 a 7 días (WTO and Asia-Pacific Tourism Exchange Center (2016)).

El **segmento contemporáneo** posee también una duración corta pero los barcos de este segmento son grandes; aquí se pueden encontrar los mega-cruceros, de los cuales

hablamos anteriormente. Su gran capacidad hace que sea el segmento con mayor tráfico de pasajeros, desafiando al límite la infraestructura y capacidad de carga de los destinos que visita, lo cual deriva en un mayor impacto ambiental. Pero los impactos no sólo son multiplicados por el gran volumen de pasajeros, sino que también son intensificados por las duraciones cortas de sus itinerarios. A su vez, el target de pasajeros es más amplio (jóvenes, familias, parejas, solos) y está pensado para pasajeros que viajan por primera vez en un crucero, que buscan destinos “comunes” y el gasto de los pasajeros en el destino que visitan es menor al de pasajeros de otros segmentos. Todo ello resulta en un gran desafío para los destinos receptores. (WTO and Asia-Pacific Tourism Exchange Center (2016)).

El **segmento premium** cuenta con itinerarios más largos, de al menos 7 noches, y barcos más pequeños y sofisticados, que los del segmento contemporáneo. Cuenta con un target específico que son personas de 40 años, profesionales. Ofrecen experiencias tanto para pasajeros que por primera vez consumen el turismo de cruceros, como para pasajeros frecuentes. Sus itinerarios incluyen destinos menos visitados y en ellos destacan las shore-excursions. Esto último es importante, ya que beneficia a las comunidades locales. (WTO and Asia-Pacific Tourism Exchange Center (2016)).

El **segmento de lujo** posee un itinerario de mínimo 10 días y buques más pequeños, con menor capacidad de pasajeros, cabinas más amplias con mayores comodidades. Cuenta con mayor número de tripulantes para atender a los pasajeros y se enfoca en parejas y solteros con mayor poder adquisitivo y gusto por los resorts de super lujo en tierra, que desean visitar zonas menos accesibles y exclusivas. Las shore-excursions en este segmento son consideradas muy importantes, ya que hacen a la experiencia del turista y son una gran oportunidad de ingresos para los destinos visitados. Además, los pasajeros suelen gastar más en los destinos. El desafío en esta clase de segmento es que algunos itinerarios suelen incluir puertos con instalaciones precarias y que no cuentan con sistemas adecuados de evaluación, políticas y supervisión para abordar el turismo de cruceros.

“Los barcos pueden llegar a puertos de buques de carga existentes que pueden manejar su recepción, pero causar una degradación ambiental en las excursiones en tierra realizadas sin una gestión adecuada de los visitantes.” (WTO and Asia-Pacific Tourism Exchange Center, 2016, p.).

De los segmentos anteriormente mencionados podemos identificar que cada línea de crucero se dedica a uno o dos segmentos de la industria. Ejemplo de ello son:

Budget: Island Cruises, Louis Cruises, Thomson, Travelscape

Budget & Contemporary: Fred Olsen, Pullmantur

Contemporary: Carnival Cruises, Celebrity, Costa, MSC, Norwegian Cruises Line, Pound O, Royal Caribbean.

Premium: Celebrity Cruises, Holland America Line, Oceania Cruises, Saga

Luxury: Crystal Cruises, Hapag-Lloyd Kreuzfahrten, Hebridean Island Cruises, Peter Deilmann Kreuzfahrten, Roddison Seven Seas, Seabourn Cruise Line, Silversea Cruises (World Tourism Organization (2010a), pp. 61–66)

Al momento, las líneas de crucero que han podido recuperarse más rápido de la pandemia y que ya se encuentran operando son las que cuentan con itinerarios en las regiones primarias, que son las más consolidadas y que mayor demanda concentran. Se estima que, desde julio de 2020 hasta el momento, casi 400.000 pasajeros (sin contar la tripulación) han viajado en crucero en Europa, Asia y el Pacífico Sur, siguiendo protocolos estrictos.¹³

Además, se trata en su mayoría de itinerarios más cortos, enmarcados dentro de los segmentos económicos y contemporáneos. Esto se debe a que es más fácil vender itinerarios de zonas más demandadas y que no implican viajes largos o con muchos puertos de escala, lo cual facilita la logística operatoria y de abastecimiento. En lo referente a las líneas del segmento Premium o Luxury buscan ofrecer itinerarios exclusivos para residentes de la zona o extranjeros con pasajeros y tripulación vacunados.

Algunas de las líneas de crucero que están operando de esta forma son: AIDA Cruises, Costa Cruceros, P&O Cruises (Reino Unido), Seabourn, Princess Cruises, Cunard, Holland American Line.

Sin embargo, sigue habiendo mucha inestabilidad y varios itinerarios y líneas de cruceros siguen sin poder operar. A pesar de los esfuerzos de cada línea de crucero por adoptar protocolos de prevención y transformar sus barcos más sostenibles y seguros. Debido a que el desarrollo de la actividad de cruceros depende además de las medidas que dispongan los gobiernos, cuyo territorio forma parte de los itinerarios de los buques de pasajeros. Se evidencia una mayor reticencia a la apertura turística en zonas cuya vacunación ha sido más lenta que en Europa o Estados Unidos, como en el caso de Latinoamérica.

Organismos y Asociaciones vinculadas al turismo de cruceros internacional

En el turismo de cruceros participan varias entidades que regulan su desarrollo/actividad, algunas ya las hemos mencionado.

Entre los reguladores internacionales se encuentran la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Mundial de Turismo (OMT).

Todos los buques de pasajeros deben cumplir la normativa del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL), dispuesto por la OMI. Este Convenio

¹³ Datos de CLIA. Recuperado de: <https://cruising.org/es-es/cruise-industry-covid-19-facts-and-resources#quickfacts>

posee distintos Anexos, entre ellos destacamos los Anexos IV (correcto tratamiento de las aguas residuales), V (correcta eliminación de la basura) y VI (cumplir los requisitos de eficiencia energética y prevención de la contaminación atmosférica).

Otra normativa importante es el Código Internacional para la Gestión Segura de los Buques (ISM), que exige que se establezca un sistema de gestión de seguridad por parte de la compañía (el propietario o responsable de la explotación y operatoria del buque).

Asimismo, para el turismo de cruceros, es de especial importancia el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), que surgió luego del accidente del buque de pasajeros del Titanic. Desde entonces ha tenido varias actualizaciones y se le han añadido varios protocolos y códigos, como son: el Código Polar y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

El Código Polar establece distintas medidas para operar de forma segura en aguas polares y segmenta a los buques en tres clases: clase A, B y C. La clase A es para buques construidos para aguas polares, como son los rompehielos, la clase B es para buques destinados a navegar en aguas menos rigurosas y la clase C, son los buques que navegan en aguas que poseen témpanos y hielos flotantes, como son los buques de pasajeros.

Los Buques que se dirigen a aguas polares deben poseer un certificado del Código Polar informando los distintos equipamientos que poseen para navegar de forma segura en aguas polares y seguir las medidas del Código Polar, para asegurar la seguridad de los pasajeros y la tripulación en un ámbito extremadamente hostil, y para prevenir la contaminación del medioambiente polar.

El Código PBIP se desarrolló luego del atentado a las Torres Gemelas en el 2001 y establece distintos niveles de protección, de acuerdo a posibles eventualidades de riesgo o amenazas, que deben aplicarse en los buques y en las instalaciones portuarias, para garantizar la protección y seguridad marítima y portuaria.

Además de estos convenios, uno de los últimos conceptos añadidos, al SOLAS, ha sido el "Safe Return to Port", que exige que los nuevos buques de pasajeros garanticen el retorno a puerto por sus propios medios y con los sistemas de confort de los huéspedes y la tripulación en funcionamiento, incluso ante una falla o accidente importante.

Asimismo, el sector de los cruceros está regulado por los estados de abanderamiento y los estados ribereños.

Todo barco debe enarbolarse a una bandera, para determinar su nacionalidad y cumplir con los estándares básicos de ese país, que son dispuestos por la OMI. Los estados de abanderamiento controlan que se cumplan los estándares básicos de su país, en los buques que se encuentran enarbolados bajo su bandera. Estos estándares básicos se aplican en todo momento incluso estando en aguas internacionales.

La elección de la bandera de un buque es según su conveniencia. Esto ha sido así, a partir del Convenio Internacional sobre Alta Mar de Ginebra (1958). Como resultado: “La Organización Mundial del Turismo (2008) ha estimado que casi el 70% de la flota mundial de cruceros tiene registrado sus barcos con pabellones de conveniencia de Panamá, Liberia, Bahamas, Chipre, Malta y/o Islas Marshall” (Martínez, p. 57, 2012).

Cuando un barco se encuentra en las aguas de una nación individual, está sujeto a las leyes y reglamentos de esa nación. A ellos se los denomina: estados ribereños y poseen autoridad para inspeccionar los barcos que atracan en sus puertos y asegurarse que cumplen con los reglamentos nacionales, locales e internacionales.

A estas normativas y regulaciones se les suman también las exigidas por la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA), otra organización internacional sumamente importante para la industria de cruceros. Es la principal autoridad y voz de la comunidad global de cruceros, representando casi el 95% de la capacidad mundial de buques de pasajeros, así como 54.000 agentes de viajes y 15.000 agencias de viajes. Además de ser un referente de la industria de cruceros, organiza capacitaciones e informes y promueve políticas y procedimientos marítimos en pos de un turismo de cruceros más sostenible y seguro (para los miembros y tripulantes marítimos y los turistas).

Asimismo, las líneas de cruceros también pueden cumplir con estándares de Calidad, para destacarse en el mercado. Los estándares de Calidad son normas establecidas por la Organización Internacional de Normalización (ISO) y en esta actividad destacan las normas ISO 9001 (Sistemas de gestión de la calidad) y la ISO 14001 (Sistemas de gestión medioambiental). Los tres grandes grupos de líneas de crucero cuentan con al menos uno de estos estándares; es decir Royal Caribbean Cruise LTD, Star Cruises LTD y Carnival Corporation & PLC.

En lo que respecta al turismo sustentable, el Consejo Global de Turismo Sostenible (GSTC), que hemos mencionado junto con los Objetivos de Desarrollo Sustentable, posee un rol clave. Esta organización internacional ha desarrollado criterios/estándares internacionales de turismo sostenible para todos los actores del sector: operadores y agencias turísticas, hoteles, viajeros y organismos turísticos encargados de gestionar destinos.

Mediante capacitaciones el GSTC otorga certificados de turismo sostenible con reconocimiento internacional y brinda herramientas para evaluar y gestionar la sostenibilidad de una organización o destino. Al momento la GSTC cuenta con 159 miembros de los cuales más del 100 se sumaron a partir del 2019.

Recientemente CLIA y GSTC se aliaron para promover recomendaciones y mejores prácticas para el turismo de cruceros en toda su cadena de valor: destinos turísticos, proveedores de shore-excursions, etc.

Otras Asociaciones Internacionales importantes en el sector marítimo y de cruceros, y especialmente para las ciudades-puerto son, La Asociación Mundial para la Infraestructura de Transporte por Agua (PIANC), la Asociación Internacional de Puertos y Ciudades (AIVP) y la Asociación Internacional de Terminales y Puertos (IAPH).

Por último; una organización internacional importante para los cruceros antárticos es la Asociación Internacional de Operadores Turísticos de la Antártida (IAATO), cuya misión es defender y promover viajes antárticos seguros y medioambientalmente responsables del sector privado. Actualmente cuenta con una red mundial de más de 100 miembros, los cuales se dividen en dos grupos: Operadores (proveedores y operadores que operan directamente en la Antártida y organizan sus propios programas de viaje) y Asociados (líneas de cruceros, operadores turísticos, agentes de viajes, agentes portuarios/agencias navieras, organizaciones sin fines de lucro, etc). Los miembros de la IAATO trabajan juntos para desarrollar, adoptar y aplicar normas operativas que mitiguen los posibles impactos ambientales. Además, todos los nuevos operadores provisionales deben llevar un observador de la IAATO a bordo para que presencie sus operaciones sobre el terreno y asegure el cumplimiento de las directrices operativas de la IAATO.

Planes internacionales para un turismo de cruceros sostenible

Antes de mencionar los planes internacionales, cuyo objetivo es hacer de esta actividad más sostenible, mitigando sus impactos negativos, es necesario identificar que los impactos negativos que genera el turismo de cruceros, se dan en tres ámbitos: el social, el económico y el medioambiental. Estos impactos se dan tanto, por los buques de pasajeros, los proveedores y actores del destino o los pasajeros que visitan el lugar. (UNWTO, 2016)

En lo que respecta a los impactos que generan los buques en los destinos y sus medios marinos, podemos mencionar: alteración/perturbación del medio marítimo y su consecuente degradación y contaminación, contaminación del aire (debido a las emisiones de gases contaminantes, que contribuyen al calentamiento global, como son las emisiones de carbono y de azufre) y sonora (debido a los ruidos generados por los motores, propulsores del buque). Estos impactos negativos no son inherentes a la actividad de cruceros, sino que le competen a toda la actividad marítima. Por ello las regulaciones anteriormente mencionadas, que son impuestas por la Organización Marítima Internacional y que previenen la contaminación son importantes para todos los tipos de buques. Estas son: el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) y sus Anexos, el Código Internacional para la Gestión Segura de los Buques (ISM), el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), el Código Polar y el

Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

En lo referente a planes y proyectos internacionales en el sector naviero en general, podemos observar que la mayoría tiene como fin común apoyar el Convenio MARPOL y sus Anexos.

Así como las resoluciones MEPC.304 (72) y (MEPC.323 (74) de la Organización Marítima Internacional (OMI). La primera resolución es la estrategia inicial de la OMI de reducir el total de las emisiones anuales de Gases de Efecto Invernadero (o GEI) en al menos un 50% para 2050 (en comparación con 2008). Y la segunda resolución anima a los sectores marítimo y portuario a cooperar, para concretar la primera resolución de reducción de los GEI de los buques.

La OMI cuenta además con un departamento nuevo, el Departamento de Asociaciones y Proyectos (DPP), que empezó a funcionar en el 2020 y se dedica al seguimiento y promoción de los proyectos actuales y desarrollo de oportunidades de proyecto futuras, enmarcándolos dentro de la Agenda 2030 y sus ODS.

Sus proyectos pueden dividirse en dos secciones:

Los proyectos cuyo objetivo es reducir las emisiones GEI, especialmente de carbono y de azufre, facilitar la transición energética hacia energías alternativas no contaminantes y propiciar la innovación tecnológica en la industria (Proyecto de la Red Mundial MTTC, Foro de innovación marítima, y el programa Green Voyage 2050).

Estos proyectos se enfocan en reducir la contaminación marina y del aire, pero a su vez, contribuirían a la disminución de contaminación sonora provocada por los buques en los destinos. Una de las opciones que se considera muy beneficiosa es la utilización de energía en el puerto para alimentar al buque. Esta alternativa permitiría que las emisiones de azufre de los buques generadas por la quema de combustible se redujeran, pero también debe considerarse la capacidad de los destinos de proveer energía a los buques. Además la generación de energía también impacta en el medioambiente, si las mismas no son energías renovables.

Otros proyectos son aquellos que están relacionados con la investigación y la cooperación para el éxito de los cumplimientos de los convenios, anexos y resoluciones de la OMI: Glo Ballast, IMO-Norad, MAPSEAS, Glo litter, Glo Fouling y SENSREC.

La mayoría de los proyectos de la OMI están financiados por la OMI, PNUMA y el Estado de Noruega.

En cuanto a la contaminación marina destaca el proyecto Glo-Ballast, que trata el manejo del agua de lastre. El agua de lastre es una práctica utilizada en la industria marítima para nivelar el peso del buque y que éste cuente con un peso equitativo en toda la extensión del barco. Es especialmente importante para los buques de carga/contenedores. Sin embargo

también es una práctica que amenaza la salud biológica de los distintos ecosistemas marinos, ya que un buque puede cargar agua en un lugar y desagotar el agua de lastre en otra región, introduciendo bacterias y especies marinas extranjeras, nocivas para ese ecosistema. Lo último tiene un impacto no sólo en el medioambiente de ese destino, sino también en la economía y salud de la región. (UNWTO, 2016)

Podemos observar que la OMI no cuenta con programas que se dirijan específicamente a la actividad de cruceros. Sin embargo, para lograr un avance en la sostenibilidad de esta actividad y la innovación de alternativas combustibles sustentables, es necesario que los puertos de los destinos cuenten con la infraestructura necesaria. Así como una correcta capacitación, para poder controlar y exigir que se cumplan los convenios y normas, que regulan la actividad.

Por lo tanto, los proyectos anteriormente mencionados, que identifican problemáticas del sector marítimo hacia la sostenibilidad e intentan facilitar el cumplimiento del Convenio MARPOL y sus ANEXOS también ayudan a la sostenibilidad de la industria de cruceros.

Además, los proyectos relacionados con la investigación e innovación para la prevención de la contaminación son un aporte positivo a las acciones que varias líneas de crucero ya han realizado. Por ejemplo, hay una tendencia de las líneas de crucero a renovar sus flotas por barcos más sostenibles. Al momento, según el informe perspectivas de la industria de cruceros 2021 de CLIA, se han invertido 23.500 millones de dólares en barcos con nuevas tecnologías y combustible. Esta inversión también contribuye a lograr la estrategia de la OMI que mencionamos anteriormente. Sin embargo, para que la estrategia sea posible, las líneas de crucero también deben tener en cuenta y dialogar con los destinos y autoridades portuarias de cada uno de los mismos, ya que son ellos quienes proveen al buque de combustible y/o de energía. Si un puerto o una región no cuenta con proveedores de gas licuado o la suficiente capacidad energética para proveer al barco o a varios barcos, la estrategia sostenible, se vuelve irrealizable. Cabe destacar, que estas estrategias son opciones “más sostenibles” al actual combustible utilizado en la industria marítima, pero igual generan emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Por lo tanto, no sólo es importante la mitigación de los impactos negativos, también sería importante programas de compensación por la emisiones GEI, que son imposibles de reducir.

Teniendo en cuenta estas aristas, varias líneas de crucero cuentan con sus propios proyectos, planes e informes de sostenibilidad, que no sólo abordan la temática medioambiental, sino que además incorporan los ejes sociales y económicos, buscando beneficiar a los actores locales de los destinos que visitan y así disminuir los impactos negativos en todos sus ámbitos.

Por ejemplo:

El grupo Royal Caribbean Cruise LTD (conformado por las líneas de crucero: Royal Caribbean International, Celebrity Cruises y Azamara Cruises) cuenta con tres programas principales que nacieron en la década del 90: El programa Save the Waves, el programa The Ocean Fund y el programa Get Involved, Volunteer Everywhere (G.I.V.E.).

El grupo Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. (Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises y Regent Seven Seas Cruises) destaca por su programa Sail & Sustain, que no sólo se enfoca en la innovación de los barcos y gestión de residuos, sino que también desarrolla varios programas con el objetivo de involucrarse positivamente con los destinos locales que visita.

Los impactos económicos negativos se dan cuando el costo-beneficio del desarrollo del turismo de cruceros en ese destino resulta negativo, ya sea porque el destino y su comunidad recibe ingresos muy bajos por el desarrollo de esta actividad (quedando la mayoría de las ganancias en manos de la compañía de cruceros o de compañías extranjeras que no invierten en el destino), o porque los ingresos no son suficientes para garantizar el no deterioro y cuidado del patrimonio turístico local. Esto último devalúa al destino. Así mismo los impactos sociales se dan cuando el turismo de cruceros irrumpe y perturba a la comunidad local, generando reticencia y malestar. Por ejemplo, mediante el aumento del tránsito y congestión, debido al gran flujo de pasajeros concentrados en un mismo período. (UNWTO, 2016)

Lo mismo también genera mayor estacionalidad de la actividad turística y por lo tanto disminuyen los ingresos constantes para la comunidad local que depende esta actividad. Los más perjudicados son los restaurantes, vendedores de suvenires, etc. (UNWTO, 2016)

Podemos observar que la mayoría de los proyectos con distintas asociaciones con organizaciones, las comunidades o puertos locales se encuentran en las regiones primarias, dónde se concentra la demanda mundial de cruceros y en donde los impactos positivos y negativos de este tipo de actividad se encuentran amplificados.

En lo que respecta al turismo de cruceros de la Antártida: Según un informe en 2012, los miembros de la IAATO y sus pasajeros aportaron 478.848 dólares a organizaciones científicas y de conservación activas en la Antártida y el subantártico (por ejemplo, Save the Albatros, Antarctic Heritage Trust, Last Ocean, Mawson's Huts Foundation, Oceanites y World Wildlife Fund). Entre 2004-2012 el total acumulado de donaciones sumaba más de 2,5 millones de dólares en efectivo.¹⁴

Asimismo, todos los buques de pasajeros que operan en la Antártida deben presentar sus Evaluaciones de Impacto Ambiental y cumplir con las normas sobre combustible adoptadas

¹⁴ Report of the International Association of Antarctica Tour Operators 2011-12, Under Article III (2) of the Antarctic Treaty. IAATO, 2012. Recuperado de: <https://iaato.org/information-resources/>

por la Organización Marítima Internacional, que exigen que los buques quemem combustibles más ligeros mientras se encuentren en la zona del Tratado Antártico. Este requisito entró en vigor en 2011, obligando a que los buques más grandes que antes funcionaban con fuel oil pesado, funcionen a base de combustibles más ligeros. Además, para evitar impactos negativos, los cruceros de más de 500 pasajeros no pueden desembarcar a ningún pasajero mientras estén en zona antártica (restricción por parte de la IAATO y las Partes del Tratado Antártico).

Esto se debe a que el flujo de pasajeros en el destino, también genera impactos negativos en la zona.

En lo referente a los Puertos y la infraestructura marítima en 2017 la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA), la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO), la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos (AIVP) y la Asociación Mundial de Infraestructuras de Transporte Acuático (PIANC) se han unido como socios del Programa Mundial de Sostenibilidad Portuaria (WSP). Este programa se basa en la Iniciativa Climática de los Puertos Mundiales (WPCI) de 2008 que fue realizado por la IAPH (Asociación Internacional de Puertos y Terminales).

Uno de los proyectos del WPCI fue la implementación del Índice Ambiental de Buques (ESI) en el 2011. Se trata de un indicador del rendimiento medioambiental de los buques oceánicos, que ayuda a identificar los buques más limpios, midiendo las emisiones de los buques y la eficiencia de consumo de los mismos. De esta forma se pueden identificar los rendimientos medioambientales de los buques y los puertos pueden otorgar beneficios y/o bonificaciones a quienes poseen un rendimiento medioambiental positivo.

Así mismo, desde 1994, existe el Green Award, de la Fundación Green Award (GAF) Se trata de una certificación a la cual pueden aplicar buques que poseen un bajo un alto nivel de seguridad y bajo nivel de emisiones (tanto de gases de efecto invernadero como de otro tipo). En 2021 la IAPH y GAF se aliaron para mejorar la gestión del programa ESI. El Puerto de la Ciudad de Buenos Aires se ha adherido a este programa.

Caso Dubrovnik

En 2019 la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) firmó un acuerdo de cooperación con la ciudad de Dubrovnik para financiar una evaluación de sostenibilidad de la actividad de cruceros en el destino durante 2 meses (noviembre a diciembre 2019). Esta investigación fue llevada a cabo por el Consejo Global de Turismo Sostenible (GSTC).

Para medir la sostenibilidad la GSTC utilizó sus criterios de sostenibilidad turística de destinos, que se basa en 4 pilares: (1) política y planificación del destino, (2) participación y beneficios de la comunidad, (3) gestión de los activos culturales y naturales, y (4) gestión de

los recursos ambientales y naturales y de los recursos naturales. Para ello se trabajó junto con las autoridades de Turismo del destino, investigando las regulaciones, documentación legal y política de la Ciudad y se consultó a más de 70 actores del ámbito internacional, nacional, local, público, privado y académico.

Según el estudio de los 105 indicadores del GSTC, 12 (11,4%) fueron calificados como excelentes, 47 (44,8%) fueron calificados como buenos con algunas mejoras necesarias, 37 (35,2%) identificaron de riesgo medio, y 9 (8,6%) fueron señalados como de alto riesgo.¹⁵

A partir de estos resultados 34 actores participaron en un taller para abordar seis cuestiones, que consideraban más urgentes. Los temas que eligieron tratar mediante distintos proyectos de acción, fueron: Normas de sostenibilidad, infraestructura y concientización de recursos naturales y del medioambiente, gestión de crisis y emergencias, transporte y control del tránsito, satisfacción de los residentes y participación pública en la toma de decisiones sobre el destino y apoyo a los empresarios locales ¹⁶

La alianza entre CLIA y Dubrovnik para la financiación de la investigación por parte de la GSTC ha sido sólo el primer puntapié. A partir de esta investigación CLIA ha firmado acuerdos con otros destinos de cruceros para que sean analizados: Corfú y Heraklion (Grecia). La elección de estos destinos no es casualidad. Los cruceros en sus itinerarios navegan por el mar Adriático y Mediterráneo, combinando varios destinos de esta región. Por lo tanto, el análisis de estos dos destinos griegos ayudaría a complementar el estudio de Dubrovnik y tener una idea más general sobre la sostenibilidad de cruceros en la región Mediterránea, que como mencionamos anteriormente se encuentra en la región primaria, con un gran volumen de cruceros.

Panorama nacional

Resumen situación actual del turismo y del turismo de cruceros en el país

El turismo en Argentina es una actividad muy importante para la economía nacional y una gran fuente de trabajo para la comunidad local. En concordancia, la Ley Nacional de Turismo (Nº 25.997), declara de interés nacional el turismo como “actividad socioeconómica, estratégica y esencial para el desarrollo del país”. Y según palabras de Inés Albergucci (Subsecretaria de Calidad, Accesibilidad y Sustentabilidad del Turismo Nacional del Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación): “El turismo, a nivel nacional,

¹⁵ Destination Assessment – Dubrovnik (2019) GSTC. Recuperado de: <https://www.gstccouncil.org/wp-content/uploads/GSTC-Destination-Assessment-Dubrovnik-2019-Final-Report.pdf>

¹⁶ Ver pie de nota 16.

genera más de un millón de puestos de trabajo, representa USD 12.800 millones (en términos de turismo interno y receptivo) y es la cuarta actividad económica en generación de divisas para el país.” (Mayo 2020).

En lo que respecta al turismo de cruceros, Argentina forma parte de la Región Secundaria y es uno de los destinos turísticos de cruceros más importantes en Sudamérica. El gobierno en los últimos años ha llevado a cabo distintos proyectos, planes e inversiones, para impulsar el turismo de cruceros en el país (algunos de ellos fueron mencionado en el marco histórico), ya que “para el Gobierno Nacional, la industria de Cruceros es una prioridad” (Convenio de Colaboración, 2018, p.3), debido al factor económico. “Sabemos el impacto económico que tiene la temporada de cruceros para la ciudad y la provincia. Estamos convencidos de que el turismo va a ser una de las grandes locomotoras del desarrollo económico de la Argentina en los años que viene” (Matías Lammens, Ministro de Turismo y Deportes, 2021). De hecho, en la temporada 2019-2020, Argentina recibió a más de 549.000 pasajeros en total, dejando un total de US \$700 millones principalmente en Buenos Aires, Puerto Madryn, Puerto Deseado y Ushuaia.¹⁷

El 12 de marzo de 2020, de acuerdo al decreto n° 260/20 y por motivo de la pandemia de COVID-19, quedaron suspendidas las llegadas de todos los vuelos internacionales de destinos considerados entonces de riesgo. A partir de entonces la actividad turística del país se vio afectada y decayó drásticamente.

Sin embargo, es necesario destacar que el sector turístico ya se encontraba perjudicado por sucesos de años anteriores. Pablo Singerman, economista de turismo con más de 35 años de trayectoria, expresó: “Durante el año 2018 hubo un 50% de devaluación, mientras que durante el 2019 se observó un 100% de devaluación (lo que resintió también el turismo emisor). Por lo cual, el mundo de las agencias de viajes viene golpeado, al igual que el del turismo interno.” (Mayo 2020)

A pesar de ello, es necesario aclarar, que aunque la devaluación del peso, perjudica al turismo emisor, beneficia el gasto turístico del turismo receptivo internacional. Por lo tanto, el turismo de cruceros en Argentina, que es principalmente receptivo, también se beneficia. Hecho que puede constatarse comparando el gasto diario por persona entre las temporadas 2016-2017 y 2019-2020 de los informes realizados por el Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires. Según ellos en 2016-2017 el gasto promedio diario de un turista extranjero fue de aproximadamente usd 48, mientras que en 2019-2020 este gasto aumentó a casi usd 91.

¹⁷ “La industria de los cruceros con parate hasta fin de año, quiebras y concursos de acreedores”. Noticias. El Economista. Julio 2020. Recuperado de: <https://eleconomista.com.ar/2020-07-la-industria-de-los-cruceros-con-parate-hasta-fin-de-ano-quiebras-y-concursos-de-acreedores/>

Para sostener el sector turístico durante el tiempo de pandemia el gobierno movilizó más de \$75 mil millones en subsidios, créditos y pagos de salarios¹⁸. Las medidas que se implementaron por parte de las distintas autoridades nacionales, para sostener a la industria de turismo fueron: se creó un Comité de Crisis conformado por el Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación (MINTURDEP), representantes de la Cámara Argentina de Turismo (CAT), el Consejo Federal de Turismo (CFT) y los Ministerio de Producción y de Economía. Se llevó a cabo el Programa de Asistencia de Emergencia al trabajo y la producción (ATP) y el Plan de Auxilio, capacitación e infraestructura para el turismo (PACIT). Este último posee tres ejes de acción distintos, financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el ministerio y el impuesto PAÍS respectivamente.

El Instituto de Calidad Turística (ICTA), el CFT, la CAT y el MINTURDEP trabajaron en conjunto para formular respectivos protocolos de previsión, gestión y operación. Asimismo, el Instituto Nacional de Promoción Turística (INPROTUR), trabajó para conseguir el sello “Safe Travels” del Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC). De esta forma, Argentina contó no sólo con sus propios protocolos turísticos, sino también con los Protocolos Globales del WTTC, avalados internacionalmente. Los actores turísticos locales (proveedores, agencias de viaje, guías turísticos, etc) debieron adaptar los nuevos protocolos turísticos nacionales y contaron con la posibilidad de distinguirse como usuarios del sello Safe Travels, adoptando además los protocolos internacionales. Esto último fue de suma importancia para todos los actores especializados en turismo receptivo y turismo internacional. Además se evidencia que puertos importantes, como por ejemplo, el de Ushuaia elaboraron protocolos específicos para el desarrollo del turismo de cruceros. Los cuales, sin embargo, no pudieron ponerse en práctica, debido al cierre de fronteras.

Asimismo, el MINTURDEP, ideó el plan Pre Viaje, un programa de preventa turística para viajes comprados durante un tiempo determinado de 2020 para el 2021. El mismo otorgaba al consumidor el beneficio del 50% de devolución de los gastos realizados a modo de crédito. Así se promovió el consumo turístico interno y la cadena de valor turística local pudo recibir ingresos, durante tiempos de cero actividad. Sin embargo, esta medida no tuvo en cuenta a las agencias especializadas en el turismo de cruceros, quedando las mismas por fuera de este programa.

¹⁸ “La Argentina será miembro del Consejo Ejecutivo de la Organización Mundial del Turismo.”. Noticias. Página oficial del gobierno argentino. Datos recuperados de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-argentina-sera-miembro-del-consejo-ejecutivo-de-la-organizacion-mundial-del-turismo>

Según estimaciones oficiales: Más de 13 mil prestadores de servicios turísticos de todo el país participaron del programa y el consumo del pre-viaje se encontró dividido de la siguiente forma: 50% en Agencias de Viajes, 40% en alojamientos y un 9% en transporte.¹⁹ Respetando los protocolos turísticos y las distintas restricciones provinciales y municipales se estima que aproximadamente 15 millones de argentinos pudieron viajar sin alterar la curva de contagio.²⁰ Sin embargo, según datos del Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación, el turismo interno en 2020 registró una baja de 57,9%, respecto al año anterior. Y, según el último informe de la CAT publicado en abril de 2021, en 2020 los ingresos por turismo en el país sumaron un total de 1.616 millones de dólares. Del total, más del 80 % de los ingresos se generaron durante el primer trimestre del año, antes de las restricciones. El resultado fue una contracción de 69,2% (-3.625 millones de dólares) en relación al 2019. Asimismo, según el mismo informe, durante el 2020 el turismo receptivo registró ingresos totales que la posicionaron como la 09º actividad generadora de divisas en Argentina. Sin embargo, en comparación con 2019 los fondos generados por el turismo receptivo disminuyeron 69,2%, perdiéndose más de 3.000 millones de dólares.²¹

En lo referente al turismo de cruceros del país, según datos de la Administración General de Puertos S.E. (AGP), las restricciones de la actividad turística a partir de marzo-abril 2020 representaron una merma del 8 % de los ingresos de la temporada 2019-2020. Y para la temporada 2020-2021, el 100 % de la actividad de cruceros debió ser cancelada, lo cual resultó en una contracción de aproximadamente USD 3.530.745 de ingresos para la administración (Beni, Interventor Puerto Buenos Aires, diciembre 2020).

Puertos importantes nacionales

Como mencionado las ciudades de Ushuaia, Buenos Aires y Puerto Madryn, se encuentran consolidadas como destinos turísticos de crucero.

Este grupo ubica a los puertos que reciben barcos de forma continua desde finales de los años noventa del siglo XX: Buenos Aires, Ushuaia y Puerto Madryn. No obstante, cada uno

¹⁹ “Mediante PreViaje se inyectaron \$15 mil millones al sector turístico”. Noticias página oficial del gobierno argentino. Datos recuperados de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/mediante-previaje-se-inyectaron-15-mil-millones-al-sector-turistico>

²⁰ “La Argentina será miembro del Consejo Ejecutivo de la Organización Mundial del Turismo.” Noticias, página oficial del gobierno argentino. Datos recuperados de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-argentina-sera-miembro-del-consejo-ejecutivo-de-la-organizacion-mundial-del-turismo>

²¹ CAT INFORME NRO 34 (Abril 2021). Recuperado de: <https://www.camaradeturismo.org.ar/section/interes/cat-informe-nro-34-abril-2021>

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. (Martínez, p. 63, 2012)

Sobre la dinámica entre los distintos puertos, la autora Martínez (2012), señala las siguientes diferencias: El puerto de Buenos Aires concentra el mayor número de pasajeros de cruceros por temporada, siendo el puerto de inicio y/o fin de varios itinerarios y recibiendo a embarcaciones más grandes que el puerto de Ushuaia. El puerto de Puerto Madryn, recibe menos pasajeros en comparación a estos últimos dos, pero resulta sumamente atractivo como destino turístico de cruceros al poseer una oferta turística que se encuentra enmarcada dentro del patrimonio mundial de la UNESCO, como es, Península Valdés.

En la temporada 2019-2020 los pasajeros totales que recibió Argentina se encontraron divididos de la siguiente forma: Buenos Aires recibió en total 366.337 pasajeros, Ushuaia 128.886 pasajeros totales y en último lugar Puerto Madryn recibió 53.948 pasajeros.

También se observa que la dinámica de los tres puertos es distinta en cuanto a los distintos segmentos de cruceros y demografía de turistas. Por ejemplo, en los últimos 10 años el crecimiento de volumen de pasajeros por temporada en los puertos de Ushuaia y Puerto Madryn ha sido constante y gradual. El crecimiento ha sido significativo, en comparación con la temporada de cruceros 2010-2011 Puerto Madryn recibió un volumen de pasajeros 42 % mayor en 2019-2020 y en la temporada 2019-2020 Ushuaia registró un 57 % más de pasajeros de cruceros, que en la temporada 2010-2011.²²

El puerto de Buenos Aires, sin embargo, cuenta con mayores fluctuaciones debido a que participa de los itinerarios de crucero que unen Argentina, Uruguay y Brasil y por lo tanto depende en mayor medida de las economías de esos países (Beni, diciembre de 2020). Sobre lo último destaca la fluctuación generada entre las temporadas 2013-2014 y 2014-2015. En la temporada 2014-2015 el puerto de Buenos Aires recibió aproximadamente 160.000 menos pasajeros de crucero que en la temporada 2013-2014.²³

Si bien la recepción de cruceros en los puertos argentinos se realiza en simultáneo con actividades comerciales e industriales, es importante resaltar que en los últimos años se han realizado obras de mejoramiento en sus instalaciones para atender el creciente arribo de cruceros turísticos (Martínez, p. 63 2012)

²² Datos de la Administración General de Puertos. Jornadas Portuarias 2020 - 3º Fecha - 15.12.20. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=1bvoqM8v7xo&list=PLD-ysblTdJP9zvmPd48NH-LOsnDa-PX-r&index=3>

²³ Datos de la Administración General de Puertos. Jornadas Portuarias 2020 - 3º Fecha - 15.12.20. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=1bvoqM8v7xo&list=PLD-ysblTdJP9zvmPd48NH-LOsnDa-PX-r&index=3>

Sobre lo último, destacan las siguientes obras/mejoras:

Durante la temporada 2018-2019 se realizaron dos obras importantes en el puerto de Puerto Madryn. Se amplió el Muelle Turístico Luis Piedrabuena (destinado a turismo de cruceros) y el Muelle Almirante Storni (destinado a exportaciones). El muelle turístico se extendió 210 metros, lo cual requirió una inversión de 200 millones de pesos por parte del Gobierno Nacional. Y la operatoria de cruceros se vio afectada, demorando los tiempos de embarque y desembarque de pasajeros. Sin embargo, esto permitió que buques más grandes y con mayor capacidad de pasajeros pudiesen acceder al Puerto de Puerto Madryn. De hecho, pocos meses después de las obras, dos buques con más de 7000 personas a bordo; Celebrity Eclipse y Costa Luminosa pudieron arribar a Puerto Madryn. Estas obras se dieron en el marco del Plan 01 Millón de Pasajeros, anunciado en marzo de 2018. Además, el Gobierno Nacional invirtió 600 millones de pesos en obras en el muelle Almirante Storni para impulsar las exportaciones de la región.²⁴

El muelle del puerto de Ushuaia también se ampliará aumentando un 20% su capacidad de amarre y así atender la posible demanda de cruceros de gran eslora con mayor eficiencia.

Asimismo se prevé el desarrollo de una terminal de ómnibus, lo cual beneficiará a los habitantes de la ciudad mediante el descongestionamiento urbano del sector céntrico y mejorará la operación de los servicios de transporte de pasajeros de larga, media y corta distancia.²⁵ Estas obras son parte del Plan de Modernización del Transporte, de parte del Ministerio de Transporte de la Nación y contará con la colaboración entre la Dirección Provincial de Puertos (DPP), el Puerto de Ushuaia y la AGPSE, quienes asesorarán las obras y/o brindarán apoyo técnico. Por ejemplo, los ingenieros del puerto de Buenos Aires fueron los encargados de la elaboración contractual, el seguimiento de obra y la confección de los pliegos licitatorios. El plazo de las obras es de 18 meses y se busca poder brindar una mayor calidad en los servicios del puerto de Ushuaia, mejorando su competitividad.²⁶ Lo cual es sumamente importante, frente a la amenaza de que otras líneas de crucero trasladen sus operaciones a Chile.

²⁴Grandes cruceros en Puerto Madryn. Noticias. Página oficial del gobierno. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/grandes-cruceros-en-puerto-madryn>

²⁵ “Avanzan las obras de ampliación del puerto de Ushuaia”. Noticias. Página oficial del gobierno. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/avanzan-las-obras-de-ampliacion-del-puerto-de-ushuaia>

²⁶ “Firma de convenio junto a Tierra del Fuego para la construcción de una terminal de ómnibus y la realización de obras en el puerto de Ushuaia”. Noticias. Página oficial gobierno. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/firma-de-convenio-junto-tierra-del-fuego-para-la-construccion-de-una-terminal-de-omnibus-y>

La dinámica de estos puertos también es definida por los itinerarios de las líneas de crucero y su ubicación geográfica. Buenos Aires y Ushuaia pueden considerarse “Home ports”, es decir puertos bases, en dónde empieza y finaliza un itinerario. En el caso de Ushuaia es puerto base de los itinerarios con destino a la Antártida y en el caso de Buenos Aires es puerto base de varios de los itinerarios que mencionamos anteriormente. Los home ports requieren de una infraestructura más desarrollada, para recibir a los pasajeros que embarcan y desembarcan (aeropuertos, hoteles, proveedores de aprovisionamiento de los buques), mientras que los “Port of call”, puertos de tránsito, no necesitan tanta infraestructura, ya que el buque sólo se queda por un período corto, siendo los turistas, en realidad excursionistas. Este es el caso del puerto de Puerto Madryn.

Además de los puertos mencionados, debemos destacar otros puertos argentinos que han cobrado importancia en los últimos años. Se trata de los puertos de Mar del Plata y Puerto Deseado.

Sobre el Puerto de Mar del Plata, Martínez afirma: “Por su estratégica localización y su cualidad de destino turístico costero, el puerto de Mar del Plata prevé integrarse a las dos rutas de cruceros más importantes de la región Sudamérica.”

En 2013 se inauguró la Terminal de Cruceros de Mar del Plata, luego de invertir más de 7 millones de dólares. Sin embargo, requiere de tareas de mantenimiento y dragado para poder funcionar de forma eficiente²⁷. Por lo tanto, a pesar de la gran inversión y la ya inaugurada terminal de cruceros, no ha crecido el volumen de cruceros en este puerto, relegando se sólo a situaciones esporádicas. En octubre de 2020 se firmó un Convenio de Cooperación Específico, que consiste en una inversión de 200 millones de pesos por parte del Gobierno Nacional para el dragado de mantenimiento del Puerto marplatense, actividad necesaria para poder funcionar y recibir buques comerciales, de carga y de pasajeros.

Así mismo el puerto de Mar del Plata ya ha recibido cruceros, tales como el MS Hamburg con 338 pasajeros, en su mayoría alemanes.²⁸

El puerto de Puerto Deseado es un puerto muy importante para toda la región de Santa Cruz, con una larga trayectoria en la industria pesquera, por lo que se encuentra activo y equipado con infraestructura y servicios que permiten satisfacer la demanda que generan los cruceros (esporádicos) que recibe por temporada (Cohen, Bensenyc y Veredab, 2020). Además, es un destino sumamente atractivo en términos de oferta turística:

²⁷ “De dragados, cruceros y escalas”. Punto Noticias 26 octubre de 2020. Recuperado de: <https://puntonoticias.com/de-dragados-cruceros-y-escalas/>

²⁸ “Mar del Plata apuesta a recibir cruceros”. Noticias. Mensajero. 20 octubre de 2020. Recuperado de: <https://mensajero.com.ar/2020/10/20/mar-del-plata-apuesta-a-recibir-cruceros/>

Puerto Deseado, con sus visitas por la Ría y por el Cañadón del Puerto, ofrece la oportunidad de avistar al Cormorán Gris (*Phalacrocorax gaimardi*) cuyas colonias se localizan, en Argentina, solo en la provincia de Santa Cruz, con un total de trece colonias de nidificación y una población estimada en 900-1100 parejas reproductivas (Frere, Quintana & Gandini, 2005). Además, adentrándose a la Ría es posible replicar la ruta realizada por el explorador Charles Darwin en 1833 y llegar hasta el punto exacto donde él mismo estableció su campamento (Cohena, Bensenyc y Veredab, p.54, 2020).

El destino ha recibido a los siguientes buques de pasajeros: Discovery, National Geographic, Hanseatic Nature (de Hapag Lloyd) y Silver Cloud.

Asimismo, otro puerto con gran potencialidad y atractivo para el turismo de cruceros, que se encuentra en la región patagónica y debe mencionarse es: Puerto Camarones.

En la temporada 2019-2020 Puerto Camarones recibió al Silver Cloud, con 500 pasajeros a bordo.²⁹

Podemos observar que a los tres puertos argentinos consolidados en el turismo de cruceros, se les ha sumado otros destinos potenciales, especialmente en la temporada 2019-2020. Esto último demuestra un interés por parte de las líneas de crucero y buques de expedición en enriquecer sus itinerarios con nuevas propuestas para sus pasajeros y a su vez, el interés por parte de la comunidad local por desarrollar propuestas para este tipo de turismo. Sin embargo, algunos puertos, como el de Mar del Plata y Camarones requieren mejoras en su infraestructura o servicios para operar adecuadamente, satisfaciendo tanto a la comunidad local, como a los turistas. Sobre lo último Cohena, Bensenyc y Veredab afirman: “Camarones aún no ha logrado posicionarse desde este marco y es la falta de servicios uno de los limitantes más fuerte con los que se encuentra para el desarrollo de la actividad.” (p.62, 2020)

Compañías de crucero y sus rutas en el país

Argentina es uno de los países latinoamericanos enmarcados en la región secundaria de los itinerarios de crucero. En esta región podemos observar líneas de crucero de tres tipos de segmento: Contemporáneo, Premium y de Lujo. Martínez (2012) en su trabajo, hace las siguientes clasificaciones de líneas de crucero según segmento: Los segmentos de Lujo y Premium cuentan con tres importantes líneas de crucero respectivamente, siendo Regent Seven Seas, Seabourn y Silversea líneas de crucero de Lujo y Holland America Line,

²⁹ “Un crucero con 500 personas fondeó en la bahía de Camarones”. Noticias. El Chubut. Noviembre de 2019. Recuperado de: <https://www.elchubut.com.ar/regionales/2019-11-20-19-9-0-un-crucero-con-500-personas-fondeo-en-la-bahia-de-camarones>

Princess Cruises y Oceanía líneas Premium. El segmento que más líneas de crucero concentraba en ese entonces era el contemporáneo, en el cual destacan: Royal Caribbean, Costa Cruceros, MSC, Ibero Cruceros y Pullmantur (Martínez, 2012).

Argentina participa de seis itinerarios latinoamericanos de crucero, cada uno con distinta duración y cantidad de destinos. De los seis itinerarios, destacan tres rutas: La ruta que une las costas argentinas, uruguayas y brasileñas, que cuentan con mayor popularidad/frecuencia. El itinerario por el Estrecho de Magallanes y las Islas Malvinas, que puede iniciar en Río de Janeiro o Buenos Aires y finalizar en Valparaíso o Lima. Y por último, la ruta antártica, que empieza y/o finaliza en el puerto de Ushuaia y puede incluir navegación por los Fiordos chilenos y Cabo de Hornos. (Martínez, 2012)

Asimismo, cabe destacar, que la ruta a la Antártida también se ofrece iniciando y finalizando en Buenos Aires, especialmente en el caso de cruceros de líneas como Norwegian Cruises, que poseen barcos más grandes, que los que se dedican a expediciones.

Además, varias líneas de crucero, especialmente las que se encuentran dentro del segmento Premium y de Lujo de los cruceros antárticos, ofrecen sus itinerarios con vuelos chárter, uniendo los puertos de embarque y/o desembarque ("Fly & Cruise"). Y casi todas las líneas de crucero ofrecen la posibilidad de extender sus itinerarios con "pre/post tours". Se trata de paquetes pre embarque o post desembarque, que unen varios destinos, generalmente: Buenos Aires, Ushuaia, Buenos Aires, Iguazú y Río de Janeiro. También hay itinerarios que ya combinan en un mismo programa completo, el itinerario de navegación y el itinerario terrestre ("Cruise & land journey", en el caso de los Scenic Luxury Cruises), De esta forma, se pueden encontrar múltiples opciones de programas de viajes con mayor o menor complejidad, fijos o flexibles y personalizables.

Los programas de crucero con pernoctación, ya sea pre o post tours o programas combinados con cruceros, suelen incluir los siguientes destinos: Mendoza (para programas que realizan la ruta por el Estrecho de Magallanes y los Fiordos Chilenos, que embarcan o desembarcan en San Antonio o Valparaíso), Iguazú (como destino pre embarque o post desembarque en el Puerto de Buenos Aires), Ushuaia (para viajes Antárticos), a veces combinado con Calafate, y Buenos Aires (para todas las rutas mencionadas).

La conectividad aérea es muy importante para el turismo en Argentina, ya que los destinos se encuentran a grandes distancias y ello influye en el armado de programas, entre ellos los programas de crucero. Parte de la razón por la cual Buenos Aires es puerto base de la mayoría de los itinerarios de cruceros de la región, es debido a su conectividad aérea (además de su posición marítima estratégica). Recibe vuelos internacionales y la mayoría de los vuelos hacia distintos destinos del país despegan desde o poseen una escala en Buenos Aires.

Los puertos de tránsito como Puerto Madryn, Puerto Deseado y Mar del Plata, no suelen formar parte de programas pre o post embarque.

De los destinos mencionados todos poseen un valioso patrimonio natural reconocido internacionalmente, excepto Buenos Aires, que destaca por su patrimonio cultural (aunque también posee atractivos naturales valiosos). Por ejemplo: Iguazú, El Calafate y Puerto Madryn cuentan con sitios naturales que forman parte del Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO: el Parque Nacional Los Glaciares (donde se encuentra el Glaciar Perito Moreno), el Parque Nacional Iguazú (donde se encuentran las Cataratas del Iguazú) y Península Valdés (a pocos kilómetros del Puerto de Puerto Madryn).

Los cruceros empiezan a arribar a Argentina generalmente entre fines de octubre/noviembre y finalizan en marzo/abril. Los cruceros antárticos empiezan y finalizan sus recorridos antes. Durante las últimas temporadas (2018-2019 y 2019-2020), varias líneas de crucero reemplazaron sus buques por otros más modernos y con mayor capacidad de pasajeros, aumentaron la cantidad de recaladas y/o volvieron a Argentina, luego de un tiempo de ausencia u operaron por primera vez en el país.

Entre los barcos modernos que recibió Argentina destaca el MSC Fantasía, que al momento ha sido el buque de pasajeros más grande en visitar el puerto de Buenos Aires.

A su vez, se sumaron barcos con itinerarios vuelta al mundo, como son: MSC Magnifica, Costa Luminosa y Royal Princess. El primero destaca por ser el de mayor duración y cantidad de destinos, con 116 noches. Todos los barcos registraron paradas en Buenos Aires, Puerto Madryn y Ushuaia.

Las líneas de crucero que volvieron a la Argentina fueron: Azamara Pursuit y Crystal Symphony. Estas líneas de crucero anunciaron su retorno luego de que se conocieran las medidas del gobierno para promover el turismo de cruceros (que fueron mencionadas en el marco histórico).

También se sumaron cinco cruceros antárticos L'Austral (de la firma francesa Ponant), el Kapitan Khlebnikhov con 5 recaladas en Ushuaia y el World Explorer (ambos de la empresa Quark) y el Hanseatic Inspiration (de la empresa Hapag Lloyd).

Asimismo, se sumaron dos nuevos barcos de Viking Cruises: Viking Sun y Viking Jupiter. Este último realizó un itinerario desde Buenos Aires a Valparaíso.

En el Anexo III se encuentra el detalle de los cruceros que recibe Argentina y sus respectivas segmentaciones e itinerarios.

Organismos y Asociaciones vinculadas al turismo de cruceros en Argentina

Dentro de los organismos y asociaciones vinculadas al turismo de cruceros en Argentina, debemos mencionar primero las autoridades portuarias y reguladores de la actividad marítima en el país.

La máxima autoridad nacional que regula todo el transporte en Argentina es el Ministerio de Transporte. Argentina cuenta con un Ministerio de Transporte desde el 2015 (Decreto N° 13, modificación Ley N° 22.520). Y en el año 2016 se reordenaron las responsabilidades del Ministerio de Transporte, conformando el actual organigrama. Entre las distintas áreas del Ministerio de Transporte podemos mencionar, las siguientes secretarías: Secretaría de Obras de Transporte, Secretaría de Gestión del Transporte y Secretaría de Planificación del Transporte.

La Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, depende de la Secretaría de Gestión del Transporte y es la autoridad portuaria nacional. Esta Subsecretaría tiene varias funciones, entre ellas:

Impulsar y fomentar la marina mercante nacional, coordinar las políticas sobre concesiones de puertos, servicios portuarios y mantenimiento de vías navegables, intervenir en la elaboración, ejecución y control de las políticas y planes referidos al transporte fluvial y marítimo, participar en las tareas de supervisión del funcionamiento de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado y participar en todo lo atinente al Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional creado por la Ley N° 24.855. (Decreto 8/2016)

Cabe destacarse que a pesar de ser la autoridad portuaria nacional, no posee facultades directas para participar en la toma de decisiones de inversión, infraestructura y equipamiento de los respectivos puertos argentinos, ya que los mismos no pertenecen a la jurisdicción nacional, y por lo tanto, estas actividades le competen solamente a los entes portuarios provinciales. La única excepción a lo mencionado es el puerto de Buenos Aires, que es el único puerto federal que se mantiene y por lo tanto es de jurisdicción nacional. La descentralización del sistema portuario argentino, se explica a partir de la sanción de Ley de Actividades Portuarias N° 24.093 en 1992. Anteriormente todos los puertos eran administrados por la Administración General de Puertos. (García 2019)

Las administraciones portuarias se encargan, por lo tanto, de gestionar la actividad de los cruceros que los visitan y de la planificación de las operaciones e infraestructura de sus puertos. A continuación, mencionamos las administraciones portuarias de los puertos argentinos relevantes para el turismo de cruceros:

Puerto Madryn: Es administrado por la Administración Portuaria de Puerto Madryn, que tiene a su cargo la administración, gestión y dirección de los muelles Almirante Storni y Comandante Luis Piedra Buena.

Puerto Deseado: El puerto es administrado por la Unidad Ejecutora Portuaria de Santa Cruz desde 1992.

Ushuaia: El puerto de Ushuaia es administrado por La Dirección Provincial de Puertos, que es una entidad autárquica dependiente del Gobierno de la provincia de Tierra del Fuego.

Buenos Aires: Es administrado por la Administración General de Puertos S.E, que es un organismo descentralizado del Ministerio de Transporte de la Nación.

En los puertos también se llevan a cabo distintas inspecciones a los buques que los visitan: La Prefectura Naval Argentina (PNA) es una fuerza de seguridad civil del ámbito marítimo, son la “policía de seguridad de la navegación, prevención del orden público, protección ambiental, policía judicial, auxiliar aduanera, migratoria y sanitaria.”

Es la autoridad encargada de controlar y aplicar el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP). Este Código se encuentra dentro del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), que mencionamos anteriormente.

Entre sus responsabilidades, se encuentra: implementar Sistemas de Control de personas, cargas y equipajes en las terminales de pasajeros, instrucción y adiestramiento sobre control de equipajes, detección de explosivos y verificar los documentos de los buques que arriban al puerto.

El Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA), también realiza inspecciones a los buques y sus residuos, con el objetivo de prevenir el ingreso de plagas y enfermedades al país, junto con Sanidad de Fronteras del Ministerio de Salud de la Nación. Estas inspecciones se realizan dentro del marco del Plan Nacional Prevención de Ingreso y Transmisión de Plagas y Enfermedades y siguiendo además los protocolos internacionales. La Aduana en sus inspecciones tiene como objetivo controlar el ingreso y egreso de mercaderías, pasajeros y medios de transporte, para evitar y detectar cualquier delito de contrabando, tráfico de armas y de narcóticos.

Las distintas inspecciones, son realizadas en simultáneo y coordinada con la agencia marítima del buque de pasajeros, para evitar tiempos de demora y espera.

Otros organismos encargados de la seguridad son: La Policía Federal y Gendarmería.

La descentralización y privatización de la actividad portuaria genera límites en la planificación coordinada del sistema portuario (García 2019). Para promover la planificación e implementación de políticas de forma coordinada e íntegra se creó el Consejo Federal Portuario en 2016, mediante una resolución del Ministerio de Transporte de la Nación.

Además, desde la década del 90, Argentina cuenta con el Consejo Portuario Argentino (CPA), que nuclea a todos los organismos, entidades, instituciones o administraciones públicas o privadas vinculados con la actividad portuaria. Y cuya función principal es la de colaborar con los poderes públicos y con las instituciones u organismos oficiales específicos

en todo lo que se refiera al mejor desarrollo y desenvolvimiento de la actividad portuaria marítimo-fluvial. Alguna de las autoridades que conforman esta organización son justamente José Beni (interventor del puerto de Buenos Aires y presidente esta asociación), el Administrador de la Administración Portuaria de Puerto Madryn, Arq. Enrique Calvo (Pro-Tesorero de la asociación) y Roberto Murcia (presidente de la Dirección Provincial de Puertos y vocal titular de la asociación).

Asimismo, la Administración General de Puertos S.E (AGP) trabaja en conjunto con diversos organismos del Estado y actores del sector privado nacional e internacional, manteniendo reuniones de trabajo para potenciar esta industria.

Para el correcto funcionamiento de la actividad de cruceros es necesaria la articulación entre entidades del Transporte y del Turismo y la máxima autoridad que regula la actividad turística de Argentina es el Ministerio de Turismo y Deporte. Este Ministerio posee distintas secretarías, destacamos dos: La Secretaría de Desarrollo Turístico y La Secretaría de Promoción Turística. La Subsecretaría de Calidad, Accesibilidad y Sustentabilidad del Turismo Nacional se encuentra dentro de la Secretaría de Desarrollo Turístico y es quien se encarga de los planes e iniciativas nacionales relacionados a calidad, accesibilidad y sostenibilidad turística. De esta subsecretaría depende la Dirección Nacional de Calidad e Innovación Turística y la Dirección de Formación en Turismo. La Secretaria de Desarrollo Turístico también cuenta con la Subsecretaría de Desarrollo Estratégico, dato no menor, ya que como se ha mencionado al inicio de este trabajo, el desarrollo de un turismo sostenible, se necesita de una planificación acorde (ligado con la planificación estratégica).

Asimismo, entre los distintos actores públicos nacionales, se encuentra, desde luego el Instituto Nacional de Promoción Turística (INPROTUR).

El INPROTUR y la AGP aunaron esfuerzos mediante el convenio de colaboración, firmado en 2018 por ambas instituciones. El objetivo fue colaborar conjuntamente en la promoción del turismo receptivo de Argentina, específicamente el turismo de cruceros, en la organización de un Stand de Argentina en la feria Seatrade Cruise Global. Esta feria internacional es sumamente importante para la industria de cruceros, ya que reúne a agencias de turismo, autoridades oficiales de distintos destinos y líneas de crucero.

El INPROTUR también trabaja para impulsar el turismo de cruceros en el país, su objetivo es desembarcar en los principales mercados consumidores actuales con una fuerte estrategia de promoción, capacitación y facilitación, incrementando la llegada de cruceros internacionales a nuestro país. Para ello ha desarrollado Webinars con los vendedores de las navieras, presentando la oferta turística de Argentina, asistido a varias reuniones con CEOs de distintas líneas de crucero, entre ellas MSC Cruceros y CLIA, para impulsar nuevos puertos y destinos de Argentina. Están viendo la posibilidad de que Argentina sea

miembro de CLIA. Al momento el único país de la región secundaria de Sudamérica que cuenta es miembro CLIA es Brasil.

Otras organizaciones nacionales importantes para el turismo a nivel nacional son:

Públicas: El Consejo Federal de Turismo (CFT), órgano consultivo para la coordinación de políticas gubernamentales, que posee representación de cada una de las provincias y de la Ciudad de Buenos Aires.

Privadas: La Cámara Argentina de Turismo (CAT), que nuclea a las entidades empresariales turísticas de toda Argentina, La Asociación Argentina de Agentes de Viajes y turismo (AAAVyT), la Federación Empresaria Hotelera-Gastronómica de la República Argentina (FEGHRA), La Cámara Empresaria de Turismo por Autotransporte (CETA), La Asociación Hotelera de Turismo de la República Argentina (AHTRA), La Federación de Cámaras de Turismo Regionales (FEDECATUR), La Asociación Femenina de Ejecutivas de Empresas de Turismo (AFEET), La Asociación de Organización de Congresos y Afines (CATC), la Junta de Representantes de Compañías Aéreas (JURCA), etc.

Con su colaboración, el INPROTUR ha desarrollado varios webinars y programas de capacitación gratuitos, para operadores turísticos extranjeros y para operadores turísticos/estudiantes/profesionales de turismo del país.

Asimismo, la AGP también participa de las reuniones anuales que organiza la Asociación Internacional de Operadores Turísticos Antárticos (IAATO), donde se reúne con el Comité Ejecutivo de la Asociación. Estas reuniones son sumamente importantes para el turismo de cruceros del país y en especial el puerto de Ushuaia, que es visitado por el 90 % de cruceros, que navegan a la Antártida³⁰

En lo que respecta a las instituciones de la región de Sudamérica, la AGP mantiene reuniones con la Administración Nacional de Puertos de Uruguay (ANP) y la Corporación de Puertos del Cono Sur (que representa a los puertos Chilenos).

Planes o incentivos nacionales para un turismo de cruceros sostenible

En lo que respecta al desarrollo sostenible del turismo, la Ley Nacional de Turismo (N° 25.997), declara de interés nacional el turismo como “actividad socioeconómica, estratégica y esencial para el desarrollo del país” y destaca la necesidad de mecanismos de protección y conservación de los recursos y atractivos turísticos nacionales, para garantizar el desarrollo armónico de la actividad. Lo cual es sumamente importante, ya que se trata de una ley que regula todo el sector turístico de la Argentina. Dentro del marco de la Ley

³⁰ “Cruceros antárticos”. Noticias. Página oficial del gobierno. Mayo de 2019. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/cruceros-antarticos>

Nacional de Turismo se desarrolló el Plan Federal Estratégico de Turismo Sostenible (PFETS), que desde su elaboración ha sido actualizado, modificándose su plazo temporal al 2020 y 2025. En la última actualización del PFETS se menciona la problemática del cambio climático en el turismo, que se relaciona con el ODS 13 (acción por el clima), pero en el mismo no se define ningún plan de acción para abordar el tema.

En lo que respecta al turismo de cruceros, en el apartado del PFETS se encuentra el Mapa Federal de Oportunidades Turísticas (MFOT). En el MFOT se muestran los distintos circuitos turísticos marítimos-fluviales actuales y potenciales. Entre las rutas potenciales destaca la que une el puerto de Puerto Madryn con el puerto de Comodoro Rivadavia, Caleta Olivia y Puerto Deseado.

En lo que hace a medidas para un turismo sostenible, destacan las Directrices de Gestión Ambiental, diseñadas por el Sistema Argentino de Calidad Turística (SACT) y cuyo organismo fue puesto en marcha para dar cumplimiento a los objetivos de la ley nacional turística. En la introducción de las Directrices de Gestión Ambiental, se menciona no sólo la Ley Nacional, sino también el Acuerdo de París contra el Cambio Climático, firmado por varios países, entre ellos la Argentina en 2015. Y es que las directrices de calidad juegan un rol primordial para que varios actores turísticos puedan implementar acciones para lograr los objetivos sostenibles.

Las Directrices de Gestión Ambiental están especialmente diseñadas para prestadores turísticos del sector privado (hotelería, gastronomía y empresas de viajes y turismo) y para entidades públicas como son las secretarías/organismos de municipios y destinos turísticos. De esta forma, se promueve un desarrollo turístico sostenible de forma integral.

Al momento casi 400 operadores turísticos, municipios, secretarías y reservas en toda Argentina cuentan con este tipo de directriz³¹. Para el presente trabajo se tomó en cuenta quienes se encuentran en destinos relacionados con el turismo de crucero (ya sea porque suelen integrar la oferta de programas pre o post tours y los destinos principales que reciben Turismo de Cruceros). En Puerto Madryn, no fueron contabilizados los alojamientos distinguidos con esta directriz ya que, como se ha mencionado, los cruceristas no suelen pernoctar en hoteles de este destino turístico. En total se contabilizó: 101 operadores turísticos, 1 secretaría turística (Puerto Madryn) y 1 reserva natural (La Reserva Ecológica de la Ciudad de Buenos Aires).

Desde el punto de vista social, se ha realizado un trabajo intensivo, por parte del Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación en la capacitación del sector turístico, especialmente en este último tiempo de pandemia, brindando cursos gratuitos de formación online. Los cursos

³¹ En el Anexo IV encontrará el detalle con la cantidad de operadores y actores turísticos divididos por región turística.

de capacitación y charlas, tienen un rol fundamental en concientización de un turismo sostenible y responsable.

Además de los webinars y mesas de trabajo organizadas, destacamos el programa Experiencias y Productos Turísticos para el mercado internacional, realizada entre enero y julio de 2021. Este programa busca “la construcción de una oferta turística diferenciada y calificada, adaptada a las nuevas necesidades del turismo internacional, permitiendo reunir a representantes de todas las regiones del ecosistema turístico argentino, desde los destinos al sector privado.” (INPROTUR, 2021)

Mediante mesas de trabajo, encuestas y charlas se busca que el sector privado también pueda contribuir al desarrollo de los productos turísticos del país, para una correcta promoción. En las mesas de trabajo se identificó al turismo de cruceros hacia la Antártida como una experiencia innovadora y se realizó un listado de sus recursos (clasificados de muy desarrollado a poco desarrollado), sus actores involucrados, segmentos, desafíos y oportunidades, que serán tenidas en cuenta en el desarrollo del FODA de este trabajo.

La identificación de este tipo de cruceros como innovadora y la consecuente creación del listado de esta actividad, demuestra un interés por parte del Ente de Turismo y sus actores, por desarrollar esta actividad y promocionarla. Lo destacable de este programa es además un nuevo enfoque de alianzas que ayudan a contribuir al ODS 17 y también la elaboración conjunta de productos de toda Argentina categorizados según experiencias turísticas.

Asimismo, Argentina cuenta con Eco-sellos del programa “Hoteles más verdes”, que se encuentra avalado por el Consejo Global de Turismo Sostenible (GSTC). Este programa fue desarrollado por la Asociación de Hoteles de Turismo de la República Argentina (AHT), con el asesoramiento de una consultora española: Forma grupo. Y es avalado por el Instituto Tecnológico Hotelero (ITH) y el Instituto Argentino de Normalización y Certificación (IRAM). Los sellos cuentan con distintas categorías, dependiendo del grado de sostenibilidad del hotel, pueden ser: sello oro, plata o bronce. El destino turístico con mayor cantidad de hoteles certificados con este sello, es Córdoba, con 42 hoteles. Los hoteles que se encuentran dentro de los destinos que usualmente reciben pernoctaciones de cruceristas (fuera del barco) contabilizaron 44: 4 en Ushuaia, 16 en el AMBA, 14 en Misiones y 10 Mendoza.

El gobierno de Puerto Madryn ha implementado distintas iniciativas políticas con respecto al consumo de plásticos, manejo del agua y gestión de residuos, que ayudan a la sustentabilidad turística de la región. La mayoría de las medidas tomadas sobre el consumo de plásticos se implementaron en 2019. En marzo de ese año se prohibió el uso de sorbetes en los paradores costeros y en diciembre se sancionó la Ordenanza 11.252 que prohibía el uso de sorbetes de un solo uso en toda la región de Puerto Madryn. Asimismo, en Puerto Pirámides, que es una localidad que recibe visitas de cruceristas, debido a que

forma parte de las shore-excursions ofrecidas en los itinerarios de los cruceros, no se puede utilizar vajilla descartable para el uso de lunch boxes o comestibles en sí. Sólo se puede utilizar materiales que sean biodegradables y/o reutilizables.

Un año antes Ushuaia ya había sancionado la ordenanza municipal 5582, prohibiendo la utilización de descartables plásticos en los locales gastronómicos de la ciudad (platos, cubiertos, vasos, envases, etc.).

En lo que respecta al manejo del agua, destacamos la Ordenanza 6338 de Puerto Madryn, existente desde 2006, que establece un periodo de restricción de horario de riego entre los meses de noviembre a marzo. Durante estos meses la ciudad de Puerto Madryn recibe gran cantidad de turistas, entre ellos turistas de cruceros. Finalmente, la ciudad ha cerrado los basurales a cielo abierto y cuenta con un programa de reciclado, una planta de gestión sustentable de los residuos y otra planta de gestión de disposición final, que recibe los residuos que no pueden ser reciclados.

Ushuaia en cambio no se encuentra tan avanzada en temas de gestión de residuos y reciclaje, recién en julio de 2021, se anunció el plan de obras para la gestión de residuos para toda la provincia de Tierra del Fuego, denominado proyecto “Centro Ambiental Región Tierra del Fuego”, que consiste en la creación de tres plantas de separación de residuos en Tolhuin, Ushuaia y Río Grande. Este plan se encuentra enmarcado dentro del Plan Federal de Erradicación de Basurales a Cielo Abierto, desarrollada por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y financiado por el Banco Interamericano para el Desarrollo (BID). Este plan cumple un rol medioambiental y social, ayudando a un manejo más sostenible de los residuos y generando puestos de trabajo local.

En lo que respecta al desarrollo sustentable general, en 2002 se sancionó la ley 25.675 en Argentina. Dicha norma establece los presupuestos mínimos para el logro de una gestión sustentable y adecuada del ambiente incluyendo la preservación y protección de la diversidad biológica y la implementación del desarrollo sustentable

Dos años más tardes se desarrolló una Estrategia Nacional para la Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos, que evalúa la gestión de residuos de las provincias de Argentina y posee un vencimiento a cumplirse dentro de 4 años. El Plan Federal de Erradicación de Basurales a Cielo Abierto complementa esta estrategia. Las políticas que abordan la gestión y reciclaje de los residuos y restricción de envases/vajilla descartable son vitales para un turismo sostenible, ya que los residuos emiten gases de efecto invernadero (GEI), que contribuyen al calentamiento global y los turistas suelen generar mayor cantidad de basura que la comunidad local por día.

En 2015 se sancionó la Ley Nacional N° 27.191, que promueve el uso de fuentes renovables de energía eléctrica e impone plazos para el aumento paulatino de este tipo de

energía. Según la ley en 2025 la generación eléctrica correspondiente a energías sustentables deberá ser del 20% del total de energía generada.

A su vez, Argentina cuenta con el Programa Pequeñas Donaciones del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) que entrega fondos para proyectos comunitarios ambientales. El programa se implementa con el apoyo del PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo) y apoya a las ONG y Organizaciones Comunitarias de Base (OBC) en el diseño de proyectos que contribuyan a dar respuesta a problemáticas locales, conjugando objetivos de desarrollo humano y sostenibilidad ambiental.

Respecto al cuidado de las aguas, en 2021 se ha creado el Programa de Humedales (Resolución 80/2021), a cargo de la Dirección Nacional de la Gestión Ambiental del Agua y los Ecosistemas Acuáticos de la Secretaría de Política Ambiental en Recursos Naturales.

El programa se encuentra enmarcado en la Ley General del Ambiente y la adhesión a la Convención de Ramsar sobre los Humedales (leyes 23919 y 25335) y tiene como objetivo impulsar la conservación y el uso sostenible de los humedales, facilitando la cooperación y asistencia interjurisdiccional con las autoridades provinciales y la concreción del listado de humedales. Asimismo, ayudaría a concretar la Meta 4 de la Estrategia Nacional de Biodiversidad, que propone aumentar un 20 % la superficie de protección de los humedales. Al momento Argentina cuenta con 23 humedales, que abarcan una superficie total de 5.687.651 hectáreas. Estas hectáreas se encuentran divididas en seis grandes regiones, Cuenca del Plata, Chaco, Pampas, Patagonia, Puna y Zona Costera Patagónica.

Las provincias que se han añadido al programa son: Tierra del Fuego (que recibe turismo de cruceros), Río Negro y Santa Fe. Los primeros dos forman parte de los humedales de la Zona Costera Patagónica, mientras que Santa Fe forma parte de los humedales de la Cuenca del Plata, la principal cuenca hídrica de la Argentina.

Las distintas funciones de los humedales en el medio ambiente (como mitigadores del cambio climático, controladores de inundaciones, etc.) y su gran riqueza biológica, hacen que este programa sea sumamente importante para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles y el Acuerdo Contra el Cambio Climático. Sin embargo aún no se ha sancionado una ley específica que proteja a los humedales de la Argentina. La misma se encuentra como proyecto de ley, a la espera de su aprobación.

Asimismo, Argentina cuenta con el Sistema Nacional de Áreas Marinas Protegidas (SNAMP), creado en el año 2014, a partir de la Ley 27.037. El objetivo es crear y gestionar Áreas Marinas Protegidas, garantizando su conservación, bajo una única plataforma institucional. Ya que hasta entonces las áreas marinas dependían sólo de sus respectivas jurisdicciones provinciales, generando desafíos en la coordinación y manejo armonioso de las distintas zonas marinas. Las áreas marinas protegidas se encuentran en las provincias de: Buenos Aires, Chubut, Río Negro, Santa Cruz y Tierra del Fuego. ("El Sistema Nacional

de Áreas Marinas Protegidas. Bases para su puesta en funcionamiento”. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación. (2016). Buenos Aires.)

Los cruceros, en su trayecto, navegan por estas zonas, por lo que la creación de entidades o proyectos que regulen y se encarguen de la conservación de las áreas que forman parte sus trayectos e itinerarios, podría ayudar a promover la sostenibilidad del desarrollo de la actividad.

Más recientemente, en 2019, se creó la Coordinación de Política Oceánica y del Atlántico Sur, que depende de la Secretaría de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur, con el objetivo de “gestionar una política oceánica integral y promover la preservación del medio marino y sus recursos”. (Segundo Informe Voluntario Nacional Argentina 2020, p.205)

Estas acciones demuestran un interés por parte del gobierno en garantizar la protección de las áreas naturales del territorio argentino y promover una transición hacia un desarrollo más sostenible de los recursos naturales y un aumento de conciencia sobre el cuidado de los recursos hídricos de la Argentina. A su vez, al promover la conservación del patrimonio natural, también se promueve un desarrollo más sostenible del turismo.

De hecho la demanda turística deriva de su patrimonio cultural y natural. Por lo tanto, cuando su patrimonio se ve degradado o incluso deja de existir, el valor del destino disminuye, ya no resulta tan atractivo y sus posibles visitas futuras decaen. (UNWTO, 2016)

De allí la importancia que tiene el turismo, incluso más que cualquier otra actividad, de salvaguardar el patrimonio.

Sin embargo, el turismo se encuentra apenas mencionado en el documento sobre las bases para la puesta de funcionamiento del Sistema Nacional de Áreas Marinas Protegidas, sin mencionarse los cruceros que navegan por la zona, y siendo el principal foco de actividad de la región la actividad pesquera. (Falabella, V. 2014)

Lo mismo sucede en el Plan Estratégico Territorial (PET). En el capítulo 5 sobre el territorio marítimo argentino, se mencionan las actividades pesqueras y petroleras de la región, los puertos y los recursos e importancia ambiental del Mar Argentino. Se destaca la importancia que tiene el transporte interoceánico, al ser “la salida natural de tres pasajes interoceánicos que comunican el Pacífico con el Atlántico.” (p.74). Pero al mencionar los pasajes (Cabo de Hornos; Canal Beagle; el Estrecho de Magallanes), sólo menciona que el Cabo de Hornos es un paso alternativo de transporte de sustancias peligrosas (lo cual no es un dato menor), omitiendo el transporte marítimo de pasajeros que se da en esas zonas.

En lo que respecta a la seguridad y sostenibilidad de toda la actividad marítima, Argentina ha participado de varios proyectos dirigidos por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Asociación Internacional de Puertos (AIP). Los proyectos se basaron en distintas capacitaciones sobre: eficiencia energética de los buques, emisiones portuarias (cómo

evaluar las emisiones atmosféricas en los puertos y desarrollar estrategias), formación de oficiales para inspeccionar y hacer cumplir las disposiciones sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética del tratado MARPOL Anexo VI de la OMI. Ésta última fue dictada/organizada en el 2017 y recién en junio de 2021 se anunció la ratificación de la Argentina como centésimo Estado contratante de la normativa obligatoria de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre la reducción de la contaminación atmosférica procedente del transporte marítimo (Anexo VI).

Otras medidas directas, que conciernen a la operatoria del turismo de cruceros en Argentina, son: La modificación realizada en 2018 de la Resolución 714/10, permitiendo el reciclaje de los residuos de cruceros y la simplificación del procedimiento para poner a bordo productos del mercado local, promoviendo de esta forma el aprovisionamiento de los cruceros y la reducción de residuos finales en Argentina. Estas medidas fueron posibles gracias al trabajo en conjunto de la Aduana Argentina, Senasa y la AGP. Otra medida importante para el desarrollo de las economías locales fue la reducción del valor del combustible a partir de la temporada 2017 (ya que hasta entonces muchos buques decidían abastecerse en Chile).

Asimismo, las obras de infraestructura de los puertos, mencionadas anteriormente, también ayudarían a un desarrollo sostenible de la actividad de cruceros, ya que, cuando un destino de cruceros cuenta con la infraestructura turística adecuada para recibir cruceristas, los impactos negativos, ocasionados por este tipo de turismo, son mitigados. (World Tourism Organization and Asia-Pacific Tourism Exchange Center (2016))

Planes Nacionales contra el Cambio Climático

Desde el 2001, a partir del acuerdo Kyoto, Argentina se comprometió a adoptar políticas nacionales y tomar medidas en contra del Cambio Climático.

Este compromiso se reforzó ya que Argentina es parte de los países firmantes del Acuerdo París en 2015, cuyo objetivo es que los países reduzcan sus emisiones GEI y así mantener el aumento de la temperatura de forma estable, para que en las próximas décadas no supere los 2°C. Para ello los países firmantes se comprometieron a presentar informes sobre su participación en las emisiones globales de GEI. Argentina presentó su informe sobre las emisiones GEI de 2014 y en él se evidencia que su contribución a las emisiones globales de GEI de ese año fue del 0,7 %.

Desde entonces se han realizado distintos Planes de Acción Nacional y Cambio Climático específicos para diversos sectores como son: energía, transporte, bosques, agricultura, infraestructura y territorio (que incluye la problemática de generación de residuos) y salud.

Los planes de acción sectoriales de cambio climático plantean la estrategia de los organismos de aplicación competentes para ejecutar las medidas de mitigación y adaptación de la NDC, incluyendo para ello hojas de ruta para cada medida, que definen lineamientos concretos para alcanzar los objetivos. (Plan de Acción Nacional de Infraestructura y Territorio, Y Cambio Climático 2019, p.10)

Para ello se han tomado distintas medidas como:

La aprobación de la Ley de Presupuestos Mínimos de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático Global (Ley 27520), que establece los presupuestos mínimos de protección ambiental para garantizar acciones, instrumentos y estrategias adecuadas de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático.

Se ha creado el Gabinete Nacional de Cambio Climático y la Secretaría de Cambio Climático. El objetivo del Gabinete es diseñar políticas públicas coherentes, consensuadas, y coordinadas para la reducción de las emisiones de GEI de forma estratégica. Para ello organiza mesas de trabajo sectoriales en el cual participan ministros y secretarios de Gobierno, COFEMA y/o sectores académicos, sociedad civil y privada.

También se ha desarrollado el Plan Nacional de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático que busca construir coherencia en la política interna y alinear esfuerzos para lograr los objetivos de los distintos planes sectoriales. Para monitorear la efectividad del proceso de adaptación y proveer información para la toma de nuevas decisiones, así como aumentar la transparencia, se creó el Sistema Nacional de Información sobre Cambio Climático.

El Plan Nacional de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático contribuye al cumplimiento de varios de los ODS, como son el ODS 1, 2, 3, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16. Asimismo contribuye al desarrollo sostenible del sector turístico, ya que los efectos de cambio climático amenazan la sostenibilidad a largo plazo de la actividad.

Tanto en el Plan Nacional de Adaptación, como en el de Industria, se reconoce al turismo como una actividad muy importante para la Argentina, que se encuentra vulnerable al cambio climático. Por ello se realizó un relevamiento sobre el status de las normativas provinciales y se establecieron distintos ejes de acción que tienen que ver con el transporte y confort del turista, aumentar la re-silencia de los destinos turísticos existentes y promover la incorporación del cambio climático en la planificación y diseño de nuevos proyectos turísticos.

Los primeros destinos en los cuales se trabajará para implementar estos ejes de acción son los que fueron catalogados como prioritarios. Los destinos prioritarios son los que mayor cantidad de noches de los turistas en establecimientos hoteleros y para-hoteleros

concentran. Destacando se la Ciudad de Buenos Aires con aproximadamente 11 millones de pernoctaciones (de acuerdo a datos del 2018).³²

Entre las medidas de acción del sector turístico destacamos de importancia para el trabajo, la siguiente:

Aumentar la resiliencia de los prestadores turísticos ubicados en zonas urbanas actualmente calurosas y donde el aumento de la temperatura media generará una mayor incomodidad del turista. Aumentar para el 2025 la resiliencia de 30% de los prestadores turísticos urbanos que se verán afectados por los impactos del cambio climático. (Plan Nacional de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático, 2019, p.55)

Informe Voluntario Nacional sobre los ODS

En junio 2020 y julio 2021 se presentaron los Informes Voluntarios Nacionales sobre las metas y propuestas para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible. De ambos informes destacamos los siguientes aspectos:

El informe de las empresas estatales comprometidas al cumplimiento de los ODS:

“El 81% de las 16 empresas estatales mencionadas pudo identificar su contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Más importante aún ha sido el ejercicio de priorización de los ODS por parte de cada empresa” (Segundo Informe Voluntario Nacional, 2020, p.63). De las empresas estatales, tres, forman parte de la infraestructura turística de Argentina y su cadena de valor. Estas son: Aerolíneas Argentinas, Administración General de Puertos y Trenes.

La OMT no sólo prioriza los ODS 8 para el desarrollo turístico, sino también los ODS 12 (producción y consumo responsables) y 14 (vida marina), en tal sentido el informe de Argentina se puede observar:

Implementación de la Meta 8.9 y recursos movilizados para cumplirla: “De aquí a 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y productos locales.” Esta meta se relaciona con el ODS 8, que tiene que ver con el Trabajo Decente y Crecimiento Económico. Y como indicadores de su cumplimiento se utilizaron datos sobre la cantidad de puestos de trabajo turístico en la Argentina, cantidad de viajes turísticos locales y de ocio, gastos turísticos, tasa de informalidad del empleo asalariado de turismo y propensión a viajar.

Sin embargo no se menciona medidas de prevención del patrimonio que desean promover, o indicadores que midan este aspecto, lo cual resulta en una gran discordancia con el objetivo de la Meta 8.9, que es la de promover un turismo sostenible

³² Plan Nacional de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático (2019, p. 53).

En el último informe 2021 se añadió la Meta 12.b: “Elaborar y aplicar instrumentos para vigilar los efectos en el desarrollo sostenible, a fin de lograr un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales” (p.41). Que al momento no cuenta con indicadores que midan su cumplimiento.

En cuanto al objetivo 14, en el último informe se añadieron 5 metas nuevas, demostrando un creciente interés en cuidar la salud y vida de los océanos. Sin embargo no se añadió la meta 14.7, que tiene que ver con el desarrollo sostenible del turismo y su relación con los océanos.

Podemos observar por lo tanto que se ha priorizado los aspectos económicos y sociales del turismo (al ser una fuente de trabajo importante para la Argentina). Faltaría considerar otros aspectos que hacen a la sostenibilidad de la actividad como son los aspectos medioambientales, que sí son tenidos en cuenta en el Plan de Acción Climática. Como ya hemos mencionado, el ODS 14, es esencial para el desarrollo del turismo de cruceros.

Capítulo 4: Caso de estudio: Turismo de cruceros en la Ciudad de Buenos Aires

Aspectos generales de la ciudad de Buenos Aires

La ciudad de Buenos Aires se encuentra ubicada en el centro-este de Argentina, a la vera del Río de la Plata. Se la denomina oficialmente Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y es sede del gobierno federal, por lo cual también es llamada Capital Federal.

Es la séptima ciudad más grande de Sudamérica y el mayor conglomerado urbano del país. Según el último censo, realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC, 2010), la ciudad de Buenos Aires cuenta con 2.890.151 habitantes, distribuidos en una superficie de 200 km². Esta superficie se encuentra dividida en 48 barrios agrupados en quince comunas.

Asimismo la Ciudad de Buenos Aires junto con su área circundante, que cuenta con 40 municipios, conforma el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Esta área concentra casi el 40 % de la población del país y aproximadamente el 50 % del Producto Bruto Interno (PBI) nacional. Todo ello hace que el AMBA se encuentre en el ranking de las 20 regiones metropolitanas más pobladas del mundo.³³

Diariamente recibe más de tres millones de visitantes, en su mayoría residentes de los 40 municipios, pero también es receptora de inmigrantes provenientes de otras regiones de Argentina y otros países. Visitan la ciudad por varios motivos (trabajo, estudio, compras, salud, trámites, etc). Este número es muy importante, ya que la Ciudad duplica su tamaño al recibir casi la misma cantidad de visitantes por día que su cantidad de habitantes.³⁴

Esto se debe, en parte, a su posicionamiento como una de las ciudades con mayor calidad de vida de América Latina³⁵. Asimismo en 2019, según el Global Cities Index, la ciudad de Buenos Aires se posicionó como una de las 25 ciudades más competitivas del mundo, distinguiéndose por su capital humano.

El gran flujo de visitantes y su importancia como ciudad receptora enriquece su oferta cultural y patrimonio. Hecho que se refleja en su arquitectura ecléctica, la cantidad de librerías, teatros y museos que concentra, su oferta y calidad gastronómica reconocida a nivel mundial y sus dos

Patrimonios Culturales Inmateriales de la Humanidad (el Filete Porteño y el Tango, que comparte con Montevideo). Buenos Aires es por lo tanto, un destino turístico destacado a nivel mundial, que recibe más de 11 millones de turistas. En 2016 fue reconocida como el mejor destino de América del Sur según los Traveller's Choice (organizado por Trip Advisor)

³³ Datos del Plan de Acción Climática 2050 de la Ciudad de Buenos Aires (Abril 2021).

³⁴ Datos del Plan de Acción Climática 2050 de la Ciudad de Buenos Aires (Abril 2021).

³⁵ Global Liveability Index, The Economist 2019

y en 2019 se encontró en el ranking de las 20 ciudades más bonitas del mundo, según Flight Network.

A su vez, la importancia de la ciudad de Buenos Aires como Capital Federal, su variada oferta y demanda de servicios y gran dinámica de flujo de visitantes hacen que se la denomine como “la ciudad que nunca duerme” y que deba enfrentarse a varios desafíos en lo concerniente al desarrollo sostenible, para cuidar sus recursos y preservar sus ecosistemas. Tema que históricamente no ha sido tenido en cuenta en su crecimiento urbano, al punto de desarrollarse dando la espalda al Río de la Plata, ignorando su ribera, modificando el territorio, allanando sus barrancas, entubando sus ríos y/o contaminándolos. Ejemplo de ello es el Riachuelo que se encuentra en el barrio de la Boca.

En los últimos años la Ciudad ha tomado conciencia sobre la conservación de su patrimonio natural y cultural, asumiendo compromisos internacionales. Por ejemplo: Se ha unido a la redC40, para implementar acciones contra el cambio climático y con el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Para ello ha desarrollado planes estratégicos con líneas de acción. Ejemplos de estas acciones son el programa ciudad verde, Buenos Aires produce más limpio, y la creación de distritos de varios rubros (audiovisual, tecnológico, diseño, arte y deporte) que descentralizan el microcentro y ayudan a la descompresión de aglomeraciones y tránsito. Además se ha formado un recorrido costero, que une varias reservas naturales que se encuentran a la vera del Río de la Plata y el Delta Paraná. De entre los cuales destaca la Reserva de la Biosfera Delta del Río Paraná, declarada Reserva Biosfera de la UNESCO.

Asimismo “en mayo de 2021, la UNESCO premió a la Ciudad de Buenos Aires por su proceso de urbanización e integración del Barrio 31, con el reconocimiento Linking Cities 2021” (Reporte Local Voluntario ODS, 2021, p.23)

Economía y el rol del turismo

Como se ha mencionado, la ciudad posee una importante participación en la generación del Producto Bruto Interno del país y entre sus principales actividades económicas, destacan las que se encuentran vinculadas al sector financiero, de comunicaciones, servicios y transporte.³⁶

De todos ellos el de principal actividad económica es el sector de servicios, que representa el 83% de Producto Bruto Geográfico (PBG).³⁷ De este porcentaje, según el estudio de impacto económico del turismo en la ciudad, “el 6,4% del Producto Bruto Geográfico en la

³⁶ Dirección General de Estadísticas y Censos, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

³⁷ Datos del Plan de Acción Climática 2050 de la Ciudad de Buenos Aires (Abril 2021).

CABA es generado por las denominadas Ramas Características del Turismo (RCT) de manera directa.” (Menescaldi, 2015).

De los 11 millones de turistas que recibe la ciudad, casi 3 millones son turistas internacionales.³⁸ Ello hace a la ciudad de Buenos Aires el destino más visitado a nivel nacional y uno de los más relevantes a nivel regional. Por su demanda, no extraña que la ciudad de Buenos Aires sea el lugar que mayor oferta turística nacional concentre, siendo “la jurisdicción con actividades turísticas más importantes del país. “ (Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires, Impacto Económico en la ciudad, 2014, p.20)

Todo ello posiciona a la Ciudad de Buenos Aires como el principal distrito turístico del país, en el cual el turismo representa el 7 % de los puestos de trabajo de la ciudad. (Robredo, 2019)

De las 15 comunas de la Ciudad de Buenos Aires, los barrios que más oferta turística concentran, se encuentran en 4 comunas: la comuna 1 (Retiro, San Nicolás, Puerto Madero, San Telmo y Montserrat), la comuna 2 (Recoleta), la comuna 4 (La Boca) y la comuna 14 (Palermo). Sin embargo, las actividades turísticas no sólo se dan dentro del marco de la Ciudad de Buenos Aires, sino también en la provincia, donde se encuentran destinos turísticos como Tigre y San Antonio de Areco.

Contaminación de la Ciudad

En lo que respecta a la contaminación, según el estudio realizado por el Plan de Acción Climática 2050 (PAC), la ciudad de Buenos Aires genera 6.700 residuos sólidos urbanos por día y en el año 2015 se estima que emitió 13 millones de toneladas de Co2, siendo la actividad energética el mayor sector emisor de gases de efecto invernadero (GEI).³⁹ El transporte se mantuvo como el segundo sector que más emite GEI. Sin embargo para el cálculo de las emisiones de transporte sólo se tuvo en cuenta el transporte terrestre (público y privado) dentro de la Ciudad de Buenos Aires y el de subte y trenes. Por lo tanto, las emisiones GEI del transporte podrían ser más altas que las publicadas, si se considerase además el transporte aéreo, fluvial y marítimo que se da en la ciudad. De hecho tanto Aeroparque (el aeropuerto que se encuentra dentro de la ciudad de Buenos Aires) y el Puerto de la Ciudad de Buenos Aires realizan reportes de sustentabilidad. Según el reporte de Sustentabilidad de 2018 de Aeropuertos Argentina 2000 las emisiones del Aeroparque contabilizaron 12684 mil GEI. Y según el reporte de Sustentabilidad del Puerto las emisiones directas fueron de 17061 toneladas de CO2.

³⁸ Datos de Anuario de Turismo Internacional 2019-2020

³⁹ Datos del Plan de Acción Climática 2050 de la Ciudad de Buenos Aires (Abril 2021).

Resulta importante para el trabajo de investigación aportar también los datos concernientes a la sustentabilidad de ciertas comunas específicas de la Ciudad de Buenos Aires. Se trata de la Comuna 1 y 2, que son las que mayor actividad turística concentran y además el nodo de transporte más importante de la región.

La Ciudad de Buenos Aires cuenta con un índice de sustentabilidad urbana (ISU), que permite analizar principalmente aspectos sobre condiciones del ambiente urbano. El ISU está compuesto por seis subconjuntos de indicadores: Estructura y Centralidades, Patrimonio urbano, Hábitat y Vivienda, Espacio público, Transporte y Movilidad y Producción y Empleo.

A continuación mencionaremos estos aspectos en las comunas 1 y 2:

La comuna 1 se encuentra al extremo este de la ciudad de Buenos Aires, próxima al Río de la Plata, y está conformada por los barrios de Retiro, San Nicolás, Puerto Madero, San Telmo, Monserrat y Constitución. Posee un gran contraste entre sus espacios, tanto a nivel social como ambiental.

A nivel ambiental es la comuna que mayor concentración de áreas verdes posee, al contar en su territorio con la Reserva Ecológica Costanera Sur. Por lo tanto el 82 % del área de la comuna posee espacios verdes, aunque distribuidos de forma dispar. “Se evidencia en la falta de espacios verdes de cercanía en todos los barrios y encontrando su mayor déficit en la parte oeste de la comuna.” (Plan Urbano Ambiental (PUA), 2020, p. 6)

A su vez es la zona que mayor concentración y oferta de transporte ofrece, al el barrio de Retiro formar parte de dicha comuna. Esto hace que la contaminación sonora y calidad del aire sea importante, especialmente en las zonas cercanas a las terminales ferroviarias, portuarias y del aeropuerto.

A nivel social, dicha comuna cuenta con una densidad poblacional más baja que el promedio: 116 Hab/Ha. (el promedio de la ciudad de Buenos Aires es de 142,1 Hab/Ha). Debe tenerse en consideración que el 20 % de la población de la comuna 1 se concentra en barrios informales, como el Barrio Múgica (Ex Villa 31 y 31 bis). Esto mismo hace que cuente con un alto grado de necesidades básicas insatisfechas (16 %). El mismo representa casi el doble del promedio de la ciudad (6 %). Esta situación contrasta con el barrio de Puerto Madero, que actualmente es uno de los barrios más exclusivos de la ciudad, lo cual se refleja en sus altos valores de alquiler y venta de inmuebles, que superan el valor promedio de la Ciudad. (Plan Urbano Ambiental (PUA), 2020)

Asimismo es una de las comunas que mayores atractivos patrimoniales urbanos concentra, al ser parte del caso histórico de la ciudad de Buenos Aires, con varias “Áreas de Protección Histórica”. Por lo tanto dicha comuna cuenta con un alto índice de preservación patrimonial histórica y cultural, en comparación con el promedio de la ciudad. (Plan Urbano Ambiental (PUA), 2020)

La comuna 2 se encuentra al norte de la ciudad y está conformada por el barrio de Recoleta y limita con varios barrios, entre ellos los barrios de Retiro y parte de San Nicolás (Comuna 1).

Se destaca por ser un barrio de perfil residencial de clase alta. Supera el promedio de densidad poblacional de la Ciudad (ya que concentra una densidad 251 habitantes por hectárea) y posee un valor inferior de necesidades básicas insatisfechas, comparado con el promedio. A pesar de su densidad poblacional posee una gran cantidad de espacios verdes, en su mayoría públicos, que cubren el 50,8 % de la comuna y también cuenta con varias Áreas de Protección Histórica. (Plan Urbano Ambiental (PUA), 2020)

Para la medición del ISU de dicha comuna, se la dividió en 3 (Recoleta-Norte, Recoleta-Centro y Recoleta-Sur). Recoleta-Norte cuenta con parte del Puerto de Buenos Aires y varios atractivos turísticos, como por ejemplo el Cementerio de Recoleta. Mientras que la zona sur se caracteriza por poseer establecimientos educativos y de salud. De las tres, el sub-barrio Recoleta-Norte (que es la que concentra mayor cantidad de atractivos turísticos) presenta, los valores más bajos, tanto en términos de Sustentabilidad Urbana (0,23), como de Desarrollo Urbano (0,40). (Plan Urbano Ambiental (PUA), 2020)

Aspectos institucionales del turismo en la ciudad

Organismos y Asociaciones vinculadas al turismo de cruceros en la ciudad de Buenos Aires

La Ciudad de Buenos Aires cuenta con varios Ministerios y Secretarías, el Ente de Turismo de la Ciudad se encuentra dentro de la Secretaría General y de Relaciones internacionales. Dicha secretaria cuenta además con varias subsecretarías (Relaciones internacionales, Cooperación Urbana Federal, Gobierno abierto, etc.) y la Unidad de Coordinación del Consejo de Planeamiento Estratégico.

Asimismo el Ente de Turismo posee 4 áreas: Dirección General de Comunicación y Promoción, Dirección General Técnica, Administrativa y Legal, Dirección General de Desarrollo y la Unidad de Auditoría Interna.

La misión de dicha Organización es “diseñar y ejecutar políticas y programas de promoción, desarrollo y fomento del turismo como actividad económica estratégica de la Ciudad.”

Para ello cuenta con varias responsabilidades, entre ellas destacamos las siguientes:

Elaborar estrategias que permitan la distribución de los visitantes en zonas amplias, propiciando la descentralización territorial y garantizando la sostenibilidad económica, social y ambiental y garantizar el desarrollo turístico sostenible. Asimismo el ente se encarga del cumplimiento de las leyes N° 2.627 y N° 600.

Dentro del Ente de Turismo se encuentra el Observatorio Turístico de la Ciudad de Buenos Aires, que se encuentra adherido dentro de la red de observatorios turísticos de la OMT y cuyo objetivo es analizar los impactos del turismo.

Asimismo en el 2020 se creó el organismo Visit Buenos Aires. Se trata de una organización oficial de marketing turístico internacional de la ciudad con cooperación público-privada y cuyo directorio se encuentra formado por representantes de las principales cámaras que agrupan al sector hotelero, gastronómico, de las agencias y operadores. Su actividad es sustentada mediante el pago del Derecho de Uso Urbano, que los turistas que visitan y se hospedan en la ciudad deben abonar.

Según el Ente de Turismo (2020): “La propuesta, que fue aprobada por la legislatura porteña, triplicará la promoción turística de Buenos Aires en el mundo y proyecta llegar a los 4,3 millones de turistas internacionales anuales en ocho años, generando un impacto económico anual en la Ciudad de más de 3 mil millones de dólares.”

Otro organismo de relevancia para la actividad de turismo en la ciudad de Buenos Aires es la Defensoría del Turista, que se encuentra dentro de la Defensoría del Pueblo, que se encarga de asistir, informar y acompañar al turista en sus derechos, ante cualquier eventualidad. Cuenta con varias oficinas de atención en los principales barrios turísticos y atractivos (por ejemplo en el Cementerio de Recoleta y en el Planetario).

La ciudad de Buenos Aires cuenta también con el Ministerio de Cultura, que trabaja junto al Ente de Turismo de la Ciudad, y cuya función es la de preservar el patrimonio cultural de la ciudad y promover el acceso a la cultura. Para la administración del Patrimonio de la ciudad cuenta con la Gerencia Operativa de Patrimonio, dependiente de la Dirección General de Patrimonio, Museos y Casco Histórico, que asesora, investiga, conserva y transfiere conocimiento sobre el patrimonio cultural de la Ciudad.

A su vez, el Ente de Turismo desarrolla sus acciones en conjunto con actores del ámbito turístico nacional público: el Ministerio de Turismo y Deportes, el INPROTUR, el Consejo Federal de Turismo (CFT) y del privado la Cámara Argentina de Turismo (CAT), la Federación Empresaria Hotelera-Gastronómica (FEGHRA), etc, los cuales fueron mencionados anteriormente en el trabajo y que involucran a agencias de turismo, espacios gastronómicos y culturales, hoteles y guías de turismo.

En lo que respecta al turismo de cruceros en particular debemos mencionar nuevamente al Ministerio de Transporte, la Administración General de Puertos (AGP), y todas las entidades que se encargan de regular la actividad ya mencionadas, como son: la Dirección General de Aduana, La Policía Federal, la Prefectura Naval, la Dirección Nacional de Sanidad de Fronteras y el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA).

Leyes de turismo de la ciudad de Buenos Aires

La actividad turística dentro de la ciudad de Buenos Aires se encuentra regulada por el Ente De Turismo de la Ciudad. Para la creación de dicho ente se sancionó la Ley N° 2627, que establece sus funciones y responsabilidades.

Asimismo la Ley 600, Ley de Turismo de la Ciudad, declara al Turismo como actividad socioeconómica de interés público y cultural para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y establece como uno de sus principios el fomento, desarrollo y promoción del turismo receptivo, nacional e internacional. Dicha Ley crea el registro de prestadores turísticos de la ciudad, del cual el Ente de Turismo de la Ciudad es responsable. En 2011 fue modificada mediante la Ley 3830, que renueva el concepto de prestador turístico.

La ley N° 6.255 regula la actividad de Alquiler Temporario Turístico de la ciudad y también crea el registro Propiedades de Alquileres Temporarios Turísticos. Dicha norma entró en vigencia en diciembre 2020. Ese mismo año se creó el organismo público-privado de Visit Buenos Aires, mediante la Ley 6278.

Asimismo la Ley 1264/03 regula la actividad del guía turístico en la ciudad, estableciendo los derechos, responsabilidades y condiciones que un guía turístico debe cumplir.

En lo que respecta a la preservación del patrimonio cultural y natural de la ciudad en 1996 la constitución local “incorporó como derechos de los porteños el acceso a la cultura y a la preservación del patrimonio edificado, este último dentro del capítulo dedicado a resguardar el Medio Ambiente” (Almeida, 2010). A partir de la incorporación de este derecho se sancionaron varias leyes, que buscan materializarlo. Ejemplo: La Ley de Planeamiento Urbano Ambiental (N° 2930), la Ley de Patrimonio Cultural (N° 1227) y La ley de Protección Ambiental (Ley N° 2.628).

Estas leyes constituyen el marco regulatorio de varios organismos públicos de la ciudad como es el Ministerio de Cultura y Dirección General de Patrimonio, Museos y Casco Histórico; la Secretaria de Ambiente y las Secretarías de Desarrollo y Gestión Urbano/a.

De especial importancia, para la concreción de los objetivos de desarrollo sostenible es la Agencia de Protección Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires, que desde el 2008 trabaja para “transformar la Ciudad de Buenos Aires en un modelo de gestión local sustentable, para sus vecinos y para las próximas generaciones, previniendo los impactos ambientales, respetando la equidad social y promoviendo el crecimiento económico sostenible.”

Asimismo se sancionó la Ley de Mecenazgo, que luego fue reemplaza por la Ley de Participación Cultural (N° 6026), que posibilita a las empresas a que destinen un porcentaje de sus impuestos a financiar proyectos culturales aprobados por el programa.

Inversiones y acciones realizadas vinculadas al turismo de cruceros en la ciudad y la sustentabilidad (directa o indirectamente)

La ciudad de Buenos Aires cuenta con varios planes, cuyo objetivo es transformarla en una ciudad resiliente y sustentable. Entre ellos podemos destacar el plan de acción climática, el informe de cumplimiento de los ODS y el Plan de Resiliencia de la ciudad.

De todos los ODS, en sus últimos informes la ciudad destacó los ODS: 01, 02, 03, 04, 05, 08, 10, 11, 12, 13, 16, 17. De todos ellos, el turismo es mencionado en el ODS 08. Y algunas acciones realizadas durante este tiempo, para el cumplimiento de dicho ODS han sido: la promoción turística del destino como una ciudad segura mediante la adhesión de la ciudad a la Red de Destinos Urbanos Seguros con otras ciudades de la región, la obtención del Sello Safe Travel y los testeos a visitantes.

Asimismo la ciudad cuenta con distintos planes estratégicos de reorganización urbana, como son el Plan Estratégico Participativo de la Ciudad de Buenos Aires (PEP) y el Plan Urbanístico Ambiental (PUA).

En 2020 se inició un proceso de actualización del PUA, por parte de la Secretaría de Desarrollo Urbano y el Consejo del Plan Urbano Ambiental (CoPUA). Para ello se realizó un análisis de cada comuna de la Ciudad de Buenos Aires y se contó con la participación de los vecinos de la ciudad. Dichos diagnósticos han servido para dar cuenta de las dificultades y problemas a mejorar de la comuna e incorporar la perspectiva ciudadana en el ordenamiento territorial. También han sido de gran ayuda para la elaboración del trabajo, brindando información acerca de la sostenibilidad de las comunas 1 y 2.

Entre las distintas acciones propuestas y acciones ya realizadas dentro del Plan Urbano Ambiental destacamos las siguientes, que ayudan al desarrollo sostenible del turismo en la ciudad:

Relacionadas a la protección y puesta en valor el patrimonio de la ciudad: Programa “Puesta en Valor e iluminación de Fachadas”, del ministerio de ambiente y espacio público y programa “Renovación Eje Cívico”. Creación del Plan de manejo para el “Casco Histórico de Buenos Aires. Creación de la Ley de promoción especial de protección patrimonial (PEPP). Creación del régimen de penalidades para la protección del patrimonio cultural de la Ciudad de Buenos Aires. Creación de la Ley régimen de promoción de cafés, bares, y confiterías notables. Creación de la Ley Avenida Callao APH 50. Extensión del APH n°1: área de amortiguación del casco histórico. Propuesta de puesta de valor de las plazas San Martín y Av. de Mayo.

Relacionadas a la protección del patrimonio natural de la ciudad: Plan para la recuperación de la cuenca Matanza-Riachuelo, Limpieza del borde del Río de la Plata. Estudio borde costero Aeroparque. Plan de manejo del delta de Tigre. Obra Sistema Riachuelo (en curso).

Apra - Programa control de agua y aire (en curso). Programa Buenos Aires Ciudad Verde (en curso). Plan bulevares de la ciudad (en curso). Corredor verde Metro bus 9 de julio (en curso).

Programa Buenos Aires produce más limpio. Programa Industrias Estratégicas. Programa Eco sellos (en curso). Política Construcción Sustentable. Reemplazo del alumbrado normal por luces Led. Visitas guiadas en el Paseo Ambiental Sur.

Relacionados al transporte sostenible: Plan Red de Ciclo vías (en curso, cuenta actualmente con más de 250 km.), Plan Movilidad Limpia (colectivos eléctricos), Puestos de Estaciones del STPB (Sistema Público de Bicicletas) en los centros de transbordo. Creación de Nuevos Centro de Transbordo y puesta en Valor de los existentes. Programa eco-auto: un programa de visitas guiadas gratuitas en autos eléctricos por la reserva ecológica Costanera Sur y los bosques de Palermo.

Relacionadas al transporte de cruceros: Plan del Sistema Portuario 2020/2030 y Proyecto para modernizar el puerto de Buenos Aires (en curso). Dicho plan será desarrollado en las próximas páginas del trabajo. Explicado brevemente, se trata de un plan que busca modernizar el Puerto de Buenos Aires para que el mismo pueda recibir buques de mayor calado (lo cual es una tendencia en la industria marítima) y mejorar su competitividad y accesibilidad, mediante distintas obras, que ayuden a la integración del puerto con la ciudad y a una mejor conectividad del transporte. Asimismo al mejorar la circulación, la contaminación ambiental y acústica de la zona podrá disminuir. (Ministerio de Transporte, 2018)

Asimismo el Ente de Turismo ha realizado distintas acciones que promueven el turismo sostenible y que le permiten cumplir con sus responsabilidades anteriormente mencionadas. Entre ellas: Ha publicado en su página “Tips” para ser un turista responsable en la ciudad. Ha desarrollado y puesto a disposición del público un catálogo de prestadores turísticos distinguidos, en el cual se informa acerca de los distintos sellos y distinciones sostenibles que pueden poseer los prestadores turísticos de la ciudad, los cuales luego son mencionados.

Asimismo ha desarrollado varios e-books de sostenibilidad turística que muestran diversos casos de éxito relevados durante el 2019 que pertenecen a distintos tipos de organizaciones turísticas en la ciudad. Cada caso mencionado cuenta con la identificación de los ODS, cuya iniciativa ayuda a cumplir.

También ha impulsado la revalorización de Caminito como museo a cielo abierto y la puesta en valor para el uso turístico de la Reserva Ecológica Costanera Sur, que actualmente es fuertemente promocionada por dicho ente. Además la reserva cuenta con una guía turística que concientiza al turista sobre el cuidado y preservación de la reserva, durante su visita.

Además, desde el año 2016 organiza el programa InnoTur BA, que consiste en 6 charlas anuales donde se trabajan distintas temáticas, que permiten la capacitación de todos los actores turísticos interesados de forma gratuita. De todas las charlas hasta el momento, destacamos: “La sostenibilidad como estrategia de recuperación del sector” y “¿Sostenibilidad o regeneración en turismo?” y el webinar sobre “Turismo Acción por el clima”.

A su vez, para cumplir con su responsabilidad de descentralización y manejo de flujos ha desarrollado el Programa Turismo en Barrios, cuadernillos con distintos circuitos turísticos, por toda la ciudad de Buenos Aires, que incorporan en sus recorridos atractivos turísticos no tan difundidos y propuestas turísticas novedosas. Ejemplo de ello es el circuito Puerto Madero, que incluye una visita al Barrio Rodrigo Bueno, una villa recientemente urbanizada e integrada a la ciudad. La premisa de estos circuitos es disfrutar de la ciudad al aire libre, algunos incluso fueron diseñados especialmente para utilizar las bici-sendas de la ciudad.

“En total se seleccionaron 259 puntos recomendados para visitar y generando una buena respuesta de los visitantes teniendo en cuenta que las visitas generadas al sitio web y descargas de los cuadernillos han sido de más de 58.000.” (ENTUR, 2021)

Medidas tomadas para impulsar el turismo de cruceros en la ciudad de Buenos Aires

La primera gran y necesaria medida para impulsar el turismo de cruceros fue la construcción de la nueva terminal de pasajeros en el año 2010.

Posteriormente se han tomado distintas medidas orientadas a impulsar la industria de cruceros, en los Puertos de Buenos Aires, Puerto Madryn y Ushuaia. Se redujeron y unificaron las tasas migratorias, se fijaron tarifas máximas para el servicio de practicaje, se realizaron reducciones en la tarifa del combustible y en los costos de navegación de cruceros de gran porte.

En el 2018 el gobierno impulsó el Plan 1 millón de pasajeros, proponiendo mejoras en el sector y el desarrollo de obras de infraestructura en los puertos de Ushuaia, Puerto Madryn, Buenos Aires y Mar del Plata.

En el Puerto de Buenos Aires, se previó una modernización integral del nuevo Puerto a 2030, con una nueva terminal exclusiva para cruceros, así como de una nueva terminal interna y externa. Y también se consideró realizar una inversión de más de 120 millones de pesos en obras de dragado y mantenimiento, para que el puerto de Mar del Plata volviese a operar como terminal de cruceros.

Por otro lado, también se trabajó en una mejora en la organización de trámites portuarios, con la posibilidad de que las navieras pudiesen presentarlo hasta 4 años antes, lo cual agregaría una mayor previsibilidad y posibilidad de organización de la actividad. Lo último

es clave, ya que el éxito del turismo de cruceros se debe a la previsión: cuánto antes puedan organizarse y venderse paquetes/viajes de cruceros, más posibilidades de éxito de ocupación de cabinas/lugares hay, ya que los pasajeros pueden ir pagándolo en cuotas. Todo esto se traduce a más pasajeros, mayor actividad turística, mayores beneficios económicos para las navieras y las ciudades receptoras.

Todas estas medidas tenían como objetivo beneficiar a las compañías internacionales de cruceros, y también al sector turístico del país.

De hecho, según una noticia del Ministerio de Transporte, en la temporada 2017/2018 la cantidad de pasajeros en los puertos de Buenos Aires, Ushuaia y Puerto Madryn, aumentaron a un 11%, respecto de la temporada anterior, y un 6% la cantidad de recaladas.⁴⁰ Y en el 2019, según el Anual de Turismo Internacional del 2019, realizado por el observatorio turístico de la ciudad de Buenos Aires, los arribos internacionales crecieron por todos los pasos de la Ciudad, pero el acceso que más creció fue la Terminal de Cruceros con un 15 % más de arribo de turistas.

Asimismo la AGP trabajó junto a varias organizaciones internacionales, para la concreción de acuerdos, entre ellas: Fundación de la Comunidad Valenciana, la empresa Rightship y el Puerto de Rotterdam, Havenbedrijf Róterdam N.V.

Los acuerdos llevados a cabo con la Fundación de la Comunidad Valenciana, tuvieron como objetivo la capacitación para el desarrollo de la “Maestría en Logística y Gestión Portuaria” y consultoría para la elaboración del Port Community System (PCS), que “que mejore la posición competitiva de Puerto Buenos Aires y facilite el intercambio de información seguro e inteligente entre operadores, cadenas de transporte y logística, incluyendo tanto entidades privadas como públicas” (Administración General de Puertos, 2019, p.14).

Ésta institución, así como Havenbedrijf Róterdam N.V. brindaron asistencia para la elaboración del Plan de Desarrollo del Puerto de Buenos Aires

En 2019, a partir del acuerdo entre el Puerto de Buenos Aires y la empresa Rightship, la misma elaboró un reporte gratuito para la evaluación de la implementación del programa, que busca promover el desarrollo sostenible de la actividad marítima, mediante descuentos a los buques sostenibles. Para ello realiza un monitoreo de emisiones de los buques y presta servicios gratuitos para los miembros de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la OEA. Así, ese mismo año se convirtió en el primer puerto de Latinoamérica en adherirse al programa RightShip.

⁴⁰ Datos publicados el 07 de Marzo de 2018, en la página del Ministerio de Transporte, en la sección de noticias. Recuperados de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/cruceros-argentina-presento-en-estados-unidos-el-plan-1-millon-de-pasajeros>

Asimismo la Administración General de Puertos ha desarrollado un Programa de Residuos y un Programa de Eficiencia Energética y cuenta con certificaciones de Sistema de Gestión Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional (ISO 14.001:2015 e ISO 45.001:2018) y Sistema de Gestión de Calidad (ISO 9.001:2015)

Estas medidas impulsan el desarrollo de la industria marítima general en el Puerto de Buenos Aires, ya que generan mayor competitividad y reconocimiento y también son beneficiosas para la industria de cruceros.

Asimismo en 2019 la AGP firmó un Acta de Participación junto a entidades regionales, como son la Corporación de Puertos del Cono Sur y la Administración Nacional de Puertos, para desarrollar políticas conjuntas, y apoyo en ferias, para impulsar el turismo de cruceros en la región.

Entre los objetivos estratégicos para el impulso del turismo de cruceros que se encuentran en el Acta destacamos cuatro:

1. “Impulsar la importancia del medio ambiente, obtención de certificaciones internacionales en la ruta, como elemento de diferenciación.
2. Coordinar entre las autoridades portuarias las escalas múltiples, dando certeza y estabilidad al negocio en compatibilidad con otros buques en puerto, procurando aumentar la permanencia en cada uno de ellos. “
3. Generación de oferta turística atractiva, con diseño en conjunto de nuevas rutas (vino, oliva y otros) para promocionar la región.”
4. Incentivar a los cruceros fluviales a permanecer más tiempo en la región. “ (Administración General de Puertos, 2019, p.15)

Aunque no se ha encontrado un Plan Estratégico General del Turismo de Cruceros en la Región, esta acta sería el primer paso para una mayor organización y colaboración regional, permitiendo el cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible 17 y 16.

Plan Maestro 2030

El Puerto de Buenos Aires cuenta con un Plan Maestro 2030, que fue actualizado dos veces, y que analiza la situación de concentraciones verticales y horizontales, proponiendo una reducción de los operadores portuarios.

Asimismo evalúa la situación actual marítima internacional, regional y de los puertos en general, que le conciernen al Puerto de Buenos Aires y plantea distintas problemáticas de su operatoria a mejorar mediante 4 etapas de obras para modernizar el puerto.

En la última actualización del Plan Maestro, se exponen las distintas tendencias del sector marítimo, tanto del transporte de carga como de pasajeros. En ambos casos existe la tendencia hacia el aumento del tamaño de los buques y la tendencia del sector marítimo hacia un desarrollo más sostenible. Estas tendencias ya se han desarrollado en el capítulo 3 del trabajo. El plan del puerto de Buenos Aires, identifica estas tendencias y las traslada en acciones concretas. Estas acciones pueden agruparse en 5 grandes ejes:

-Mejora de las condiciones ambientales dentro y fuera de los puertos: teniendo en cuenta el impacto medioambiental que genera su actividad en la calidad del aire, agua y la contaminación sonora. Para ello varios puertos han utilizado estaciones meteorológicas de sus predios, para evaluar la calidad del aire, las partículas contaminantes, se han desarrollado planes de manejo de sus residuos y planes de emergencia en caso de vertidos, y empezaron a abastecer a los barcos con nuevos combustibles menos contaminantes.

En materia de sostenibilidad el Puerto de Buenos Aires cuenta con un área específica que aborda este tema, se trata de la Gerencia de Operaciones, Seguridad y Ambiente, así como un Plan Estratégico de Sostenibilidad. Y cuenta con varios reportes de sostenibilidad, accesibles para toda la ciudadanía.

El plan estratégico contempla planes para las tres dimensiones de desarrollo sostenible: social, ambiental y económico y se propone abordar los siguientes ODS: 4 (educación de calidad), 5 (igualdad de género), 7 (energía asequible y no contaminante), 8 (trabajo decente y crecimiento económico), 9 (industria, innovación e infraestructura), 11 (ciudades y comunidades sostenibles), 13 (acción por el clima). (Informe Empresas de Propiedad Estatal y su contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Argentina: una primera aproximación, 2020).

-Aumento de la conectividad y accesibilidad de los puertos, como estrategia competitiva, para mejorar la calidad de los servicios y el abaratar los costos de los mismos. Por ejemplo: permitiendo la integración del ferrocarril al puerto. Este punto es luego desarrollado en las obras propuestas en el Plan Maestro, que buscan integrar las líneas ferroviarias, que se encuentran en la zona de Retiro, al puerto de Buenos Aires. Así mismo se plantea una mejora en la accesibilidad vial y fluvial. En lo concerniente a la accesibilidad vial, en 2019 se realizó la obra del Paseo del Bajo, que ya hemos mencionado brevemente en el apartado de transporte y que permite que los camiones ingresen al puerto de manera fluida y ordenada. Según estimaciones de la AGP el 19 % de los camiones que utilizan el paseo tienen como destino el puerto.

-Gestión energética eficiente del puerto: utilizando energías renovables, calculando la huella de carbono de las operaciones portuarias y utilizando sistemas OPS (On-Shore Power Supply) a los barcos. En este punto también se reflexiona acerca de la implementación de

políticas necesarias que permitan el correcto análisis y seguimiento de toda la cadena portuaria.

En el Plan Maestro no se mencionan acciones a tomar sobre la utilización de energías renovables o la posibilidad de brindar OPS. Sin embargo en los reportes de sostenibilidad del Puerto de Buenos Aires, sí se evidencia la voluntad la administración portuaria de querer impulsar la utilización de energías renovables, mediante un plan de eficiencia energética, que propone alcanzar los objetivos de la Ley Nacional N ° 27.191, que ya fue mencionada en el trabajo (impulsa la utilización de energía renovable). De hecho en los últimos años el puerto ha instalado paneles solares, luces Leed y concientizado a los trabajadores del puerto sobre el consumo eficiente energético. Estos esfuerzos han dado frutos, según el último reporte de sustentabilidad del puerto, la reducción del consumo total de combustibles procedentes de fuentes no renovables en 2018 fue de 5519 lts y de aproximadamente un millón de kwh (en comparación con los valores de 2017).

-Adaptación frente al cambio climático: El cambio climático afecta gravemente a las zonas costeras, que son las áreas donde se encuentran los puertos. Por lo tanto, en la planificación de obras portuarias, se debe tener en cuenta el efecto del cambio climático (por ejemplo aumento de la marea, avance del río a la ciudad, mayor cantidad de precipitaciones, etc).

El Plan Maestro reconoce los efectos que tendrá el Cambio Climático y establece que se deberá tener en cuenta un incremento del nivel medio del río de 5 mm/año para el diseño de las obras portuarias.

-Equilibrio de la relación Puerto-Ciudad, mediante el desarrollo de distintas obras que posibiliten una mejor interacción entre estas áreas, por ejemplo creando espacios de uso público y recreativo, así como centros de convenciones. En este punto el Plan Maestro destaca la importancia estratégica que tiene el turismo de cruceros y los buques contenedores, frente a otras actividades de la industria marítima, que posibilitan una relación más armoniosa entre el puerto y la ciudad. Sin embargo, se necesita una correcta planificación del transporte, evitando congestiones y mejorando la seguridad vial. Para ello la AGP ha trabajado con el gobierno de la ciudad y juntos desarrollaron el Plan Estratégico Puerto-Ciudad, que ya fue mencionado anteriormente.

Estas acciones tienen en cuenta las problemáticas específicas de la zona portuaria, que son: escasez de estacionamientos y falta de organización del transporte que recibe el puerto, accesibilidad limitada, conflictos entre el tránsito urbano y portuario, falta de integración entre el puerto y ciudad y conflictos en la integración del ferrocarril con el puerto (falta de acceso directo a la terminal, formaciones cortas, etc).

En lo que respecta al turismo de cruceros identifica que la fuerte estacionalidad de la actividad en la ciudad, hace que los servicios de pasajeros deban convivir con los servicios

de carga (al no ser económicamente sostenible la creación de un puerto exclusivo para pasajeros de cruceros). Esto genera ciertos retos en la planificación y seguridad del puerto, pero que vale la pena asumir, al permitirle al puerto -diversificar sus servicios. Para ello se propone independizar la atención de los pasajeros de la operación de cargas y en pos de una mejoría en la calidad de los servicios del turismo de cruceros y el recibimiento de pasajeros se plantea una mejora de infraestructura de la terminal de pasajeros.

Para ello propone una re-organización del uso del suelo portuario, que es dividido en 3 zonas: Zona Puerto-Ciudad, Zona de Operación de Cargas y Zona Logístico y de Acceso Terrestre.

En la Zona Puerto-Ciudad se prevé obras sobre los Espigones 1 y 2 a ser desarrollado en dos etapas, “generando espacios de usos mixtos y áreas de uso público en el río”, ejemplo: áreas verdes/parques. También propone la creación de una nueva terminal de cruceros para 2022, trasladando la actual a la Dársena A. Esto permitiría una atención exclusiva y apartada de los otros servicios del puerto, como son las operaciones de buques de carga. “De esta forma el pasajero no deberá pasar más por entre medio de las plazoleas de contenedores, evitando las posibles situaciones de riesgo, mejorando la experiencia y conectando de forma directa con el tejido urbano.” (AGP, 2019, p.151)

El acceso a la nueva terminal de pasajeros sería a través de la Av. De los Inmigrantes y el acceso Quartino Sur y se plantea la construcción de un tercer acceso mediante la Av. Comodoro Py. Para el diseño de este tercer acceso se tendría en cuenta las vistas al río, con la posibilidad de la construcción de “terrazas verdes accesibles públicas como pasarelas sobre los muelles exclusivos de pasajeros que funcionen como miradores hacia la operativa portuaria y la ciudad.” (AGP, 2019, p.152)

Infraestructura turística de la Ciudad de Buenos Aires

Hoteles, Agencias de viaje y Oferta Gastronómica

A la hora de determinar la cantidad de agencias de viajes de turismo que cuenta la Ciudad de Buenos Aires, se observan ciertas incongruencias. Según el listado de Agencias de viajes, disponible en Yvera (Portal de Datos Abiertos de Turismo), en el 2018 la Ciudad de Buenos Aires contaba con aproximadamente 1297 agencias de viajes (entre empresas de viajes y turismo, agencias de turismo y agencias de pasajes). Sin embargo según el listado disponible en BA Data de 2021, las agencias de viajes y turismo contabilizan sólo 255. Para chequear la información de ambos listados se ha recurrido al buscador de Agencias Habilitadas del Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación y al Anuario Estadístico 2014 verificando que el listado que más concuerda es el que se encuentra disponible en Yvera.

Según el Anuario Estadístico 2014, en ese mismo año se contabilizaron en total 1.658 agencias de viaje en la ciudad (entre empresas de viajes y turismo, agencias de turismo, empresas sin fines de lucro y agencias de pasajes) y concentrando casi el 28 % de las agencias del país. Y en 2014 la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad de Buenos Aires concentraban casi el 50 % de las agencias de viaje de Argentina.

De la cantidad de agencias, sin embargo, sólo se identifican las que se dedican al turismo estudiantil, sin saber cuál es el porcentaje de agencias que se dedican a turismo receptivo o emisivo o quiénes se encuentran especializadas en el turismo de cruceros u otros productos turísticos. A pesar de ello, el listado elaborado por las directrices de gestión ambiental muestra que de las 16 agencias de viajes que cuentan con esta distinción, 11 son agencias de turismo receptivo.

Asimismo el Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires ha elaborado recientemente un catálogo de proveedores turísticos distinguidos, en él se añade a otra agencia de turismo receptivo que no cuenta con la distinción de gestión ambiental, si no con el Sello de Rain Forest Alliance para operadores de turismo sostenibles.

La cantidad de establecimientos hoteleros de la Ciudad de Buenos Aires, según las estadísticas disponibles en Yvera (cuya fuente es el Padrón Único Nacional de Alojamiento) contabilizaron 540 establecimientos, sumando una oferta de más de 63.000 plazas. Siendo los hoteles de 4 estrelladas quienes poseen mayor cantidad de plazas, con respecto a las demás categorizaciones. Además de los 540 establecimientos, 47 pertenecen a cadenas hoteleras nacionales y 39 a cadenas internacionales.

De la oferta hotelera 38 hoteles cuentan con alguna distinción (entre directrices de gestión ambiental, accesibilidad o sellos de hoteles verdes).

En lo que respecta a la oferta gastronómica de la Ciudad de Buenos Aires, existen más de 2820 cafés, bares, restaurantes y cadenas fast food. De ellos sólo 111 se encuentran inscriptos en el Registro de Prestadores Turísticos de la Ciudad de Buenos Aires, según datos actuales disponibles en BA Data. Se trata de bares notables, restaurantes y tanguerías.

Asimismo de la oferta gastronómicas 10 establecimientos (bares, restaurantes, cafés y tanguerías) se encuentran distinguidos con alguna directriz de gestión ambiental y/o accesibilidad).

La mayoría de los hoteles y agencias de viaje se encuentran concentradas en las comunas 1 y 2 de la Ciudad de Buenos Aires, zona que es denominada Microcentro y que se encuentra próxima a los atractivos turísticos de la Ciudad, los barrios turísticos clásicos y los puntos de acceso y nodos de conexión de transporte, como son el Puerto de Buenos Aires, el Aeroparque Jorge Newbery, los ferrocarriles y las autopsitas y avenidas que conectan la ciudad con la provincia. Asimismo casi el 50 % de la oferta gastronómica registrada como

prestadores turísticos se encuentran localizados en la Comuna 1 de la Ciudad, que es donde se concentra la oferta turística de la ciudad de Buenos Aires y a la cual pertenece el Polo Gastronómico de Puerto Madero.

La concentración de oferta turística en la comuna 1 fue analizada en el estudio de impacto económico del turismo en la Ciudad de Buenos Aires. En este estudio se observa que en 2004 la generación de valor agregado en la categoría de hoteles y restaurantes de la comuna 1 fue de más de 400 millones de pesos. También se observó la importancia de otras comunas de la ciudad, que cuentan con infraestructura turística, como las que conforman el corredor norte (comuna 2, 14 y 13, que se encuentran unidas a la comuna 1 por una importante avenida turística: la Av. Libertador) y la comuna 3 (que se encuentra al oeste de la comuna 1 y se une mediante otra avenida turística importante, la Av. de Mayo (que luego cambia de nombre a Av. Rivadavia)). En aquellas comunas, la generación de valor agregado para ese mismo año fue de 100 millones a 400 millones de pesos por comuna respectivamente.

Circuitos y atractivos

Según el Observatorio Turístico de la Ciudad de Buenos Aires, la misma cuenta con más de 840 atractivos turísticos. De ellos 57 atractivos concentran el 80 % de los comentarios y valoraciones online. Siendo los barrios más mencionados: Recoleta, San Nicolás y Palermo, y los atractivos turísticos más comentados: el Cementerio de Recoleta, el Teatro Colón y el Ateneo Grand Splendid.

Enfocándonos en la valoración de los barrios turísticos que suelen recibir cruceristas, podemos observar que los barrios Recoleta (con una puntuación de 4.44) y San Nicolás (con una puntuación de 4.41) son los mejor valorados. A ellos le sigue Palermo (con una puntuación de 4.36) y otros barrios de la comuna 01 con una valoración de aproximadamente 4.20. De dicha comuna el barrio peor valorado es Puerto Madero (con una puntuación de 4.16).

De todos los atractivos turísticos de Buenos Aires los imperdibles, según el Ente de Turismo de la Ciudad, se encuentran en su mayoría ubicados en la comuna 01 (en su casco histórico: en Plaza de Mayo, Av. De Mayo, en Av.9 de Julio), y en menor medida en Recoleta (comuna 02), La Boca (comuna 04), Palermo (comuna 14) y Núñez (comuna 13). Dichos atractivos son los que suelen incluirse en los City tours de la ciudad de Buenos Aires, ya sea en los circuitos regulares del bus turístico o los organizados por tour operadores y agencias de viaje de forma privada.

Asimismo, como mencionado, la Ciudad de Buenos Aires cuenta con una Gerencia Operativa de Patrimonio, que identifica y realiza listados y análisis de su patrimonio cultural, para promoverlo y preservarlo. Este organismo ha identificado a más de 80 bienes de patrimonio cultural protegidos, mediante sus respectivas leyes y decretos.

Asimismo, como se ha mencionado, el INPROTUR ha desarrollado un listado de productos turísticos de todo el país, dividiéndolo según experiencias. En la Región de Buenos Aires se identificaron experiencias territoriales (que ocurren en un área específica del país, depende del patrimonio turístico de esa área) e integrales (que se dan en todo el país, vinculados con una temática o actividad en particular).

En lo referente a experiencias territoriales, específicas al área de la región de Buenos Aires, identificaron tres: “Buenos Aires Surroundings”, “Buenos Aires Ciudad” y “Buenos Aires Cultura” Y las experiencias integrales, que también se encuentran en otras regiones de la Argentina son 9 : turismo de bienestar y salud, de pesca, de fe, gastronómico, deportivo, turismo rural (visita a Estancias) y experiencias relacionadas a la música regional (Folclore, tango) y de expediciones en rutas y caminos (Cultura Dakar, Motos, 4x4, etc).

Cabe destacar asimismo que la Ciudad de Buenos Aires se encuentra consolidada como el primer destino MICE de la región Latinoamericana.

De esta forma, podemos observar que en la ciudad confluyen varios tipos de turismo, sin depender estrictamente uno con otro.

En cuanto a circuitos turísticos el Ente de Turismo ha desarrollado varias opciones y antes de la pandemia ofrecía una gran variedad de actividades gratuitas para todo el público. Desde recorridos guiados u auto-guiados por el casco histórico, o las avenidas y calles más emblemáticas de la ciudad, hasta recorridos en bicicletas por los bosques de Palermo.

En referente a excursiones privadas las más solicitadas y que se encuentran dentro de paquetes turísticos o son ofrecidas como Shore-excursions (excursiones con pick up/drop off en las terminales de crucero) a los turistas de crucero son: Tango Show (visita a una tanguería, puede incluir degustación de vinos, cena y/o clase de tango), HD City tours (por los lugares anteriormente mencionados y con o sin almuerzo), FD Fiesta Gaucha (se visita una estancia en San Antonio de Areco, con almuerzo y merienda incluidas, y show de destrezas gauchescas), HD Tigre Delta (se visita el Tigre y San Isidro, incluye paseo clásico en lancha y a veces almuerzo). Asimismo, especialmente para el mercado brasilero, se ofrecen tours de compras por Recoleta, Palermo y San Telmo y visitas por la calle Florida y shoppings turísticos como Galerías Pacifico y Patio Bullrich. El detalle de la mayoría de las clásicas shore-excursions se encuentra en el anexo VI.

En menor medida se ofrecen excursiones de biketours y walkingtours, teniendo usualmente que agregar un transfer desde el puerto hasta el lugar de encuentro con el proveedor de la

excursión (en el caso de las bicicletas). Generalmente se inicia el recorrido en Bicicleta desde la plaza San Martín, en el barrio de Retiro.

Así, y en consonancia con el listado desarrollado por el INPROTUR, podemos observar que en las Shore-excursions ofrecidas a los turistas se evidencia las tres experiencias territoriales mencionadas: “Buenos Aires Ciudad”, para los tours realizados allí, “Buenos Aires Cultura”, para las excursiones a tanguerías, milongas, etc, pudiendo estar en esta clasificación la excursión a San Antonio de Areco, y “Buenos Aires Surroundings”, para las excursiones a Tigre y San Antonio de Areco. Asimismo en cuanto a experiencias territoriales identificamos a las experiencias relacionadas con la música, la gastronomía y la visita a estancias.

Es decir que de las experiencias turísticas identificadas, las shore-excursions cumplen las tres experiencias territoriales y 3 de las 9 experiencias integrales. Pudiendo los turistas disfrutar y consumir las demás experiencias, al realizar (además del viaje en crucero) los paquetes turísticos de pre y/o post embarque.

Oferta de Transporte Turístico

Terrestre

La Ciudad de Buenos Aires cuenta con una gran oferta de transporte para turistas y residentes. En los últimos años el Ente de Turismo de la Ciudad y el Gobierno de la Ciudad han creado distintas plataformas para facilitar la experiencia de su oferta de transporte, entre ellas: App Eco Bici, BA Taxi, BA cómo llego, BA Subte, etc. Asimismo cuenta con una gran oferta de transporte público, que une la ciudad de Buenos Aires con provincia de Buenos Aires, y que puede ser utilizada por los turistas que deseen conocer los atractivos turísticos que se encuentran en esas zonas. Algunos de los Top destinos turísticos de la provincia de Buenos Aires son por ejemplo, Tigre, San Isidro, Olivos, San Antonio de Areco y La Plata. Para ello, en todos los puntos de Centro de Información Turística de la Ciudad se cuenta con la disponibilidad de conseguir una tarjeta SUBE. Además Trenes Argentinos, que es la empresa estatal que brinda el servicio de viaje en trenes entre provincia y ciudad, ha desarrollado una App que permite conocer los horarios de los trenes y las alertas por demora o interrupción de servicio.

El Barrio de Retiro es el punto nodal de conexión y centro de trasbordo más importante de la ciudad y forma parte de la Comuna 1.

Recientemente la Ciudad de Buenos Aires ha impulsado obras públicas, logrando mejorar la conectividad de transporte público entre toda la ciudad y provincia, mejorar la experiencia de los transeúntes (ahorrando tiempo de viaje y contribuyendo a la seguridad vial) y

descomprimir el tránsito. Asimismo se ha invertido en la revalorización de terminales de ferrocarriles, que poseen un gran valor patrimonial para la ciudad y en la conectividad, añadiendo redes WIFI en las terminales y estaciones de transporte público.

Retiro ha sido uno de los barrios priorizados para estas reformas, debido a su importancia. En él se encuentra las terminales de 3 líneas de ferrocarril, que unen la ciudad con provincia (Mitre, Belgrano Norte y San Martín), la Terminal de Ómnibus de larga distancia, la Terminal de pasajeros: Quinquela Martín de la Ciudad de Buenos Aires, y cercana a la comuna 01 se encuentra el Aeropuerto Jorge Newberry (Aeroparque).

La terminal de Subte C se ha extendido para llegar a la terminal de Retiro y se ha construido el Metro Bus del Bajo (que es el 8vo corredor exclusivo para líneas de colectivo que posee la Ciudad y une los barrios Retiro, Puerto Madero y San Telmo).

Asimismo se ha construido el Paseo del Bajo, que vincula a la ciudad de norte a sur, permitiendo la segregación del tránsito liviano del pesado. Esto no sólo permitió la descompresión del tránsito y la eliminación de cuellos botellas, sino que también permitió la creación de nuevos espacios verdes ubicados a los costados de los carriles. Esta obra es una de las que se encuentran en el Plan Maestro 2030 del Puerto de Buenos Aires, pensadas para mejorar el flujo de tránsito de la zona. (AGP, 2019)

En lo que respecta a la oferta de servicios privados de Transporte Turístico, según datos de BA Data, se encuentran registradas aproximadamente 116 remiserías y 35 agencias de radiotaxis.

No se encontró información exacta sobre la cantidad de empresas de transporte de pasajeros, que brindan servicios turísticos, como proveedores de transporte para excursiones, citytours, traslados, etc. El Anuario Estadístico 2014 investigó el empleo turístico a nivel nacional y lo dividió en ramas turísticas, entre las que se encuentra el sector transporte. El sector transporte en el estudio, fue considerado en su totalidad, teniendo en cuenta: Transporte automotor de pasajeros, Transporte aéreo, Transporte ferroviario, Transporte por vía acuática y Servicios auxiliares al transporte.

Del 100 % de los puestos de trabajo turísticos de la región AMBA en 2013-2014, el transporte representó el 23,1 %, ocupando el tercer lugar entre los otros puestos de trabajo. Los sectores que mayor puestos de trabajo generaron durante ese período fueron el sector restaurantes en primer lugar y en segundo lugar se ubica la categorización de "otros servicios turísticos" (compuesta por agencias, empresas y operadores turísticos, museos, bibliotecas, actividades culturales, de deporte y entretenimiento, etc). Este último sector represento el 26,7 % de la totalidad de empleos en el AMBA.

Se debe considerar que si bien, el sector gastronómico es el que mayor fuente de trabajo genera, el salario promedio en este sector, según el informe de 2014, demostró ser el más bajo. Siendo el sector de transporte, quien posee el mejor promedio de salarios.

Los prestadores de transporte turísticos que cuentan con alguna directriz de gestión ambiental y/o accesibilidad son 4.

Aéreo

La Ciudad de Buenos Aires cuenta con un aeropuerto, Aeroparque Jorge Newbery, ubicado a 2 km del centro, en la comuna 14. Opera vuelos de cabotaje y vuelos internacionales con destino a Uruguay.

Recientemente ha sido renovado, aprovechando el cese de actividad aérea. Se tuvo en cuenta un desarrollo sostenible en las obras de renovación, reciclando los materiales de las demoliciones, utilizando materiales locales, trasplantando y relocalizando especies arbóreas, compensando el desmonte de algunas zonas del Aeroparque mediante la plantación de nuevos árboles en zonas cercanas. Además, para evitar la contaminación del Río de la Plata, durante el desarrollo de la obra, se instaló un separador de hidrocarburos en el desagüe pluvial de rodajes y plataforma. (Aeropuertos Argentina 2000, 2020)

Todo lo cual fue posible mediante la participación de varios actores gubernamentales y estatales, evidenciando un cumplimiento del ODS 17 (alianzas para lograr los objetivos).

Asimismo se conecta vía aérea con dos aeropuertos de la región del AMBA, el aeropuerto internacional Ministro Pistarini, ubicado en Ezeiza y El Palomar en Morón.

El aeropuerto Internacional Ministro Pistarini de Ezeiza, ubicado a 22 km de la ciudad de Buenos Aires, es el más importante de país y el que mayor cantidad de líneas aéreas concentra. El aeropuerto El Palomar (a 33,2 km del centro de Buenos Aires), opera vuelos de cabotaje y vuelos internacionales con destino a Paraguay, Uruguay y Chile.

Si bien El Palomar ofrece muchos menos servicios, que Aeroparque y Ezeiza, todos cuentan con servicios de traslados para los pasajeros, conectando provincia con ciudad.

Todos ellos forman parte de la institución Aeropuertos Argentina 2000, el mayor operador aeroportuario del país, que es a su vez, una de las entidades estatales comprometidas al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. La misma cuenta con varios reportes de sostenibilidad y ha realizado varias acciones en pos cumplir con sus obligaciones sostenibles.

Marítimo y fluvial

La ciudad de Buenos Aires cuenta con una actividad marítima y fluvial sumamente importante, operando más del 62% de la carga de contenedores del país. ⁴¹Se trata de uno

⁴¹ Datos del Reporte de Sostenibilidad 2018-2019 del Puerto de Buenos Aires. Recuperado de:

de los nodos fluvio-marítimos más importantes de Argentina. Dicha importancia se debe a su ubicación, a orillas del Río de la Plata, recibe barcos que navegan por el Río Paraná, el Mar Argentino y Océano Atlántico.

La actividad marítima fluvial de la ciudad se concentra a su vez con la zona de Dock Sud, Exolgan y La Plata, ubicados en la Provincia de Buenos Aires. Pero en cuanto a zonas turísticas son de relevancia los barrios de Retiro, Puerto Madero y La Boca.

En el barrio de Retiro se encuentra la sede Norte del Puerto de Buenos Aires, el cual será desarrollado más adelante. Próximos a dicha zona se encuentran los barrios turísticos de Recoleta (comuna 2) y Palermo (comuna 14), que como mencionado se encuentran atravesados por la Av. Del Libertador, que cuenta con gran cantidad de atractivos turísticos. Estos barrios también cuentan con una gran oferta de transporte público, limitado a varias líneas de colectivo y a la línea de subte D y H.

En el barrio de Puerto Madero, polo gastronómico y moderno de la ciudad, se encuentran la Dársena Norte, ubicada entre las Av. Córdoba y Antártida Argentina. En esa zona se encuentran las terminales de Buquebus y Seacat (que ofrecen servicios fluviales entre la Ciudad de Buenos Aires y la costa Uruguaya) y también se encuentran otras compañías de servicios fluviales como son Sturla, que ofrecen excursiones turísticas en lancha por el Río de la Plata y el Delta, uniendo la Ciudad de Buenos Aires con el Tigre (que se encuentra en Provincia de Buenos Aires). Buquebus ya cuenta con un buque que utiliza como combustible el gas licuado y para el cual se debió elaborar una normativa que permitiera su utilización (RESOL-2019-438-APNSGE#MHA). Desde 2019 se encuentra en vigencia.

Asimismo la zona recibe buques de la Armada y del Yacht Club Argentino y es el sitio en el cual se suele encontrar la Fragata Libertad.

Al sur de la Dársena Norte se encuentra la terminal Colonia Express, que también realiza transportes fluviales hacia/desde Uruguay, el Casino flotante, zonas de reparación de buques y de prestación de almacenaje de mercaderías. (AGP, 2019)

Por último el valor del barrio de la Boca como puerto, es más simbólico e histórico, ya que hoy en día su función práctica es la de brindar un área de atraque.

Puerto de la Ciudad de Buenos Aires

El Puerto de la Ciudad de Buenos Aires es un puerto comercial de uso público administrado por la Administración Gral. de Puertos (AGP), ubicado a lo largo del frente costero de la Ciudad de Buenos Aires y que se encuentra dividido físicamente en dos áreas, el Puerto Nuevo (actualmente denominado Puerto Norte) y el Puerto Sur. En el medio de estas áreas

https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/web_reportesustentabilidad2018_2019.pdf

portuarias se encuentra Puerto Madero y la Reserva Ecológica. Y Puerto Norte limita al noroeste con el Aeroparque.

Las áreas Puerto Norte y Puerto Sur poseen distintas funcionalidades, infraestructura y brindan diversos servicios. Este trabajo se centrará en el área del Puerto Norte, que es donde se encuentra la Terminal de Pasajeros: Terminal Quinquela Martín.

El Puerto Norte cuenta con un diseño de dársenas y espigones. Las primeras 5 dársenas: A, B, C, D y E atienden el tráfico de ultramar, poseen una forma de peine orientadas hacia el este y cuentan con una obra de abrigo de talud, que las protege.

La dársena F, se encuentra al oeste de la dársena E, se accede a ella desde el norte y recibe principalmente buques areneros.

El Puerto Nuevo se encuentra concesionado a distintas empresas. En los últimos años la cantidad de operadores portuarios fueron disminuyendo hasta contar actualmente con 3 operadores portuarios: Terminales Río de la Plata (que opera las terminales 1,2 y 3, donde se encuentran las dársenas A y B), 4 SA (que opera la terminal 4, donde se encuentra la dársena C) y BACTSSA (que opera la terminal 5, donde se encuentra la dársena D).

A Terminales Río de la Plata le compete la operación de turismo de cruceros del puerto, siendo las terminales 1 y 2 las priorizadas para la operatoria de cruceros.

Asimismo se destaca la concentración horizontal y vertical actual del puerto de Buenos Aires:

“Las tres terminales están operadas por tres de los más importantes operadores portuarios, DP World, HPH y APMT” (concentración horizontal). Asimismo “APM Terminals es resultado de la concentración vertical de la naviera Maersk, que integra junto con MSC la Alianza 2M.” (AGP p.94, 2019).

Terminal de pasajeros Quinquela Martín

La Terminal de pasajeros Quinquela Martín se ubica en las inmediaciones de la Dársena “C” de Puerto Nuevo, en la intersección de las avenidas Ramón S. Castillo y Av. De los Inmigrantes.

La terminal cuenta con una superficie de 12.786 m² y una capacidad para recibir 12.000 pasajeros por día. El recinto se puede dividir en los siguientes espacios:

Planta exterior: Desde donde se accede a la terminal cuenta con estacionamiento cubierto exclusivo para ómnibus, taxis y autos de alquiler, para la recepción de pasajeros. Presenta ciertas dificultades debido a la limitada capacidad de vehículos. Como solución, a las agencias que operan las excursiones de forma directa con las líneas de crucero, se les brinda la posibilidad de estacionar desde adentro de la terminal, debiendo coordinar con los

operadores portuarios y presentar planillas y horarios de las patentes vehiculares, nombres de chofer, guías turísticos locales, etc.

Planta interna baja: cuenta con un espacio gastronómico compuesto por una cafetería, sala de espera para pasajeros con una capacidad aproximada de 2.000 personas, locales de compra de suvenires y estaciones de carga para celulares y wi-fi gratuito. Un sector de check-in/out, con puestos de trabajo para los servicios de Migraciones, Aduana y Empresas Navieras.

Oficinas administrativas, banco, casa de cambios y depósito para equipajes con capacidad para 12.000 valijas.

Planta superior: sector check-in con puestos de trabajo para los servicios de Migraciones, Aduana y Empresas Navieras.

Asimismo cuenta con una enfermería equipada con desfibrilador y ambulancia con disponibilidad 24/7, un sistema de seguridad y monitoreo en todos sus espacios, sistema de vigilancia y sus propios OPIP (Oficial de Protección de Instalaciones Portuarias).

Como mencionado anteriormente, esta área se encuentra concesionada a Terminales Rio de la Plata. La misma cuenta con las certificaciones: ISO 14001 y 50001. Según el último reporte de sustentabilidad del puerto, han tomado las siguientes medidas en pos de desarrollar sus operaciones de forma más sostenible y reducir sus emisiones de CO2. Entre ellas, “se desarrollaron una serie de mejoras en el uso de las grúas y vehículos que utilizan combustible, e incorporaron 10 equipos nuevos con tecnología energéticamente más eficiente, que consumen un 14% menos gasoil”. (AGP, 2019, p.54)

Otras medidas realizadas por esta empresa para promover un consumo más eficiente fueron la instalación de paneles fotovoltaicos. Asimismo se instalaron 23 medidores dispersos en diversas zonas de la terminal, para realizar un mejor seguimiento, a fin de establecer pautas para la racionalización del uso del agua. Además, se trabajó junto a las navieras en la agilización de las operaciones de carga y descarga y de esta forma lograr un menor consumo de combustible posterior. Dicho trabajo logró que en 2017 el ahorro de energía, comparado a 2013 fuese el “equivalente al consumo anual eléctrico de 1.250 casas” (AGP, 2019, p.55)

Análisis del turismo de cruceros en la ciudad de Buenos Aires

Durante temporada 2019-2020, se contabilizaron 118 recaladas en la terminal. Sin embargo se esperaban: 132 recaladas en total (14 fueron canceladas a causa del Covid-19).

En los últimos diez años el máximo de recaladas fue de 160 en la temporada de 2012-2013.

118 recaladas en el 2019-2020 equivalieron a 394.400 pasajeros, mientras que en la temporada 2012-2013 las 160 recaladas equivalieron a 510.800 pasajeros.

Las líneas de buques de pasajeros que recibió la ciudad durante 2019-2020 sumaron 23 y los buques 36.

Las 14 recaladas canceladas fueron de 9 líneas marítimas (MSC, Poseidon expeditions, Costa Cruceros, Quark Expeditions, Albatros Expeditions, Adventure Smith Explorations, Hurtigruten, Holland America, Oceania Cruises).

De todas las líneas de cruceros la que más destaca es MSC, con 5 buques, la mayoría de ellos contabilizando 13 recaladas cada uno. En comparación con la temporada 2018-2019, dicha temporada contó con mayor cantidad de recaladas y una reducción en las pernoctaciones.

Por otra parte hubo un incremento del 8 % de buques con menor capacidad de pasajeros (-1000 pasajeros) y un pequeño descenso en los buques grandes (con capacidad de más de 3000 pasajeros), en comparación a la temporada pasada. Sin embargo podemos observar que la mayoría de los buques (42 %) que recalaron poseía una capacidad max. de entre 2000 y 3000 pasajeros.

La temporada de cruceros es de 6 meses pero los meses de mayor actividad son tres: diciembre, enero y febrero. Estos meses concentraron el 79 % de recaladas de la temporada. Asimismo según los datos del Observatorio Turístico de la Ciudad de Buenos Aires, los picos de mayor actividad por mes suelen concentrarse en 6 días y en su mayoría durante las últimas semanas del mes (siendo la excepción el mes de marzo).

En el principio de la temporada 2019-2020 destaca noviembre que recibió a más del 90 % de su actividad en 3 días (14,18 y 19 de noviembre). Este es el único mes de la temporada en el cual Estados Unidos lidera el ranking de origen de turistas internacionales, ya que luego es desplazado al segundo lugar por Brasil. Esto se debe a que en noviembre aún no operan los cruceros que viajan por la ruta norte, combinando Argentina, Uruguay y Brasil.

De la actividad de la temporada 2019-2020, según los datos disponibles en el Observatorio Turístico de la Ciudad de Buenos Aires, podemos observar que los días de actividad la capacidad de carga de 12.000 pasajeros por día, es superada, siendo normal un flujo de entre 12.000 y 14.000 pasajeros por día. Y durante los días pico de la temporada, el flujo de pasajeros llegó a ser mayor a 18.000 pasajeros por día.

Para el informe de la temporada 2019-2020, realizado por el Ente de Turismo de la Ciudad, acerca de los cruceristas recibidos durante la temporada 2019-2020, de los 394.400 pasajeros se utilizó una muestra de 1468 encuestas, de los cuales la mayoría eran cruceristas internacionales y tan sólo 356 eran cruceristas nacionales.

De dichas encuestas se obtuvieron los siguientes resultados:

La procedencia de cruceristas internacionales fue en su mayoría de los países Brasil y Estados Unidos. Lo cual no es de extrañar ya que los estadounidenses son los principales consumidores de cruceros y los brasileros son el principal mercado turístico regional que recibe Argentina. Asimismo el origen de los cruceristas nacionales, fue en su mayoría del interior del país (82 %).

El comportamiento de los cruceristas difiere según su origen (nacional o internacional):

El 63 % de los cruceristas internacionales pernoctaron en la Ciudad de Buenos Aires. Este porcentaje representó casi el doble de los turistas nacionales que pernoctaron (38 %).

La estadía promedio de los cruceristas internacionales fue de 1,4 noches, de las cuales la mayoría durmió arriba del buque (74 %). El gasto promedio diario por turista extranjero de cruceros en la ciudad fue de más de 90 usd, siendo los latinoamericanos quienes menos gastan.

Teniendo en cuenta la complejidad de itinerarios y paquetes de cruceros, que combinan varios medios de transporte (aéreo, marítimo y otras vías), especialmente en el caso de turistas internacionales. Expondremos a continuación el gasto del turismo internacional del Informe Anual de Turismo 2019. Sin embargo, hay que tener en cuenta que los informes anuales incluyen, dos temporadas partidas, es decir el Informe Anual 2019 posee el final de la temporada 2018-2019 y el principio de la temporada 2019-2020.

El gasto total promedio de turismo internacional en 2019 fue de usd 628 por viaje.

La estadía promedio de los cruceristas nacionales fue de 1,5 noches, quienes en su mayoría se hospedaron en un hotel (63 %), a diferencia de los cruceristas internacionales que durmieron en el crucero. El gasto promedio diario de un turista nacional fue de aproximadamente usd 45, la mitad del gasto promedio diario de un turista internacional. Asimismo la mayoría de los cruceristas nacionales optó por actividades turísticas vinculadas a la gastronomía (63 %), mientras que los cruceristas internacionales eligieron como principal actividad las excursiones de City tour (65 %) y de compras (44 %).

De los cruceristas internacionales que consumieron un City tour pago, la mayoría eran ingleses y alemanes y de las compras la mitad eran brasileros. De las actividades vinculadas a la gastronomía un 30 % fueron estadounidenses y uruguayos y de las actividades de tango un 20 % eran de estadounidenses y británicos.

Asimismo la valoración de los turistas de crucero es muy importante a la hora de evaluar el desarrollo turístico de la actividad del turismo de cruceros en la ciudad.

Los pasajeros de cruceros internacionales encuestados, valoraron su experiencia en la ciudad y su experiencia consumiendo servicios turísticos de la ciudad. Para lo primero les pidieron que valoraran la limpieza, seguridad, transporte de ingreso a la terminal y la información turística.

Las dos categorías que mayor percepción recibieron fueron las de seguridad e información turística, recibiendo más del 50 % de “muy bueno” como calificación.

La limpieza fue la categoría peormente calificada con un 20 % regular y el transporte al ingreso de la terminal se mantuvo en un lugar intermedio.

Teniendo en cuentas estos indicadores se les preguntó a los turistas, del 01 al 10 cuánto recomendarían la ciudad de Buenos Aires. El promedio de probabilidad de que recomendasen la ciudad fue de 8,7.

En lo que respecta a los servicios turísticos (alojamiento, gastronomía, shopping, espectáculos y excursiones), los mejor valorados fueron la gastronomía (con más de 60 % muy bueno) y espectáculos (con más del 50 % muy bueno). El servicio turístico con peor valoración fue el shopping con tan sólo 33 % muy bueno.

A los cruceristas nacionales encuestados se les pidió que valoren los mismos aspectos.

De la valoración de los mismos podemos deducir lo siguiente:

A diferencia de los cruceristas internacionales, la mayoría de los nacionales no recurrieron a la información turística de la ciudad (ya que un 74 % no supo/no contestó valoración de este indicador).

Aunque la valoración de la ciudad de Buenos Aires en el caso de los cruceristas nacionales fue más exigente (con menos porcentaje de muy buenos), la probabilidad de que recomienden la ciudad de Buenos Aires como destino en ambos casos de cruceristas (extranjeros y nacionales) fue la misma: 8,7.

La categoría mayor calificada en el caso de los cruceristas nacionales fue el de espectáculos con un 100 % muy bueno, pero hay que recordar que muchos de los cruceristas no realizaron ninguna actividad o no consumieron un show/espectáculo. El segundo aspecto mejor valorado fue el shopping con un 59 % muy bueno y la gastronomía se mantuvo en tercer lugar. Estas actividades sí fueron las más consumidas por los pasajeros de cruceros nacionales.

Comparación del turismo de cruceros con el turismo de estadía en la ciudad de Buenos Aires

Durante los 06 meses de temporada la cantidad de turistas extranjeros de turismo de cruceros representó un porcentaje muy bajo del total de turistas internacionales. Según datos del Observatorio Turístico de la ciudad, entre los meses de diciembre a marzo (época de mayor actividad de turismo de cruceros) este porcentaje osciló entre el 09 % y el 15 %.

En lo que respecta al turismo receptivo nacional de la ciudad de Buenos Aires los picos de mayor actividad se suelen dar durante el mes de julio (coincidente con las vacaciones de invierno). Según datos del Observatorio Turístico de la ciudad, durante la temporada 2019-

2020 los meses de mayor cantidad de turistas nacionales fueron julio (10,5 %) y octubre (9,2 %). Los meses con menor cantidad de turistas nacionales coincidieron con los meses de mayor actividad del turismo de cruceros, diciembre, enero y febrero. Este es un dato importante, ya que de lo contrario la presión sobre los atractivos turísticos y la infraestructura de la ciudad sería mayor y habría mayor posibilidad de generación de impactos negativos.

La comunidad, valoración de sus comunas y del turismo

Las comunas 01 y 02 son las que se encuentran dentro del nodo de transporte más importante de la ciudad y más cercanas al puerto y aeropuerto de la ciudad de Buenos Aires. Como barrios turísticos también son receptoras de gran cantidad de los turistas que visitan la ciudad. Hecho que puede comprobarse mediante los datos del Observatorio Turístico de la ciudad. Por ello, la opinión y valoración de la comunidad residente en estas zonas, acerca del turismo, es sumamente valiosa y necesaria para el análisis del trabajo.

De los informes del PUA (Plan Urbanístico Ambiental), en el cual participaron vecinos de la ciudad, se puede evidenciar que los mismos valoran el patrimonio turístico de sus barrios y la actividad turística que se desarrolla en sus territorios. Asimismo son conscientes de la importancia de preservación de su patrimonio.

Durante el análisis por comunas de dicho informe, se pidió a los vecinos que valorarán los servicios/actividades que se desarrollaban en su comuna. El resultado fue el siguiente:

Los aspectos peor valorados en la comuna 01 fue la seguridad (2,45) y en la comuna 02 el tránsito y el ordenamiento vehicular (2,47 sobre 2,95).

En ambas comunas la oferta comercial y gastronómica, el turismo y la cultura fueron los aspectos mejor valorados. (Plan Urbano Ambiental (PUA), 2020)

En la Comuna 01 el turismo fue valorado con 3,46 mientras que en la comuna 02 con 3,91, siendo el promedio general de la ciudad un 2,45. En lo que respecta a la cultura la comuna 01 lo valoro con un promedio de 3,22 y la comuna 02 con 3,77.

La gastronomía y el comercio fueron los mejor valorados por la comuna 02 con 4,62 y 4,49.

En la Comuna 01 el mejor indicador fue el transporte público (3,93) y el comercio (3,73) y la gastronomía (3,88). (Plan Urbano Ambiental (PUA), 2020)

Asimismo la existencia de conciencia de los vecinos acerca de la preservación de la identidad y patrimonio de sus comunas se puede constatar en la preocupación que expresaron los vecinos en proteger su patrimonio; en el caso de la comuna 01 los mismos manifestaron como áreas problemáticas: San Nicolás, con edificios patrimoniales deteriorados, Av. 09 de Julio (cuyo transporte genera vibraciones que afecta a los edificios, según los vecinos), Mercado de San Telmo (pérdida de identidad por nuevos espacios

gastronómicos), Casco histórico (amenaza de desplazamiento comerciantes locales). En el caso de la comuna 02, los mismos manifestaron las siguientes percepciones de áreas problemáticas: Entorno de Cementerio Recoleta (Patrimonio urbano amenazado, convivencia conflictiva de festivales, espectáculos, música, contaminación sonora y generación de basura debido a los mismos), Avenidas Santa Fe, Córdoba y calles Azcuénaga y Marcelo T de Alvear (principales calles y avenidas de la comuna, alta concentración vehicular). Los mismos también sugirieron desplazar la feria Plaza Francia a Parque Thays para evitar alterar el paisaje con los puestos de feria.

De los resultados podemos concluir que los vecinos desean que el turismo siga desarrollándose en sus barrios, pero preservando su patrimonio e identidad y realizando las mejoras en las áreas que expresaron. Asimismo podemos observar como impactos negativos señalados por los vecinos y generados por la actividad que se desarrolla en sus comunas (y de las cuales el turismo es sólo una parte), el congestionamiento de tránsito y de bici-sendas, la contaminación sonora, inseguridad, generación de basura y pérdida de identidad (en el caso puntual de la feria de San Telmo). (Plan Urbano Ambiental (PUA), 2020)

Análisis FODA del turismo de cruceros en la ciudad de Buenos Aires

ANALISIS INTERNO	ANALISIS EXTERNO
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - Reconocido destino turístico por su oferta cultural, con dos patrimonios culturales declarados patrimonio de la humanidad (tango y fileteado porteño). - Premiado destino turístico a nivel mundial (Traveller's Choice Awards) y por sus acciones en materia sostenible (Linking Cities 2021) - Cuenta con una ubicación estratégica que permite recibir buques que operan diversas rutas turísticas de crucero. - Cuenta con una infraestructura turística compleja y amplia, al ser la ciudad que concentra mayor oferta de transporte y de servicios turísticos del país. - Utiliza infraestructura portuaria existente. - Infraestructura portuaria cercana a los atractivos turísticos de la ciudad y a los accesos de transporte hacia provincia y aeropuertos. - Alianzas entre actores y trabajo en conjunto entre el Gobierno de la Ciudad, el Ministerio de Transporte, la Administración General de Puertos, AA2000 y el Ente de Turismo. - Reportes de Sostenibilidad por parte de AGP y AA2000. - Es parte de la red de Observatorios 	<ul style="list-style-type: none"> - Innovación en la industria marítima, para encontrar fuentes de energía menos contaminantes. - Construcción de buques propulsados con gas licuado y que puedan utilizar energía On Shore. - Reportes de sostenibilidad de las líneas de crucero por temporada. - Alianzas entre líneas de cruceros con destinos turísticos. - Inversión por parte de grupos de cruceros en la construcción de barcos con nuevas tecnologías y combustible. - Alianza entre CLIA y GSTC para análisis del turismo en destinos de cruceros de la región primaria. - Existencia de criterios GSTC para análisis sostenibles de destinos de cruceros, organismos y excursiones del sector. - Alianza entre la OMI y la OMT para la reactivación del turismo de cruceros y el cumplimiento de los ODS. - Búsqueda de destinos rurales, de actividades al aire libre y paquetes sostenibles, posibilidad de combinar el turismo de cruceros en Argentina (que cuenta con una gran oferta de turismo natural) con el turismo de cruceros. - Líneas Premium y luxury buscan ofrecer itinerarios más complejos y prolongados, con atractivos alternativos, permiten mayor gasto en el destino y una menor

<p>Turísticos de la OMT, permitiendo desarrollar análisis y planes de mejora sustentados con los datos de su observatorio.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los picos de desarrollo del turismo nacional no coinciden con los picos del desarrollo del turismo de cruceros. - Existencia de una comunidad que valora su patrimonio y el desarrollo turístico de sus comunas. Poseen consciencia sobre la preservación de los mismos. - Recomendación promedio de 8,7 del destino por parte de cruceristas nacionales e internacionales. - Existencia de leyes y proyectos que buscan transformar la ciudad de Buenos Aires en un destino inteligente, resiliente y sostenible (C40, ODS) - Existencia de actores turísticos involucrados en el cumplimiento de los ODS (AA200 y AGP) y que cuentan con certificados sostenibles (hoteles, agencias de viaje, atractivos turísticos, etc). - Existencia de un Organismo de Calidad del Turismo, que permite a los actores turísticos distinguirse en materia de sostenibilidad y calidad - Eco sello para hoteles avalado por GSTC - Renovación de las terminales de Aeroparque y obras en desarrollo del Puerto de Buenos Aires. 	<p>concentración de pasajeros.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aumento en la consciencia sostenible de los turistas y cruceristas. - Percepción de la sostenibilidad como un diferencial competitivo genera un mayor interés en los actores turísticos por ser más sostenibles.
--	--

<ul style="list-style-type: none"> - Eficiente promoción del destino turístico en redes sociales de organismos turísticos oficiales (INPROTUR, ENTUR, VISIT Buenos Aires). - Oferta de cursos y webinars gratuitos sobre turismo y sostenibilidad por parte del Ente de Turismo de la ciudad y del Ministerio de Turismo y Deportes. - Desarrollo de varios circuitos turísticos por parte del Ente de Turismo de la Ciudad, que permiten desconcentrar el flujo de visitantes hacia atractivos alternativos, menos visitados. 	
DEBILIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> - Sector turístico depresivo económicamente debido al cese y reducción de actividades por el Covid-19 - Limitaciones en la conexión internacional debido al Covid-19 - Grandes distancias y precios elevados en el destino y origen. - Cierre de LATAM en Argentina. - El turismo de cruceros es una actividad poco considerada en los planes estratégicos (PFTS, PET) - La preocupación del turismo y su desarrollo económico es priorizada, dejando de lado el cumplimiento de otros objetivos de desarrollo sostenible, como el ODS 14 y el turismo. - Falta de existencia de un archivo 	<ul style="list-style-type: none"> - Enmarcado dentro de la Región Secundaria, una de las regiones de cruceros que más le está costando recuperarse, con gran variedad de itinerarios y recaladas canceladas. - Proceso de vacunación contra el Covid-19 más lento en los países del tercer mundo que en los del primer mundo, dificulta la recuperación del sector. - Crisis económica Mundial debido a la pandemia de Covid-19 - Inestabilidad política internacional y regional y falta de acuerdos entre países para el correcto desarrollo turístico internacional. - Mayor interés en destinos locales y productos de turismo rural y al aire libre. - Frente a la incertidumbre de Argentina, varias líneas de crucero han decidido

<p>publicado que explique un plan de acción conjunto para el turismo de cruceros de la región, del país y de la ciudad.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Falta de existencia de archivo que explique las emisiones GEI causadas por el turismo en el sector. - Inestabilidad política, económica y social dificultan la promoción y organización de la actividad. - Crisis económica genera mayor inseguridad y gente en situación de calle - Mayor concentración turística en las comunas 01 y 02 de la ciudad de Buenos Aires. - Barrio Retiro y San Nicolás. Edificios patrimoniales deteriorados y locales cerrados. - Mercado de San Telmo. Pérdida de identidad por nuevos puestos gastronómicos, percibido por los vecinos. - Tránsito, vehículos y estacionamiento (especialmente en las vías de circulación más importantes), son los aspectos peor percibidos por los cruceristas y la comunidad. - Falta de limpieza percibida por cruceristas y comunidad. 	<p>reemplazar el puerto de Ushuaia por el puerto de Punta Arenas, en Chile.</p>
--	---

***Fuente: Elaboración propia de acuerdo a lo investigado en el Trabajo Final.**

Capítulo 5: Conclusiones y consideraciones finales

De lo investigado acerca de los planes internacionales concluimos que hay muchas alianzas y proyectos en acción que abordan la temática de seguridad y prevención de la contaminación medioambiental de la actividad marítima en general, pero sólo los proyectos de los grupos de crucero y la Asociación Internacional de Líneas de Crucero (CLIA) abordan los impactos de esta actividad de forma específica. Siendo las principales autoridades del destino, quiénes deben generar alianzas con las distintas organizaciones internacionales y regionales, pero además colaborar y trabajar junto a sus actores locales involucrados en esta actividad. Aun así, las grandes distancias, la combinación de transportes: aéreo-buquebus, hacen que el desarrollo sostenible de cruceros sea un gran desafío.

En lo que respecta a alianzas y coordinación de actores del turismo de cruceros de Argentina hay evidencia de juntas de trabajo y cooperaciones entre varias organizaciones de distintos sectores (público, privada, de turismo, transporte, navieras etc.) y con autoridades portuarias de países vecinos, como son Chile y Uruguay. Lo cual es un signo positivo y necesario para un desarrollo sostenible e integral de la actividad. Sin embargo, se evidencia una creciente competitividad entre los puertos de Punta Arenas y Ushuaia.

También se evidencia avances en capacitaciones, reglamentaciones y alianzas con distintas organizaciones internacionales y proyectos que buscan minimizar impactos medioambientales de la actividad marítima y de cruceros.

Y también de la actividad turística en general mediante la concientización y capacitación sobre el turismo sostenible, los efectos del cambio climático en el turismo y la promoción de las distinciones de sostenibilidad, realizadas por el Ente de Turismo y el INPROTUR.

Los programas de certificación mencionados (Eco sellos, Hoteles más Verdes, Directrices de Gestión Ambiental y de Calidad) contribuyen al desarrollo sostenible de la actividad de forma integral, ya que los proveedores turísticos de todo el país, que participan del turismo de cruceros pueden elegir capacitarse y certificarse, minimizando sus impactos negativos en el destino y garantizando que su accionar es sustentable. De esta forma más actores de la cadena de valor turística local, van sumándose a la tendencia sostenible.

Asimismo, llama la atención que, si bien el turismo de cruceros es reconocido como una actividad muy importante para el desarrollo económico del país, se encuentra omitido en varios planes estratégicos, como no son el Plan Estratégico Territorial (PET) y apenas mencionado en el Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable (PFTS).

Tampoco hay un archivo publicado que explique un plan/ estrategia de desarrollo conjunto para el turismo de cruceros de la región o del país, simplemente hay objetivos dispuestos a cumplir para su impulso, tanto entre los organismos portuarios regionales, como del INPROTUR.

Un desarrollo sostenible de la actividad no puede concretarse sin una planificación estratégica, que no sólo aborde objetivos y se proponga metas a cumplir, sino que también tenga en cuenta cuestiones de monitoreo, impactos y revisiones.

Es en estas cuestiones dónde se necesita ciertas mejoras. Por ejemplo: En las páginas web de los puertos de Ushuaia y Puerto Madryn se puede acceder a la información de la cantidad de pasajeros que recibieron por temporada, pero no hay evidencia de que cuentan con un reporte de sustentabilidad de sus respectivos puertos, siendo el Puerto de Buenos Aires el único puerto de Argentina en contar con informes y reportes sustentables, así como certificaciones ISO y El ente de turismo de la ciudad de Buenos Aires publica todas las temporadas un reporte sobre la temporada de cruceros de la ciudad (con encuestas realizadas a los pasajeros de crucero). Estos informes por temporada también deberían realizarse en los puertos de Ushuaia y Puerto Madryn.

Así como no hay un estudio íntegro sobre la actividad de turismo de cruceros en el país, tampoco hay un plan de gestión del volumen de visitantes y sus actividades (al menos público y accesible a la ciudadanía), lo cual ayudaría a abordar el análisis de los impactos negativos en los destinos de cruceros en Argentina.

De lo averiguado acerca de los acuerdos y planes en marcha que posee la ciudad de Buenos Aires, tanto para transformarla en una ciudad más sostenible y resiliente, como para impulsar el turismo de cruceros en el destino, podemos concluir lo siguiente:

Se puede evidenciar distintas acciones y políticas que buscan promover mayores beneficios económicos y generar mayor competitividad y distinción para el impulso de la actividad de cruceros en la Ciudad de Buenos Aires.

Se puede constatar que los objetivos de desarrollo sostenible 16 y 17 son los más impulsados y pueden ayudar al cumplimiento de varios objetivos sostenibles de esta actividad. En este sentido la Administración General de Puertos, la compañía Aerolíneas Argentinas y el INPROTUR han desarrollado varias acciones que suman a la sostenibilidad de la actividad, obteniendo certificaciones internacionales (como por ejemplo las certificaciones ISO que posee la AGP y Aerolíneas Argentinas), adhiriéndose a programas que promueven la sostenibilidad (por ejemplo: el Programa Rightship para la implementación del Índice Ambiental de Buques (ESI)) y desarrollando reuniones con CLIA para ser miembro.

Asimismo es de especial importancia el Observatorio Turístico de la Ciudad de Buenos Aires, como herramienta de análisis del desarrollo turístico de la ciudad y de flujos de visitantes y los proyectos de conservación y puesta en valor del patrimonio cultural y natural de la ciudad. También destacamos como positivo las capacitaciones realizadas por el Ente de Turismo de la Ciudad, el INPROTUR y el Ministerio de Turismo y Deportes que abordan la temática sostenible.

La existencia de cuadernillos turísticos de sostenibilidad con iniciativas sostenibles de actores turísticos y la existencia de catálogos de proveedores distinguidos, son muy valiosos ya que demuestran que hay un interés por parte de la cadena de valor turística de la ciudad en impulsar un turismo sostenible. Asimismo el cálculo de huella de carbono de transportes dentro del destino y de la oficina energética de los edificios ayuda a la transparencia en la información sostenible y son una gran herramienta de medición, tanto para residentes, como visitantes. La disponibilidad de información online podría ayudar a las agencias de viajes a innovar en sus propuestas de programas, incluyendo hoteles sostenibles, actividades en bicicleta y brindando al cliente cierta información sobre la huella de carbono generada por su transporte dentro del destino.

Sin embargo, si bien se evidencia acciones que buscan descentralizar la actividad turística, mediante el desarrollo de circuitos alternativos en los barrios turísticos clásicos de la ciudad o nuevos recorridos en barrios no tan turísticos, que ayudarían a mitigar los impactos de concentración de visitantes en un mismo lugar y promueve el desarrollo de otras economías locales, es necesario un plan que profundice estas cuestiones, especialmente si se quiere impulsar la actividad de cruceros y los atractivos naturales del país y la ciudad. Es relevante contemplarlo, ya que, cuando se promueve este tipo de turismo y la demanda de cruceros crece, puede generarse una demanda que exceda a la capacidad real del destino. Lo cual resulta en mayores impactos negativos y una experiencia turística negativa, que perjudica la reputación del destino. Por lo tanto, la gestión del volumen de pasajeros y actividades de cada destino es un factor a ser considerado, si se quiere garantizar la sostenibilidad de la actividad.

Además se ha constatado mediante el Observatorio Turístico que la actividad de cruceros en la ciudad de Buenos Aires suele implicar un mayor flujo al ideal de 12.000 pasajeros por día, llegando a los 18.000 pasajeros (en la temporada 2019-2020) y que la mayoría de las recaladas son de barcos MSC, que se clasifica en el segmento contemporáneo (uno de los segmentos de cruceros más desafiantes para las ciudades receptoras). A pesar de ello la Ciudad de Buenos Aires cuenta con una infraestructura turística adecuada para recibir gran volumen de turistas, sin superponerse demasiado los diversos segmentos turísticos uno con otros. Por ejemplo: durante los meses de mayor actividad turística de cruceros, los otros tipos de turismo receptivo (nacional e internacional) se encuentran con menor actividad.

Asimismo las encuestas a pasajeros y comunidad local demuestran una aceptación positiva del turismo, pero con ciertas mejoras a tener en cuenta en la seguridad, movilidad y conservación del patrimonio de la ciudad.

En este sentido las obras y planes de la ciudad por mejorar su resiliencia, eficiencia energética, manejo de residuos y sostenibilidad, tanto en los ámbitos de transporte o de integración urbana, ayudarían al desarrollo sostenible del turismo en la ciudad. Aunque

sería beneficioso y necesario que el turismo y sus impactos fuesen considerados en estos proyectos⁴²

El reciente añadido Derecho de Uso Urbano, podría ser una buena herramienta, no sólo para la promoción del destino a nivel internacional, sino también para ayudar a financiar proyectos de sostenibilidad turística.

Concluimos, por lo tanto, que aún queda un gran camino hacia la sostenibilidad de la actividad de cruceros en la Ciudad de Buenos Aires.

Desarrollar una estrategia específica para el turismo de cruceros de la ciudad de Buenos Aires y un Plan de gestión de visitantes para el turismo de la Ciudad en general, sería un primer paso vital en este gran camino, que ayudaría a garantizar la minimización de los impactos negativos y generar el balance que necesita la actividad para ser sostenible.

⁴² En el Anexo VII encontrará un análisis de la gestión del destino.

Capítulo 6: Anexos

Anexo I: Cadena de valor del turismo de cruceros y su rol

Cadena de valor del turismo de cruceros y su rol		
Alcance	Actores	Rol e importancia
Internacional	Pasajeros de cruceros	Representan la demanda de turismo de cruceros y son quienes evalúan la experiencia de este tipo de turismo. Adquieren directa o indirectamente bienes o servicios de las agencias de viajes, líneas de cruceros, operadores turísticos, etc. Importancia sostenible: generar impacto positivo en los destinos turísticos que visitan y viajar responsablemente
	Líneas de cruceros	Son los proveedores centrales de la experiencia del crucero. Transportan pasajeros a destinos turísticos y trabajan con diversos países para desarrollar nuevos destinos de crucero, shore-excursions e itinerarios. Provee servicios directamente a los pasajeros de cruceros y son los clientes de las agencias de viaje, terminales de crucero, etc. Requiere servicios de toda la cadena de valor. Importancia sostenible: generar beneficios en los destinos turísticos, uso responsable del combustible, buen manejo de gestión de residuos, conservación y minimización de impactos en el medioambiente marino.
	Tripulación de los cruceros	Son quienes desempeñan funciones operativas a bordo del crucero mientras está en el mar y en puerto. En los puertos abastecen al barco con bienes y servicios locales y algunos pueden participar de las excursiones locales. Importancia sostenible: Las actitudes y el comportamiento de la tripulación en los destinos también son importantes en lo que respecta a la sostenibilidad. Deben respetar el patrimonio natural y cultural del destino anfitrión y crear un impacto económico positivo para el destino.
	Medios de comunicación	Canales de comunicación e información sobre el sector de los cruceros: revistas, sitios web, conferencias,

	<p>del sector de cruceros</p>	<p>seminarios. Importancia sostenible: promoción del desarrollo responsable del turismo de cruceros, elaboración de recursos sobre sostenibilidad en la industria de cruceros: informes, estadísticas, etc.</p>
	<p>Asociaciones comerciales de la industria de cruceros</p>	<p>Asociaciones comerciales de cruceros y/o terminales de cruceros. Las asociaciones comerciales que representan a las líneas de cruceros están activamente involucradas en el turismo de cruceros. Ellas participan en iniciativas para guiar el desarrollo sostenible a través de compromisos, cartas y requisitos de afiliación. Ejemplo de ello es La Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA). Importancia sostenible: promoción del desarrollo responsable del turismo de cruceros y elaboración de recursos para sus miembros sobre los principales componentes para el desarrollo sostenible de las operaciones del turismo de cruceros.</p>
	<p>Canales de distribución y comercialización de paquetes de crucero</p>	<p>Los canales de distribución y comercialización del turismo de cruceros también son las agencias y empresas de turismo que venden programas combinados con itinerarios de crucero. Importancia sostenible: el turismo sostenible se apoya en una descripción precisa de la experiencia que los visitantes pueden esperar de un crucero y en la concientización de viajar responsablemente. A su vez para el armado del programa a comercializar trabajan con operadores y agencias locales, lo cual genera un impacto positivo en las comunidades locales.</p>
<p>Destinos de cruceros.</p>		<p>Los actores más importantes del turismo de cruceros, que reciben a los pasajeros de los cruceros y proporcionan las experiencias que se prometen a los visitantes. Importancia sustentable: La cadena de valor del destino varía según su uso dentro del itinerario del crucero, cuanto más “horizontalidad” y más involucrado esté el destino en la actividad que sucede en su territorio, mayor será la posibilidad de un desarrollo sostenible.</p>

Autoridades locales	Responsables políticos locales y gestores del destino turístico (ministerios, organismos, nacionales de turismo, oficinas de turismo)	<p>Son los responsables del desarrollo de políticas de gestión de las operaciones en</p> <p>El destino. Dialogan con líneas de crucero, autoridades portuarias y del turismo local. Importancia sostenible: Promover e implementar políticas que ayuden a maximizar los beneficios económicos para la comunidad y minimizar los impactos socio ambientales.</p>
	Instituciones encargadas de la promoción turística del destino	<p>Promoción de la imagen de marca del destino y de la experiencia para visitantes.</p> <p>Importancia sostenible: Promoción de viajes y oferta turística del lugar. Responsables en la concientización sobre el cuidado del patrimonio natural y cultural del lugar.</p>
	Terminales de crucero y los agentes portuarios, marítimos y de seguridad del destino	<p>Las terminales de cruceros y los puertos, que reciben a los barcos constituyen la experiencia inicial del visitante. Su construcción y funcionamiento es un punto central para evaluar los impactos ambientales. Puede tratarse de puertos que atienden exclusivamente a pasajeros de cruceros, o que atienden a cruceros y buques de carga o transbordadores. Las terminales de cruceros y los propios puertos tienen extensas cadenas de suministro, especialmente cuando se considera su planificación, desarrollo y operaciones. Las instalaciones contratan seguridad, empresas de mantenimiento y muchas otras entidades de terceros. Cada entidad puede aplicar los conceptos de sostenibilidad mediante prácticas laborales justas y la adopción de sistemas de gestión medioambiental.</p>
Comunidad local	Comunidad receptora local	<p>Las comunidades locales forman parte de la experiencia de los pasajeros de crucero. La llegada de miles de visitantes al mismo tiempo supone una amenaza potencial para los modos de vida locales, desde la alteración de los patrones de tráfico hasta la alteración de las costumbres locales. Importancia sostenible:</p>

		preservación de sus costumbres y forma de vida cotidiana, interacción con los visitantes y beneficios económicos de los ingresos del destino gracias al turismo de cruceros y los gastos del pasajero en el lugar.
Oferta turística local	Patrimonio y atractivos turísticos locales	Las actividades y las atracciones constituyen en conjunto un componente importante de la experiencia del visitante y del contenido de marketing de un destino. Están constituidos por varias entidades diferentes: La gastronomía, las compras y la oferta turística general de una ciudad que son accesibles para el crucerista son agrupaciones clave. Importancia sustentable: Las experiencias basadas en la naturaleza son significativas en el turismo de cruceros y las entidades que operan y mantienen los parques se ven muy afectadas. Asimismo, aunque las instalaciones de recepción del puerto pueden haberse desarrollado para manejar la capacidad de un gran crucero, las actividades y atracciones existentes pueden no haberlo hecho.
Infraestructura turística Local	Operadores y agencias de turismo locales	Las agencias de turismo del destino trabajan junto a otras agencias o líneas de crucero internacionales, siendo las responsables del desarrollo de la actividad en el lugar o región y de atender a los pasajeros localmente. Hacen de intermediarias entre las líneas de crucero o agencias de viajes externas, con los proveedores de servicios turísticos, ya sea los transportistas, guías de turismo, restaurantes, alojamientos, excursiones, etc. Importancia sostenible: Promoción de experiencias de crucero y viajes responsables.
	Empresas de transporte locales	Los proveedores de transporte, taxis, autobuses y las empresas de transporte turístico son utilizados por los pasajeros de crucero. Importancia sostenible: es necesario una amplia infraestructura turística para el buen manejo de los flujos de visitantes. La infraestructura va más allá del puerto inmediato o la zona de la terminal e implica la zona de transporte terrestre (GTA) y las rutas de y descarga de pasajeros a sitios y actividades,

		especialmente cuando estos flujos combinan pasajeros de cruceros y residentes en picos de alta demanda, para no perturbar a la comunidad local.
	Aeropuertos y hoteles del destino	Hacen a la infraestructura turística del destino. Los aeropuertos participan en los itinerarios Fly & Cruise y son necesarios para el regreso de origen de los pasajeros. Los alojamientos son importantes para los pasajeros de cruceros que llegan al destino antes del crucero, que salen después del mismo o que pernoctan en un puerto de escala de varios días. Importancia sostenible: Diseño sostenible; uso eficiente de los recursos y promoción de viajes responsables. Adecuada gestión de la demanda de cruceros en la logística desde el aeropuerto a la terminal de cruceros; y minimización de residuos y reciclaje.
	Empresas e instalaciones de gestión de residuos locales	Son los responsables de la gestión y reciclaje de residuos de los cruceros. Trabajan para hoteles, aeropuertos, terminales de cruceros y operadores portuarios. Importancia sostenible: Rol fundamental en la prevención de contaminación y el aprovechamiento de residuos para reciclaje.
	Proveedores de servicios en el sitio (comercio minorista, alimentos y bebidas)	Multiplicador económico de los ingresos de los pasajeros de cruceros; beneficio para la comunidad del gasto de los pasajeros de cruceros; y comercio ético de artesanía.
	Instalaciones de almacenamiento de suministros y proveedores de buques	Encargados de proporcionar instalaciones de almacenamiento para los suministros y materiales procedentes de los cruceros y las terminales de cruceros. Importancia sostenible: los proveedores de mantenimiento de los barcos, los proveedores de bienes y servicios, las entidades de gestión de residuos y las instalaciones que almacenan o manipulan mercancías o materiales relacionados, todos ellos participan en las actividades económicas del turismo de cruceros. Aunque

		no suelen estar asociadas a la experiencia directa del pasajero de crucero, todas ellas deben ser consideradas al evaluar la sostenibilidad de las operaciones de turismo de cruceros del destino.
	Astilleros y los contratistas de mantenimiento y reparación portuarios	Son los encargados de prestar servicios de mantenimiento y reparación a los cruceros mientras están en el destino. Importancia sostenible: Rol fundamental para el buen funcionamiento del buque y la seguridad de los pasajeros y la comunidad local.

***Fuente: Elaboración propia de acuerdo a información World Tourism Organization (2010a), pp. 61–66 y Sustainable Cruise Tourism Development Strategies (UNWTO, pp. 28-36., 2016).**

Anexo II: Proyectos OMI

Proyectos relacionados con reducción de emisiones de azufre y transición energética:

- **Proyecto de la Red mundial MTCC:** la Red Mundial de MTCC (GMN), cuyo título oficial es "Creación de capacidades para la mitigación del cambio climático en el sector del transporte marítimo", es financiada por la Unión Europea (UE) y puesta en marcha por la Organización Marítima Internacional (OMI). Esta Red mundial reúne a los centros tecnológicos, Centros de Cooperación en Tecnologías Marítimas (MTCC), promoviendo tecnologías y operaciones para mejorar la eficiencia energética en el sector marítimo y ayudar a navegar hacia un futuro con bajas emisiones de carbono.
- **Foro de innovación marítima:** La transición de combustibles fósiles a combustibles alternativos y energéticos son necesarios para cumplir la estrategia inicial de la OMI. Sin embargo para ello es necesario la colaboración y cooperación entre varias partes interesadas: proveedores de energía en tierra, operadores portuarios, inversionistas que ayuden a financiarlo. En pos de estos obstáculos en septiembre de 2021 se realizará este foro, que es apoyado por la OMI, PNUMA y el Estado de Noruega, Se centrará en abordar las necesidades específicas de los países menos desarrollados o en vías de desarrollo.
- **Green Voyage2050:** Es un proyecto de asociación entre el Gobierno de Noruega y la OMI que se puso en marcha en mayo de 2019 con el objetivo de apoyar a los países en desarrollo, incluidos los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (PEID) y los Países Menos Adelantados (PMA), en el cumplimiento de la Estrategia Inicial de la OMI. Inicialmente, 11 países de 6 regiones de alta prioridad (Asia, África, Mar Negro/Mar Caspio, Caribe, América Latina y Pacífico) están asumiendo funciones piloto en sus respectivas regiones para liderar las acciones nacionales. Los países piloto ayudarán posteriormente a catalizar un impulso regional apoyando a otros países asociados en su respectiva región para que sigan el camino. Este proyecto global está financiado por Noruega de Clima para un periodo inicial de mayo de 2019 a mayo de 2022 (50 millones de coronas noruegas), con planes para una financiación adicional más allá de 2022.

***Fuente: Elaboración propia de acuerdo a los proyectos publicados al momento en la página oficial de la OMI.**

Proyectos relacionados con prevención de contaminación marítima:

□ **Glo Ballast Program:** Se trata de un programa internacional que duró más de 10 años y que contó con la participación de más de 100 países. Se abordó la problemática de las especies invasoras que se encuentran en el agua de lastre de los buques y que amenazan la salud de los océanos. A partir de este programa se creó el Convenio de agua de lastre que entró en vigencia en 2017 y que evita este tipo de contaminación.

□ **IMO – Norad:** Este proyecto pretende iniciar, facilitar y coordinar un proceso jurídico, político e institucional que lleve a los ministerios y administraciones competentes de los seis países beneficiarios de la región de Asia Oriental (Camboya, Indonesia, Malasia, Filipinas, Tailandia y Vietnam) a aplicar y hacer cumplir los convenios, códigos y otras normas de la OMI. Para ello la Agencia Noruega de Cooperación al Desarrollo (Norad) y la Organización Marítima Internacional (OMI) firmaron un Acuerdo de Cooperación, en el que Norad acordó financiar los proyectos.

□ **MAPSEAS, Protección del medio ambiente marino de los mares del sudeste asiático:** Este proyecto es la fase 2 de la colaboración OMI-Norad y aplica cuatro de los principales convenios medioambientales internacionales de la OMI: El Convenio sobre el Control de los Sistemas Anti incrustantes Nocivos en los Buques (AFS), el Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre (BWM), el Protocolo de Londres y el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) (especialmente el Anexo V). Mediante este proyecto se prevé a final de 2021 los países del Sudeste Asiático hayan aplicado el convenio elegido y puesto en marcha planes de largo plazo que garanticen la protección de los mares del sudeste asiático en los años venideros.

□ **Programa GloFouling:** El Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Organización Marítima Internacional (OMI) impulsan este proyecto, que trata la problemática de la contaminación por las incrustaciones biológicas en los buques. El objetivo es averiguar y elaborar mejores prácticas y normas en la gestión de las incrustaciones biológicas que minimicen y prevengan la transferencia de especies acuáticas invasoras y así cuidar el ecosistema marino y oceánico.

□ **GloLitter** es un proyecto entre el Gobierno de Noruega, la OMI y la FAO cuyo objetivo es reducir los desechos marinos. El proyecto global apoya a los países en desarrollo en la identificación de oportunidades para la prevención y reducción de los desechos marinos. Este proyecto global está financiado por Noruega con un

presupuesto inicial de 40 millones de coronas noruegas (unos 4,5 millones de dólares*) y es ejecutado por la OMI en colaboración con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO).

□ **SENSREC:** Reciclaje de buques seguro y respetuoso con el medio ambiente en Bangladesh. La fase 1 se ejecutó con éxito en enero de 2015 a marzo de 2017, lo que dio lugar a estudios económicos y ambientales sobre el reciclaje de buques en Bangladesh, el desarrollo de materiales de formación y planes de creación de capacidad y un diseño preliminar para la infraestructura, incluyendo instalaciones para el tratamiento, almacenamiento y eliminación de residuos peligrosos generados por las operaciones de reciclaje. La fase 2, es la creación de capacidad y funcionó desde abril de 2018 hasta octubre de 2020.

***Fuente: Elaboración propia de acuerdo a los proyectos publicados al momento en la página oficial de la OMI.**

Anexo III: Cruceros en Argentina

Cruceros en Argentina				
Grupo naviero	Línea de Crucero	Segmento	Itinerarios	Puertos argentinos
Carnival Corporation	Aida Kreuzfahrten	Premium	36 a 117 días Ruta vuelta por el mundo, pasando por el Estrecho de Magallanes	Buenos Aires Puerto Madryn Ushuaia
	Costa Cruises	Contemporary	4 a 10 días Rutas Norte Uniendo las costas de Buenos Aires, Montevideo y Brasil	Buenos Aires
	Holland American Line	Premium	22 días Ruta Sur Estrecho de Magallanes, Antártida, Cabo de Hornos, Fiordos Chilenos.	Buenos Aires Puerto Madryn Ushuaia
	Princess Cruises	Premium	35 a 15 días Rutas sur Estrecho de Magallanes, Cabo de Hornos y Antártida	Buenos Aires Puerto Madryn Ushuaia
	Seabourn Cruise Line	Luxury	43 a 21 días Itinerarios ruta sur. Cabo de Hornos y	Buenos Aires Ushuaia

			Antártida	
Crystal Cruises	Crystal Cruises	Luxury	13 a 19 días 1 itinerario ruta norte: BUE – RIO Y dos itinerarios ruta sur con cabo de hornos o islas Malvinas	Buenos Aires Ushuaia
Fred Olsen Cruise Lines	Fred Olsen Cruise Lines	Premium	79 días Ruta Sur Estrecho de Magallanes y Cabo de Hornos	Buenos Aires
Hapag – Lloyd Kreuzfahrten	Hapag – Lloyd Kreuzfahrten	Luxury	12 a 33 días Itinerarios Antárticos y Ruta Sur, Estrecho de Magallanes y Cabo de Hornos	Buenos Aires Puerto Madryn Puerto Deseado Islas Vernaci Ushuaia
Hurtigruten	Hurtigruten	Luxury	12 a 93 días Itinerario antártico	Ushuaia
MSC Cruceros	MSC Cruceros	Contemporary	4 a 15 días Itinerarios ruta norte. Uniendo costas de Argentina, Uruguay y Brasil	Buenos Aires
Norwegian Cruise Line	Norwegian	Contemporary	6 a 15 días Dos itinerarios. Ruta Norte: navegando por las costas argentinas, uruguayas y	Buenos Aires Puerto Madryn Ushuaia

			brasileñas. Ruta Sur: navegando Islas Malvinas y Cabo de Hornos	
	Oceania Cruises	Premium	10 a 51 días Itinerarios BUE – RIO – MIA. Itinerario Estrecho de Magallanes y Cabo de Hornos	Buenos Aires Puerto Madryn Ushuaia
	Regent Seven Seas Cruise	Luxury	11 a 30 días En su mayoría recorridos BUE- RIO y Estrecho de Magallanes. Algunos itinerarios antárticos.	Buenos Aires Ushuaia
Royal Caribbean Cruises	Azamara Cruises	Premium	11 a 18 días Itinerarios uniendo costas de Buenos Aires, Uruguay y Brasil. Itinerario por Cabo de Hornos y la Antártida. Itinerario por Islas Malvinas y Estrecho de Magallanes	Buenos Aires Puerto Madryn Ushuaia
	Celebrity Cruises	Premium	10 a 15 días Itinerarios navegando por las costas de Buenos Aires,	Buenos Aires Puerto Madryn Ushuaia

			Uruguay y Brasil. Itinerarios por Estrecho de Magallanes, Fiordos Chilenos, Islas Malvinas, Cabo de Hornos y Antártida.	
	Silversea Cruises	Luxury	6 a 29 días Itinerarios Antárticos y por el Estrecho de Magallanes	Buenos Aires Puerto Madryn Camarones Puerto Deseado Ushuaia
Scenic Luxury Cruises & Tours	Scenic Luxury Cruises & Tours	Luxury	16 a 24 días Itinerarios antárticos	Ushuaia
Viking Cruises	Viking Cruises	Luxury	15 a 44 días. Itinerarios antárticos	Buenos Aires Ushuaia
Quark expeditions	Quark expeditions	Premium	8 a 23 días Itinerarios antárticos	Ushuaia
Ponant	Ponant	Luxury	14 a 18 días Itinerarios Antárticos Itinerario de reposición Buenos Aires – Las Palmas	Ushuaia Buenos Aires

***Fuente: Elaboración propia de acuerdo a las paginas oficiales de las líneas de cruceros, la página oficial de Administración General de Puertos S.E., Martínez (2012) y World Tourism Organization (2010a), pp. 61–66**

Anexo IV: Listado de actores turísticos certificados con las directrices de gestión ambiental

Listado de actores turísticos certificados con las directrices de gestión ambiental en Argentina					
Organización	Rubro	Subrubro	Provincia	Ciudad	Fecha distinción
Región de Cuyo					
Trapiche	Enoturismo	Producción y Degustación	Mendoza	Maipú	2013-12-09
Finca Flichman	Enoturismo	Producción y Degustación	Mendoza	Maipú	2013-12-09
Bodega Sinfin	Enoturismo	Producción y Degustación	Mendoza	Maipú	2013-12-09
Familia Zuccardi	Enoturismo	Producción y Degustación	Mendoza	Maipú	2013-12-09
Familia Cecchin	Enoturismo	Producción y Degustación	Mendoza	Maipú	2013-12-09
Posada Cavieres Wine Farm	Alojamiento	Posada	Mendoza	Maipú	2013-12-09
Olivícola Pasrai	Producción Olivícola	Producción y Degustación	Mendoza	Maipú	2013-12-09
Club Tapiz	Alojamiento	Estancia	Mendoza	Maipú	2013-12-09
Bodega Florio	Enoturismo	Producción y Degustación	Mendoza	Maipú	2013-12-09
La Añorada	Enoturismo	Producción y Degustación	Mendoza	Maipú	2013-12-09
Región Litoral					
Tierra Guaraní Lodge	Alojamiento	Lodge	Misiones	Puerto Iguazú	2013-09-20
La Rueda 1975	Gastronomía	Restaurante	Misiones	Puerto Iguazú	2013-09-20
Aqva Restaurant	Gastronomía	Restaurante	Misiones	Puerto Iguazú	2013-09-20
Panoramic Grand Hotel	Alojamiento	Hotel 5 estrellas	Misiones	Puerto Iguazú	2013-09-20
Iguacu Grand Resort Spa & Casino	Alojamiento	Hotel 5 estrellas	Misiones	Puerto Iguazú	2013-09-20
Municipalidad de Puerto Iguazú	Organismo Público	Municipalidad	Misiones	Puerto Iguazú	2013-09-20
Las Misiones Turismo	Agencia de Viajes	EVyT	Misiones	San Ignacio	2013-09-20
Caracol Internacional Viajes y Turismo	Agencia de Viajes	Empresa de viajes y Turismo (EVT)	Misiones	Puerto Iguazú	2013-09-20
Región Patagonia					
Administración Península Valdés	Área Natural Protegida	Reserva Natural	Chubut	Puerto Madryn	2013-12-19
Costas de Patagonia	Actividad recreativas y deportivas	Kayak	Chubut	Puerto Madryn	2013-12-19
Tito Bottazzi Avistajes	Actividad recreativas y	Avistaje	Chubut	Puerto Madryn	2013-12-19

	deportivas				
Estación Marítima Commersonii	Transporte turístico	Excursiones	Chubut	Rawson	2013-12-19
Municipalidad de Gaimán	Organismo Público	Municipalidad	Chubut	Gaimán	2013-12-19
Peke Sosa Avistajes	Actividad recreativas y deportivas	Avistaje	Chubut	Puerto Madryn	2013-12-19
Bucea Hoy	Actividad recreativas y deportivas	Buceo	Chubut	Puerto Madryn	2013-12-19
Municipalidad de Puerto Madryn	Organismo Público	Municipalidad	Chubut	Puerto Madryn	2013-12-19
Hostería Las Piedras	Alojamiento	Hostería	Chubut	Puerto Madryn	2013-12-19
Whales Argentina	Actividad recreativas y deportivas	Avistaje	Chubut	Puerto Pirámides	2018-10-23
Casa de Te Galés Plas y Coed	Gastronomía	Casa de Te	Chubut	Gaiman	2018-10-29
Posada los Mimbres	Alojamiento	Posada	Chubut	Gaimán	2018-10-29
Na Petko	Gastronomía	Restaurante	Chubut	Gaimán	2018-10-29
Magallanic Nature Tours	Agencia de Viajes	EVyT	Tierra Del Fuego	Ushuaia	2015-09-18
Hostería Foike	Alojamiento	Hostería	Tierra Del Fuego	Ushuaia	2015-09-18
Panadería la Unión	Gastronomía	Confitería	Tierra Del Fuego	Tolhuin	2015-09-18
Tierra de Leyendas	Alojamiento	Hostería	Tierra Del Fuego	Ushuaia	2015-09-18
Arakur Ushuaia	Alojamiento	Hotel estrellas 5	Tierra Del Fuego	Ushuaia	2015-09-18
Tierra Excursiones Naturales	Agencia de Viajes	EVyT	Tierra Del Fuego	Ushuaia	2015-09-18
Hotel Cappolonio	Alojamiento	Hotel sin categorizar	Tierra Del Fuego	Ushuaia	2015-09-18
Del Ecotono	Alojamiento	Hotel sin categorizar	Tierra Del Fuego	Tolhuin	2015-09-18
Los Cauquenes Resort & Spa	Alojamiento	Hotel estrellas 5	Tierra Del Fuego	Ushuaia	2015-09-18
Canal Fun	Agencia de Viajes	EVyT	Tierra Del Fuego	Ushuaia	2015-09-18

***Cuadro de elaboración propia, basado en datos oficiales de Yvera del Sistema Argentino de Calidad Turística.**

Listado de actores turísticos certificados con las directrices de gestión ambiental en la Ciudad de Buenos Aires, Argentina

Organización	Rubro	Subrubro	Ciudad	Fecha distinción
Casa Calma Wellness Hotel	Alojamiento	Boutique	CABA	2015-04-09
Mine Hotel Boutique	Alojamiento	Boutique	CABA	2015-04-09
Palo Santo Hotel	Alojamiento	Boutique	CABA	2015-04-09
La Biela	Gastronomía	Confitería	CABA	2015-04-09
Jardín Japonés	Actividades culturales	Centro Cultural	CABA	2016-06-29
Anda Travel - Turismo Sostenible	Agencia de Viajes	EVyT	CABA	2016-06-29
Humberto M	Actividad recreativas y deportivas	Excursión fluvial	CABA	2016-06-29
Infinito Hotel	Alojamiento	Boutique	CABA	2016-06-29
Urban Biking	Transporte turístico	Alquiler de bicicletas	CABA	2016-06-29
Wanderlust Expediciones	Agencia de Viajes	Receptiva	CABA	2016-06-29
Eco Pampa Hostel	Alojamiento	Hostel	CABA	2016-06-29
Faena Hotel Buenos Aires	Alojamiento	Hotel 5 estrellas	CABA	2016-07-05
Reserva Ecológica Costanera Sur	Área Natural Protegida	Reserva Natural	CABA	2016-07-05
La Posada de Facón	Alojamiento	Hotel 1 estrella	CABA	2016-12-28
Hotel Facón Grande	Alojamiento	Hotel 3 estrellas	CABA	2016-12-28
Rental Bike Argentina	Transporte turístico	Alquiler de bicicleta	CABA	2017-08-09
Recoleta Grand Hotel	Alojamiento	Hotel sin categorizar	CABA	2017-08-09
Tangol	Agencia de Viajes	Receptiva	CABA	2017-08-09
Jardín Botánico	Actividad recreativas y deportivas	Parque Temático	CABA	2017-08-09
Travel Line Argentina	Agencia de Viajes	Receptiva	CABA	2017-08-09
Bio Restaurante	Gastronomía	Restaurante	CABA	2017-08-09
Museo Argentino de Ciencias Naturales "Bernardino Rivadavia"	Actividades culturales	Museo	CABA	2017-08-09
Museo Nacional de Bellas Artes	Actividades culturales	Centro Interpretación de	CABA	2017-08-09
Fundación Proa	Actividades culturales	Museo	CABA	2017-08-09
The Brick Hotel	Alojamiento	Hotel 4 estrellas	CABA	2017-08-09
Defrantur	Agencia de Viajes	Receptiva	CABA	2017-08-09
Milhouse Hostel	Alojamiento	Hostel	CABA	2017-08-09
Bar Sur	Gastronomía	Bar	CABA	2017-08-09
Mater Sustentable	Agencia de Viajes	EVyT	CABA	2017-08-09
Boomerang Viajes	Agencia de Viajes	EVyT	CABA	2018-11-13
De la Paz Tur	Agencia de Viajes	Receptiva	CABA	2018-11-13
Nh Collection Jousten	Alojamiento	Hotel 4 estrellas	CABA	2018-11-13
Planetario Galileo Galilei	Actividades culturales	Centro Interpretación de	CABA	2018-11-13
Mary Go	Transporte turístico	Traslado de	CABA	2018-11-13

		pasajeros		
Nh Florida	Alojamiento	Hotel sin categorizar	CABA	2018-11-13
Nh 9 de Julio	Alojamiento	Hotel 4 estrellas	CABA	2018-11-13
Nh Collection Lancaster	Alojamiento	Hotel 4 estrellas	CABA	2018-11-13
Patio #378 - Hotel Novotel	Gastronomía	Bar	CABA	2018-11-13
Hotel Novotel Buenos Aires	Alojamiento	Hotel 4 estrellas	CABA	2018-11-13
Hotel Ibis Buenos Aires Obelisco	Alojamiento	Hotel 3 estrellas	CABA	2018-11-13
Masterplan	Agencia de Viajes	EVyT	CABA	2018-11-13
Hotel Nh Tango	Alojamiento	Hotel 4 estrellas	CABA	2018-11-13
Immersion Tours	Agencia de Viajes	Receptiva	CABA	2018-11-13
Posada Gotan	Alojamiento	Bed and Breakfast	CABA	2018-11-13
Faena Hotel Buenos Aires	Alojamiento	Hotel 5 estrellas	CABA	2018-11-13
Museo Luis Perloti	Asociación		CABA	2019-09-01
Aliwen Incoming	Agencia de Viajes	Receptiva	CABA	2019-09-01
Rixner International	Agencia de Viajes	Receptiva	CABA	2019-09-01
Pulpería Quilapán	Gastronomía	Restaurante	CABA	2019-09-01
Awto	Transporte turístico	Alquiler de autos	CABA	2019-09-01
Hotel Intersur Recoleta	Alojamiento	Hotel 4 estrellas	CABA	2019-09-01
Furlong Incoming	Agencia de Viajes	Receptiva	CABA	2019-09-01
Sintec Tur L'Alianza Travel Network Argentina	Agencia de Viajes	Emisiva y Receptiva	CABA	2019-09-01
Ciudad Cultural Konex	Empresa de servicios y espectáculos	Empresa de servicios y espectáculos	CABA	2019-09-01
Hotel Nh Buenos Aires City	Alojamiento	Hotel 5 estrellas		2019-09-01
Museo Benito Quinquela Martín	Actividades culturales	Sitio Arqueológico	CABA	2019-09-01
Hotel Grand Brizo	Alojamiento	Hotel 4 estrellas	CABA	2019-09-01
Kenton Palace Buenos Aires	Alojamiento	Hotel 4 estrellas	CABA	2019-09-01
Quarum Travel	Agencia de Viajes	Emisiva y Receptiva	CABA	2019-09-01
Portal del Sur Hostel	Alojamiento	Hostel	CABA	2019-09-01
Ammanik	Agencia de Viajes	Receptiva	CABA	2019-09-01
Nh Collection Centro Histórico	Alojamiento	Hotel 4 estrellas	CABA	2019-10-31

***Cuadro de elaboración propia, basado en datos oficiales de Yvera del Sistema Argentino de Calidad Turística**

Anexo V: Imperdibles de la Ciudad de Buenos Aires



*Fuente de elaboración propia de acuerdo al mapa de atractivos imperdibles del ENTUR

Anexo VI: Clásicas Shore excursions de la ciudad de Buenos Aires

CLASICAS SHORE-EXCURSIONS DESDE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES					
Nombre	Duración	Localización	Tipo de turismo	Descripción	Atractivos
HD Citytour Buenos Aires	4 hs aprox	CABA	Cultural	Se visitan los barrios turísticos más importantes de la Ciudad de Buenos Aires, con dos paradas: una en Caminito (La Boca), otra en el Cementerio de Recoleta o/y en Plaza de Mayo. Se trata de un paneo general, con poca profundización, que siempre varía de acuerdo al tránsito. En épocas de temporada alta, se hace una selección más acotada de los barrios a visitar.	Cementerio de Recoleta, Teatro Colón, Obelisco, Avenida de Mayo, Plaza de Mayo, Caminito de La Boca. Puente de la Mujer y Reserva Ecológica y Costanera Sur en Puerto Madero
HD Tigre Delta	4 hs aprox	GBA	Cultural /Natural	Excursión de medio día. Durante el trayecto de una hora hacia Tigre, se observan los suburbios de Olivos, Martínez, San Fernando y San Isidro. Generalmente se hace parada en Catedral de San Isidro. Al llegar a Tigre, se hace un viaje en lancha de 60 minutos por el Delta.	Suburbios de zona Norte de Provincia de Buenos Aires: Olivos, Martínez, San Isidro y San Fernando Tigre: Delta, Islas y Puerto de Frutos
Tango Show (c/s cena)	2-3 hs	CABA	Cultural	Buenos Aires es la ciudad del Tango, con amplia variedad de Tanguerías para turistas. La visita a un espectáculo de Tango, con bailarines y músicos, es un must para todos quienes visitan Buenos Aires. Los shows generalmente incluyen una copa de bienvenida.	Tango. Patrimonio Inmaterial Cultural de la Humanidad (Patrimonio compartido con Uruguay)
FD Fiesta Gaucha/ Día de campo	7.30-8 hs aprox	GBA	Cultural	Se visita una Estancia en San Antonio de Areco con todo incluido en el lugar (bebidas, almuerzo y merienda, show de folclore y destrezas "gauchas"). El viaje desde/hacia San Antonio de Areco es de aproximadamente 1 hora y media.	San Antonio de Areco

*Cuadro de elaboración propia, de acuerdo a itinerarios de agencias turísticas y cruceros.

Anexo VII: Análisis de la ciudad de Buenos Aires según GSTC Destino criterio

Valoración del indicador según su desarrollo	
	Se encontró información que sustenta el indicador y se evidencia acciones y frutos de los mismos.
	Se encontró información que sustenta el indicador y se evidencian algunas acciones de desarrollo con algunas mejoras a realizarse.
	Se encontró información que sustenta este indicador, pero no se evidencian acciones o aún faltan mejoras.
	El indicador no ha sido tenido en cuenta en el desarrollo del destino

ODS	Nº	Criterio	Valor
Sección A: Gestión Sostenible			
Estructura administrativa y de gestión			
16 y 17	A1	Responsabilidad de la gestión del destino	
	a.	<p>✓ Evidencia documental que muestre la composición relevante y las responsabilidades del grupo.</p> <p>En las páginas oficiales del gobierno de la Ciudad se encuentra su organigrama y misión y objetivos de cada área y sus respectivos representantes, con su experiencia detallada.</p>	
	b.	<p>- Un plan financiero que muestra las fuentes de financiación actuales y futuras:</p> <p>El plan del puerto de Buenos Aires posee un plan de financiación bien detallado. El plan de Visit Buenos Aires explica su financiación mediante el uso de derecho urbano cobrado a los turistas. Pero no se encontró información sobre un plan de financiación actual o futuro de los Entes de promoción y regulación turística de la Ciudad de Buenos Aires</p>	
	c.	<p>✓ Evidencia de vínculos y compromiso con otras organizaciones</p> <p>Este punto fue desarrollado durante todo el trabajo.</p>	
	d.	<p>✓ Registro de personal permanente y personal contratado, indicando experiencia relevante.</p> <p>En las páginas oficiales del gobierno de la Ciudad se encuentra su organigrama y misión y objetivos de cada área y sus respectivos representantes, con su experiencia detallada.</p>	
	e.	<p>- Directrices y procesos de gestión, que demuestran la conciencia y el cumplimiento de los principios de sostenibilidad y la transparencia en las operaciones y el alquiler de contratos.</p> <p>La AGP ha demostrado transparencia en este indicador mediante informaciones en sus reportes de sostenibilidad. No así el Ente de Turismo de la Ciudad (al menos accesible a la ciudadanía)</p>	
17	A2	Estrategia de la gestión del destino y plan de acción	
	a.	<p>- Un documento publicado que establece la estrategia y acción de destino actual.</p> <p>En el Plan del puerto de Buenos Aires se detalla la estrategia y acción de su organización para con la ciudad y su desarrollo. No se ha encontrado un Plan Estratégico de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires. Sí podemos mencionar el Plan Federal de Turismo Sustentable, pero él mismo no contempla un plan de acción sobre la actividad de cruceros en la Ciudad de Buenos Aires. Sí hay evidencia de una línea estratégica de promoción por parte del INPROTUR que fue mencionado en las Mesas de Trabajo de 2021 mediante una Presentación de Power Point.</p>	

	b.	- La estrategia / plan claramente visible y disponible en línea El Plan del puerto de Buenos Aires se encuentra en línea y es accesible. Con respecto al Ente de Turismo de la Ciudad o el INPROTUR, aplica lo mismo mencionado en el indicador anterior.
	c.	✓ Evidencia de consultas con los actores interesados, reuniones, etc. En el desarrollo del plan.
	d.	- Referencia a principios de sostenibilidad y una evaluación de activos, problemas y riesgos contenidos en la estrategia y el plan de acción El Puerto de Buenos Aires hace referencia a los principios de sostenibilidad en su gestión y reporte sostenibles anuales, realizando además evaluaciones del desarrollo de su actividad. También cuentan con un plan de riesgos, requerido por la OMI. En el Plan de Adaptación al cambio climático se realiza un plan de acción con respecto al turismo de Buenos Aires que fue mencionado en el trabajo, pero no aborda la cuestión específica de cruceros.
	e.	- Referencias específicas en la estrategia / plan de acción a una política de desarrollo. Lo mismo que el punto anterior.
12	A3	Monitoreo y reporte
	a.	✓ Indicadores y objetivos socioeconómicos, culturales y ambientales cuantificables específicos identificados. La Ciudad de Buenos Aires cuenta con indicadores y objetivos identificados en su Observatorio Turístico.
	b.	✓ Medición con respecto a otros indicadores con resultados registrados y publicados al menos anualmente. La Ciudad de Buenos Aires cuenta con varios informes anuales sobre la actividad de turismo: Reportes anuales sobre turismo receptivo nacional e internacional; Reportes por temporada de los distintos segmentos de mercado, etc.
	c.	✓ Evidencia escrita de monitoreo y reporte de acciones y resultados. La Ciudad de Buenos Aires cuenta con varios informes anuales sobre la actividad de turismo: Reportes anuales sobre turismo receptivo nacional e internacional; Reportes por temporada de los distintos segmentos de mercado, etc.
	d.	- Revisiones previas del sistema de monitoreo y cronograma para futuras revisiones. No se ha encontrado información sobre este indicador.
Participación de Actores		
12 y 17	A4	Participación de empresas y sostenibilidad de estándares
	a.	✓ Evidencia de comunicación periódica de problemas de sostenibilidad a empresas relacionadas con el turismo /medios de comunicación, reuniones, contacto directo, etc.) El Ente de Turismo de La Ciudad de Buenos Aires ha intensificado su comunicación con respecto al turismo y la sostenibilidad. En este último año se han desarrollado varios encuentros abordando estas temáticas.
	b.	✓ Apoyo y asesoría sobre sostenibilidad a empresas relacionadas con el turismo: Disponibles y promovidas. El Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires cuenta con un canal de YouTube donde se encuentran disponibles las charlas sobre sostenibilidad. De especial importancia es, para este indicador, la última charla organizada del Innovatur del año 2021.

	c.	<p>✓ Número y porcentaje de empresas certificadas según los estándares de sostenibilidad turística (y si está reconocido / acreditado por el GSTC) con objetivos para un alcance más amplio. El Ente de Turismo, como el Sistema de Gestión de Calidad de Turismo cuenta con informes que abordan este indicador.</p>
	d.	<p>✓ Evidencia de promoción de esquemas de certificación. Desde hace años que se impulsa la calidad en el sistema turístico de Argentina. Se evidencia mediante cursos, charlas y distintos informes que promueven la certificación.</p>
	e.	<p>✓ Lista de empresas certificadas relacionadas con el turismo actualizadas. El Ente de Turismo, como el Sistema de Gestión de Calidad de Turismo cuenta con informes que abordan este indicador.</p>
11 y 17	A5	Participación de residentes y retroalimentación
	a.	<p>✓ Evidencia de la promoción y facilitación de la participación pública en la planificación / gestión de destinos´ Se evidencia mediante el desarrollo y actualización del Plan Federal Estratégico de Turismo Sostenible. Y mediante el desarrollo de distintas charlas realizadas por el INPROTUR, así como la creación del organismo Visit Buenos Aires. Y la participación de las distintas Organizaciones Privadas de Turismo en distintos webinars del Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires. El PUA también aborda cuestiones de turismo, incorporando la visión de los ciudadanos de la Ciudad de Buenos Aires.</p>
	b.	<p>✓ Información sobre el tipo y nivel de dicha participación. Evidenciado en los planes/acciones en conjunto mencionadas en el indicador anterior.</p>
	c.	<p>✓ Encuestas de residentes y otros mecanismos de retroalimentación, que cubren temas de turismo. Identificadas mediante el PUA.</p>
	d.	<p>✓ Evidencia de acciones tomadas en respuesta a los comentarios de los residentes. El PUA ha desarrollado junto con los vecinos pautas a mejorar y se ha observado que el plan de acción se encuentra en desarrollo. Ejemplos de planes de acción en desarrollo: Reubicación de villas, Plan de urbanización e integración del Barrio 31</p>
	e.	<p>✓ Programa de información, educación y capacitación en turismo para residentes. Capacitaciones públicas y gratuitas llevadas a cabo por el Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación, por el Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires y el INPROTUR.</p>
11 y 12	A6	Participación de visitantes y retroalimentación
	a.	<p>✓ Encuestas de visitantes (y otros mecanismos de retroalimentación): realizadas e informadas. Se evidencia en los reportes por segmento, por temporada, realizados por el Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires.</p>
	b.	<p>- Las encuestas y comentarios incluyen reacción de los visitantes a los problemas de sostenibilidad. Si bien, pueden relacionarse, no se menciona la sostenibilidad en las encuestas o comentarios.</p>
	c.	<p>- Evidencia de acciones tomadas en respuesta a la encuesta de visitantes / hallazgos de retroalimentación. No se encontró evidencia concreta de retroalimentación sobre respuestas de</p>

		visitantes	
	d.	<p>✓ Ejemplos de información para visitantes que cubre problemas de sostenibilidad y cómo responder a ellos.</p> <p>El Ente de Turismo de La Ciudad de Buenos Aires cuenta con un Manual para el Turista Responsable, disponible en su Hub de Contenidos.</p>	
11 y 12	A7	Promoción e información	
	a.	<p>✓ Información actual y material promocional con contenido apropiado.</p>	
	b.	<p>✓ Existe un proceso para verificar la precisión y la idoneidad de la promoción e información del destino.</p> <p>Para promover la promoción turística el Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires pone a disposición de los actores turísticos un Hub de Contenidos con material audiovisual y explicativo, con el requisito de mencionar "Créditos Buenos Aires Travel"</p>	
	c.	<p>- Evidencia de consulta con las comunidades locales y organismos ambientales y culturales sobre el contenido y la entrega de las comunicaciones.</p> <p>No se encontró evidencia puntual sobre este indicador.</p>	
Gestión de la presión y el cambio			
11 y 12	A8	Gestión del volumen de visitantes y actividades	
	a.	<p>- La estrategia de gestión de destino y el plan de acción abordan la estacionalidad y dispersión de visitantes.</p> <p>Hay evidencia de este indicador, tanto en la misión del Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires, pero al no encontrar un plan estratégico del destino, no se ha tildado este indicador.</p>	
	b.	<p>- Se controla la variación en el volumen de visitantes durante todo el año, incluso en los lugares más visitados.</p> <p>Si bien se ha encontrado evidencia sobre el registro de concentración de visitantes, no se ha encontrado evidencia sobre un plan de control de los mismos.</p>	
	c.	<p>✓ Los impactos del volumen y las actividades de los visitantes se identifican mediante la observación y retroalimentación de la comunidad y los actores interesados.</p> <p>En las encuestas de visitantes, realizadas por el Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires, como las encuestas a residentes o en el Observatorio Turístico de la Ciudad se observan los impactos (positivos y negativos).</p>	
	d.	<p>✓ Acciones tomadas para gestionar el flujo de visitantes.</p> <p>En la promoción de circuitos turísticos alternativos, desarrollados por el Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires, pero falta abordar cuestiones del flujo de visitantes en los atractivos más visitados.</p>	
	e.	<p>- La estrategia de marketing y la selección de los mercados objetivos tienen en cuenta los patrones de visita, el impacto de las actividades y las necesidades del destino.</p> <p>No se ha encontrado un documento accesible sobre la estrategia de marketing del Ente de Turismo de la Ciudad. Sí hay cuestiones que fueron abordadas y expresadas en las mesas de trabajo de la Ciudad de Buenos Aires del INPROTUR.</p>	
09 y	A9	Normas de ordenamiento y control de desarrollo	

11	a.	<p>✓ Políticas / regulaciones / pautas que controlan el desarrollo están documentadas e identificadas por título y fecha.</p> <p>Las mismas son abordadas en los distintos Planes Estratégicos de Desarrollo de la Ciudad de Buenos Aires y las políticas de regulación del desarrollo turístico fueron mencionadas en el trabajo.</p>
	b.	<p>✓ Se establecen requisitos de evaluación de impacto, que abarcan los impactos ambientales, económicos y socioculturales, a escala suficiente para abordar los problemas a largo plazo del destino.</p> <p>Las mismas son abordadas en los distintos Planes Estratégicos de Desarrollo de la Ciudad de Buenos Aires y el Plan de Acción al Cambio Climático de la Ciudad de Buenos Aires.</p>
	c.	<p>✓ Regulaciones específicas sobre alquiler y operación de propiedades para el turismo</p> <p>El Registro de Propiedades de Alquiler Temporario Turístico se encuentra regulado por la ley 6255.</p>
	d.	<p>✓ Evidencia de participación pública en el desarrollo de políticas / regulaciones / pautas.</p> <p>Evidencia de este indicador se observa en el PUA y en canales de comunicación de la Ciudad de Buenos Aires.</p>
	e.	<p>- Evidencia de consulta y consentimiento de pueblos indígenas o grupos étnicos minoritarios cuando se ha propuesto el desarrollo turístico o ha ocurrido en sus territorios.</p> <p>No se ha encontrado información sobre este indicador.</p>
	f.	<p>✓ Evidencia de comunicación y cumplimiento de políticas / regulaciones / orientación en las etapas de planificación, desarrollo e implementación.</p> <p>Ejemplo de evidencia de ello es la Plataforma: Transforma BA y los informes voluntarios de cumplimiento de los ODS.</p>
13	A10 Adaptación al cambio climático	
	a.	<p>✓ La Estrategia de gestión del destino y el plan de acción identifica y aborda los problemas climáticos.</p> <p>Este indicador se evidencia en el Plan de Acción Climática de la Ciudad de Buenos Aires accesible en la página web del Gobierno de la Ciudad.</p>
	b.	<p>- Las regulaciones, pautas y zonificación para el desarrollo y las actividades turísticas se acomodan a las consecuencias del cambio climático.</p> <p>No se ha encontrado evidencia sobre este indicador.</p>
	c.	<p>✓ Una evaluación de riesgo climático, que cubre los riesgos actuales y futuros, emprendidos y puestos a disposición del público.</p> <p>Este indicador se evidencia en el Plan de Acción Climática de la Ciudad de Buenos Aires accesible en la página web del Gobierno de la Ciudad</p>
	d.	<p>✓ Evidencia de consideración del impacto y la contribución de los ecosistemas locales a la adaptación al cambio climático</p> <p>Este indicador se evidencia en el Plan de Acción Climática de la Ciudad de Buenos Aires accesible en la página web del Gobierno de la Ciudad</p>
	e.	<p>✓ Información sobre el cambio climático que se ha puesto a disposición del público.</p> <p>Este indicador se evidencia en el Plan de Acción Climática de la Ciudad de Buenos Aires accesible en la página web del Gobierno de la Ciudad</p>

11 Y 16	A11	Gestión de riesgo y crisis	
	a.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Un plan documentado de reducción de riesgo, gestión de crisis y respuesta a emergencias para el turismo en el destino. Informado en el Plan de Acción Climática de Argentina 	
	b.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ El Plan reconoce una amplia gama de riesgos, incluidos los desastres naturales, el terrorismo, la salud, el agotamiento de los recursos y otros apropiados para la ubicación. Informado en el Plan de Acción Climática de Argentina. El Terrorismo es tenido en cuenta por la OMI y la AGP. 	
	c.	<ul style="list-style-type: none"> - Procedimientos de comunicación identificados para su uso durante y después de una emergencia. No se ha encontrado información al respecto. 	
d.	<ul style="list-style-type: none"> - Programa para la entrega local de información y capacitación sobre gestión y riesgos de crisis. No se ha encontrado información al respecto. 		
Sección B: Sostenibilidad Socio-económica			
Aporte y beneficios económicos locales			
1 8 y 9	B1	Entendimiento de la contribución económica del turismo	
	a.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Programa de recolección de datos económicos. El Observatorio Turístico de la Ciudad de Buenos Aires ha implementado un mapa de “consumos turísticos con tarjeta”. INDEC, se encarga de la recolección de datos y elaboración de estadísticas y censos, también del ámbito turístico. 	
	b.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Informes anuales sobre la contribución económica directa e indirecta del turismo en el destino. INDEC, se encarga de la recolección de datos y elaboración de estadísticas y censos anuales/mensuales, también del ámbito turístico. 	
c.	<ul style="list-style-type: none"> - Datos que cubren una variedad de medidas de impacto económico (por ejemplo: volumen, gasto, empleo, inversión y distribución del beneficio económico en el destino) El último informe completo sobre análisis de impacto económico de turismo de la ciudad de Buenos Aires fue realizado en el año 2015 por el Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires. 		
8, 4, 5 y 10	B2	Trabajo decente y oportunidades profesionales	
	a.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Provisión de programas / cursos de capacitación en habilidades relevantes, disponibles localmente. Capacitaciones públicas y gratuitas llevadas a cabo por el Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación, por el Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires y el INPROTUR. «Habilidades para la Empleabilidad» 	
	b.	<ul style="list-style-type: none"> - Declaraciones de compromiso de las empresas turísticas con la provisión de trabajo decente / oportunidades profesionales. No se encontró información sobre este indicador. 	
c.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Oportunidades de capacitación y empleo promovidas por personas locales, incluidas mujeres, jóvenes, minorías y personas con discapacidad. Capacitaciones públicas y gratuitas llevadas a cabo por el Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación, por el Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires y el INPROTUR y la Ciudad de Buenos Aires. Red de empleo Joven, Programa FIT. Portal de Empleo de Trabajo BA y Prácticas de Formación para el Empleo. Expo Empleo Joven. Noticia sobre firma de 		

		convenio entre el Ministerio de Desarrollo Económico de la Ciudad y la AHRCC para impulsar la formación y el empleo gastronómico.
	d.	<p>✓ Canales para verificar las condiciones de trabajo y recibir / manejar quejas (por ejemplo, participación de sindicatos).</p> <p>La ciudad cuenta con una Oficina de Asesoramiento sobre Violencia en el Trabajo y un chat de la Ciudad, que brinda asistencia a víctimas de violencia laboral.</p> <p>Desde el Ministerio de Turismo de la Nación, controla el cumplimiento de la Ley Nacional de Agentes de Viajes N° 18.829.</p> <p>Se debe realizar un trámite de denuncia (gratuito) a distancia o personalmente en la Dirección Nacional de Agencias de Viajes, Ministerio de Turismo de la Nación (Suipacha 1109, pisos 7 y 22 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires). O comunicarse al (011) 4316-1600 – INT. 2181 o 2178- en los siguientes horarios de atención al público: 10:00 a 13:00 y 14:00 a 17:00.</p> <p>Otras organizaciones importantes: UTHGRA, Federación Argentina de Empleados de Comercio y Servicios y Asociación Hoteles, Restaurantes, Confiterías y Cafés (AHRCC),</p>
8 y 12	B3	Apoyo a emprendedores locales y comercio justo
	a.	<p>✓ Asesoría, financiación u otro tipo de apoyo disponible en el destino para las PYMES relacionadas con el turismo</p> <p>Programa Pre Viaje y financiación Pymes. Programa de Asistencia al Sector Gastronómico y Hotelero, Programa Súper Viaje.</p>
	b.	<p>✓ Asistencia en el acceso al mercado para Pymes locales relacionadas con el turismo</p> <p>Capacitaciones Pyme, Introducción al mundo digital, Aula Pyme</p> <p>Talleres de Digitalización Pyme, Tu Pyme, tu web y las capacitaciones gratuitas del Ente de Turismo, el Ministerio de Turismo y Deportes y el INPROTUR.</p>
	c.	<p>✓ Acción para alentar y ayudar a las empresas turísticas locales a comprar bienes y servicios localmente.</p> <p>No hay acciones específicas pensadas para alentar el consumo de bienes locales de empresas turísticas.</p>
	d.	<p>✓ Iniciativas para ayudar a los agricultores locales, artesanos y productores de alimentos a participar en la cadena de valor del turismo.</p> <p>Proyecto BA Destino Gastronómico, promoción y desarrollo de ferias en la Ciudad de Buenos Aires. Promoción y recuperación/restauración de los Mercados gastronómicos de la Ciudad y desarrollo de la Noche de la Gastronomía, de la Ciudad de Buenos Aires. Y FECA (Festival del Café), Feria Masticar, creación del Distrito del Vino (Villa Devoto, La Paternal y Villa del Parque), desarrollo del Campeonato Federal del Asado.</p>
	e.	<p>✓ Productos y artesanías locales identificados promocionados y disponibles para la venta a los visitantes en el destino.</p> <p>Listado disponible en página de la Ciudad de Buenos Aires: Desarrollo Gastronómico y Mercados Gastronómicos.</p>
Bienestar social e impactos		
3 y 4	B4	Apoyo a la comunidad
	a.	<p>✓ Se alienta y facilita el apoyo a la comunidad local y las iniciativas de sostenibilidad de las empresas turísticas locales.</p> <p>El Ente de Turismo ha realizado varios informes, reconociendo el trabajo e iniciativas sostenibles de actores turísticos de la Ciudad, accesibles tanto para visitantes, como residentes.</p>

	b.	<p>✓ Existen y se promueven esquemas para que los visitantes apoyen la comunidad local y las iniciativas de sostenibilidad.</p> <p>El Ente de Turismo ha realizado varios informes, reconociendo el trabajo e iniciativas sostenibles de actores turísticos de la Ciudad, accesibles tanto para visitantes, como residentes. Plataforma online Participación Ciudadana.</p>
	c.	<p>✓ El voluntariado y el compromiso con la comunidad no implican intrusión o explotación.</p> <p>Se ha evidenciado, por parte de los residentes de San Telmo, cierta intrusión o grado de insatisfacción del turismo con respecto a la Feria Turística de San Telmo.</p>
10 y 16	B5	Prevención de la explotación y discriminación
	a.	<p>✓ Referencia (título, fecha) a leyes específicas relacionadas con los derechos humanos, la explotación, la discriminación y el acoso en el Destino.</p> <p>Ley N° 114, Ley N° 474:, Ley N° 937, Ley N° 1.688, Ley N° 2.263, Ley N° 2.781, Ley N° 3.062, Ley N° 3.110, Ley N° 3.262, Ley N° 3.285, Ley N° 6.027, Ley N° 5.787, Ley N° 5.688, Ley N° 5.261, Ley N° 5.261, Ley N°4.929, Ley N° 4.823, Ley N° 4.376, Ley N° 3.574, Ley N° 4.283, Ley N° 3.574, Ley N° 3.301, Ley N° 3.262 y Ley N° 3.285. Información sobre estas leyes se encuentra detallada en el Plan Local de Derechos Humanos de la Ciudad de Buenos Aires.</p>
	b.	<p>✓ Evidencia de comunicación y aplicación de las leyes mencionadas en el indicador anterior y buenas prácticas relacionadas (incluso a empresas turísticas y visitantes)</p> <p>Se evidencia en el Plan Local de Derechos Humanos., en los cuadernillos realizados por el Ente de Turismo de iniciativas de actores turísticos, en el Informe: Trabajo infantil en la Argentina: políticas públicas y desarrollo de experiencias sectoriales y locales</p> <p>La Ciudad y el Ente de Turismo también difundieron la línea telefónica gratuita 102 para denunciar cualquier caso de práctica de explotación sexual comercial o vulneración de derechos de niños y adolescentes.</p> <p>Asimismo la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires y la Defensoría al Turista realizaron informes de acción sobre medidas de difusión de esta temática.</p>
	c.	<p>✓ Análisis de riesgos e impactos relacionados con los derechos humanos, incluida la trata de personas, la esclavitud moderna y el trabajo infantil, realizado regularmente.</p> <p>Desarrollado en el Plan Local de Derechos Humanos de la Ciudad de Buenos Aires. Pero no se evidencia mención sobre el turismo.</p>
	d.	<p>✓ Los actores turísticos claves y los destino son signatarios del Código de Conducta para la Protección de los Niños contra la Explotación Sexual en Viajes y Turismo</p> <p>Sí, todo el MERCOSUR se encuentra adherido a este Código de Conducta. En la Argentina esta actividad se encuentra penada: Ley 087, Ley 26.061 y Decreto 415/2006.</p>
11 y 16	B6	Derechos de propiedad y uso
	a.	<p>✓ Referencia (título, fecha) a leyes específicas que pertenecen al destino con respecto a los derechos de propiedad y adquisiciones y los derechos de usuario y acceso a los recursos.</p> <p>Ley N° 6062, Plan Urbano Ambiental Ley N° 71/16, ley 2930, Ley 1777</p>
	b.	<p>✓ Referencia en las leyes, mencionadas en el indicador anterior, a los derechos comunales e indígenas, consulta pública y reasentamiento.</p>
	c.	<p>✓ Evidencia de cumplimiento de las leyes anteriores en el contexto del</p>

		<p>desarrollo y la actividad turística.</p> <p>En los análisis de comuna del Plan Urbano Ambiental, que tiene que ver con el desarrollo urbano sostenible, se abordan cuestiones turísticas, dependiendo del caso hay mayor o menor satisfacción. Existencia de Áreas Históricas protegidas. Existencia de Derecho de Uso Urbano para turistas. Urbanización de villa 31 y relocalización de villa Rodrigo Bueno.</p>
	d.	<p>✓ Evidencia de consulta comunitaria, consentimiento y compensación. Plan Urbano Ambiental, análisis de comunas y consultas vecinales. Plataforma Participación Comunitaria. Informes comunales. Relevamientos Usos del Suelo.</p>
3 y 16	B7	<p>Seguridad y Vigilancia</p>
	a.	<p>✓ Los servicios de seguridad y salud están bien establecidos y activos en el destino.</p> <p>Sí, la Ciudad de Buenos Aires cuenta con dos organismos públicos que asesoran y ayudan al turista en materia de seguridad: la Defensoría del Turista y la Comisaría del Turista. En materia de salud: La ciudad de Buenos Aires cuenta con hospitales públicos (que están a disposición del turista) y posee una línea telefónica gratuita de servicio de ambulancias (SAME).</p>
	b.	<p>✓ Las necesidades de los visitantes se identifican y abordan en la prestación de servicios y seguridad.</p> <p>Sí, por lo mencionado en el indicador anterior.</p>
	c.	<p>✓ Las instalaciones turísticas son inspeccionadas para verificar el cumplimiento de normas seguridad e higiene.</p>
3 y 10	B8	<p>Acceso para todos</p>
	a.	<p>✓ La existencia de regulaciones y estándares con respecto a la accesibilidad de los sitios, instalaciones y servicios para visitantes. Ley 22.431, Ley 24.314, Ley 19279 y normas IRAM 3722,3723 y 3724 Programa de Directrices de Accesibilidad. Existencia de organismos COPIDIS y CONADIS.</p>
	b.	<p>✓ Aplicación consistente de estándares de accesibilidad en instalaciones públicas</p> <p>Promoción de las directrices de accesibilidad, para empresas, incluidas las concernientes al turismo.</p>
	c.	<p>✓ Datos sobre la extensión / proporción de sitios e instalaciones de visitantes que son accesibles.</p> <p>El Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires posee una guía de Turismo Accesible de la Ciudad (circuitos con atractivos que son accesibles) y también cuenta con un catálogo de proveedores turísticos distinguidos con las directrices de accesibilidad. Mapa Interactivo de lugares accesibles</p>
	d.	<p>✓ Evidencia de programas para mejorar el acceso de personas con una variedad de necesidades de acceso.</p> <p>Promoción de las directrices de accesibilidad, Desarrollo de rampas, Puesta en marcha del programa de accesibilidad peatonal</p>
	e.	<p>✓ Información sobre accesibilidad incluida en las comunicaciones sobre el destino en su conjunto.</p> <p>El Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires posee una guía de Turismo Accesible de la Ciudad (circuitos con atractivos que son accesibles) y un catálogo de proveedores turísticos distinguidos con las directrices de accesibilidad. Desarrollo de mapa Interactivo de lugares accesibles</p>
	f.	<p>✓ Detalles de accesibilidad incluidos en la información del visitante a sitios claves.</p> <p>El Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires posee una guía de Turismo Accesible de la Ciudad (circuitos con atractivos que son accesibles) y también cuenta con un catálogo de proveedores turísticos distinguidos con</p>

		las directrices de accesibilidad.	
Sección C: Sostenibilidad Cultural			
Protección del Patrimonio Cultural			
11	C1	Protección de bienes culturales	
	a.	<p>✓ Listas de bienes culturales, incluida la evaluación e indicación de vulnerabilidad.</p> <p>Responsabilidad del Ministerio de cultura. Cuenta con varias guías de patrimonio cultural de la Ciudad y revistas disponibles. No se encontró sin embargo indicación de vulnerabilidad.</p>	
	b.	<p>✓ Programa de rehabilitación y conservación de activos.</p> <p>Existencia del programa de Mecenazgo, Fondo Metropolitano, BA Música, BA Milonga, Pro Teatro, Pro Danza, Pase Cultural, Programa Barrios Creativos, Programa Disfrutemos BA</p>	
	c.	<p>✓ Mecanismos para utilizar los ingresos del turismo para apoyar la conservación de los bienes culturales.</p> <p>A partir del desarrollo y promoción de Noche de las Librerías, La Noche de los Templos, Noche de los Museos, Feria Internacional del Libro de Buenos Aires, la Feria de Editores, Feria internacional del tango, Programa Disfrutemos BA</p>	
11	C2	Artefactos culturales	
	a.	<p>✓ Referencia a leyes relevantes relacionadas con artefactos históricos pertenecientes al destino (título, fecha).</p> <p>Realizado por el organismo del Ministerio de Cultura de la Ciudad. Atlas de Edificios Catalogados, Mapa de Patrimonio Urbano.</p>	
	b.	<p>- Evidencia de comunicación de leyes relevantes a empresas turísticas y visitantes.</p> <p>No se ha encontrado evidencia de este indicador.</p>	
	c.	<p>✓ Evidencia del cumplimiento de las leyes relevantes.</p> <p>Mediante los distintos proyectos desarrollados por el Ministerio de Cultura.</p>	
11 y 12	C3	Patrimonio Intangible	
	a.	<p>✓ Identificación y listado del patrimonio cultural inmaterial.</p> <p>Responsabilidad del Ministerio de cultura. Cuenta con varias guías de patrimonio cultural de la Ciudad y revistas disponibles. Mapa de Patrimonio Urbano de la Ciudad. Listado de patrimonios protegidos: https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/bienes_protegidos_ley_1227_-_orden_cronologico.pdf</p>	
	b.	<p>✓ Ejemplos de celebraciones y experiencias de visitantes del patrimonio cultural inmaterial (eventos, productos distintivos, etc.).</p> <p>A partir del desarrollo y promoción de Noche de las Librerías, La Noche de los Templos, Noche de los Museos, Feria Internacional del Libro de Buenos Aires, la Feria de Editores, Feria internacional del tango, Programa Disfrutemos BA, la promoción de “Buenos Aires: dos capitales”</p>	
	c.	<p>✓ Evidencia de participación de comunidades locales e indígenas en el desarrollo y la entrega de experiencias de visitantes basadas en el patrimonio cultural inmaterial.</p> <p>Sí, ejemplo: Programa Barrios Creativos. BA Capital del Encuentro, la Convivencia y el Diálogo Interreligioso, BA Celebra.</p>	
	d.	<p>✓ Comentarios de los visitantes y las comunidades locales sobre la gestión de experiencias de patrimonio intangible.</p> <p>Abordada por el PUA en sus análisis comunales y encuestas a vecinos y en el mapa de Observatorio Turístico con comentarios y valoración online.</p>	
11	C4	Acceso local	

	a.	<p>✓ Monitoreo de accesibilidad a sitios naturales y culturales para la comunidad local. Abordada por el PUA en sus análisis comunales y encuestas a vecinos.</p>
	b.	<p>✓ Evidencia de compromiso con la comunidad local con respecto al acceso a sitios naturales y culturales Abordada por el PUA en sus análisis comunales y encuestas a vecinos. Programa Barrios Creativos. BA Capital del Encuentro, la Convivencia y el Diálogo Interreligioso, BA Celebra.</p>
	c.	<p>✓ Acción específica para proteger y / o rehabilitar el acceso de la comunidad local. Programa de Mecenazgo. Programa Disfruta BA. Plataformas Bienestar en Casa y Cultura en Casa, BA Celebra y BA Migrante</p>
16	C5	Propiedad intelectual
	a.	<p>✓ Referencia a las leyes de propiedad intelectual pertenecientes al destino (título, fecha). Ley 11.723 (1933), Ley 14.597 (1958)</p>
	b.	<p>- Comunicación de los derechos de propiedad intelectual a los interesados en el turismo. No se encontró evidencia de este indicador en lo específico a turismo (agencias de viajes, etc), sí hay evidencia del Programa Impulso Cultura que aborda las cuestiones de Derecho de Autor en un curso con módulos gratuitos. Y más información en el siguiente link: https://www.buenosaires.gob.ar/derecho-de-autor</p>
	c.	<p>✓ Evidencia de que los derechos de propiedad intelectual están protegidos en el desarrollo de experiencias culturales para los visitantes Desarrollado en el siguiente link: https://www.buenosaires.gob.ar/economia-creativa/derechos-de-autor-y-conexos-y-dominio-publico</p>
Visita a sitios culturales		
11 y 12	C6	Gestión de visitantes a sitios culturales
	a.	<p>- Monitoreo de flujos de visitantes e impacto en sitios culturales, con resultados compartidos en todo el destino. El Observatorio Turístico de la Ciudad de Buenos Aires cuenta con un mapa interactivo donde se muestra información al respecto y es accesible para todos. Pero no se ha encontrado información sobre monitoreo de impacto periódico y exhaustivo.</p>
	b.	<p>✓ Evidencia de acción para gestionar los impactos relacionados con el turismo en o alrededor de sitios culturales. Mediante el desarrollo de circuitos turísticos alternativos y reconocimiento de nuevos atractivos culturales.</p>
	c.	<p>✓ Existencia y distribución de pautas publicadas sobre el comportamiento de los visitantes en sitios sensibles y eventos culturales y monitoreo periódico del cumplimiento. Existen pautas publicadas por el Ente de Turismo para visitantes, y el PUA realiza análisis de comunas, involucrando la opinión de los vecinos. Pero no se ha encontrado información sobre monitoreo periódico y exhaustivo en áreas sensibles o eventos culturales.</p>
	d.	<p>✓ Un código de práctica para operadores y guías turísticos y / u otro compromiso con ellos para la gestión de visitantes en sitios culturales. Ley 1264/03. Artículo 11. "Suministrar información veraz sobre el patrimonio o atractivos turísticos, así como impedir acciones que deterioren o destruyan</p>

		los mismos; Evitar poner en riesgo la vida y la salud de los turistas a su cargo o abandono de los mismos”
	e.	<p>✓ Prestación de capacitación para guías.</p> <p>La Ciudad de Buenos Aires cuenta con su propia carrera para guías turísticos que dura 3 años. Varios atractivos; museos o la reserva natural cuentan con sus propias capacitaciones.</p>
11 y 4	C7	Interpretación de sitios
	a.	<p>✓ Entrega de material interpretativo informativo en el sitio y en formatos que sean accesibles antes de la llegada.</p> <p>Tanto el Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires, como el Ministerio de Cultura ponen a disposición material interpretativo e informativo en el sitio. En formato: Guías digitales, Podcasts, Apps: Ba Planner, BA turismo</p>
	b.	<p>✓ Evidencia de que el material interpretativo ha sido bien investigado y es preciso.</p>
	c.	<p>✓ Material de interpretación que identifica el significado y la sensibilidad / fragilidad de los sitios.</p> <p>Material de interpretación identifica el significado pero no su fragilidad, en caso de sitios culturales.</p>
	d.	<p>✓ Evidencia de colaboración de la comunidad anfitriona en la preparación de material interpretativo relevante.</p> <p>No se ha encontrado evidencia de colaboración en todos los materiales interpretativos, pero sí hay varios proyectos turísticos en los cuales participan sus respectivas comunidades, por ejemplo el de Barrios Creativos, que involucra a la comunidad anfitriona.</p>
	e.	<p>✓ Material interpretativo disponible en idiomas relevantes.</p> <p>Sí, en portugués, español e inglés. Accesibles mediante el Hub de contenidos del Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires.</p>
Sección D: Sostenibilidad Ambiental		
Conservación del Patrimonio Natural		
14 y 15	D1	Protección de entornos vulnerables
	a.	<p>✓ Lista de sitios y activos del patrimonio natural, indicando tipo, estado de conservación y vulnerabilidad.</p> <p>No se ha encontrado un listado con todo el patrimonio natural de la Ciudad de Buenos Aires y sus indicaciones de conservación y vulnerabilidad. Sí se encontró un listado de Reservas Naturales de la Ciudad, que forman parte de la Eco-Ruta del Río de la Plata. Y la Reserva Costanera Sur cuenta con una guía turística online, que informa sobre los circuitos y paseos permitidos, así como su fauna.</p>
	b.	<p>✓ Programas para conservar la biodiversidad y el patrimonio natural.</p> <p>411 ha de áreas protegidas en CABA por NUEVO Parque Natural Lago Lugano (2017). 826 ejemplares plantados (RECS).</p>

	c.	<p>✓ Programas para erradicar y controlar especies invasoras. Proyecto “Fortalecimiento de la gobernanza para la protección de la biodiversidad mediante la formulación e implementación de la Estrategia Nacional sobre Especies Exóticas Invasoras” (GCP/ARG/023/GFF) Trabajo coordinado con la Secretaria de Política Ambiental, Cambio Climático y Desarrollo Sustentable del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación (MAyDS) y cuenta con el apoyo del Programa Mundial para el Medio Ambiente (GEF), a través de una donación administrada por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO -ONU), con cofinanciamiento del MAyDS, CONICET, INTA, SENASA, Parques Nacionales y los gobiernos provinciales, entre otros organismos. Control del SENASA y la Aduana tanto en puertos como en aeropuertos, controles de la prefectura naval para asegurar el cumplimiento de la normativa de la OMI, que también aborda este aspecto.</p>
	d.	<p>- Acción para identificar, monitorear y mitigar los impactos del turismo en la biodiversidad y el patrimonio natural. El Eco-parque cuenta con un límite establecido de personas por día para mitigar el impacto del turismo. No se ha encontrado información al respecto sobre la Reserva Costanera Sur. Aves Argentinas realiza varias acciones de monitoreo.</p>
	e.	<p>✓ Mecanismos para utilizar los ingresos del turismo para apoyar la conservación de los activos naturales. Promoción de actividades turísticas guiadas en sitios naturales: paseos en bici, observación de aves, actividades educativas para los más chicos, etc.</p>
	f.	<p>- Comunicaciones con visitantes y empresas para reducir la propagación de especies exóticas. Aunque Argentina cuenta con un Manual de Estrategia de Comunicación sobre Especies Exóticas, no se ha encontrado acciones puntuales de comunicación sobre reducción de propagación de especies exóticas a visitantes o empresas. Sí se evidenciaron acciones educativas sobre especies exóticas llevadas a cabo por instituciones educativas.</p>
14 y 15	D2	Gestión de visitantes a sitios naturales
	a.	<p>- Monitoreo de flujos de visitantes e impacto en sitios naturales, con resultados compartidos en todo el destino. El Plan Federal de Turismo Sostenible posee un capítulo dedicado a visitas y acciones turísticas en los Parques Nacionales. No se encontró un plan de acción de mitigación de impactos de turismo en sitios naturales, sí hay limitación de visitantes establecida para el Ecoparque, no así para la Reserva Ecológica Costanera Sur.</p>
	b.	<p>- Evidencia de acción para gestionar y mitigar los impactos relacionados con el turismo en o alrededor de sitios naturales. El Plan Federal de Turismo Sostenible posee un capítulo dedicado a visitas y acciones turísticas en los Parques Nacionales. No se encontró un plan de acción de mitigación de impactos de turismo en sitios naturales de la Ciudad de Buenos Aires, sí hay limitación de visitantes establecida para el Eco-parque, no así para la Reserva Ecológica Costanera Sur.</p>
	c.	<p>- Existencia y distribución de pautas publicadas sobre el comportamiento de los visitantes en sitios sensibles, y monitoreo periódico del cumplimiento. Comunicación existente del Eco-parque y Reserva Ecológica Costanera Sur sobre pautas a seguir en visitas. No se ha encontrado información sobre</p>

		monitoreo de este indicador.	
	d.	- Un código de práctica para operadores y guías turísticos y/u otro compromiso con ellos sobre la gestión de visitantes en sitios naturales. No se ha encontrado información sobre este indicador en lo que respecta a la Ciudad de Buenos Aires. La Administración de Parques Nacionales cuenta con un manual sobre “La Interpretación del Patrimonio en Argentina”, dirigido a guías, guarda parques, etc.	
	e.	- Cooperación con organismos locales de conservación para identificar riesgos ambientales asociados con el turismo y medidas para reducirlos. No se ha encontrado información sobre este indicador en la Ciudad de Buenos Aires	
	f.	- Prestación de capacitación para guías. No se ha encontrado información sobre capacitaciones para guías de las áreas naturales de la Ciudad de Buenos Aires. Sí se realizan cursos y capacitaciones a docentes y alumnos.	
14 y 15	D3	Interacción con vida silvestre	
	a.	✓ Referencia (título, fecha) a las leyes internacionales, nacionales y locales que se aplican en el destino con respecto a la interacción con la vida silvestre. Ley 22351, Ley 25.997, Ley N° 23.919, Ley n° 24375 (1994), Ley n° 24375, Ley n° 22421/81,	
	b.	✓ Aprobación de estándares internacionales para la observación de vida silvestre para especies marinas y terrestres. IRAM-SECTUR 42300 – Servicios turísticos en áreas naturales protegidas. Directrices de Gestión Ambiental	
	c.	- Distribución de un código de prácticas para la interacción con la vida silvestre, incluida la observación, que refleja los estándares internacionales. IRAM-SECTUR 42300 – Servicios turísticos en áreas naturales protegidas.	
	d.	- Sistema para verificar el cumplimiento de la normativa y el código de prácticas entre las operaciones turísticas. No se encontró información sobre este indicador.	
	e.	✓ Acciones para monitorear el bienestar de la vida silvestre y minimizar la perturbación, en lugares donde ocurren interacciones. La Reserva Ecológica Costanera Sur cuenta con un Sector de Conservación y Monitoreo, que se encarga de detectar los cambios naturales o antrópicos producidos en los ecosistemas y de desarrollar actividades para incrementar el conocimiento de los ecosistemas protegidos. También administra la web BIORECS, donde se encuentra materiales de registros de la biodiversidad de la Reserva. N	
	f.	✓ Entrega de información a los visitantes sobre la interacción perjudicial con la fauna silvestre, como el contacto y la alimentación. Tanto en la Reserva Ecológica Costanera Sur, como en el Ecoparque se evidencia este material.	
14 y 15	D4	Explotación de especies y bienestar animal	
	a.	✓ Referencia (título, fecha) a leyes, normas y directrices internacionales, nacionales y locales específicas que se aplican en el destino con respecto al bienestar animal y la conservación de especies. Departamento dentro de la Agencia de Protección Ambiental de la Secretaría de Ambiente de la Ciudad de Buenos Aires. Asegura del cumplimiento de la Ley N° 14346 de “Protección Animal”, la Ley N° 1338 “Control Poblacional de Animales Domésticos”, Ley N° 5.752 (liberación de ejemplares), Ley N° 1.687	

		(conservación de la biodiversidad).	
	b.	- Notificación de leyes, normas y directrices a empresas turísticas y guías No se encontró evidencia de este indicador.	
	c.	✓ Un sistema para la inspección de las condiciones de la vida silvestre en cautiverio y los animales domésticos, incluido su alojamiento y manejo. Para animales domésticos a cargo de: Unidad de Coordinación, Sanidad y Tenencia Responsable de Mascotas. Unidad de Proyectos especiales Eco parque.	
	d.	✓ Concesión de licencias y verificación de las calificaciones del personal responsable de la vida silvestre en cautiverio. Información disponible en la página de la Secretaria de Ambiente.	
	e.	✓ Acción para promover la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies en Peligro de Extinción (CITES) en el sector turístico y asegurar su cumplimiento. Programa sobre el Control de Tráfico de Fauna Silvestre. La Ciudad de Buenos Aires realiza varios informes para CITES, el último fue en 2017.	
	f.	- Suministro de información a los visitantes sobre cómo evitar el comercio de especies en peligro de extinción, p. en la compra de recuerdos derivados de especies amenazadas de vida silvestre notificadas por la UICN o la CITES. No se encontró información sobre este indicador.	
Gestión de recursos			
7	D5	Conservación de la energía	
	a.	✓ Los objetivos de consumo de energía se difunden y promueven. Programa de Eficiencia Energética promovido por la Agencia de Protección Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires y promoción del Catálogo de proyectos a financiar (de energía eficiente)	
	b.	✓ Programa para aumentar la eficiencia energética. Programa de Eficiencia Energética promovido por la Agencia de Protección Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires. Pre-diagnóstico de Sostenibilidad gratuito online, Guía de Gestión Energética Sector Residencial, Programa Nacional de Etiquetado de Viviendas, Plataforma Metropolitana de monitoreo de energías renovables, Censo de uso de la energía, Compras eficientes Fomento de Instalaciones Solares Fotovoltaicas para Generación Distribuida, Portal WEB Retrofit CABA, Energías renovables para edificios públicos	
	c.	✓ Inversión en energía renovable y porcentaje de provisión / consumo total. Herramienta para Fomento de Instalaciones Solares Fotovoltaicas en la Ciudad de Buenos Aires, Programa Ciudad Verde, Ciudad Resiliente,	
	d.	✓ Apoyo e incentivos para el monitoreo y reducción de energía por parte de las empresas. Programa Eco Sellos. Fomento de Instalaciones Solares Fotovoltaicas para Generación Distribuida, Pre diagnóstico gratuito online de Sostenibilidad, Coworking: Espacios Públicos de Trabajo con Energía Neto Cero	
6	D6	Administración del agua	
	a.	✓ Provisión de orientación y apoyo para el monitoreo y la reducción del uso del agua por parte de las empresas. Los Sistemas de Directrices Ambientales y los Sellos Hoteles Verdes que se encuentran en funcionamiento, realizan seguimiento del volumen de agua utilizada por los establecimientos que desean distinguirse y los asesoran en	

		la reducción de uso de agua. Asimismo el programa Eco sellos fomenta el acceso y la implementación de planes de Acciones de Sostenibilidad en establecimientos públicos o privados. Entre ellos se encuentra el Ecos ello de Agua y una guía para reducir su uso.
	b.	<p>✓ Programa para evaluar regularmente el riesgo del agua. Estrategias para la vulnerabilidad hídrica: georreferenciación y mapeo de riesgos</p> <p>En 2005 se puso en marcha el “Programa de Gestión del Riesgo Hídrico”, fruto del programa se desarrollaron las siguientes obras/planes: “Túneles Aliviadores para la Cuenca del Arroyo Maldonado”, desarrollo de los proyectos concernientes al riesgo hídrico en las Cuencas del Sur de la CABA, (Boca – Barracas, Ochoa – Elía, Erézcano, Cildáñez y Larrazábal – Escalada). Estas zonas suelen ser gravemente afectadas por las inundaciones. Y la elaboración del Plan Maestro de Gestión de los Espacios Verdes y Plan Maestro de Arbolado Público Lineal para la CABA.</p> <p>Asimismo se ha desarrollado un Plan Hidráulico, en el cual se prevén obras para contener, conducir y aprovechar las aguas de lluvia.</p>
	c.	<p>✓ Elaboración, publicación y aplicación de objetivos de administración del agua, donde el riesgo de agua se ha evaluado como alto.</p> <p>Para este indicador podemos mencionar los proyectos de riesgo hídrico en las Cuencas del Sur de la CABA, el Plan Hidráulico y el Proyecto de Asistencia a la Gestión de Riesgos e Inundaciones. Este último proyecto propone analizar los riesgos de inundación, planificar, diseñar sistemas de drenaje e implementar un mecanismo de alerta temprana para responder mejor a las emergencias. De esta forma se busca incrementar la capacidad de resiliencia frente a las inundaciones para lograr la reducción de riesgos e impactos ocasionados principalmente por el desbordamiento de las cuencas de los arroyos Maldonado, Vega y Cildáñez.</p>
	d.	<p>- Monitoreo y control de las fuentes y el volumen de agua utilizada para fines turísticos y su efecto en las comunidades y ecosistemas locales.</p> <p>No hay un monitoreo regular específico de la actividad turística con respecto a la administración del agua. Los Sistemas de Directrices Ambientales y los Sellos Hoteles Verdes que se encuentran en funcionamiento, sí abordan esta temática y realizan seguimiento del volumen de agua utilizada por los establecimientos que desean distinguirse.</p>
	e.	<p>- Promoción y verificación del cumplimiento de los objetivos por parte de las empresas turísticas.</p> <p>Las empresas turísticas distinguidas con directrices/sellos de sostenibilidad son inspeccionadas para asegurar el cumplimiento de sus objetivos. Muchas iniciativas de establecimientos hoteleros y agencias de viajes han sido promocionadas y difundidas por el Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires.</p>
	f.	<p>- Información para el visitante sobre el riesgo del agua y minimización del uso del agua</p> <p>El Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires ha desarrollado “una guía para el turista responsable”, que se encuentra disponible en su Hub de contenidos. Pero no se ha encontrado otro tipo de información que aborde esta temática.</p>
3 y 6	D7	Calidad del agua
	a.	<p>✓ Programa de monitoreo de la calidad del agua</p> <p>Programa de monitoreo de calidad de agua, de la cual la Dirección General de Control Ambiental es responsable.</p>
	b.	<p>✓ Existencia de datos y reportes sobre la calidad del agua.</p> <p>Datos disponibles en la página de Agencia de Protección Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires.</p>

	c.	<p>✓ Monitoreo de aguas de baño, con certificación e identificación de sitios que alcanzan estándares establecidos.</p> <p>Programa de monitoreo de calidad de agua, de la cual la Dirección General de Control Ambiental es responsable. Las aguas de la Ciudad de Buenos Aires no son aptas para el baño.</p>
	d.	<p>✓ Evidencia de acciones para mejorar la calidad del agua</p> <p>Plan Integral de Saneamiento Ambiental (PISA)</p>
	e.	<p>✓ Información para los visitantes sobre la calidad del agua potable local, para alentar su uso como alternativa al agua embotellada</p> <p>Destaca la existencia de normativas que establecen el acceso a agua potable gratuita de todos los ciudadanos y visitantes, estando los establecimientos gastronómicos obligados a brindar un vaso de agua gratis a quienes les pidan y la existencia de bebederos en algunas zonas de la ciudad.</p>
Gestión de residuos y emisiones		
3 y 14	D8	Aguas residuales
	a.	<p>✓ Directrices y reglamentos escritos sobre el tratamiento de aguas residuales.</p> <p>Sí, tema abordado en la Directriz de Gestión Ambiental</p>
	b.	<p>✓ Sistema de aplicación de directrices entre empresas</p> <p>Sí, aplicadas por el Sistema Argentino de Calidad Turística (SACT), también existe la posibilidad de contar con distinciones de Gestión Ambiental ISO.</p>
	c.	<p>✓ Monitoreo / prueba de aguas residuales liberadas.</p> <p>No se encontró información sobre este indicador.</p>
	d.	<p>✓ Provisión de sistemas de tratamiento de aguas municipales sostenibles, para uso del sector turístico, cuando sea práctico y apropiado.</p> <p>De forma mensual se monitorean y miden la calidad del aire y el agua en tres lugares específicos: Puente La Noria, Puente Alsina y la desembocadura del Riachuelo junto al puente trasbordador "Nicolás Avellaneda". Sector turístico de la Boca.</p>
12, 14 y 15	D9	Residuos sólidos
	a.	<p>✓ Programa de monitoreo de residuos, con resultados y objetivos publicados.</p> <p>Programa Ciudad Verde, Plataforma: dónde podes dejar tus reciclables?, Programa Embajadores Verdes,</p>
	b.	<p>✓ Campaña coordinada / asesoramiento / apoyo con empresas turísticas sobre gestión de residuos, incluido el desperdicio de alimentos.</p> <p>Campañas de información y promoción de las Directrices de Gestión Ambiental y desarrollo de Webinar Turismo y Cambio Climático y el último encuentro del programa Innovatur. Red de Economía Circular</p>
	c.	<p>✓ Campaña para reducir / eliminar artículos de un solo uso, especialmente plásticos.</p> <p>Campaña Botellas de amor, Miércoles sustentables, Resolución n° 341/APRA/16 y la Resolución n° 816/MAyEP/2019</p> <p>Proyecto de la Ciudad al Mar que aborda la problemática de los residuos plásticos de origen urbano en el ambiente acuático y su impacto en la biodiversidad.</p>
	d.	<p>✓ Programa de gestión de residuos para oficinas e instalaciones públicas.</p> <p>Red de Economía Circular, Programa Eco sellos.</p>
	e.	<p>✓ Provisión de un sistema de recolección y reciclaje, con al menos cuatro corrientes (es decir, orgánico, papel, metal, vidrio y plástico)</p> <p>.Programa Ciudad Verde.</p>

13	D10	Emisiones de gases de efecto invernadero y mitigación del cambio climático	
	a.	<p>✓ Objetivo publicado del porcentaje de reducción de emisiones con una fecha específica. Disponible en el Plan de Acción climática y en la página oficial del gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	
	b.	<p>✓ Informe anual sobre el clima, que incluye acciones de monitoreo y mitigación. Disponible en el Plan de Acción climática y en la página oficial del gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Sin embargo el monitoreo es un monitoreo básico, que no incluye por ejemplo las emisiones de aviones o de transporte marítimo y fluvial.</p>	
	c.	<p>✓ Campaña apoyada u otro compromiso con empresas turísticas en la reducción y mitigación de emisiones. Campañas de información y promoción de las Directrices de Gestión Ambiental y desarrollo de Webinar Turismo y Cambio Climático por parte del Ente de Turismo de la Ciudad, junto con la Agencia de Protección Ambiental y el Sistema de Calidad Turística.</p>	
	e.	<p>✓ Información para empresas y visitantes sobre esquemas de compensación que cumplen con estándares reconocidos. Información disponible en los cuadernillos sostenibles desarrollados por el Ente de Turismo de la Ciudad y en el listado de Prestadores Turísticos Distinguidos. La Ciudad cuenta con el Programa Amigos de la Movilidad Sustentable y Segura, que reúne a las empresas, universidades, ongs a asumir el compromiso de fomentar la movilidad sustentable y la seguridad vial en sus ámbitos de trabajo y en sus entornos de influencia.</p>	
9 y 13	D11	Transporte de bajo impacto	
	a.	<p>✓ Inversión en infraestructura de transporte más sostenible, incluido el transporte público y vehículos de bajas emisiones. Se están llevando a cabo distintos planes para hacer del transporte público más sostenible incluidos en el programa Ciudad Resiliente y Ciudad Verde y en el Plan de Acción Climática. Se desarrolló una página dónde se puede calcular la huella ecológica del viaje a realizar dentro de la ciudad (en bus, tren, bicicleta, moto o auto).</p>	
	b.	<p>- Información promovida a los visitantes sobre opciones alternativas de transporte hacia y dentro del destino Hay evidencia de promoción de transporte sostenible dentro del destino en circuitos turísticos en bicicleta o a pie. Se ha extendido la red de bici-sendas y de bicicletas disponibles. Sin embargo las largas distancias existentes en la Argentina implican mayor utilización de avión, autos, etc. Existen iniciativas para la sostenibilidad de la red de transporte público de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	
	c.	<p>✓ Datos sobre el uso de medios de transporte alternativos por visitantes Datos publicados en el informe voluntario de la Ciudad de Buenos Aires ODS: 195 millones de pasajeros/as de transporte público por mes, 8 corredores de Metro bus, 267 km de ciclo vías (Aumento de 1.000% de viajes en bici 2009 a 2019). En el Cuadernillo desarrollado por el Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires se da información sobre este indicador.</p>	
	d.	<p>✓ Mejora y promoción de ciclismo y oportunidades para caminar / hacer caminatas</p>	

		Promoción del Ente de Turismo de circuitos turísticos caminados y en bicicleta.
	e.	<p>✓ Priorización de los mercados de visitantes accesibles mediante opciones de transporte cortas y más sostenibles.</p> <p>Promoción del Ente de Turismo de circuitos turísticos caminados y en bicicleta. Dificultad en el cumplimiento de este indicador por las grandes distancias y longitud del país.</p>
	f.	<p>✓ El sector público y las empresas de turismo priorizan el transporte de bajo impacto en sus propias operaciones.</p> <p>Al momento el Bus Turístico de la Ciudad ha incorporado algunas unidades más sostenibles y Buquebus posee un buque de pasajeros propulsado a Gas Licuado.</p>
3 y 11	D12	Contaminación lumínica y acústica
	a.	<p>✓ Directrices sobre contaminación lumínica y acústica: producidas y promovidas a empresas turísticas.</p> <p>Podemos mencionar: Directriz de gestión ambiental y Programa Eco Sellos.</p>
	b.	<p>- Identificación y seguimiento de posibles fuentes de contaminación acústica y lumínica relacionadas con el turismo.</p> <p>No se ha encontrado un documento sobre ello.</p>
	c.	<p>✓ Mecanismos para permitir a los residentes reportar la contaminación acústica y lumínica, con acciones de seguimiento.</p> <p>Sí. La Ciudad de Buenos Aires cuenta con una aplicación: BA147, para que los ciudadanos reporten quejas y varios canales para denuncias de ruidos molestos. También cuenta con un mapa de contaminación acústica disponible en la página de Secretaria de Ambiente.</p>

*Fuente de elaboración propia de acuerdo a información disponible de GSTC Criterio y las paginas oficiales del gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, el Ente de Turismo de la Ciudad y el Ministerio de Turismo y Deporte de la Nación.

Bibliografía

Aguilar, C.V. R. (2014). Turismo y desarrollo sustentable. Un acercamiento al estudio del turismo. Recuperado de: <https://www.entornoturistico.com/wp-content/uploads/2018/06/Turismo-y-desarrollo-sustentable-de-Carlos-Rogelio-Virgen.pdf>

Andalucía es Mundial (2021). *II Foro Iberoamericano de Turismo Sostenible*. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=5atruOWnjLU>

Anuarios, comportamiento del turismo receptivo nacional e internacional. Observatorio turístico de la Ciudad de Buenos Aires. Recuperado de: turismo.buenosaires.gob.ar/es/observatorio/Informes-coyuntura-anuarios

Business Research & Economic Advisors (2020). The Economic Contribution of the International Cruise Industry Globally in 2019. Recuperado de: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/global-cruise-impact-analysis---2019-final.ashx>

Asociación Civil Foro de Profesionales en Turismo. (2020). “Informe técnico 3: La recuperación económica y la competitividad del sector turístico en el contexto poscovid 19”. Ponencias de Nahuel Farberoff, María Inés Albergucci y Pablo Singerman”. Ciclo de conferencias y debates 2020, Asociación Foro de Profesionales en Turismo, Fundación Ciudad de La Plata, Instituto Ciudades del Futuro. Buenos Aires, Argentina.

Boletín Oficial de la República Argentina, Legislación y Avisos Oficiales. (2021). Ciudad de Buenos Aires. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Recuperado de: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/242480/20210330>

Buenos Aires Ciudad Gobierno (2016). *Cada año, el turismo genera más del 10% de los puestos de trabajo de la Ciudad*. Recuperado de: <https://www.buenosaires.gob.ar/noticias/cada-ano-el-turismo-genera-mas-del-10-de-los-puestos-de-trabajo-de-la-ciudad>

Buenos Aires Ciudad Gobierno (2021). Cambio Climático. Recuperado de: <https://www.buenosaires.gob.ar/cambioclimatico>

Buenos Aires Ciudad Gobierno (2020). Derecho de Uso Urbano. Recuperado de: <https://turismo.buenosaires.gob.ar/es/article/derecho-de-uso-urbano>

Buenos Aires Ciudad Gobierno. Funciones del Ente de Turismo. Recuperado de: <https://www.buenosaires.gob.ar/jefedegobierno/secretariageneral/institucional-ente-de-turismo>

Buenos Aires Ciudad Gobierno (2021). Plan Urbano Ambiental, Ciudad de Buenos Aires. Recuperado de: <https://www.buenosaires.gob.ar/jefaturadegabinete/desarrollo-urbano/plan-urbano-ambiental-0>

Buenos Aires Ciudad Gobierno (2021). *Reporte local voluntario 2021*. Recuperado de:

https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/vlr_2021es.pdf

Cámara Argentina de Turismo (2021). CAT Informe Nro. 34 (Abril 2021). Recuperado de: <https://www.camaradeturismo.org.ar/section/interes/cat-informe-nro-34-abril-2021>

Centro Nacional de Capacitación Portuaria. CENCAPOR. El Puerto de Buenos Aires Jornadas Portuarias 2020 – 3era Fecha – 15.12.20. José Beni. Interventor Puerto Buenos Aires. “Desafíos y oportunidades para la Industria de Cruceros 20/21. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=1bvoqM8v7xo>

César Dachary, Alfredo A. y Stella Maris Arnaiz Burne, “El turismo: ¿un modelo funcional al capitalismo?”, Revista de Ciencias Sociales, segunda época, año 4, Nº 21, Bernal, Universidad Nacional de Quilmes, otoño de 2012, pp. 7-26.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Review of Maritime Transport 2016 (UNCTAD/RMT/2016), págs. X, 87.

Cruceros: Argentina presentó en Estados Unidos el plan "1 millón de pasajeros". Ministerio de Transporte. Recuperado de: www.argentina.gob.ar/noticias/cruceros-argentina-presento-en-estados-unidos-el-plan-1-millon-de-pasajeros.

Cruceros: por qué crece un 30% la llegada de cruceros a Buenos Aires (29 de noviembre de 2019). El Cronista. Recuperado de: <https://www.cronista.com/clase/break/Cruceros-por-que-crece-un-30-la-llegada-de-cruceros-a-Buenos-Aires-20191129-0002.html>

Cruise Lines International Association (2021). Administración del medio ambiente. Recuperado de: <https://cruising.org/es-es/about-the-industry/policy-priorities/Environmental%20Stewardship>

Cruise Lines International Association (2020). Environmental commitment, innovation and results of the cruise industry. Recuperado de: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-environmental-study-report.ashx>

Cruise Lines International Association. (2020). Fact Sheet: The Cruise Community and COVID-19. Recuperado de: <https://cruising.org/es-es/cruise-industry-covid-19-facts-and-resources#quickfacts>

Cruise Lines International Association . (2021). State Of The Cruise Industry Outlook 2021. Recuperado de: <https://cruising.org/es-es/noticias-e-investigaci%C3%B3n/investigaci%C3%B3n/2020/december/state-of-the-cruise-industry-outlook-2021>

Declaratorias en el marco de la Ley 1227 de Patrimonio Cultural de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires Ciudad Gobierno. Recuperado de:

https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/bienes_protegidos_ley_1227_-_orden_cronologico.pdf

De dragados, cruceros y escalas. (26 octubre, 2020). Punto Noticias. Recuperado de: <https://punto noticias.com/de-dragados-cruceros-y-escalas/>

De Kadt, E. (1979). Turismo: ¿pasaporte al desarrollo? Madrid, España: Ediciones Endymion.

Departamento de Información Económica y Social y Análisis de Políticas División de Estadística de las Naciones Unidas (2000). Recomendaciones sobre estadísticas de turismo: Serie M N° 83 (Rev-1.0). Nueva York: Autor. Recuperado de: <https://unstats.un.org/unsd/statcom/doc00/m83-s.pdf>

Dirección General de Inteligencia de Mercados y Observatorio Ente de Turismo de Buenos Aires (2020). Turismo Internacional en la Ciudad de Buenos Aires, Informe anual 2019. Recuperado de: <https://turismo.buenosaires.gob.ar/sites/turismo/files/Turismo%20Internacional%20en%20la%20CiudaddeBuenosAires%20-%20Informe%20Anual%202019.pdf>

Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires (2020). *Casos exitosos en sostenibilidad de las organizaciones turísticas de la Ciudad de Buenos Aires*. Recuperado de: <https://turismo.buenosaires.gob.ar/sites/turismo/files/Ebook-Sostenibilidad-FASCICULO-1.pdf>

Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires (2021). Innovatur BA 2021. Recuperado de: <https://turismo.buenosaires.gob.ar/es/article/innovatur-ba>

Ente de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires (2021). Turismo en Barrios. Recuperado de: <https://turismo.buenosaires.gob.ar/es/turismo-en-barrios>

Falabella, V. 2014. Identificación de áreas de alto valor de conservación como potenciales Áreas marinas protegidas. Informe elaborado durante la fase preparatoria del Proyecto GEF 5112-FAO-Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable. Recuperado de: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/identificacion_de_areas_de_alto_valor_de_conservacion_2014.pdf

Frías, L.V. (2006). Responsabilidad y sostenibilidad ecológica: una ética para la vida (Tesis doctoral). Universidad autónoma de Barcelona, Barcelona. Recuperado de: <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/5167/lef1de1.pdf>

Fedele, J. y Domínguez Roca, L. J. Puerto y ciudad. Revista Transporte y Territorio, núm. 12, enero-junio, 2015, pp. 1-15 Universidad de Buenos Aires Buenos Aires, Argentina. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333039205001.pdf>

Global Sustainable Tourism Council. (2019). Destination Assessment – Dubrovnik. Recuperado de: <https://www.gstcouncil.org/wp-content/uploads/GSTC-Destination-Assessment-Dubrovnik-2019-Final-Report.pdf>

Hernández, A.M.S., Da Silva, E.V., Sanchez, M.A.F. (Octubre-Diciembre 2019). Turismo sustentable y los diferentes enfoques, aproximaciones y herramientas para su medición. PASOS, 17 (5), 901-914.

International Association Antarctica Tour Operators. (2012). Report of the International Association of Antarctica Tour Operators 2011-12, Under Article III (2) of the Antarctic Treaty. Recuperado de: <https://iaato.org/information-resources/>

International Maritime Organization (2016). Argentina workshop promotes energy efficiency measures. Recuperado de: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-717.aspx>

International Maritime Organization (2017). Inspection training for cleaner shipping. Recuperado de: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-970.aspx>

International Maritime Organization (2017). Linkages between IMO's technical assistance work and the 2030 Agenda for sustainable development. Recuperado de: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/TC.1-Circ.69.pdf>

International Maritime Organization (2018). Port emissions training for Argentina. Recuperado de: <https://imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-1127.aspx>

International Maritime Organization (2021). 100th State joins ship air pollution and emissions treaty. Recuperado de: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/MARPOL100State.aspx>

International Maritime Organization (2019). Strategy, planning and reform. Recuperado de: https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/Documents/SDG_Strategy%20and%20planning.pdf

International Maritime Organization (2017). Teaching energy-efficient ship operation in Argentina. Recuperado de: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-967.aspx>

La industria de los cruceros con párate hasta fin de año, quiebras y concursos de acreedores. (22 de Julio de 2020). El Economista. Recuperado de: <https://eleconomista.com.ar/2020-07-la-industria-de-los-cruceros-con-parate-hasta-fin-de-año-quiebras-y-concursos-de-acreedores/>

Maimó Vico, J.L. (2015). Turismo de cruceros en el Mediterráneo (Tesis de Licenciatura). Universidad de las Islas Baleares, Islas Baleares. Recuperado de: <http://dspace.uib.es/xmlui/bitstream/handle/11201/3016/Jose%20Luis%20Vico%20Maim%203%B3.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Mar del Plata apuesta a recibir cruceros. (20 octubre 2020). Mensajero. Recuperado de: <https://mensajero.com.ar/2020/10/20/mar-del-plata-apuesta-a-recibir-cruceros/>

Martínez, C. I. (2012). Perspectivas del Turismo de Cruceros en Argentina en el marco de las tendencias mundiales. Notas en Turismo y Economía. Año III. Nro. IV. 2012. ISSN 1853-1504. Recuperado de: <http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/27079/03-PERSPECTIVAS+DEL+TURISMO+DE+CRUCEROS+EN+ARGENTINA.pdf;jsessionid=3443E4926E164D6346AA14314DE57AB0?sequence=1>

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (2021). Ambiente creó el Programa de Humedales. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/ambiente-creo-el-programa-de-humedales>

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (2021). Cabandié anunció obras de gestión de residuos para toda la provincia de Tierra del Fuego. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/cabandie-anuncio-obras-de-gestion-de-residuos-para-toda-la-provincia-de-tierra-del-fuego-0>

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación. (2016). Buenos Aires. “El Sistema Nacional de Áreas Marinas Protegidas. Bases para su puesta en funcionamiento”. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/ambiente/agua/areas-marinas-protegidas>

Ministerio de Transporte. (2021). Avanzan las obras de ampliación del puerto de Ushuaia. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/avanzan-las-obras-de-ampliacion-del-puerto-de-ushuaia>

Ministerio de Transporte. (2019). Cruceros antárticos. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/cruceros-antarticos>

Ministerio de Transporte (2018). Cruceros: Argentina presentó en Estados Unidos el plan "1 millón de pasajeros". Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/cruceros-argentina-presento-en-estados-unidos-el-plan-1-millon-de-pasajeros>

Ministerio de Transporte. (2020). Firma de convenio junto a Tierra del Fuego para la construcción de una terminal de ómnibus y la realización de obras en el puerto de Ushuaia. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/firma-de-convenio-junto-tierra-del-fuego-para-la-construccion-de-una-terminal-de-omnibus-y>

Ministerio de Transporte. (2019). Grandes cruceros en Puerto Madryn. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/grandes-cruceros-en-puerto-madryn>

Ministerio de Turismo y Deportes. (2021). La Argentina será miembro del Consejo Ejecutivo de la Organización Mundial del Turismo. Recuperados de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-argentina-sera-miembro-del-consejo-ejecutivo-de-la-organizacion-mundial-del-turismo>

Ministerio de Turismo y Deportes. (2021). Mediante Pre Viaje se inyectaron \$15 mil millones al sector turístico. Datos recuperados de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/mediante-previaje-se-inyectaron-15-mil-millones-al-sector-turistico>

Ministerio de Transporte (2018). Nación presentó el plan de modernización del Puerto Buenos Aires. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/nacion-presento-el-plan-de-modernizacion-del-puerto-buenos-aires>

Ministerio de Transporte. (2018). Se espera un nuevo récord de turistas de cruceros en el Puerto Buenos Aires. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-espera-un-nuevo-record-de-turistas-de-cruceros-en-el-puerto-buenos-aires>

Natalia García (2019). La Planificación del transporte por agua en Argentina. Límites y desafíos para los próximos años. Recuperado de: <http://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/publicaciones/doc13.pdf>

O'Connor, James (2002). Es posible el capitalismo sostenible? Recuperado de: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20100930021858/3connor.pdf>

Observatorio Turístico de la Ciudad. (2020). Turismo Internacional en la Ciudad de Buenos Aires Informe anual 2019. Recuperados de: <https://turismo.buenosaires.gob.ar/sites/turismo/files/Turismo%20Internacional%20en%20la%20CiudaddeBuenosAires%20-%20Informe%20Anual%202019.pdf>

Organización Marítima Internacional. Asociaciones y Proyectos. Recuperado de: <https://www.imo.org/es/OurWork/PartnershipsProjects/Paginas/Default.aspx>

Organización Marítima Internacional. Código IGS y Directrices para la implantación del Código IGS. Recuperado de: <https://www.imo.org/es/OurWork/HumanElement/Paginas/ISMCode.aspx>

Organización Mundial del Turismo (2021). 2020: Análisis del año. Recuperado de: www.unwto.org/es/covid-19-y-sector-turistico-2020.

Organización Mundial de Turismo. (2021). 2020: El peor año de la historia del turismo, con mil millones menos de llegadas internacionales. Recuperado de:

<https://www.unwto.org/es/news/2020-el-peor-ano-de-la-historia-del-turismo-con-mil-millones-menos-de-llegadas-internacionales>

Osorio García, M (2006). La planificación turística. Enfoques y modelos. Quivera, vol. 8, núm. 1, pp. 291-314. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/401/40180113.pdf>

Panorama Social de America Latina 2020. Naciones Unidas y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (NU. CEPAL. 2021). Recuperado de: https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/46687/S2100150_es.pdf

Plan Urbano Ambiental (2020). *Diagnóstico 2020 Comunas*. Recuperado de: https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/pua-diagnostico_comunas.pdf

Plan Urbano Ambiental (2020). *Informe de gestión*. Recuperado de: https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/pua_-_investigacion_copua_-_diagnostico_ley_2930_resumen_ejecutivo.pdf

Sacho, A. (1998). Introducción al turismo, Madrid, Organización Mundial del Turismo (OMT). Recuperado de: <http://www.utntyh.com/wp-content/uploads/2011/09/INTRODUCCION-AL-TURISMO-OMT.pdf>

Schulz, A. y Auer, J. (2010). Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus. Munich, Alemania. Oldenbourg. Recuperado de: [https://books.google.com.ar/books?hl=es&lr=&id=7cDDxzyCWJYC&oi=fnd&pg=PA8&dq=Schulz,+A.+y+Auer,+J.+\(2010\).+Kreuzfahrten+und+Schiffsverkehr+im+Tourismus.+Munich,+Alemania.+Oldenbourg.&ots=gT9Hpst5iD&sig=hpZCiQis-mcrOmA2WIVx9PKnvQ#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.ar/books?hl=es&lr=&id=7cDDxzyCWJYC&oi=fnd&pg=PA8&dq=Schulz,+A.+y+Auer,+J.+(2010).+Kreuzfahrten+und+Schiffsverkehr+im+Tourismus.+Munich,+Alemania.+Oldenbourg.&ots=gT9Hpst5iD&sig=hpZCiQis-mcrOmA2WIVx9PKnvQ#v=onepage&q&f=false)

Segundo Informe Voluntario Nacional de la Argentina 2020. Primera ed. – Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales. 2020. Recuperado de: https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/26364VNR_2020_Argentina_Report_Spanish.pdf

Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria. (2018). Ahora el Senasa controla sólo la basura orgánica de los cruceros. Recuperado de: <http://www.senasa.gob.ar/senasa-comunica/noticias/ahora-el-senasa-controla-solo-la-basura-organica-de-los-cruceros>

Sustainable Development of Tourism. En UNWTO. Recuperado de: <https://sdt.unwto.org/es/content/definicion>

Thiel Ellul (2020). Turismo en la Ciudad de Buenos Aires: Comunas con mayor influencia turística, monitoreo de la actividad y medición de impactos. Recuperado de: <https://www.ucm.es/geoturis/file/coloquio-ucmthiel>

Un crucero con 500 personas fondeó en la bahía de Camarones. (20 de Noviembre 2019). El Chubut. Recuperado de: <https://www.elchubut.com.ar/regionales/2019-11-20-19-9-0-un-crucero-con-500-personas-fondeo-en-la-bahia-de-camarones>

World Tourism Organization and Asia-Pacific Tourism Exchange Center (2016), Sustainable Cruise Tourism Development Strategies – Tackling the Challenges in Itinerary Design in South-East Asia, UNWTO, Madrid, DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284417292>