

Turismo de Cruceros Internacionales en Chile

Situación actual y características
de los pasajeros que visitan
Chile

Mayo, 2013





Fecha publicación: Mayo del 2013

Documento elaborado por:

**SERVICIO NACIONAL DE TURISMO
Subdirección de Estudios
Av. Providencia 1550, Santiago, Chile
T: +56 (2) 27318300
<http://www.sernatur.cl>**

**Foto Portada:
Cruceros, Arica
Banco Audiovisual SERNATUR
Región de Arica y Parinacota
Autor, SERNATUR**



Presentación

La actividad de cruceros en Chile y el mundo, tiene efectos reales para el turismo receptivo, y por consiguiente para la economía del país receptor, generando ingresos monetarios y empleo tanto a nivel local en los destinos turísticos asociados a cada puerto de recalada, como también a nivel nacional. Además, esta actividad trae consigo efectos potenciales, toda vez que un pasajero de crucero desee volver al país extendiendo su estadía, o bien recomendándolo a su grupo cercano de familiares y/o amigos.

En Chile, esta actividad se encuentra en franco pie de recuperación, siendo la recién finalizada temporada 2012/2013 la segunda de manera consecutiva con cifras positivas tanto de recaladas de cruceros como también de llegada de pasajeros, con tasas de variación que superan incluso el 20%.

Este estudio se enmarca en la Estrategia Nacional de Turismo 2012-2020, específicamente en el quinto pilar de "Inteligencia de Mercado", cuyo objetivo general es: "Proporcionar información que permita diseñar estrategias adecuadas para la atracción de los turistas, y dar acceso a información estandarizada y comparable a potenciales inversionistas nacionales y extranjeros".

Es necesario por tanto, contar con datos de esta actividad que permitan dar a conocer las características propias de los cruceristas que nos visitan cada año, como por ejemplo, su composición etaria y género; razones de viaje; la forma de organizar sus excursiones en los destinos, y por consiguiente el gasto que realizan durante su visita en Chile. Todo lo anterior, tiene como finalidad poner a disposición de las personas e instituciones públicas/privadas del rubro, información confiable y actualizada que les permita profundizar en el conocimiento propio de la actividad, como también realizar gestión en base a los resultados obtenidos.

Por último, dar agradecimientos a todos quienes contribuyeron en este estudio, como a la Subsecretaría de Turismo, Direcciones Regionales de Sernatur, la Corporación de Puertos del Conosur, y empresarios locales, quienes aportaron información relevante y valiosos conocimientos sobre el tema.

Daniel Pardo López
Director Nacional (S)
Servicio Nacional de Turismo

Índice de contenidos

Introducción	9
CAPÍTULO 1 . ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD DE CRUCEROS A NIVEL MUNDIAL Y NACIONAL	10
Resumen Ejecutivo	10
Antecedentes Generales de la Actividad Mundial	11
Tendencias Mundiales.....	11
Aporte Monetario de la Actividad.....	15
Antecedentes Generales de la Actividad en Chile	17
Actores Involucrados.....	17
Agentes de naves o Consignatarios	19
Operador Turístico.....	20
Agencias de Viajes Locales	21
Puertos	21
Destinos	24
Arica.....	25
Iquique.....	26
Antofagasta.....	27
Puerto Coquimbo	28
Valparaíso.....	29
Puerto Montt	30
Castro	31
Chacabuco	32
Punta Arenas.....	33
Puerto Natales	34
Tendencia de los últimos años	35
Evolución de las líneas de cruceros que arriban al país.....	35
Llegada de pasajeros en cruceros internacionales.....	37
Recaladas de cruceros internacionales	39
Llegadas de pasajeros de cruceros internacionales a nivel de puertos	41
Puerto de Arica	41
Puerto de Iquique.....	43
Puerto de Antofagasta	44
Puerto de Coquimbo	45
Puerto de Valparaíso.....	46
Puerto Montt	48
Puerto de Castro	50
Puerto de Chacabuco	51
Puerto de Punta Arenas.....	52
Puerto Natales	54
Aspectos normativos	55
Banderas de Conveniencia.....	55
Practicaje y Pilotaje	56
Faros y Balizas.....	58
Ley 20.549 Fomenta el Mercado de Cruceros Turísticos.....	59
Modificación a Ley 19.995	59

Modificación Decreto Ley N° 825 de 1974.....	60
Ley 19.913.....	60
Tratado Antártico	61

CAPÍTULO 2 . ANÁLISIS ESTADÍSTICO DEL PERFIL Y GASTO PER CÁPITA DEL PASAJERO DE CRUCERO EN 5 PUERTOS DE CHILE..... 63

Objetivo	63
-----------------------	-----------

Objetivos Específicos	63
------------------------------------	-----------

Resumen ejecutivo	64
--------------------------------	-----------

Metodología	65
--------------------------	-----------

Aspectos generales	65
--------------------------	----

Cuestionario aplicado	65
-----------------------------	----

Determinación de la muestra.....	65
----------------------------------	----

Levantamiento de la información y acoplamiento de la BB.DD.	68
--	----

Depuración de la BB.DD.	68
------------------------------	----

Factores de expansión	69
-----------------------------	----

Resultados generales.....	70
----------------------------------	-----------

Características personales.....	70
---------------------------------	----

Características del viaje	71
---------------------------------	----

Gasto total per cápita	74
-------------------------------------	-----------

Consideraciones	74
-----------------------	----

Principales resultados	74
------------------------------	----

Principales factores	76
----------------------------	----

Resultados según puertos.....	78
--------------------------------------	-----------

ANEXOS	81
---------------------	-----------

Conceptos turísticos de referencia.....	81
--	-----------

Glosario	82
-----------------------	-----------

Cuestionario aplicado en VTP.....	84
--	-----------

Cuestionario aplicado en regiones	85
--	-----------

.....	85
-------	----

Imputación Múltiple.....	86
---------------------------------	-----------

Cuadros Estadísticos.....	88
----------------------------------	-----------

Resultados Generales según factores.....	88
Resultados Generales según puertos	90
Estadísticas descriptivas según factores.....	91
Estadísticas descriptivas según puertos	93
Atractivos Turísticos	94
Arica	94
Iquique.....	94
Antofagasta.....	95
Coquimbo	95
Valparaíso – A	95
Valparaíso – B	96
Puerto Montt	97
Chacabuco	97
Castro	98
Puerto Natales.....	99
Punta Arenas.....	100

Índice de gráficos

Gráfico 1.1 Llegadas de pasajeros de cruceros internacionales, serie 2002/2003 – 2012/2013.-----	38
Gráfico 1.2 Recaladas de Cruceros Internacionales, serie 2002/20033 – 2012/2013. -----	40
Gráfico 1.3 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales al puerto de Arica, serie 2002/2003 – 2012/2013.-----	42
Gráfico 1.4 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales al puerto de Iquique, serie 2002/2003 – 2012/2013.-----	43
Gráfico 1.5 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales al puerto de Antofagasta, serie 2002/2003 – 2012/2013.-----	44
Gráfico 1.6 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales al puerto de Coquimbo, serie 2002/2003 – 2012/2013.-----	45
Gráfico 1.7 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales al puerto de Valparaíso, serie 2002/2003 – 2012/2013.-----	47
Gráfico 1.8 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales a Puerto Montt, serie 2002/2003 – 2012/2013.-----	49
Gráfico 1.9 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales al puerto de Castro, serie 2002/2003 – 2012/2013.-----	50
Gráfico 1.10 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales al puerto de Chacabuco, serie 2002/2003 – 2012/2013.-----	51
Gráfico 1.11 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales al puerto de Punta Arenas, serie 2002/2003 – 2012/2013. -----	53
Gráfico 1.12 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales a Puerto Natales, serie 2002/2003 – 2012/2013.-----	54
Gráfico 2.1 Error de estimación (d) en función del tamaño muestral (n), confianza estadística al 95%. --	66
Gráfico 2.2 Género y rango etario de los pasajeros de cruceros que visitan Chile.-----	70
Gráfico 2.3 Género / rango etario de los pasajeros de cruceros que visitan Chile, y conformación del grupo de viaje. -----	71
Gráfico 2.4 ¿Es su primer viaje en cruceros? Cantidad de viajes anteriores (sin contar esta ocasión). ----	72
Gráfico 2.5 Razones para realizar este viaje / Forma de organizar el viaje en tierra. -----	73
Gráfico 2.6 Dispersión del gasto per cápita -----	75
Gráfico 2.7 Proporción de pasajeros según ítems / Monto promedio de gasto según 4 principales ítems. 76	

Gráfico 2.8 Proporción y gasto promedio pp de los pasajeros según horas en tierra.	77
Gráfico 2.9 Proporción según tramo de gasto y gasto promedio pp de los pasajeros según puertos.	78
Gráfico 2.10 Proporción según tramo de gasto y gasto promedio pp de los pasajeros en puerto de Valparaíso según tipología.	79

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1.1 Principales agrupaciones comerciales de cruceros internacionales.	11
Ilustración 1.2 Principales asociaciones de cruceros internacionales.	13
Ilustración 1.3 Actores del turismo de cruceros internacionales.	17
Ilustración 1.4 Fases del diseño de itinerarios.	18
Ilustración 1.5 Principales puertos de Chile.	23
Ilustración 1.6 Atractivos turísticos, zona de influencia Arica.	25
Ilustración 1.7 Atractivos turísticos, zona de influencia Iquique.	26
Ilustración 1.8 Atractivos turísticos, zona de influencia Antofagasta.	27
Ilustración 1.9 Atractivos turísticos, zona de influencia Coquimbo.	28
Ilustración 1.10 Atractivos turísticos, zona de influencia Valparaíso.	29
Ilustración 1.11 Atractivos turísticos, zona de influencia Puerto Montt.	30
Ilustración 1.12 Atractivos turísticos, zona de influencia Castro.	31
Ilustración 1.13 Atractivos turísticos, zona de influencia Chacabuco.	32
Ilustración 1.14 Atractivos turísticos, zona de influencia Punta Arenas.	33
Ilustración 1.15 Atractivos turísticos, zona de influencia Puerto Natales.	34

Índice de Tablas

Tabla 1-1 Evolución del tamaño de las naves de cruceros internacionales.	12
Tabla 1-2 Aspectos evaluados para selección de puertos base y secundarios.	22
Tabla 1-3 Principales características de los puertos chilenos que forman parte de puertos del Conosur. ...	24
Tabla 1-4 Compañías de Cruceros Internacionales, temporada 2012/2013.	35
Tabla 1-5 Llegadas de pasajeros de cruceros internacionales según puerto, temporada 2012/2013.	38
Tabla 1-6 Recaladas de Cruceros Internacionales, temporada 2012/2013.	40
Tabla 1-7 Tarifa global por servicio de practicaaje	56
Tabla 1-8 Tarifa global por servicio de pilotaje.	57
Tabla 1-9 Ejemplificación del costo por concepto de faros y balizas.	59
Tabla 2-1 Resultados muestrales levantamiento piloto, VTP (Valparaíso).	65
Tabla 2-2 Tamaño muestral (n) y error de estimación (d) según puertos.	66
Tabla 2-3 Programación inicial levantamiento muestral según puertos.	67
Tabla 2-4 Estadísticas descriptivas de la cantidad de viajes en cruceros realizados sin contar esta ocasión.	71
Tabla 2-5 Estadísticas descriptivas de la cantidad de viajes en cruceros realizados sin contar esta ocasión.	74
Tabla 2-6 Gasto ppp y proporción de pasajeros según tamaño del crucero y compra de excursión a bordo.	76



Puerto Chacabuco
Región de Aysén
Chile
Banco Imágenes SERNATUR

Introducción

El turismo de cruceros es una de las actividades que destaca por su crecimiento sostenido. Las cifras internacionales revelan que la actividad ha crecido, desde 1980 al 2011, a un ritmo del 7,5% promedio anual, y las tasas de ocupación de las flotas ostentan porcentajes que superan el 100%¹.

Para el año 2013, la tendencia alcista se mantiene, estimando un crecimiento del 3% frente al año anterior, alcanzando así los 20,9 millones pasajeros transportados, lo que se traduce en 34 mil millones de dólares en ingresos a nivel mundial.

Bajo este contexto, el Servicio Nacional de Turismo junto con la Subsecretaría de Turismo, muestran su interés en estudiar esta actividad a nivel nacional, no solo a tendencias cualitativas, si no a complementar el estudio con la medición del gasto del crucerista de naves internacionales en Chile. De esta manera, el presente documento se divide en dos secciones; la primera hace referencia al contexto mundial, y posteriormente su bajada local o nacional (identificando sus principales figuras y alcances, hitos e iniciativas gubernamentales para el fomento de la actividad); y la segunda sección, en donde se exponen los principales resultados estadísticos del estudio de carácter exploratorio que se llevó a cabo en cinco puertos del país: Arica, Valparaíso, Puerto Montt, Chacabuco y Punta Arenas, con el objetivo de disponer de información actualizada que permita dimensionar el gasto de los pasajeros de cruceros internacionales en dichos destinos.

Cabe señalar que la información oficial de recalada y llegada de pasajeros, proporcionada por la Corporación de Puertos del Conosur, corresponde a la reportada por dicha organización a la fecha de cierre del presente documento².

¹ Cruise Lines International Association (CLIA), 2012 Industry Update.

² Información enviada el 3 de mayo del 2013.

Capítulo 1 . Análisis de la actividad de cruceros a nivel mundial y nacional

Resumen Ejecutivo

Las cifras estimadas de crecimiento en pasajeros transportados e ingresos derivados de la actividad, se complementan con datos internacionales que revelan su tendencia a nivel global. Para el año 2013 el Caribe es el principal destino a nivel mundial, con un 34,4% del total de camas disponibles, mientras que Sudamérica alcanza sólo el 3,9%. Aun cuando en términos comparativos la cifra es menor, el crecimiento experimentado en los últimos diez años se ha cuadruplicado. Esto en parte, por el aumento de los cruceristas no primerizos, quienes representan el 60%³ de la demanda norteamericana, principales emisores de cruceristas a nivel mundial, con una participación del 67% sobre el total de pasajeros estimados para el año 2013.

En referencia al aporte económico de la actividad, el documento presentado por la FCCA⁴, en septiembre del 2012, en base al estudio de 21 destinos internacionales de cruceros, señalan entre otros datos, que el tiempo promedio de estadía de un crucerista en destino es de 4,2 horas, durante el cual los cruceristas adquieren excursiones, bienes y servicios, representado en un gasto promedio de 95,92 dólares americanos (USD).

A nivel nacional el crecimiento de llegadas de pasajeros se ha incrementado en un 23,3% en diez años, alcanzando las 231.206 llegadas en la temporada 2012/2013, un 25,9% mayor a la temporada anterior, este crecimiento es especialmente significativo debido al fuerte quiebre experimentado en la temporada 2010/2011, que llevó las cifras al punto más bajo de la década. Los puertos de Valparaíso, Punta Arenas y Puerto Montt concentran el 74% del total de estas llegadas. La reciente temporada finalizó con un total de 213 recaladas, lo que revela una recuperación del 52% frente a las cifras de la temporada 2010/2011. Estas recaladas significaron el arribo de 21 compañías de cruceros internacionales, de las cuales un 15% de acuerdo a las variables de segmentación de la OMT, pertenecen al segmento lujo.

La temporada 2012/2013 muestra una recuperación del 53% en la llegada de pasajeros respecto al quiebre de la temporada 2010/2011 siendo el 3^{er} mejor registro de la última década

³ Cruise Lines International Association (CLIA), Cruise Market Profile Study, Año 2011.

⁴ Economic Contribution of Cruise Tourism to the Destination Economies, Volume I, Prepared for Florida-Caribbean Cruise Association, Septiembre 2012.

Antecedentes Generales de la Actividad Mundial

Tendencias Mundiales

De acuerdo al registro del año 2013 del Seatrade Insider, la flota mundial alcanza las 376 naves. Esta amplia oferta se concentra en tres principales agrupaciones: Carnival Corporation & Plc, Royal Caribbean Ltd. y Star Cruises, las cuales en su conjunto concentran cerca del 50% de la oferta a nivel mundial. El origen de estas alianzas responde al interés de las navieras en sostener el crecimiento del mercado, por lo que entonces deben agruparse para asumir los altos costos de inversión que significa el especializar sus itinerarios y naves, sumado al hecho de que a través de las asociaciones logran abarcar distintos segmentos de oferta y demanda. Es importante destacar que las navieras conciben sus buques como un destino por sí mismo, por tanto lo diferencian con instalaciones y equipamientos cada vez más innovadores.

Ilustración 1.1 Principales agrupaciones comerciales de cruceros internacionales.



Fuente: Carnival Corporation & Plc.- Royal Caribbean Cruise Ltd.- Star Cruises.

En referencia a la evolución de los buques, la capacidad media ha aumentado desde los 1.500 pasajeros en los años 90 a los 2.500 en el 2010. La tecnología y las herramientas de construcción se ven constantemente desafiadas frente a la solicitud de construcción de "Very Large Cruise Vessel"- VLCV. Estas megaconstrucciones son un reto tanto para los astilleros, como para las navieras, ya que junto con el alto costo de inversión⁵ se une la problemática ambiental, el tratamiento de basuras, higiene y seguridad.

⁵ El costo de construcción del buque Oasis 3, se estima 1.300 millones de dólares. Seatrade Insider.

Tabla 1-1 Evolución del tamaño de las naves de cruceros internacionales.

Nave	Línea de Crucero	GT	Capacidad de Pasajeros	Año de Construcción
Grand Princess	Princess Cruises	107.517	2.600	1998
Voyager of the Seas	Royal Caribbean International	137.276	3.114	1999
Carnival Conquest	Carnival Cruise Lines	110.000	2.974	2002
Diamond Princess	Princess Cruises	115.875	2.670	2004
Caribbean Princess	Princess Cruises	112.894	3.082	2004
Queen Mary 2	Cunard Line	151.400	2.620	2004
Freedom of the Seas	Royal Caribbean International	160.000	3.634	2006
Oasis of the Seas	Royal Caribbean International	225.000	6.360	2009
Allure of the Seas	Royal Caribbean International	225.000	6.360	2010
(*)Oasis 3	Royal Caribbean International	225.282	6.360	2016

(*)Fuente: *Seatrade Insider Order Book*, en construcción.

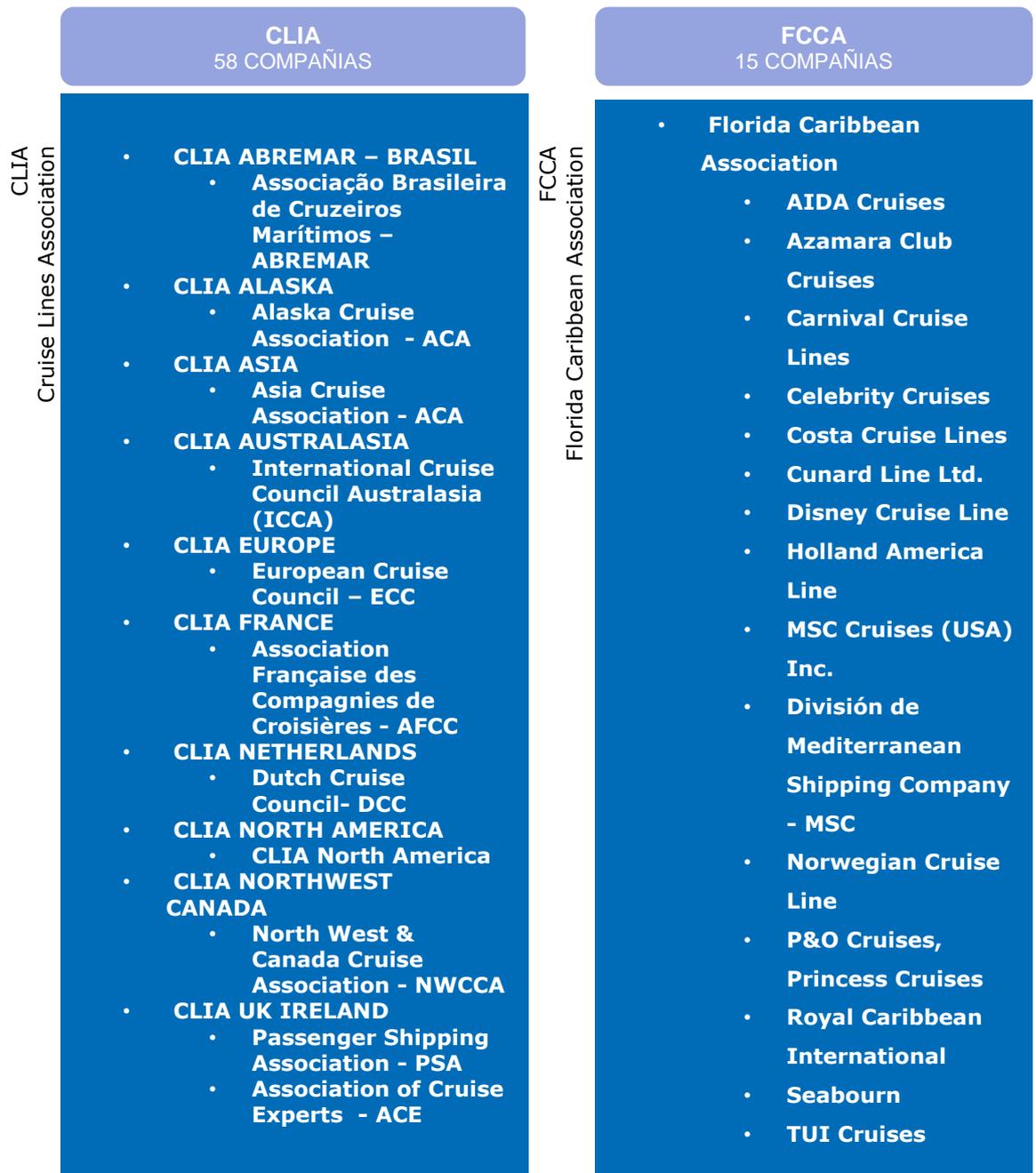
Cruise Lines Association - CLIA, señala que las navieras continúan potenciando sus flotas. Es así que sólo entre los años 2000 y 2013 se han introducido 167 nuevos buques al mercado, y de acuerdo a cifras del *Seatrade Insider*, la cartera de pedido de los astilleros hasta el año 2016 contempla la construcción de 20 nuevos buques, los que aportarán con una capacidad aproximada de 62.000 camas, lo que significa una inversión estimada de 13.760,8 millones de dólares⁶. Esta apuesta se respalda en la rentabilidad que genera la actividad, si se considera por ejemplo, que los reportes financieros de Carnival Corporation indican que sus ingresos netos del año 2012 alcanzaron los 1.298 millones de dólares. Si bien estas cifras son 410 millones menos que las registradas el año 2011, esto sería consecuencia puntual de la tragedia del *Costa Concordia*⁷. Es importante mencionar que estos ingresos son la sumatoria de venta de pasajes e ingresos a bordo, con una proporción observada de 70/30, por lo que la inclusión de mayores servicios y amenidades a bordo impulsa la rentabilidad del negocio, lo cual fomenta la evolución del "hotel flotante" a "resort flotante" con mayor fuerza.

A medida que se ha masificado esta actividad, se han formado distintas asociaciones comerciales sin fines de lucro con el objetivo de promocionar, investigar e impulsar el desarrollo de la actividad; crear y certificar a sus intermediarios (agentes de viajes) y favorecer las relaciones entre las navieras, los gobiernos y las organizaciones internacionales. Estas asociaciones se extienden a nivel global y se subdividen generalmente a nivel regional. Entre estos agentes dinamizadores, destaca la Cruise Lines International Association (CLIA), la que a fines de 2012 anunció su expansión, incrementando de 26 compañías asociadas a un total de 58 filiales, alcanzando presencia en Norteamérica, Sudamérica, Europa, Asia y Australasia, posicionándose como la asociación con mayor representatividad del sector.

⁶ *Seatrade Insider* 21 marzo 2013.

⁷ 13 enero 2012 la nave *Costa Concordia*, de la Compañía *Costa Cruise*, sufrió choque, encallamiento y hundimiento parcial en las costas de Italia, falleciendo 32 personas.

Ilustración 1.2 Principales asociaciones de cruceros internacionales.



Fuente: Cruise Lines International Association –CLIA, Florida-Caribbean Cruise Association – FCCA.

De manera global, entre las regiones de destino se distinguen: Alaska, Caribe, Norte de Europa/Báltico, Mediterráneo, Oriente Medio, Asia, Australasia y otras zonas emergentes. La selección de una u otra depende del grado de atractivo que tengan para los clientes reales y potenciales de cada naviera, y las perspectivas de crecimiento de la zona. En este sentido y como ha sido la tendencia, destaca el

Caribe como zona de excelencia, la cual concentra al año 2013 un 34,4⁸% de la demanda mundial; el Mediterráneo ocupa un segundo lugar con un 21,7%, mientras que Sudamérica tiene una participación del 3,9%.

El aumento de los cruceristas no primerizos, denominados "*repetears*", quienes representan un 60%⁹ de la demanda norteamericana real, han llevado a las navieras a buscar nuevos destinos que estimulen la fidelización a sus marcas, por lo que emerge el interés por zonas menos exploradas como Sudamérica. En este sentido la disponibilidad de camas en el periodo 2000 – 2010 hacia Sudamérica se cuadruplicó, finalizando el año 2010 con poco más de 260.000 camas anuales, lo que representa un 1,9% de las camas totales 2010 reportadas por la CLIA. Otros factores que han incidido en el auge de la zona son: el clima, la imagen de seguridad de la región y el desarrollo de infraestructura portuaria, entre otros, lo que se conjuga con el crecimiento sostenido de la demanda de esta actividad a nivel mundial.

Otro aspecto a destacar es el incremento de los itinerarios, de 6 a 8 días de duración, los que llegaron a representar en el primer trimestre del año 2012 un 52,41% sobre el total de itinerarios ofertados, un 8,3% mayor a igual periodo 2011.¹⁰

CLIA indica que Norteamérica es el principal emisor de cruceristas, con una participación del 67% sobre el total de pasajeros estimados para el 2013; en segundo lugar se encuentra Europa con una participación aproximada del 30%.

Las tres grandes compañías de cruceros, Carnival Corporation & Plc, Royal Caribbean Ltda y Star Cruise mantienen su liderazgo, terminando el 2012 con cifras de ocupación de 105,5%, 104,4% y 107,6%, respectivamente¹¹.

Se estima que el año 2013 finalizará con 20,9 millones de pasajeros transportados, un 3,3% mayor a lo registrado en la temporada anterior.

Según David Scowsill, presidente del Consejo Mundial de Viajes y Turismo, se estima que el año 2013 finalizará con 20,9 millones de pasajeros transportados, un 3,3% mayor a lo registrado en la temporada anterior, cifras no menores si se considera que en el año 2011 se alcanzó el movimiento peak de pasajeros de la década con 16,32 millones.

Cabe señalar que a la fecha de realización de este documento, no se disponen de cifras oficiales de demanda de la actividad correspondientes al año 2012.

⁸ CLIA, 2013 North America Cruise Industry Update, Febrero 2013.

⁹ FCCA: Cruise Industry Overview – 2012. En Chile se estima un 87%, ver capítulo 2 del documento.

¹⁰ CLIA, Report Summary 1st Quarter 2012 versus 1st Quarter 2011.

¹¹ Los índices de ocupación son un indicador de la productividad. El índice de ocupación puede ser superior a 100, dado que la capacidad oficial de alojamiento no considera las camas supletorias o terceras camas en camarotes dobles (Turismo de cruceros, situación actual y tendencias - OMT - pág. 252).

Aporte Monetario de la Actividad

Carnival Corporation & Plc, Royal Caribbean Ltd. y Star Cruises, las tres compañías líderes del mercado, reportan ingresos brutos por un total de 25.346 millones de dólares durante el año 2012, y de acuerdo a sus proyecciones esperan terminar el 2013 con un incremento que oscile entre un 3% y un 5%.

En relación a la generación de empleo, CLIA reporta que a nivel Norteamericano la cifra alcanzan los 350.000 empleos, lo que se traduce en 16.500 millones de dólares en salarios.

En cuanto al beneficio económico que perciben los destinos, éstos provienen de:

- Gasto realizados por los pasajeros en excursiones en tierra, compra de artesanía y souvenir, consumo de servicios de alimentación, transporte local y otros.
- Gasto realizado en tierra por la tripulación, principalmente derivados de la compras de mercadería, utilización de servicios de transporte local y el consumo en restaurantes y locales de comida rápida.
- Gasto de las navieras en servicios portuarios, junto con el aprovisionamiento de comida y mercadería, tasas e impuestos, entre otros.

Del mismo modo, existen gastos indirectos generados por parte de las empresas locales proveedoras de servicios turísticos. Por ejemplo, el gasto en que realizan los tour operadores receptivos en la subcontratación de servicios de alquiler de vehículos para el transporte de pasajeros, combustible, electricidad, agua etc.

La consultora Business Research & Economic Advisors-BREA en un estudio solicitado por la Florida-Caribbean Cruise Association – FCCA¹², con el objetivo de cuantificar el impacto económico del turismo de crucero en los destinos, concluyeron que el gasto promedio de un pasajero es de 95,92 dólares, mientras que el gasto promedio de un tripulante se sitúa en los 96,98 dólares¹³.

Por otra parte, el mismo estudio señala que los gastos generados por las navieras en los puertos de destino se diferencian en función de la infraestructura portuaria y tributaria de cada destino, y además responden a la necesidad de abastecimiento que presenta el buque en cada puerto.

Estudios internacionales señalan que el gasto promedio de un pasajero de crucero en 21 destinos estudiados es de 95,92 dólares.

¹² "Economic Contribution of Cruise Tourism to the Destination Economies", septiembre 2012.

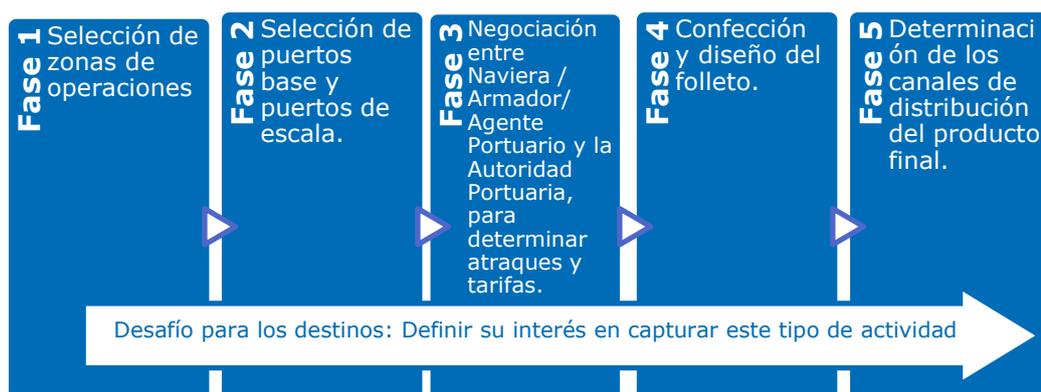
¹³ El análisis considera el promedio de 21 destinos mundiales incluidos en el estudio.

Es así que entre los 21 destinos estudiados por la BREA, los gastos de las navieras en abastecimiento e impuestos oscilan entre los 0,3 a los 73,0 millones de dólares, destacando además que en términos generales el 76% de los puertos estudiados presentan gastos bajo los 10 millones de dólares. El estudio concluye que, al adicionar todos estos factores, la actividad puede generar en un destino top como las Bahamas 393,8 millones de dólares, como resultado directo de sus más de 4 millones de llegadas de pasajeros; mientras que en otros destinos con menor flujo de pasajeros una cifra cercana a los 2,0 millones de dólares (Nicaragua, 31.300 llegadas de pasajeros temporada 2011/2012).

Se estima que para el 2013, los ingresos derivados de la actividad alcancen los 34 mil millones de dólares.

En términos globales y de acuerdo a lo expuesto por el Consejo Mundial de Viajes y Turismo, se estima que los ingresos totales derivados de la actividad para el 2013, alcancen los 34 mil millones de dólares, esto es, en términos nominales, un 4% mayor a lo registrado el año anterior.

Ilustración 1.4 Fases del diseño de itinerarios.



Fuente: Sainz de los Terreros.

- **Fase 1:** Las navieras seleccionan sus zonas de operaciones o regiones de destino, de acuerdo a lo atractivo que éstas resulten para sus clientes, considerando la disposición y características de sus buques y análisis de rentabilidad económica.
- **Fase 2:** Se escogen los puertos base¹⁶ y puertos de escala¹⁷ y el número de veces que se podrá ofertar este itinerario en cada temporada (verano e invierno); la frecuencia media varía entre 2 y 8 itinerarios en el año. Un punto a rescatar en este aspecto es que los itinerarios se pueden ofertar por tramo, por tanto la disponibilidad de infraestructura portuaria y servicios conexos que permitan el embarque y desembarque de pasajeros y la estancia antes y/o después del crucero, serán determinantes para la inclusión de éstos en los itinerarios. La selección de los puertos bases y secundarios, se realiza en base a tres principales razones; la primera de ellas tiene relación con las características técnicas del buque, sus dimensiones, equipamiento, antigüedad, entre otros; segundo, desde el punto de vista comercial, en el cual se analiza la demanda potencial y la rentabilidad que generará el producto, y finalmente un punto de vista logístico, concerniente a la distancia en millas náuticas entre los distintos puertos, la infraestructura e instalaciones portuarias, capacidad de abastecimiento y los atractivos turísticos en destino.
- **Fase 3:** Cada naviera negocia y evalúa los atraques y las tarifas con la Autoridad Portuaria respectiva.
- **Fase 4:** La cuarta fase es la confección y diseño del folleto.
- **Fase 5:** Esta fase se denomina "colaboración con las redes o canales de distribución"¹⁸, en la cual se definen los canales de distribución del producto final, esto es la sumatoria de hoteles, restaurantes, excursiones, desplazamientos. Aquí, los tour operadores y las agencias de viajes locales desempeñan un rol relevante.

¹⁶ Puerto base o Home Ports: Puerto en el que se produce el embarque y/o desembarque del pasaje como principio y/o fin del crucero.

¹⁷ Puerto escala: Aquel en el que el pasaje desembarca, para embarcar posteriormente y proseguir el crucero.

¹⁸ Turismo de cruceros, Situación actual y tendencias, 2008 Organización Mundial del Turismo.

Un punto común en cada una de las fases del diseño del itinerario es la propuesta e interés de los destinos por capturar este tipo de movimiento, tanto por la disposición de su estructura portuaria y legislativa como por su oferta turística.

Por último, cabe señalar que en términos generales la planificación del itinerario se realiza para un periodo de dos a cinco años, y su formación se extiende entre 12 y 18 meses¹⁹.

Agentes de naves o Consignatarios

Los consignatarios han sido históricamente asociados al transporte marítimo de carga, sin embargo, con la irrupción de los buques de pasajeros, los agentes de naves han adquirido funciones propias del quehacer turístico. Los agentes navieros, son los representantes de las compañías navieras por ellos consignadas en los puertos de arribo. Figura distinta a la del armador o naviero, título que se le otorga a la persona que explota por su cuenta un buque, independiente de que sea o no propietario del mismo.

De manera general el consignatario cumple con las funciones de gestionar de manera directa, o a través de terceros, la prestación de los servicios de aprovisionamiento a la nave, la carga de combustible, el retiro de basuras, la estiba y desestiba, además de la tramitación y presentación documental y administrativa necesaria para obtener el despacho de la nave, incluido el enrolamiento de la tripulación y el pago de impuestos, y cualquier otra tarea que le asigne el armador.

Los consignatarios están en constante contacto con el capitán y la nave durante su permanencia en el puerto, asistiendo al capitán en sus solicitudes y requerimientos.

A nivel nacional se distinguen 100 agencias de naves²⁰ con permiso de operación, y de ellas destacan para operar el segmento de naves de cruceros las siguientes: Agunsa, Broom, Inchcape, Saam y Ultramar. En Chile, el reglamento de agentes de naves de la Armada de Chile²¹, señala que toda nave debe tener un agente o consignatario en los puertos en los cuales arribe, con excepción en aquellas que el armador tenga oficina establecida. Su rol es el de proporcionar servicios de logística y gestión portuaria a las naves en el arribo a destino, representando a las compañías navieras consignadas. Asimismo, hay agencias de nave que toman rol de Operadores de Turismo, es el caso de Agencia Broom, a través de su división especial Turismo Nuevo Mundo (TNM), la cual se especializa en la entrega de servicios de excursiones en tierra.

De acuerdo a información publicada en Web de Puertos del Conosur, INCHCAPE Shipping Service (ISS), opera cerca del 60% de los arribos en la temporada 2012/2013, esto es el doble de arribos registrados en la temporada anterior. ISS, cuenta con 290 oficinas a nivel mundial y opera en 65 países, en Chile tienen 6 oficinas operativas, las cuales abarcan un total de 33 puertos y caletas.

¹⁹ Turismo de cruceros, Situación actual y tendencias, 2008 Organización Mundial del Turismo.

²⁰ Nómima de Agencias de Naves, Boletín Estadístico Marítimo, Edición 2011.

²¹ TM 017, año 1999, 2 edición.

SAAM, con su prestación de servicios de agenciamiento marítimo²², el 2011/2012 presentó una participación del 27,7% de las recaladas, mientras que en la temporada 2012/2013 esta sólo alcanzó cerca del 4%.

El Grupo Broom, representado en Chile por Aj. Broom, prestó servicios a un 13% de los arribos registrados en la temporada 2012/2013, operando las 14 recaladas del buque Celebrity Infinity y las 11 de la nave Le Boreal de las compañías, Celebrity Cruises y Compagnie des Iles du Ponant, respectivamente.

Agencias Universales S.A., AGUNSA, con una participación del 5% en el total de recaladas de la temporada 2012/2013, tiene la particularidad de ser el responsable de la administración y operación del terminal portuario VTP, Valparaíso Terminal de Pasajeros, el cual es el principal puerto de recambio de pasajeros a nivel nacional.

Operador Turístico

Existen en el mercado dos tipos de tour operadores y agencias de viajes: emisivas y receptoras. Los tour operadores y agencias de viajes residentes en el país de origen de la compañía de cruceros, son canales de distribución de los productos generados por las navieras. Su relación con las navieras dependerá de la estructura de venta que tenga cada compañía y de su participación porcentual en relación a otras redes de distribución. Un escenario ideal es la independencia de las navieras en referencia a un canal único de distribución. Es así que en función del acelerado avance de las Tecnologías de la Información y Comunicación – TIC´s, las navieras pueden ofertar sus productos directamente al cliente final.

Por otro lado, las agencias de viajes y tour operadores en destino, cumplen un rol de prestadores de servicios para las navieras. Los operadores turísticos receptoras presentan sus productos a las navieras al menos con un año de antelación a la temporada de ejecución del itinerario. De esta forma, en el caso de ser seleccionados, tendrán la oportunidad de ser incorporados en los catálogos y ofertados por los tour operadores emisivos. Generalmente las navieras se reservan el derecho de comercializar las excursiones que subcontraten a los tour operadores receptoras. Al respecto, la compañía de crucero retiene una fracción del precio cobrado por las excursiones contratadas a bordo, por concepto de gestión o comisión por venta. Para

Estudios internacionales estiman que un 56% de los pasajeros adquieren excursiones y de ellos un 75% los contrata a bordo del crucero. Además, señalan que el precio pagado a bordo excede en promedio un 64% al precio efectivo de una excursión local.

²² Atención de la nave en puerto.

dimensionar su proporción a modo de ejemplo se menciona que la consultora Business Research & Economic Advisors – BREA, en un estudio solicitado por Florida-Caribbean Cruise Association – FCCA²³, expone que el precio pagado abordo excede en un 63,8% al precio efectivo de una excursión local. Como dato adicional, el mismo estudio concluye que un 56,2% de los pasajeros adquieren excursiones y de ellos un 74,8% lo realiza a bordo²⁴.

Los tour operadores receptivos, especializan sus productos con excursiones diseñadas especialmente para la estancia promedio del crucerista en puerto/destino de escala (4,2 horas promedio)²⁵, pero también ofertan programas pre y post cruceros. Esta especialización responde a una demanda cada vez más exigente con un alto índice de cruceristas no primerizos, unido a reglamentación que cada naviera pudiese exigir en relación al trato de sus pasajeros.

En este contexto, desde el punto de vista del número de compañías que operan, Destination Management Chile – DMC, se posiciona como el principal tour operador de cruceros internacionales a nivel país, operando en la temporada 2011 – 2012, alrededor del 70% de las naves arribadas²⁶, con una oferta de 24 excursiones. Otros tour operadores nacionales destacados que trabajan en turismo receptivo de cruceros son Turismo Nuevo Mundo y A&K.

Agencias de Viajes Locales

Las agencias viajes receptivas desempeñan un rol de proveedores de servicios para aquellos tour operadores en destino que se adjudican la operación de excursiones ofertadas por el crucero. Del mismo modo, las agencias de viajes locales pueden ofertar de manera independiente sus productos a aquella fracción de cruceristas que desembarcan sin una excursión contratada de manera previa. En términos genéricos BREA estima que este número alcanza el 15,5%²⁷ sobre el 56,2% de los pasajeros que contratan excursiones.

Los tours operadores receptivos deben prestar especial cuidado al momento de seleccionar las agencias de viajes que subcontrataran para la entrega de servicios en aquellos puertos/destinos que, por razones operacionales u otras, no puedan ofertarlos por cuenta propia, ya que los cruceristas aplicarán sobre ellos estrictas evaluaciones de satisfacción por los servicios prestados, considerando que la licitación por medio la cual la compañía naviera contrata los servicios del tour operador son con fecha de expiración de un año.

Puertos

Los puertos tienen un rol relevante en la actividad de cruceros como puerta de entrada al destino y al país, jugando un papel importante en la determinación de un destino como parte de los itinerarios internacionales. Desde este enfoque, los

²³ "Economic Contribution of Cruise Tourism to the Destination Economies", septiembre 2012.

²⁴ En Chile, estas proporciones son del 53,8% y 81,9%, respectivamente (ver capítulo 2).

²⁵ 3 a 4 horas para el caso de Chile (ver capítulo 2).

²⁶ Según itinerario preliminar de Puertos del Conosur.

²⁷ 11% para el caso de Chile (ver capítulo 2).

puertos no son solo infraestructura y servicios, si no que dependiendo de la relación entre la naviera y el puerto, se determinará también la relación entre la naviera y el destino.

Como ya fue descrito anteriormente, los puertos se clasifican en puertos bases y puertos de escala, y la definición de cada uno de ellos dependerá de la utilización de éstos por parte de las navieras. En términos generales, serán puertos bases aquellos que cumplan las condiciones idóneas para el suministro de servicios técnicos y de aprovisionamiento básicos para las naves, mientras que los puertos de escala serán seleccionados según el grado de atractivo turístico que presenten para sus clientes potenciales/reales, entre otros factores. La red de servicios, infraestructura y políticas de tarifas incidirán en la selección de los puertos.

Tabla 1-2 Aspectos evaluados para selección de puertos base y secundarios.

<i>Naval</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Características del buque (condiciones para navegación, antigüedad del buque, velocidad, entre otros)
<i>Comercial</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Rentabilidad • Relación precio/calidad ofertada de los servicios del puerto • Competencia • Red local de ventas disponible: consignatarias, agencias de viajes y operadores turístico
<i>Logístico</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Condiciones infraestructura del puerto • Terminal de pasajeros • Características del muelle (longitud / anchura/ calado máximo) • Servicios portuarios (practicaje, remolque, instalaciones de seguridad) • Avillutamiento • Aprovisionamiento de combustible • Seguridad portuaria • Nivel de saturación del puerto • Proximidad otros puertos secundarios • Accesibilidad Medios de transporte: Aeropuerto internacional / conexiones domésticas /accesibilidad territorial al transporte terrestre local
<i>Público Objetivo</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Preferencia de los pasajeros a bordo • Potencial del mercado de cruceristas locales • Servicios turísticos • Atractivos turísticos • Actividades turísticas / excursiones • Grado de seguridad país y estabilidad política

Fuente: Organización Mundial del Turismo - OMT.

Finalmente, se debe señalar que a nivel nacional los puertos a los cuales arriban los cruceros internacionales fueron construidos inicialmente con claros propósitos comerciales, siendo la importación y exportación de carga su principal función, atendiendo el arribo de pasajeros de cruceros solo de manera estacional durante la temporada que va desde octubre-noviembre a marzo-abril de cada año.

Chile cuenta con un total 82 puertos principales, 56 puertos secundarios y 258 instalaciones y facilidades locales que incluyen atracaderos, muelles, malecones y rampas. Entre los cuales se puede observar recaladas de naves de pasajeros en más de 31 puertos diferentes, a objeto de análisis, este estudio se enfoca en 10 puertos, que forman parte de la Corporación de Puertos del Conosur, asociación cuyo objetivo es el fomentar y promover el desarrollo de la actividad de cruceros en el país.

Ilustración 1.5 Principales puertos de Chile.



Fuente: Puertos del Conosur.

Tabla 1-3 Principales características de los puertos chilenos que forman parte de puertos del Conosur.

PUERTO	CONCESIONADO	TERMINALES	Nº SITIOS	SISTEMA OPERACIÓN	OPERADOR
Arica	Empresa Portuaria Arica	Numero 1	6	Monooperador	Empresa Portuaria Arica Empresa Nacional de Puertos del Perú- ENAPU
		Numero 2 (Al servicio del Perú)	1	Multioperador	
Iquique	Empresa Portuaria Iquique	Numero 1	2	Multioperador	Empresa Portuaria Iquique- EPI Iquique Terminal Internacional- ITI
		Numero 2	2	Monooperador	
Antofagasta	Empresa Portuaria Antofagasta	Numero 1	2	Multioperador	Empresa Portuaria Antofagasta – EPA Antofagasta Terminal Internacional - ATI
		Numero 2	5	Monooperador	
Coquimbo	Empresa Portuaria Coquimbo	Numero 1	2	Multioperador	Empresa Portuaria Coquimbo –EPCO
Valparaíso	Empresa Portuaria Valparaíso	Numero 1	5	Monooperador	Terminal Pacifico Sur- TPS Empresa Portuaria Valparaíso – EPV Valparaíso Terminal de Pasajeros –VTP
		Numero 2 VTP Terminal de Pasajeros	3	Multioperador Terminal Pasajeros	
Puerto Montt	Empresa Portuaria Puerto Montt	Muelle Comercial	2	Multioperador	Empresa Portuaria Puerto Montt Empresa Portuaria Puerto Montt
		Transbordadores	1	Multioperador	
Castro	Empresa Portuaria Puerto Montt	Muelle Nº1	1	Multioperador	Empresa Portuaria Puerto Montt
Chacabuco	Empresa Portuaria Chacabuco	Muelle Nº1	1	Multioperador	Empresa Portuaria Chacabuco
		Muelle Nº2	3	Multioperador	Empresa Portuaria Chacabuco
		Muelle Nº3 Flotante	1	Multioperador	Empresa Portuaria Chacabuco
		Transbordadores	1	Multioperador	Empresa Portuaria Chacabuco
Punta Arenas	Empresa Portuaria Austral	Prat	4	Multioperador	Empresa Portuaria Austral
		Mardones	3	Multioperador	Empresa Portuaria Austral
Puerto Natales	Empresa Portuaria Austral	Transbordadores	2	Multioperador	Empresa Portuaria Austral

Fuente: Ministerio de Obras Públicas.

Destinos

El nivel de atractivo turístico del destino es primordial en la decisión su inclusión en los itinerarios. Éstos se evalúan no solo desde la perspectiva única de la jerarquía del atractivo turístico²⁸, sino del conjunto de servicios, redes de accesibilidad, canalizadores comerciales, entre otros factores, que lo potencien como un producto turístico. Según señalan cifras de CLIA²⁹, la principal variable de selección considerada por los potenciales cruceristas a la hora de contratar un crucero son los destinos, con una representatividad del 35% sobre otros cuatro factores, seguido del precio con un 22%.

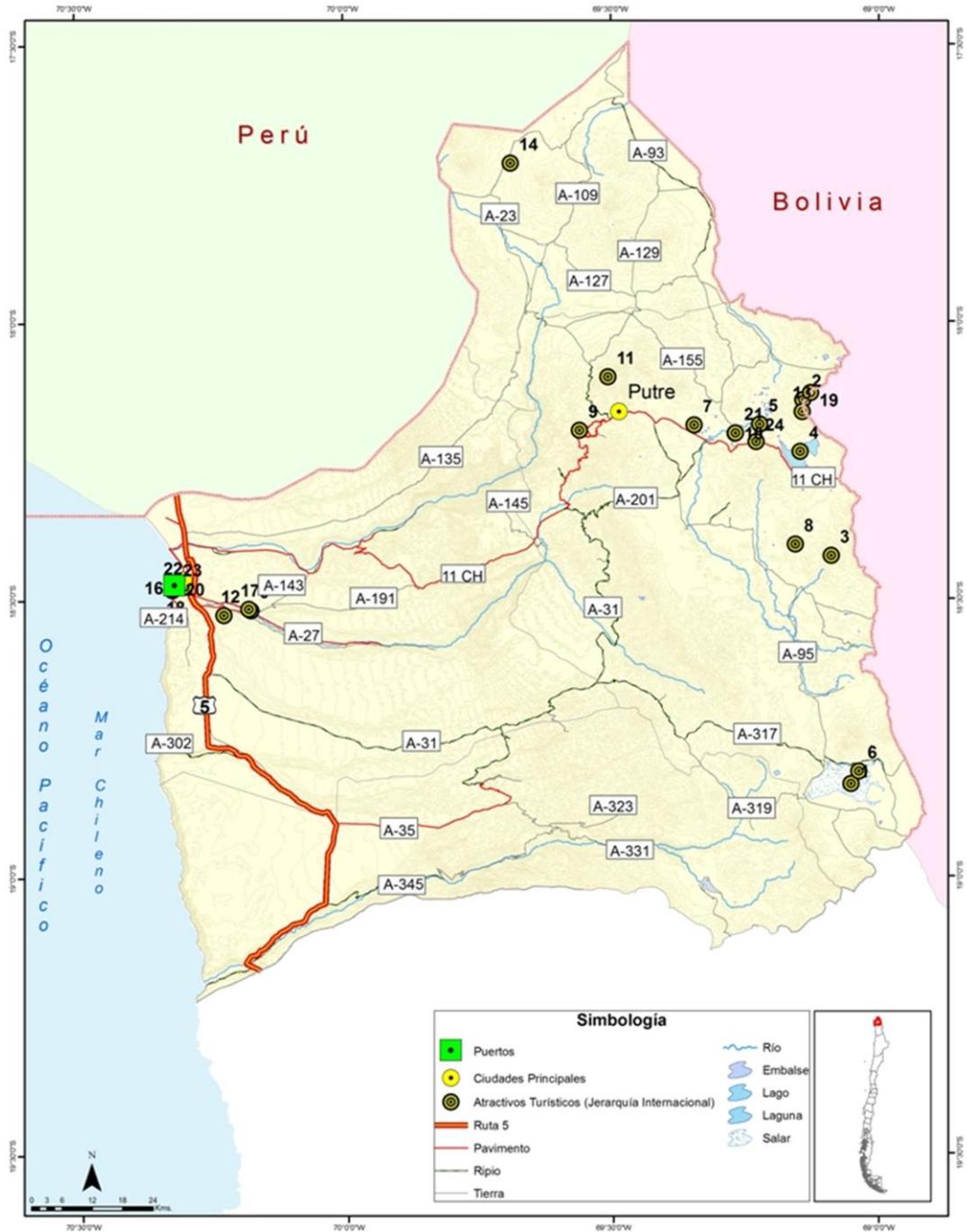
²⁸ Para un completo análisis de los atractivos turísticos del país, acceder a la dirección www.sernatur.cl y descargar los documentos correspondientes a "Fichas de Atractivos Turísticos".

²⁹ Cruise Lines International Association 2011 Cruise Market Profile Study, CLIA June 2011.

Arica

Arica, ciudad situada a 2.070 kms al norte de Santiago, tiene la especial virtud de ser la entrada norte al país. Es ofertada como la "Ciudad de la eterna Primavera" por su particular clima, que en sus meses más fríos promedia los 15° C. Cuenta con múltiples atractivos de diversa jerarquía y tipología, destacando aquellos ligados con la historia y la cultura altiplánica, además de poseer variadas playas de templada temperatura.

Ilustración 1.6 Atractivos turísticos, zona de influencia Arica.



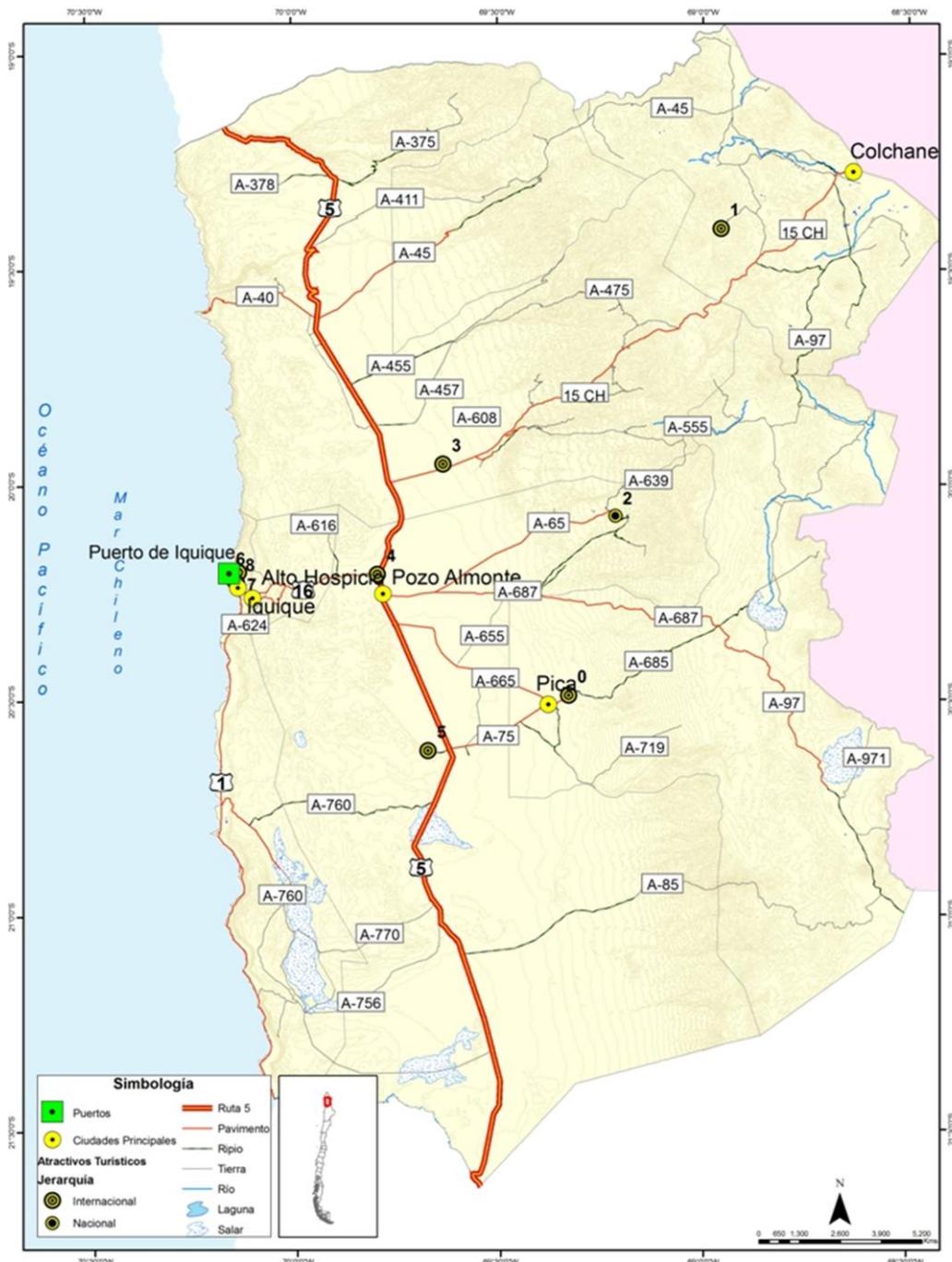
Fuente: Catastro atractivos turísticos, SERNATUR.

Nota: Ver anexo página 94.

Iquique

Se caracteriza por la actividad comercial desarrollada desde 1975, siendo la Zona Franca uno de sus principales íconos. Por otra parte, las oficinas salitreras Humberstone y Santa Laura, recuerdan su pasado minero. La oferta de Iquique supera la historia y el comercio completándose con los Oasis de Pica, el Geiser de Puchuldiza, las Termas de Mamiña y playas de aguas templadas durante todo el año.

Ilustración 1.7 Atractivos turísticos, zona de influencia Iquique.



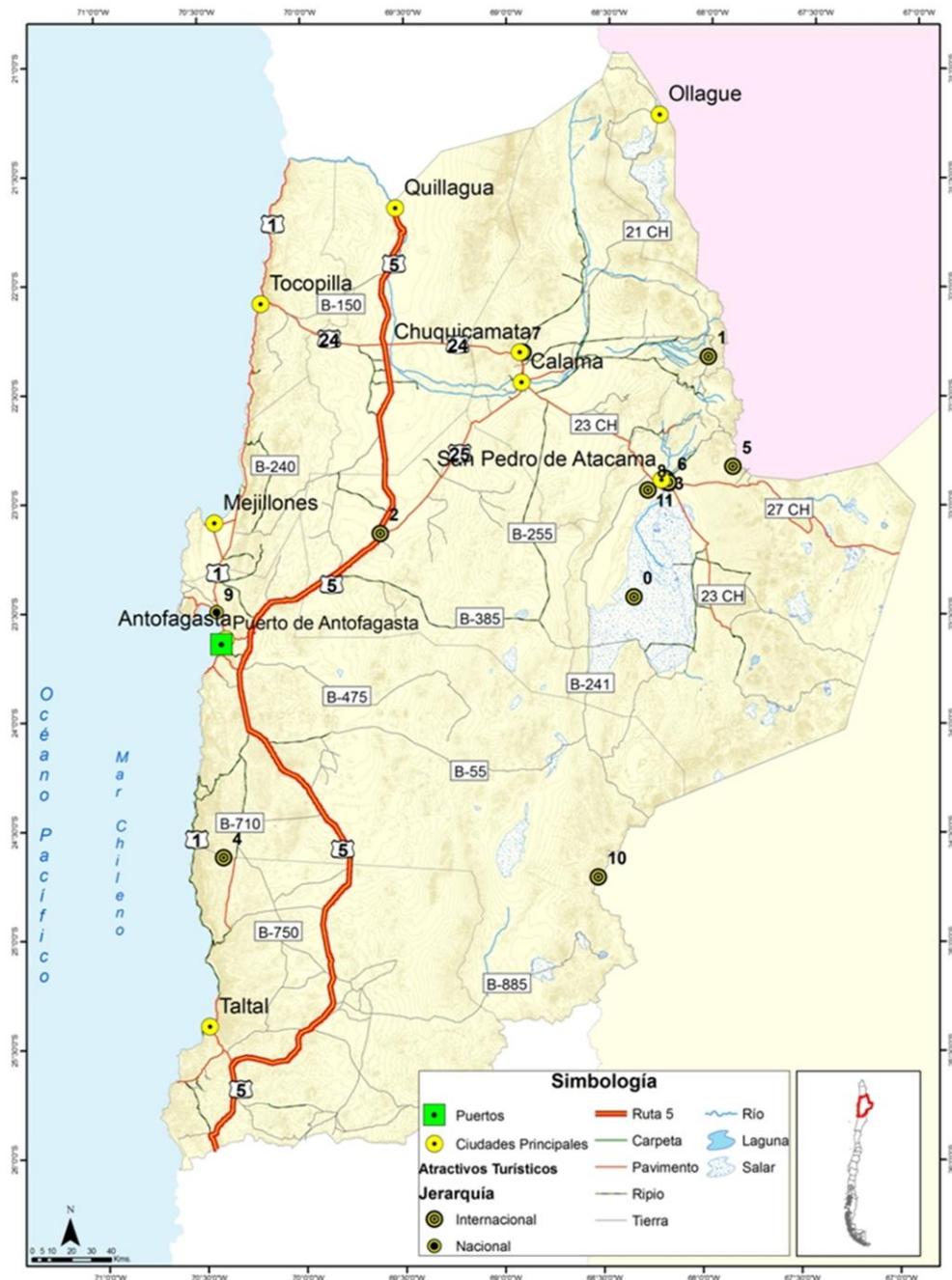
Fuente: Catastro atractivos turísticos, SERNATUR.

Nota: Ver anexo página 94.

Antofagasta

Situada en zona minera, destaca la Oficina Salitrera Chacabuco, convertida actualmente en Museo Histórico. A causa de su privilegiado emplazamiento, es posible encontrar diversos atractivos naturales, como el Monumento Natural La Portada. A 215 kms al noreste se encuentra Calama, punto de inicio a la exploración de pueblos interiores como San Pedro de Atacama y San Francisco de Chiu Chiu, entre otros. El observatorio Cerro Paranal ubicado a 2.635 msnm, es uno de sus principales atractivos de jerarquía internacional.

Ilustración 1.8 Atractivos turísticos, zona de influencia Antofagasta.



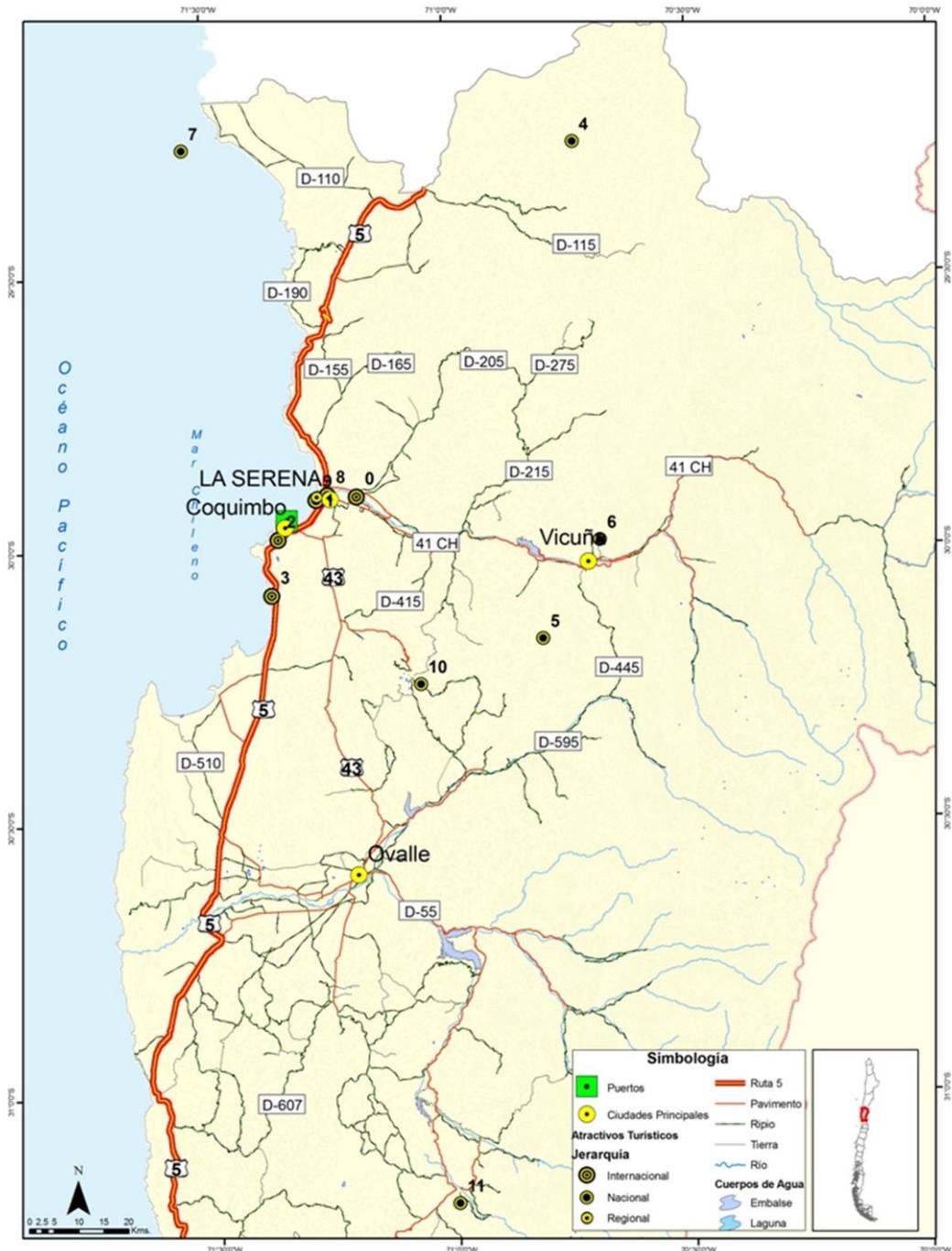
Fuente: Catastro atractivos turísticos, SERNATUR.

Nota: Ver anexo página 95.

Puerto Coquimbo

Los cielos de la Región de Coquimbo son propicios para la investigación astronómica, por lo que aquí se ubican diversos observatorios, entre los que se destacan el Cerro Tololo y Mamalluca. Es en esta zona donde los valles del Limarí y del Elqui dan origen a enormes viñedos, donde se sitúan las pisqueras Mistral, Capel, Tres Erres y los Artesanos de Cochiguaz. Entre sus principales atractivos culturales se distingue la Tumba de la poetisa Gabriela Mistral y el cementerio inglés.

Ilustración 1.9 Atractivos turísticos, zona de influencia Coquimbo.

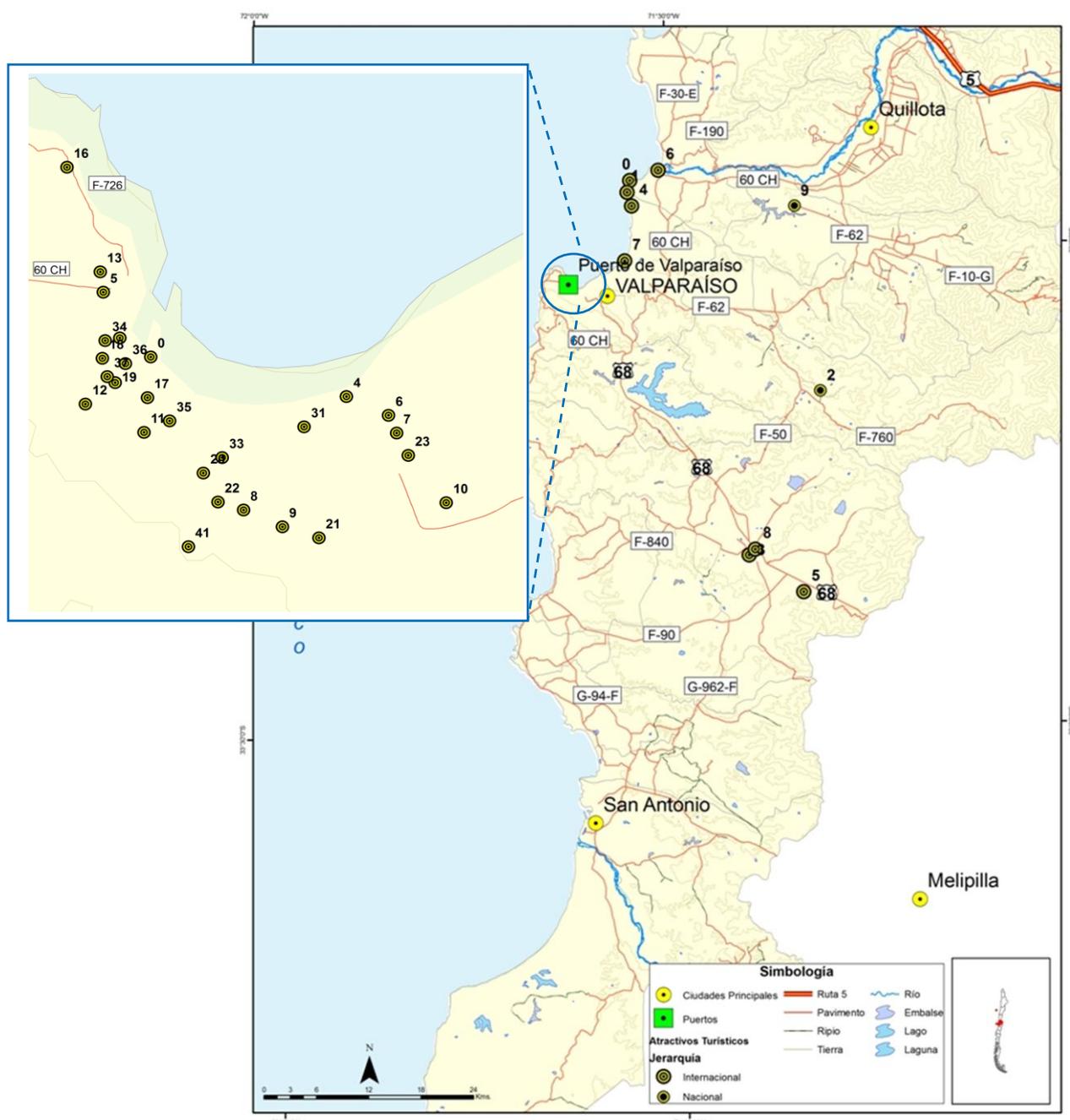


Fuente: Catastro atractivos turísticos, SERNATUR.
Nota: Ver anexo página 95.

Valparaíso

Principal puerto del país, su ubicación es privilegiada, ya que dista a un poco más de 100 kms al oeste del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, el más importante a nivel nacional, otorgándole conectividad con mercados de larga distancia. El puerto se sitúa en medio de la capital cultural del país, la cual fue declarada Patrimonio Mundial de la Humanidad en el año 2003.

Ilustración 1.10 Atractivos turísticos, zona de influencia Valparaíso.



Fuente: Catastro atractivos turísticos, SERNATUR.

Nota: Ver anexo página 95. Para imagen ampliada, anexo página 96.

Puerto Montt

Ciudad portuaria ubicada en la zona sur del país, es considerada como el punto de inicio de expediciones a los fiordos de Aysén y Magallanes. Además es reconocida por la variedad de pescados y mariscos extraídos de sus costas, los cuales son ofertados en la Caleta Angelmó. A 21 kilómetros al norte de Puerto Montt, se encuentran las localidades de Puerto Varas, Frutillar y Puerto Octay. Parques Nacionales, volcanes, lagos, oferta gastronómica, artesanía, cervezas artesanales y chocolaterías, son los iconos de este destino y su entorno.

Ilustración 1.11 Atractivos turísticos, zona de influencia Puerto Montt.



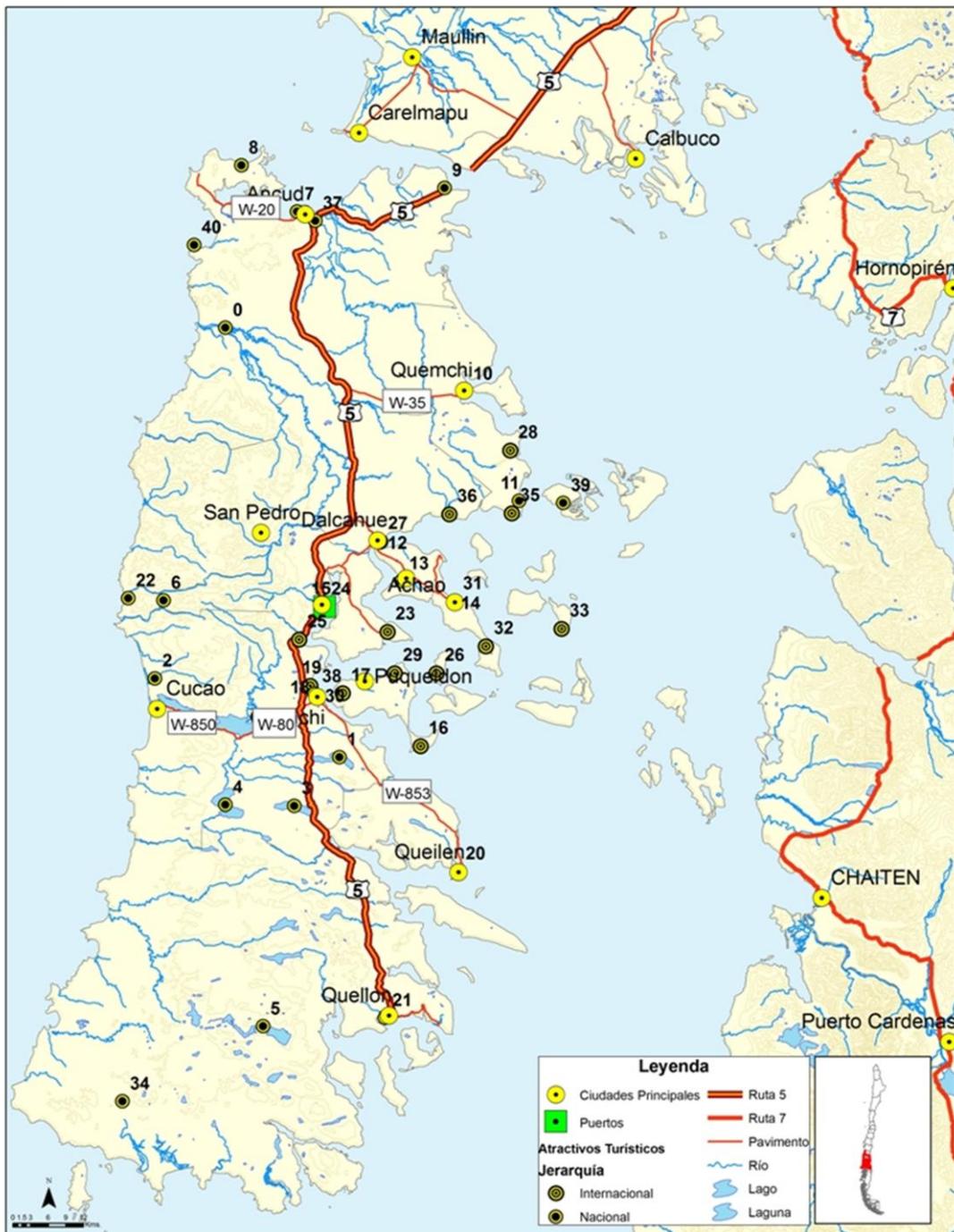
Fuente: Catastro atractivos turísticos, SERNATUR.

Nota: Ver anexo página 97.

Castro

El Puerto de Castro se ubica en la Isla Grande de Chiloé, punto propicio para recorrer sus atractivos. Los palafitos e iglesias declaradas Patrimonio de la Humanidad forman parte de los atractivos turísticos del destino.

Ilustración 1.12 Atractivos turísticos, zona de influencia Castro.



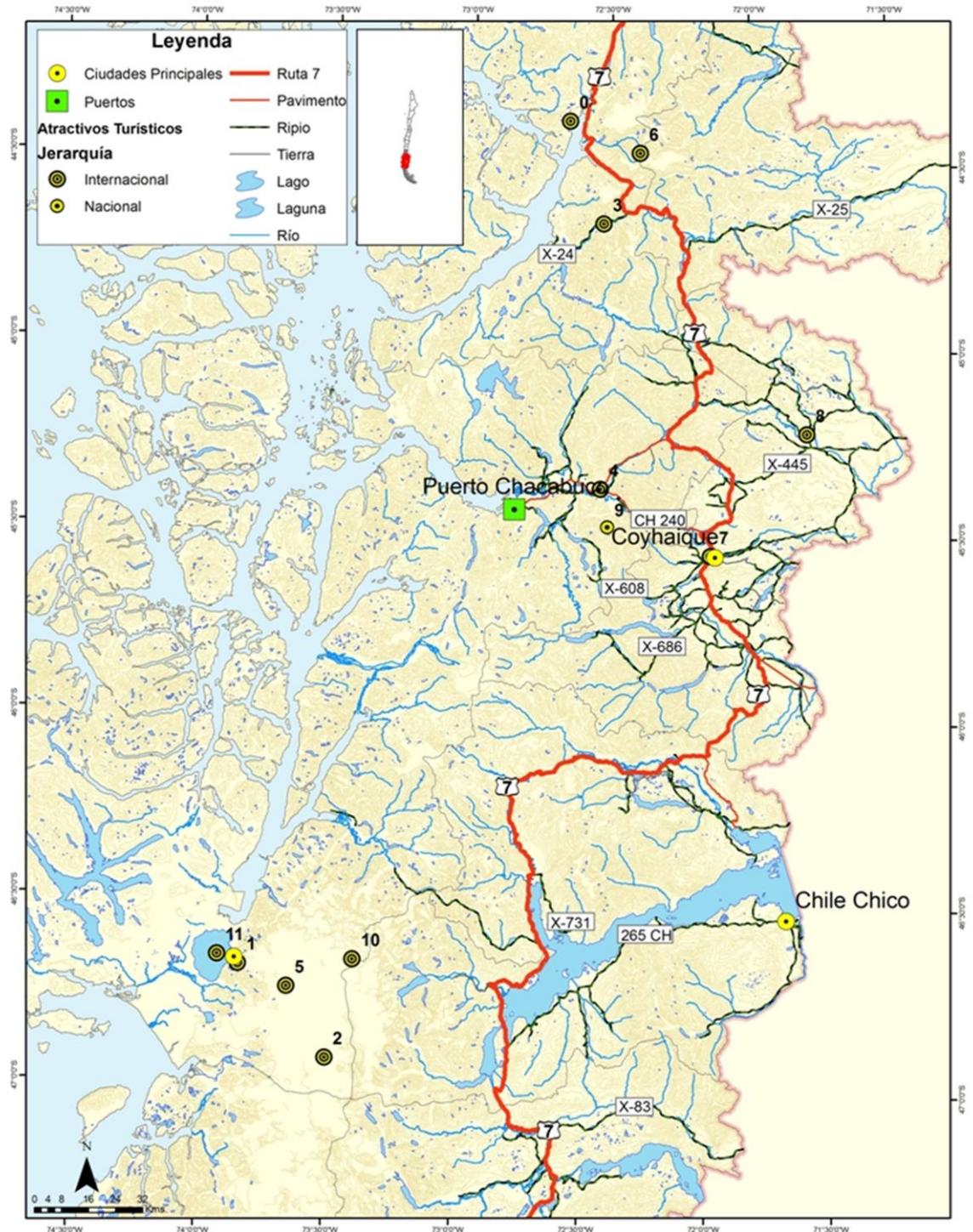
Fuente: Catastro atractivos turísticos, SERNATUR.

Nota: Ver anexo página 98.

Chacabuco

Situado en la Región de Aysén, el Puerto Chacabuco es uno de los puntos de partida de los catamaranes que van con destino a la Laguna San Rafael. En sus alrededores se encuentra Aysén y desde ahí 68 km. al este se encuentra Coyhaique.

Ilustración 1.13 Atractivos turísticos, zona de influencia Chacabuco.

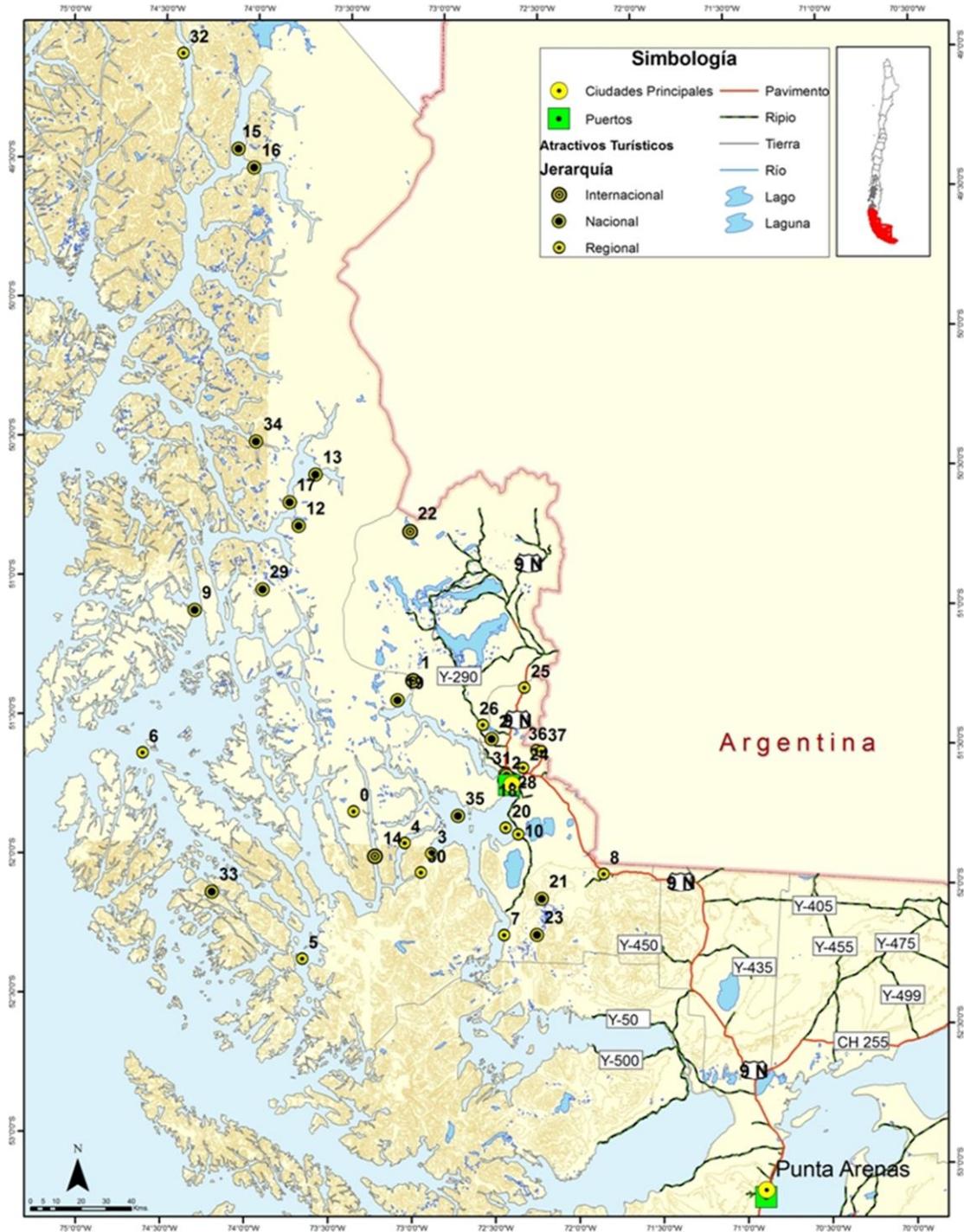


Fuente: Catastro atractivos turísticos, SERNATUR.
Nota: Ver anexo página 97.

Punta Arenas

El Puerto de Punta Arenas marca el inicio de las expediciones hacia el Estrecho de Magallanes y Cabo de Hornos. Además reúne las condiciones necesarias para el arribo de naves que van con destino hacia la Antártica. La belleza escénica natural de Punta Arenas se complementa con monumentos históricos, entre los que destaca sus cementerios, debido a su valor arquitectónico.

Ilustración 1.14 Atractivos turísticos, zona de influencia Punta Arenas.



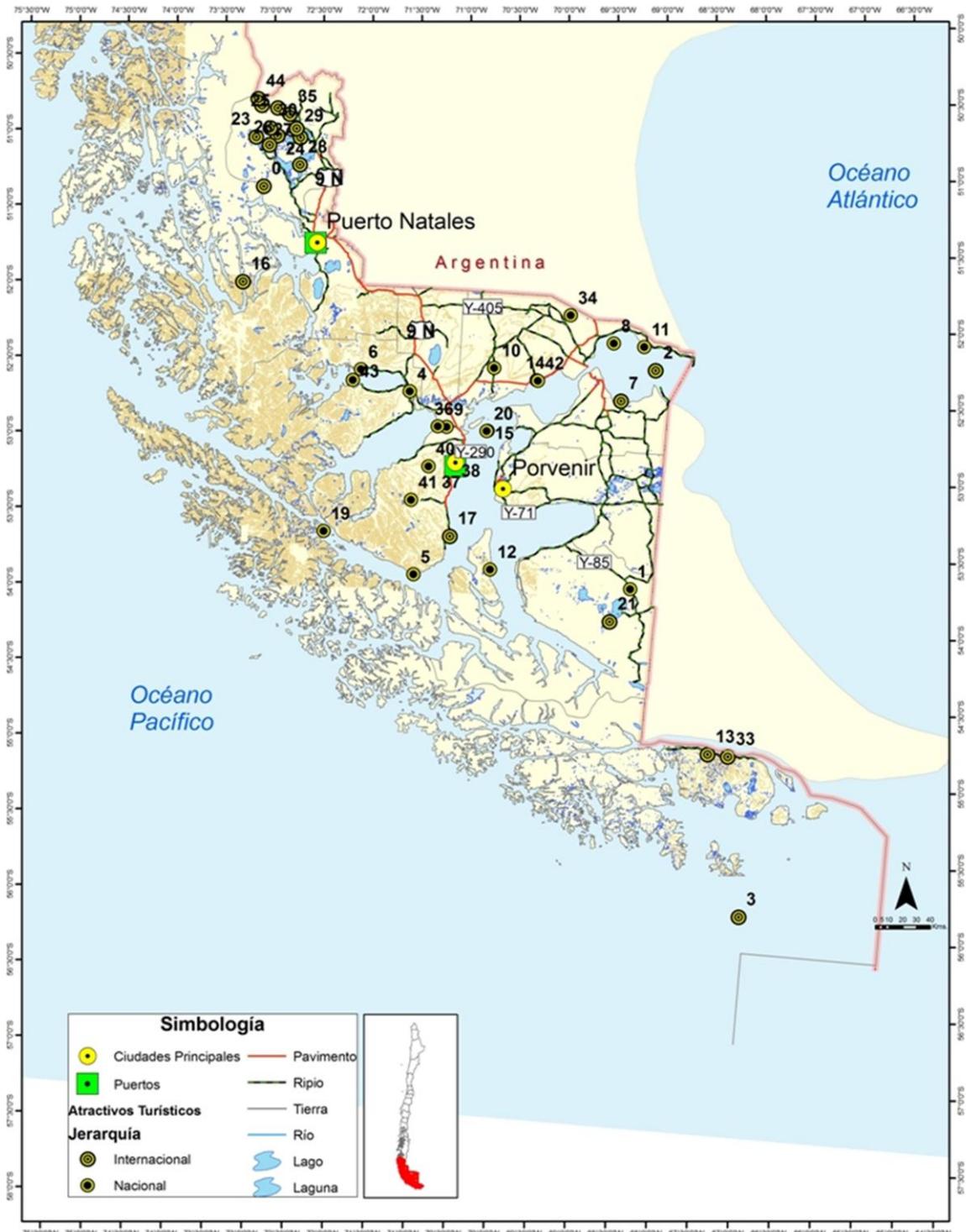
Fuente: Catastro atractivos turísticos, SERNATUR.

Nota: Ver anexo página 100.

Puerto Natales

En el área de influencia de Puerto Natales, destacan atractivos como el Monumento Natural Cueva del Milodón y el Parque Nacional Bernardo O´Higgins, los cuales se complementan con la posibilidad de realizar exploraciones a lagos y glaciares patagónicos.

Ilustración 1.15 Atractivos turísticos, zona de influencia Puerto Natales.



Fuente: Catastro atractivos turísticos, SERNATUR.

Nota: Ver anexo página 99.

Tendencia de los últimos años

Evolución de las líneas de cruceros que arriban al país

Chile ha captado la llegada de importantes compañías de cruceros, destacando por el número de recaladas realizadas en las últimas temporadas las siguientes: Holland America Line, Seabourn Cruise Line, Princess Cruise, Celebrity Cruise y Silversea Cruises. Tres de ellas pertenecen a la exclusiva agrupación Carnival Corporation & Plc, compañía líder del sector que actualmente, con una flota de 100 naves, son capaces de transportar 200.000 personas de manera simultánea, sin incluir su tripulación ni las 7 naves que se adicionan al 2016.

Tabla 1-4 Compañías de Cruceros Internacionales, temporada 2012/2013.

Compañía	Nombre de la Nave	GT	Capacidad Pasajeros	GT/Pax	PAX/CREW	País
AIDA Cruises	Aida Cara	38557	1.180	32,7	3,2	Alemania
Carnival Cruise Lines	Carnival Splendor	113300	3.006	37,7	2,6	EEUU
Celebrity Cruises	Celebrity Infinity	91000	2.170	41,9	2,2	EEUU
Classic International Cruises	Princess Daphne	15833	540	29,3	2,6	Portugal
Compagnie des Iles du Ponant	Le Boréal	10944	264	41,5	1,9	Francia
Crystal Cruises Inc	Crystal Serenity	68870	1.070	64,4	1,6	EEUU
Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH	MS Europa	28890	408	70,8	1,4	Alemania
	MS Hanseatic	8378	184	45,5	1,5	Alemania
Holland America Line Inc	MS Prinsendam	37983	835	45,5	1,8	EEUU
	MS Veendam	57092	1.350	42,3	2,4	EEUU
Lindlbad Expeditions	National Geographic Explorer	6471	148	43,7	1,7	EEUU
Noble Caledonia	Caledonian Sky	4200	114	36,8	1,5	Reino Unido
	Island Sky	4200	114	36,8	1,5	Reino Unido
Oceania Cruises	Marina	66084	1.250	52,9	1,6	EEUU
	Regatta	30277	684	44,3	1,7	EEUU
P& O Cruises	Adonia	30277	777	39,0	2,0	Reino Unido
	Arcadia	83781	2.016	41,6	2,3	Reino Unido
PASSAT Kreuzfahrten GmbH	MS Delphin	16214	470	34,5	2,0	Alemania
Phoenix Reisen GmbH	MS Amadea	29000	600	48,3	2,2	Alemania
Plantours Kreuzfahrten	Die Hamburg	15000	420	35,7	2,5	Alemania
Princess Cruises	Grand Princess	107517	2.600	41,4	2,3	EEUU
	Star Princess	108977	2.590	42,1	2,3	EEUU
Regent Seven Seas Cruises	Seven Seas Mariner	48075	700	68,7	1,6	EEUU
Saga Shipping Company Ltd	Saga Ruby	24492	661	37,1	1,7	Reino Unido
Seabourn Cruise Line	Seabourn Sojourn	32000	450	71,1	1,3	EEUU
Silversea Cruises Ltd	Silver Cloud	16927	296	57,2	1,4	EEUU
Voyages of Discovery	MV Voyager	15271	556	27,5	2,6	Reino Unido

Fuente: Corporación de Puertos del Conosur – Información Web Compañías Cruceros Internacionales.

De acuerdo a información de Puertos del Conosur, la temporada 2012 – 2013³⁰ finalizó con el arribo de 21 compañías de cruceros internacionales³¹, esto es un 25,3% mayor a la temporada anterior. De éstas, un 34,6% forman parte de las líneas asociadas al CLIA Norteamérica, mientras que un 36,7% son parte de las compañías asociadas a CLIA Europe³². Por otra parte, a nivel de naves arribadas, Chile capta un 7,2% de la oferta a nivel mundial. A modo de ejemplo, de las 24 naves que forman parte de la flota de la compañía Carnival, sólo 1 de ellas registra arribo a las costas nacionales; del mismo modo, 2 de las 17 naves de Princess Cruise y en referencia a Holland America Line, sólo el 13 % de sus naves arriban a Chile.

El segmento al cual pertenecen las naves arribadas es un factor relevante. La OMT señala que cuando el coeficiente entre el espacio en el buque y los pasajeros (GT/pasajero)³³, es mayor a 50 es de significancia para ser clasificada en el segmento "lujo". Bajo esta perspectiva, 6 de las 27 naves que arribaron al país en la temporada 2012 – 2013 (22,2%), cumplen con este criterio. Ahora bien, si intervienen otras variables para la segmentación "lujo" como la relación de servicio (pasajero/tripulante) y el rango de GT del buque, se obtiene que un 14,8% de las naves registradas en puertos nacionales satisfacen estos parámetros: MS Europa, Marina, Seven Seas Mariner y Silver Cloud, de las compañías Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH, Oceania Cruises, Regent Seven Seas Cruises y Silversea Cruises Ltd, respectivamente. Esto es particularmente significativo, ya que al 2008 sólo 16 barcos a nivel mundial lograron esta clasificación y de acuerdo a proyecciones realizadas durante ese período al año 2013 este segmento alcanzaría solo 2,6% del total del sector³⁴. Un segundo segmento de relevancia en escala piramidal, es el "Premium", en donde destacan las compañías Oceania Cruises, Holland America Line Inc, Saga Shipping Company Ltd, Holland America Line Inc., todas las cuales recalieron en puertos chilenos durante la temporada 2012/2013.

15% de las naves que arribaron a Chile en la temporada 2012/2013 son del segmento lujo, de acuerdo a las variables de segmentación de la OMT.

³⁰ Los cálculos se realizaron sobre el itinerario preliminar publicado en la web. Puertos de Conosur en mayo 2013.

³¹ No se incluye la nave Ocean Dream, Peace Boat (Barco de la Paz) por pertenecer a una organización no gubernamental y no lucrativa.

³² CLIA EUROPE, antes de la fusión CLIA Internacional, se denominaba European Cruise Council-ECC

³³ GT: Gross Tonnage: Unidad de medida del volumen del buque. Mide el volumen total de los espacios cerrados de un buque, empleando una fórmula estándar.

³⁴ Consultora G. P. Wild (International) Ltd. para la OMT.

Llegada de pasajeros en cruceros internacionales

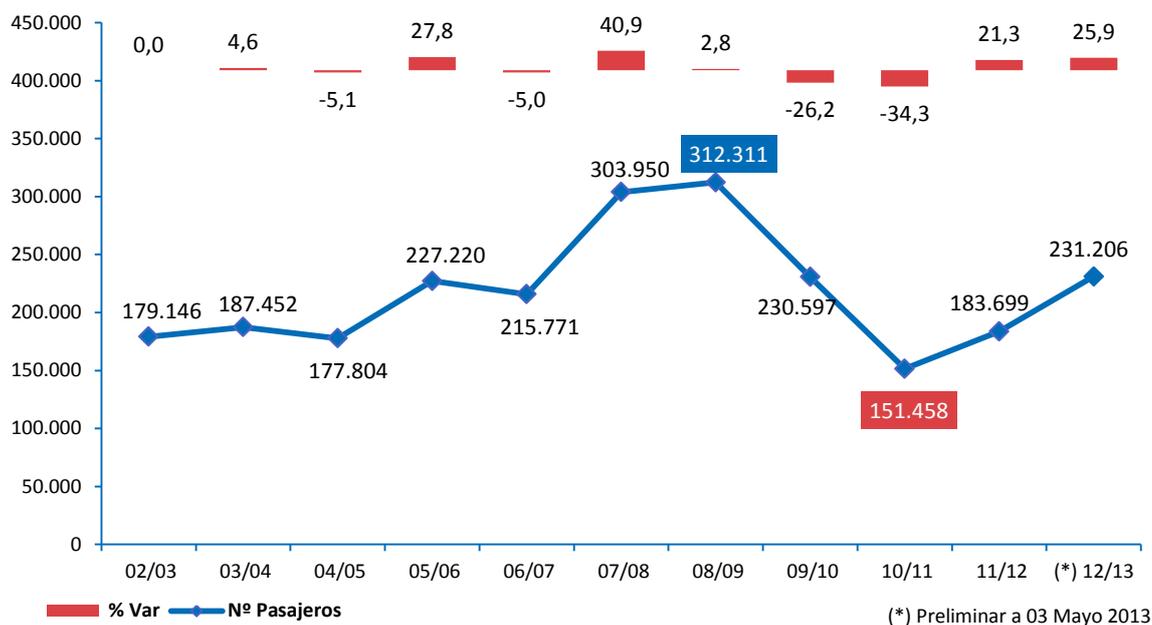
Es desde la década de los 90 que se registran oficialmente llegadas de cruceros internacionales en puertos chilenos, pero solo diez años más tarde las cifras comienzan a ser significativas. Ya para la temporada 2002/2003 se registraban 179.146 llegadas, para que luego de tres temporadas esta cifra se incrementara en un 26,8% acumulado. La tendencia al alza se mantuvo constante debido al optimista escenario económico de los principales países emisores de cruceristas y al interés de las navieras por descubrir y desarrollar rutas y destinos para ellos inexplorados, alcanzado el peak de la última década en la temporada 2008/2009, con más de 300 mil llegadas, un 74,3% mayor a lo registrado al inicio de la serie presentada en gráfico 1.1. Sin embargo, en la temporada 2009/2010 se registra un fuerte quiebre, alcanzando en la temporada siguiente el registro más bajo de la última década. Las causas de este descenso son diversas; internacionalmente la actividad se ve afectada por la volatilidad del precio del petróleo y los vaivenes económicos de los principales países emisores; mientras que de manera nacional destacan la poca robustez de la infraestructura portuaria receptiva, los altos costos operativos y la instrucción de la Superintendencia de Casinos de Juego a Directemar de fiscalizar la prohibición de funcionamiento de los casinos de juego en naves extranjeras en mar territorial nacional³⁵, lo que termina por detonar la caída progresiva de llegada de cruceros a las costas del país. A objeto de revertir este declive escenario se promulga en octubre de 2011 la Ley 20.549³⁶, año en que se produce la recuperación sostenida de las llegadas, reflejado en incremento del 25,9% de la temporada 2012/2013. Aun cuando este escenario es positivo se mantiene un -26,0% por debajo de lo reportado en la temporada peak 2008/2009. Es preciso mencionar que los efectos reales y directos de la iniciativa normativa no tienen efectos en el corto plazo, si no que más bien en el mediano plazo, y que las variaciones de una temporada a otra responden también a la estacionalidad propia de los itinerarios programados con antelación por las compañías navieras.

Luego del fuerte quiebre de la temporada 2010/2011, la temporada 2012/2013 finaliza con una recuperación acumulada en 2 periodos del 53% en las llegadas de pasajeros.

³⁵ Ver apartado normativo.

³⁶ Ley 20.549, Fomenta el Mercado de Cruceros Turísticos, para detalles ver apartado normativo.

Gráfico 1.1 Llegadas de pasajeros de cruceros internacionales, serie 2002/2003 – 2012/2013.



Fuente: Corporación de Puertos del Conosur.

Tabla 1-5 Llegadas de pasajeros de cruceros internacionales según puerto, temporada 2012/2013.

NOMBRE	LLEGADA PASAJEROS	VAR% TEMP. ANTERIOR	PARTICIPACIÓN %
Puerto Arica	9.754	18,7	4,2
Puerto Iquique	1.141	-34,8	0,5
Puerto Antofagasta	1.687	-45,9	0,7
Puerto Coquimbo	19.430	39,9	8,4
Puerto Valparaíso	66.588	11,8	28,8
Puerto Montt	51.683	43,8	22,4
Puerto Castro	7.586	142,4	3,3
Puerto Chacabuco	19.866	200,4	8,6
Puerto Punta Arenas	52.862	3,6	22,9
Puerto Natales	609	35	0,3
TOTAL	231.206	25,9	100,0

Fuente: Corporación de Puertos del Conosur.

A nivel portuario, Valparaíso, Punta Arenas y Puerto Montt finalizan la temporada 2012/2013 concentrando el 74% del total de llegadas, destacando el incremento observado en los puertos de Castro y Chacabuco, los cuales duplicaron y triplicaron, respectivamente el número de llegadas frente a la temporada 2011/2012.

En términos de estacionalidad, es preciso mencionar que las llegadas se concentran en más de un 50% en los meses de enero y febrero, donde solo en el mes de febrero acumula un tercio del total de las llegadas, por lo que la alternativa de ver a esta actividad como desestacionalizadora del turismo receptivo del país no sería factible a la fecha.

Finalmente, se debe establecer la distinción entre llegadas de pasajeros y visitas en destino. Se entenderá como "llegada" al número de pasajeros presenten en el barco al momento de arribo al puerto de destino; mientras que las "visitas", corresponden al número de pasajeros que desembarcan y visitan el destino asociado al puerto.

Valparaíso, Punta Arenas y Puerto Montt concentran el 74% del total de llegadas durante la temporada 2012/2013. Destacan los puertos de Castro y Chacabuco por sus altos índices de crecimiento.

Recaladas de cruceros internacionales

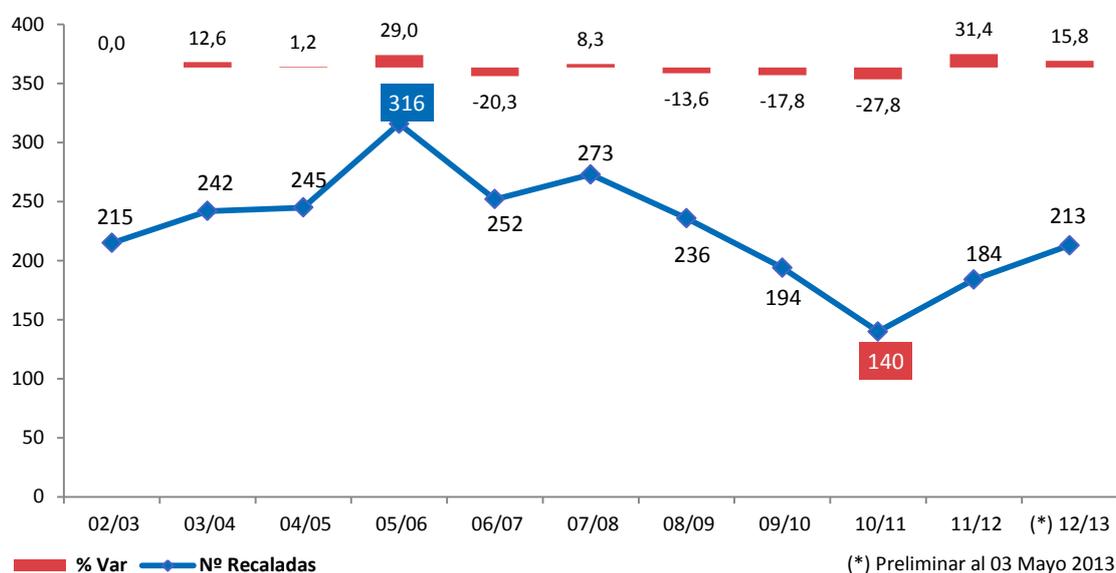
Las recaladas indican el número de veces que un barco atraca en cada uno de los puertos del país. El número de recaladas que potencialmente realizará cada barco responderá a los intereses de las navieras en relación a los aspectos operativos y técnicos de la nave y de lo atractivo que les resulte el destino. Del mismo modo, como ya se ha mencionado anteriormente, las líneas de cruceros seleccionan los puertos y destinos de acuerdo a la evaluación del ingreso que éste les genere, alejándose de aquellos que mermen este factor, por lo que los costos portuarios son una variable importante a considerar en cada recalada.

Se observa en el gráfico 1.2. que el número de recaladas aumentó de manera sostenida durante el primer cuatrienio de la última década, con un incremento acumulado en 4 temporadas del 46,9%, registrando la temporada 2005/2006 316 recaladas, el mayor de la década. Esto, debido principalmente a los fuertes incrementos en los puertos de Puerto Montt, Castro y Punta Arenas. La caída del -20,3% de la temporada siguiente se debe principalmente a la derogación de la Resolución Nº 5438³⁷ del Servicio Nacional de Aduanas, la cual autorizaba el desembarque y reembarque de pasajeros en 31 puntos de atracción turística

³⁷ Resolución Exenta Nº 5438, fecha 24 octubre 2006, Servicio Nacional de Aduanas, derogada por Resolución Exenta Nº 6414, fecha 11 diciembre 2006, Servicio Nacional de Aduanas. Ver apartado normativo.

asentados en fiordos y canales australes del país. Esta anulación significó la migración de las naves Nordkapp y Nordnorge perteneciente a la compañía Hurtigruten hacia el puerto de Ushuaia, en Argentina, desde donde zarpan hacia la Antártica. Estas naves significaban una participación del 53,3% de las recaladas en Puerto de Castro y del 11,0% en Puerto Montt durante la temporada 2005/2006.

Gráfico 1.2 Recaladas de Cruceros Internacionales, serie 2002/20033 – 2012/2013.



Fuente: Corporación de Puertos del Conosur.

Tabla 1-6 Recaladas de Cruceros Internacionales, temporada 2012/2013.

NOMBRE	RECALADAS	VAR% TEMP. ANTERIOR	PARTICIPACIÓN %
Puerto Arica	11	10	5,2
Puerto Iquique	5	-16,7	2,3
Puerto Antofagasta	4	-20	1,9
Puerto Coquimbo	17	13,3	8,0
Puerto Valparaíso	38	2,7	17,8
Puerto Montt	47	17,5	22,1
Puerto Castro	15	114,3	7,0
Puerto Chacabuco	27	92,9	12,7
Puerto Punta Arenas	45	-4,3	21,1
Puerto Natales	4	33,3	1,9
TOTAL	213	15,8	100,0

Fuente: Corporación de Puertos del Conosur.

Es importante mencionar que la relación recaladas/llegadas de pasajeros no es directamente proporcional, vale decir, que un mayor número de recaladas no necesariamente significará que el número de pasajeros se incremente en igual proporción, lo cual tiene que ver directamente con la capacidad de la nave. De hecho, al cruzar las variables recaladas y llegadas registradas a través de la última

década es posible deducir que la tendencia en los últimos años ha sido el incremento de la llegada de naves con mayor capacidad de pasajeros a bordo.

De manera similar a la llegada de pasajeros, las recaladas presentaron una tendencia negativa durante las temporadas 2008 a 2011, alcanzando en esta última el menor registro del periodo con 140 recaladas, lo que significó un descenso del -55,7% frente al mejor registro alcanzado en la década (gráfico 1.2). Los orígenes de este decrecimiento tienen explicación en la sumatoria de causalidades ya mencionadas anteriormente³⁸. A partir del 2011 la situación presenta un quiebre favorable y el escenario se revierte con un aumento consecutivo en las recaladas, esto debido principalmente a la inclusión estacional de Chile en los itinerarios de las compañías de cruceros, sumado a las iniciativas legislativas que han fortalecido la competitividad del país para el desarrollo de esta actividad.

Las recaladas se han recuperado durante la temporada 2012/2013 en un 52% respecto a la temporada 2010/2011

*Llegadas de pasajeros de cruceros internacionales a nivel de puertos*³⁹

Puerto de Arica

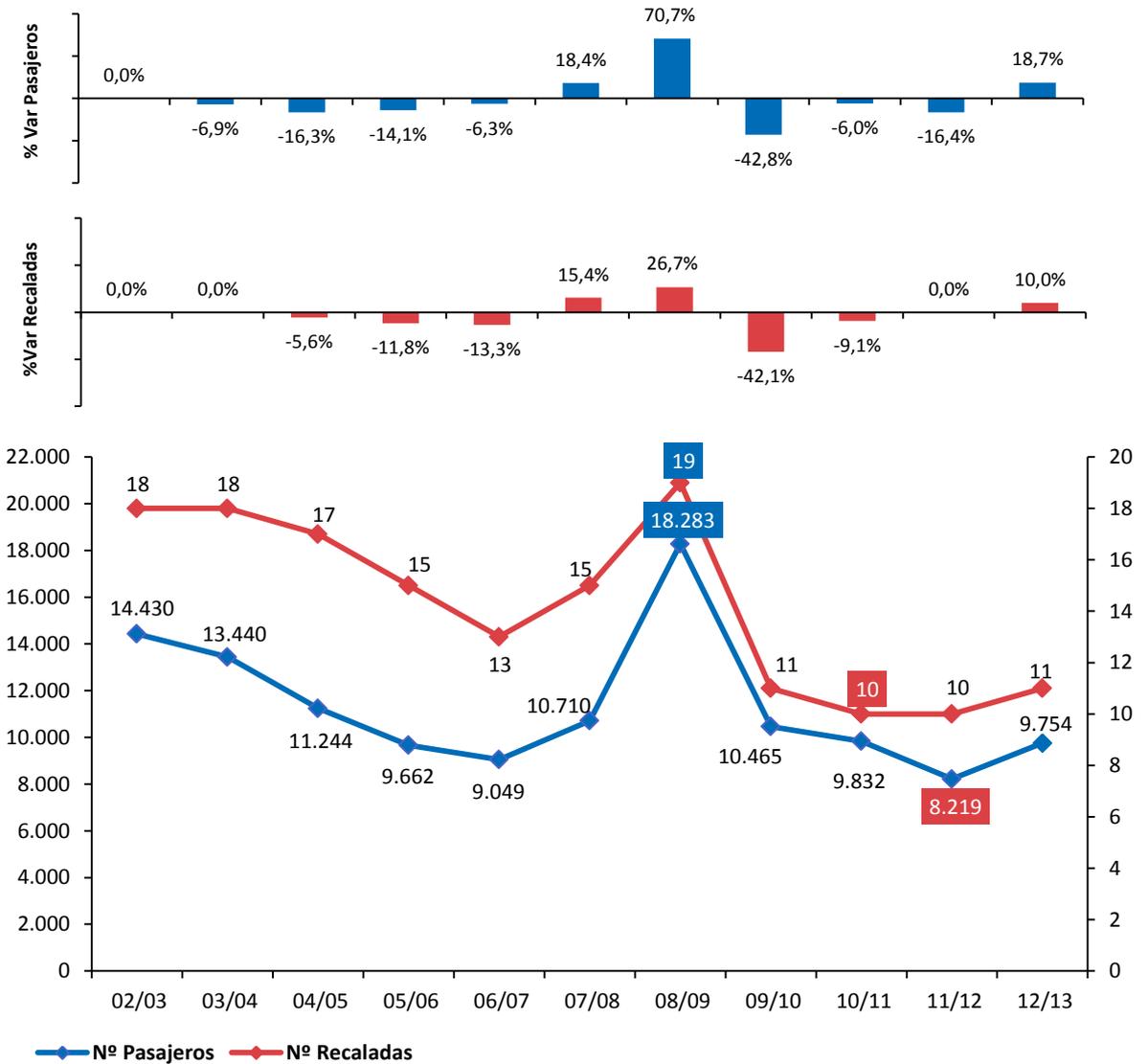
El puerto de Arica, situado en la XV Región de Arica y Parinacota, se considera como la puerta de entrada de las naves que siguen la Ruta Pacífico ingresando al país vía Perú, siendo su principal atractivo su conectividad con Machupichu (Perú). Con una participación promedio 5,2% en el total de recaladas de los puertos en estudio, Arica alcanzó su peak de llegadas y recaladas en la temporada 2008/2009. Su reactivación luego del quiebre 2009/2010 ha sido más lento que en el resto de los puertos del país, lo cual puede tener relación con el declive de la Ruta Pacífico frente a la Ruta Atlántico, sumado a la competitividad que ofrece el puerto de Coquimbo.

El Puerto de Arica y sus autoridades han mostrado de manera constante su interés por incentivar la actividad en la región, esto respaldado en la activa participación en la Corporación de Puertos de Conosur y la mesa de trabajo regional que asocia a Directivos de la Cámara de Turismo local, Operadores Turísticos de Agencias Receptivas, Municipalidad de Arica y autoridades de Servicios, Investigaciones de Chile y SERNATUR y la asistencia de sus representantes a ferias internacionales especializadas en turismo de cruceros.

³⁸ Ver página 36 del documento.

³⁹ Fuente: Puertos del Conosur.

Gráfico 1.3 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales al puerto de Arica, serie 2002/2003 – 2012/2013.



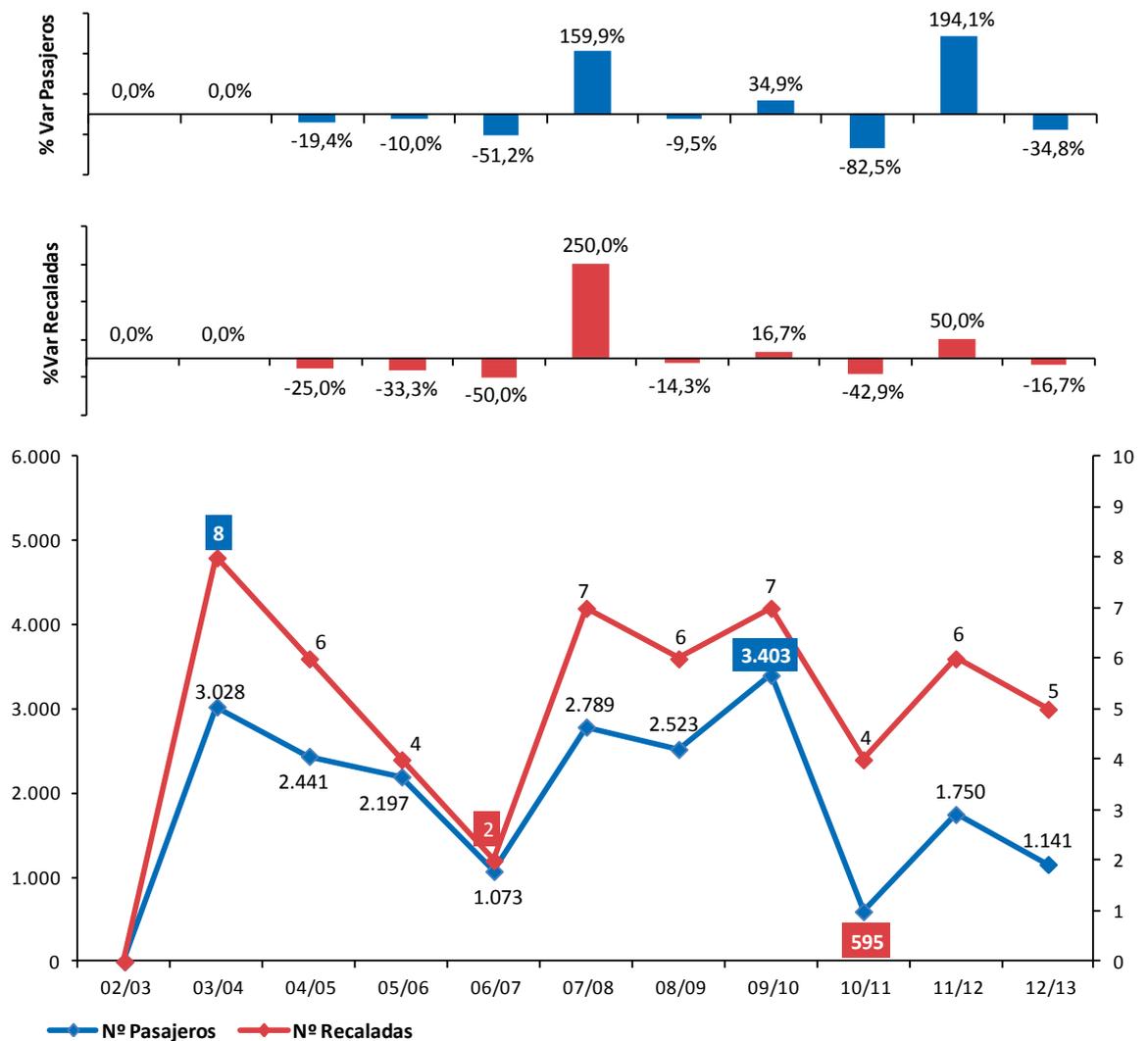
Fuente: Corporación de Puertos del Conosur.

Puerto de Iquique

Iquique tiene una participación del 2,3% en el total de recaladas del país durante la última temporada, presentando un movimiento incipiente en llegadas y recaladas, ocupando el 9º lugar en relación a las llegadas de pasajeros, por lo que sus tasas de variación entre temporadas son muy sensibles frente al arribo de una nave. Su cúspide la alcanzó en la temporada 2009/2010, con más de 3.400 pasajeros, mientras que su mayor registro de recaladas fue en la temporada 2003/2004 con un total de 8.

Su principal atractivo radica en la oferta de excursiones por las salitreras, y se espera que con la iniciativa pública/privada dirigida a potenciar la visita a los puertos de la costa norte del país, utilizando la fortalecida y estratégica Ruta Pacífico, este puerto aumente las posibilidades de incrementar el número de llegadas y recaladas.

Gráfico 1.4 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales al puerto de Iquique, serie 2002/2003 – 2012/2013.



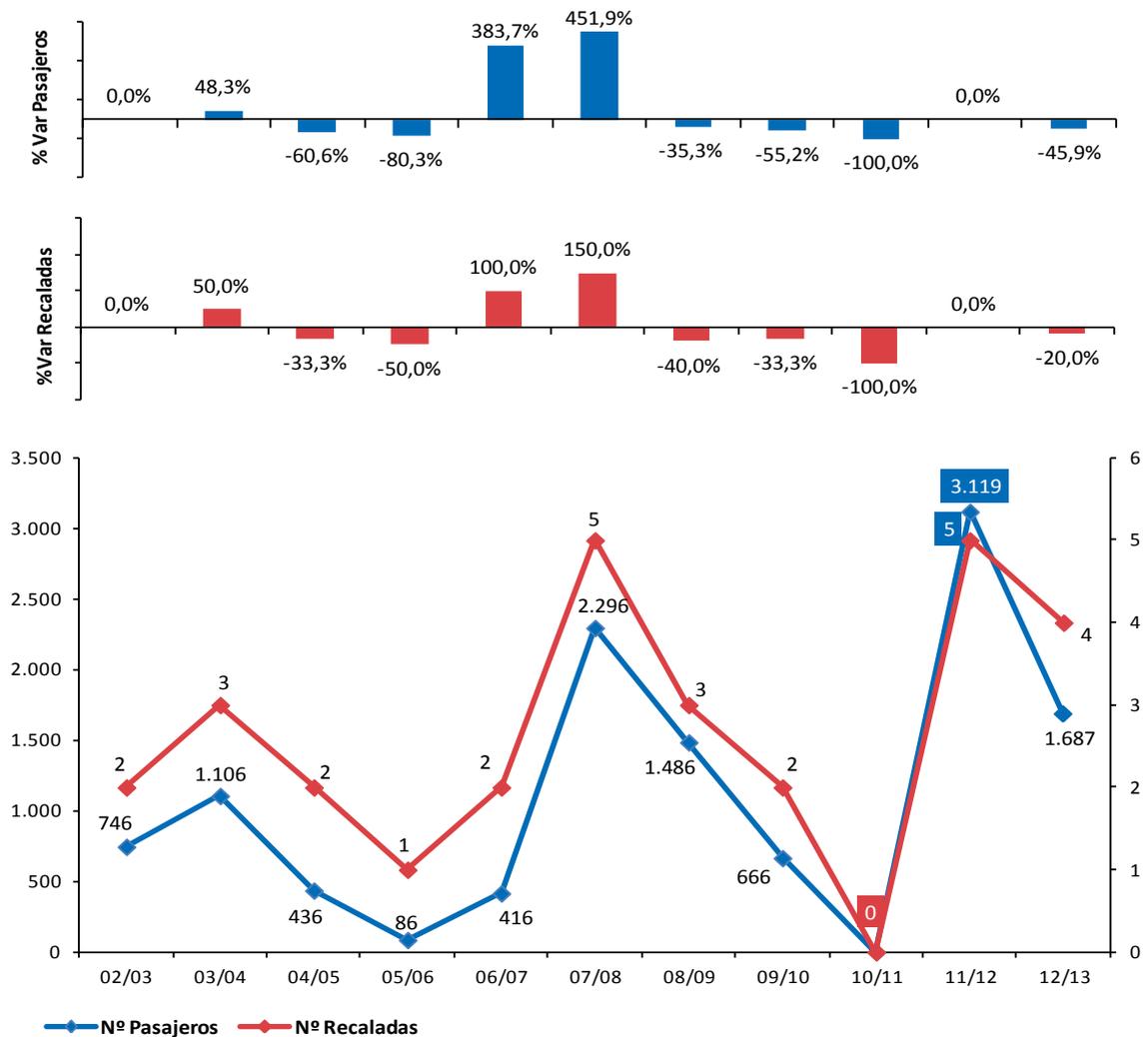
Fuente: Corporación de Puertos del Conosur.

Puerto de Antofagasta

Puerto de Antofagasta cierra la temporada 2012/2013 con un total de 1.687 llegadas ubicándose como el 8º puerto en recepción de pasajeros. Aun cuando su movimiento solo alcanza una participación del 1,9% sobre el total de llegadas, su importancia radica en la potencialidad de crecimiento dada su cercanía con el destino turístico San Pedro de Atacama y el fortalecimiento de la Ruta Pacifico, lo que eventualmente podrían incrementar sus índices de recaladas y llegadas. Al igual que en otros puertos que presentan movimientos incipientes, las tasas de variación se presentan más sensibles frente al atraque de una o más naves, presentando un comportamiento volátil a través de la última década.

El número máximo de recaladas registradas en el periodo sólo han sido 5 en la temporada 2007/2008 y 2011/2012, las cuales han impactado con un número distinto de llegadas debido a la capacidad de las naves arribadas.

Gráfico 1.5 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales al puerto de Antofagasta, serie 2002/2003 – 2012/2013.



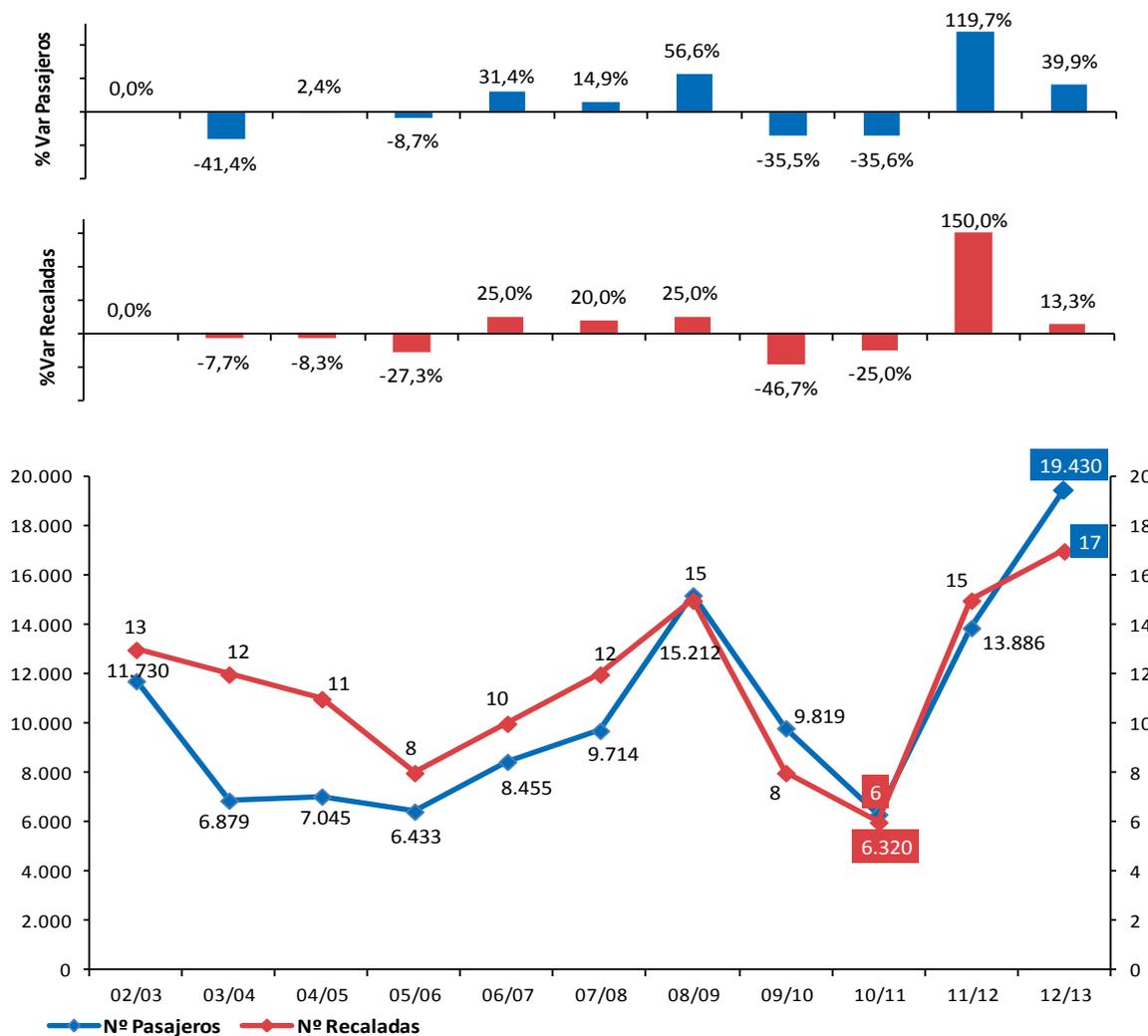
Fuente: Corporación de Puertos del Conosur.

Puerto de Coquimbo

El Puerto de Coquimbo, con 19.430 llegadas en la temporada 2012/2013, mantiene sus variaciones al alza luego de dos temporadas de caídas consecutivas, registrando su punto más bajo con 6.320 llegadas en la temporada 2010/2011. Esta vertiginosa recuperación es consecuencia de un puerto en continuo desarrollo, el que registraba en la temporada 1994/1995 sólo 1 recalada con 353 llegadas, para que diez años después alcanzara los 6.879 pasajeros en 12 recaladas.

El Puerto de Coquimbo se presenta como competidor directo del Puerto de Arica, registrando recaladas provenientes directamente desde Perú. Como ya se señaló, la elección de puertos responde a múltiples variables, no solo económicas, por lo que los puertos deben trabajar continuamente en una oferta atractiva del destino/puerto. Las visitas al Valle del Elqui, las Pisqueras, La Serena y la observación astronómica son las excursiones que aquí destacan.

Gráfico 1.6 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales al puerto de Coquimbo, serie 2002/2003 – 2012/2013.



Fuente: Corporación de Puertos del Conosur.

Puerto de Valparaíso

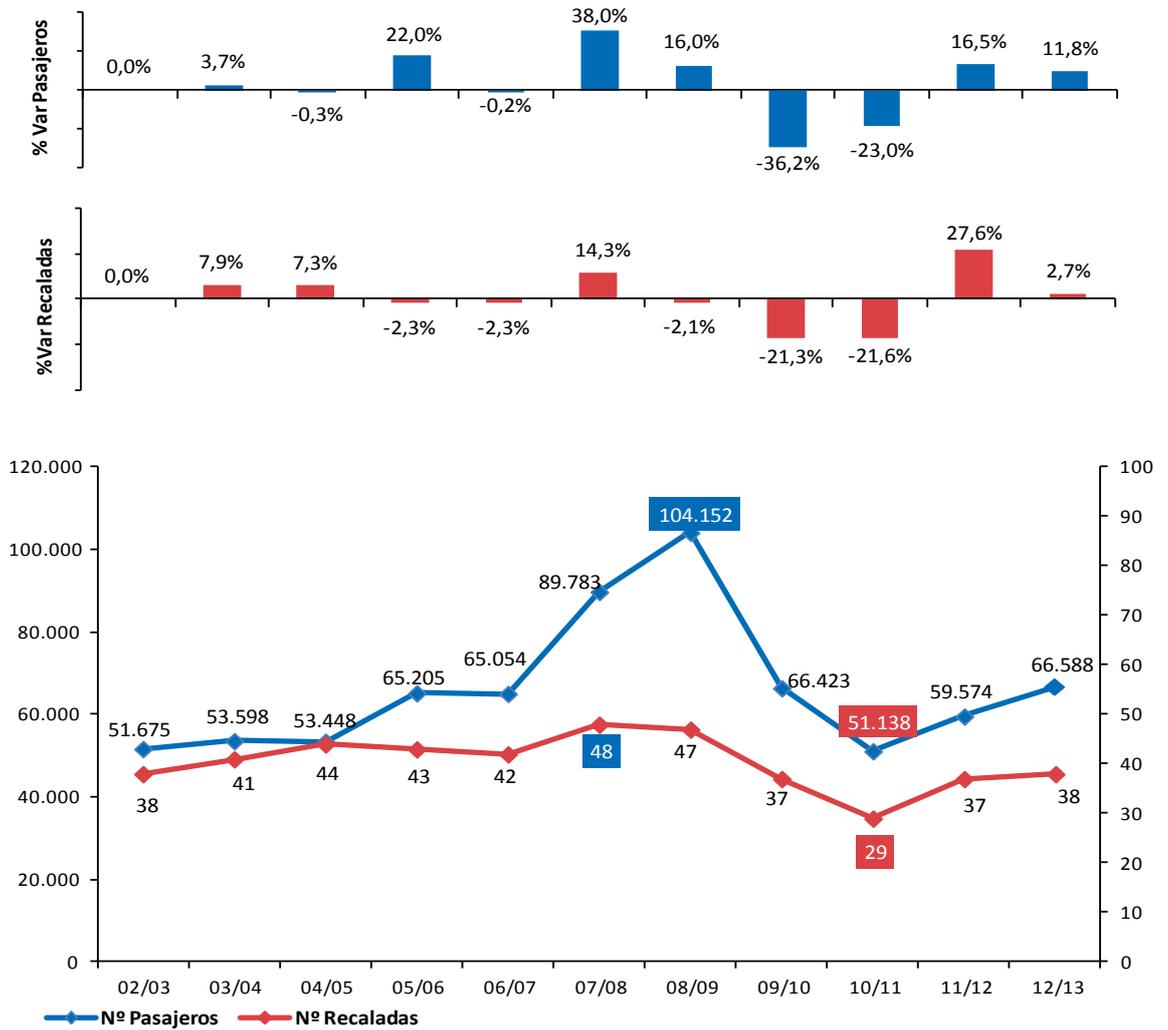
El puerto de Valparaíso es uno de los tres principales puertos del país, siendo su característica más relevante su rol de puerto de recambio de pasajeros, presentando de manera simultánea pasajeros en tránsito, embarcados y desembarcados. La selección de este puerto como "homeport" es consecuencia de la especialización de sus instalaciones para la óptima recepción de naves de pasajeros, sumado a la conectividad con el Aeropuerto Internacional de Santiago. Su punto más álgido lo alcanzó en la temporada 2008/2009 con la llegada de 25 naves con 47 recaladas y más de 100.000 llegadas de pasajeros (gráfico 1.7), las que en más de una ocasión se realizaron de manera simultánea, registrando en un día la presencia de 12.700 pasajeros entre embarcados, desembarcados y tránsito. Aun cuando la recalada simultánea no es un escenario recomendable por la congestión a nivel portuario y de servicios conexos, el buen manejo de este tipo de situaciones ha situado al Puerto de Valparaíso como el principal puerto base del país.

El comportamiento de llegadas y recaladas registradas en el Puerto de Valparaíso marca la tendencia a nivel nacional. En la última década, se registra un alza moderada las 4 primeras temporadas, con incrementos significativos las siguientes los siguientes 2 años (gráfico 1.7) finalizando la temporada 2008/2009 con un peak de 104.152 pasajeros. Los decrecimientos de las siguientes temporadas responden a los factores ya mencionados anteriormente⁴⁰; altos costos operacionales portuarios, restricción de funcionamiento de casinos en aguas territoriales nacionales y adicionalmente el retiro de aguas chilenas de la compañía Norwegian Cruise Line a causa de la venta de la nave Norwegian Sun la cual transitaba la ruta Buenos Aires - Valparaíso, lo que impactó fuertemente en la actividad, ya que NCL fue una de las compañías pioneras en incluir entre sus ofertas los puertos del conosur y en una sola temporada registraba hasta 48 recaladas en puertos chilenos.

Del mismo modo que el resto de los puertos miembros de la Corporación, el puerto de Valparaíso muestra constantemente su interés en estimular el crecimiento de la actividad en el país a través de innovadoras estrategias. La última de ellas fue presentada de manera conjunta con el sector público en Miami en marzo 2013, la cual está dirigida a potenciar la Ruta Pacífico, donde Valparaíso postula como puerto base, lo que significaría un desafío tanto para la infraestructura y servicios portuarios, como también para la oferta de servicios turísticos del entorno.

⁴⁰ Ver página 37 del documento.

Gráfico 1.7 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales al puerto de Valparaíso, serie 2002/2003 – 2012/2013.



Fuente: Corporación de Puertos del Conosur.

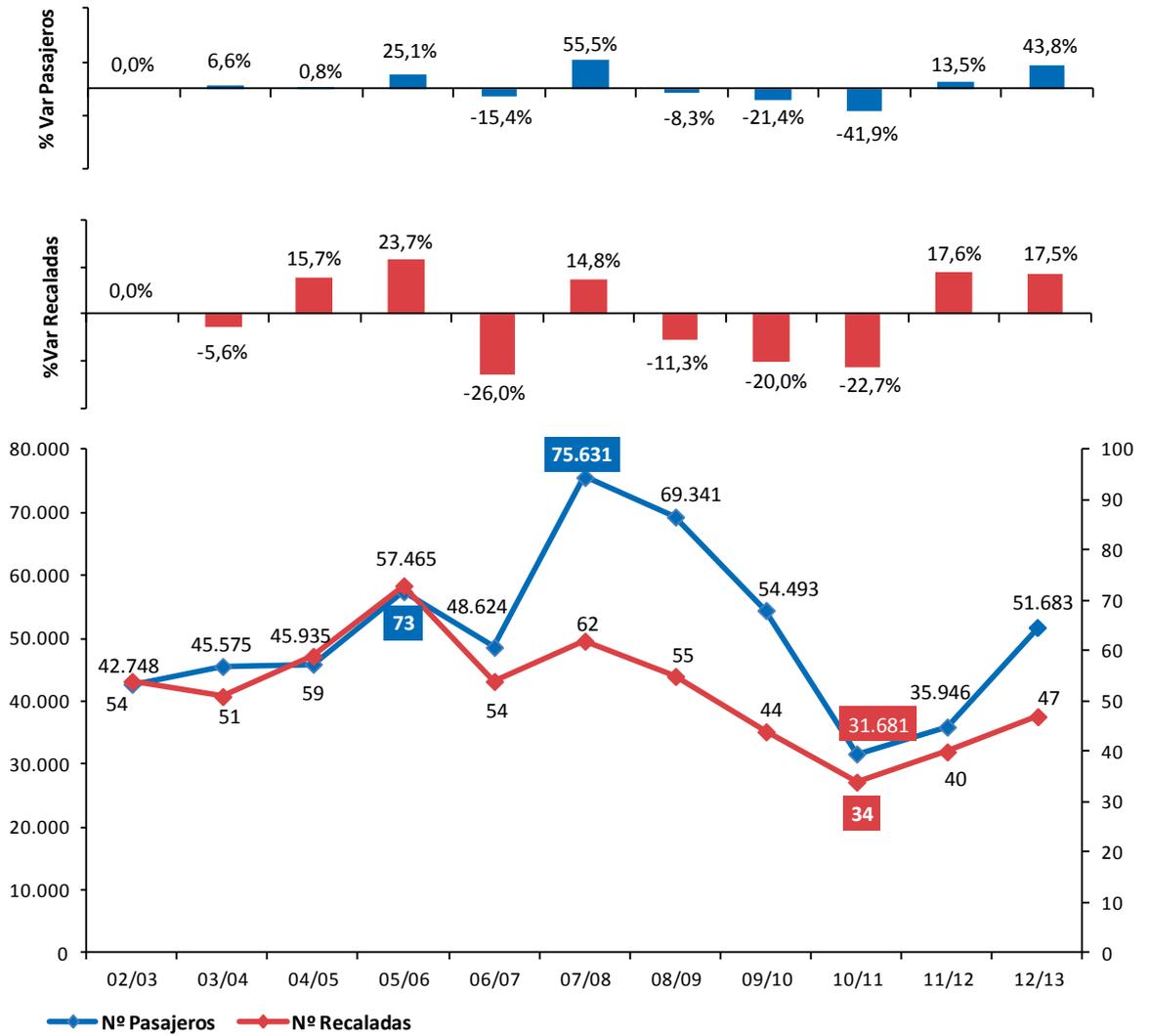
Puerto Montt

Puerto Montt finaliza la temporada 2012/2013 con cerca de 51.700 llegadas, lo que significa una participación del 22,4% en el total de llegadas del país. Su posición históricamente ha oscilado entre los tres primeros puertos con mayores registros de llegadas y recaladas. Cabe destacar que cuenta con infraestructura e instalaciones especialmente diseñadas para la atención de naves de pasajeros de cruceros. El incremento medido experimentado durante las tres primeras temporadas de la última década, se quiebra con el fuerte alza de la temporada 2005/2006 (25,1%) como consecuencia de la Resolución N°5438⁴¹, la que autorizaba el embarque y desembarque en 31 puntos de interés turístico en fiordos y canales australes del país. Sin embargo, su pronta derogación precipitó un decrecimiento del -15,4% en la temporada siguiente. Su máximo registro fue en la temporada 2007/2008, con 75.631 llegadas, para luego descender durante tres años consecutivos, llegando al registro más bajo de la serie en la temporada 2010/2011 (31.681 llegadas), -58,1% menor a lo alcanzado en la temporada peak. Sin embargo, esta tendencia se logra revertir, recuperando las tasas de crecimiento de manera continua en las últimas dos temporadas, cerrando la serie con un incremento del 43,8%.

Al igual que lo señalado en el Puerto de Valparaíso, como consecuencia del crecimiento en el número de recaladas y su tendencia a acopiarse entre los meses de enero y febrero, se realizan llegadas de naves de manera simultánea. Es así que durante la temporada 2012/2013, Puerto Montt registró la llegada simultánea de 3 naves, las que en su conjunto sumaban más de 8 mil pasajeros. Aun cuando la operación fue llevada con éxito, se debe señalar que la saturación y congestión de los puertos es una de los factores que consideran las navieras al momento de evaluar y seleccionar sus puertos de atraque.

⁴¹ Ver apartado normativo.

Gráfico 1.8 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales a Puerto Montt, serie 2002/2003 – 2012/2013.



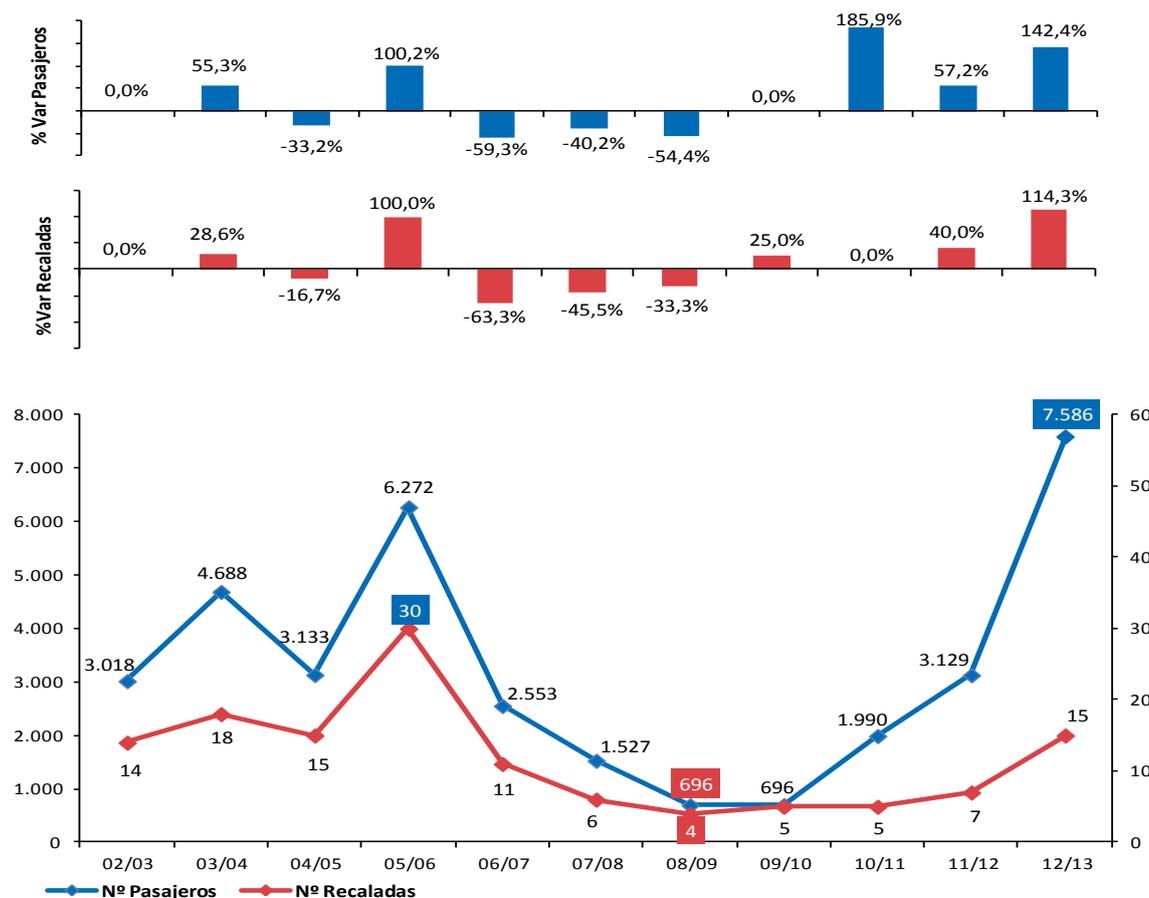
Fuente: Corporación de Puertos del Conosur.

Puerto de Castro

La participación de este puerto sobre el total de llegadas fue de un 3,3%, durante la temporada 2012/2013, registrando un total de 15 recaladas y más de 7.000 llegadas, duplicando las cifras de la temporada anterior. El volátil comportamiento de llegadas y recaladas observadas durante la serie es consecuencia de la entrada y retirada de naves con destino a la Antártica que incorporan al puerto de Castro en su ruta. Sin embargo, a partir del 2005/2006 la situación muestra su punto álgido, por la revocación de la resolución que les permitía embarcar y desembarcar en fiordos y canales australes; es el caso de la naviera Hurtigruten la cual en la temporada 2005/2006 generó 16 recaladas, el 53,3% del total del puerto.

La relación inversa que se observa al comparar las cifras de recaladas 2005/2006 y 2012/2013 versus los registros de llegadas, se debe a la capacidad (pasajeros) de las naves arribadas. Mientras que en el 2005/2006 las naves de la compañía Hurtigruten tenían capacidad aproximada de 600 pasajeros, en el 2012/2013, se registra el arribo de la nave Veendam con capacidad aproximada de 1.350 pasajeros.

Gráfico 1.9 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales al puerto de Castro, serie 2002/2003 – 2012/2013.



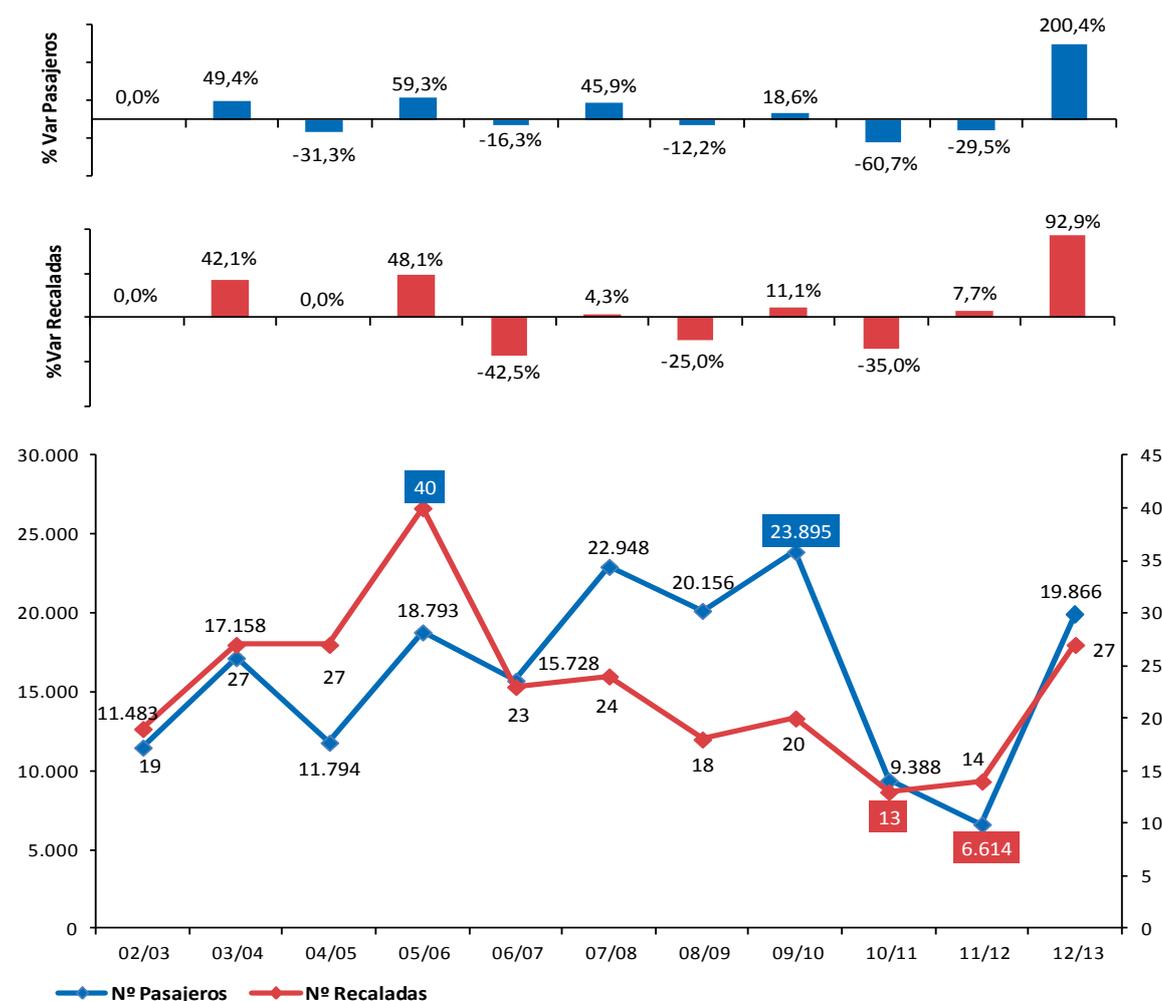
Fuente: Corporación de Puertos del Conosur.

Puerto de Chacabuco

El comportamiento volátil de la serie (gráfico 1.10), se explica por la sensibilidad de la actividad en la zona, la cual puede perder competitividad como acceso a los fiordos australes y a la Antártida frente a los puertos de Argentina, particularmente Ushuaia. Los esfuerzos regionales se manifiestan en la tasa de crecimiento de la última temporada, la cual casi triplicó lo reportado en la temporada anterior. Sin embargo, frente al incremento en el número de recaladas y llegadas, resulta necesario desarrollar la infraestructura portuaria apropiada para la recepción de naves de pasajeros de mayor capacidad.

El turismo de cruceros no se encuentra ajeno a externalidades, las cuales pueden impulsar o frenar los flujos de pasajeros. Es así que a consecuencia de los conflictos sociales en la Región de Aysén (2012) las naves Balmoral y Adonia cancelaron sus recaladas en el Puerto de Chacabuco, mermando los resultados de los lobbies comerciales generados por las autoridades tanto portuarias como regionales.

Gráfico 1.10 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales al puerto de Chacabuco, serie 2002/2003 – 2012/2013.



Fuente: Corporación de Puertos del Conosur.

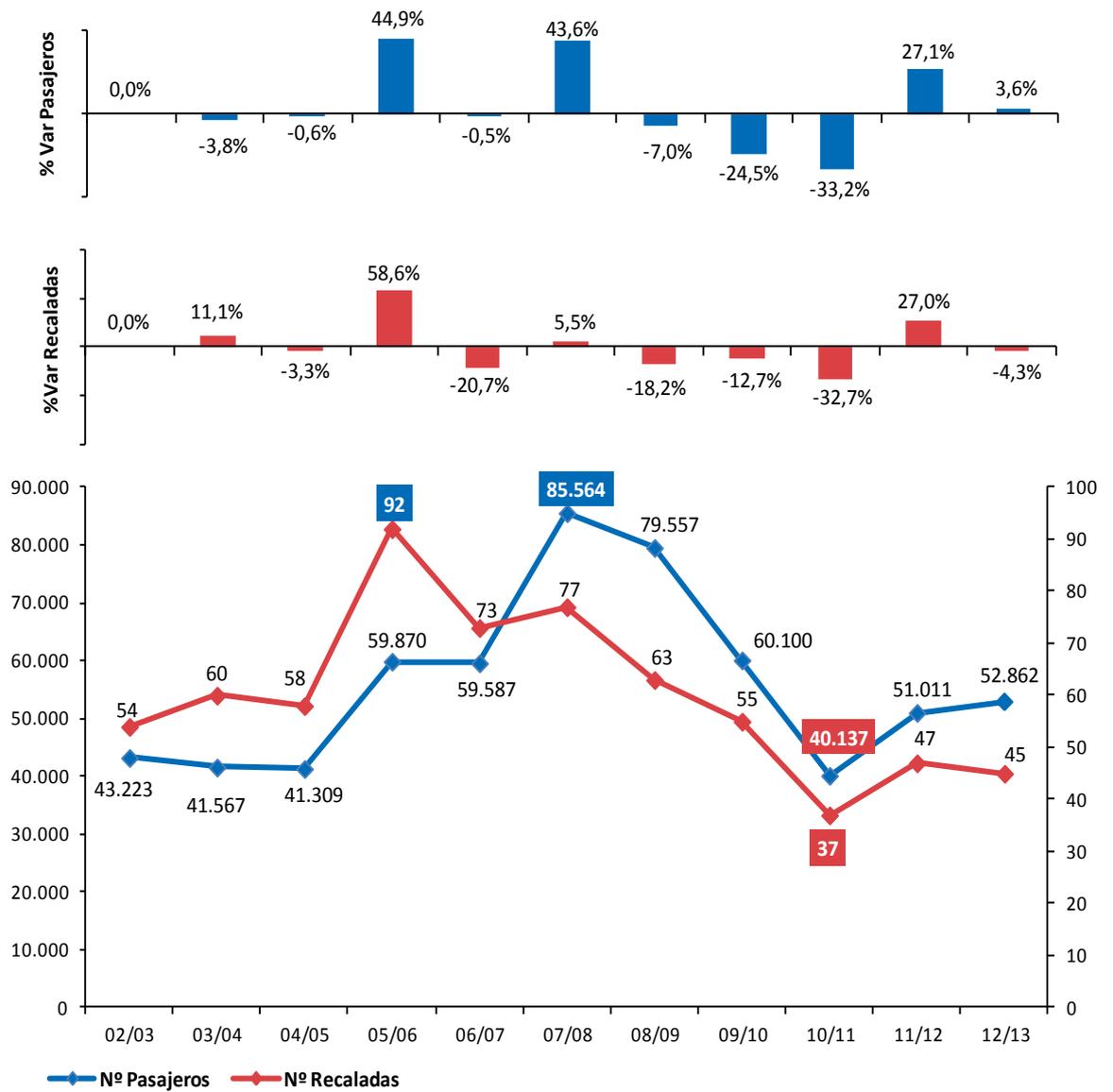
Puerto de Punta Arenas

Punta Arenas es uno de los tres principales puertos del país. Aunque en sus registros se encuentran naves nacionales e internacionales, la primera de ellas solo representa un 10% del flujo total del puerto. En relación al movimiento de naves internacionales, entre sus dos terminales (Arturo Prat y Santos Mardones) las llegadas de pasajeros alcanzan una participación del 22,9% sobre el total registrado en la última temporada, las que se concentran en un 70% en el Terminal Arturo Prat.

El punto álgido de llegadas se registró en la temporada 2007/2008 con una cifra de 85.564 llegadas, las que posteriormente decaen durante tres temporadas consecutivas, alcanzando su registro más bajo en la temporada 2010/2011 con una tasa acumulada en 3 periodos del -53,1% frente a lo registrado en la temporada peak. Sin embargo, esta tendencia cambia a partir de la temporada 2011/2012, recuperando en un 27 % las recaladas y llegadas, cifras que se mantienen positivas durante la temporada siguiente.

Se enfatiza en la continua competitividad que representa el puerto de Ushuaia (Argentina), como puerto de asistencia para las naves que van con destino a la Antártica, la cual no solo radica en la ventaja geográfica natural de Ushuaia frente al puerto nacional, considerando los dos días de navegación versus a los tres desde Punta Arenas, sino que también inciden factores como los costos portuarios y los servicios turísticos ofertados.

Gráfico 1.11 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales al puerto de Punta Arenas, serie 2002/2003 – 2012/2013.



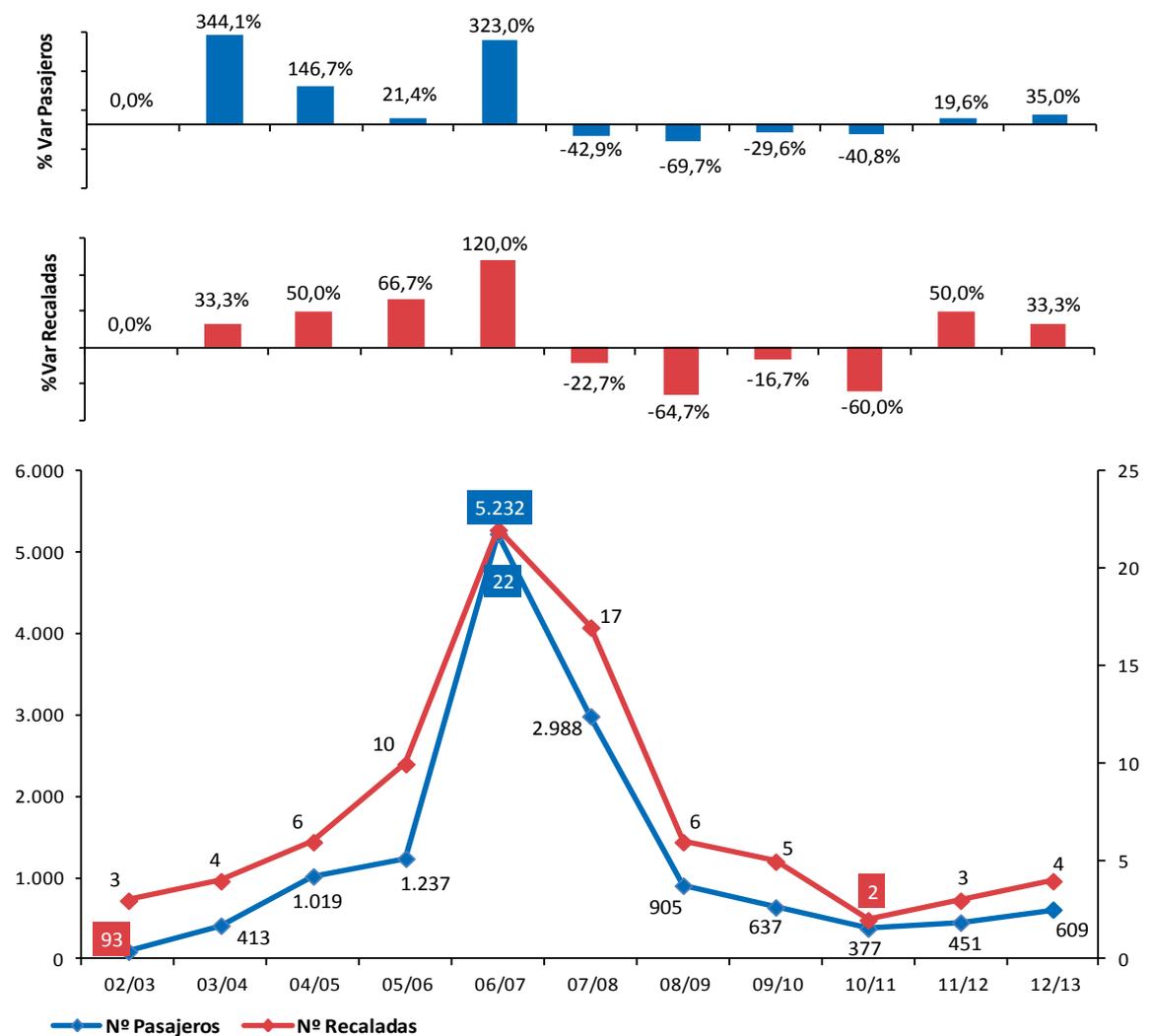
Fuente: Corporación de Puertos del Conosur.

Puerto Natales

Pese a que su participación es inferior a lo observado en otros puertos australes del país, su particularidad y principal atractivo es la posibilidad de realizar excursiones a las Torres del Paine, por lo que es preferida por compañías exploradoras tales como Lindblad Expeditions, Noble Caledonia y Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH, lo que incide en que la capacidad de las naves arribadas no supere los 200 pasajeros promedio. Esto explica la diferencia que se produce al comparar que los 22 arribos registrados en la temporada 2006/2007 en Puerto Natales, los cuales generaron un total de 5.232 llegadas, versus a las 23 recaladas de Puerto Chacabuco que reportaron un total de 15.728 llegadas, es decir triplicaron las cifras de Puerto Natales, con un número similar de recaladas.

Como ya ha sido observado en el resto de puertos, Puerto Natales sigue la recuperación tras cuatro temporadas con números decrecientes, finalizando el período con un aumento del 35,0% de las llegadas.

Gráfico 1.12 Llegadas de pasajeros y recaladas de cruceros internacionales a Puerto Natales, serie 2002/2003 – 2012/2013.



Fuente: Corporación de Puertos del Conosur.

Aspectos normativos

En esta actividad, las estructuras legislativas aplicables son tanto nacionales como internacionales, debido a la movilidad de la unidad de explotación (nave) que cruza constantemente límites administrativos y políticos. Estas normativas, dada su naturaleza proteccionista y regulatoria, pueden influir en el desarrollo de esta actividad. Se entienden como normas nacionales aquellas que nacen en el país donde el buque se encuentre registrado, y como internacionales aquellas que emanan de organismos tales como: Organización Marítima Internacional - OMI, Organización Internacional del Trabajo - OIT, Derecho Marítimo Internacional, tratados bilaterales, entre otros.

Banderas de Conveniencia

Antes de exponer el significado de este concepto, es preciso mencionar la diferencia entre la residencia de la compañía propietaria del buque y el país de registro de la nave. El Convenio de Alta Mar de Ginebra del año 1958, en su artículo 5.1.⁴², estipula que la bandera de registro del buque determina su nacionalidad y por tanto, la legislación aplicable en todo tipo de materias. Además, el mismo convenio indica que debe existir un "vínculo genuino" entre buque y Estado; no obstante al no estar explicitado, el cumplimiento de este precepto es casi inexistente, lo que ha significado que un porcentaje relevante de naves de cruceros se registren en aquellos países en los que rige una legislación laboral, ambiental y tributaria más flexibles, denominados por la ITF⁴³ como pabellones de conveniencia⁴⁴, los cuales presentan ventajas comparativas frente a los estados propietarios de las compañías, entre las que se distinguen el menor pago de impuestos, la posibilidad que la dotación de tripulantes sea determinada por el armador y una mayor flexibilidad en las normas laborales en referencias a las remuneraciones, la extensión de la jornada laboral y la discriminación en la jerarquía de cargos, entre otros aspectos. Una aproximación en cifras lo expone John Spruyt⁴⁵, comparando una tripulación de 24 tripulantes europeos contra un grupo de 24 tripulantes chinos, obteniendo como resultado una diferencia de \$698.400 dólares, cifra particularmente atractiva en un sector en el cual un número no menor de naves tienen tripulaciones que superan las 1.000 personas. La OMT cita: *"Los costes de explotación en aquellos buques que se encuentran inscritos bajo banderas de conveniencia, se reducen en un importante porcentaje, el cual supera el 25 % y en algunos casos el 40 %."*

En línea a lo observado a nivel internacional, en Chile solo en la última temporada más del 80% de las naves arribadas enarbolan banderas de conveniencia, bajo el registro de países como las Bahamas, Bermudas, Panamá, Islas Marshall y Malta. Se

⁴² "Cada Estado fijará las condiciones para otorgar su nacionalidad a los buques, para el registro de buques en su territorio, y para el derecho de ondear su bandera. Los buques tendrán la nacionalidad del Estado cuya bandera tengan derecho a ondear. Debe existir un vínculo genuino entre el Estado y el buque; en particular, el Estado debe ejercer efectivamente su jurisdicción y control".

⁴³ ITF: International Transport Workers' Federation, Organización Internacional de Trabajadores del Transporte.

⁴⁴ Pabellón de Conveniencia: Aquellas en las que la propiedad del buque y el control efectivo del mismo recaen en otro lugar distinto del país de la bandera que el buque enarbola.

⁴⁵ Ship Management, John Spruyt (1994 p. 51).

reitera que la ley otorga el derecho a cada nave a inscribirse en el Estado que le resulte conveniente, sin embargo se deben considerar y analizar las normas de seguridad y otras que se pudiesen ver mermadas frente a la creciente inscripción de naves bajo registros abiertos.

Practicaje y Pilotaje

En términos generales, el servicio de Pilotaje depende la Autoridad Marítima Nacional, y tiene carácter obligatorio para la navegación en aguas interiores entre el Canal de Chacao y el Cabo de Hornos. El requerimiento del servicio se debe realizar a través de una agencia de naves y las tarifas se determinan de acuerdo al Tonelaje de Registro Grueso⁴⁶, las que se actualizan de manera anual y son publicadas por la Autoridad Marítima para conocimiento público. Adicionalmente, la ley señala que ninguna nave puede navegar por rutas que no estén expresamente autorizadas por la Autoridad Marítima Nacional.

El artículo 4 del Reglamento de Practicaje y Pilotaje, señala que se entenderá como "Practicaje" a *"Toda maniobra que se ejecuta con una nave en puerto"*, y como "Pilotaje" a la *"Conducción de la derrota"⁴⁷ de una nave por los canales o entre puertos del litoral"*

Del mismo reglamento, el artículo 11 señala: *"Los armadores o agentes de naves proporcionarán los medios y elementos necesarios para la transferencia de los prácticos y para el desempeño de sus funciones, tales como remolcadores, lanchas motorizadas, personal y otros, siendo de su responsabilidad la puntual presentación de ellos"*.

En referencia a la tarifa del Practicaje, el Manual de Trabajo del Reglamento de Tarifas y Derechos de la DIRECTEMAR⁴⁸, señala en su artículo 301:

"La Tarifa Globalizada del Servicio de Practicaje estará constituida por un valor base, más el producto de un factor multiplicado por el Tonelaje de Registro Grueso de la nave, cifras expresadas en dólares, según la siguiente tabla:

Tabla 1-7 Tarifa global por servicio de practicaje

Tonelaje Registro Grueso		US\$	
Sobre	Hasta	Base	Factor
50	6.000	120,83	0,0190 X TRG
6.000	16.000	147,68	0,0216 X TRG
16.000	40.000	174,55	0,0225 X TRG
40.000	60.000	268,52	0,0239 X TRG
60.000	-	409,52	0,0244 X TRG

Fuente: Armada de Chile, "Manual de Trabajo del Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Año 2013".

⁴⁶ Sinónimo GT.

⁴⁷ Derrota: Rumbo o dirección que llevan en su navegación las embarcaciones.

⁴⁸ Manual de trabajo del Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección General del territorio Marítimo y de Marina Mercante, Año 2013, actualizado el 01/01/2013.

"Para efectos de aplicación de este artículo, se entiende como Tarifa Global de Practicaje el cobro que se realiza a todas las maniobras necesarias para el atraque o desatraque de la nave en el puerto, o el amarre o desamarre del terminal marítimo, hasta dejarla convenientemente asegurada en el lugar de término del respectivo practicaje"

En referencia a la tarifa del Pilotaje, el Manual de Trabajo del Reglamento de Tarifas y Derechos de la DIRECTEMAR⁴⁹, señala en su artículo 308:

"La base de Tarifa Global por el Servicio de Pilotaje, en la zona de canales, por el tramo comprendido entre Ancud y Bahía Posesión o Cabo de Hornos dentro de un plazo de 120 horas de comisión, en base al empleo de dos Prácticos, es la siguiente:"

Tabla 1-8 Tarifa global por servicio de pilotaje.

Tonelaje Registro Grueso		Tarifa
Sobre	Hasta	US\$
0	2.000	3.176,66
2.000	4.000	5.425,90
4.000	6.000	7.410,54
6.000	8.000	8.469,01
8.000	10.000	9.527,49
10.000	12.000	10.453,64
12.000	14.000	11.380,15
14.000	16.000	12.173,66
16.000	18.000	13.101,07
18.000	20.000	13.894,92
20.000	22.000	14.556,47
22.000	24.000	15.219,26
24.000	26.000	16.011,88
26.000	28.000	16.672,17
28.000	30.000	17.336,22

Fuente: Armada de Chile, "Manual de Trabajo del Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Año 2013".

"Sobre los 30.000 TRG los ingresos se incrementan un 5% cada 2.000 TRG o fracción de exceso."

Adicionalmente el reglamento indica que "A esta Base de Tarifa se le aplicarán los factores correspondientes según los tramos de pilotaje que se indican en las siguientes Tablas de Tramos, Senos y Esteros."

"Al valor resultante se le adicionarán los costos por concepto de alojamiento, alimentación, movilización, seguros y pasajes aéreos. Estos, sólo en caso que corresponda."

⁴⁹ Idem nota 48

Faros y Balizas

El artículo 201, del Decreto Supremo 427⁵⁰, establece que *"toda nave pagará una tarifa por los servicios de señalización marítima..."*. Este artículo, yace en la responsabilidad reglamentaria que adquiere DIRECTEMAR, de instalar, mantener y operar la señalética e implementos necesarios para una navegación segura. Esta señalética, incluye faros, boyas, balizas luminosas y ciegas, enfilaciones y otros dispositivos especiales que exige la legislación nacional y aquellos establecidos por convenios internacionales suscritos por el Estado de Chile.

De esta manera, el cobro de faros y balizas se refiere al costo de utilización de señaléticas marítimas. Esta tarifa asciende tanto, para naves chilenas o extranjeras a 1,13 dólar por cada tonelada de registro grueso⁵¹.

Como reacción frente a pérdida de competitividad por el alto costo de los conceptos de faros y baliza, el 20 de diciembre del año 2011 se promulga el Decreto Supremo N° 423⁵², el cual modifica al Decreto N°1427 en las tarifas por conceptos de faros y balizas, estableciendo:

"A su vez, las naves de pasaje, dedicadas exclusivamente al turismo, y que dentro de un mismo viaje sean recepcionadas y permanezcan a lo menos seis horas en uno o más de los puertos de Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, Puerto Montt, Puerto Chacabuco, Punta Arenas y Puerto Williams, pagarán la tarifa que corresponda, conforme a las siguientes condiciones: En caso de recalada a uno de los puertos señalados en el inciso anterior, la nave pagará el 60% de la tarifa correspondiente. Si recalca a dos de esos puertos, pagará el 40% de la tarifa. Si recalca a tres o más de los puertos mencionados, pagará el 20% de la tarifa."

De esta manera se establece una rebaja en un 40%, 60 %y 80% de las tarifas dependiendo de qué recalen en 1, 2, 3 o más puertos nacionales respectivamente.

Adicionalmente, el 20 de septiembre del 2011 se promulga Decreto 669 modificando el artículo 207, acogiendo a los puertos de Talcahuano, Corral, Castro y Puerto Natales.

Para reflejar la significancia económica de estas modificaciones, se ejemplifica con los siguientes escenarios:

⁵⁰ Decreto Supremo 427, Aprueba Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección del Litoral y de Marina Mercante, fecha promulgación 18 julio 1979, última modificación 27 noviembre 2012.

⁵¹ Manual de Trabajo del Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Año 2013, actualizado 01/01/2013.

⁵² Decreto Supremo 423, Modifica Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, fecha de promulgación 20 diciembre 2010, fecha entrada en vigencia 23 febrero 2011.

Tabla 1-9 Ejemplificación del costo por concepto de faros y balizas.

Nave	GT	Tarifa USD por GT
Carnival Splendor	113300	1,13

1 puerto (rebaja 40%)			2 puertos (rebaja 60%)			3 o más puertos (rebaja 80%)		
Costo previo a modificación	Costo post modificación	Ahorro	Costo previo a modificación	Costo post modificación	Ahorro	Costo previo a modificación	Costo post modificación	Ahorro
\$128.029	\$76.817	\$51.212	\$256.058	\$102.423	\$153.635	\$384.087	\$76.817	\$307.270

Nota: Aplica para el caso de los puertos: Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano, Corral, Puerto Montt, Castro, Puerto Chacabuco, Punta Arenas, Puerto Natales, Puerto Williams.

Ley 20.549 Fomenta el Mercado de Cruceros Turísticos

La ley promulgada el 24 octubre del 2011 tiene como finalidad otorgar un marco jurídico que impulse la actividad de cruceros en territorio nacional. En este apartado se destacan sus principales alcances.

Modificación a Ley 19.995

Se modifica la ley 19.995, la cual "Establece las Bases Generales para la Autorización, Funcionamiento y Fiscalización de Casinos de Juego", en el sentido de autorizar la operación y explotación de juegos de azar en las naves mercantes mayores extranjeras con capacidad de pernoctación a bordo, entendiéndose por tal el disponer de servicios de hotelería, restaurante, camareros y de atención de público, y que tengan entre sus funciones el transporte de pasajeros con fines turísticos, siempre que cumplan con lo señalado en esta ley. Del mismo modo, los operadores extranjeros autorizados a explotar juegos de azar en aguas sometidas a la jurisdicción nacional deberán suspender la operación de los referidos juegos durante el atraque de la nave en puertos nacionales y mientras se encuentre a una distancia inferior a tres millas de tales puertos.

De esta forma, se suprime la prohibición de funcionamiento de los casinos de juegos de los cruceros internacionales para funcionar dentro de la Zona Contigua⁵³, esto a raíz de la consulta presentada por Asociación de Transporte Marítimo, Lacustre, Fluvial y Turístico Sur Austral A.G.- ARMASUR al Tribunal de Libre Competencia⁵⁴, en la cual se solicitaba que: "Se pronuncie favorablemente en el sentido que en Chile rigen y/o se aplican un conjunto de normas, especialmente de derecho internacional, aduaneras, tributarias y marítimas, que constituyen una discriminación de fuente legal que entorpecen la libre competencia en el mercado de los cruceros marítimos con fines turísticos; y a su vez, que se acceda a proponer a la Presidencia de la República a través de los Ministros de Estado que corresponda, la modificación o derogación de los preceptos legales y reglamentarios que estime contrarios a la libre competencia, como también la dictación de preceptos legales o reglamentarios que sean necesarios para fomentar y equiparar la competencia en el mencionado

⁵³ Dentro de las 24 millas náuticas medidas desde las líneas de base.

⁵⁴ Caratulada como "Consulta de Armasur A.G. sobre modificación de preceptos legales en el mercado de cruceros marítimos turísticos".

mercado.⁵⁵ La causa fue parcialmente acogida⁵⁶, siendo lo mencionado uno de los efectos más sensibles para la actividad de cruceros internacionales.

La relevancia de esta modificación radica en que un porcentaje no menor de los ingresos de las navieras es generado por los servicios a bordo, por lo que el limitar la operación de sus casinos a bordo merma sus ingresos.

Además se agrega a través de esta ley un artículo vinculado a eximir a las naves nacionales y extranjeras del pago de impuestos especiales establecidos en los artículos 58 y 59 de la Ley 19.995, se cita: "*Artículo 63 ter.- Los operadores extranjeros autorizados de acuerdo al artículo 63 bis, estarán exentos del pago de los impuestos especiales establecidos en los artículos 58 y 59 de la presente ley.*".

Modificación Decreto Ley N° 825 de 1974

En consecuencia al fallo favorable por parte del Tribunal de Libre Competencia a la causa presentada por ARMASUR en enero del 2008, en referencia a la recuperación del IVA por servicios portuarios se modifica la Ley N° 825 "Sobre impuesto a las ventas y servicios", otorgándoles la recuperación del IVA por servicios portuarios en las Regiones de Tarapacá, de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, de Magallanes y la Antártica Chilena o de Arica y Parinacota. Esta decisión responde a los antecedentes presentados por el Servicio de Impuestos Internos los cuales señalaban: "(...) *efectivamente el inciso noveno del artículo 36 del Decreto Ley N° 825 de 1974 permite recuperar el IVA sólo a las empresas que no estén constituidas en Chile, que efectúen transporte de pasajeros o de carga en tránsito por el país y que, por consiguiente, no tomen o dejen pasajeros ni carguen o descarguen bienes o mercancías en Chile, que recalen en las Regiones I, XI o XII, por los servicios portuarios que en ellas les presten*". Agregando: "*tendidas las exigencias de esta disposición legal, no resulta aplicable respecto de empresas que efectúen transporte de pasajeros desde Chile al exterior o viceversa y/o dentro del país*".

Ley 19.913

Se modifica el artículo 3° de la ley 19.913, la cual "*Crea la Unidad de Análisis Financiero (UAF) y Modifica Diversas Disposiciones en Materia de Lavado y Blanqueo de Activos*", con el objetivo de incluir a los titulares de permisos de operación de juegos de azar en naves autorizadas, a la obligación de informar a la UAF las operaciones sospechosas que adviertan se puedan producir en ellas.

Se cita el artículo modificado: "*Las personas naturales y las personas jurídicas que se señalan a continuación, estarán obligadas a informar sobre los actos, transacciones u operaciones sospechosas que adviertan en el ejercicio de sus actividades: "....." a: "los titulares de permisos de operación de juegos de azar en naves mercantes mayores, con capacidad de pernoctación a bordo, y que tengan entre sus funciones el transporte de pasajeros con fines turísticos;*".

⁵⁵ Informe en Derecho Ricardo Jungmann, para Número de Causa: NC 244 - 08.

⁵⁶ Se absuelve favorablemente la consulta de ARMASUR, sólo en cuanto se declara que el artículo 36, inciso 9°, del Decreto Ley N° 825 de 1974. RESOLUCIÓN N° 28/2008, Tribunal de Libre Competencia, NC 244-08.

Tratado Antártico

La Antártica es un atractivo inhóspito y de gran potencialidad. Las primeras excursiones datan de los años cincuenta a través de una exploración aérea; luego de un par de años, la nave Les Eclaireus traslada a los primeros pasajeros. Desde ese momento la actividad ha ido en constante incremento y así lo validan las cifras; de acuerdo a lo reportado por la IAATO⁵⁷ en la temporada 1992/1993 las llegadas ascendían a las 6.704, diez años después éstas se incrementaron en un 102,4%, alcanzando las 13.571 llegadas. El punto álgido se registró en la temporada 2007/2008 con un total de 46.069 llegadas, temporada en donde se produce un quiebre de un -17,8%. Este declive ha sido progresivo llegando en la temporada 2011/2012 a las 26.509 llegadas, un -21,6% menor a lo reportado en la temporada anterior y un -42,5% menor frente a la temporada 2007/2008. Esta situación tiene relación directa con la enmienda del 01 de agosto del 2008, dictada por la Organización Marítima Internacional (OMI) la cual prohíbe el uso y transporte de combustible pesado (HFO) en la zona del Tratado Antártico.

El Tratado Antártico responde a la necesidad de establecer un marco jurídico en un territorio que no posee una titularidad gubernamental. Es así que el 1º de diciembre de 1959 en Washington, 12 países, incluyendo Chile, suscriben el Tratado Antártico, el cual entra en vigencia a partir del 23 de junio de 1961. Su propósito es: *"Reconociendo que es en interés de toda la humanidad que la Antártica continúe utilizándose siempre exclusivamente para fines pacíficos y que no llegue a ser escenario u objeto de discordia internacional"*.⁵⁸

El Tratado es la base para una serie de acuerdos, normas, procedimientos y regulaciones con fines proteccionistas, las que en su conjunto se denominan Sistema del Tratado Antártico (STA). Estas regulaciones y convenciones emanadas del Tratado, sólo son aplicables para los estados signatarios del Tratado, los cuales llegan a la actualidad a 50.

Anualmente se celebran las "Reuniones Consultivas del Tratado Antártico – RCTA", a las cuales asisten representantes de diversas áreas, tales como: las partes consultivas, las partes no consultivas, el Comité Científico de Investigación Antártica (SCAR), la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA) y el Consejo de Administradores de los Programas Antárticos Nacionales (COMNAP), y expertos invitados como IAATO. En estas reuniones se determinan medidas, decisiones y resoluciones consensuadas las cuales proporcionan reglas y directrices para la gestión del Área del Tratado Antártico y el trabajo de la RCTA. Aun cuando los únicos que participan en la adopción de decisiones son las Partes Consultivas⁵⁹.

Las disposiciones más destacadas del Tratado son:

⁵⁷ IAATO: International Association of Antarctica Tour Operators.

⁵⁸ Tratado Antártico.

⁵⁹ 28 Estados: Alemania, Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Chile, China, Corea RDC, Ecuador, España, Estados Unidos, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, India, Italia, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Perú, Polonia, Reino Unido, Sudáfrica, Suecia, Ucrania y Uruguay.

- *La Antártica se utilizará exclusivamente para fines pacíficos (art. I).*
- *La libertad de investigación científica en la Antártica y la cooperación hacia ese fin [...] continuarán (art. II).*
- *Las Partes Contratantes acuerdan proceder [...] al intercambio de observaciones de resultados científicos sobre la Antártica, los cuales estarán disponibles libremente (art. III).*
- *Ningún acto o actividad que se lleve a cabo mientras el presente Tratado se halle en vigencia constituirá fundamento para hacer valer, apoyar o negar una reclamación de soberanía territorial en la Antártica, ni para crear derechos de soberanía en esta región. No se harán nuevas reclamaciones de soberanía territorial en la Antártica, ni se ampliarán las reclamaciones anteriormente hechas valer, mientras el presente Tratado se halle en vigencia. (art. IV)*
- *A fin de promover los objetivos y procurar la observancia de las disposiciones del Tratado, "todas las regiones de la Antártica, y todas las estaciones, instalaciones y equipos que allí se encuentren [...] estarán abiertos en todo momento a la inspección" (art. VII).*

En relación a la actividad turística en el destino, su regulación, tanto para los turistas como para los organizadores emanan del Protocolo sobre Protección del Medio Ambiente y en la Guía para los visitantes a la Antártica, adjunta a la Recomendación XVIII-1 (1994), las que se complementan con diversas resoluciones y medidas.

Debido a la particularidad geográfica de la Antártica, los viajes son organizados a través de operadores, siendo IAATO la figura que agrupa a todas aquellas embarcaciones que operan en el destino, las cuales de acuerdo a sus registros llegan a 51. Es importante mencionar que IAATO reconoce y somete voluntariamente a sus afiliados a las medidas establecidas por el Tratado Antártico.

Concluyendo, IAATO estima que la temporada 2012/2013 terminará con 34.950 pasajeros⁶⁰ en destino, por lo que cobra relevancia la posición geográficamente privilegiada de Chile, particularmente de la Región de Magallanes como facilitadora de infraestructura y servicios turísticos para el desarrollo de la actividad.

A modo de dimensionar el impacto ambiental que genera la actividad en la zona Antártica, se referencia el estudio realizado por la Fundación Albertis, el cual concluye que cada turista antártico genera aproximadamente 4,4 toneladas de dióxido de carbono.⁶¹

⁶⁰ Estimación IAATO; fuente INACH, Reunión Consultiva del Tratado Antártico, celebrada en junio en Hobart (Australia), junio 2012.

⁶¹ "Valoración del impacto ambiental del turismo comercial sobre los ecosistemas antárticos", Universidad Autónoma de Barcelona (UAB) y Universidad Autónoma de Madrid (UAM), Fundación Albertis, Año 2008.

Capítulo 2 . Análisis estadístico del perfil y gasto per cápita del pasajero de crucero en 5 puertos de Chile

Objetivo

- Cuantificar el gasto total per cápita en bienes y servicios turísticos del pasajero de crucero que desembarca en alguno de los 5 puertos chilenos considerados en el estudio.

Objetivos Específicos

- Calcular estadísticas descriptivas que permitan determinar el perfil básico del pasajero de crucero que desembarca en alguno de los 5 puertos considerados en el estudio.
- Determinar preliminarmente aquellos factores que pudiesen ser significativos al momento de cuantificar el gasto del pasajero de crucero en Chile.
- Realizar cruces de variables que sirvan de insumo para la formulación de hipótesis de investigación ex post.

Resumen ejecutivo

Durante la temporada de cruceros 2012/2013, el Servicio Nacional de Turismo llevó a cabo un estudio cuantitativo basado en encuestas realizadas de manera presencial en 5 principales puertos de Chile a pasajeros de cruceros que visitan destinos turísticos asociados al puerto de arribo.

En términos generales, los pasajeros de crucero que visitan Chile como parte de su itinerario son equitativamente hombres y mujeres que en su gran mayoría sobrepasan los 55 años de edad, y que regularmente viajan en grupos de 2 a 3 personas. Se trata de pasajeros experimentados en este tipo de viajes, si se considera que alrededor del 85% de ellos ha realizado al menos un viaje en cruceros anteriormente en algún destino del mundo, los que en promedio van de los 7 a 10 viajes. El tiempo de estadía en el destino frecuentemente está en torno a las 3-4 horas realizando excursiones en tierra, las cuales son compradas a bordo del crucero por casi el 44% de los pasajeros que desembarcan, mientras que el resto, denominados pasajeros independiente, organizan sus excursiones contratando en tierra los servicios de taxi y/o van no oficiales, o bien recorriendo los alrededores del puerto por cuenta propia.

Existe una diversidad de tipologías de pasajeros de cruceros considerando el gasto efectuado en tierra, por lo que es de interés determinar aquellos factores que inciden en este comportamiento.

En cuanto al gasto total per cápita, existe una gran diversidad de tipologías, las que responden a las características propias de los pasajeros de cruceros. Existe desde un 4% que, a pesar de recorrer destinos asociados al puerto, no realizan gasto; hasta un 6% con un gasto per cápita superior a los \$US 200. El gasto total promedio per cápita llega casi a los \$US 85, mientras que el gasto mediano a los \$US 70, el cual es generado mayoritariamente por la adquisición de "artesanías/souvenirs", "bebidas/comidas" y "excursiones compradas a bordo del crucero".

De manera preliminar, los principales factores que permitirían a priori determinar el nivel de gasto de los pasajeros de cruceros en sus excursiones en Chile son el tamaño del crucero (medido en capacidad de pasajeros), la adquisición de la excursión a bordo del barco, y las horas de permanencia en tierra.

Metodología

Aspectos generales

El presente estudio considera únicamente los resultados tomados en cinco puertos de Chile. Para el caso particular de Valparaíso, la representatividad es de pasajeros en tránsito y embarcados, excluyendo a los desembarcados. La medición de las observaciones se realizó mayoritariamente durante el mes de febrero, incluyendo en menor medida cruceros de fines de enero y principios de marzo, al momento en que el pasajero en tránsito retorna al crucero luego de su visita en el destino. Para el caso de los pasajeros embarcados (Valparaíso), la encuesta se realizó al momento de la llegada de los pasajeros al crucero.

Cuestionario aplicado

Se aplicó un cuestionario estructurado de 10 preguntas⁶², de manera de recabar información propia del visitante (edad, género), características de su viaje (primera vez en crucero, tiempo en tierra fuera del puerto, etc.), y el gasto total realizado durante la visita en algún destino en Chile. No se consultó por el monto de gasto en cada ítem (restaurante, compras, etc.), debido a la baja confiabilidad de la respuesta entregada en el levantamiento piloto realizado en noviembre-diciembre del año 2012, solo fue posible preguntar directamente por el gasto realizado en excursiones en Chile compradas a bordo del crucero separado del gasto en excursiones adquiridas en tierra.

Determinación de la muestra

Con el fin de obtener el tamaño total muestral "n" para los 5 puertos involucrados en este estudio, se utilizó la información del levantamiento piloto realizado en el terminal portuario de Valparaíso (VTP) el día 10 de enero del año 2013. El principal insumo que aportan las encuestas realizadas, es la variabilidad de lo que se desea medir, o sea, el gasto total per cápita de los pasajeros de cruceros.

Tabla 2-1 Resultados muestrales levantamiento piloto, VTP (Valparaíso).

Gasto_per capita					
Media	Mediana	Error típico de la media	Percentil 95	Desviación típica	Recuento no ponderado
90,2	50,7	9,5	333,3	106,0	57

Una vez que se dispone de un estimador de la varianza S^2 , es posible entonces determinar el tamaño "n" muestral necesario para cubrir un error de estimación "d" con una confianza estadística del $(1 - \alpha)\%$. Lo anterior, como si se tratase de una muestra aleatoria subconjunto de la población objeto de estudio. Respecto a esto

⁶² Ver anexos páginas 84 y 85.

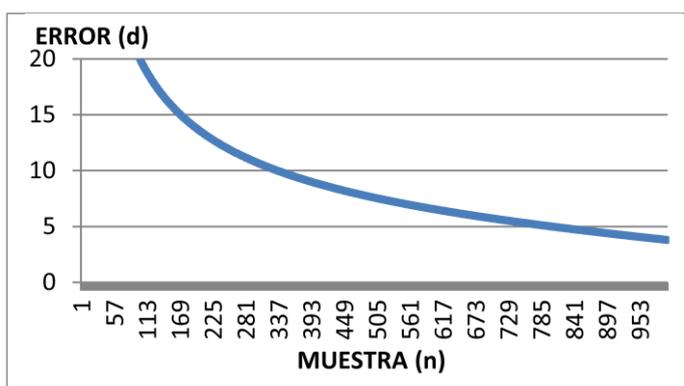
último, se debe señalar que la aleatoriedad de la muestra en terreno es inaplicable, ya que en ningún momento se tiene la oportunidad de contar con un orden físico ni administrativo pre establecido de las unidades muestrales (los pasajeros) que permita llevar a cabo la selección aleatoria de los mismos.

Siguiendo con la determinación del tamaño muestral, este se obtuvo considerando la dispersión $S = 106,0$ y un nivel de confianza estadística del $(1 - \alpha) = 95\%$. De esta manera, se puede determinar el error de estimación "d" en función del tamaño muestral "n" como sigue:

$$d = \sqrt{\frac{(Z_{1-\alpha/2}^2 * S)(N - n)}{N * n}} \quad (i)$$

En la práctica, el término $K = \frac{(N-n)}{N*n}$ actúa como un corrector por población finita, que en el caso que N tiende a infinito (población grande), K tiende a 1, por tanto la corrección se disipa numéricamente.

Gráfico 2.1 Error de estimación (d) en función del tamaño muestral (n), confianza estadística al 95%.



La figura descrita en gráfico 2.1, permite determinar el tamaño muestral "n" como función del error de estimación "d". Por ejemplo, si se pre fija un "n" alrededor de los 700 casos, el error de estimación será entonces aproximadamente de \$US 5, recordando que la variable de interés es el gasto total per cápita de los pasajeros. La muestra real obtenida en este estudio fue de n=964 casos, por lo que la estimación del gasto representativa para los 5 puertos en su conjunto es menor a los \$US 5. En consecuencia, el error de estimación es mayor cuando se realiza el análisis anterior según cada uno de los puertos involucrados.

Tabla 2-2 Tamaño muestral (n) y error de estimación (d) según puertos.

Puerto	Muestra real "n"	Error de estimación "d" (\$US)
Arica	98	20,3
Valparaíso	269	11,5
Puerto Montt	189	14,1
Chacabuco	176	14,7
Punta Arenas	233	12,5

Para determinar finalmente que crucero debe ser encuestado, se consideraron los siguientes criterios:

1. Como las encuestas debían ser realizadas entre la última semana de enero y la primera de marzo, se debe entonces considerar el itinerario programado entre tales fechas según lo información en página web de Puertos del Conosur, y ratificado por cada región a la fecha del levantamiento.
2. Considerar el tamaño del crucero, debido a que a menor tamaño de estos, menor es la cantidad de encuestas posibles de realizar, debido a la "exclusividad" de los pasajeros presentes en embarcaciones de menor tamaño y que son reacios a responder cuestionarios.
3. En lo posible, no encuestar a un mismo crucero en distintos puertos, de manera de maximizar la representatividad de la muestra final.

Tabla 2-3 Programación inicial levantamiento muestral según puertos.

Puerto	Fecha	Crucero	Mínimo de encuestas
ARICA	01-02-2013	Voyager	60
	06-02-2013	Hamburg	25
	06-02-2013	Island Sky	25
	27-02-2013	Princess Daphne	40
Puerto	Fecha	Crucero	Mínimo de encuestas
VALPARAÍSO	30-01-2013	Regatta	40
	07-02-2013 (zarpe)	Voyager	60
	14-02-2013	Ocean Dream	60
	18-02-2013	Seabourn Sojourn	25
	27-02-2013	Grand Princess	60
Puerto	Fecha	Crucero	Mínimo de encuestas
PUERTO MONTT	11-02-2013	Crystal Serenity	60
	14-02-2013	Delphin	25
	20-02-2013	Seabourn Sojourn	25
	23-02-2013	Carnival Splendor	60
	27-02-2013	Adonia	40
Puerto	Fecha	Crucero	Mínimo de encuestas
CHACABUCO	31-01-2013	Seven Seas Mariner	40
	02-02-2013	Arcadia	60
	05-02-2013	Silver Cloud	25
	11-02-2013	Discovery	40
	23-02-2013	Veendam	60
Puerto	Fecha	Crucero	Mínimo de encuestas
PUNTA ARENAS	04-02-2013	Seven Seas Mariner	40
	11-02-2013	Delphin	25
	11-02-2013	Seabourn Sojourn	25
	13-02-2013	Veendam	60
	17-02-2013	Star Princess	60

Fuente: Programación SERNATUR.

Levantamiento de la información y acoplamiento de la BB.DD.

El cuestionario fue aplicado en papel físico por encuestadores designados por la Direcciones Regionales de SERNATUR, de acuerdo a las instrucciones emanadas del nivel central (Santiago). Posteriormente, la digitación se realizó en el nivel central utilizando el software MS Access 2010, mediante formulario programado para tal efecto. Toda duda surgida en el transcurso de la digitación, fue remitida a la respectiva DR para obtener solución al problema puntual que se hubiese presentado. Una vez finalizada la digitación, la BB.DD.⁶³ es exportada a formato MS Excel 2010, para luego ser importada por el software estadístico IBM SPSS 19, en el cual se procedió a la etiquetación de las variables. Para lo anterior fue necesario inicialmente crear dos BB.DD. independientes; por un lado con la información de VTP (Valparaíso), y por otro con los 4 puertos restantes. Lo anterior debido a que en Valparaíso hubo que levantar información mediante un cuestionario distinto al resto de puertos, por su característica de puerto de recambio de pasajeros. Finalmente ambas BB.DD. fueron fusionadas considerando las variables comunes entre ambos archivos, y que permitieron finalmente obtener los resultados de interés representativos para los 5 puertos en estudio.

Depuración de la BB.DD.

En primer lugar, la BB.DD. acoplada en formato SPSS fue sometida a un depuramiento lógico de consistencia interna, considerando saltos y lógica del cuestionario. Lo anterior no presentó mayor dificultad considerando lo breve del cuestionario aplicado. Una vez realizado esto, fue necesario entonces depurar la información de la variable de interés en estudio, o sea el gasto de los pasajeros. Lo anterior se resume de manera general en los siguientes pasos:

1. Corrección de gastos mal digitados, generalmente con "0" de más.
2. Detección de casos de gastos per cápitas outliers, por sobre el percentil 97 o bajo el percentil 3. Esto se realizó de manera independiente para el gasto en excursión comprada a bordo; gasto en excursión comprada en tierra; y gasto total según ítems (food and drink, handicrafts, etc.)
3. Imputación de gastos per cápitas declarados como "no sabe/no responde".
4. Imputación de gastos fuera de rango (outliers).

La imputación fue realizada mediante la técnica de imputación múltiple⁶⁴ incluida en el software SPSS, considerando como factores el puerto en donde se levantó la información, y los ítems de gasto declarados en la encuesta.

⁶³ Bases de Datos.

⁶⁴ Más detalle en anexos páginas 86 y 87.

Factores de expansión

Los factores de expansión permiten básicamente obtener resultados representativos de la población objetivo en base a la muestra obtenida. Se trata entonces de aplicar los pesos w_i ; $i = \{1, \dots, n\}$ a cada observación muestral de manera que los resultados sean representativos tanto dentro de cada puerto en estudio, así como también el resultado ponderado entre los cinco puertos. Por tanto, en estricto rigor los factores de expansión del estudio no permiten entonces generalizar los resultados a la totalidad de puertos del país. No obstante lo anterior, cabe señalar que los 5 puertos involucrados son representativos del 79% del total de recaladas de la temporada recién pasada⁶⁵, por lo que se esperaría que el resultado en base a ellos sea muy similar al obtenido teóricamente si se hubiese realizado levantamiento muestral en la totalidad de puertos del país.

Los factores de expansión ponderan la muestra obtenida en función de la cantidad de pasajeros desembarcados en cada uno de los puertos en estudio, no considerando la población que desembarca en Valparaíso. Los criterios y supuestos adoptados para realizar los cálculos, se resumen a continuación:

1. El 80% de los pasajeros a bordo⁶⁶ desembarca en algún puerto chileno. Lo anterior, de acuerdo a información entregada por agentes portuarios, y la proporción de la población de visitantes de Policía Internacional sobre el total de pasajeros a bordo en los cruceros de la temporada⁶⁷.
2. La población se segmenta ex post según capacidad del crucero, medida en número de pasajeros a bordo, con punto de corte en 700 pax⁶⁸. Lo anterior fue convenido utilizando evidencia empírica de la muestra, ajustado con la retroalimentación entregada con reuniones de expertos.
3. Luego, para el caso de la población que pertenece al segmento de crucero con capacidad menor a 700 pax, se asume que una proporción del 90% de ellos toma excursión a bordo del crucero, mientras que para los pasajeros de embarcaciones más grandes (mayor a 700 pax), esta proporción baja a un 40%. Lo anterior fue convenido utilizando información entregada por tour operadores, y consecuencia de las reuniones de expertos llevadas a cabo durante la realización de este estudio.

Estos criterios son considerados ya que a priori son los factores más importantes a la hora de explicar el gasto que realiza el pasajero de crucero durante su visita en tierra.

⁶⁵ Fuente: Corporación de Puertos del Conosur.

⁶⁶ Pasajeros a bordo calculados en base a información publicada en página Web de cada puerto.

⁶⁷ Policía Internacional contabiliza a visitantes ingresados por puertos marítimos que desembarcan en los puertos de ingreso al país por el extremo norte o sur. Al realizar la división por el total de pasajeros a bordo (estimado) de la temporada para cada uno de los 5 puertos involucrados, entrega una proporción de 80% de desembarcados.

⁶⁸ Pasajeros.

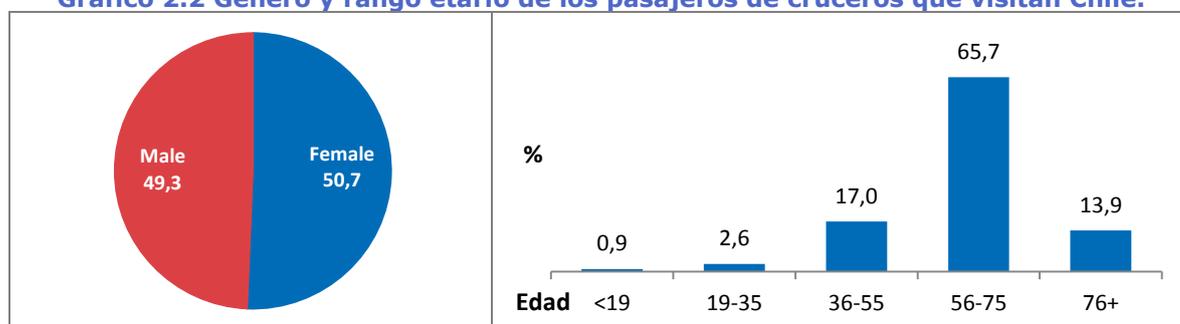
Resultados generales

Características personales

Los entrevistados fueron consultados por el género y el rango de edad de cada uno de ellos/as y de su grupo de viaje. Respecto a las características propias de los pasajeros, destacan los siguientes resultados:

- Existe equidad en la proporción de pasajeros hombres y mujeres.
- Mientras que por un lado la proporción de pasajeros menores de 35 años es muy baja (3,5%), por otro lado casi el 80% de ellos tiene a lo menos 55 años de edad.

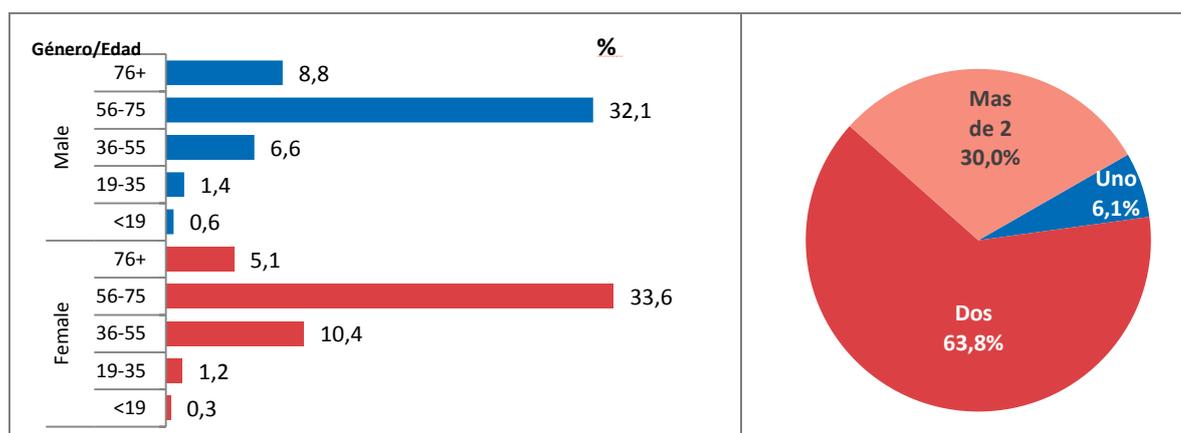
Gráfico 2.2 Género y rango etario de los pasajeros de cruceros que visitan Chile.



Base: Total entrevistados (n=964).

- Un tercio del total de pasajeros son hombres con edad entre los 56 a 75 años, y otro tercio más son mujeres dentro del mismo rango de edad, siendo ambos los segmentos prevalentes dentro de la población en estudio.
- En promedio, un grupo de viajes está conformado por 2,7 integrantes, mientras que la tendencia central en términos del valor mediano es de 2 personas. Además, alrededor de un tercio de los pasajeros viajan acompañados por otra persona más, mientras que un 6% viaja solo/a.

Gráfico 2.3 Género / rango etario de los pasajeros de cruceros que visitan Chile, y conformación del grupo de viaje.



Base: Total entrevistados (n=964).

Cabe señalar que en la documentación entregada por las compañías de cruceros a cada uno de los puertos, denominada "manifiesto de pasajeros", es posible contar con el detalle de la información a nivel censal tanto de la nacionalidad, género y edad de los pasajeros a bordo (que no necesariamente desembarcan). Al no contar con dicha información en formato digital, no fue posible entonces procesarla para la entrega de resultados en este estudio, por lo que solo se calcularon estimaciones en base a la muestra como las presentadas en este punto.

Características del viaje

Como características propias del viaje se consideran factores tales como la experiencia previa del pasajero como viajero de cruceros, las razones para haber realizado el actual viaje, la forma de organizar su recorrido en Chile y la cantidad de horas en tierra fuera del puerto.

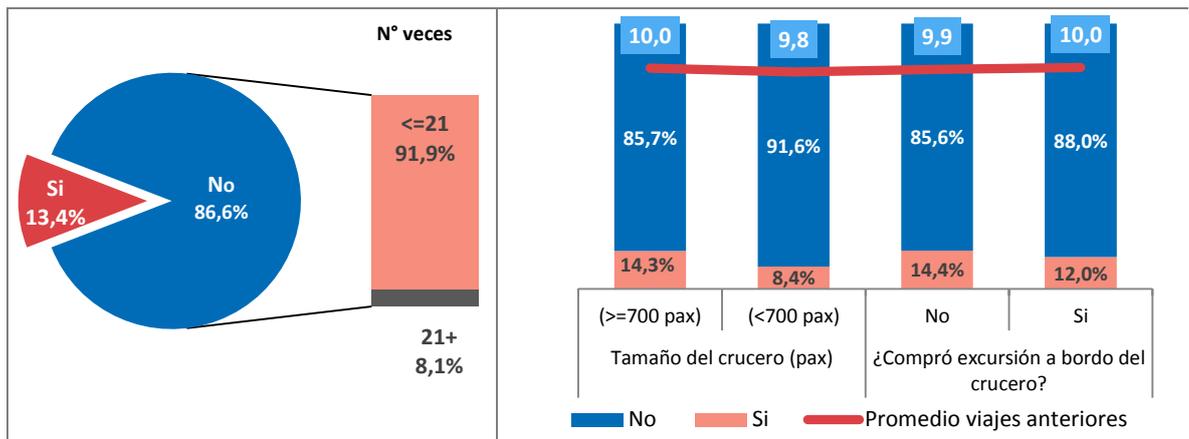
Tabla 2-4 Estadísticas descriptivas de la cantidad de viajes en cruceros realizados sin contar esta ocasión.

	Desviación		Mínimo	Mediana	Percentil	
	Media	típica			95	Máximo
How many times have you been on a cruise before?	10,0	9,9	1,0	7,0	30,0	100,0

Base: Total entrevistados (n=964).

Si bien la cantidad de viajes previos en cruceros es igual a 10, se debe considerar la variabilidad en las respuestas propias del particular comportamiento de cada pasajero entrevistado. De manera preliminar, del cuadro 2.4 se desprende una leve asimetría positiva, lo cual quiere decir que existe un número menor de pasajeros que declaran haber viajado una cantidad muy significativa de veces (mayor a 30), lo cual tiene como consecuencia que el promedio, o media aritmética, no sea fiel representante como medida de la tendencia central. Para este caso, resulta más práctico utilizar la mediana, o sea el valor que acumula al 50% de los casos observados. En este caso el valor mediano es 7 viajes anteriores.

Gráfico 2.4 ¿Es su primer viaje en cruceros? Cantidad de viajes anteriores (sin contar esta ocasión).



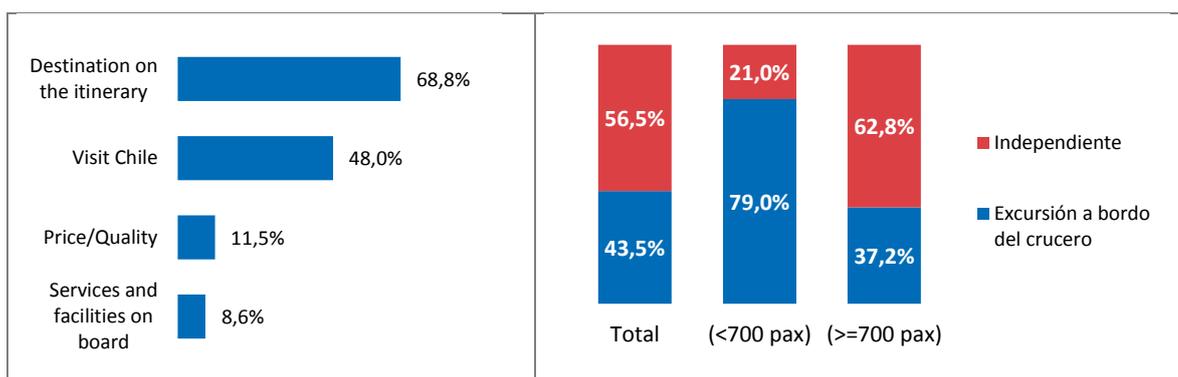
Base: Total entrevistados (n=964).

Existe una alta proporción de pasajeros que ya ha viajado anteriormente en cruceros, lo cual indicaría que el crucerista que visita Chile se trata más bien de un pasajero experimentado en este tipo de viajes por el mundo. A esto, se suma el hecho que entre quienes declaran haber realizado viajes en cruceros, existe un 8% que ha realizado más de 21 viajes de este tipo en algún destino del mundo.

Analizando lo anterior según principales factores, es posible destacar que en aquellos pasajeros de embarcaciones de menor tamaño, pertenecientes al segmento más exclusivo de la población, la proporción de viajeros "primerizos" es casi 6 puntos porcentuales menor a la de aquellos pertenecientes a embarcaciones de mayor tamaño. Sin embargo, el promedio de viajes realizados anteriormente no varía significativamente según los factores expuestos en el gráfico 2.4.

Para el 13,4% de los pasajeros de cruceros que visitan Chile es su primer viaje de este tipo, mientras que entre 7 y 10 es en promedio la cantidad de viajes anteriores.

Gráfico 2.5 Razones para realizar este viaje / Forma de organizar el viaje en tierra.



Base: Total entrevistados (n=964).

Los entrevistados tenían la posibilidad de declarar un máximo de dos razones para realizar este viaje. En este contexto, 7 de cada 10 pasajeros declaran como principal razón para realizar el actual viaje, los destinos del itinerario en forma general, o sea que privilegian la ruta ofrecida en su totalidad, considerando todos los destinos. Como segunda opción declaran visitar puntualmente Chile como destino dentro del itinerario. La relación precio/calidad y la consideración de los servicios a bordo del crucero no son factores significativos en este aspecto.

Un factor importante a considerar es la forma de organizar la excursión en tierra, ya que esto trae como consecuencia una diferenciación significativa del gasto realizado por los pasajeros en su visita en suelo chileno. Poco más de 4 de cada 10 pasajeros que desembarcan y visitan algún destino en Chile por el día, lo realizan por medio de una excursión comprada a bordo del crucero. Esta proporción es significativamente distinta cuando se diferencia según capacidad del crucero, ya que en aquellos de menor dimensión esta proporción llega a casi el 80% de los pasajeros desembarcados, mientras que en los cruceros de mayor capacidad baja del 40%. Lo anterior, vislumbra a priori la diferenciación natural que debería existir en el gasto de los pasajeros en Chile según estos factores.

Gasto total per cápita

Consideraciones

Antes de analizar la principal variable en estudio, o sea el gasto total per cápita del pasajero de crucero en su visita a Chile, se debe tener en consideración lo siguiente:

1. Al entrevistado se le consultó directamente por el gasto total realizado tanto por él/ella y su grupo de viaje. Por tanto, no se consultó el detalle de gasto por ítems.
2. Señalar que el gasto declarado por el pasajero no necesariamente es realizado directamente en el/los destino/s asociado al puerto donde se realizó la entrevista, si se considera que una proporción de este gasto corresponde a la excursión comprada a bordo del crucero, la cual contiene el recargo propio de la compañía de cruceros, sumado a la comisión del tour operador nacional.

Principales resultados

En el cuadro 2.5 se exponen los principales estadísticos descriptivos del gasto total per cápita. Si se considera la asimetría positiva que presenta la variable, o sea unos pocos pasajeros con gastos per cápita muy altos, entonces el promedio o media aritmética no sería la medida de tendencia central óptima para efectos de análisis, como si lo sería en este caso la mediana de la distribución. Para efectos prácticos, la utilización de uno u otro depende del contexto que se les entrega, ya sea para la elaboración de índices en función de un valor promedio, medir tasas de variación con temporadas anteriores y potencialmente posteriores, tipificar al pasajero según segmentos, entre otros.

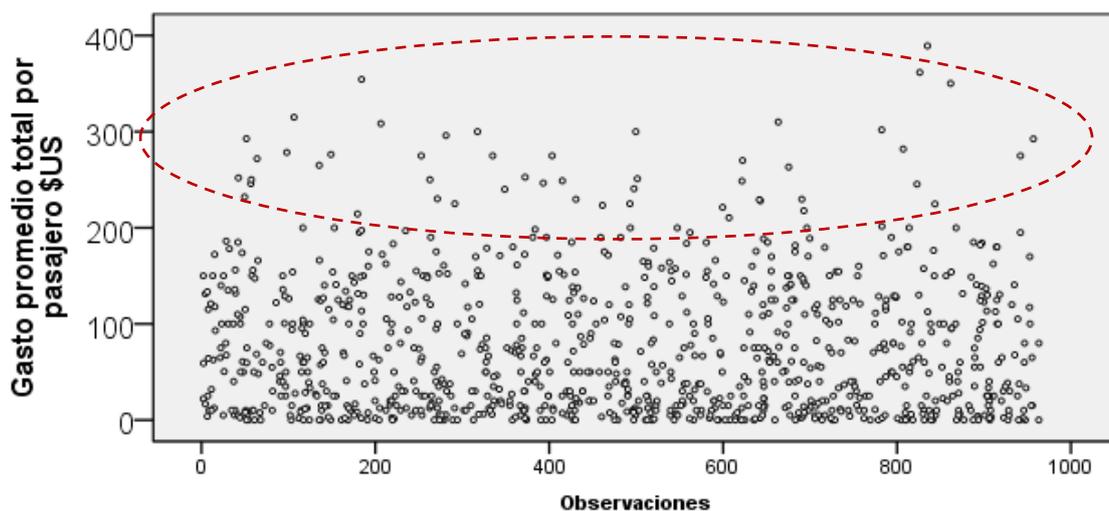
Tabla 2-5 Estadísticas descriptivas de la cantidad de viajes en cruceros realizados sin contar esta ocasión.

	Media	Desviación típica	Mínimo	Mediana	Percentil 95	Máximo
Gasto total por pasajero \$US	84,8	70,3	,0	70,4	200,0	389,3

Base: Total entrevistados (n=964).

La variabilidad propia del comportamiento de cada pasajero y su grupo de viaje (ver gráfico 2.6), dificulta el categorizar a la totalidad de la población en estudio utilizando un solo valor en particular, como lo sería el promedio o la mediana. Resulta más útil estudiar los factores subyacentes asociados al comportamiento del gasto, lo cual permitiría ex post tomar acciones que permitan realizar gestión en pos de incrementar el indicador, sea éste el "promedio" o la "mediana".

Gráfico 2.6 Dispersión del gasto per cápita



Base: Total entrevistados (n=964).

En el gráfico 2.6 se manifiesta de manera empírica la variabilidad existente en el gasto per cápita declarado por los pasajeros de cruceros. Si bien existe una alta proporción de observaciones en torno al valor promedio (y mediano), de la misma manera, aunque en menor proporción (5%), se identifican gastos per cápita declarados por sobre los \$US 200, como también gastos igual a cero.

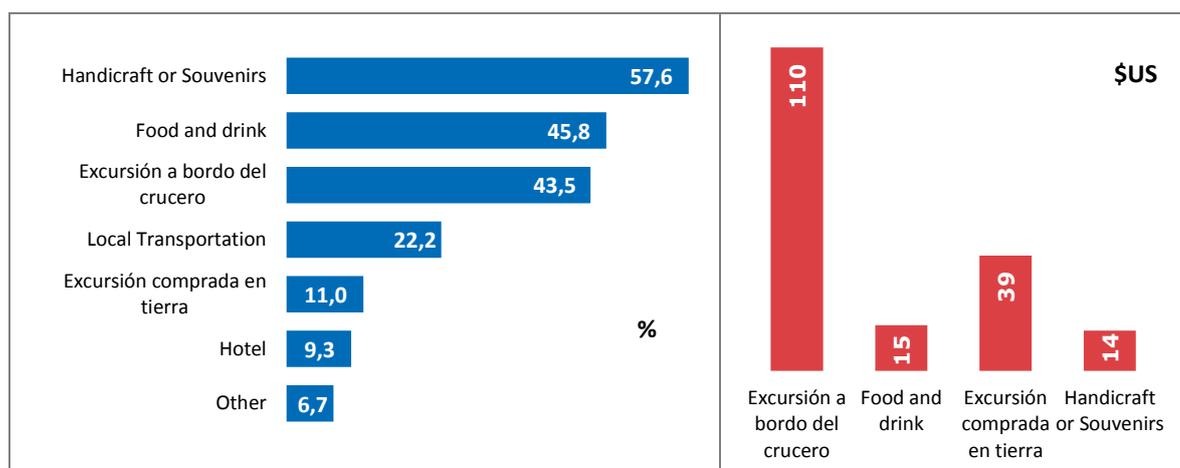
En función de los ítems en que se realizó el gasto declarado, el 57,6% lo hizo en "artesanías/souvenirs", con un gasto promedio per cápita de \$US 14. El mismo análisis se puede realizar para el ítem "comida y bebidas", el cual fue declarado en el consumo del 45,8% del total de pasajeros, realizando un gasto ppp⁶⁹ de \$US 15.

Análisis aparte corresponde para la compra de excursiones, ya sea a bordo del crucero o en tierra. Para el primer caso, la proporción de uso llega al 43,5%, con un gasto ppp de \$US 110, mientras que para el segundo caso el uso es de un 11%, con un gasto ppp de \$US 39.

Mientras que el gasto promedio per cápita es de \$US 85, el gasto mediano llega a los \$US 70. Además, existe un 5% de pasajeros que gasta por sobre los \$US 200.

⁶⁹ Gasto promedio por persona o per cápita.

Gráfico 2.7 Proporción de pasajeros según ítems / Monto promedio de gasto según 4 principales ítems.



Base: Total entrevistados (n=964).

Principales factores

El comportamiento volátil de la población en estudio puede ser explicado a priori por 2 factores subyacentes; por un lado la capacidad del crucero (medida en pasajeros a bordo), y la compra de excursión a bordo del crucero. Por ejemplo, un pasajero desembarcado de un crucero de menor capacidad, y que contrata la excursión a bordo del crucero, gasta en promedio más de 3 veces respecto a un pasajero de cruceros de mayor tamaño y que no contrata excursión a bordo. La discusión se debe centrar en el peso relativo de cada segmento de la población, si se considera que más de la mitad de los pasajeros desembarcados gasta en promedio no más de \$US 50, mientras que sólo un 12% realiza un gasto ppp de poco más de \$US 150.

Tabla 2-6 Gasto ppp y proporción de pasajeros según tamaño del crucero y compra de excursión a bordo.

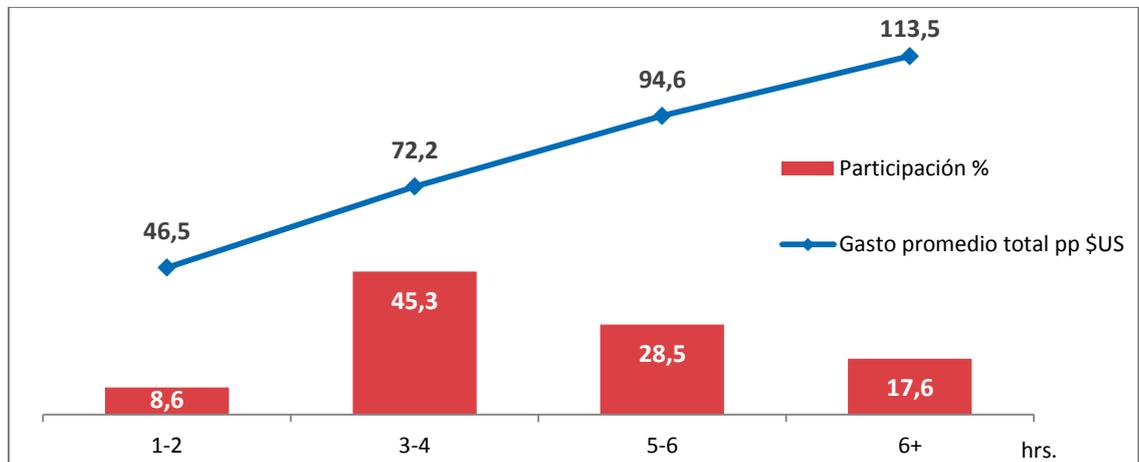
Tamaño del crucero (pax)	¿Compró excursión a bordo del crucero?	% del total	Gasto promedio total por pasajero \$US
(>=700 pax)	No	53,3	49,4
	Si	31,6	119,9
	Subtotal	84,8	75,6
(<700 pax)	No	3,2	72,0
	Si	12,0	153,4
	Subtotal	15,2	136,3
Total	No	56,5	50,7
	Si	43,5	129,1
	Subtotal	100,0	84,8

Base: Total entrevistados (n=964).

Otro factor a considerar a la hora de analizar el gasto total del pasajero, es el tiempo que permanece en tierra durante su visita en Chile. Es intuitivo establecer a priori la relación que a mayor cantidad de horas, mayor será el gasto ppp, lo cual puede

verse reflejado en el gráfico 2.8. Sería de utilidad entonces simular el comportamiento del gasto del pasajero según si aumenta la cantidad de horas que éste pasa en tierra, lo cual también debería estar en directa relación con la oferta en servicios turísticos existente en las zonas asociadas a cada puerto en particular.

Gráfico 2.8 Proporción y gasto promedio pp de los pasajeros según horas en tierra.



Base: Total entrevistados (n=964).

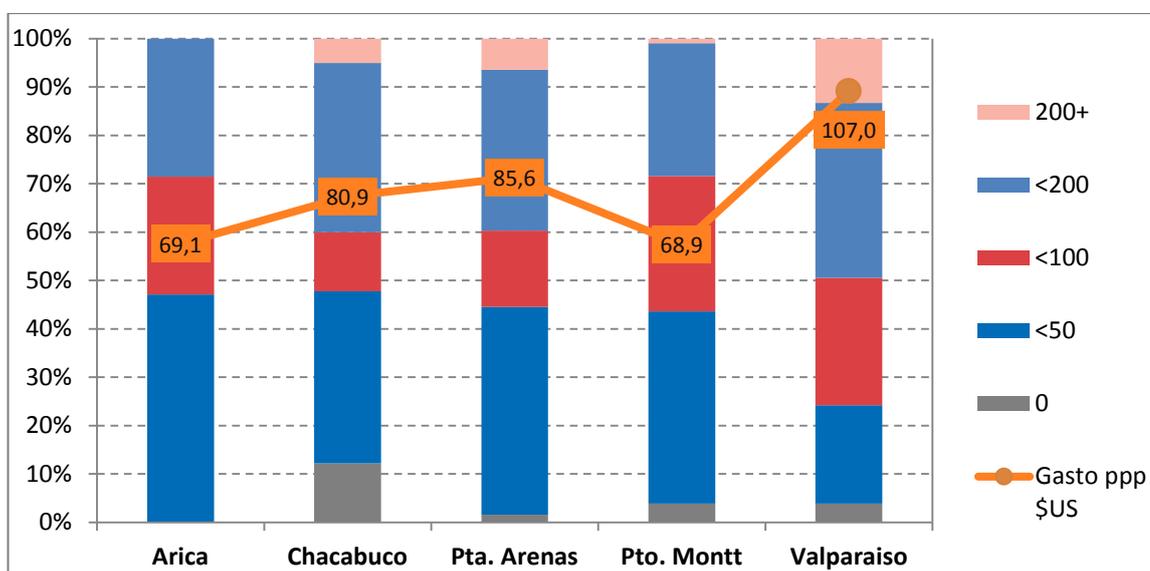
Resultados según puertos

Si bien es posible realizar un análisis comparativo entre los puertos en que se realizó el levantamiento de información, pudiese resultar antojadizo si no se consideran características propias de cada uno de ellos, como lo es la infraestructura portuaria existente, la oferta turística en su entorno, condiciones climatológicas, así como también la gestión particular que la autoridad, tanto a nivel central como regional, correspondiente realiza en cada uno de ellos con motivo de la llegada de los cruceros.

Expuesto lo anterior, y de acuerdo al gráfico 2.9, se puede destacar lo siguiente:

- En puerto Chacabuco, existe alrededor de un 10% de pasajeros que si bien desembarcan, no realizan gasto de ningún tipo.
- En los puertos de Arica y Puerto Montt, el 30% de los pasajeros gasta más \$US 100, mientras que en Chacabuco y Punta Arenas esta proporción es del 40%, y en Valparaíso del 50%.
- En los puertos Chacabuco y Punta Arenas alrededor de un 5% de los pasajeros gasta más de \$US 200, mientras que en Valparaíso es más del 10%.

Gráfico 2.9 Proporción según tramo de gasto y gasto promedio pp de los pasajeros según puertos.

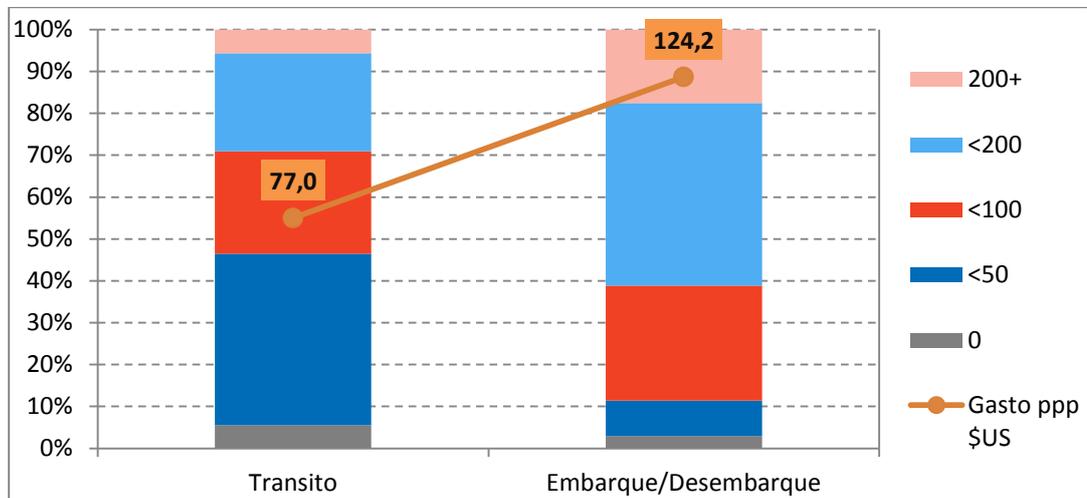


Base: Total entrevistados (n=964).

Una situación particular ocurre en Valparaíso, debido a su característica de puerto tanto de tránsito como también de embarque y desembarque de pasajeros. En estricto rigor, Valparaíso sería comparable con el resto de puertos sólo bajo su tipología de "tránsito", ya que el resto de puertos no realizan recambio de pasajeros. Lo anterior tiene directa consecuencia en el nivel de gasto del pasajero, lo que se visualiza en el gráfico 2.10, en donde el gasto del pasajero de recambio supera en promedio un 60% al del pasajero de tránsito, fundamentalmente porque el primero

de ellos comúnmente pernocta en Chile pre o post embarcar, gastando entonces en alojamiento y extendiendo su gasto en alimentación y otros ítems.

Gráfico 2.10 Proporción según tramo de gasto y gasto promedio por persona de los pasajeros en puerto de Valparaíso según tipología.



Base: Total entrevistados en VTP (n=269).



Arica
Región de Arica y Parinacota
Chile
Banco Imágenes SERNATUR

Anexos

Conceptos turísticos de referencia

De acuerdo a las últimas Recomendaciones Internacionales sobre Estadísticas de Turismo de la Organización Mundial del Turismo (RIET), señala que:

- **Turismo:** Actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y otros motivos.
- **Visitantes:** Todos los tipos de viajeros relacionados con el turismo. Se designa visitante internacional a toda persona que viaja, por un periodo no superior a 12 meses, a un país distinto de aquél en el que tiene su residencia habitual, pero fuera de su entorno habitual, y cuyo motivo principal de la visita no es el de ejercer una actividad que se remunere en el país visitado. Los visitantes internacionales pueden ser turistas (visitante que permanece una noche por lo menos en un medio de alojamiento colectivo o privado en el país visitado) y excursionistas o visitantes del día.

Los pasajeros de cruceros se incluyen dentro de la definición de visitantes del día, ya que son personas que llegan a un país a bordo de un buque de crucero y que vuelven cada noche a pernoctar al buque, aunque éste permanezca en el puerto varios días.

- En referencia a la tripulación, se debería considerar que la tripulación de medios de transporte público, ya sea regular o irregular, está en su entorno habitual, por lo que debería excluirse de la categoría de visitantes. La tripulación de medios de transporte privado (avión corporativo, yate, etcétera) entra en la categoría de visitantes.
- El **gasto turístico** hace referencia a la suma pagada por la adquisición de bienes y servicios de consumo, y de objetos valiosos, para uso propio o para regalar, durante los viajes turísticos y para los mismos. Incluye los gastos realizados por los propios visitantes, así como los gastos pagados o reembolsados por otros.

La OMT señala en su publicación Turismo de Crucero, que los cruceros turísticos se combinan dos actividades básicas: la de alojamiento y la del transporte. Al crecer las instalaciones de ocio a bordo se le define, con propiedad, como resort marino, más allá que un simple hotel flotante.

Glosario

- **Agentes de naves:** o consignatarios de naves son las personas, naturales o jurídicas chilenas, que actúan, sea en nombre del armador, del dueño o del capitán de una nave y en representación de ellos, para todos los actos o gestiones concernientes a la atención de la nave en el puerto de su consignación. Las relaciones entre el agente y sus mandantes, se regirán por lo estipulado en los contratos respectivos y, en su defecto o a falta de pacto expreso, les será aplicable la legislación sobre el mandato mercantil. Armada de Chile.
- **Armador o naviero:** Persona natural o jurídica, sea o no propietario de la nave, que la explota y expide en su nombre. Se presumirá que el propietario o los copropietarios de la nave son sus armadores, salvo prueba en contrario. Los términos armador y naviero, se entienden sinónimos. Armada de Chile.
- **Arqueo:** volumen de espacios cerrados de un buque, medidos de acuerdo con el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969, vigente en Chile. El motivo por el cual se arquean los barcos es la aplicación de impuestos fiscales y leyes internacionales de Derecho Marítimo.
- **Autoridad Marítima:** El Director General, los Gobernadores Marítimos y los Capitanes de Puerto.
- **Cabotaje:** palabra derivada del verbo francés caboter, que significa navegar de cabo en cabo.
- **Capitán:** Persona que ejerce el mando de la dotación y la dirección del buque al puerto de destino, de acuerdo con las instrucciones recibidas por parte del naviero o armador. El naviero es el encargado de nombrar al capitán, el cual ejercerá un poder autónomo de mando sobre el buque.
- **Cartera de pedidos:** Buques contratados en firme y pendientes de entrega.
- **Crucrista:** designa al visitante que consume el servicio de un crucero turístico.
- **Dotación:** Número de oficiales y tripulantes que sirve para atender y desempeñar las diversas funciones y operar con seguridad los instrumentos y accesorios de una nave y sus medios de salvamento, ya sea en navegación o en puerto. Armada de Chile.
- **Gross Tonnage (GT):** Unidad de medida del volumen del buque. Mide el volumen total de los espacios cerrados de un buque, empleando una fórmula estándar. Otras acepciones son Arqueo Bruto (AB), Tonelaje de Registro Grueso (TRG).
- **IAATO:** International Association of Antarctica Tour Operators. Organización internacional, integrada por más de 100 compañías y organizaciones. Fundada en 1991, IAATO se dedica a promover, apoyar y manejar los viajes del sector privado a la Antártida de manera segura y medioambientalmente responsable.

- **ITF:** International Transport Workers' Federation, Organización Internacional de Trabajadores del Transporte, es la federación internacional de sindicatos de trabajadores del transporte, en la cual se pueden afiliar cualquier sindicato independiente, que cuente con miembros en la industria del transporte.
- **Nave:** Toda construcción principal, destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión. Armada de Chile.
- **OMI:** La Organización Marítima Internacional es un organismo de las Naciones Unidas especializado exclusivamente en asuntos marítimos. Los objetivos de la Organización, que se resumen en el artículo 1 a) del Convenio Constitutivo, son: «deparar un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques.
- **Pabellón de Conveniencia:** Aquellas en las que la propiedad del buque y el control efectivo del mismo recaen en otro lugar distinto del país de la bandera que el buque enarbola. Otras acepciones son: "banderas de conveniencia", "pabellones de conveniencia", "registros abiertos", "registros de matrícula abierta" o a sus siglas en inglés FOC (Flags Of Convenience).
- **Pilotaje:** Es la conducción de la derrota de una nave por los canales o entre puertos del litoral.
- **Practicaje:** Es toda maniobra que se ejecuta con una nave en puerto.
- **Prácticos:** Son los profesionales dependientes de la Dirección General, autorizados por ella y ajenos a la dotación de la nave, que asesoran al Capitán en todo lo relativo a la navegación, a las maniobras, a la legislación y a la reglamentación de la República. Los Prácticos, cuando tengan a su cargo las maniobras de practicaje, se denominarán "Prácticos de Puerto", y cuando tengan a su cargo el pilotaje, se denominarán "Prácticos de Canales". Armada de Chile.
- **Puerto base:** Berth Port o Home Port en inglés, también conocido como puerto de cabecera o principal, es el puerto en el que se produce el embarque y/o desembarque del pasaje como principio y/o fin del crucero.
- **Puerto secundario:** Port of Call en inglés, que se correspondería con el concepto habitualmente empleado en el negocio de los cruceros turísticos de puerto de escala, en el que el pasaje desembarca, para embarcar posteriormente y proseguir el crucero.
- **VLCV:** Very Large Cruise Vessel, se refiere a los cruceros de más de 100.000 GT.

Cuestionario aplicado en VTP



CRUISE VISITOR SURVEY (Encuesta VTP, enero del 2013)

P.1 Nationality _____

P.2 How many people are in your travel group? Number: _____

**P.3 Please specify ages and gender of your group
(check según género y tramo etario del total de acompañantes declarados en P.2)**

N°	Male					Female				
	< 19	19-35	36-55	56-75	76+	< 19	19-35	36-55	56-75	76+
Enc										
2										
3										
4										
5										
6										

P.4 Is this your first cruise? Yes No → **P.4.1 How many times have you been on a cruise before?
(Sin contar esta ocasión)** N° _____

P.5 What are the two main reasons for this trip? (máximo 2 respuestas)

Visit Chile Services and facilities on board Other: specify _____

Destinations on the itinerary Price/Quality _____

P.6 Have you visited Valparaíso in this trip? (Si respuesta es NO, pasar a P.8) No Yes → **P.6.1 Did you stay over?** No Yes → **P.6.2 How many nights?** N° _____

**P.7 If you visited Valparaíso How many hours did you spend on land (outside of the port)?
(preguntar solo si visitó Valparaíso) (respuesta única)**

1-2 3-4 5-6 6+

P.8 Did you visit any other places while in Chile? (respuesta múltiple) None Santiago V del Mar Wineries Other: Specify _____

**P.8.1 Did you stay over? How many nights?
(Si es afirmativo, registrar N° de noches)** _____

(Si no visita ningún lugar fuera del VTP, entonces FINALIZAR encuesta. Si no, continuar encuesta)

P.9 How did you organize your visit to these places?

Visits were included in the cruise itinerary → **P.9.1 How much did it cost?** _____
(Registrar 999 si no recuerda o no sabe)

On your own

**P.10 While sightseeing did you pay for any of these services?
(respuesta múltiple)**

a) Food and drink d) Handicraft or souvenirs

b) Local Transportation e) Hotel

c) City Tour f) Other Specify: _____

**P.10.1 According to these services How much money did you spend?
(No considerar lo declarado en P.9)
(Registrar 999 si no recuerda o no sabe)** _____

Cuestionario aplicado en regiones



CRUISE VISITOR SURVEY (Encuesta base para regiones, enero del 2013)

P.1 Nationality _____

P.2 How many people are in your travel group? Number: _____

P.3 Please specify ages and gender of your group
(check según género y tramo etario del total de acompañantes declarados en P.2)

N°	Male					Female				
	< 19	19-35	36-55	56-75	76+	< 19	19-35	36-55	56-75	76+
Enc										
2										
3										
4										
5										
6										

P.4 Is this your first cruise? Yes No → **P.4.1 How many times have you been on a cruise before?**
(Sin contar esta ocasión) N° _____

P.5 What are the two main reasons for this trip? (máximo 2 respuestas)

Visit Chile Services and facilities on board Other specify: _____

Destinations on the itinerary Price/Quality _____

P.6 Did you visit any of following places in this trip? (respuesta múltiple) L01 L02 L03 L04 Other: Specify _____

P.7 How many hours did you spend on land (outside of the port)? (respuesta única) 1-2 3-4 5-6 6+

P.8 Did you buy a tour before arriving to this port? No Yes → **P.8.1 How much did it cost?**
(Registrar 999 si no recuerda o no sabe. Pasar a P.10) _____

P.9 How did you organize your visit?

On your own (walking, local transportation, etc.)

Chauffeur service in Van, Taxi, other → **P.9.1 How much did it cost?** _____

P.10 While sightseeing did you pay for any of these services? (respuesta múltiple)

a) Food and drink c) Handicraft or souvenirs

b) Local Transportation d) Other Specify: _____

P.10.1 According to these services how much money did you spend?
(Registrar 999 si no recuerda o no sabe. No incluir lo declarado en P.8.1 ó P.9.1) _____

Imputación Múltiple

En el análisis estadístico es muy frecuente la ausencia de información en las bases de datos. Los datos que faltan crean dificultad en la investigación pues las técnicas estadísticas usadas para el análisis no se diseñan para ellos. Por lo tanto, la no respuesta causa dificultades en los niveles conceptuales y de cómputo.

Usualmente, la precisión de los resultados está condicionada a la proporción de unidades con pérdidas en una o más variables, al patrón de comportamiento de los datos perdidos (missing) y a las características del mecanismo que los produce. Generalmente estos mecanismos son ignorados en el análisis de los datos dependiendo de su estructura. Hoy en día existen varias metodologías para el tratamiento de la información con datos faltantes. La elección de estas metodologías debe realizarse teniendo en cuenta el comportamiento de las pérdidas y el tipo de variables afectadas.

La metodología de Imputación que se aplicó en el presente trabajo consiste en la aplicación de la teoría de Imputación Múltiple desarrollada a Rubin (1987)⁷⁰. La imputación múltiple retiene las virtudes de la imputación simple y corrige sus fallas. La idea que está detrás de la imputación múltiple es que para cada valor perdido se imputan varios valores, es decir, m valores para un sólo dato faltante, en lugar de uno sólo como es el caso de la imputación simple. Entonces las m imputaciones crean m conjuntos de datos completos. Mediante la imputación múltiple se pretende básicamente medir la subestimación o la sobreestimación de los parámetros debido a la no respuesta, que es determinado por las proporciones de las respuestas y la capacidad de los valores observados para predecir los valores perdidos con éxito.

Existen tres ventajas sumamente importantes de la imputación múltiple por sobre la simple. Primero, cuando las imputaciones son al azar se intenta representar la distribución de los datos. La imputación múltiple incrementa la eficiencia de la estimación. La segunda ventaja es que a través de las imputaciones múltiples, las inferencias se obtienen simplemente combinando inferencias de los datos completos de una manera simple.

La imputación múltiple refleja la variabilidad adicional que se produce por los datos faltantes en un modelo. La tercera ventaja es que una vez que se obtienen los m conjuntos de datos completos a través de las imputaciones se puede llevar a cabo el análisis implementando simplemente métodos para datos completos.

El procedimiento de inferencia combina los resultados de los análisis realizados al nuevo conjunto de datos imputados y genera inferencias estadísticas correctas. Luego, la estrategia de la imputación múltiple consiste en lo siguiente: en lugar de rellenar un sólo valor por cada valor perdido, la metodología de imputación múltiple reemplaza cada valor perdido con un conjunto de valores que representan la incertidumbre sobre el valor correcto a imputar. El proceso de combinar los

⁷⁰ Rubin, D.B. (1987). *Multiple Imputation for Nonresponse in Surveys*. New York: John Wiley & Sons, Inc.

resultados de las bases de datos imputadas y los resultados de las inferencias estadísticas reflejan propiamente la incertidumbre debido a los valores perdidos.

Detalles técnicos pueden ser consultados, por ejemplo, en Little y Rubin (2002)⁷¹. Para una completa revisión y aplicación de estas técnicas ver Parra y Tisandíe (2007)⁷².

A continuación se presentará a modo de ejemplo una descripción del proceso de imputación múltiple:

- Dada la naturaleza de las variables, se imputaron conjuntamente "gasto en excursión a bordo", "gasto en excursión en tierra" y "gasto total".
- Esta imputación se realiza según cada perfil de las variables, o sea considerando el puerto donde se realizó la entrevista, y los ítems de gasto declarados por el entrevistado. (food and drink, local transportation, etc.)
- Posteriormente, se calcula un promedio de estos 5 valores por cada encuesta y éste es el que se usa para calcular las cantidades de interés en cada análisis.

Cabe mencionar que esta metodología fue implementada en el software IBM SPSS, Imputación Múltiple se encuentra disponible a partir de la versión 17.0.

⁷¹ Little, R.J.A. and Rubin, D.B. (2002). *Statistical Analysis with Missing Data*, 2nd Ed. New York: John Wiley & Sons, Inc.

⁷² Parra, I. y Tisandíe, L. (2007). *Métodos de Imputación Múltiple para Datos Missing*. Seminario de Tesis, Graduación Ingeniería Estadística, Universidad de Santiago de Chile.

Cuadros Estadísticos

Resultados Generales según factores⁷³

	¿Compró excursión a bordo del crucero?				Capacidad del crucero (pax)				Total	
	No		Sí		≥700 pax		<700 pax			
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
How many people are in your travel group?										
Uno	73	6,3%	46	5,9%	82	6,4%	37	4,6%	119	6,1%
Dos	418	58,5%	280	70,7%	415	61,9%	283	74,6%	698	63,8%
Más de 2	106	35,2%	41	23,4%	103	31,7%	44	20,9%	147	30,0%
Total	597	100,0%	367	100,0%	600	100,0%	364	100,0%	964	100,0%
Is this your first cruise?										
No	504	85,6%	325	88,0%	502	85,7%	327	91,6%	829	86,6%
Sí	93	14,4%	42	12,0%	98	14,3%	37	8,4%	135	13,4%
Total	597	100,0%	367	100,0%	600	100,0%	364	100,0%	964	100,0%
How many times have you been on a cruise before?										
≤ 1	15	3,2%	8	2,4%	17	3,0%	6	1,9%	23	2,9%
2 - 21	437	88,4%	283	84,8%	433	86,3%	287	89,4%	720	86,8%
22 - 41	27	5,3%	20	7,0%	30	6,4%	17	4,0%	47	6,0%
42 - 61	12	1,6%	5	1,1%	10	1,3%	7	1,9%	17	1,4%
62 - 81	5	0,7%	0	0,0%	3	0,4%	2	0,1%	5	0,4%
82+	2	0,1%	1	0,1%	1	0,1%	2	0,3%	3	0,1%
NS/NR	6	0,7%	8	4,6%	8	2,4%	6	2,4%	14	2,4%
Total	504	100,0%	325	100,0%	502	100,0%	327	100,0%	829	100,0%
Principales razones para realizar este viaje (máx 2 resp)										
NS/NR	324	57,9%	180	50,8%	345	55,0%	159	54,0%	504	54,8%
Destination on the itinerary	419	66,8%	270	70,4%	415	67,8%	274	71,6%	689	68,4%
Other	52	9,1%	19	7,8%	50	9,3%	21	4,0%	71	8,5%
Price/Quality	49	11,3%	31	11,5%	48	11,8%	32	9,1%	80	11,4%
Services and facilities on board	73	8,4%	38	8,8%	51	7,8%	60	12,9%	111	8,5%
Visit Chile	269	45,8%	193	50,1%	290	48,1%	172	45,2%	462	47,7%
Total	597	100,0%	367	100,0%	600	100,0%	364	100,0%	964	100,0%
How many hours did you spend on land (outside the port)?										
NS/NR	37	6,8%	44	9,3%	41	6,8%	40	13,9%	81	7,9%
1-2	89	11,7%	13	3,0%	61	8,4%	41	5,0%	102	7,9%
3-4	233	40,0%	133	44,0%	246	45,1%	120	22,5%	366	41,7%
5-6	159	26,3%	103	26,1%	167	25,6%	95	29,8%	262	26,2%
6+	79	15,2%	74	17,5%	85	14,0%	68	28,7%	153	16,2%
Total	597	100,0%	367	100,0%	600	100,0%	364	100,0%	964	100,0%

⁷³ Resultados expandidos. Los tamaños "n" muestrales son sólo de referencia.

	¿Compró excursión a bordo del crucero?				Capacidad del crucero (pax)				Total	
	No		Si		>=700 pax		<700 pax			
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Capacidad del crucero (pax)										
>= 700 pax	416	94,4%	184	72,5%	600	100,0%	0	0,0%	600	84,8%
< 700 pax	181	5,6%	183	27,5%	0	0,0%	364	100,0%	364	15,2%
Total	597	100,0%	367	100,0%	600	100,0%	364	100,0%	964	100,0%
¿Compró excursión a bordo del crucero?										
No	597	100,0%	0	0,0%	416	62,8%	181	21,0%	597	56,5%
Si	0	0,0%	367	100,0%	184	37,2%	183	79,0%	367	43,5%
Total	597	100,0%	367	100,0%	600	100,0%	364	100,0%	964	100,0%
How did you organize your visit?										
Solo excursión a bordo del crucero	0	0,0%	343	96,9%	178	36,6%	165	73,6%	343	42,2%
Solo excursión directo en tierra	90	17,1%	0	0,0%	64	10,6%	26	4,1%	90	9,7%
Ambos tipos de excursión	0	0,0%	24	3,1%	6	0,6%	18	5,4%	24	1,3%
Independiente	507	82,9%	0	0,0%	352	52,2%	155	16,9%	507	46,8%
Total	597	100,0%	367	100,0%	600	100,0%	364	100,0%	964	100,0%
While sightseeing did you pay for any of these services? (múltiple)										
Excursión a bordo del crucero	0	0,0%	367	100,0%	184	37,2%	183	79,0%	367	43,5%
Food and drink	329	63,8%	99	28,7%	285	48,0%	143	33,5%	428	45,8%
Local Transportation	180	38,7%	23	4,5%	137	23,7%	66	13,3%	203	22,2%
Excursión directo en tierra	90	18,5%	24	3,1%	70	11,3%	44	9,5%	114	11,0%
Handicraft or Souvenirs	344	63,9%	178	55,7%	339	58,9%	183	50,1%	522	57,6%
Hotel	15	12,3%	6	6,5%	14	10,3%	7	3,6%	21	9,3%
Other	50	10,8%	8	2,5%	55	7,8%	3	0,6%	58	6,7%
Total	597	100,0%	367	100,0%	600	100,0%	364	100,0%	964	100,0%
Gasto total per cápita (\$US)										
0	69	6,7%	0	0,0%	32	3,6%	37	4,7%	69	3,8%
<20	224	37,1%	0	0,0%	166	23,9%	58	4,3%	224	21,0%
<50	166	25,2%	7	1,7%	134	16,8%	39	4,8%	173	15,0%
<100	88	13,2%	97	33,1%	119	22,5%	66	18,6%	185	21,9%
<200	40	13,5%	220	56,8%	128	28,6%	132	53,1%	260	32,3%
200 +	10	4,2%	43	8,4%	21	4,5%	32	14,5%	53	6,0%
Total	597	100,0%	367	100,0%	600	100,0%	364	100,0%	964	100,0%

Resultados Generales según puertos⁷⁴

	Puerto Arica		Chacabuco		Pta. Arenas		Pto. Montt		Valparaiso	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
How many people are in your travel group?										
Uno	16	12%	11	3%	12	3%	28	7%	52	9%
Dos	73	79%	130	67%	171	61%	133	67%	191	58%
Más de 2	8	9%	35	30%	50	37%	28	26%	26	32%
Total	97	100%	176	100%	233	100%	189	100%	269	100%
Is this your first cruise?										
No	79	78%	148	83%	217	93%	166	83%	219	87%
Si	18	22%	28	17%	16	7%	23	17%	50	13%
Total	97	100%	176	100%	233	100%	189	100%	269	100%
How many times have you been on a cruise before?										
<= 1	3	5%	3	2%	3	1%	9	7%	5	1%
2 - 21	68	82%	130	90%	196	91%	132	78%	194	90%
22 - 41	5	9%	11	6%	9	5%	9	5%	13	8%
42 - 61	2	2%	0	0%	5	2%	5	1%	5	1%
62 - 81	0	0%	0	0%	2	1%	3	1%	0	0%
82+	0	0%	1	0%	0	0%	0	0%	2	0%
NS/NR	1	1%	3	2%	2	0%	8	8%	0	0%
Total	79	100%	148	100%	217	100%	166	100%	219	100%
Principales razones para realizar este viaje (máx 2 resp)										
NS/NR	65	68%	18	12%	182	76%	94	46%	145	52%
Destination on the itinerary	90	93%	124	65%	147	58%	113	65%	215	77%
Other	7	8%	2	1%	19	8%	33	19%	10	1%
Price/Quality	1	1%	21	11%	2	1%	27	16%	29	23%
Services and facilities on board	3	3%	46	31%	4	1%	18	6%	40	12%
Visit Chile	26	27%	140	79%	108	54%	90	48%	98	33%
Total	97	100%	176	100%	233	100%	189	100%	269	100%
How many hours did you spend on land (outside the port)?										
NS/NR	6	8%	5	4%	11	5%	7	5%	52	15%
1-2	15	19%	51	26%	7	2%	19	7%	10	5%
3-4	29	31%	78	48%	75	26%	118	71%	66	31%
5-6	20	17%	38	20%	101	48%	23	10%	80	22%
6+	27	25%	4	1%	39	18%	22	7%	61	27%
Total	97	100%	176	100%	233	100%	189	100%	269	100%

⁷⁴Resultados expandidos. Los tamaños "n" muestrales son sólo de referencia.

	Puerto									
	Arica		Chacabuco		Pta. Arenas		Pto. Montt		Valparaíso	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Capacidad del crucero (pax)										
>= 700 pax	58	82%	81	77%	193	88%	104	84%	164	86%
< 700 pax	39	18%	95	23%	40	12%	85	16%	105	14%
Total	97	100%	176	100%	233	100%	189	100%	269	100%
How did you organize your visit?										
Solo excursión a bordo del crucero	43	44%	73	46%	72	46%	73	55%	82	23%
Solo excursión directo en tierra	11	14%	10	2%	34	13%	19	9%	16	8%
Ambos tipos de excursión	3	4%	13	5%	1	1%	0	0%	7	1%
Independiente	40	38%	80	47%	126	41%	97	36%	164	68%
Total	97	100%	176	100%	233	100%	189	100%	269	100%
While sightseeing did you pay for any of these services? (múltiple)										
Excursión a bordo del crucero	46	48%	86	51%	73	46%	73	55%	89	24%
Food and drink	52	54%	15	10%	100	36%	69	35%	192	81%
Local Transportation	12	11%	12	9%	25	10%	17	10%	137	59%
Excursión directo en tierra	14	18%	23	7%	35	14%	19	9%	23	9%
Handicraft or Souvenirs	44	42%	66	46%	156	66%	82	48%	174	67%
Hotel	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	21	37%
Other	11	15%	1	1%	35	14%	8	5%	3	1%
Total	97	100%	147	100%	225	100%	167	100%	253	100%
Gasto total per cápita (\$US)										
0	0	0%	29	12%	6	2%	18	4%	16	4%
<20	27	27%	43	30%	56	22%	63	27%	35	7%
<50	21	21%	9	6%	66	20%	25	13%	52	13%
<100	23	24%	21	12%	37	16%	40	28%	64	26%
<200	26	29%	63	35%	56	33%	41	27%	74	36%
200 +	0	0%	11	5%	12	6%	2	1%	28	13%
Total	97	100%	176	100%	233	100%	189	100%	269	100%

Estadísticas descriptivas según factores

	Total					
	Media	Desv. típica	Mín	Med	Percen 95	Máx
How many people are in your travel group?	2,7	1,6	1,0	2,0	6,0	10,0
How many times have you been on a cruise before?	10,0	9,9	1,0	7,0	30,0	100,0
Gasto promedio total por pasajero \$US	84,8	70,3	0,0	70,4	200,0	389,3

	Capacidad del crucero (pax) >= 700 pax						< 700 pax					
	Media	Desv. típica	Mín	Med	Percen 95	Máx	Media	Desv. típica	Mín	Med	Percen 95	Máx
How many people are in your travel group?	2,7	1,6	1,0	2,0	6,0	10,0	2,4	1,1	1,0	2,0	6,0	6,0
How many times have you been on a cruise before?	10,0	9,8	1,0	7,0	30,0	100,0	9,8	10,2	1,0	6,0	25,0	100,0
Gasto promedio total por pasajero \$US	75,6	64,4	0,0	60,0	183,8	354,3	136,3	78,8	0,0	128,9	276,2	389,3

	¿Compró excursión a bordo del crucero? No						Si					
	Media	Desv. típica	Mín	Med	Percen 95	Máx	Media	Desv. típica	Mín	Med	Percen 95	Máx
How many people are in your travel group?	2,8	1,6	1,0	2,0	6,0	10,0	2,5	1,5	1,0	2,0	6,0	10,0
How many times have you been on a cruise before?	9,9	10,5	1,0	6,0	30,0	100,0	10,0	8,9	1,0	7,0	30,0	100,0
Gasto promedio total por pasajero \$US	50,7	58,6	0,0	27,0	171,6	350,0	129,1	58,4	38,5	123,7	248,7	389,3

Estadísticas descriptivas según puertos

	Arica						Chacabuco					
	Media	Desv. típica	Mín	Med	Percen 95	Máx	Media	Desv. típica	Mín	Med	Percen 95	Máx
How many people are in your travel group?	2,0	0,6	1,0	2,0	3,0	6,0	2,6	1,0	1,0	2,0	4,0	6,0
How many times have you been on a cruise before?	9,9	10,5	1,0	5,0	30,0	50,0	9,1	7,4	1,0	6,0	25,0	100,0
Gasto promedio total por pasajero \$US	69,1	53,0	1,0	65,0	175,5	197,4	80,9	79,6	0,0	67,0	229,6	296,1

	Pta. Arenas						Pto. Montt					
	Media	Desv. típica	Mín	Med	Percen 95	Máx	Media	Desv. típica	Mín	Med	Percen 95	Máx
How many people are in your travel group?	3,2	2,3	1,0	2,0	10,0	10,0	2,6	1,3	1,0	2,0	6,0	6,0
How many times have you been on a cruise before?	9,4	9,4	1,0	7,0	30,0	70,0	9,7	10,2	1,0	7,0	30,0	80,0
Gasto promedio total por pasajero \$US	85,6	71,6	0,0	62,5	221,2	292,4	68,9	60,4	0,0	60,0	176,4	300,0

	Valparaíso - según tipo de pasajero																	
	Transito						Embarque/Desembarque						Total					
	Media	Desv. típica	Mín	Med	Percen 95	Máx	Media	Desv. típica	Mín	Med	Percen 95	Máx	Media	Desv. típica	Mín	Med	Percen 95	Máx
How many people are in your travel group?	2,2	0,8	1,0	2,0	4,0	5,0	2,4	0,8	1,0	2,0	4,0	4,0	2,3	0,8	1,0	2,0	4,0	5,0
How many times have you been on a cruise before?	11,5	12,5	1,0	8,0	30,0	100,0	11,2	9,7	2,0	7,0	30,0	100,0	11,3	10,7	1,0	8,0	30,0	100,0
Gasto promedio total por pasajero \$US	77,0	68,8	0,0	60,0	217,6	354,3	124,2	69,2	0,0	116,7	251,0	389,3	107,0	72,7	0,0	100,0	250,0	389,3

Atractivos Turísticos

Arica

Número	Nombre del Atractivo
0	Valle de Azapa
1	Monumento Natural Salar de Surire
2	Nevados Payachatas
3	Volcán Guallatire
4	Lago Chungará
5	Lagunas de Cotacotani
6	Sector Lagunas Salar de Surire
7	Parque Nacional Lauca (RBU)
8	Reserva Nacional Las Vicuñas
9	Putre
10	Pueblo de Parinacota (ZT)
11	Nevados de Putre
12	Geoglifos Cerro Sagrado
13	Volcán Parinacota
14	Ferrocarril Arica - La Paz
15	Arica
16	Morro de Arica (MH)
17	Museo Arqueológico San Miguel de Azapa
18	Museo Histórico y de Armas de Arica
19	Volcán Pomerape
20	Casino de Juegos de Arica
21	Iglesia de Parinacota
22	Estación de Ferrocarril Arica - La Paz (MH)
23	Catedral San Marcos (MH)
24	Sendero de excursión Cotacotani

Iquique

Número	Nombre del Atractivo
0	Oasis de Pica
1	Geiser de Puchuldiza
2	Termas de Mamiña
3	Geoglifos Cerro Unitas
4	Oficinas Salitreras Humberstone y Santa Laura (MH) (PHU)
5	Geoglifos de Pintados (MH)
6	Calle Baquedano y Plaza Arturo Prat (ZT)
7	Centro Comercial Zona Franca de Iquique (ZOFRI)
8	Iquique

Antofagasta

Número	Nombre del Atractivo
0	Salar de Atacama
1	Geysers del Tatio
2	Ex Oficina Salitrera Chacabuco (MH)
3	Pukará de Quito (MH)
4	Observatorio Cerro Paranal
5	Volcán Licancabur
6	Pueblo de San Pedro de Atacama (ZT)
7	Mina de Chuquicamata
8	Valle de La Luna y parte de la Sierra de Orbate (SN)
9	Monumento Natural La Portada
10	Volcán Llullaillaco
11	Museo Arqueológico Reverendo Padre Gustavo Le Paige

Coquimbo

Número	Nombre del Atractivo
0	Valle del Elqui
1	Playas Avenida del Mar
2	Playa La Herradura
3	Balneario y Playa Las Tacas
4	Observatorio Astronómico Cerro La Silla
5	Observatorio Astronómico Cerro Tololo
6	Observatorio Astronómico Cerro Mamalluca
7	Reserva Nacional Pingüino de Humboldt
8	La Serena
9	Faro Monumental de La Serena (MH)
10	Observatorio Astronómico Turístico Collowara
11	Observatorio Turístico Cruz del Sur

Valparaíso – A

Número	Nombre del Atractivo
0	Playa Los Lilenes
1	Campo dunar de la punta de Concón (SN)
2	Viña Los Perales de Marga Marga
3	Casablanca
4	Camino Bordo Costero Viña del Mar
5	Viña Indómita Wines
6	Playa La Boca
7	Muelle Vergara
8	Circuito del Vino Valle de Casablanca
9	Viña El Sauce

Valparaíso – B

Número	Nombre del Atractivo
0	Muelle Prat
4	Muelle Barón
5	Ascensor Artillería (MH)
6	Ascensor Barón (MH)
7	Ascensor Lecheros (MH)
8	Ascensor Mariposas (MH)
9	Ascensor Monjas (MH)
10	Ascensor Polanco (MH)
11	Ascensor Reina Victoria (MH)
12	Ascensor San Agustín (MH)
13	Ascensor Villaseca (MH)
14	Barrio Puerto de Valparaíso
15	Balneario de Reñaca
16	Caleta El Membrillo
17	Ascensor Concepción (MH)
18	Ascensor Cordillera (MH)
19	Ascensor El Peral (MH)
20	Ascensor Espíritu Santo (MH)
21	Ascensor Hospital Van Buren (MH)
22	Ascensor Florida (MH)
23	Ascensor Larraín (MH)
28	Avenida Perú
29	Casino Municipal de Viña del Mar
30	Mirador Marina Mercante
31	Mirador O'Higgins
33	Plaza Victoria
34	Plaza Echaurren y Calle Serrano (ZT)
35	Plaza Anibal Pinto (ZT)
36	Plaza Sotomayor (ZT)
37	Área Histórica de Valparaíso (ZT)
40	Mirador Avenida Marina
41	Casa Museo La Sebastiana

Puerto Montt

Número	Nombre del Atractivo
0	Volcán Osorno
1	Lago Llanquihue
2	Lago Todos Los Santos
3	Salto del Petrohué
4	Frutillar
5	Río Futaleufú
6	Parque Nacional Puyehue
7	Parque Nacional Alerce Andino
8	Parque Nacional Vicente Pérez Rosales
9	Parque Nacional Chiloé
10	Parque Pumalín
11	Termas de Puyehue
12	Sector de Puerto Varas (ZT)
13	Castro
14	Parque Nacional Corcovado

Chacabuco

Número	Nombre del Atractivo
0	Termas de Puyuhuapi
1	Ventisquero San Rafael
2	Campo de Hielo Norte
3	Río Cisnes
4	Río Mañihuales
5	Parque Nacional Laguna San Rafael
6	Parque Nacional Queulat
7	Coyhaique
8	Río Ñirehuao
9	Reserva Nacional Río Simpson
10	Monte San Valentín
11	Laguna San Rafael

Castro

Número	Nombre del Atractivo
0	Río Chepu
1	Lago Tarahuin
2	Lago Cucao
3	Lago Natri
4	Lago Tepuhueico
5	Laguna Chaiguata
6	Parque Nacional Chiloé
7	Ancud
8	Península de Lacuy
9	Chacao
10	Quemchi
11	Pueblo de Tenaún (ZT)
12	Dalcahue
13	Curaco de Vélez
14	Achao
15	Castro
16	Iglesia de Detif (MH y PHU)
17	Iglesia de Ichuac (MH y PHU)
18	Chonchi
19	Iglesia de Vilupulli (MH y PHU)
20	Queilén
21	Quellón
22	Alerzales en el Fundo Potrero Anay (SN)
23	Iglesia de Rilán (MH y PHU)
24	Iglesia de San Francisco de Castro (MH y PHU)
25	Iglesia de Nercón (MH y PHU)
26	Iglesia de Chelín (MH y PHU)
27	Iglesia de Dalcahue (MH y PHU)
28	Iglesia de Colo (MH y PHU)
29	Iglesia de Aldachildo (MH y PHU)
30	Iglesia de Chonchi (MH y PHU)
31	Iglesia de Achao (MH y PHU)
32	Iglesia de Quinchao (MH y PHU)
33	Iglesia de Caguach (MH y PHU)
34	Parque Tantauco
35	Iglesia de Tenaún (MH y PHU)
36	Iglesia de San Juan (MH y PHU)
37	Museo Prehistórico de Puente Quilo
38	Calle Centenario de Chonchi (ZT)
39	Escuela de Mechuque (MH)
40	Monumento Natural Islotes de Puñihuil

Puerto Natales

Número	Nombre del Atractivo
0	Cordillera Sarmiento
1	Río Serrano
3	Canal Señoret
4	Canal Valdés
4	Canal Santa María
5	Canal Gray
6	Canal Smyth (Sector 1)
7	Río Blanco (Sector 1)
8	Río Rubens
9	Canal Esteban (Sector 1)
10	Río Hollemberg
11	Costanera de Puerto Natales
12	Fiordo Asia
13	Fiordo Calvo
14	Fiordo de las Montañas
15	Fiordo Eyre
16	Fiordo Falcon
17	Fiordo Peel
18	Frigorífico Bories (MH)
19	Glaciar Balmaceda
20	Golfo Almirante Montt
21	Lago Balmaceda
22	Lago Dickson
23	Lago Pinto
24	Laguna Diana
25	Laguna Figueroa
26	Laguna Sofía
27	Monumento Natural Cueva del Milodón
28	Museo Histórico Municipal de Puerto Natales
29	Parque Nacional Bernardo O'Higgins
30	Paso Kirke
31	Puerto Bories
32	Puerto Edén
33	Reserva Nacional Alacalufes
34	Seno Andrew
35	Seno Última Esperanza
36	Sierra Dorotea
37	Villa Dorotea

Punta Arenas

Número	Nombre del Atractivo
0	Río Serrano
1	Río Grande
2	Estrecho de Magallanes (Sector 4)
3	Cabo de Hornos
4	Canal Fitz Roy
5	Cabo Froward
6	Río Pérez
7	Bahía Lomas (RAMSAR)
8	Bahía Posesión
9	Cementerio Akkon Aiken (MH)
10	Cementerio de Oazy Harbour (MH)
11	Cementerio Posesión (MH)
12	Cementerio de Puerto Harris (MH)
13	Cerro Bandera
14	Estancia San Gregorio (ZT)
15	Faro Magdalena (MH)
16	Fiordo de las Montañas
17	Fuerte Bulnes (MH)
18	Instituto de la Patagonia
19	Isla Carlos III
20	Isla Magdalena (MN)
21	Lago Blanco
22	Lago Dickson
23	Lago Grey
24	Lago Nordenskjold
25	Lago Paine
26	Lago Pehoe
27	Lago Sarmiento
28	Lago Toro
29	Laguna Amarga
30	Macizo del Paine
31	Museo regional de Magallanes - Casa de Mauricio Braun (MH)
32	Palacio Sara Braun (MH)
33	Parque Etnobotánico Omora
34	Parque Nacional Pali Aike
35	Parque Nacional Torres del Paine
36	Pingüíneras Seno Otway
37	Plaza Muñoz Gamero (ZT)
38	Ponton Andalucía (MH)
39	Proa y restos Velero Lonsdale (MH)
40	Reserva Nacional Magallanes
41	Reserva Nacional Laguna Parrillar
42	Restos Barca Ambassador (MH)
43	Seno Skyring
44	Ventisquero Dickson