



La columna de...

CLAUDIO FLORES,
INGENIERO COMERCIAL

Turismo en Magallanes: pérdida de competitividad frente a Ushuaia

¿Le parece razonable que una ciudad argentina pueda tener mejores cifras en turismo que la región de Magallanes?, siendo que nuestra región tiene cientos de destinos turísticos más interesantes que Ushuaia. La respuesta es solo una: las políticas públicas para atraer o alejar al turista, o como diríamos en buen chileno “tienen o no tienen dedos pal piano las autoridades”.

Históricamente la ciudad de Ushuaia ha tenido indicadores de turismo mejores que los de la región de Magallanes, pero las últimas cifras deben llamarnos a la reflexión, y dejar de ser monotemáticos con el hidrógeno verde. En Ushuaia, la información solo sobre los arribos a puertos de esa ciudad, fue entregada por Roberto Murcia, presidente de la Dirección Provincial de Puertos. “Tenemos 550 solicitudes de giro a muelle, hablando exclusivamente de los cruceros, tanto bioceánicos como antárticos. A eso le tenemos que sumar la carga, la pesca y la logística antártica”. En tanto, la Empresa Portuaria Austral (EPA) anunció que la temporada de cruceros 2024-2025 tendrá 186 recaladas en Magallanes, correspondiendo 121 a Punta Arenas, trasladando a 100 mil visitantes. En resumen, solo la ciudad de Ushuaia, triplicará en cifras la llegada de cruceros de toda la región de Magallanes, lo que en me provoca una vergüenza incommensurable, porque nuestra región tiene todas las condiciones para ser mucho más competitiva, especialmente en turismo.

Para entender este fenómeno, solo una pincelada de realidad:

el costo por “estacionarse” en un muelle en Ushuaia es aproximadamente de 15 dólares la hora, mientras que en Punta Arenas cuesta un poco más de 60 dólares, y en Natales puede llegar a los 80 dólares la hora. Si a eso le sumamos los costos de “pilotaje”, “practicaje” y costos de “faros y balizas”, resulta un costo muy alto para los operadores de esos cruceros.

En términos de infraestructura, la ciudad de Ushuaia tiene en carpeta ampliar 150 metros más el actual muelle del puerto de Ushuaia (el que ya había sido ampliado), con lo que llegaría a los 800 metros.

Otro de los factores clave para los operadores de cruceros es la seguridad en el abastecimiento de combustibles y provisiones. En este ítem, la competitividad del servicio de carga de combustible del puerto de Ushuaia, contra lo que ofrece Punta Arenas es incomparable. Magallanes no les garantiza la cantidad de combustible, en cambio Ushuaia sí. Las maniobras de carga se hacen en las horas que el barco está en muelle, tanto de combustibles como de víveres, lo que provoca un movimiento logístico que beneficia a operadores locales.

La región de Magallanes no solo ha perdido competitividad en el turismo, también en otras industrias, y resulta extremadamente preocupante que no exista reacción por parte de las autoridades para comenzar un proceso que permita revertir esta situación. Autodenominarse “la puerta de entrada a la Antártica” no debe ser solo el slogan, debe ser una ocupación permanente, y dejar las selfies y los anuncios rimbombantes para ponerse a trabajar en lo que de verdad importa y donde miles de magallánicos ponen día a día sus esfuerzos y recursos.