



Llegada de viajeros a los principales puertos del país crecerá 13% en la campaña 2024-2025:

Pese a repunte en pasajeros, cobros marítimos afectarían la visita de cruceros a Chile

En la industria indican que las tarifas por los servicios de faros y balizas serán elevadas, restando competitividad.

N. BIRCHMEIER

El arribo de pasajeros a bordo de cruceros a Chile consolidará su recuperación, tras el fuerte impacto que dejó la pandemia sobre esta industria.

Los puertos chilenos recibirán más de 294 mil pasajeros en la actual temporada 2024-2025, con 414 recaladas de estas embarcaciones turísticas en terminales nacionales, según las proyecciones de la Subsecretaría de Turismo para la temporada que finalizará en abril.

La cantidad de pasajeros que visitarán el país refleja un incremento del 13% respecto de la campaña 2023-2024 y de un 17% versus la de 2022-2023, de acuerdo con los registros que manejan en la Subsecretaría de Turismo.

La llegada de cruceristas con la que cerraría la actual campaña también superaría los números prepandémicos de la temporada 2019-2020, cuando se registraron 294.236 viajeros. Se trata de la segunda mayor cifra para la actividad de cruceros en Chile, solamente superada por el ciclo 2015-2016 (298.713 pasajeros).

“Los cruceros representan un impulso clave para el turismo en Chile, actuando como una puerta de entrada para miles de visitantes que descubren la riqueza y diversidad de nuestro país”, dijo Verónica Pardo, subsecretaria de Turismo. “Aunque el sector de turismo de cruceros aún mantiene cifras menores en comparación con países vecinos como Argentina, su crecimiento

sostenido lo posiciona como un segmento dinámico y con gran potencial dentro de nuestra industria turística”, indicó.

Por su parte, Mario Moya, presidente de la Corporación Puertos del Cono Sur, aseguró que si bien “Chile tiene una ventaja competitiva única gracias a su diversidad geográfica y cultural”, “para posicionarse como un líder en la industria de cruceros en Sudamérica, es necesario implementar un enfoque integral que combine sostenibilidad, infraestructura moderna y una promoción efectiva”.

Sobre las preocupaciones por la inseguridad del país, que podrían afectar el número de turistas que arriban a Chile a través de cruceros, en la industria indican que, a excepción de algunos casos puntuales, la mayoría de los viajeros que llegan a Chile no se ven afectados.

“Si bien sabemos que la percepción de inseguridad en la ciudadanía es bastante alta, debido a la delincuencia que puede existir en el país, esta no se condice necesariamente con la realidad, ya que seguimos siendo un destino seguro y ordenado en comparación con otros de la región”, dijo Pardo.

Cobros marítimos

No obstante, en la industria de cruceros local ven con preocupación una tendencia que podría afectar la visita de las líneas de cruceros: los altos cobros marítimos. En el sector mencionan particularmente el servicio de



Pese a las preocupaciones por la inseguridad en el país que podrían afectar el número de turistas que arriban a Chile a través de cruceros, en la industria indican que estos viajeros no se ven afectados.

faros y balizas.

“Hay una sensación de que somos un país altamente caro en costos marítimos. Ya lo he escuchado varias veces desde nuestras contrapartes, que son las navieras de cruceros, de que Chile es un país caro para venir a navegar, por los altos costos marítimos”, dijo Claudio Nast, dueño del operador turístico DMC Chile. “Si bien se hizo una rebaja sustancial en 2016, esa rebaja está condicionada a que tienen que venir cuatro o cinco veces, si no, no aplica (...). Y pagar el costo marítimo que hoy día tienen los faros de baliza para un barco de 200.000 toneladas, serían alrededor de US\$ 200 mil, lo que es mucha plata”.

Desde la Corporación de Puertos del Cono Sur reconocieron que “los costos son determinantes a la hora de tomar la decisión de venir o no a nuestras cos-

tas”. “Este es un tema de preocupación, por cuanto estos valores pueden impactar la competitividad de Chile como destino para las líneas de cruceros, especialmente en un mercado global altamente competitivo, donde las compañías evalúan cuidadosamente sus rutas en función de los costos operativos y los servicios ofrecidos”, dijo Mario Moya, presidente de la entidad.

Claudio Agostini, economista y académico de la Universidad Adolfo Ibáñez, indicó que las tarifas de faros y balizas que se cobran en Chile son hasta un 45% más caras en comparación con Brasil o Perú. “Una de las razones es que los fija la Directemar y una parte de los ingresos son para ellos, por lo que es una forma de financiarse”. “No hay una lógica de competencia ni de compararse con otros puertos, y eso es algo que uno quisiera proba-

blemente eliminar, esa restricción”, dijo.

Contactada la Directemar por este tema, no hubo respuesta.

Carlos Mondaca, asesor portuario y expresidente de Puertos del Cono Sur, aseguró que el uso de los servicios de faros y balizas en Chile son diferentes a los de Argentina o Uruguay, debido a que en las costas chilenas se debe “tener un nivel de balizamiento y de señalización marítima mayor al navegar por aguas interiores o fiordos para los cruceros que llegan a Chile”. “No es una condición comparable con las aguas de otros países del Cono Sur de la región”.

No obstante, Mondaca indicó que, “en atención a que los cruceros generan una gran inversión en los territorios donde llegan, es deseable que tengamos algún tipo de beneficio para que esas naves puedan seguir vi-

294.401

turistas llegarían a bordo de las 414 recaladas de cruceros proyectadas para la actual temporada 2024-2025. Se trata de la segunda mayor cifra en términos de recepción de pasajeros de esta actividad en Chile, según cifras de la Subsecretaría de Turismo.

US\$ 100

sería el gasto promedio que poseen los viajeros que arriban en cruceros a Chile, visitando destinos como Valparaíso, Puerto Montt y Punta Arenas, entre otros.

niendo a Chile”. “De lo contrario, las líneas evalúan permanentemente sus destinos, y si por algún motivo los costos no son tan atractivos en Chile, pueden tomar otro circuito”, agregó.

Fuentes del sector señalaron que los costos marítimos serían uno de los motivos detrás de la decisión de la línea Princess Cruises para reducir sus visitas de su barco “Majestic Princess” (con capacidad para 2.600 y 3.200 pasajeros) a Chile, a partir de la temporada 2025-2026. La firma, que en la campaña 2024-2025 tuvo más de una decena de escalas en los puertos chilenos, solamente contará con un paso por Coquimbo, San Antonio, Puerto Montt, Puerto Chacabuco y con tres paradas en Punta Arenas.

Consultada la compañía por las razones de esta decisión, no fue posible obtener una respuesta.

De todos modos, en el Gobierno indicaron que a principios de este año se publicó una modificación que implicaba una rebaja de las tarifas de faros y balizas.