

Aleix VIVES BOROTAU

Impacto económico de los cruceros

Del impacto Europeo al impacto local en Barcelona

Treball Fi de Carrera
dirigit per
Dra. Carmen RUIZ VIÑALS

Universitat Abat Oliba CEU
FACULTAT DE CIÈNCIES SOCIALS
Llicenciatura en Economia

2012

*No me digas lo viejo que eres, o lo bien educado que estás,
dime cuanto has viajado y te diré cuánto sabes.*
MAHOMA

Resumen

En este trabajo pretendemos analizar y proyectar el impacto económico que supone el turismo de cruceros en Europa en general y en la ciudad de Barcelona en particular, que cuenta con el primer puerto de cruceros más importante de Europa y el cuarto puerto base del mundo.

En primer lugar repasaremos brevemente el papel del turismo en el desarrollo de España y más concretamente de la ciudad condal, desde los planes de desarrollo iniciados en la década de los 60 hasta la actualidad.

A continuación daremos un vistazo general al mercado de los cruceros. Para entender el impacto de este sector en el puerto de Barcelona debemos comprender la evolución de los cruceros en Europa, especialmente en la región Mediterránea, ya que los buques que realizan estas rutas son los que salen o hacen escala en Barcelona.

Vistos los dos conceptos básicos de los que trataremos, pasaremos a analizar el impacto económico procedente del turismo de cruceros a nivel agregado en Europa y concretamente en Barcelona.

Para finalizar haremos un análisis de riesgos y oportunidades del sector.

Palabras Clave

Turismo - Cruceros – Impacto económico – Gasto por pasajero - Barcelona

Resum

En aquest treball volem analitzar i projectar l'impacte econòmic que suposa el turisme de creuers a Europa en general i la ciutat de Barcelona en particular, que compta amb el primer port de creuers més important d'Europa i el quart port base del món.

En primer lloc repassarem breument el paper del turisme en el desenvolupament d'Espanya i més concretament de la ciutat comtal, des dels plans de desenvolupament iniciats en la dècada dels 60 fins a l'actualitat.

A continuació donarem una ullada general al mercat dels creuers. Per tal d'entendre l'impacte del sector sobre el port de Barcelona haurem d'entendre prèviament l'evolució dels creuers en el mercat europeu, especialment a la regió Mediterrànea, ja que els vaixells que realitzen aquestes rutes són els que surten o fan escala a Barcelona.

Un cop vists els dos conceptes bàsics dels quals tractarem, passarem a analitzar l'impacte econòmic procedent del turisme de creuers a nivell agregat d'Europa i en concret de Barcelona.

Per acabar farem un anàlisi de riscos i oportunitats per al sector.

Paraules Clau

Turisme - Creuers – Impacte econòmic – Despesa per pasatger - Barcelona

Abstract

In this project we pursue to analyze and forecast the economic impact that the cruise tourism means for Europe in general and the city of Barcelona more precisely, which has the most important cruise port in Europe and the fourth base port in the globe.

In first place we will briefly go throughout the importance of tourism in Spain's and Barcelona's development, since development plans started in the 60's decade until now.

After that, we will have a general look to the cruise market. To be able to understand the impact of the cruise tourism industry in the city of Barcelona we have to fully understand the situation and evolution of cruising in Europe, especially in the Mediterranean region, as the ships covering these itineraries are the ones that depart or call in Barcelona.

Once seen the two basic concepts we will discuss in this project, we will proceed to analyze the economic impact of cruise tourism industry at a general level in Europe and with more detail in Barcelona.

To finish we will carry a risk analysis and will compile some opportunities for the industry.

Keywords

Tourism – Cruises – Economic Impact – Passenger Expense – Barcelona

Sumario

Introducción	11
1. El papel del turismo en el desarrollo de España	13
2. El mercado de los cruceros en el Mediterráneo	18
3. Impacto económico del turismo de cruceros en Europa.....	25
4. Turismo de cruceros en Barcelona	31
5. Modelización del gasto	43
6. Retos para el futuro	47
7. Oportunidades de negocio	50
Conclusiones	50
Bibliografía.....	

Introducción

En la situación económico-financiera actual, con la crisis dejando ver sus efectos en todo el mundo, hay pocos sectores que hayan superado sin estragos los últimos ejercicios. Esto se hace un más evidente en aquellos sectores que no suministran bienes de primera necesidad. Con los recortes tanto en el sector público como en el privado y la tasa de paro a unos niveles que hacía muchos años no se habían visto en Europa, según la conocida pirámide de Maslow los recursos de las familias se destinan en primer lugar a cubrir las necesidades básicas.

Como todos sabemos, la realidad es más compleja que cualquier teoría o modelo y podemos afirmar que hay sectores a los que esta ley no aplica. El turismo en general, se ha mantenido en unos niveles superiores a los que cabía esperar. Dentro del sector del turismo, el subsector que está capeando mejor la crisis es el del turismo de cruceros, sobretudo en Europa.

Existen varios motivos de la buena marcha de la industria de los cruceros en Europa, que se han combinado proporcionando un resultado extraordinario. Por un lado Europa (sobretudo la región Mediterránea Occidental y el Norte de Europa) está tomando el relevo a otras zonas tradicionalmente muy potentes en el mercado de cruceros como por ejemplo Alaska, ya que el perfil del crucerista ha evolucionado mucho. Por otro lado los cruceros ofrecen una solución vacacional muy personalizable ya que permiten escoger entre distintos itinerarios con visitas a varios países en poco tiempo y permiten adaptar el ritmo de las vacaciones a los gustos de cada pasajero. Además los cruceros se han convertido en grandes ciudades flotantes con una amplia gama de actividades y posibilidades a bordo a la vez que han ampliado su oferta en cuanto a salidas y excursiones en tierra. De esta forma el crucero se convierte en el medio ideal tanto para unas vacaciones culturales, en las que el pasajero sale a primera hora a conocer los puntos de escala, como para unas vacaciones de relax en las que disfrutar del mar, todas las comodidades del mejor resort, tratamientos de belleza y un sinfín de actividades de ocio y deportivas a bordo.

El mercado europeo de cruceros ha crecido en volumen de pasajeros desde el 2007 a unas tasas de entre el 10% y el 12% anual, mientras que a nivel mundial entre el 2007 y 2009 se creció a unas tasas de entre el 3% y el 5% y en 2010 el 10% con respecto al año anterior.

No solo ha aumentado el volumen de pasajeros europeos que han realizado cruceros en los últimos años sino que también aumentan las operaciones en Europa, ya sean de pasajeros europeos o extranjeros, entre un 3% y un 9%. Esto implica que la industria de cruceros en Europa no ha experimentado ningún tipo de recesión, sino al contrario. Los agentes y representantes europeos han llevado a cabo una excelente campaña de promoción para atraer a cruceristas y navieras hacia las costas europeas, conscientes del gran beneficio económico que esto puede suponer.

En este trabajo pretendemos analizar este crecimiento en volumen y valorar su impacto económico. Por la magnitud de la industria y los efectos indirectos e inducidos que genera, la información tarda varios meses en tratarse y publicarse por lo que los últimos datos globales del mercado que tenemos son los del 2010. La complejidad de la información también hace que en su mayoría se estudie a nivel agregado para toda Europa, y los mercados regionales que la componen. Aun así hemos tenido acceso a información sobre el impacto local en Barcelona, aunque es menos precisa y más escasa.

Existen varios factores que pueden influir mucho en la evolución del mercado de cruceros. Uno de los temas clave para esta industria es la seguridad. Por ello todas las compañías deben cumplir unos estándares de seguridad muy exigentes y hay diversas organizaciones que se encargan de velar por su cumplimiento, como la European Maritime Safety Agency (EMSA). Aun así cabe decir que las regulaciones aprobadas por las asociaciones privadas conformadas por las navieras y otros agentes relacionados con la industria superan los mínimos oficiales exigidos.

En el último gran encuentro del sector de la industria de cruceros celebrado en Miami, en el que se dieron cita los representantes de los múltiples agentes implicados en esta actividad, se plantearon otros grandes retos para la industria, los más importantes de los cuales hemos recogido en la parte final de este trabajo.

Durante la realización de este trabajo nos hemos dado cuenta de que la industria de cruceros presenta un elevado índice de cooperación entre las partes implicadas. Todavía hay retos en este sentido para conseguir una mayor implicación de algunas de ellas pero cabe destacar que el nivel de participación actual es muy superior al de otros sectores.

1. El papel del turismo en el desarrollo de España

1.1. Cambios de los motores de crecimiento económico

Los sectores que han impulsado el desarrollo económico de los países han ido cambiando y evolucionando a lo largo del tiempo. Con la revolución industrial se pasa de un modelo principalmente agrícola, basado en el sector primario, a uno basado en la industria. A partir de ese punto, el crecimiento industrial y la mecanización del campo y de las fábricas dan paso a un fenómeno conocido como terciarización, que consiste en un crecimiento continuo del sector servicios.

Se observa que la terciarización de la economía española es más tardía que la de la mayoría de economías occidentales. En 1960 el peso del sector agrícola era mucho más elevado en España que en la media de países de la OCDE y el nivel de industrialización era más bajo.

Las causas del retraso de la terciarización en España son diversas. Para empezar la renta per cápita de los españoles estaba significativamente por debajo de la media de los países de la OCDE debido al débil nivel de desarrollo de la economía española hasta el 1960. Una baja renta per cápita implica, según la conocida Ley de Engel¹ en cuanto al consumo de servicios, que la mayor parte de la renta se destina a la obtención de alimentos, por lo que favorece al sector primario. Además de esta causa estructural, debemos tener en cuenta que la implicación del sector público en la oferta de servicios era prácticamente nula y que la estructura industrial no favorecía la externalización de servicios por parte del sector privado, por lo que muchas actividades de servicios dentro de empresas industriales se computaban como actividad industrial. Hasta los años 60 la apertura al comercio exterior de servicios de España era muy escasa, por lo que tampoco nos pudimos beneficiar de la demanda de servicios de nuestros países vecinos.

A partir de los años 60 se inicia un proceso de terciarización hacia la convergencia con el resto de países de la OCDE. El Prof. Del Rio afirma² que hay dos vías para la terciarización de una economía: la primera se basa en un sector industrial desarrollado, que por un lado aumenta la renta per cápita y, aplicando la

¹ La Ley de Engel fue formulada por Ernst Engel (1821-1896) partir de la observación empírica. Observa que a medida que los ingresos de las familias aumentan, la parte dedicada a los gastos de primera necesidad tiene tendencia a disminuir en beneficio de otros bienes y servicios.

² En su artículo titulado "El sector de los servicios en la moderna evolución de la economía Española" publicado en la revista ICE, del Ministerio de Economía.

Ley de Engel, la demanda de servicios por parte de las familias. Adicionalmente este efecto se ve potenciado por el desarrollo y la innovación industrial, generando una demanda de servicios a las empresas que empuja al sector terciario. Por el contrario, hay países que no siguen esta vía en su proceso de terciarización, sino que desarrollan el sector terciario por tener una elevada especialización en alguna de las actividades que lo conforman.

En el caso español el turismo fue uno de los impulsores de la terciarización y del crecimiento económico experimentado entre el 1960 y 1975. Esto fue posible gracias al fin de la autarquía, la apertura a los mercados europeos y a los tres planes de desarrollo diseñados por el estado para el despegue económico del país. Se fomentaron las actividades económicas relacionadas con el turismo con el objetivo de atraer a turistas extranjeros, que suponían una importante fuente de ingresos y, con sus divisas, contribuían a equilibrar la balanza de pagos. España se convirtió en uno de los principales destinos turísticos del mediterráneo.

El auge del turismo contribuyó al crecimiento del sector de la construcción y la promoción inmobiliaria, principalmente en las zonas costeras que sufrieron procesos de urbanización masivos. Este crecimiento fue apoyado por el aumento de la renta per cápita y la facilidad de obtención de hipotecas que disparó la demanda de viviendas en primera y segunda residencia así como para la especulación inmobiliaria en todo el territorio nacional.

Actualmente, con el sector de la construcción sumido en una gran crisis estructural y un fuerte desajuste entre oferta y demanda, parece que el sector del turismo es el único que sigue creciendo, aunque ha evolucionado mucho desde sus inicios.

1.2. Evolución del turismo en España

Durante la primera mitad del siglo XIX el turismo extranjero en España se reducía a una pequeña élite de elevado poder adquisitivo que visitaba los famosos balnearios españoles como Panticosa o Mondariz.

A partir de los años 60 se apuesta por un turismo masivo aprovechando la climatología española para atraer una gran cantidad de turistas europeos de clase media, con el objetivo de maximizar la cantidad de turistas en España. Debido a este

boom de demanda turística se incrementó la oferta de alojamiento hotelero y extrahotelero, en un desarrollo urbanístico espontáneo y sin regulación, generando problemas de especulación, impacto ambiental y uso de recursos limitados.

Conscientes de los problemas que este modelo de desarrollo turístico puede conllevar, en las últimas décadas del siglo XIX se pone sobre la mesa la necesidad de redefinir el modelo turístico para España, apostando por la calidad y la sostenibilidad. Se quiere crear un modelo de turismo a la altura de un país miembro de la Unión Monetaria Europea. En este contexto surge el reto de definir estrategias turísticas compatibles con la conservación del medio ambiente, con un uso racional de los recursos turísticos, adecuando la oferta a la demanda. Se debe enfocar la estrategia hacia un turismo de calidad, reconociendo su importancia como actividad económica y convirtiéndolo en una fortaleza de la economía española. Es importante tener presente que el turismo, además de ser un sector económico en si mismo, actúa como motor de otros sectores como el transporte terrestre y aéreo, las comunicaciones y otros sectores relacionados.

La aplicación de las tecnologías de la información y de la comunicación en el mundo del turismo ha permitido un aumento de la productividad en el sector, que tradicionalmente ha sido baja en comparación con otros sectores, debido a que las actividades turísticas son altamente intensivas en trabajo. Además ha permitido también agilizar la gestión, adaptar la oferta a la demanda y crear modelos para maximizar la ocupación.

1.3. Visión local: El caso de Barcelona

Cataluña ha sido y sigue siendo un foco de atracción turística muy importante desde el inicio del turismo de masas en nuestro país hasta la actualidad, recibiendo aproximadamente una cuarta parte de los turistas que visitan España.

Dentro de Catalunya hay varias zonas receptoras de turismo como la Costa Brava, el Pirineo, el Delta del Ebro y, por supuesto, Barcelona. La capital catalana es la ciudad con mayor afluencia turística debido a la combinación de ciudad costera y su gran atractivo cultural, arquitectónico, histórico y deportivo. Cabe destacar que los principales embajadores de la ciudad en todo el mundo son La Sagrada Família y el F.C. Barcelona, dos símbolos de actividades muy distintas que reflejan la versatilidad de la capital catalana.

El éxito de Barcelona como destino turístico internacional se debe a una acertada gestión de sus activos turísticos, y a la gran diversidad de los mismos. La ciudad condal ha sabido aprovechar sus fortalezas y oportunidades. Un claro ejemplo de ello es la transformación de la ciudad con motivo de los Juegos Olímpicos de 1992. La acogida de las olimpiadas se utilizó para mejorar las vías de acceso a la ciudad, crear nuevas zonas urbanas y añadir atractivos a la ciudad. Dentro del abanico de posibilidades que ofrece la ciudad podemos clasificar dos tipos de turismo en función de su finalidad: ocio y negocios.

Por un lado Barcelona es una ciudad que atrae a muchos turistas como destino vacacional o de ocio por su patrimonio arquitectónico e histórico, su gastronomía, clima, oferta cultural y deportiva, las zonas de *shopping* con tiendas exclusivas, etc. La ciudad dispone de una gran cantidad de museos y puntos de interés, siendo la única ciudad del mundo con nueve edificios reconocidos como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Barcelona ha sido elegida la mejor ciudad para unas vacaciones urbanas (*city break*) por los British Travel Awards en sus dos últimas ediciones.

Además del turismo vacacional de ocio y familiar, Barcelona se ha posicionado como referente en turismo de negocios, acogiendo múltiples congresos y siendo la sede de importantes ferias europeas e internacionales. La capital catalana es la tercera ciudad del mundo con más congresos internacionales y la sexta en afluencia de turismo de reuniones³, así como la cuarta ciudad europea preferida por los altos ejecutivos para hacer negocios; por detrás de Londres, París y Frankfurt⁴.

Desde la oficina de turismo de la ciudad de Barcelona se ha trabajado para potenciar todos estos aspectos que atraen al turismo. En esta línea se creó el “Plan Estratégico de Turismo de la Ciudad de Barcelona 2015”, que supone un proceso de reflexión que busca generar conocimiento sobre la actividad turística para garantizar la sostenibilidad y la continuidad del éxito turístico barcelonés. En este plan se reconoce la importancia del subsector de cruceros, con un crecimiento sostenido por encima de la media del sector en general. Por primera vez se reconoce formalmente que el turismo no es solamente un sector económico, sino que toma una papel

³ Según informes de la International Congress and Convention Association (ICCA) y la Unión de Asociaciones Internacionales (UIA) recogidos por la oficina de turismo de Barcelona.

⁴ Según el European Cities Monitor de la consultora Cushman & Wakefield.

estructurante de la ciudad, ya que su actividad incide transversalmente en el conjunto de la sociedad.

En resumen, Barcelona es la cuarta ciudad europea que atrae a más visitantes (después de Londres, París y Roma) ya sea por turismo de ocio o de negocios. La importancia del turismo en la ciudad obliga a plantearse un importante reto en cuando a una gestión del turismo adaptada a la ciudad y sostenible con el medio ambiente.

2. El mercado de los cruceros en el Mediterráneo

2.1. Historia del mercado de cruceros

Los primeros cruceros turísticos estaban organizados por agencias de viajes, no por las propias navieras. El primer viaje organizado de crucero del que se tiene constancia fue en 1835, ofreciendo un itinerario por Escocia e Islandia para un reducido grupo de científicos y miembros de la alta sociedad. En sus inicios, este tipo de viajes estaban reservados a personas de clase alta debido a su elevado coste, y se integraban en las líneas regulares de pasajeros. La primera compañía en organizar viajes de crucero fue la agencia inglesa Thomas Cook, actualmente uno de los touropeadores más potentes en paquetes vacacionales tradicionales y de crucero en el mercado británico.

El concepto de crucero turístico tal como lo entendemos ahora es un concepto relativamente joven, que ha experimentado un crecimiento espectacular en los últimos 20 años, tal como podemos observar en el siguiente gráfico.

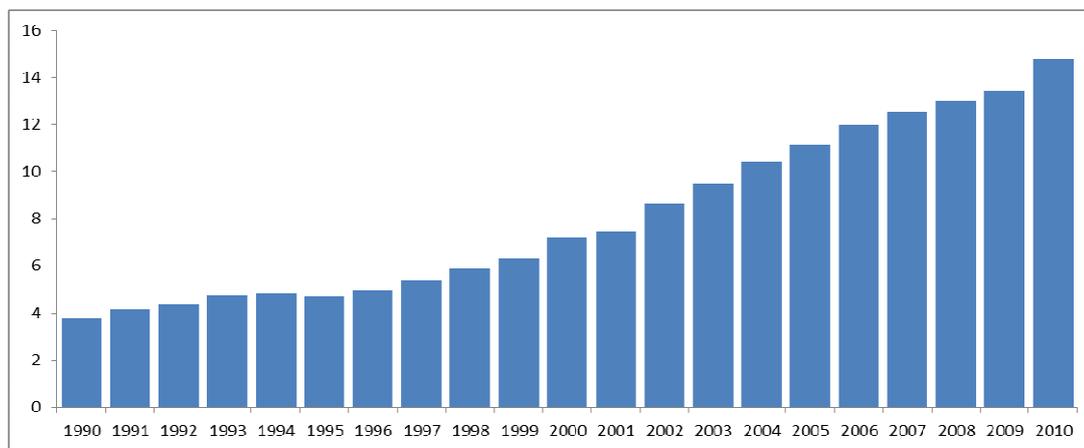


Gráfico 1: Evolución del número mundial de cruceristas 1990-2010 (millones). Fuente: CLIA, 2011

El origen de esta alternativa vacacional y de ocio se encuentra en las compañías de transporte marítimo de pasajeros que operaban rutas regulares para conectar distintos puntos, tanto a nivel continental como intercontinental. En la segunda mitad del siglo XIX, debido a la competencia de la industria aeronáutica, muchas de estas compañías dejaron de operar sus rutas por falta de demanda, y el transporte marítimo de viajeros prácticamente desapareció, salvo por conexiones de proximidad con islas y otras rutas marginales.

Ante esta situación la mayoría de las navieras se desprendieron de sus barcos y cesaron sus actividades. Por otro lado, otras compañías decidieron reconvertir sus barcos para el mercado vacacional. En los años 60 nacen las que actualmente son las grandes compañías de cruceros como Royal Caribbean Cruise Line, Princess Cruises, Costa Crociere o Norwegian Cruise Lines. En sus inicios, el crucero vacacional era una alternativa de un coste muy elevado por lo que estaba restringido a sectores de población con un elevado poder adquisitivo. A mediados de los años 60 el mercado americano experimenta un incremento de la demanda debido a que la introducción de nuevos buques más grandes permitió abaratar el coste del turismo marítimo. Estas compañías vieron un potencial de crecimiento en el sector y fueron ampliando y modernizando sus flotas. A partir de los años 90 se empieza a disparar la demanda, con unas tasas medias de crecimiento interanual entorno al 8%⁵. Asimismo la duración media de los cruceros ha subido de 6,2 días en 1990 a 7,3 días en 2010⁶.

El mapa actual del mercado de cruceros está en manos de tres grandes corporaciones, que se han ido haciendo con el control de varias navieras a lo largo del tiempo: Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises Ltd. Y Gentiung Hong Kong. Las compañías de estos tres grupos operaron en 2011 un 80% del mercado de cruceros. Existen otras compañías independientes regionales o que operan nichos de mercado como cruceros temáticos o de lujo.

Carnival Corporation & Plc	Royal Caribbean Cruises Ltd
Aida	Azamara Club Cruises
Carnival Cruise Lines	Celebrity Cruises
Costa Cruises	Croisières de France
Cunard Line	Pullmantur
Holland America Line	Royal Caribbean International
Ibero Cruceros	TUI Cruises
P&O Cruises	
P&O Cruises Australia	
Princess Cruises	
Seabourn Cruise Line	
	Genting Hong Kong (Star Cruises)
	Norwegian Cruise Line
	Star Cruises

Tabla 1: Principales navieras de las tres corporaciones mundiales de cruceros. Fuente: ECC, 2012

⁵ Tasa de crecimiento medio del sector en número de pasajeros para el periodo 1990-2010 según el "2011 CLIA Cruise Market Overview".

⁶ Según informe publicado por G.P. Wild, consultora de referencia del sector marítimo.

2.2. Asociaciones principales en la industria del crucero

El subsector del turismo de cruceros es uno de los más relevantes dentro del turismo debido a sus tasas de crecimiento. El volumen que está tomando obliga a las partes implicadas a tomarlo en consideración a la hora de tomar decisiones. Hay tres partes implicadas diferenciadas:

- Navieras, o compañías de cruceros.
- Puertos.
- Autoridades de las ciudades y países relevantes en el sector (Turismo, seguridad, infraestructuras, transporte público, etc.)

Desde el inicio de la expansión del crucero, se han creado diversas asociaciones, de las que destacamos las siguientes:

- *Cruise Lines International Association (CLIA)*: Asociación fundada en EEUU en 1975 con el objetivo de promocionar y hacer crecer la industria del crucero. Es la mayor asociación del sector del mundo, formada por 26 de las mayores compañías de cruceros del mundo. Actúa como consultor no gubernamental de la Organización Marítima Internacional (IMO).
- *European Cruise Council (ECC)*: Se fundó en Bruselas en el 2004 con el objetivo de defender los intereses de los operadores de cruceros ante las instituciones de la UE; promover los viajes de crucero entre la población europea y expandir el mercado europeo de cruceros. Sus miembros son las 30 principales compañías de cruceros del mundo y 34 asociados afines (representantes puertos y regiones, proveedores, etc.)
- *MedCruise*: Es la asociación de puertos del Mediterráneo. Se fundó en Roma en 1996 estableciendo su base en Barcelona. Engloba 75 puertos del Mediterráneo, 18 agencias consignatarias y la entidad local *Tursime de Barcelona*, a la que se espera que se sumen las oficinas de turismo de otros destinos miembros de la asociación. Su función principal es promocionar la zona del Mediterráneo como destino de cruceros y proporcionar apoyo técnico a los puertos miembros (ver tabla 2).

Como vemos, las compañías de cruceros se han organizado y han formado asociaciones. Por su parte los puertos del Mediterráneo también se han asociado y participan en el ECC. Aun así, hay poca implicación por parte de las ciudades y

comunidades que reciben a los turistas de los cruceros. En este sentido Barcelona fue ciudad pionera al intergrarse su oficina de turismo como miembro asociado a MedCruise. Desde el ECC se hacen esfuerzos para implicar a las regiones receptoras de turismo para conseguir una planificación y gestión coherente del turismo de cruceros entre todas las partes implicadas. Existen otras asociaciones, principalmente regionales, pero destacamos estas como las más relevantes y con mayores recursos, impacto y publicaciones.

Puertos miembros de MedCruise			
Alanya	Alcudia	Alexandria	Alicante
Almeria	Azores	Balearic Islands	Barcelona
Bari	Batumi	Cagliari	Cannes
Cartagena	Casablanca	Castellon	Ceuta
Civitavecchia	Constantza	Cyprus Ports	Dubrovnik/Korcula
Egyptian Ports	French Riviera Ports	Genoa	Gibraltar
Ibiza	Istanbul, Turkey	Koper	Korcula
La Savina	La Spezia	Larnaca	Lattakia
Limassol	Lisbon	Livorno	Madeira
Mahon	Malaga	Messina	Monaco
Moroccan Ports	Motril	Naples	Nice
Odessa	Palamos	Palermo	Palma de Mallorca
Pescara	Port Said	Portimao	Portoferraio
Portuguese Ports	Ravenna	Rijeka	Sète
Sevastopol	Sharm El Sheik	Sibenik	Sinop
Sochi	Split	Suez	Tanger
Tarragona	Theodosia	Toulon	Trieste
Tunisian Ports	Valencia	Valletta	Venice
Villefranche	Volos	Zadar	

Tabla 2: Puertos miembros de Medcruise, enero 2012.

Fuente: MedCruise, 2012

2.3. Evolución reciente del mercado de cruceros en Europa

Hemos visto que la demanda de cruceros experimenta un gran crecimiento a partir de los años 90, con elevadas tasas de crecimiento tanto en el Caribe como en Europa. El mercado europeo de cruceros se divide en dos grandes zonas: el mediterráneo y el norte de Europa.

La zona del Mediterráneo se situó en 2011 en la segunda posición del ranking en el mercado de cruceros⁷, solamente por detrás del Caribe y adelantando a Alaska. En los últimos años Europa ha ido escalando posiciones, aumentando la demanda de cruceros sobretodo en la región mediterránea. Las principales navieras han reorganizado sus flotas y adquirido nuevos buques para adaptar su oferta a la demanda de los cruceristas, ofreciendo buques de mayor capacidad, más modernos y diversificando las actividades a bordo y en tierra.

La forma más homogénea para medir la importancia de las zonas de cruceros es mediante el indicador “camas día”. Esta cifra nos indica cuantas plazas de pasajeros ha habido en cada región durante un determinado periodo de tiempo, normalmente un año. Este indicador mide la importancia relativa que confieren las navieras a cada zona cuando planifican sus rutas, neutralizando el efecto del tamaño de los buques o el número de días que estos están efectivamente operando en cada zona. En la siguiente tabla vemos el ranking de zonas con más oferta en el 2011 y la comparación con el año 2006, mostrando la evolución en los últimos cinco años.

Región	Camas día		Cuota Mercado	
	2011 (mill.)	Δ vs 2006 (%)	2011	Δ vs 2006 (pp)
Caribe	36,2	13,5%	33,7%	-5,5 pp
Mediterráneo	21,9	109,4%	20,4%	+7,5 pp
Europa/Escandinavia	8,47	24,6%	7,9%	-0,5 pp
Alaska	6,65	4,7%	6,2%	-1,62 pp
Bahamas	6,5	7,2%	6,1%	-1,4 pp
Mexico	3,51	-32,6%	3,3%	-3,1 pp
Transatlántico	3,1	111,2%	2,9%	+1,08 pp
Australia/N. Zelanda/Pacífico Sur	2,9	101,2%	2,7%	+0,93 pp
Trans Canal	2,69	-3,9%	2,5%	-0,94 pp
Latinoamérica	2,6	81,7%	2,4%	+0,67 pp
Hawai	2,19	-23,9%	2,1%	-1,5 pp

Tabla 3: Peso de las regiones en camas día, 2011 vs 2006.

Fuente: CLIA, 2012

⁷ Según datos de la CLIA. Ver Tabla 3.

Dentro del Mediterráneo debemos diferenciar tres zonas: el Mediterráneo occidental, el Mediterráneo oriental y, entre ambos, la zona del Adriático y las islas griegas. De las tres zonas, la que registra un mayor volumen de actividad es el mediterráneo occidental. Este desequilibrio de actividad turística es debido principalmente a la inestabilidad política y social de los países de la zona de Oriente Medio (Mediterráneo oriental). La zona del Norte de Europa se divide entre la zona de la Europa occidental y la zona del Mar Báltico. En este trabajo nos vamos a centrar en la zona del Mediterráneo occidental, ya que los buques que operan en esta zona son los que establecen su puerto base o sus escalas en el Puerto de Barcelona.

La temporada de cruceros en la zona del Mediterráneo occidental, como ocurre en el resto de Europa, es estacional debido a la climatología de la región, al contrario de lo que ocurre en el Caribe y otros destinos situados en el trópico. Tradicionalmente la temporada de cruceros para la zona del Mediterráneo occidental ha comprendido los meses entre abril y octubre. Los meses de mayor demanda son abril, junio, agosto y septiembre. A pesar de esto, en los últimos años algunas compañías han apostado por alargar las temporadas de cruceros regulares desde marzo hasta noviembre y realizar escalas puntuales en los meses de diciembre a febrero. De esta forma algunas compañías no abandonan la zona del Mediterráneo occidental en todo el año. Este es el caso de Costa Cruceros, que ha apostado por el mercado de invierno con cruceros de mayor duración o cruceros temáticos para Navidad y fin de año, y otras compañías como Pullmantur que ofrece cruceros a precios muy económicos durante todo el año.

El producto más habitual en la zona del mediterráneo occidental es el crucero de 7 días con inicio y fin en un mismo puerto. Estos viajes suponen aproximadamente el 55% de los cruceros efectuados en la zona del Mediterráneo occidental y, en su gran mayoría se enmarcan en las rutas regulares de las navieras con frecuencia semanal. Un 25% de los viajes de crucero corresponde a itinerarios de entre 9 y 12 días y un 12% a los de entre 12 y 15 días que pueden tener puertos de embarque y desembarque distintos. El 8% restante corresponde a otros viajes o rutas de diferentes características. La gran mayoría de cruceros se mantienen en la misma región durante todo el itinerario, ya que los buques realizan escalas durante buena parte del día para que los pasajeros puedan visitar los puertos de escala. El porcentaje de cruceros intercontinentales o interregionales es muy bajo, ya que requieren más días de navegación y hay menor demanda.

2.4. Puertos europeos más importantes

En la siguiente tabla mostramos los puertos europeos que están entre las 50 primeras posiciones del ranking mundial en número de pasajeros. Estos datos incluyen los pasajeros de embarque, desembarque y tránsito.

Rank EUR	Rank mundial	Puerto	Pasajeros 2010	Pasajeros 2011	Δ%
1	5	Barcelona	2.344.925	2.642.493	12,69
2	7	Civitavecchia	1.920.000	2.402.900	25,15
3	9	Venecia	1.617.010	1.806.000	11,69
4	12	Baleares	1.540.866	1.614.499	4,78
5	13	Pireo	1.200.000	1.566.500	30,54
6	14	Southampton	1.243.460	1.445.130	16,22
7	16	Nápoles	1.139.320	1.154.750	1,35
8	18	Livorno	822.550	970.550	17,99
9	20	Dubrovnik	970.000	899.760	-7,25
10	22	Santorini	158.000	842.000	11,08
11	24	S.C. Tenerife	740.022	828.590	11,97
12	28	Las Palmas	638.860	760.896	19,1
13	30	Savona	820.000	757.140	-7,67
14	31	Copenhage	662.000	750.000	13,29
15	32	Katalolon	663.000	744.350	12,27
16	34	Mykonos	644.000	737.000	14,44
17	36	Génova	860.290	714.100	-16,99
18	41	Marsella	699.890	681.550	-2,62
19	44	Málaga	659.123	638.845	-3,08

Tabla 4: Ranking puertos europeos en Top 50 mundial

Fuente: G.P. Wild, 2012

En los últimos años el número de puertos europeos que se encuentran en el ranking mundial de los 50 puertos más grandes del mundo ha aumentado año tras año. Con el crecimiento del sector de los cruceros en Europa, los puertos que ya estaban en la lista han subido posiciones y otros han accedido a la lista recientemente, como es el caso de Málaga.

Como hemos mencionado anteriormente, Barcelona se mantiene como el primer puerto en tráfico de pasajeros de Europa y el quinto del mundo en volumen total de pasajeros (cuarto en puerto base, descontando los pasajeros en tránsito).

3. Impacto económico del turismo de cruceros en Europa

3.1. Industria europea del crucero turístico en cifras

En el capítulo uno hemos visto el papel que tuvo el turismo en el desarrollo económico de España desde mediados del siglo XIX. De la misma forma el turismo está teniendo un papel importante en la recuperación de la crisis económica mundial, y dentro del turismo el subsector más dinámico y que experimenta un mayor crecimiento es el de los cruceros. A continuación presentamos algunas cifras para medir la magnitud del turismo de cruceros en Europa.

- El año 2010 operaron en Europa 198 buques de crucero con una capacidad total de 218.100 pasajeros, de los cuales 132 pertenecían a líneas de crucero europeas.
- Los pasajeros europeos ascendieron a unos 5,5 millones, lo que supone un incremento de un 10% respecto al año anterior y un peso relativo en el total de pasajeros de cruceros a nivel mundial de un 30%. La mayoría de cruceristas europeos prefieren realizar itinerarios por Europa, por lo que un incremento de pasajeros residentes en Europa hace ganar importancia a los puertos europeos.
- En línea con lo comentado anteriormente, el número de pasajeros que embarcaron en un crucero en puertos europeos ascendió un 7,6% respecto al año anterior, situándose en 5,2 millones de pasajeros. Del total de pasajeros que embarcaron en puertos europeos 4 millones eran de nacionalidad europea, lo que representa aproximadamente un 77%.

Como hemos comentado en el capítulo anterior, prácticamente la totalidad de los cruceros realizan itinerarios dentro de la misma región por lo que el aumento de embarques en Europa supone un mayor volumen de pasajeros en las escalas en puertos europeos. En el 2010 el turismo de cruceros generó 25,2 millones de visitas de pasajeros en un total de 250 ciudades europeas. Esto supone un incremento del 6% respecto al número de visitas de pasajeros del año anterior. Adicionalmente 13,2 millones de tripulantes llegaron a puertos europeos, siendo difícil determinar el número de tripulantes que visita efectivamente las ciudades de escala, puesto que una parte de ellos debe permanecer en el barco, otros bajan a tierra como acompañantes de los cruceristas y otros disponen de tiempo para visitar la ciudad libremente.

3.2. Medición del impacto económico de la industria de cruceros

Para medir el impacto que tiene en la economía toda la actividad relacionada con la industria del crucero se utilizan principalmente cuatro indicadores:

1. El **gasto directo** o *Direct Spending*: incluye la producción, el empleo y la retribución (incluye sueldo y cargas sociales) generadas en las empresas europeas que proveen bienes y servicios a las navieras, sus pasajeros y sus tripulantes.
2. El **empleo** generado por la industria del crucero directa e indirectamente.
3. La **retribución** a los empleados generados por la industria directa e indirectamente, es decir los propios empleados de las navieras y los empleados de las empresas que las apoyan mediante el suministro de bienes o servicios.
4. El **impacto total** o *Total Output*: son la suma de los impactos directos, indirectos e inducidos que genera la industria. Los efectos indirectos corresponden al gasto por parte de las empresas directamente impactadas por los productos y servicios necesarios para dar soporte a la industria del crucero. Los efectos inducidos son los producidos por el gasto doméstico en bienes y servicios por parte de los empleados impactados por la industria.

En el 2010, la industria del crucero generó un impacto directo de 14.476 millones de euros, un 3% más que en el año anterior. Este se distribuye en cuatro grandes bloques, con la siguiente aportación (en millones de euros):

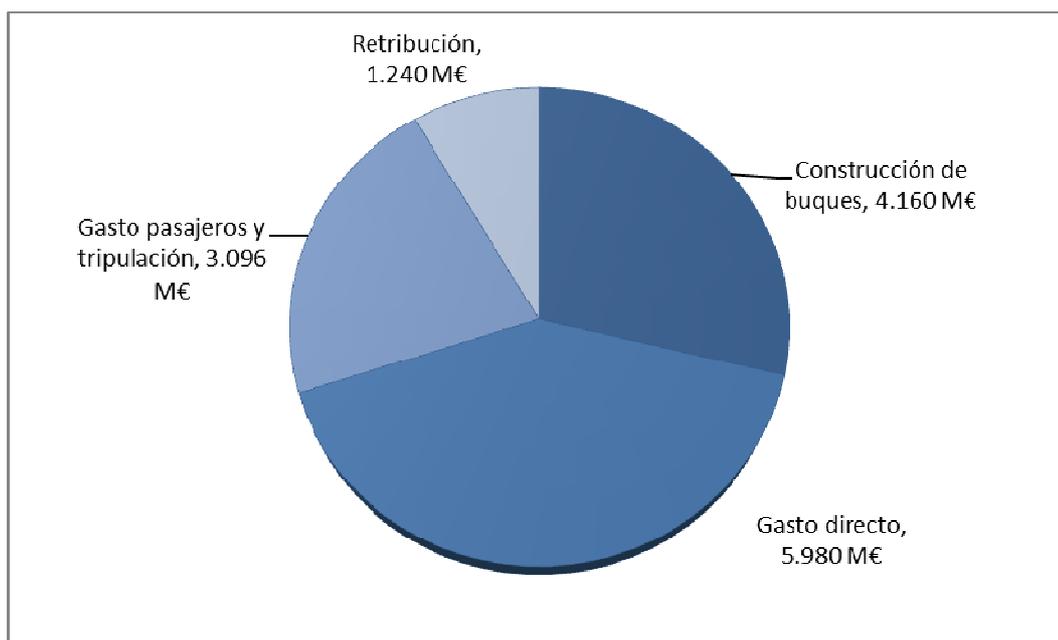


Gráfico 2: Impacto directo de la industria de cruceros en Europa por origen. Fuente: ECC, 2012

La construcción, remodelación y mantenimiento de buques en astilleros europeos supone un gasto de 4,2 billones de euros en el 2010, un 29% del gasto directo de la industria. Este gasto es un 8,5% menor que el año anterior, ya que debido a la crisis económica el crecimiento de la demanda de nuevos buques por parte de las navieras empezó a reducirse en 2008 y disminuyó en 2009. A día de hoy, con los encargos actuales y planeados por las compañías de cruceros en astilleros europeos, se preve que esta cifra se sitúe entorno a los 4,5 billones en el 2015⁸.

El bloque con más peso en el impacto directo es el gasto directo de las compañías de cruceros, que ascendió a 6 billones de euros en 2010, un 9,5% más que en 2009. Esta partida se compone de los gastos en empresas que proporcionan bienes y servicios que apoyan a la industria del crucero, tales como aprovisionamientos de comida y bebida, comisiones a los agentes de viajes, seguros, publicidad, etc.

La parte que afecta más directamente a las ciudades portuarias es el gasto de los pasajeros y tripulación. El gasto de los pasajeros incluye las excursiones en tierra, estancias en hoteles pre y post crucero, billetes de avión, compras minoristas, comida y bebida. El gasto de la tripulación se concentra en compras minoristas, comida y bebida. En el 2010 el gasto total ascendió a 3,1 billones de euros, un 8% más que en el año anterior. Cada pasajero se gastó, de media, 70 euros en la ciudad del puerto de embarque (sin incluir billetes de avión) y 61 euros en las ciudades de escala. El gasto medio de los tripulantes es de 16 euros por puerto.

Las compañías de cruceros pagaron remuneraciones (sueldos y salarios, incentivos y cargas sociales) a sus empleados europeos por valor de 1,24 billones de euros, un 5% más que en 2009. En número de empleados europeos de las navieras fue de 55.420, entre tripulantes y personal en las oficinas en tierra.

Si sumamos el los impactos directos por sectores productivos, la industria de fabricación de bienes (duraderos y no duraderos) aglutina un impacto de 7 billones de euros, un 49% del impacto total. El segundo sector de mayor peso es el del transporte (incluye líneas aéreas y agencias de viajes) se lleva un impacto de 3,3 billones de euros, un 23% del gasto.

⁸ Según previsiones del ECC en su informe anual del 2011/2012.

Si bien hasta ahora hemos detallado el impacto económico directo de las navieras en Europa, existen efectos indirectos e inducidos causados principalmente por los empleos indirectos que genera esta industria. En 2010 se calcula que los 14.476 millones de euros en gasto directo generaron un total de 252.106 empleos indirectos repartidos en distintos sectores, con una retribución total de 8.038 millones de euros. En la siguiente tabla tenemos el desglose por sectores:

	Impacto Directo			Impacto Total		
	Gasto	Empleos	Retrib.	Gasto	Empleos	Retrib.
Sector Primario	18	171	4	1.889	15.283	285
Fabricación Industrial	7.044	39.110	1.539	12.949	74.782	2.825
<i>Bienes no duraderos</i>	1.482	5.369	193	3.759	17.288	618
<i>Bienes duraderos</i>	5.562	33.741	1.346	9.190	57.494	2.207
Comercio	631	9.368	178	2.131	26.918	478
Transporte y energía	3.299	20.206	717	7.478	95.089	2.721
Hostelería y restauración	343	5.773	123	1.101	14.839	326
Servicios financieros y B2B	1.302	11.514	408	7.991	57.920	1.997
Serv. personales y públicos	599	8.839	227	1.628	22.695	646
Subtotal	13.236	94.981	3.196			
Empleados de las navieras*	1.240	55.420	1.240			
Grand Total	14.476	150.401	4.436	35.167	307.526	9.278

*En el Impacto total están en el epígrafe de Transporte y energía.

Tabla 5: Impacto ec. directo y total industria cruceros por sectores en 2010. Fuente: ECC,2012. Gasto y retribución en millones de euros.

En la tabla anterior se detalla el impacto directo de la industria del crucero turístico y el impacto total generado por la misma por sector de actividad, incluyendo efectos indirectos e inducidos para el 2010. Esta forma de medir el impacto económico de una actividad nos aporta mucha información sobre la importancia relativa de la misma y su magnitud, ya que nos muestra los efectos fuera de la propia industria sobre la economía. Analizando los datos de la tabla podemos observar que por cada millón de euros desembolsado por parte de las navieras, pasajeros y tripulantes de cruceros se genera un impacto económico total de 2,43 millones de euros. Siendo así, podríamos decir que la industria de los cruceros tiene un efecto multiplicador cercano al 2,5.

En cuanto a la creación de empleo, por cada millón de euros desembolsado por parte de las compañías, pasajeros y tripulantes, se han generado 21 empleos con una retribución total media superior a los 30.000 euros. De estos empleos, 3 han sido dentro de las propias navieras y 19 en empresas impactadas directa e indirectamente.

En la siguiente tabla desglosamos el impacto directo en los principales países beneficiarios:

	Impacto Directo		Empleos	Retribución (millones €)
	Millones €	Δ vs AA		
Italia	4.538	4,80%	99.057	2.952
Reino Unido	2.569	6,70%	58.604	2.120
Alemania	2.306	20,20%	36.084	1.313
España	1.186	6,00%	25.219	766
Francia	972	-16,10%	13.012	577
Grecia	580	-3,00%	11.612	227
Top 6	12.151	5,40%	243.588	7.955
Resto Europa	2.325	-7,70%	69.938	1.323
Total	14.476	3,00%	307.526	9.278

Tabla 6: Impacto económico total industria del crucero por países en el 2010. Fuente: ECC, 2012.

Italia, Reino Unido y Alemania encabezan la lista de países europeos que reciben más impacto económico directo de la industria de cruceros con casi dos tercios del impacto directo agregado. Esto se debe a que están presentes en todos los segmentos de la industria:

- Representan una importante fuente de turistas y a su vez son destinos recurrentes de cruceros, sobretodo Italia que tiene 5 puertos entre los 20 con mayor tráfico de Europa.
- Acogen las sedes centrales de algunas de las navieras de referencia (Costa Crociere y MSC en el caso de Italia; P&O Cruises y Cunard en Reino Unido; Aida, Hapag-Lloyd y TUI en Alemania).
- Son las tres nacionalidades europeas con mayor tasa de empleo en las compañías de cruceros.
- Alemania es el primer país europeo en construcción y reparación de buques de crucero, por lo que la contribución del sector de la construcción se concentra en este país. Italia y Reino Unido también participan en este segmento mediante los servicios de reparaciones y una participación minoritaria en la construcción de buques.
- Los tres países contribuyen en los aprovisionamientos y repostaje de combustible.

España recibió en 2010 un impacto directo de 1.186 millones de euros del sector de cruceros, lo que representa un 6% más que el año anterior y un 8.2% del impacto directo en Europa. Se encuentra en la cuarta posición del ranking debido a su importancia como destino de cruceros. Recordemos que Barcelona se consolida año tras año como el primer puerto de Europa en volumen de operaciones y que

otros puertos españoles como Baleares, Málaga, Canarias, Vigo y Valencia están incrementando sus escalas de cruceros considerablemente en los últimos años. En la última edición del ranking de puertos mundiales Málaga entró por primera vez en el top 50, situándose en la posición 44. Además España acoge oficinas de algunas navieras para controlar las operaciones y las sedes de las compañías Iberocruceros y Pullmantur. En número total de empleos (directos, indirectos e inducidos) representó 25.219 puestos de trabajo con una retribución total de 766 millones de euros. Tanto en puestos de trabajo como en retribución se mantiene el 8.2% del impacto total en Europa.

Francia y Grecia ocupan las siguientes posiciones destacadas en el ranking por ser países emisores y receptores de cruceristas y por su participación minoritaria en la construcción (Francia) y la reparación (Grecia) de buques.

Entre los seis países enumerados se concentra el 84% del impacto directo de la industria de cruceros en Europa, el 79% de los empleos y el 86% de la retribución a los mismos. De estos datos podemos sacar dos conclusiones principales:

- En primer lugar la industria de los cruceros, que tiene un impacto considerable en la economía europea, tiene un peso muy sesgado hacia unos pocos países. Siguiendo el principio de Pareto, los tres primeros países representan el 65% del gasto; si incluimos los 3 siguientes acumulan un 84% y los 21 países restantes representan, en su totalidad, un 16%.
- Además, al analizar el impacto sobre el empleo vemos que hay ciertos países en los que el porcentaje de empleo y de retribución no es equivalente. Así ocurre en Francia (4% del empleo vs. 6% de la retribución), Alemania (12% del empleo vs. 14% de la retribución) y en Reino Unido (19% del empleo vs. 23% de la retribución), donde la retribución es superior a la media europea. También existe un desequilibrio en Grecia (4% del empleo vs. 2% de la retribución), donde la retribución es significativamente inferior a la media europea. En Italia y España la proporción de empleos y retribución es equivalente, y en el resto de Europa para un 23% del empleo se destina un 14% de la retribución.

4. Turismo de cruceros en Barcelona

4.1. Barcelona y los cruceros

Como hemos comentado en el primer capítulo, Barcelona es una ciudad que atrae a muchos visitantes por distintos motivos, ya sean de ocio o de negocios. En cuanto al turismo de ocio la ciudad ofrece gran cantidad de museos, monumentos, edificios emblemáticos, zonas comerciales y de restauración y muchas actividades a disposición de sus visitantes.

Es por ello que es también un destino interesante y atractivo para los cruceristas. Entre las excursiones que proponen las compañías de cruceros en sus escalas en Barcelona encontramos las siguientes opciones:

- Visitas guiadas de la ciudad (en bus, a pie o en bici)
- La Sagrada Família
- Catedral y barrio Gótico
- Obras maestras de Gaudí
- La abadía de Montserrat
- Día de playa en Sitges
- Visita al Camp Nou
- Isla Fantasía
- La Roca Village Outlet
- Pueblo Español

Esto nos ofrece un reflejo de las actividades más solicitadas por los cruceristas que hacen escala en Barcelona, puesto que prácticamente todas las compañías ofrecen la mayoría de estas opciones para pasar el día en tierra. Si bien es cierto que no todos los pasajeros que llegan a la ciudad en crucero contratan una excursión, podríamos decir que en una escala de un barco estándar (alrededor de 2.600 pasajeros) se suelen fletar entre 20 y 30 autobuses, lo que supone aproximadamente unos 900 pasajeros de media⁹.

Entre las excursiones más solicitadas encontramos rutas culturales; visitas a monumentos y edificios históricos o emblemáticos; visitas a templos de culto religioso y otras alternativas más lúdicas como ir de compras, visitar el estadio del F.C. Barcelona o pasar el día en un parque acuático o en la playa.

⁹ Datos orientativos facilitados por BC Tours, operador de las excursiones de Costa Cruceros, MSC y NCL, entre otras compañías.

4.2. El puerto de Barcelona

El atractivo de la ciudad es un requisito importante para atraer a las compañías de cruceros a establecer escalas y operativas en Barcelona, pero hay otro factor que es determinante: las infraestructuras de la ciudad.

En el caso de Barcelona, la ciudad cuenta con un aeropuerto internacional que ofrece conexiones a más de 160 destinos, entre rutas directas y rutas con puntos de conexión. A pesar de que Barcelona es la ciudad española que recibe más turismo extranjero, el aeropuerto de Barcelona está por debajo de las necesidades en cuanto a rutas aéreas, sobretodo intercontinentales. En el año 2005 se creó el Comité de Desarrollo de Rutas Aéreas (CDRA) del Aeropuerto de Barcelona, formado por AENA, la Generalitat de Catalunya, el ayuntamiento de Barcelona y la Cámara de Comercio de la ciudad con el objetivo de promover y aumentar el tráfico directo intercontinental. Desde su fundación este ente ha llevado a cabo un gran trabajo consiguiendo aumentar las frecuencias en las rutas existentes y consiguiendo cerrar acuerdos para operar nuevas rutas, hasta los 27 destinos intercontinentales directos que ofrece actualmente, con 132 frecuencias semanales y más de 2,4 millones de pasajeros. A pesar de los éxitos logrados queda mucho trabajo por hacer, los representantes del comité han presentado un plan de acción para el 2012-2013 con muchos retos ambiciosos entre los que se encuentra el de aumentar las conexiones directas con Norteamérica. En el 2009 se inauguró una nueva terminal en el aeropuerto de Barcelona, aumentando su capacidad y la comodidad de sus instalaciones. Conscientes del volumen de pasajeros que llegan al aeropuerto para tomar cruceros, en la nueva terminal se han habilitado mostradores de cortesía y puntos de encuentro especialmente destinados a las compañías de cruceros para recibir a los huéspedes.

El puerto de Barcelona está ubicado entre la desembocadura del río Llobregat y la montaña de Montjuic. Está gestionado por la Autoridad Portuaria de Barcelona, organismo dependiente de Puertos del Estado. Dentro del puerto podemos distinguir tres tipos de actividades: el puerto deportivo, el puerto de carga y el puerto de pasajeros (cruceros y ferris). A diferencia de otros puertos europeos que se encuentran alejados del núcleo urbano al que pertenecen, el puerto de Barcelona se encuentra integrado en la ciudad, accesible en transporte público y muy bien comunicado con el aeropuerto mediante la ronda litoral y con la estación de Sants.

En cuanto a sus instalaciones para recibir cruceros, dispone de 7 terminales internacionales dedicadas exclusivamente a los cruceros turísticos, independientes de las terminales de ferris. Hay tres terminales situadas en el World Trade Center (Terminales Norte, Sur y Este), que son las que utilizan las compañías con barcos pequeños como Aida Cruises, WindStar y Iberocruceros (hasta su incorporación al grupo Carnival). Estas son las terminales más antiguas y con menos equipamiento pero están directamente comunicadas con la ciudad, pudiéndose acceder a pie. Las otras cuatro terminales se encuentran en el Muelle Adosado, al otro lado del puente de Europa. Estas son las terminales más grandes y acogen a los grandes barcos de crucero. Tres de ellas (A, B y C) son explotadas por Creuers del Port, empresa semipública participada por el puerto y otros entes municipales. La cuarta terminal, Palacruceros, fue construida por Costa Cruceros en 2007 y tiene derecho de explotación de la misma por 25 años. Esta terminal se utiliza prioritariamente para los barcos de Costa y del resto de compañías del grupo Carnival. Debido al gran volumen de cruceros que recibe el puerto de Barcelona, la Autoridad Portuaria se está plantando la construcción de una nueva terminal que podría ser ejecutada nuevamente por Costa Cruceros.

Barcelona, además de ser el primer puerto de Europa en escalas de cruceros, es el primer puerto base de Europa, es decir, el punto elegido para los compañías que operan sus barcos en modalidad de turnaround como origen y destino de sus cruceros. Por ello, las terminales de cruceros se han adaptado y remodelado para acoger las operativas de embarque y desembarque de los barcos más grandes que navegan por el Mediterráneo, como los nuevos Liberty of the Seas (Royal Caribbean), Norwegian Epic (NCL) o Carnival Magic, con capacidad para 4.400, 4.100 y 3.700 pasajeros respectivamente.

Las instalaciones del puerto de Barcelona, con sus 7 terminales, batirán un nuevo récord el mes de mayo de este año con 12 barcos y un total de 41.600 pasajeros en un fin de semana. Esto da una muestra de la gran demanda por parte de las compañías de cruceros de operar en Barcelona, y del reto de la Autoridad Portuaria para evitar la congestión en la zona de cruceros.

4.3. Primer puerto de Europa

Como hemos dicho en anteriores ocasiones Barcelona es el primer puerto de Europa en tráfico de pasajeros de cruceros y el cuarto del mundo en operaciones de embarque y desembarque de cruceros. En la siguiente tabla mostramos la actividad de los principales puertos de Europa

Puerto	Embarque	Desembarque	Tránsito	Total
Mediterranean Top ten				
Barcelona	632	631	1.085	2.348
Civitavecchia (Rome)	360	360	1.200	1.920
Venice	551	561	505	1.617
Palma Mallorca	284	284	779	1.347
Piraeus	255	255	700	1.210
Naples	25	25	1.068	1.118
Dubrovnik	9	8	953	970
Tunis	0	0	850	850
Livorno	25	25	775	825
Santorini	0	0	758	758
Northern Europe Top				
Southampton	596	597	7	1.200
Copenhagen	220	220	222	662
Lisbon	31	32	385	448
St Petersburg	0	0	428	428
Stockholm	20	20	375	415
Tallinn	0	0	389	389
Helsinki	18	18	306	342
Kiel	165	166	10	341
Dover	128	127	52	307
Bergen	1	1	290	292

Tabla 7: Miles de pasajeros de los principales puertos Europeos en 2010. Fuente: ECC, 2012

En la tabla podemos ver como el volumen de pasajeros del puerto de Barcelona es muy superior al de cualquier otro puerto, superando en más de un 20% al puerto de Roma, que ocupa la segunda posición. Esta tendencia ha sido así desde la popularización del crucero, y desde hace más de 10 años Barcelona consolida su posición de liderazgo en este sector. Desde los años 90 se disparó la demanda de cruceros y el crecimiento de esta industria en Europa y especialmente en el Mediterráneo ha ido muy ligado.

A continuación podemos ver la evolución del número de pasajeros de cruceros en el puerto de Barcelona:

Año	Pasajeros					Escalas
	Embarque	Desembarque	Tránsito	Total	Δ vs AA	
1995	34.894	34.669	156.374	225.937	n.d.	n.d.
1996	48.144	51.730	178.160	278.034	23%	379
1997	63.542	64.352	231.096	358.990	29%	417
1998	118.435	117.434	240.607	476.476	33%	443
1999	121.179	126.579	293.838	541.596	14%	506
2000	146.072	145.039	285.537	576.648	6%	491
2001	173.042	169.591	310.167	652.800	13%	547
2002	220.887	227.034	386.738	834.659	28%	633
2003	275.193	273.125	500.912	1.049.230	26%	710
2004	280.294	278.914	462.197	1.021.405	-3%	634
2005	293.386	297.671	633.518	1.224.575	20%	691
2006	392.092	399.293	611.258	1.402.643	15%	706
2007	486.994	489.435	789.409	1.765.838	26%	820
2008	576.666	571.828	921.157	2.069.651	17%	892
2009	593.124	587.204	971.137	2.151.465	4%	799
2010	632.499	630.966	1.084.511	2.347.976	9%	851
2011	756.379	743.155	1.157.710	2.657.244	13%	881

Tabla 8: Evolución del tráfico de pasajeros en Barcelona. Fuente: Port de Barcelona, 2012

El número de pasajeros totales se ha multiplicado por 12 desde 1995, mientras que el número de pasajeros de embarque/desembarque ha aumentado en una mayor proporción. Esto nos indica que el puerto de Barcelona ha ganado peso como puerto base a lo largo de este periodo, sobretudo a partir del año 2000, presentando tasas de crecimiento interanuales de hasta el 30%. La consolidación de Barcelona como puerto base ha sido clave para el crecimiento sostenido de las operaciones en la ciudad.

El tamaño de la industria de cruceros creció entre 1995 y 2010 aproximadamente un 200%, medido en volumen total de pasajeros. El tráfico en el puerto de Barcelona en pasajeros totales aumentó en el mismo periodo por encima del 900%. Esto significa que el puerto de Barcelona ha crecido 4,5 veces por encima del crecimiento del sector.

4.4. Impacto económico

El impacto económico directo por parte de las compañías de cruceros, los pasajeros y sus tripulantes en sus escalas en el puerto de Barcelona es de 779 millones de euros para el año 2010, según datos publicados por G.P. Wild sobre el impacto de la industria del crucero en España y estimaciones para Barcelona.

En función del origen del gasto, la distribución es la siguiente:

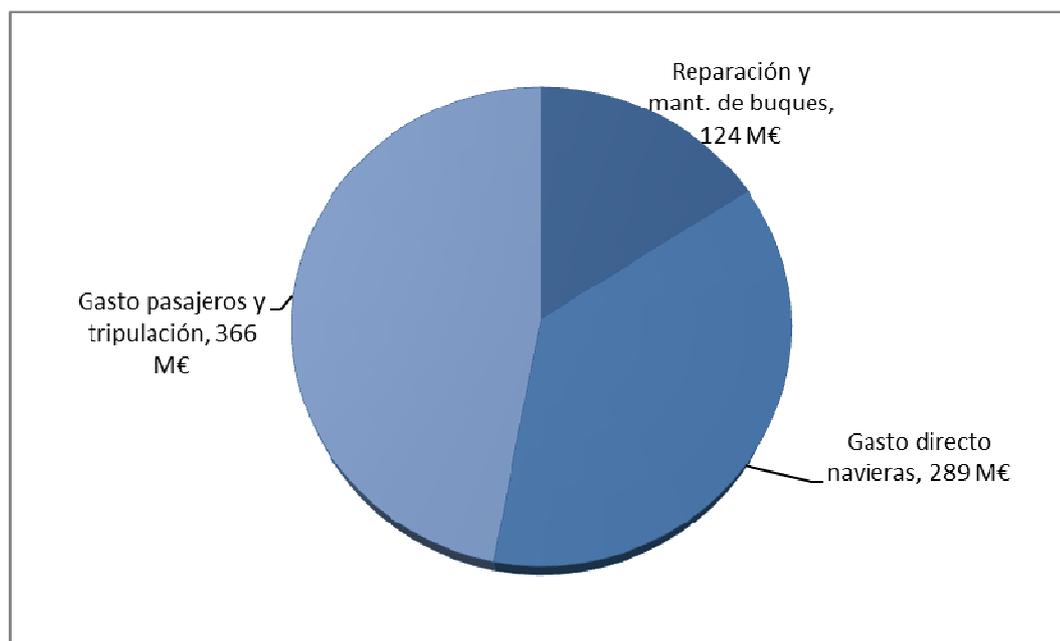


Gráfico 3: Impacto directo industria de cruceros en Barcelona por origen. Fuente: G.P. Wild, 2012

En este cálculo no se ha tenido en cuenta el gasto de las compañías en retribuciones a trabajadores, puesto que estos datos no se encuentran desagregados por ciudad de origen de los empleados españoles de las navieras. De todas formas el gasto agregado para España en este concepto es de 31 millones de euros, por lo que el reparto de dicha cifra supone una cantidad relativamente pequeña en comparación con el resto de conceptos que se desglosan. Las compañías de cruceros emplearon a unas 1.100 personas de nacionalidad española entre el personal de las oficinas en tierra y tripulantes de los barcos. Esto supone una retribución media de 28.000 euros, incluyendo cargas sociales, lo que se convierte en un sueldo bruto anual aproximado de 21.000 euros. Hemos visto anteriormente que la media europea es de 31.000 euros con cargas sociales. En función del país puede variar, pero se sitúa en un sueldo bruto anual de entre 23.000 y 25.000 euros.

4.4.1. Reparación y mantenimiento de buques

En reparación y mantenimiento de buques la industria de cruceros ha realizado un gasto en sus escalas en Barcelona de 124 millones de euros en 2010. Esta cifra representa un 16% del gasto directo de la industria en la ciudad, que se realiza en su mayoría en empresas locales del puerto de Barcelona. Esta cifra es inferior que en otros puertos europeos que están por debajo de Barcelona en el ranking en cuanto a tráfico de pasajeros pero tienen una industria de astilleros más desarrollada, por lo que muchas operaciones de mantenimiento y revisiones no urgentes se realizan en puertos de Alemania, Italia o Francia.

4.4.2. Compras directas de las compañías de cruceros

El gasto directo de las compañías de cruceros en Barcelona para el año 2010 se cifra en 289 millones de euros. Esta es la partida más importante de gasto directo de las navieras en Barcelona, puesto que hemos visto anteriormente que las reparaciones suponen una cantidad menor. Representa un 37% del gasto directo en la ciudad, lo que supone un incremento de un 2,6% respecto al año anterior. En este epígrafe se incluyen las compras de bienes y contrataciones de servicios a empresas que apoyan las actividades operativas y administrativas de las compañías de cruceros en Barcelona.

A continuación vemos la distribución de este gasto en función del sector al que pertenece la empresa proveedora de bienes y servicios a la industria del crucero en Barcelona:

	Impacto Directo			Impacto Total	
	Gasto	Empleos	Retribuc.	Empleos	Retribuc.
Sector Primario	1,31	14	0,65	1.449	29,42
Proveedores de bienes	113,11	1.464	47,73	2.567	78,46
<i>Bienes no duraderos</i>	92,84	287	14,38	796	25,50
<i>Bienes duraderos</i>	20,27	1.177	33,34	1.771	52,96
Comercio y Horeca	18,31	1.361	28,11	2.780	56,23
Transporte	86,30	2.600	96,11	3.948	148,41
Servicios financieros y B2B	49,04	966	24,19	3.438	100,03
Otros sectores	20,92	549	28,11	2.307	86,96
Total	288,98	6.954	224,91	16.489	499,50

Tabla 9: Distribución gasto directo industria cruceros en Barcelona, 2010. Fuente: G.P.Wild, 2012

a) Sector primario:

El impacto directo de la industria de cruceros en Barcelona en el sector primario es muy reducido, con poco más de un millón de euros, su contribución es marginal. Esto se debe a que la gran mayoría de las compras se canalizan mediante empresas intermediarias, por lo que se genera un impacto directo reducido. Aun así, si nos fijamos en el impacto total, que recoge los efectos indirectos e inducidos (es decir el gasto de las empresas prestadoras de servicios a la industria de cruceros y de sus empleados) vemos que el efecto multiplicador es grande, ya que los 1,3 millones de euros de gasto generan 14 empleos directos pero 1.449 empleos indirectos y suponen casi 30 millones de euros en retribución a los empleados del sector primario y cotizaciones a la seguridad social.

b) Proveedores de bienes no duraderos:

La mayor contribución de la industria se localiza en los proveedores de bienes. Con más de 113 millones de euros, representa un 39% de las compras directas y un 14,5% del gasto directo de la industria en la ciudad. Las empresas prestadoras de servicios a las compañías de cruceros emplean directamente a 1.464 personas, un 21% de los empleos directos generados, aunque hay grandes diferencias en función del tipo de bien suministrado.

En la partida de bienes no duraderos podemos distinguir entre:

- Alimentación, bebidas y tabaco
- Combustible
- Lubricantes
- Otros productos químicos (pintura, productos de limpieza, etc.)

Estos conceptos suponen un gasto para las navieras de casi 93 millones de euros en productos suministrados en el puerto de Barcelona. De estos, 18 millones se destinan a la compra de productos de alimentación y bebidas para los restaurantes de a bordo y tabaco para las tiendas libres de impuestos. El resto se reparte entre los demás productos adquiridos y el combustible cargado. Este sector recoge un 32% del gasto y genera empleo directo para 287 personas, apenas un 4% del empleo directo generado por la industria. Esto se debe a que la mayoría de las empresas a las que afecta son comercializadoras y no son intensivas en mano de obra. Como ejemplo podemos tomar el carburante, que representa una parte importante de este gasto, supone mucho valor pero genera pocos empleos a nivel

local. Si consideramos los empleos totales generados en este sector la cifra es de 796 personas, que representa un 5% del empleo total generado. Este pequeño alisamiento se debe a que los efectos indirectos e inducidos se reparten entre otras actividades algo más intensivas en mano de obra.

c) Proveedores de bienes duraderos:

Los proveedores de bienes duraderos para la industria recibieron un total de 20 millones de euros en 2010, un 7% del gasto directo de las navieras en Barcelona. Entre los productos duraderos que suponen un mayor desembolso, encontramos:

- Equipos informáticos a bordo y en las oficinas
- Maquinaria electrónica
- Otros bienes duraderos tanto para los buques como para las oficinas

A diferencia de lo que ocurría en los bienes no duraderos, este sector que solamente se lleva un 7% del gasto directo de las navieras emplea directamente a 1.177 personas, un 17% de los puestos de trabajo directos. Esto se debe a que el desarrollo y fabricación de los productos suministrados requieren mayor cantidad de mano de obra. Si valoramos el impacto total, el gasto de la industria en este sector genera un total de 1.771 puestos de trabajo, un 10% del total.

d) Comercio, hostelería y restauración:

El gasto directo de las navieras en este sector asciende a un total de 18 millones de euros, un 6% del gasto realizado. En cuanto a empleos directos generados, cuenta con 1.361 trabajadores directos con una retribución total por más de 28 millones de euros. Este sector experimenta un gran efecto indirecto e inducido, y al analizar el empleo total generado por la industria y las empresas vinculadas que proveen de bienes y servicios a la misma el número de trabajadores asciende a 2.780, un incremento de más de un 100%, y la retribución total supera los 56 millones de euros (más de un 11% de la retribución total). Analizando este dato con más detalle podemos observar que este sector, a nivel agregado, genera un 16% del empleo total (directo e indirecto) pero la retribución a los empleados solo acumula el 11% del total. Esto se debe a que es un sector en el que, en general, los puestos de trabajo son de poca especialización y cualificación, por lo que perciben un salario inferior a la media.

e) Transporte

Este es el segundo epígrafe con mayor contribución tras los proveedores de bienes no duraderos, con un gasto de 86 millones de euros, lo que representa un 30% del total. Esto se debe principalmente a que en este epígrafe se incluyen las comisiones que reciben los agentes de viajes por parte de las compañías de cruceros por la comercialización de sus productos, que ascienden a unos 56 millones de euros. Los empleos considerados directamente generados por las empresas que prestan servicios a los cruceros en este concepto ascienden a 2.600, un 37% del total y reciben una retribución conjunta de 96 millones de euros. Si incluimos los efectos indirectos e inducidos tenemos un efecto multiplicador cercano al 1,5 con 3.948 empleos totales generados y una retribución de 148 millones de euros, que se distribuyen entre agencias de viajes, transporte privado y transporte público. Los trabajadores directos de las compañías de crucero que prestan servicios de apoyo en tierra están incluidos en este epígrafe.

f) Servicios financieros y B2B:

Las compañías de cruceros se gastaron en 2010 un total de 49 millones de euros en servicios profesionales y financieros. Esto supone un 17% del gasto directo y genera 966 puestos de trabajo directos con una retribución total de 24 millones de euros. Los principales servicios que se incluyen en este epígrafe son seguros, publicidad, estudios de mercado y servicios financieros. En este caso, al contrario de lo que ocurría en el sector del comercio y la restauración, un 14% de los empleos generados se reparten un 43% de la retribución directa. Esto se debe a que son servicios altamente especializados y que se contratan con las firmas de mayor prestigio de cada sector. Si tomamos los datos del impacto total, el sector de servicios financieros y profesionales emplea a 3.438 personas por efecto de la industria de cruceros en Barcelona, que perciben una retribución conjunta de 100 millones de euros.

4.4.3. Gasto directo de los pasajeros y tripulantes

Esta es la partida de gasto directo más grande que aporta el turismo de cruceros a la ciudad de Barcelona y, en general, a cualquier ciudad en la que hacen escala o comienzan los cruceros. En el 2010 se estima que el gasto de los pasajeros y tripulantes de cruceros en la ciudad de Barcelona ascendió a 366 millones de euros¹⁰. Es uno de los efectos económicos más visibles del turismo de cruceros, ya que la corta duración de las escalas provoca que una gran cantidad de turistas desembarquen en un periodo de tiempo corto para visitar la ciudad, disfrutar de la gastronomía local y realizar sus compras.

El gasto de los cruceristas y tripulantes en la ciudad tiene un efecto muy inmediato en la economía, puesto que gran parte de este gasto se efectúa al contado y en una extensa red de establecimientos de toda la ciudad, a diferencia del gasto que realizan las compañías que se focaliza en unas determinadas empresas o grupos de empresas y se efectúan a crédito. Las zonas de la ciudad que reciben un mayor impacto son las zonas más turísticas. El eje más visitado es el que va de Las Ramblas y calles cercanas del barrio gótico subiendo por Paseo de Gracías o Rambla Catalunya hasta la Diagonal. Estas calles reciben gran cantidad de cruceristas debido a su cercanía con el puerto y por la gran cantidad de monumentos y edificios de interés, tiendas y restaurantes que se encuentran en esta zona. Además hay otras zonas que visitan las excursiones oficiales de los cruceros como el Park Guell, Camp Nou, Sagrada Família, Sitges, etc.

El gasto de los pasajeros se calcula según sean pasajeros de embarque o desembarque o pasajeros en tránsito. Como hemos comentado en capítulos anteriores Barcelona es un gran puerto base, lo que significa que muchos cruceros inician su itinerario en dicho puerto. Los pasajeros que embarcan o desembarcan en Barcelona gastan una media de 220 euros por persona entre traslados, estancias en hoteles pre o post crucero, comidas y bebidas, compras, billetes de avión, etc. Esto supone para el año 2010 un total de 279 millones de euros desembolsados por los más de 1,2 millones de pasajeros que embarcaron y desembarcaron en Barcelona en el 2010.

¹⁰ Según informe anual de la consultora G.P. Wild.

Los pasajeros en tránsito que realizan una escala de un día en Barcelona gastan, de media, 75 euros por persona, lo que en 2010 supone un total de 82 millones de euros del más de un millón de pasajeros en tránsito que registró el Puerto de Barcelona. Los gastos más típicos en los que incurren los pasajeros en tránsito van desde taxis y transporte público, tours organizados en tierra, comidas y bebidas hasta compras, entradas a museos, etc.

En el total de escalas que se realizaron se calcula que Barcelona recibió aproximadamente 1,5 millones de visitas por parte de los tripulantes de los cruceros. Como es lógico no todos los tripulantes que llegan a Barcelona visitan la ciudad, pero se estima que los tripulantes se gastaron unos 5 millones de euros en Barcelona. Los principales gastos suelen ser comidas, bebidas y souvenirs.

A continuación se muestra en un gráfico el tráfico de pasajeros de embarque/desembarque y tránsito y el de tripulantes con su correspondiente aportación al gasto total realizado en 2010.

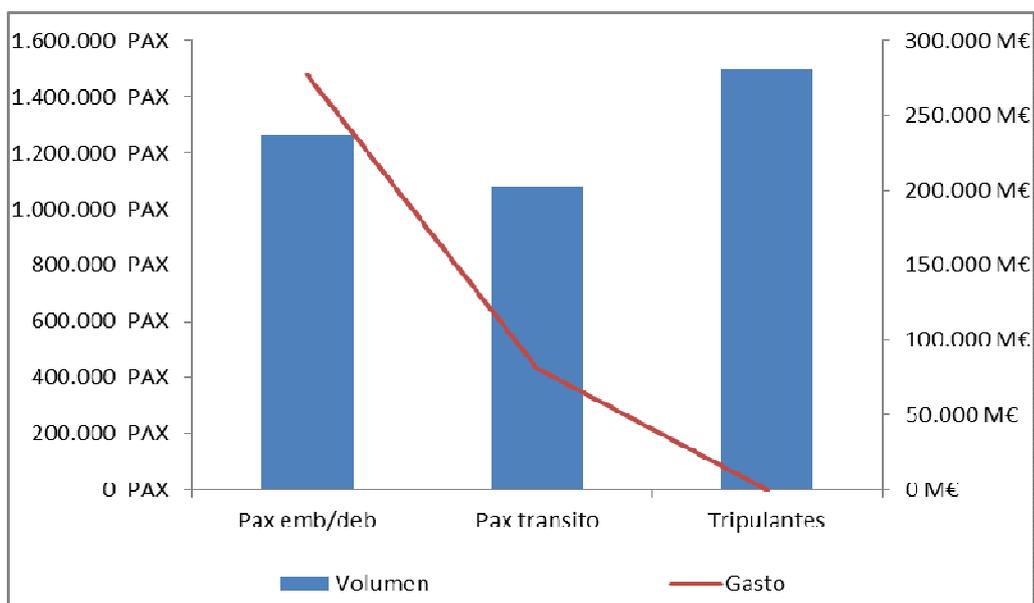


Gráfico 4: Tráfico del Puerto de Barcelona y aportación al gasto en 2010. Fuente: G.P.Wild, 2012

5. Modelización del gasto

El en apartado anterior hemos analizado el gasto del turismo de cruceros en la ciudad de Barcelona partiendo de los datos para el año 2010, último periodo del que existen datos. Para poder extrapolar esta información y tomarla como base para hacer proyecciones y obtener una aproximación para el futuro vamos a modelizar la aportación de la industria de cruceros en función de las variables implicadas.

6.1. Modelización del gasto directo de las navieras (excluidos mantenimiento y reparaciones)

Toda modelización es una simplificación de la realidad para la cual debemos efectuar unas hipótesis. En este caso consideramos que el gasto de las navieras se puede desagregar en dos grandes bloques:

- Aprovechamientos de los buques, comisiones a agentes de viajes y combustible: esta cifra será variable. Vamos a considerar que variará función del número de escalas realizadas ya que muchos de estos gastos no dependen tanto de la ocupación del crucero como del hecho de que se encuentre en activo. De los distintos sectores que hemos visto anteriormente, aquí englobaríamos el sector primario, los proveedores de bienes no duraderos, comercio y transporte.
- Gastos por servicios financieros y profesionales, bienes duraderos y otros gastos: Consideramos que estos gastos son fijos y no dependen del número de escalas que el crucero realice en la ciudad. Aquí incluiríamos los gastos en bienes duraderos, servicios profesionales y otros servicios.

En el siguiente cuadro analizamos la evolución del gasto directo de las navieras en 2010 con respecto del 2009:

	2010	2009
Sector Primario	1,31	1,20
Prov. Bienes no duraderos	92,84	80,40
Comercio y Horeca	18,31	21,00
Transporte	86,30	76,20
Subtotal Variable (Mill. €)	198,76	178,80
Número de escalas	851	799
Gasto por escala (Mill. €)	0,233	0,223
Prov. Bienes duraderos	20,27	20,27
Servicios financieros y B2B	49,04	46,42
Otros sectores	20,92	20,27
Subtotal Fijo (Mill. €)	90,22	86,96

Determinación de la formula:

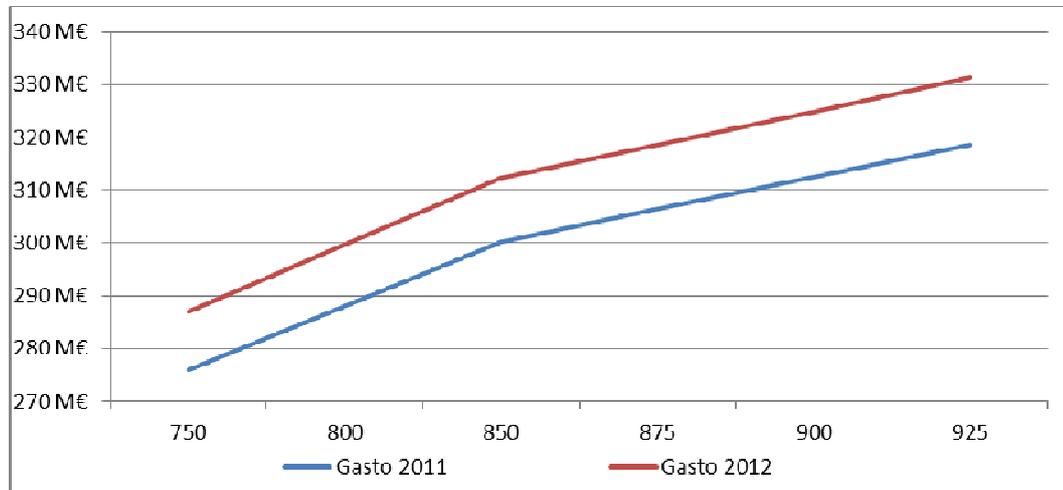
- Parte fija: El coste fijo aumentó un 3,8% entre 2009 y 2010, que podemos atribuir a un incremento de los precios de los servicios contratados.
- Parte Variable: Observamos que el coste por escala se incrementó un 4,4%, por lo que a la hora de establecer el coste por escala en nuestra fórmula tendremos en cuenta un incremento similar para recoger las subidas de precios de los proveedores.

Puesto que el incremento de precios tanto en la parte fija como en la variable se sitúa en torno al 4%, utilizaremos esta hipótesis en nuestra formulación:

$$\text{Gasto} = 90,22 \times (1,04)^n + 0,233 \times (1,04)^n \times E$$

Siendo n el número de años que exceden de los datos de origen, es decir, 2010 y E el número de escalas realizado o previsto para el año en cuestión.

Para los años 2011 y 2012 las rectas de regresión serían las que mostramos a continuación:



En 2011 el número de escalas de cruceros fue de 881, por lo que según nuestro modelo el gasto de las navieras rondará los 308 millones de euros, un 6,6% más que en 2010. Este incremento se debería en un 4% al efecto precio y en un 2,6% al efecto del incremento de operaciones. Cuando se publiquen los estudios para el 2011 podremos validar la precisión de la fórmula. Hemos aplicado la fórmula para el año 2005 y hemos obtenido un resultado de 206 millones de euros, cuando el gasto real fue de 221 millones de euros, lo que supone un error del 7,2%.

6.2. Modelización del gasto de los pasajeros

Vimos en el capítulo anterior que el gasto de los pasajeros es significativamente distinto según éstos vayan a embarcar o desembarcar en el puerto o sean pasajeros en tránsito. Para modelizar su gasto tenemos dos opciones:

- Por un lado podemos establecer una fórmula de 2 variables (x, y) en la que “x” represente el número de pasajeros en turnaround (embarque/desembarque) e “y” represente el número de pasajeros en tránsito.
- Por otro lado podemos tratar de establecer una relación entre una variable y la otra. Para simplificar nuestro estudio utilizaremos esta técnica de forma que finalmente obtengamos una fórmula del gasto en función de una sola variable.

Para la determinación del gasto medio por persona hemos tomado los valores publicados por G.P. Wild en el informe de 2010 y aplicamos el mismo incremento de precios que en el caso anterior, el 4%, para ser consistentes y utilizar las mismas hipótesis.

La fórmula inicial para la medición del gasto de los cruceristas sería la siguiente:

$$\text{Gasto Cruceristas} = 220 \times (1,04)^n \times E + 75 \times (1,04)^n \times T$$

Siendo n el número de años que exceden de los datos de origen, es decir, 2010; E el número de pasajeros de turnaround (embarque/desembarque) y T el número de pasajeros en tránsito.

Como hemos comentado anteriormente vamos a buscar una relación entre las variables E y T para obtener una fórmula con una sola variable. Para ello observaremos la relación entre ambas variables en los últimos años. En la siguiente tabla podemos ver el número de pasajeros de cada categoría para los últimos 5 años:

Año	Pasajeros (Absoluto)			Pasajeros (%)		
	Turnaround	Tránsito	Total	Turnaround	Tránsito	Total
2006	791.385	611.258	1.402.643	56%	44%	100%
2007	976.429	789.409	1.765.838	55%	45%	100%
2008	1.148.494	921.157	2.069.651	55%	45%	100%
2009	1.180.328	971.137	2.151.465	55%	45%	100%
2010	1.263.465	1.084.511	2.347.976	54%	46%	100%

En el cuadro anterior podemos ver que el porcentaje de pasajeros en turnaround se mantiene prácticamente constante entorno al 55% del total. Vamos a suponer que esta tendencia se mantiene para los próximos años. Con esta suposición obtenemos una relación entre ambas variables:

$$P \text{ (pasajeros totales)} = E + T$$

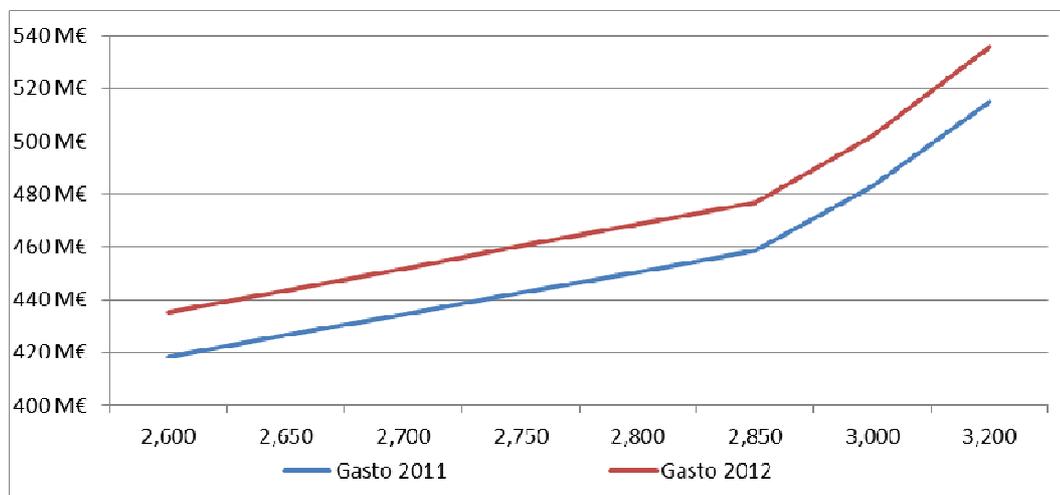
Si aplicamos la restricción de que los pasajeros en turnaround (E) son un 55% del total (P), obtenemos la siguiente igualdad: $E = 0,55 P$ y $T = 0,45 P$. Sustituyendo en la fórmula anterior:

$$\text{Gasto Cruceristas} = 220 \times (1,04)^n \times 0,55 P + 75 \times (1,04)^n \times 0,45 P$$

Operando y sacando factor común:

$$\text{Gasto Cruceristas} = 154,75 \times (1,04)^n \times P$$

Para los años 2011 y 2012 hemos representado las rectas de regresión en el siguiente gráfico:



En 2011 el número de pasajeros de cruceros fue de 2,657 millones, por lo que según nuestro modelo el gasto total de los pasajeros rondará los 428 millones de euros, un 14,5% más que en 2010. Este incremento se debería en un 4% al efecto precio y en un 10,5% al efecto del incremento de pasajeros. Ya hay datos publicados por otros medios sobre el gasto del 2011 pero no son comparables ya que no recogen los mismos conceptos, así que cuando se publiquen los datos de G.P. Wild para el 2011 podremos valorar la precisión del modelo.

6. Retos para el futuro

En la última edición de la convención Cruise Shipping Miami se resaltaron algunos de los retos más importantes que deberá afrontar el sector tales como la respuesta a los recientes accidentes de barcos de cruceros, la inestabilidad en algunos países de la región Mediterránea Oriental, el incremento del precio del carburante y la forma de afrontar la crisis económica. Se plantearon diversas vías de actuación apostando por un servicio de calidad, la diferenciación del producto mediante innovación de destinos, temáticas o personalización de los cruceros y la fijación de la seguridad en los buques como prioridad principal.

6.1. Retos en materia de seguridad

A principios de este año la industria sufrió una gran catástrofe con el hundimiento del Costa Concordia en la isla de Giglio en la costa Toscana del Mediterráneo. En el accidente fallecieron 28 personas, de entre los más de 4.200 pasajeros y tripulantes que viajaban a bordo. A pesar de haber sufrido el accidente más grave de las últimas décadas, las estadísticas indican que el crucero es uno de los medios de transporte más seguros del mundo. Según publica la consultora G.P. Wild en su informe "Cruise Industry Casualty Report 2012", asumiendo que no haya más víctimas en el presente año, la siniestralidad de la industria de cruceros se situaría en 0,20 víctimas por millón de pasajeros entre 2002 y 2012. Entre el 2002 y el 2011 fallecieron en accidentes de cruceros un total de 16 personas. El informe destaca también la siniestralidad aérea para este periodo, que es de 0,30 víctimas por millón de pasajeros, un 50% más alta que para los cruceros.

A pesar de ser uno de los métodos de transporte más seguros, las asociaciones del sector han promovido una nueva regulación que ya se aplica a bordo de todos los barcos de las compañías asociadas a la CLIA, ECC y la PSA. Este reglamento introduce como principal novedad la obligatoriedad de realizar el simulacro de emergencia antes de que el barco zarpe del puerto para todos los barcos sujetos a la regulación internacional SOLAS (*Safety of Life At Sea*).

Otro aspecto de la seguridad que merece una mención especial es el de la situación política y/o social de los países de destino. A principios de febrero de 2011 las compañías MSC y Costa Cruceros modificaron todos los itinerarios con escalas en Túnez y Egipto debido a las revueltas existentes en ambos países y la mayoría de las compañías siguieron sus pasos en las semanas siguientes.

6.2. Retos en materia de rentabilidad

El sector de los cruceros ha seguido creciendo en número de pasajeros a pesar de la crisis económica, pero la rentabilidad de las compañías ha caído notoriamente debido a las grandes ofertas que se han realizado para captar a nuevos clientes, el incremento de los costes del combustible y las subidas tarifarias de los puertos, entre otros motivos. Las compañías afrontan hoy en día un importante reto en cuanto a la rentabilidad de sus operaciones y deberán calcular bien sus costes para minimizar los desvíos respecto de sus previsiones.

El puerto de Barcelona, está ofreciendo descuentos en las tarifas portuarias para beneficiar a los barcos que atracan en la ciudad condal con mayor frecuencia. De esta forma ha establecido una tarifa escalada en la que se bonifican las escalas de los barcos que tengan como puerto base Barcelona, que realicen un mínimo de escalas anuales o que establezcan una temporada mínima de 10 meses.

6.3. Retos en materia de innovación

Debido a la gran competencia del sector, las navieras deben apostar por la diferenciación para adaptar su producto a las necesidades y gustos de los clientes. En este sentido cada vez se ofrecen más cruceros temáticos, como el crucero del chocolate de MSC, cruceros para jubilados, para solteros, etc. Otro ejemplo es el que tomó Costa Cruceros orientando uno de sus buques, el Costa Marina, al público alemán, ofreciendo comida típica alemana y estableciendo el alemán como idioma oficial a bordo y para todas las excursiones.

En la situación actual en la que la demanda podría estancarse y hay una guerra de precios entre las compañías, presentar opciones diferenciadas es una estrategia clave para el éxito.

6.4. Oportunidades del sector

- El mercado alemán se está recuperando de la crisis y los cruceros están ganando peso como opción vacacional, siendo la modalidad que experimenta más crecimiento en el segmento de turismo familiar, según un estudio del touroperador TUI.
- El mercado español presenta grandes oportunidades, ya que el grado de penetración de los viajes de crucero todavía está muy por debajo de la media europea. Además supone una alternativa vacacional de menor coste que muchos paquetes turísticos y con los nuevos bonos que están sacando muchas navieras se puede contratar la modalidad de todo incluido, conociendo el coste de antemano.
- Durante la celebración de la feria internacional Cruise Shipping Miami el Puerto de Barcelona recibió 6 premios, en las siguientes categorías:
 - Mejor experiencia de destino.
 - Mejor destino de *turnaround*.
 - Instalaciones portuarias más avanzadas.
 - Servicios portuarios más eficientes.
 - Puerto más sensible a las demandas de los operadores.
 - Mejores operaciones de *turnaround*.

Además se ha destacado a Barcelona como un puerto muy comunicativo y receptivo a las peticiones de los agentes implicados en el sector de los cruceros. Esto nos indica que Barcelona es el primer puerto de Europa no solo por la ciudad que lo acoge sino también por un puerto que escucha a sus clientes y trabaja con ellos para ofrecer soluciones a medida.

7. Oportunidades de negocio

El gran crecimiento del sector del turismo de cruceros en Barcelona ha hecho que el volumen de pasajeros se multiplicase por diez en los últimos 15 años. Esto supone actualmente más de 2,5 millones de viajeros que pasan por el Puerto de Barcelona cada año.

Anteriormente hemos medido el impacto económico en la ciudad generado por la industria del turismo de cruceros a nivel agregado por sectores. Cabe destacar algunos de ellos por la gran oportunidad de generar negocio que este crecimiento ha significado.

7.1. Impacto en el negocio del taxi

A pesar del gran volumen de actividad del Puerto de Barcelona, sobretudo en temporada alta de cruceros (de abril a octubre), la oferta de transporte público es insuficiente. Las terminales del World Trade Center, al encontrarse intergradadas en la ciudad, están directamente conectadas con el metro de Drassanes y disponen de una parada del Bus Turístic a pocos metros. La escasez en el transporte público se hace patente en las cuatro terminales del muelle adosado, que son las que acogen la mayor parte de los cruceros. Éstas están conectadas mediante el Port Bus, que realiza un trayecto circular que sale de la Plaza Colón y para en todas las terminales del muelle adosado. Este autobús empieza a pasar cuando atracaba el primer barco en el puerto, por lo que los pasajeros que llegan para embarcar cuando el barco no ha atracado no pueden utilizar este servicio. La frecuencia de paso del mencionado autobús es cada 20 minutos y su capacidad ronda las 40 plazas. Si hacemos cálculos vemos que esta línea es insuficiente, y cuando llegan los barcos y bajan los pasajeros deben hacer colas interminables bajo el sol y cuando llega el autobús en muchas ocasiones ya está lleno de los pasajeros de las otras terminales.

Esta circunstancia beneficia en gran medida al sector del taxi. La práctica totalidad de los pasajeros que no han contratado excursiones del crucero acaban utilizando el taxi para ir al centro o para salir del puerto. Este es un trayecto muy corto pero muy rentable gracias al suplemento por salir desde las terminales de cruceros. Las grandes navieras que operan en el puerto de Barcelona ofrecen en su oficina de excursiones a bordo un servicio de bus lanzadera al centro, cuyo precio oscila entre los 6 y los 10 euros por persona. Ante estos precios sale mucho más económica la opción del taxi, por lo que las lanzaderas de las compañías de cruceros son utilizadas casi exclusivamente por la tripulación y por los pasajeros que

han adquirido una excursión a bordo, que suelen poder hacer uso gratuito de la lanzadera para salidas adicionales del puerto.

Por otro lado se encuentran los pasajeros que embarcan en Barcelona y deben llegar al puerto desde cualquier punto. Para los pasajeros que van al puerto en su propio vehículo cabe destacar que dentro del recinto portuario del muelle adosado (recordemos que este es el que acoge al mayor número de barcos y de mayor capacidad) no hay ningún parking de larga estancia a disposición de los cruceristas. El parking más cercano se encuentra en el World Trade Center y ofrece unas tarifas reducidas a los pasajeros de cruceros. Una vez dejado el coche, se debe coger un taxi o el mencionado Port Bus para llegar a las terminales. La gran mayoría de los pasajeros que llegan desde el aeropuerto lo hacen en taxi, excepto para los pasajeros que viajan en modalidad *Air & Sea*. Esta modalidad supone contratar en un mismo paquete el crucero, los vuelos y los traslados entre el aeropuerto y el puerto. Debido a su elevado coste y la falta de información es una opción muy poco utilizada.

Finalmente nos quedan por analizar las opciones para los pasajeros de desembarque, es decir, aquellos que finalizan su crucero en Barcelona. En el caso de pasajeros que viniesen con su propio vehículo deberán tomar un taxi o bien el Port Bus para ir a recogerlo. Para otros pasajeros locales existe la opción de que les recoja algún familiar. Para el resto de pasajeros, que suponen la inmensa mayoría, quedan pocas alternativas. Para los pasajeros que realizan estancias post crucero en Barcelona suelen utilizar el taxi para desplazarse al hotel ya que llevan consigo el equipaje. Igual que en el caso del embarque, la mayoría de compañías de cruceros disponen de un servicio de traslados al aeropuerto, aunque suele ser de utilización marginal debido a su elevado coste y a un peculiar sistema de contratación. El servicio de traslados no lo realiza la propia naviera sino una empresa contratada por el operador local pero los billetes se deben comprar a bordo del barco. La mayoría de los pasajeros que desembarcan no preguntan sobre este servicio hasta que están en tierra pero ya no pueden volver a subir a bordo para comprar los billetes. Esta regulación beneficia enormemente al sector del taxi, que se ocupa de la mayor parte de los traslados al aeropuerto desde el puerto de Barcelona.

7.2. Alternativas de transporte privado

En los últimos años han ido surgiendo gran cantidad de empresas que ofrecen traslados del puerto al aeropuerto a un precio más económico, aunque su penetración es muy baja debido a varias causas. La principal razón de la poca penetración es que estos servicios deben ser contratados previamente para que el conductor pueda recoger a los pasajeros. Esta medida pretende disuadir la actividad de taxis ilegales que captan a los pasajeros a la salida de las terminales. Todas las paradas de taxis del muelle adosado están coordinadas por agentes de la policía portuaria que evitan el fraude en el sector del taxi. Otra de las razones por las que este servicio no está muy extendido es la dificultad de precisar la hora de desembarque con la antelación suficiente para contratar el traslado (generalmente antes de iniciar el crucero).

En este punto detectamos una oportunidad de negocio que actualmente no está explotada, y es el servicio de transporte lanzadera del puerto al aeropuerto con compra del billete en el propio autobús. Se debería analizar la estacionalidad del negocio, ya que probablemente no sea rentable explotarlo durante todo el año, pero sí en temporada alta. También debería tenerse en cuenta que es un servicio con mucha demanda en una franja de tiempo corta. Por ello es poco viable plantear el servicio con una flota propia, pero si se realiza con una flota de vehículos externalizada, que se contrata por las horas necesarias, creemos que tiene muchas posibilidades de éxito. En los últimos años son muchos los pasajeros que, una vez en tierra, demandan este servicio y se sorprenden de que no exista. A falta de conocer la regulación sobre la explotación de este tipo de servicios en la zona del Puerto de Barcelona, se plantea como una posibilidad interesante a estudiar.

7.3. Restauración dentro del recinto portuario

Los locales de restauración de las terminales B, C y D del muelle adosado están explotados por una empresa llamada AquaMarina. La terminal A no dispone de un local sino que tiene una barra de cafetería y está explotada por un particular. Hace pocos meses esta empresa, que disponía de los locales de las terminales B y D adquirió los derechos de explotación para el local de la terminal C, que hasta el momento era explotado por un particular. Los servicios que ofrecen los locales de esta cadena están totalmente destinados a los turistas, con unos precios superiores a la media. El antiguo bar de la terminal C era el local elegido por la práctica totalidad de personal de servicio en el puerto de Barcelona, desde estibadores, guardia civil, maleteros, azafatos de tierra, consignatarios y guías turísticos. Desde

la nueva concesión este servicio ha quedado desatendido por lo que se plantea otra posibilidad de negocio no explotada. A pesar del gran volumen de trabajadores que podrían utilizar el servicio, el elevado coste de la licencia de explotación hizo que el único local que escapaba del control de la concesionaria mencionada quedara también en su poder.

7.4. Tiendas en el recinto portuario

En las cuatro terminales que se encuentran en el muelle adosado se encuentran las llamadas tiendas de conveniencia: de recuerdos, de cambio de divisas, de productos típicos como vinos y licores, parafarmacias y tiendas libres de impuestos en las que se venden principalmente tabaco, colonias y snacks. La mayoría de estas tiendas están explotadas por las mismas empresas en todas las terminales, siendo la más importante Provimar, que tiene los Dutty Free de las cuatro terminales más importantes del Puerto de Barcelona.

Aun así, hay otras tiendas que se encuentran en algunas terminales que son explotadas por particulares y que tienen mucho éxito. En la terminal B se encuentra una tienda que vende productos elaborados por los presos de las cárceles catalanas en un programa de inserción y ha tenido muy buena acogida. Actualmente hay locales disponibles para ofrecer nuevos servicios y/o productos a los pasajeros de un sector que sigue aumentando año tras año a pesar de la crisis.

7.5. Servicio de información de Turismo

Todas las terminales de cruceros disponen de puntos de información de la Oficina de Turismo de la ciudad de Barcelona. En ellos se ofrecen planos de la ciudad e información general a los pasajeros de los cruceros que operan en las terminales. Además se aprovecha para publicitar y fomentar el uso del Bus Turístico, que tiene una parada en el Puerto de Barcelona, frente a la Terminal Sur del World Trade Center. En varias ocasiones se ha utilizado este servicio por parte del ayuntamiento para realizar encuestas a los pasajeros sobre la ciudad y, sobretodo, la movilidad y el transporte público de Barcelona.

7.6. Otros servicios al pasajero

Debido a la creciente actividad de los cruceros han ido surgiendo actividades y servicios para los cruceristas, aprovechando las oportunidades que el sector ofrece y las limitaciones del Puerto de Barcelona que se convierten en posibilidades para los agentes privados.

Una importante limitación con la que se encuentran los pasajeros que desembarcan en el Puerto de Barcelona es la falta de consignas en el recinto portuario. Hasta hace unos años la gran mayoría de los pasajeros que desembarcaban y disponían de unas horas libres para visitar la ciudad hasta la salida de su avión debían o bien cargar con sus maletas o bien acudir a las consignas de aeropuerto o la estación de Sants para depositar su equipaje y poder visitar la ciudad libremente.

Solamente los pasajeros de algunas compañías de cruceros muy exclusivas como Cunard Lines o Seabourn Cruises tenían a su disposición una alternativa a cargar con sus maletas. En el caso de Cunard, la compañía pone a disposición de sus pasajeros el servicio White Star, que consiste en entregar las maletas en el Puerto de Barcelona y, mediante un acuerdo con DHL, el pasajero las recibe en su domicilio. Seabourn Cruises ofrece también este servicio a sus pasajeros en el Puerto de Barcelona bajo el nombre Seabourn Luggage Valet Service. No cabe duda de la comodidad de dicho servicio aunque teniendo en cuenta que la mayoría de pasajeros de estas compañías son de fuera de España, en su mayoría americanos, y el precio del envío internacional (unos 300€ por maleta) es un servicio muy poco utilizado.

Hace tres años se creó la empresa Delivery Warehouse (DW) con el objetivo de ofrecer un servicio para cubrir la necesidad de librar del equipaje durante unas horas a un precio razonable y disponible para todos los pasajeros, no solamente para los que viajen en determinadas compañías. Delivery Warehouse es una empresa creada por personas que habían estado prestando servicios en las compañías de cruceros por lo que conocían perfectamente las necesidades de los pasajeros. En un primer momento se ofrecían dos tipos de servicio: por un lado la custodia en el puerto y por otro la guarda y entrega en hotel o aeropuerto. Actualmente también ofrece el envío del equipaje al domicilio del pasajero a unos precios muy económicos (desde 16€ por pieza en envío nacional). Gracias a los acuerdos firmados con Creuers del Port, empresa concesionaria de 6 de las 7 terminales de cruceros de Barcelona, a la llegada de los barcos DW coloca un stand en la zona de desembarque ofreciendo el servicio a los pasajeros sin necesidad de

haberlo contratado con anterioridad. En caso de que el pasajero esté interesado puede elegir entre recoger el equipaje más tarde en la mismo puerto, concertar una hora de entrega en el aeropuerto o mandarlo a un hotel en Barcelona o a su domicilio en cualquier lugar del mundo.

Este servicio tuvo una muy buena acogida por parte de los pasajeros y actualmente lleva más de 3 años en funcionamiento. Al funcionar por un acuerdo con Creuers del Port de Barcelona este servicio no está disponible en la terminal D o Palacrueros, puesto que ésta tiene una concesión privada y queda fuera del acuerdo. Por el momento los pasajeros que atraquen en Barcelona a través de esta terminal, independientemente de la compañía de cruceros con la que viajen, no podrán disfrutar de este servicio. Esperamos que las negociaciones con Palacrueros permitan iniciar la actividad en esta terminal próximamente.

7.7. Servicios a las compañías de cruceros

Las compañías de cruceros que operan en el puerto de Barcelona no disponen de infraestructura y personal propios, por lo que deben subcontratar los servicios que necesiten en tierra a otras empresas. Los principales servicios que necesitan las compañías de cruceros en sus operativas son:

- Consignación: este servicio incluye todos los trámites legales y administrativos ante la autoridad portuaria para el atraque del buque y los permisos necesarios tanto para el buque como para su tripulación. Existen varias empresas de consignación. Las que tienen más importancia por volumen de barcos gestionados en el Puerto de Barcelona son Intercruises, Baleares Consignatarios y Transcoma/MacAndrews
- Excursiones en tierra: Consiste en gestionar la oferta de excursiones en tierra y coordinar la operativa de las mismas, la contratación de autobuses, guías oficiales, reservas, etc. Las principales agencias que realizan estas actividades en el Puerto de Barcelona son Intercruises, BC Tours y Ultramar Express.
- Servicio de maleteros: La carga y descarga de equipaje de todos los cruceros en el Puerto de Barcelona está encargada a CEMESA, corporación de servicios portuarios, y ejecutada por Lugagge Servimar.
- Personal de tierra: Cada compañía, en función de las operativas que lleve a cabo en el Puerto de Barcelona y la participación de la propia tripulación del barco en las tareas de embarque, desembarque y atención al pasajero en tierra tiene unas necesidades muy distintas en cuanto al personal de tierra. Algunas de las empresas que prestan este servicio a las mayores compañías

de cruceros del Puerto de Barcelona actualmente son InterCruises (Royal Caribbean, Celebrity Cruises, Pullmantur), BC Tours (Norwegian Cruise Lines, Windstar), Transcoma (Princess, Carnival, Holland America) y Equipo Facility Services (Costa Cruceros, Iberocruceros). Otras compañías de cruceros contratan a pequeñas agencias de azafatas a través de sus consignatarios en el puerto de Barcelona ya que tienen un menor número de operaciones en dicho puerto o su tripulación está más implicada en las actividades de tierra.

Actualmente hay una gran diversidad de empresas y agencias que ofrecen servicios de personal de tierra para compañías de cruceros. Podemos ver que InterCruises y Baleares Consignatarios (y su filial BC Tours) participan en las tres actividades principales de participación libre (el servicio de maleteros es de asignación exclusiva a Cemesa) y prestan servicio a las mayores compañías que operan en el Puerto de Barcelona. AL ser un sector que ha crecido muy rápidamente, existe una gran rivalidad entre las empresas prestatarias de servicios en tierra para adjudicarse los contratos de las compañías de cruceros una temporada tras otra. En este sentido InterCruises juega con ventaja al ser la única empresa que ofrece servicios de tierra (consignación, personal y excursiones) en los principales puertos de todo el mundo, por lo que resulta más atractiva a la hora de negociar a nivel global.

En este último apartado hemos visto con ejemplos prácticos como hay una gran cantidad de servicios y empresas, desde los taxis hasta la consignación de buques, que forman todo el tejido del que hemos hablado al analizar el impacto directo e indirecto del turismo de cruceros en la ciudad de Barcelona. Además hemos visto como surgen iniciativas novedosas como la planteada por Delivery Warehouse para resolver las necesidades de los pasajeros mediante servicios que aporten valor para ellos.

Conclusiones

En el primer capítulo hemos visto el gran papel que el turismo ha tenido en el desarrollo de la economía española. En estos momentos está suponiendo un importante motor económico para el país. Por ello es importante que las ciudades tomen consciencia de la situación y lleven a cabo una planificación turística, como ya ha hecho Barcelona con su plan estratégico de turismo con el horizonte del 2015.

En segundo lugar, al analizar el mercado de cruceros en Europa y con respecto al resto del mundo, hemos visto que Europa en general y la región Mediterránea Occidental en particular se han posicionado en los primeros puestos de destinos de cruceros a nivel mundial, experimentando grandes tasas de crecimiento. Cabe destacar el papel de Barcelona como puerto europeo líder y cuarto puerto base del mundo. Además, este liderazgo se consolida año tras año y se fundamenta en una combinación de atracción turística intrínseca de la ciudad, los planes de desarrollo del turismo y una gestión del puerto eficaz, adaptándose a las necesidades de los clientes para construir un crecimiento sólido y sostenido.

En cuanto al impacto económico de la industria podemos decir que representa una gran fuente de ingresos directos para la ciudad, que se expande por efecto multiplicador al incluir el impacto indirecto e inducido generado por la industria. Además, la posición privilegiada en este sector, aumenta la repercusión en los medios a nivel mundial de la ciudad y actúa como motor de propaganda y atracción.

Cabe destacar que la industria toma muy en serio la seguridad de todos los pasajeros y tripulantes. Desde el accidente del Costa Concordia se han puesto en marcha diversas medidas para incrementar la seguridad a bordo y dar a conocer los procesos de evacuación en caso de emergencia para evitar fatalidades como la ocurrida el pasado mes de enero. Como ya hemos destacado, los cruceros siguen siendo uno de los medios de transporte más seguros del mundo, con una siniestralidad inferior a la de los automóviles y los aviones.

En último lugar debemos decir que para poder mantener los niveles de crecimiento experimentados hasta la fecha, las compañías deberán introducir innovaciones para captar a un mayor número de pasajeros y fidelizar a los cruceristas actuales.

Bibliografia

a) Informes:

AQR-UB. *Estudi de l'impacte econòmic de l'activitat turística a la ciutat de Barcelona (2009) – Pla Estratègic de Turisme de la Ciutat de Barcelona 2015*. Barcelona: Grup de Recerca AQR-UB i Turisme de Barcelona, 2010..

CLIA. *2011 Cruise Market Overview*. Miami: CLIA, 2012.

ECC. *2011/2012 Report*. Brussels: ECC, 2012.

ECC. *2010/2011 Report*. Brussels: ECC, 2011.

ECC. *Contribution of Cruise Tourism to the economies in Europe 2011 Edition*. Brussels: Ecc, 2012.

ECC. *Contribution of Cruise Tourism to the economies in Europe 2010 Edition*. Brussels: Ecc, 2011.

G. P. WILD. *Mediterranean & Northern Europe Regional Report*. London: G.P.Wild & BREA, 2011.

G. P. WILD. *International Cruise Market Monitor*. London: G.P.Wild & BREA, 2011.

G. P. WILD. *Tourism and Cruise Country Reports: Spain 2010*. London: G.P.Wild & BREA, 2011.

G. P. WILD. *Cruise Industry Statistical Review: Spain 2010*. London: G.P.Wild & BREA, 2011.

PORT DE BARCELONA. *Evolució volum passatgers de creuers per tipus*. Informe Intern, 2012.

PORT DE BARCELONA. *Previsió activitat de creuers al port 2012*. Informe Intern, 2012.

b) Artículos y notas de prensa

DEL RÍO GÓMEZ, C. "El sector de los servicios en la moderna evolución de la economía Española" en *ICE Sector Servicios*, núm. 787, págs. 11-30. Madrid: Ministerio de Economía, 2000.

ECC *News Release February: Cruise Industry Associations Adopt New Muster Drill Policy*. Ecc, 2012.

PORT DE BARCELONA. *Notes de premsa: Balanç Cruise Shipping Miami; Premis Creuers Port de Barcelona; Cruise Shipping Miami Cloenda.* Departament de Comunicació del Port de Barcelona, 2012.

c) Pàgines web:

- www.barcelonaturisme.com [Fecha última consulta: 10/03/2012]
- www.turisme2015bcn.cat [Fecha última consulta: 10/03/2012]
- www.ine.es [Fecha última consulta: 25/03/2012]
- www.europeancruiseCouncil.com [Fecha última consulta: 26/03/2012]
- www.cruising.org (CLIA) [Fecha última consulta: 26/03/2012]
- www.the-psa.co.uk (PSA) [Fecha última consulta: 02/04/2012]
- www.medcruise.com [Fecha última consulta: 02/04/2012]
- www.cruiseshippingevents.com [Fecha última consulta: 05/04/2012]
- www.portdebarcelona.es [Fecha última consulta: 08/04/2012]
- www.puertos.es (Puertos del Estado) [Fecha última consulta: 08/04/2012]
- www.cruisesnews.es [Fecha última consulta: 22/04/2012]
- www.hosteltur.com [Fecha última consulta: 10/05/2012]

Para la realización de este trabajo también he tenido acceso a documentos e informes privados de empresas del sector que no están a disposición del público por lo que no se citan en la bibliografía.

Índice de tablas y gráficos

Gráficos

1. Evolución del número mundial de cruceristas 1990-2010	19
2. Impacto directo de la industria de cruceros en Europa por origen	27
3. Impacto directo de la industria de cruceros en Barcelona por origen	37
4. Tráfico del Puerto de Barcelona y aportación al gasto en 2010	43

Tablas

1. Principales navieras de las tres corporaciones mundiales de cruceros	20
2. Puertos miembros de Medcruise, enero 2012	22
3. Peso de las regiones en camas día, 2011 vs 2006	23
4. Ranking puertos europeos en Top 50 mundial	25
5. Impacto ec. directo y total industria cruceros por sectores en 2010	29
6. Impacto económico total industria del crucero por países en el 2010.....	30
7. Miles de pasajeros de los principales puertos Europeos en 2010.....	35
8. Evolución del tráfico de pasajeros en el Puerto de Barcelona	36
9. Distribución del gasto directo de la industria cruceros en Barcelona en 2010	38