



Universidad
Politécnica
de Cartagena

EL TURISMO DE CRUCEROS EN ESPAÑA

TRABAJO FIN DE GRADO PARA LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO EN ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE
EMPRESAS.

Facultad de ciencias de la empresa
Universidad Politécnica de Cartagena



FACULTAD DE
CIENCIAS DE LA
EMPRESA

Victoria Fernández López
Tutora: M^a Elena de Lara Rey
2017-2018

AGRADECIMIENTOS:

El siguiente TFG no hubiera sido posible sin todo el apoyo recibido por mi familia y amigos, apoyándome en cada momento y otorgándome todo el ánimo y fuerza posibles.

Por acompañarme en cada paso del estudio y ver cómo iba creciendo cada día.

Así como a mi tutora Elena de Lara, con su labor impecable en cada corrección y sus infinitos consejos para que esto saliera bien, y el gran esfuerzo realizado invirtiendo su tiempo en él.

Muchas gracias.

RESUMEN

Los cruceros forman parte del amplio abanico de ofertas turísticas que ofrece España. Este sector se ha desarrollado mucho, alcanzando un crecimiento medio del 2% anual en los últimos 8 años. Tras la apuesta de los puertos españoles, que realizaron grandes inversiones para la mejora de infraestructuras, España se encuentra en segunda posición en recepción de cruceros a nivel europeo, destacando los puertos de Barcelona, Baleares y Canarias.

En el análisis empírico realizado, se exponen las consecuencias que conlleva para el país tanto a nivel económico como medioambiental la expansión de este sector, así como las medidas que se están llevando a cabo tanto a nivel nacional como europeo para su control.

El análisis concluye destacando el alto grado contaminante de los cruceros y su positivo impacto económico. Además, se define un perfil crucerista y se detallan unas preferencias de búsqueda y preparación del viaje a través del uso de las tecnologías.

Palabras clave: Turismo, cruceros, medioambiente, impacto económico.

INDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	Págs. 4-5.
1.1. Antecedentes.....	Pág.4.
1.2. Objetivos.....	Pág. 5.
2. MARCO GENÉRICO.....	Págs. 5-18.
2.1. Los cruceros turísticos: definición, características y clasificación....	Pág. 5
2.2. Evolución de los cruceros.....	Pág. 7
2.3. Infraestructuras: Principales puertos de España.....	Pág. 7
2.4. Preferencias a la hora de viajar.....	Pág. 12
2.5. Países que más nos visitan.....	Pág. 15
2.6. Perfil del crucerista español.....	Pág. 16
3. REPERCUSIÓN MEDIOAMBIENTAL.....	Págs. 18-22
3.1. Situación y evolución medioambiental provocada por los cruceros...	Pág. 18
4. REPERCUSIÓN ECONÓMICA.....	Págs. 22-36
4.1. Situación actual económica. Estacionalidad.....	Pág. 22
4.2. Factores que influyen en la llegada de cruceros.....	Pág. 27
4.3. Consecuencias para España.....	Pág. 27
4.4. Coexistencia de tráfico de mercancías y cruceros en los diferentes puertos.....	Pág. 30
4.5. Gasto medio de un crucerista en los puertos de referencia.....	Pág. 34
5. CONCLUSIONES	Págs. 36-38
6. ANEXOS.....	Pág. 39
7. BIBLIOGRAFIA.....	Págs.40-46

1. INTRODUCCIÓN.

1.1. ANTECEDENTES.

Cada año se observa como los turistas siguen eligiendo a España como lugar de vacaciones, sea cual sea su procedencia o el medio de transporte que hayan utilizado para llegar hasta aquí, esto convierte a España en el segundo país que más turistas extranjeros recibe en el mundo, y el número de estos no deja de crecer año a año. Todo eso se refleja en un crecimiento VAB del sector turístico por encima de la media nacional, esto provoca que cada vez el turismo tenga más fuerza y más importancia en nuestro bienestar económico de manera global.

Partiendo del año 2010, dato obtenido del Instituto Nacional de Estadística (INE), la aportación del turismo al PIB es del 10,2% que, traducido a millones de euros son 110.600, y se observa un crecimiento año a año de un 2% aproximadamente, llegando al 11,2% del PIB en 2016, con un total de 125.529 millones de euros de aportación del turismo a la economía española.

El último informe de competitividad en viajes y turismo de 2017 publicado por World Economic Fórum (Anexo1), sitúa a España como el país más competitivo del mundo, por sus infraestructuras y servicios de hospitalidad, ya que se trata de un país conectado con el resto del mundo a través de carreteras, aeropuertos y puertos de gran relevancia.

Destacan del mismo modo, los recursos naturales y culturales a nivel mundial, aquí cabe el buen clima que hay durante todo el año, buenas temperaturas, mucho sol y poco frío, la gastronomía del país basada en la dieta mediterránea donde destacan platos típicos como la paella y sus fiestas y costumbres con gran interés turístico.

También se debe a otro factor como la seguridad del país frente a otros en términos de amenazas terroristas ya que España se encuentra muy por debajo de otros países europeos en términos de estas advertencias, según datos que ofrece en su último estudio el Instituto de Economía y Paz de 2017(Anexo 2).

Se observa como Alemania, Francia o Estados Unidos están muy por encima que España con respecto a los ataques terroristas, por tanto esto se traduce en una mayor oferta en seguridad y tranquilidad a los turistas que eligen España como lugar de destino para sus vacaciones.

Este estudio se va a centrar en las repercusiones económica y medioambiental de los cruceros.

1.2. OBJETIVOS.

El objetivo principal que se pretende alcanzar con este TFG es analizar cómo repercute la llegada de cruceros a España, tanto en la economía como en el medioambiente. También se busca definir las preferencias que tienen los cruceristas a la hora de viajar y el país del que proceden. Otro de los objetivos es estudiar los principales puertos de España y el problema de la estacionalidad del sector del crucero. Y resaltar los que están obteniendo un crecimiento importante en su actividad en el sector.

Por tanto se estudiarán los efectos que tiene tanto positivos como negativos para el país, su influencia en el crecimiento del turismo. Para poder obtener en última instancia conclusiones sobre la capacidad del sector del crucero y su influencia en ambos ámbitos en España.

2. MARCO GENÉRICO:

2.1. LOS CRUCEROS TURÍSTICOS: DEFINICIÓN, CARACTERÍSTICAS Y CLASIFICACIÓN.

Se encuentran gran diversidad de definiciones de crucero turístico, en este estudio se va a destacar dos, la que realiza la RAE: “*Viaje de recreo en barco, con distintas escalas*”. Y la que realiza De La Roja: “*Clase de trayecto acuático en el que el barco transporta viajeros desde y hasta un mismo lugar y proporciona ocio y recreo y actividades complementarias a sus pasajeros*”. La definición que realiza De La Roja es mucho más precisa y extensa que la anterior por lo que para este estudio seleccionamos esta última definición como la más adecuada.

A continuación se van a detallar las características que poseen los cruceros así como su clasificación en base a diferentes criterios, como son la duración del crucero, el tamaño y la capacidad y la categoría de los buques. (GARCÍA DE LA ROJA, 2012)

Las características más relevantes del turismo de cruceros son:

- Utilización de la misma habitación durante todo el trayecto, aunque se visiten muchas ciudades diferentes durante todo el recorrido, no es necesario hacer y deshacer la maleta constantemente.

- En el mismo precio se incluye casi todo, por lo que es sencillo el control del gasto durante el viaje, al menos a bordo del crucero.

- Modo de viaje versátil y adaptable.

-Gran atractivo por su comodidad, ya que todo está programado y no hay nada de qué preocuparse, además de ser seguro, hay muy pocos accidentes en este medio de transporte.

-Personal a bordo altamente cualificado para desempeñar su puesto y tratar con los clientes.

-Facilidad para ser contratado desde España a través de una agencia de viajes.

Los cruceros se clasifican en función de tres criterios:

-La duración del viaje:

En función a la duración del viaje podemos distinguir cuatro tipos. En primer lugar se encuentran los cruceros de corta duración, estos duran en torno a los 4 o 5 días. El estándar tiene una duración de 7 días, este sería el crucero más típico. Con una duración mayor estaría el crucero de larga duración que va de 7 a 21 días, suele ser a destinos más alejados y especiales. En último lugar y con una duración mayor, se encuentran los cruceros que dan la vuelta al mundo, en esto la duración del viaje se sitúa en torno a los 120 días, aunque pueden durar más tiempo.

-El tamaño y la capacidad de pasajeros:

Según el tamaño del crucero podemos diferenciarlos entre buque pequeño, buque mediano y buque grande. En el buque pequeño caben alrededor de 500 pasajeros, suelen ser buques más exclusivos y flexibles. Los buques medianos cuentan con una capacidad de entre 500 a 1000 pasajeros, con gran variedad de actividades para el entretenimiento de los tripulantes. Por último los buques grandes pueden abarcar más de 3.500 pasajeros, son prácticamente mini ciudades.

-La categoría:

En este caso la clasificación es en función a las estrellas o anclas que se le asignen a cada crucero, hasta un máximo de 5 estrellas el cual tendría la mejor calificación y por tanto sería el más exclusivo y lujoso. Para determinar cuántas estrellas se le asignan a cada buque, se tienen en cuenta factores como la gastronomía y actividades que ofertan, el mantenimiento del barco y el estado de las habitaciones.

2.2 EVOLUCIÓN DE LOS CRUCEROS.

En la plataforma “Aprende de Turismo”, se parte de que los primeros pasos para la aparición del crucero fue la invención del barco de vapor. El primer crucero moderno fue inventado en 1844, el cual hizo una ruta por el mediterráneo, se llamaba Lady Mary Wood.

Pero la consolidación de los cruceros de lujo según Blas I Peris (2015) se dio entre finales de la Primera Guerra Mundial y principios de la Segunda. En esos momentos había mucha oferta lo que supuso invertir en mejoras de los navíos y en nuevas y atractivas travesías para ofrecer a los consumidores. Se encontraron con el problema de la estacionalidad y tuvieron que adaptar las rutas para funcionar durante todo el año, aunque este problema se va lastrando a lo largo de los años.

Los cruceros turísticos han sido marcados por la tendencia de una construcción cada vez más lujosa y de mayor tamaño, incorporando nuevas tecnologías más comprometidas con el medio ambiente. En 2005 se realizó una inversión multimillonaria en buques más innovadores y más grandes, capaces de abarcar más pasajeros. (WINDROSE, 2018)

Para que el turismo de cruceros se popularizase, se tuvo que hacer mucha publicidad del nuevo sistema vacacional, adaptar el precio a las clases medias y no limitarse solamente a las clases altas. Se apostó por los viajes en familia y se incluyó la tematización de los barcos para crear un ambiente único enfocado a una idea en concreto. (BLASCO I PERIS, A. 2015)

Este sector lo único que hizo y sigue haciendo a lo largo de los años es evolucionar y adaptarse cada vez más a la demanda de los consumidores, incluyendo en todo momento sus preferencias.

Sobre el futuro de los cruceros, se prevé con optimismo ya que cada vez más son las personas que eligen este método de viaje, y que una vez que lo prueban, la mayoría suele repetir la experiencia.

2.3 INFRAESTRUCTURAS: PRINCIPALES PUERTOS DE ESPAÑA.

En relación al concepto de puerto, la RAE lo define de la siguiente manera: *“Lugar en la costa o en las orillas de un río que por sus características, naturales o artificiales,*

sirve para que las embarcaciones realicen operaciones de carga y descarga, embarque y desembarco, etc.”

Podemos clasificarlos según su funcionamiento y privacidad:

-La privacidad:

En base a la privacidad diferenciamos si son públicos, privados o mixtos.

Un puerto público está regido en su totalidad por el gobierno y los agentes portuarios, en cambio en un puerto privado el gobierno, no tiene ningún tipo de control sobre el puerto. Por tanto un puerto mixto será aquel en el que ambas partes tenga control. (JERÓNIMO A. 2014)

-El funcionamiento:

Según su funcionamiento distinguimos entre puerto comercial, pesquero, deportivo y militar. Los puertos comerciales están situados en lugares con fácil acceso y grandes comunicaciones, su función se basa en el intercambio de mercancías, es el nudo que conecta diferentes transportes al menor coste y con la mayor rapidez. Por otro lado, el puerto pesquero se define como un puerto pequeño que no se ha desarrollado de manera importante, se sigue llevando a cabo la pesca tradicional.

El puerto deportivo es el más moderno de los puertos, se encuentra en auge y ofrece sitio para atracar tanto a embarcaciones con puerto-base como a embarcaciones que vienen de visita. Por último, el puerto militar se trata también de puertos pequeños que ofrezcan seguridad frente a posibles ataques de enemigos o ante la fuerza del mar. (CIFUENTES, J. y TORRES, P. 1997)

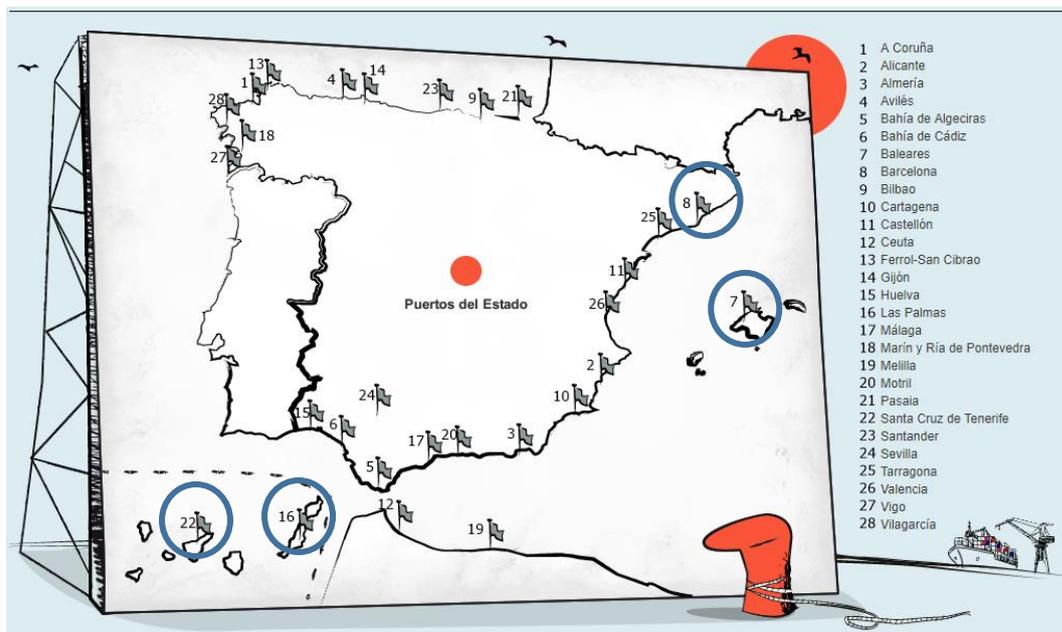
Como conceptos específicos del estudio se va a diferenciar entre puerto- pase y puerto de escala, el primero lo entendemos como el puerto del que se empieza y termina el viaje, mientras que el puerto de escala, es simplemente donde se hace una parada de unas horas, para por ejemplo conocer la ciudad.

Como es sabido y podemos observar en el mapa 1, España cuenta con numerosos puertos a lo largo de sus costas.

En el ranking de los puertos de cruceros, según información publicada por el Ministerio de Fomento en 2015, cuatro de nuestros puertos se encuentran entre los 50 primeros del mundo. Se trata de los puertos de Barcelona, Islas Baleares, Las Palmas y el puerto de

Santa Cruz de Tenerife, los cuales recibieron más de 5,5 millones de pasajeros en ese año, colocando a España en segundo lugar en la recepción de cruceristas después de Italia. Esto supone que España recibe cerca del 22% de cruceristas en relación al total de los puertos de Europa.

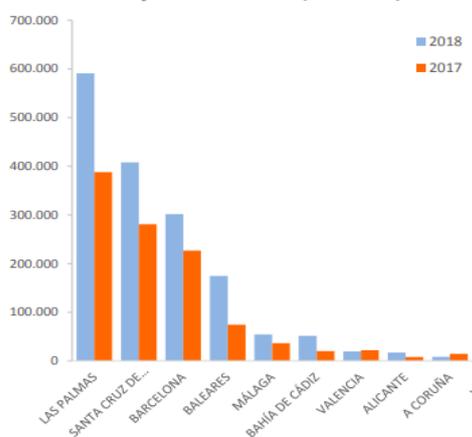
Mapa 1: Puertos de España:



Fuente: Ministerio de fomento. Editado. 2015

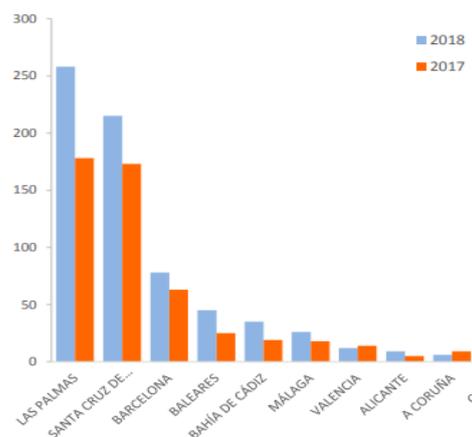
Los últimos datos recogidos por Puertos del Estado, marzo de 2018, mantienen los mismos cuatro puertos nombrados anteriormente, pudiendo destacar que hasta el mes de marzo, Las Palmas ha recibido ya a casi 600.000 pasajeros en 258 cruceros, le sigue Santa Cruz de Tenerife con 400.000 en 215, Barcelona con 300.000 en 78 y Baleares con 200.000 pasajeros en 45 cruceros.

Gráfico 2: Pasajeros de crucero (unidades)



Fuente: Ministerio de fomento. 2018

Gráfico 3: Cruceros (Unidades)



Fuente: Ministerio de fomento. 2018

Si se analizan detenidamente las gráficas 2 y 3 se percibe el aumento significativo de un año a otro en relación al número, tanto de cruceros como de pasajeros.

En España este crecimiento parte desde 2005, fecha en la que toma fuerza este sector y comienza su crecimiento, aunque en los años 2012-2014 se experimenta una disminución en el número de pasajeros debido a dos cuestiones en particular, el agotamiento de los destinos en aquel entonces y la crisis económica, afectando en mayor medida a las clases medias, es decir, las que más consumen este producto. (RUIZ, E Y CRUZ, E. 2015)

Según el informe presentado sobre la industria del crucero de Wind Rose (2018), entre las causas del crecimiento de la demanda de cruceros, destacaría la mayor competencia existente en el sector, esto significa que al haber más empresas dedicadas a este tipo de turismo, los precios y los servicios son mucho más atractivos para los consumidores, lo que potencia en gran medida dicho crecimiento. Por otro lado, la oferta de cruceros se da durante todo el año y afecta de la misma manera la mejora de las infraestructuras portuarias. Si se trasladan a porcentajes esos aumentos se obtendrían los siguientes resultados:

El Puerto de Barcelona ha aumentado en un 33,12% el número de pasajeros y en 15 el número de cruceros recibidos, Las Palmas un 52,38% y 80 cruceros más, Santa Cruz de Tenerife un 45,27% y 42 cruceros más y Baleares ha aumentado un 134,55% su número de pasajeros y en 20 el número de cruceros que ha recibido en los que llevamos de año.

Son aumentos bastante considerables y con efectos positivos para el comercio y la hostelería de la zona (JERÓNIMO A. 2014), aunque como todo, tiene también efectos negativos, sobre todo en el medioambiente.

Según la nota de prensa publicada por el Ministerio de Fomento en enero de 2018 a cerca de los puertos de España y del mundo, cabe destacar otros puertos que están obteniendo avances considerables en referencia a la llegada de cruceros a sus puertos y que son altamente potenciales si continúan creciendo a ese ritmo, se trata de los puertos de Málaga, Cartagena, Cádiz y Vigo.

En la tabla 2, se observa un incremento importante entre 2017 y 2018 del número de pasajeros recibidos por los puertos citados anteriormente. Así, Cádiz muestra un aumento de 156% de un año a otro en términos de pasajeros. Vigo, por otro lado también experimenta un crecimiento destacable del 152 %.

Tabla 2: Comparativa en el nº de pasajeros entre los periodos de enero-marzo de los años 2017 y 2018:

Autoridad Portuaria	Mes marzo		Acumulado desde enero		
	2017	2018	2017	2018	Var. (%)
A CORUÑA	4.814	4.498	14.515	8.362	-42,39
ALICANTE	3.814	7.395	8.078	17.081	111,45
ALMERÍA	1.164	1.091	1.472	1.091	-25,88
AVILÉS	0	0	0	413	
BAHÍA DE ALGECIRAS	0	0	0	0	
BAHÍA DE CÁDIZ	9.646	25.586	20.098	51.599	156,74
BALEARES	29.003	33.309	74.508	174.756	134,55
BARCELONA	101.176	117.912	226.542	301.574	33,12
BILBAO	3.650	0	3.650	562	-84,60
CARTAGENA	563	2.223	3.211	4.171	29,90
CASTELLÓN	0	0	0	0	
CEUTA	0	0	0	0	
FERROL-SAN CIBRAO	462	2.175	462	2.175	370,78
GIJÓN	0	0	1.093	0	-100,00
HUELVA	0	1.279	0	1.279	
LAS PALMAS	121.047	214.040	387.924	501.433	52,38
MÁLAGA	17.735	32.917	36.271	54.400	49,98
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	0	0	0	0	
MELILLA	0	0	0	0	
MOTRIL	0	665	308	665	115,91
PASAIA	0	0	0	0	
SANTA CRUZ DE TENERIFE	95.231	136.728	280.868	408.027	45,27
SANTANDER	260	1	420	2	-99,52
SEVILLA	1.446	1.162	2.098	1.526	-27,26
TARRAGONA	0	329	0	329	
VALENCIA	11.058	13.222	21.783	13.505	-10,46
VIGO	1.897	1.882	1.897	4.789	152,45
VILAGARCÍA	0	0	0	0	
Total	402.944	616.620	1.085.195	1.643.439	51,44

Incluye embarques (inicio de línea), desembarques (fin de línea) y en tránsito.

Fuente: Ministerio de Fomento. 2018

Además ha habido iniciativa por parte de empresas de crucero por invertir en infraestructuras portuarias para mejorar las condiciones de estas, con el objetivo de

participar en los ingresos del puerto y beneficiarse de las tasas y del amarre del crucero al llegar a puerto. (WINDEROSE, 2018)

2.4 PREFERENCIAS A LA HORA DE VIAJAR.

En la actualidad se encuentra una gran variedad de elementos de transporte con los que viajar y recorrer el mundo. Como se ha justificado en apartados anteriores, el sector del crucero es un sector en auge y con cada vez más poder. En la tabla número 3 se observa que solo un 1,45% de los turistas que visitan España llegan por el puerto, la gran mayoría siguen llegando a través del aeropuerto, un 79,40%.

Tabla 3: Vías de entrada en España:

VIAS DE ENTRADA EN ESPAÑA	PORCENTAJES
Aeropuerto	79,40 %
Carretera	18,50 %
Puerto	1,45 %
Ferrocarril	0,65 %

Fuente: INE 2017

Los pasajeros que eligen un medio u otro tienen finalidades diferentes, el crucerista está realizando un recorrido a lo largo de diferentes lugares, quiere disfrutar del navío y no tiene prisa por llegar al destino, el propio crucero forma parte de sus vacaciones. El turista que elige el avión, tiene como destino la ciudad en la que se encuentra el aeropuerto o sus alrededores, y su objetivo principal no es disfrutar del viaje de avión, si no llegar lo antes posible a tierra, ya que sus vacaciones se encuentran allí.

En el sector del crucero se siguen actualmente tres grandes tendencias:

- Mayor utilización de las tecnologías digitales, sobre todo a través del móvil tanto para la búsqueda como para la reserva.
- Gran influencia de los factores destino y precio, a la hora de elegir un crucero, aunque el destino se posiciona por encima del precio.
- Hay un amplio abanico de posibilidades de viaje, y no siempre es lo primero o lo único en lo que se piensa.

Estos datos ofrecidos por Sojern y publicados por Hosteltur (2017), muestran puntos clave para continuar desarrollando el sector, adaptándonos al cliente y a sus nuevos métodos de búsqueda.

Se trata de viajes que hay que preparar con antelación, ya que hay una gran variedad de productos ofertados y el consumidor busca el que mejor se adapta a él, además es un gran entorno familiar donde involucrar a todos los miembros de la familia ya que hay una gran variedad de actividades para todos, por eso cada vez son más las familias que optan por este tipo de viajes (CLIA, 2017).

Además de ser bastante cómodo ya que se visitan muchos lugares y no hay necesidad de estar cambiando de hotel, de hacer y deshacer las maletas como se comenta en las características de los cruceros al comienzo del estudio.

Las ofertas de cruceros son muy amplias, hay más de 2.000 destinos entre los que elegir, pero los más solicitados son (BLASCO I PERIS, A. 2015):

- Por el Mediterráneo: Este tipo de cruceros ofrece tranquilidad y conocer nuevos destinos ya que va realizando escalas en distintos puertos mediterráneos como las Islas Griegas, Roma o Croacia.

- Caribe y Sudamérica: Crucero por las aguas tropicales, que nos permite visitar países tan deseados como las Bahamas o Puerto Rico.

- Fiordos noruegos y capitales Bálticas: Crucero diferente que permite conocer diferentes pueblos de los fiordos Noruegos viajando por las costas de estos países.

- Cruceros fluviales: Son también de un tamaño más reducido, nos permiten un recorrido turístico más corto, ya que lo que recorren son ríos y lagos.

Figura 1: Crucero Fluvial.



Fuente: <http://www.cruzerando.com/cruceros-fluviales-la-combinacion-perfecta-entre-relax-confort-cultura/>

-Alaska y Canadá: Uno de los cruceros más impresionantes por su belleza paisajística, que nos permite conocer algunos de los glaciares del país.

Figura 2: Crucero por Alaska.



Fuente: <http://pblog.unmundodecruceros.com/2015/05/crucero-por-alaska-con-disney-cruise.html>

-Pacífico sur: Está en auge, nos permite conocer lugares con la Isla de Pascua o las Islas Galápagos.

La duración media de un crucero es de unos 7 días, aproximadamente lo que las personas tienen de vacaciones, por lo que se adapta al tiempo libre de estas para poder disfrutarlo sin problemas.

A parte de todos estos destinos, existe una modalidad de crucero llamada la vuelta al mundo, es un crucero que como su nombre indica nos permite realizar un viaje alrededor

del mundo, duran varios meses, su único inconveniente es el precio ya que es bastante alto, y aunque es muy atractivo, solo unos pocos pueden permitírselo.

Con respecto a los destinos favoritos de los españoles, según datos del CLIA en 2016 son:

Tabla 4: Destinos más solicitados por los españoles:

Destinos	2016	Var. 15-16	Sobre el total de cruceros
Mediterráneo/Mar Negro	342	1%	 70%
Norte y Oeste de Europa	78	-2%	 16%
Caribe y Bermudas	23	29%	 5%
Océano Índico	9	N/A	 2%
Islas Atlánticas*	9	165%	 2%
Transatlántico	6	24%	 1%
Lejano Oriente y Australia	2	14%	0
América del Sur	2	15%	0
Alaska	2	11%	0
Charters, Incentivos, etc	0	N/A	0
Otros	15	-11%	 3%
TOTAL	486	4%	

(*) Canarias, Azores, Madeira y Cabo Verde

Fuente: CLIA 2016

Las preferencias de destinos son variadas, pero destaca con gran peso el Mar Mediterráneo y el Mar Negro, que representan el 70% del total de cruceros que realizan los españoles, seguido por el norte y oeste de Europa con un 16% y el Caribe con un 5%.

Cabe señalar el gran crecimiento que han experimentado las Islas Atlánticas con respecto a 2015, ya que el porcentaje se sitúa en un 165%.

Al contar con tantos destinos y con el gran esfuerzo realizado por los barcos para adaptarse a sus clientes, en una encuesta realizada por CLIA en 2016, a cruceristas españoles se extrajo que el 71% de los cruceristas españoles han realizado dos o más cruceros y el 58% volverán a hacer otro en el corto plazo.

Se puede concluir por tanto con que la gran mayoría repite la experiencia o siente el deseo de repetirla en el corto plazo.

2.5 PAÍSES QUE MÁS NOS VISITAN.

España recibe turistas de muchas partes del mundo por su gran atractivo climatológico y festivo. En el último estudio realizado por el INE¹ en 2017, los turistas

¹ “Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras” 2017.

que más visitan España proceden de Reino Unido, Alemania y Francia, y sus destinos principales son Barcelona, Baleares y Canarias, de nuevo coinciden los destinos con los puertos más desarrollados en cuestión de cruceros en España.

Concretamente, las nacionalidades de los turistas que vienen en crucero provienen de Estados Unidos, España y Reino Unido. Le siguen países como Francia e Italia, y están surgiendo nuevas nacionalidades provenientes de oriente y Latinoamérica.

Conforme al estudio publicado por el CLIA (2016) sobre el Puerto de Barcelona, señala los cruceros como punto clave para el desarrollo del turismo estadounidense en la comunidad autónoma, ya que la mayoría de los cruceristas que llegan a este puerto son de dicha nacionalidad, además de ser el norteamericano el que más gasto realiza en el territorio con respecto a las demás nacionalidades.

Aunque muchas nacionalidades visitan España, según el profesor Andrés Molina (2016), no se deben mezclar nacionalidades diferentes en un mismo barco, ya que cada una tiene sus propias costumbres y hay que adaptar al barco a las necesidades de cada cliente. Los alemanes prefieren muchas actividades y visitar las cervecerías, mientras que los franceses buscan silencio y tranquilidad. Por otro lado los latinoamericanos frecuentan los viajes en familia con tiempo libre para realizar excursiones. Por todo ello, hay que tener muy en cuenta las culturas que podrían viajar juntas y las que no para que no haya problemas entre ella y todos disfruten del viaje.

Los españoles por tanto viajarían sin problemas con cualquier nacionalidad latinoamericana o con los italianos, ya que sus horarios, dieta y preferencias a la hora de viajar son muy similares.

2.6 PERFIL DEL CRUCERISTA ESPAÑOL.

En tan solo un año, el número de españoles que ha decidido hacer un crucero ha aumentado en un 4,93%, pasamos de 486.000 cruceristas en 2016 a 510.000 en 2017. La previsión es que siga aumentando, ya que cada año, son más los españoles que eligen este tipo de vacaciones.

Se va a determinar y a definir por tanto un perfil crucerista español a través del estudio realizado por la CLIA en 2016, señalando las características más importantes sobre estos:

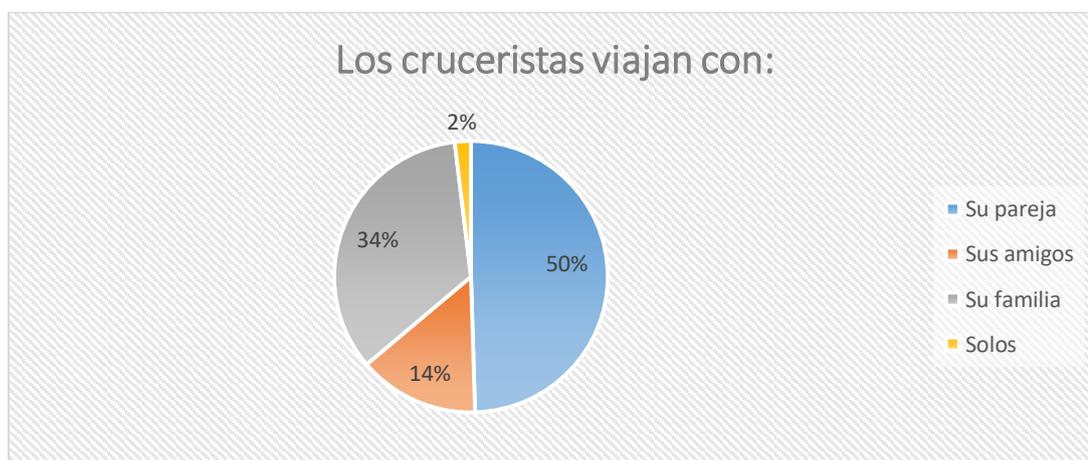
- Es preferido tanto por hombres como mujeres, por tanto el número de cruceristas esta igualado entre ambos sexos.
- La edad media de un crucerista se encuentra en torno a los 46 años, un 36% es menor de 40 y un 64% es mayor a 41 años.

En este punto cabe destacar el perfil joven de los nuevos cruceristas, estos cuentan con mayor información y preparación por lo que son más exigentes con las navieras, estas necesitan adaptarse a los nuevos perfiles que van surgiendo para apostar por ellos y diferenciar el producto para ofrecer productos atractivos a todos los perfiles.

Otro perfil a resaltar son los “millennials”, se trata de jóvenes entre 20 y 40 años, los cuales unen la vida cotidiana con la tecnología, además son la primera generación que realiza un crucero con sus padres, y el 94% de ellos tiene previsto irse de crucero en sus próximas vacaciones. Este perfil se siente atraído por los productos Premium y los cruceros de ultra lujo, según un estudio realizado por la misma fuente en 2018.

- Los cruceristas españoles suelen viajar en su mayoría acompañados:

Grafico 4: Compañía de los cruceristas:



Fuente: elaboración propia con datos de CLIA 2016

La mayoría prefiere la compañía de sus parejas o de su familia y solamente un minoría, el 2% prefiere hacerlo solo.

- La mayoría de los cruceristas españoles, viven en ciudades de con puerto, 21% lo hace en Cataluña, el 20% en Andalucía, el 15% en Valencia y un 7% en las Islas Canarias.

- Con respecto a la hora de contratar un crucero, el 90% utiliza una agencia de viajes, si lo desarrollamos por vías que utilizan estas agencias obtenemos que un 73% hace la reserva de manera presencial, el 13% online y el 5% a través de la vía telefónica.

Además en tiempo medio con el que se realiza la reserva es de 71 días.

- Por último, completamos el perfil del crucerista español por las preferencias que tiene a la hora de elegir un crucero, por orden de preferencia serían: el destino y el itinerario, la relación calidad precio y si el paquete de bebidas está incluido o no en el precio.

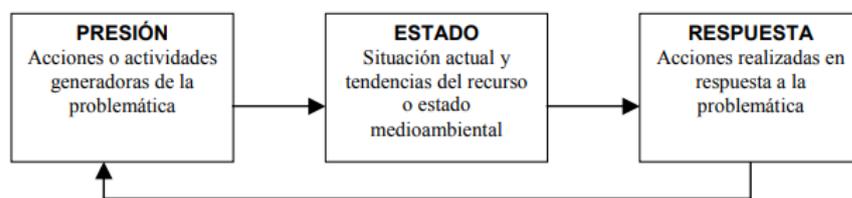
3 REPERCUSIÓN MEDIOAMBIENTAL

3.1 SITUACIÓN Y EVOLUCIÓN MEDIOAMBIENTAL PROVOCADA POR LOS CRUCEROS

El desarrollo descontrolado del sector crucerista y la llegada masiva de turistas, causan graves problemas al medioambiente y a la sociedad del lugar de destino, por lo que es necesario tomar medidas tanto a nivel nacional como internacional.

Puertos del Estado ha creado un sistema de indicadores ambientales por el INDAPORT (Sistema de Indicadores ambientales para el sistema portuario español) para medir los impactos ambientales de los puertos en base al sistema: Presión-Estado-Respuesta.

Figura 3: Esquema del sistema: Presión-Estado-Respuesta:



Fuente: Puertos del Estado. 2004.

Tras la realización de una prueba piloto en el Puerto de Valencia, se pudieron establecer estos indicadores:

Tabla 5: Indicadores establecidos por INDAPORT:

Nº	NOMBRE DEL INDICADOR	TIPO
01	Calidad del Aire (Inmisiones)	E
02	Emisiones de Contaminantes Atmosféricos	P
03	Emisiones de gases con efecto invernadero	P
04	Contaminación Acústica	P
05	Calidad de las aguas interiores del puerto	E
06	Número y descripción de los vertidos accidentales en aguas portuarias	P
07	Áreas expuestas a alto riesgo de contaminación del suelo	P
08	Generación de residuos urbanos y peligrosos	P
09	Generación de lodos de dragado	P
10	Consumo del agua	P
11	Consumo de energía eléctrica	E
12	Consumo de combustible	P
13	Ocupación del suelo	E
14	Alteración del fondo marino	E
15	Imagen social del puerto	E
16	Número de incidencias con repercusiones ambientales	P
17	Comportamiento económico de la Autoridad Portuaria en materia ambiental	R
18	Formación Ambiental	R
19	Comunicación Ambiental	R

Fuente: Puertos del Estado. 2004.

Se trata de unos indicadores flexibles que pueden adaptarse al continuo desarrollo de datos que se van obteniendo, es decir ha sido diseñado para poder adaptarse en un futuro a una mayor información sobre el estado medioambiental.

Con estos indicadores se pretende obtener información veraz sobre el estado medioambiental de los puertos españoles para después, poder llevar a cabo soluciones a cerca de los problemas detectados en dichos puertos.

Pero, estos indicadores son aplicables a los puertos de España pero no al resto de aguas. Una vez que se sale fuera de puerto, los navíos se rigen por tratados internacionales con normas diferentes y generalizadas.

Por otro lado, Puertos del Estado cuenta con un manual de buenas prácticas medioambientales con las que de manera económica recompensa las buenas actuaciones llevadas a cabo por los puertos en esta materia, como son las bonificaciones a las tasa de actividad (para los que firman y cumplen convenios de buenas prácticas) y las prórrogas no previstas al plazo de concesión (inversiones para mejorar la calidad ambiental).

Según la Agencia Europea de Medio Ambiente, el aumento continuo en la demanda de cruceros provoca que se tengan que construir barcos de mayor envergadura que sean capaces de abarcar a más de 6000 personas entre pasajeros y tripulantes. Esto provoca que se generen residuos, basuras y contaminación atmosférica en grandes cantidades, que afecta de manera directa al medio ambiente.

Sobre este mismo tema se habla en un informe publicado por el blog Hidro¹. Uno de los mayores problemas que causan los cruceros son las emisiones contaminantes que lanzan tanto a la atmósfera como al agua. Un crucero promedio tiene un consumo de gasoil equivalente al de 12.000 coches, siendo este 100 veces más tóxico ya que tiene un alto contenido en azufre, esto podría evitar muchas muertes prematuras de personas con el simple hecho de poner un filtro de partículas y utilizando un combustible menos agresivo.

Ante este grave problema ha actuado Europa, según el Área Económica Europea, poniendo áreas de control de emisiones de azufre, que imponen estrictos límites. En los puertos en los que se ha llevado a cabo, han experimentado una disminución del 50% de su contaminación en tan solo un año.

Tabla 6: Áreas de control de emisiones y la fecha desde la que tienen efecto:

ECA	CON EFECTO DESDE
Mar Báltico (SOx)	19 de Mayo 2006
Mar del Norte (SOx)	22 Noviembre 2007
Norteamérica (SOx, NOx y PM)	01 de Agosto 2012
USA-Mar del Caribe (SOx, NOx y PM)	01 de Enero 2014

Fuente: Elaboración propia, datos MARPOL, 2018

En la tabla Número 6, se muestran las cuatro áreas existentes hasta ahora de control de emisiones y desde que fechas son efectivas, estas zonas son llamadas zonas ECA.

Estas áreas realizan un papel muy importante y hay una gran diferencia en cuanto a la permisividad de porcentaje de azufre en su combustible, en la tabla número 7 se observa como hay una diferencia de entre dos y tres puntos en la aceptación del fuel utilizado.

Tabla 7: Límites de emisión dentro y fuera de la zona ECA por años:

Año	2007	2010	2012	2015
Límite de % de azufre fuera de la zona ECA	4,5%	4,5%	3,5%	3,5%
Límite de % de azufre dentro de la zona ECA	1,5%	1,0%	1,0%	0,1%

Fuente: Elaboración propia, datos MARPOL 2018

Otra medida que se está aplicando en algunos puertos europeos es su electrificación, para que al llegar a puerto los barcos puedan conectarse a cambio de una tasa para poder apagar el motor, esta medida además se puede llevar a cabo con energías renovables si cabe la posibilidad, reduciendo más aun el impacto causado. Barcelona ha contestado ante esta medida mostrando su desacuerdo por la alta inversión que hay que realizar.

Otro aspecto importante a señalar es la contaminación de aspectos como los residuos que se lanzan al mar, ya que según un estudio realizado por CSIC (Consejo superior de investigaciones científicas), sobre “La disolución de carbono orgánico disuelto de los plásticos estimula la actividad microbiana en el océano” en 2018, afirma que el plástico arrojado al mar provoca una estimulación en el crecimiento de bacterias marinas, afectando tanto a los animales acuáticos, plantas y hasta a los microbios del agua.

El convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), estipula en sus anexos como se deben tratar cada uno de los residuos producidos por los buques, para que se produzcan los mínimos posibles y no perjudiquen al medioambiente.

Con datos de la EPA (Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, 2007) se ha realizado una tabla con las cantidades producidas de residuos en un navío de 3.000 pasajeros:

Tabla 8: Residuos producidos por un navío de 3.000 pasajeros:

Tipo de residuo	Cantidad
Desechos humanos	75.000 litros
Agua de baños y lavaplatos	370.000 litros
Basura sólida y desechos tóxicos	7 toneladas

Fuente: Elaboración propia con datos de la EPA. 2007

Estos efectos son en general para todas las aguas y puertos, pero en España los más perjudicados son los antes señalados como principales. Estos puertos sufren la contaminación de sus aguas y del aire, ya que un estudio realizado por el Ayuntamiento de Barcelona, en el puerto de la ciudad, llamado: “Plan de mejora de la calidad el aire de Barcelona 2015-2018”, ha determinado que el puerto es la zona que más emisiones de CO₂ y partículas en suspensión emiten a la atmosfera de la ciudad.

Por tanto podemos decir que los cruceros tienen un gran impacto en el medio ambiente, lo que podría verse como el lado oscuro de unas vacaciones de lujo y relajación. Pese a que se imponen normas como la de “vertidos 0”, según un comunicado de la CLIA (2017) (Cruise Lines International Association), o las estrictas normas que dice imponer la IMO (International Maritime Organization) sobre lo que se puede o no arrojar al mar con independencia de la bandera que lleve, se observan aún muchas lagunas en relación a las normas impuestas a los navíos que navegan por las aguas.

Por lo que se debería aplicar una regulación más dura y estricta que permita la conservación del medio ambiente y una coexistencia con el sector turístico, en este caso con los cruceros.

4 REPERCUSIÓN ECONÓMICA

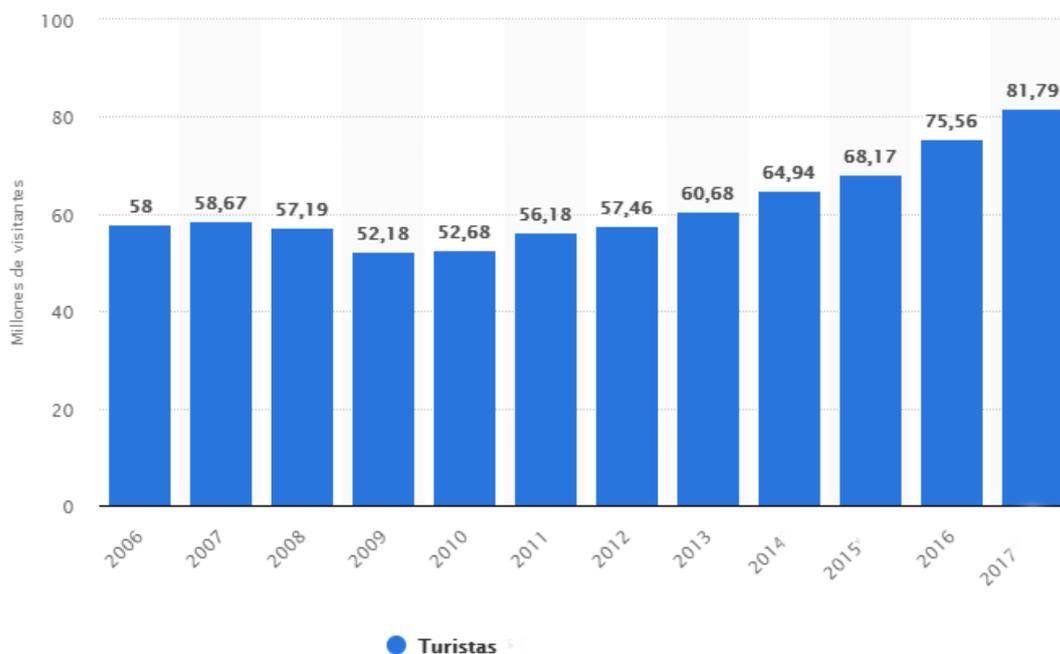
4.1 SITUACIÓN ACTUAL ECONÓMICA. ESTACIONALIDAD.

En primer lugar se va a proceder al estudio que relaciona la evolución del turismo y la participación aportada de los cruceros a este. Para ello se estudiará la evolución llevada a cabo en términos monetarios y en relación al número de turistas recibidos.

En la gráfica 5 que se observa a continuación, se remonta a 2006, datos de los que se tiene constancia según Statista (2017), se ve un claro y continuado crecimiento en el número

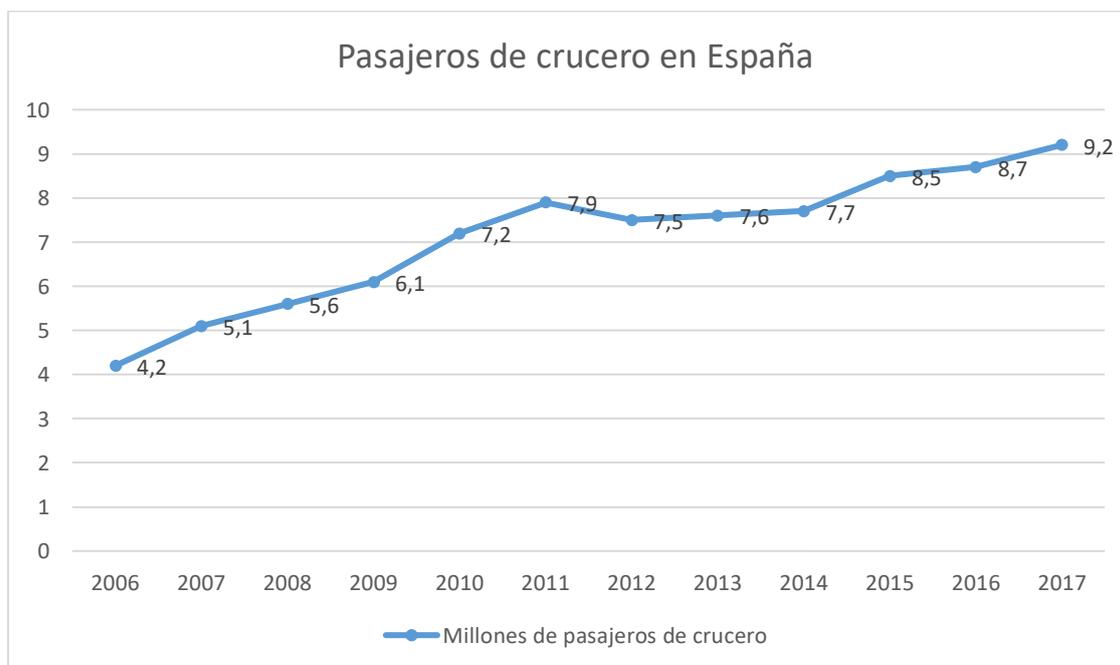
de turistas, ya que desde 2006 hay un crecimiento del 41,02% en 10 años, lo que refleja una clara mejora y una gran apuesta por el desarrollo del turismo en España.

Gráfico 5: Millones de turistas en España.



Fuente: Statista, 2006-2017

Gráfica 6: Pasajeros de crucero en España:



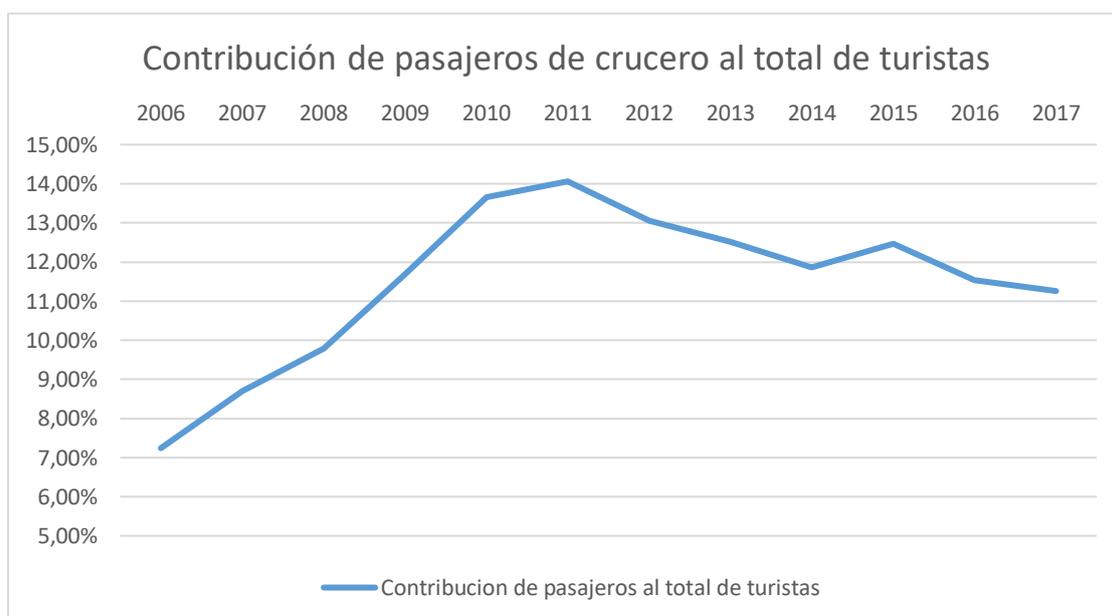
Fuente: elaboración propia por datos de Hosteltur y puertos del Estado. 2006-2017

Al igual que el número de turistas, el de cruceristas también crece, en los últimos 25 años el volumen de cruceristas se ha multiplicado por 18, y es que el sector del crucero está en auge en nuestro país, su crecimiento está previsto en torno al 1,5 y el 3% cada año. Cabe señalar que este año se han superado las expectativas previstas con respecto a la cifra que se pretendía alcanzar.

En el gráfico número 7 que se muestra a continuación, se puede observar el porcentaje de turistas que aportan los cruceros a España en relación al total. Hay un claro crecimiento de 2011 a 2012, que se mantiene estable a lo largo de los años.

Se puede decir por tanto que los cruceros aportan a España alrededor del 11% de los turistas que recibimos, según los datos aportados y los cálculos realizados.

Gráfica 7: Contribución de pasajeros de crucero al total de turistas:



Fuente: elaboración propia. Datos INE. 2006-2017

Este sector es clave para el desarrollo económico de España, tiene una gran relevancia y un gran peso en nuestra economía. En 2017 generó 1.255 millones de euros, además de aportar al PIB un 10,9%, según datos de Puertos del Estado (2018).

Como se ha comentado en la introducción, el turismo le proporciona al PIB una parte importante a España, en 2016 aportó 125.529 millones de euros, esto supone un 11,2% sobre el total del PIB. Esta aportación al PIB tuvo también una repercusión del

15% del empleo creado en 2016 debido al turismo, se crearon gracias a este sector cerca de 80.000 empleos. (Hosteltur, 2016)

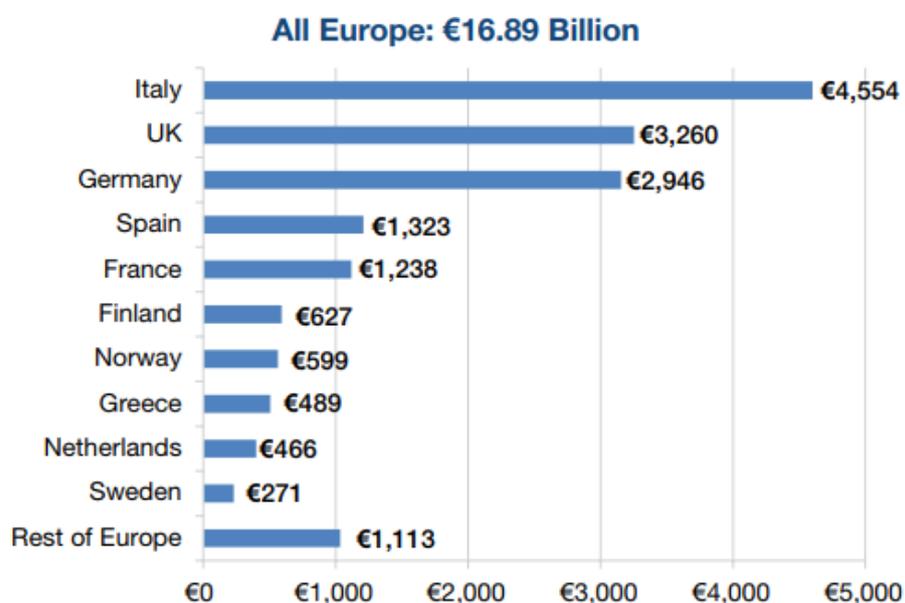
En 2017, se obtuvo un crecimiento del 37,7% con respecto al año anterior aportando al PIB 172.900 millones de euros.

España se sitúa en segunda posición en cuanto a la llegada de turistas, alcanzando los 82 millones. Se destaca las regiones que más turistas reciben, Barcelona, Baleares y Canarias, coincidiendo exactamente con los principales puertos clasificados en función del número de cruceristas. (Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital, 2017)

El informe de la CLIA de 2016, sitúa a España en cuarto lugar por debajo de Italia, Estados Unidos y Alemania, en lo que se refiere a la influencia que tiene el turismo de cruceros en el país. Según Ministerio de Fomento (2018) el turismo de cruceros le proporcionó a España en 2017, 1.255 millones de euros, lo que representa un 10,9% del sector turístico nacional.

El PIB total de 2017, fue de 1.163.662 millones de euros, el turismo de cruceros representaría un 0,11% del total del PIB.

Gráfico 8: Aportación del sector del crucero en los países europeos:



Fuente: CLIA, 2016

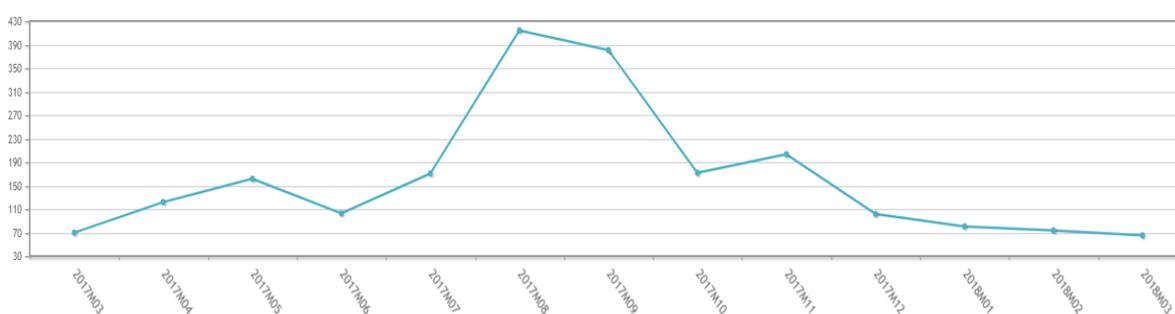
En el gráfico 8, se observa la posición que ocupa España en relación a la aportación que realizó el sector crucerista al PIB de su país, comparándolo con otros países de Europa.

Obtiene un 6,43% más que Francia, el cual se encuentra en una posición menor, por encima como se ha mencionado anteriormente se encuentra Italia, Estados Unidos y Alemania.

La aportación que realiza este sector a España, es muy importante para nuestra economía, tanto por su gran volumen de negocio como por su repercusión en la creación de empleo de manera directa, indirecta e inducida.

Por otra parte, cabe decir que tanto el sector turístico como el de cruceros presentan estacionalidad, esto lo podemos ver claramente en el siguiente gráfico:

Gráfico 9: Gasto medio de los cruceristas en el periodo de un año:



Fuente: INE, 2018

El gráfico 9 representa el gasto total de los cruceristas en el periodo de un año. Se observa cierta estacionalidad ya que en los meses de octubre a febrero el gasto disminuye considerablemente, y alcanza su punto mínimo. Por otro lado encontramos el punto álgido durante los meses de julio y agosto donde se produce mayor gasto.

El sector crucerista está invirtiendo en conocimiento y estrategias comerciales para favorecer la desestacionalización de sus servicios, ofreciéndolos durante todo el año. Según el estudio realizado por Hosteltur (2018), el Puerto de Barcelona ha recibido en temporada baja (noviembre de 2017 a marzo 2018) alrededor de 620.000 cruceristas. Esto supone según datos de la Autoridad Portuaria de Barcelona un porcentaje del 22% con respecto al total del número de cruceristas que han visitado Barcelona en los últimos 12 meses.

Como dice la misma fuente, el esfuerzo llevado a cabo para desestacionalizar el sector del crucero, busca la descongestión de los meses de verano y repartir el impacto económico a lo largo de los 12 meses del año.

4.2 FACTORES QUE INFLUYEN EN LA LLEGADA DE CRUCEROS.

Los factores que intervienen en la llegada de cruceros a España, está relacionado con su buen clima, y el gran atractivo turístico derivado de su historia y sus recursos naturales y culturales en lo que se refiere a historia y monumentos.

Pero el punto más importante es contar con unas instalaciones portuarias amplias y preparadas para la llegada de cruceros, ya que no todos los países ni puertos cuentan con las medidas necesarias para albergar los grandes cruceros que llegan cada día.

Por tanto los puertos tienen que ir evolucionando de la mano de los cruceros para que en ningún momento surjan problemas por la envergadura de estos. (JERÓNIMO A. 2014)

4.3 CONSECUENCIAS PARA ESPAÑA.

La llegada de cruceros a España tiene consecuencias tanto positivas como negativas a nivel global. Anteriormente se ha expuesto el efecto que tienen en el medioambiente y concluimos con la idea de que eran perjudiciales por la gran cantidad de residuos tanto líquidos como sólidos que vierten al mar y sus consecuencias, así como su gran impacto en la atmósfera.

Pero este efecto negativo no es el único con el que nos encontramos, según Hosteltur (2018), ya que hay otro también muy importante de carácter social, con esto se refiere al turismo masivo que sufren puertos como el de Barcelona y el de Mallorca. En estos puertos se producen grandes aglomeraciones de turistas que llegan de diferentes modos pero sobre todo en transporte marítimo. Los turistas de cruceros vienen de manera conjunta, no se dispersan por la ciudad sino que se concentran en determinados lugares. Por el contrario, la llegada de un avión trae consigo muchos pasajeros pero cada uno de ellos tiene un destino diferente.

Esta situación de aglomeración de turistas provoca degradación medioambiental y un malestar continuo en los residentes que acaba derivando en un sentimiento de rechazo por parte de los residentes llamado “turismofobia”, reflejándose en comportamientos negativos como por ejemplo la realización de pintadas con mensajes de odio hacia los turistas o manifestaciones. (Hosteltur, 2017)

Las condiciones de vida y trabajo de los tripulantes del buque, según WindRose (2018) en su análisis sobre la industria de cruceros es otro tema que debe afrontar este sector.

Por otro lado, para el análisis de las consecuencias positivas del turismo de cruceros, se emplean los estudios de impacto económicos de las Autoridades Portuarias de dos de los cuatro puertos más importantes de España, el Puerto de Barcelona y el de las Islas Baleares. Y de puertos en auge como el Puerto de Cádiz y el Puerto de Málaga.

En primer lugar y con respecto al Puerto de Barcelona, los cruceros tienen un gran impacto económico en este puerto y es que cada vez que llega un crucero deja, según el CLIA (2016), 1,4 millones de euros en el territorio.

Según el mismo estudio de 2016, podemos observar el gasto que producen haciendo un balance anual los cruceristas:

Tabla 9: Gasto generado por los cruceros en Barcelona en 2016:

DIRECTO	INDIRECTO E INDUCIDO	TOTAL
Gasto directo: 619 € Navieras: 147 M€ Cruceristas: 465 M€ Tripulación: 6 M€	Gasto generado de manera indirecta e inducida: 464 €	Gasto total: 1.083 € Impuestos: 206 M€ Tasas turísticas: 1,6 M€

Fuente: CLIA, 2016

En la tabla número 9, se observa la suma de los gastos generados de manera directa e inducida, que alcanza un total de 1.083 millones de euros.

Estos gastos directos, genera actividad económica y empleo en todos los distritos de la ciudad de Barcelona. En Ciutat Vella y en Eixample, se ha generado unos 1.400 puestos de trabajo en cada una, en el resto una media de 200 nuevos empleos, son los que más se benefician junto con la ciudad condal. (Autoridad Portuaria Barcelona, 2016)

Por cada 100 euros generados en el sector turístico, se generen 119 euros en otros sectores.

En relación a los puestos de trabajo, por cada 10 puestos de trabajo generados por el sector turístico, en los demás sectores se producen 6 empleos gracias al sector crucerista.

A través de este sector se han ocasionado impuestos y rentas fiscales, generando en 2016, 206 millones de euros entre impuestos estatales y autonómicos. Y 1,6 millones de euros en relación a la tasa turística.

Se podría decir que, cada crucero que hace escala en Barcelona, genera un millón de euros en facturación, medio millón de aportación al PIB y 9 puestos de trabajo, teniendo en cuenta el impacto directo e indirecto que genera.

Por tanto, el sector crucerista causa un impacto importante en todos los sectores y en los territorios de toda la ciudad, produciendo ingresos y puestos de trabajo.

En el puerto de las Islas Baleares, del estudio de impacto económico realizado por la Autoridad Portuaria de Baleares de 2016, se obtiene esta tabla:

Tabla 10: Gasto generado por los cruceros en Baleares en 2016:

GASTO DIRECTO: 128,1 M	GASTO INDIRECTO O INDUCIDO: 128,58 M	GASTO TOTAL: 256,68 M
Navieras: 22,9 M€	VAB: 128,58 M€	Ocupados: 5733 puestos
Cruceristas: 91 M€	Ocupación: 2790 puestos	Recaudación fiscal: 21,3 M
Tripulación: 14 M€		
Ocupación: 2943 puestos		

Fuente: *Elaboración propia. Datos Autoridad Portuaria de Baleares, 2016.*

El impacto total que generan en un año los cruceros es de 256,68 millones de euros, pudiendo señalar que cada crucero deja 326.000 euros.

En este caso por cada 100 euros producidos por el sector crucerista, se generan de manera indirecta 111 euros.

Aunque las Islas Baleares constan de cuatro puertos, solo el de Palma es puerto base y por tanto el que mayor porcentaje de gasto se lleva, un 87% del total generado. Pese a desarrollar en mayor medida los cruceristas de tránsito que de base, sigue siendo este el puerto de referencia.

El puerto de Cádiz, como se ha nombrado en puntos anteriores, se trata de un puerto en auge en el sector de cruceros. En diez años, este puerto ha pasado de recibir en 2006 a 170 mil pasajeros aproximadamente a recibir en 2015, 411 mil, triplicando casi la cifra de partida. Esto supone un reflejo en la economía de la zona dejando en 2015, 14,6

millones de euros de los cuales 12,38 corresponden a gasto directo, correspondiendo la diferencia entre ambos a los impuestos indirectos de la zona.

Esta productividad generó ese mismo año empleo a 309 personas. (Autoridad Portuaria de Cádiz, 2016)

En el Puerto de Málaga, el sector crucerista es el sector que más peso tiene en los ingresos de explotación del puerto, representando un 21% del total de este. En millones de euros serían 3,84 millones de euros aportados por el sector del crucero en referencia a los 18,3 que supondrían en total de ingresos de explotación en el año 2017. Los ejes fundamentales para este impulso fueron la mejora en la estacionalidad del sector, apuestas por compañías de lujo, que aunque no traen consigo gran cantidad de pasajeros, el nivel económico de estos es muy alto. (Autoridad Portuaria de Málaga, 2017)

4.4 GASTO MEDIO DE UN CRUCERISTA EN LOS PUERTOS DE REFERENCIA

Como se ha desarrollado en puntos anteriores, el sector de cruceros tiene un importante impacto económico para España, así como en la creación de puestos de trabajo.

Esto se debe al gran gasto que realizan tanto los propios cruceros y junto con su tripulación, como los cruceristas que van a bordo.

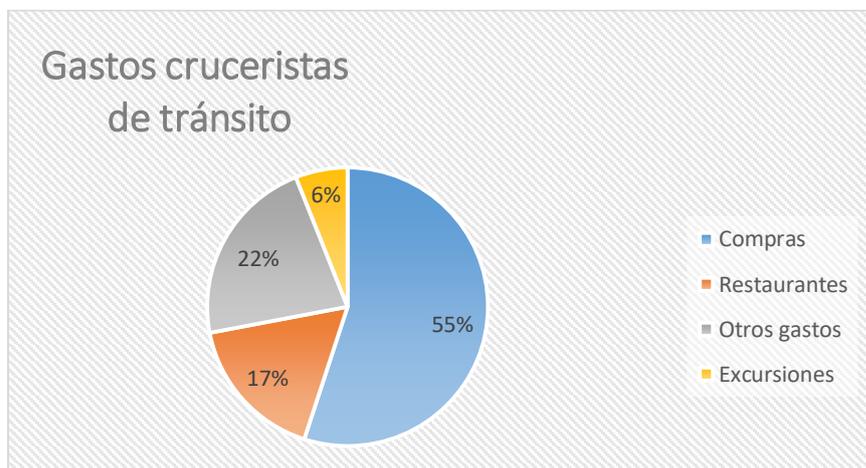
Hay que diferenciar entre dos tipos de cruceristas, los cruceristas de tránsito y los cruceristas de base. Los cruceristas de tránsito son los que realizan en un puerto una escala, mientras un crucerista de base son aquellos que embarcan y desembarcan en el puerto en concreto.

En los puertos canarios, el gasto medio se sitúa en torno a los 70 euros por día y persona, sin diferenciar entre cruceristas de base y de tránsito, según datos de la Autoridad Portuaria competente de 2016. Se pretende aumentar este gasto realizando grandes inversiones en el sector crucerista con una mejora del producto turístico canario.

Según la misma fuente, tiene un gran peso las compras, ya que el mayor gasto se realiza en esa actividad.

Según los últimos datos recogidos por la Autoridad Portuaria de Baleares en 2016, un turista de tránsito realiza un gasto medio de 72 euros diarios, que podemos diferenciar entre:

Gráfico 10: Gasto cruceristas de tránsito

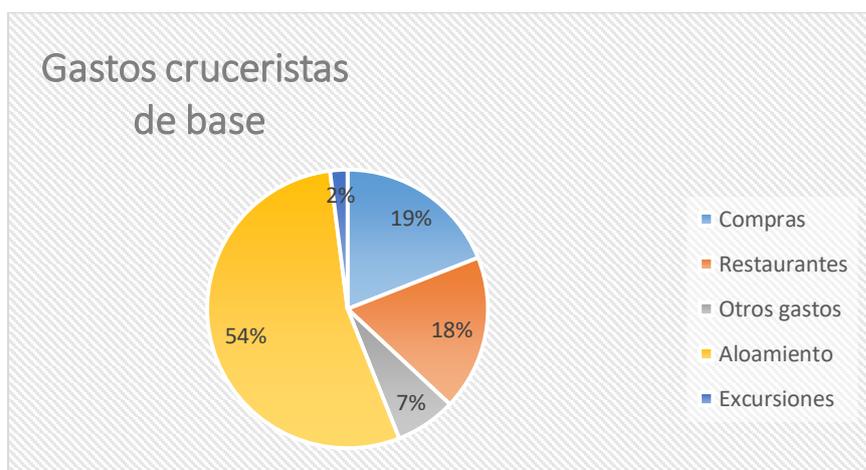


Fuente: Autoridad Portuaria de Baleares, 2016

Como se puede apreciar en el gráfico 10, se incurre en mayor porcentaje las compras realizadas en el Puerto de Baleares, y solo un 6% es destinados por los turistas a las excursiones.

Por otro lado el gasto de los cruceristas de base es mayor y tiene una distribución diferente, en este caso el gasto medio es de 155 euros diarios por persona:

Gráfico 11: Gastos crucerista de base:

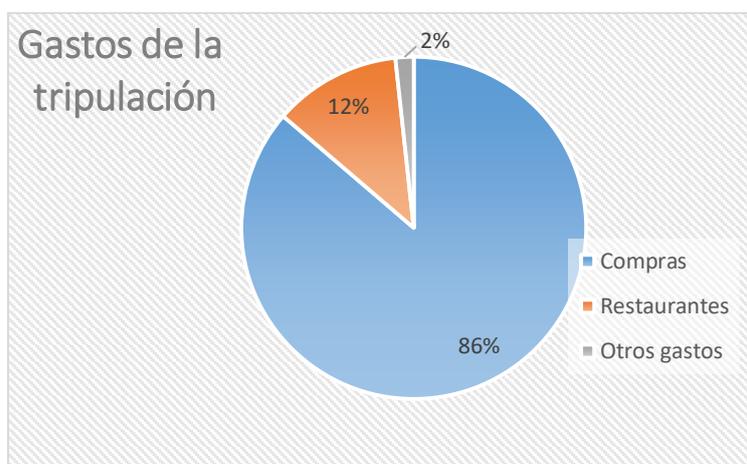


Fuente: Autoridad Portuaria de Baleares, 2016

En este caso el alojamiento es lo que mayor peso tiene, seguido por las compras. Como vemos las compras en las que están incluidos recuerdos y regalos tiene un gran peso en ambos tipos de cruceristas.

Por último los tripulantes también realizan gasto en los puertos que visita el barco en el que trabajan, este gasto medio es de 76 euros por día, según la misma fuente, y como en los anteriores casos, las compras siguen siendo el punto fuerte del gasto, ocupa un 86,32% del total, le sigue el gasto en restaurantes con un porcentaje del 11,97%.

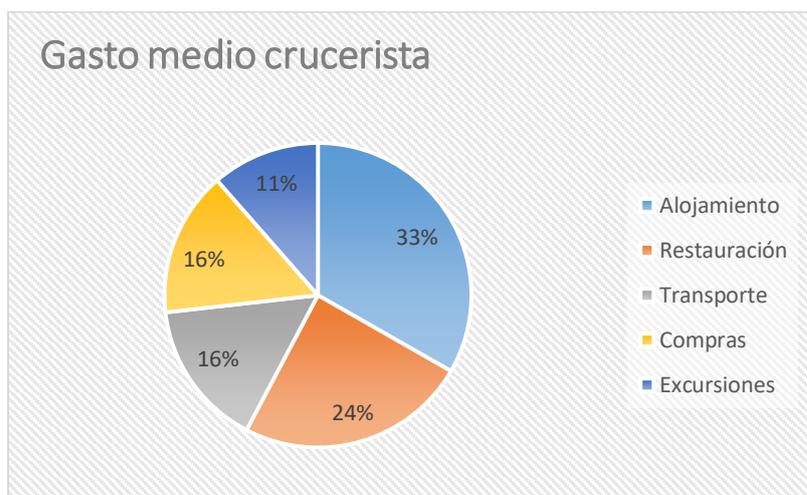
Gráfico 12: Gastos de la tripulación:



Fuente: elaboración propia con datos de la Autoridad Portuaria de Baleares, 2016

En último lugar se va a estudiar el gasto medio que realizan los cruceristas en el Puerto de Barcelona, en este caso, un crucerista de tránsito solo gasta una media de 53 euros al día, mientras que un crucerista que pernocta lo hará en 202 euros por día, según datos de la Autoridad Portuaria de Barcelona. Si se compara este gasto con el que realiza un turista convencional que visita Barcelona, el crucerista de base lo supera en 134 euros por día, ya que el turista medio que pernocta gasta 68 euros.

Gráfico 13: Gasto medio por día de los turistas de crucero en Barcelona:



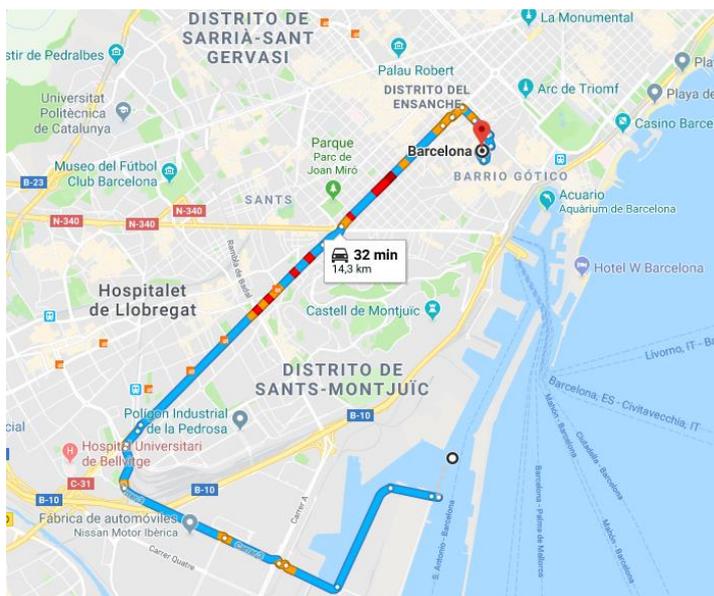
Fuente: Cruises New, 2016

En el gráfico 13, el mayor porcentaje del gasto que realizan los cruceistas dejando al lado el alojamiento, sería la restauración. Cabe señalar que en los otros dos puertos que hemos estudiado el gato, el mayor porcentaje se destinaba a las compras, pero en este caso los turistas que visitan Barcelona prefieren hacerlo en otro ámbito.

Los tripulantes del barco también realizan un gasto importante de 6 millones de euros en la ciudad distribuido este, entre gastos en comercios, restaurantes y transportes.

Por tanto se observa como el gasto varia de una zona a otra, dependiendo de muchos factores, como por ejemplo la pernoctación o no del cruceista y sobre todo la cercanía o lejanía del núcleo de la ciudad. Cabe destacar que uno de cada cuatro cruceistas que visitan el Puerto de Barcelona no va a la ciudad ya que hay una distancia considerable de 14,3 km lo que equivale a media hora en coche, cosa de la que no disponen los cruceistas e ir andando les costaría dos horas por trayecto, es decir cuatro en total.

Mapa 2: Recorrido entre el Puerto de Barcelona y el centro de la ciudad:



Fuente: Google Maps, 2018

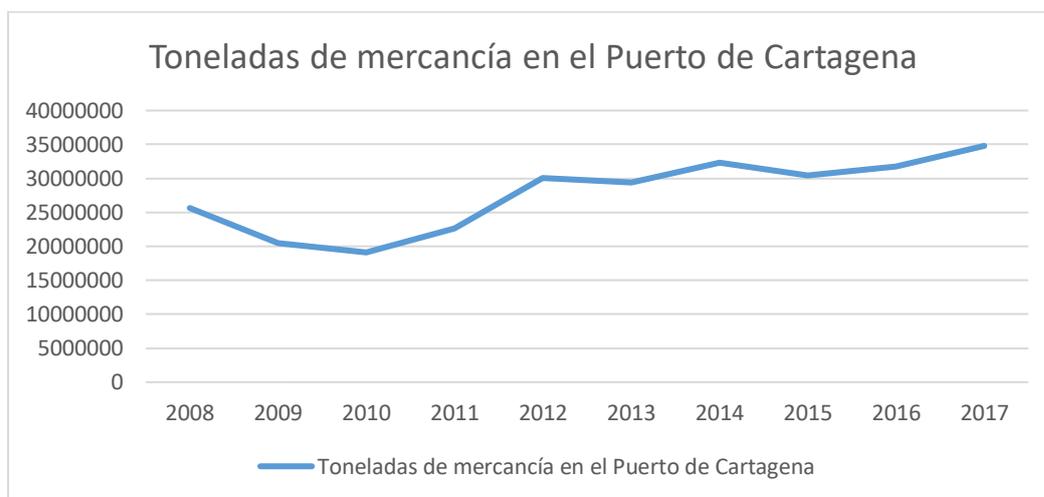
4.5 COEXISTENCIA DE TRÁFICO DE MERCANCÍAS Y CRUCEROS EN LOS DIFERENTES PUERTOS.

Tras el auge del turismo de cruceros, muchos de los puertos de España han tenido que aprender a compatibilizar la coexistencia tanto de tráfico de mercancía como de cruceros, para ello, la mayoría han tenido que hacer cambios en sus dársenas para adaptarse a esto.

En este apartado vamos a destacar dos puertos, uno maduro, como lo es el puerto de Barcelona y uno en auge, el puerto de Cartagena.

Según la Autoridad Portuaria de Cartagena, el transporte de mercancías ha crecido año a año como se puede observar en el gráfico 14, hasta alcanzar en 2017 una diferencia del 13,3 % con respecto 2008. Este puerto se encuentra en cuarta posición en el tráfico de mercancías en España, por otro lado también ha ido aumentando la llegada de cruceros año a año, obteniendo un aumento del 25% al cierre de 2017, como aparece en la tabla 11. Para 2018 se espera la llegada de 148 cruceros. Estos aumentos son debidos a la disminución de las tasas, lo que nos permite aumentar nuestra competitividad frente a otros puertos.

Gráfico 14: Toneladas de mercancías en el Puerto de Cartagena:



Fuente: elaboración propia. Datos de Puertos del Estado. 2008-2017

Tabla 11: Número de cruceros que han llegado al Puerto de Cartagena:

AÑO	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nº CRUCEROS	42	49	77	78	77	115	109	109	121	151	148

Fuente: elaboración propia. Datos de Puertos del Estado. 2008-2018

Pese a que este puerto estaba enfocado al transporte de mercancías, se puede observar la apuesta por el sector crucerista que se está llevando cabo, realizando grandes cambios de infraestructura y comercio, en 2016, realizó una inversión de 15,95 millones de euros. Con esta inversión se aumentó la línea de atraque de la terminal para poder albergar dos cruceros al mismo tiempo, así como la adecuación del barrio de Santa Lucía y del faro de Navidad. Esto hace que el puerto de Cartagena se posicione, según la misma fuente, en el octavo puesto como puerto más competitivo de España en este sector, y es por tanto la causa de que se considere un puerto en auge con mucho potencial. (Autoridad Portuaria de Cartagena, 2017)

Por otro lado tenemos el Puerto de Barcelona, que como hemos mencionado anteriormente se trata de un puerto maduro. Ha registrado un crecimiento del 26 % con respecto a 2016, y recibió 2,3 millones de cruceristas, según la Autoridad Portuaria de Barcelona.

La delegación catalana inauguró una nueva terminal la primavera de 2018 con la que se pueden recibir cruceros de mayor tamaño, además el Ayuntamiento de Barcelona y la

Autoridad Portuaria de esta, ha acordado una reforma en infraestructura para mejorar y poder albergar hasta 7 cruceros en la misma línea de muelle.

Otro aspecto a destacar es que pese a que el Puerto de Barcelona es ya un puerto con gran peso e importancia en nuestro país, vemos como busca de manera continua la innovación y el desarrollo de sus infraestructuras, para mantenerse en un crecimiento constante y conservar su prestigio.

También hay que señalar el gran esfuerzo realizado por los puertos que se encuentran en auge como el señalado aquí, el Puerto de Cartagena, por mejorar su desarrollo y querer posicionarse entre los mejores por la calidad de sus infraestructuras, sin olvidar en ningún momento la gran capacidad con la que cuenta en lo que se refiere a puerto de mercancías.

Por tanto, vemos como ambas actividades son compatibles la una con la otra y pueden coexistir en perfecta armonía, realizando inversiones en ambas para la búsqueda continua del crecimiento de los puertos y tanto mantener como mejorar el posicionamiento y la competitividad lograda en ambos casos, tanto a nivel nacional como internacional.

5 CONCLUSIONES

Se puede concluir en este estudio con las siguientes afirmaciones:

Un crucero cuenta con unas características únicas, que permite conocer varios destinos sin tener que cambiar de hotel constantemente, además de ofrecer tranquilidad y comodidad al estar todo programado.

Este sector se consolidó a principios de la Segunda Guerra Mundial realizando grandes esfuerzos por adaptarse a los consumidores y para publicitar el nuevo sistema vacacional.

En España esta industria está concentrada mayoritariamente en los puertos de Barcelona, Islas Baleares e Islas Canarias, los cuales se encuentran entre los 50 primeros del mundo en el tráfico de cruceros. Aunque hay que destacar los puertos de Vigo, Cartagena, Cádiz y Málaga que se encuentran en crecimiento y con grandes cualidades, pudiendo llegar a convertirse en puertos de gran importancia en España.

La llegada de un crucero a España tiene grandes repercusiones tanto positivas como negativas. A nivel medioambiental pese a ser desarrollados unos indicadores por el INDAPORT, se observa que son medidas insuficientes y que se necesitaría mayor presión

por parte de Europa con respecto a este tema y que se endurezcan las medias que hay en cuestión de emisión de azufre y vertidos, hay pocas zonas ECA y el Mediterráneo es una zona muy solicitada por los cruceristas y debería establecerse un control, ya que esto permite reducir la contaminación atmosférica en un 50%.

Otras medias para reducir el impacto medioambiental de los cruceros sería la electrificación de los puertos para poder apagar el motor una vez se estacione en él, además esta medida puede llevarse a cabo con energías renovables.

En cuanto a materia económica, se trata de un producto que cada vez presenta menos estacionalización a la hora de ser vendido. Este efecto desestacionalizador es un gran aliado a la hora de descongestionar las aglomeraciones de los turistas en las ciudades portuarias, repartiendo así los turistas a lo largo de todo el año. Con esto disminuiríamos el efecto “turismofobia”, llevando a cabo un turismo responsable.

Generan un impacto económico importante, en 2017 el sector del crucero generó 1.255 millones de euros en España, representando el 10,9% del turismo nacional. Además cada año aumentan el número de cruceristas alcanzando en 2017 los 9,2 millones de pasajeros, representando el 11% del total de turistas que visitan España. Por lo que este sector es muy beneficioso para la economía española.

Este sector se ha adaptado a coexistir con el tráfico de mercancías, ya que los puertos realizan grandes inversiones en ambas ramas y apuestan por los dos sectores, mejorando cada año sus resultados. Lo hacen tanto los puertos desarrollados como los que se encuentran en auge.

La nueva tendencia de búsqueda tanto de viajes como de cruceros se lleva a cabo a través del teléfono móvil, aunque se finaliza a través de una agencia de viajes. A pesar de haber más de 2.000 destinos de crucero diferentes, el Mediterráneo abarca con el 70% de los cruceros que se realizan, dejando un pequeño margen del 16% para el norte y el oeste de Europa y un 5% para el Caribe.

Los países que más nos visitan son Reino Unido, Francia e Italia y realizan un gasto medio diario de 100 €. Son personas con una edad media de 46 años, que les gusta viajar en pareja o con en familia.

Por tanto aunque es un sector que deja una gran huella negativa a nivel medioambiental tanto en ámbito nacional como internacional por su gran capacidad contaminante, es muy

importante para España a nivel económico, y que cada vez es más solicitado por los turistas. Para que esto siga mejorando los puertos españoles deberán seguir invirtiendo en sus instalaciones e infraestructuras para adaptarse a los avances del crucero que vaya surgiendo, así como a las nuevas necesidades de los consumidores.

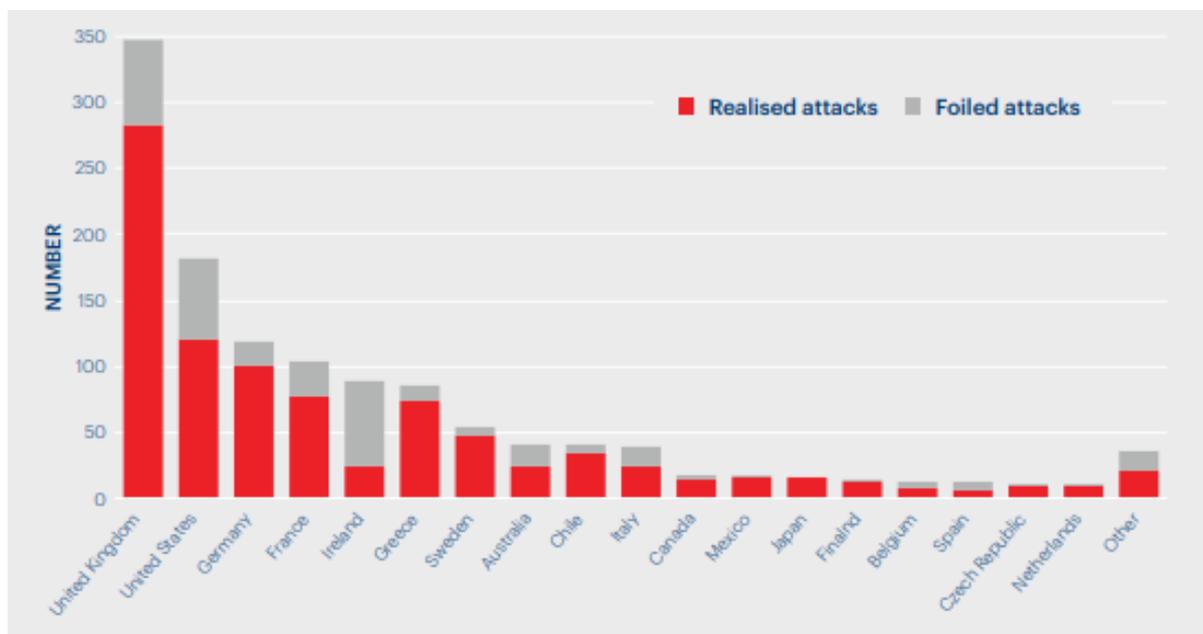
6. ANEXOS:

- Anexo 1: Tabla 1 de los 10 países más competitivos en viajes y turismo:

The 10 most Travel & Tourism-enabled economies		WORLD ECONOMIC FORUM
Travel & Tourism Competitiveness Report 2017		
Economy		Global rank
Spain		1
France		2
Germany		3
Japan		4
United Kingdom		5
United States		6
Australia		7
Italy		8
Canada		9
Switzerland		10

Fuente: World Economic Forum.2017

- Anexo 2: Gráfico 1 de ataques terroristas a nivel mundial.



Fuente: Institute for Economics and Peace, 2017

7. BIBLIOGRAFÍA:

- ESTEVE PEREZ, J. (2014) El tráfico de cruceros en el mediterráneo español. Tesis doctoral.
- ESTEVE PEREZ, J Y GARCIA SANCHEZ, A. (2014) Estacionalidad del turismo de cruceros: El Mediterráneo español
- BLASCO I PERIS, A.(2015) Transporte turístico. Editorial Síntesis, Madrid.
- GARCÍA DE LA ROJA, C. (2012). Transportes turísticos. Editorial Universitaria Ramón Areces, Madrid. T
- RUIZ, E Y CRUZ, E. (2015). El progreso del turismo de cruceros en España: de las elites a las masas. Estudio de investigación.
- ROMERA-CASTILLO, C.; PINTO, M.; LANGER, T.; ÁLVAREZ-SALGADO, X.A.; HERNDL, G.J. (2018). Dissolved organic carbon leaching from plastics stimulates microbial activity in the ocean. Nature Communications.

WEBS:

- Cuenta satélite turismo de España. Consultada el 09 de mayo de 2018, INE, página oficial del Instituto Nacional de Estadística:
http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736169169&menu=ultiDatos&idp=1254735576863
- Razones del éxito en España. Consultada el 09 de mayo de 2018, Hosteltur, Grupo de comunicación especialista en información turística:
https://www.hosteltur.com/120178_10-razones-explican-exito-espana-como-destino-turistico.html
- Institute for economics and peace (2017). Measuring and understanding the impact of terrorism. Pág: 55.
<http://visionofhumanity.org/app/uploads/2017/11/Global-Terrorism-Index-2017.pdf>
- Diccionario. Consultado el 10 de mayo de 2018, RAE, diccionario oficial de la lengua española:
<http://www.rae.es/>

- Tipos de cruceros. Consultada el 10 de mayo de 2018, Valemany, Blog de Joan Torres, viajero:

<https://www.valemany.com/blog/es/tipos-de-cruceros/>

- Tipos de cruceros. Consultada el 10 de mayo de 2018, Crucero guía, página de artículos de interés para el crucerista:

<https://www.crucero guia.com/art%C3%ADculos-opini%C3%B3n/tipos-de-cruceros/>

- CIFUENTES, J. y TORRES, P. (1997) El océano y sus recursos viii. el aprovechamiento de los recursos del mar. Consultada el 10 de mayo de 2018, Biblioteca digital, página del instituto latinoamericano de la comunicación:

<http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/067/htm/oceano8.htm>

- Puertos del Estado. Consultada el 10 de mayo de 2018. Ministerio de Fomento, página oficial del Ministerio:

<http://www.puertos.es/es-es/Paginas/Noticias/Cuatro-puertos-espa%C3%B1oles-entre-los-primeros-50-del-mundo.aspx>

- Estadística mensual de marzo 2018. Consultada el 11 de mayo de 2018. Ministerio de Fomento, página oficial del Ministerio:

<http://www.puertos.es/es-es/estadisticas/EstadisticaMensual/03%20Marzo%202018.pdf>

- Puertos del Estado, Nota de prensa. Consultada el 11 de mayo de 2018. Ministerio de Fomento, página oficial del Ministerio:

<http://www.puertos.es/Documents/Notas%20de%20Prensa/NPFITUR1712018.pdf>

- Indicadores medioambientales. Consultada en 11 de mayo de 2018. Ministerio de Fomento, página oficial del Ministerio:

<http://www.puertos.es/es-es/medioambiente/Documents/pro24.pdf>

- Travel and tourism competitiveness report. Consultado el 14 de mayo de 2018. World Economic Fórum, Foro Oficial Económico:

<http://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitiveness-report-2017/press-release1/>

- La industria del crucero. Consultado el 15 de mayo de 2018. Wind Rose Network, página de informes y noticias sobre cruceros:
<http://www.windrosenetwork.com/La-Industria-del-Crucero-Analisis-General-y-Estimacion>
- Impactos ambientales en la industria del crucero. Consultado el 16 de mayo de 2018. Hidroblog, blog de profesionales del agua:
<http://hidroblog.com/2016/11/23/los-impactos-ambientales-la-industria-cruceros/>
- Impacto del plástico en el mar. Consultado el 17 de mayo de 2018. Diario Náutica, noticias del mar:
<http://www.diariodenautica.com/una-investigacion-destaca-que-el-plastico-estimula-el-crecimiento-de-bacterias-marinas>
- Contribución de los cruceros a la economía de Europa. Consultado el 17 de mayo de 2018. CLIA, asociación de cruceros:
http://www.cliaeuropa.eu/images/downloads/reports/Contribution_Cruise_Tourism_to_Economies_of_Europe_2015.pdf
- Capacidad desestacionalizadora de los cruceros. Consultado el 18 de mayo de 2018. Hosteltur, grupo de comunicación especialista en información turística:
https://www.hosteltur.com/128001_cruceros-demuestran-su-capacidad-desestacionalizadora-barcelona.html
- Historia del crucero. Consultada el 18 de mayo de 2018. Aprende de turismo, plataforma de profesionales del sector que oferta cursos:
<https://www.aprendedeturismo.org/turismo-de-cruceros-historia-situacion-actual-y-futuro-del-la-industria/>
- Turismofobia. Consultada el 22 de mayo de 2018. Cruises news, página web de noticias internacionales de cruceros:
<http://www.cruisesnews.es/Portal/?p=7385>
- Turismofobia. Consultada el 22 de mayo de 2018. Hosteltur, grupo de comunicación especialista en información turística
https://www.hosteltur.com/comunidad/004853_turismofobia-un-relato-que-va-a-mas.html
- Efectos positivos de los cruceros. Consultada el 24 de mayo de 2018. Cruises News, página web de noticias internacionales de cruceros.
<http://www.cruisesnews.es/Portal/?p=10795>

- Efectos positivos de los cruceros. Consultada el 29 de mayo de 2018. Autoridad Portuaria de Baleares, página oficial del Puerto de Baleares:
<http://www.portsdebalears.com/sites/default/files/El%20impacto%20econ%C3%B3mico%20de%20los%20cruceros3.pdf>
- Tráfico de mercancías y cruceros. Consultada el 30 de mayo de 2018. Autoridad Portuaria de Cartagena, página oficial del Puerto de Cartagena:
http://www.apc.es/webapc/!ut/p/z0/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfljo8zizQ09LTw8TAz83EMtzQ0c_YydnQKDTIz8nQ30C7IdFQFXmwjo/
- Tráfico de mercancías y cruceros. Consultada el 30 de mayo de 2018. Autoridad Portuaria de Barcelona, página oficial del Puerto de Barcelona:
http://www.portdebarcelona.cat/es/home_apb%3Bjsessionid=AD14C40868AEEE5F640370219AEE0E8D.lifepro1.port.apb.es
- Número de turistas en España. Consultada el 01 de junio de 2018. Statista, página web de estadística:
<https://es.statista.com/>
- Impacto económico islas baleares. Consultada el 01 de junio de 2018. Autoridad Portuaria Islas Baleares, página oficial de la Autoridad Portuaria de las Islas Baleares:
<http://www.portsdebalears.com/sites/default/files/El%20impacto%20econ%C3%B3mico%20de%20los%20cruceros3.pdf>
- Emisión de cruceros. Consultada el 03 de junio de 2018. El economista, periódico de economía:
<http://www.eleconomista.es/turismo-viajes-modulo/noticias/8991501/03/18/Espana-se-convierte-en-el-cuarto-mercado-emisor-de-cruceros-en-Europa-.html>
- Importancia del turismo en la economía española. Consultada el 03 de junio de 2018. Probuen, blog de turismo y economía:
<https://www.probuen.es/blog/la-importancia-del-turismo-para-la-economia-espanola/>
- Preferencias del sector crucerista. Consultada el 03 de junio de 2018. Hosteltur, grupo de comunicación especialista en información turística:
https://www.hosteltur.com/124896_tres-grandes-tendencias-sector-cruceros.html
- Aportación del turismo al PIB en 2017. Consultada el 06 de junio de 2018. EFE, primera agencia de noticias en español:

<https://www.efe.com/efe/espana/economia/el-turismo-aporto-172-900-millones-al-pib-espanol-en-2017-un-5-7-mas/10003-3561004>

- Guía de buenas prácticas ambientales. Consultada el 07 de junio de 2018.

Puertos de Estado, página oficial Ministerio de Fomento:

<http://www.puertos.es/es-es/medioambiente/Paginas/Gu%C3%ADa-de-Buenas-Practicas-Ambientales.aspx>

- Contaminación portuaria. Consultada el 08 de junio de 2018. Ecología Política, cuaderno de debate internacional:

<http://www.ecologiapolitica.info/?p=6801>

- Contaminación portuaria, medidas. Consultada el 08 de junio de 2018. European Environment agency, Agencia Europea del Medioambiente:

<https://www.eea.europa.eu/es/senales/senales-2016/articulos/la-aviacion-y-el-transporte>

- Preferencias de los viajeros. Consultada el 08 de junio de 2018. El nuevo día, periódico digital:

<https://www.elnuevodia.com/suplementos/deviaje/nota/estudiomuestrapreferenciasdeviajeros-2295736/>

- Nacionalidades de los cruceristas. Consultada el día 11 de junio de 2018. Diario de náutica, periódico de noticias marítimas:

<http://www.diariodenautica.com/americanos-espanoles-e-ingleses-los-cruce-ristas-que-mas-visitan-barcelona>

- Destinos favoritos de los españoles. Consultada el 11 de junio de 2018. El País, periódico nacional:

https://elpais.com/economia/2017/03/30/actualidad/1490890414_999336.html

- Gasto medio en Baleares. Consultada el 13 de junio de 2018. Autoridad Portuaria Islas Baleares, página oficial de la Autoridad Portuaria de las Islas Baleares:

http://www.portsdebalears.com/sites/default/files/libros/Memoria_cruce-ros_2018.pdf

- Gasto medio crucerista en canarias. Consultado el 13 de junio de 2018. La provincia, prensa de las Islas Canarias:

<https://www.laprovincia.es/las-palmas/2018/05/30/cardona-busca-formulas-aumentar-gasto/1063503.html>

- Trayecto del puerto de Barcelona al centro de la ciudad. Consultado el 14 de junio de 2018. Google Maps, servicio de Google:

<https://www.google.de/maps/dir/Puerto+de+Barcelona/Barcelona/@41.357381,2.1240512,13z/data=!3m1!4b1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x12a4a2249e23480d:0xe9f67d7ba7b87450!2m2!1d2.1683645!2d41.3461764!1m5!1m1!1s0x12a49816718e30e5:0x44b0fb3d4f47660a!2m2!1d2.1734035!2d41.3850639!3e2>

- Gasto medio en Barcelona. Consultado el 14 de junio de 2018. El País, periódico nacional:

https://elpais.com/elpais/2017/07/20/masterdeperiodismo/1500559976_640067.html

- Perfil crucerista. Consultado el 19 de junio de 2018. Hosteltur, grupo de comunicación especialista en información turística:

https://www.hosteltur.com/120119_infografia-perfil-cruceista-espanol.html

- Perfil crucerista. Consultado el 19 de junio de 2018. InterMundial, blog de noticias corporativas y del sector del turismo:

<http://www.empresasintermundial.es/blog/cual-es-el-perfil-del-cruceista-espanol/>

- Perfil crucerista. Consultado el 19 de junio de 2018. Hosteltur, grupo de comunicación especialista en información turística:

https://www.hosteltur.com/124572_optimismo-emisor-espanol-nuevo-perfil-cruceista.html

- Perfil millennials. Consultado el 19 de junio de 2018. Crucero adicto, prensa sobre cruceros:

<http://cruceoadicto.com/millennials-cruceiros.html>

- Plan de mejora de la calidad del aire. Consultado el 22 de junio de 2018. Ayuntamiento de Barcelona, página oficial del Ayuntamiento de Barcelona:

https://ajuntament.barcelona.cat/qualitataire/sites/default/files/pdfs/PMQAB_ES_2014.pdf

- PIB España. Consultado el 22 de junio de 2018. Datos Macro, página oficial de datos económicos:

<https://www.datosmacro.com/pib/espana>

- Convenio MARPOL. Consultado el 06 de Julio de 2018. OMI, Organización Internacional Marítima:

<http://www.imo.org/es/OurWork/Environment/SpecialAreasUnderMARPOL/Paginas/Default.aspx>

- Informe CLIA 2017. Consultado el 08 de julio de 2018. Cruises expert, expertos en cruceros:

<https://es.cruiseexperts.org/media/2971/2017-europe-economic-impact-report.pdf>

- Impacto económico Puerto de Cádiz. Consultado el 09 de julio de 2018. Autoridad Portuaria de Cádiz, página oficial:

https://www.puertocadiz.com/opencms/PuertoCadiz/es/galerias/descargas/autoridad/publicaciones/INFORME_FINAL_2016.pdf

- Impacto económico de Málaga. Consultado el 09 de julio de 2018. Autoridad Portuaria de Málaga, página oficial:

<https://www.puertomalaga.com/es/actualidad/puerto-malaga-consolida-actividad-movimiento-cercano-3-millones-toneladas/>

- Movimientos turísticos. Consultado el 12 de julio de 2018. INE, Instituto Nacional de Estadística:

<http://www.ine.es/daco/daco42/frontur/frontur1217.pdf>