

Scripta Nova

REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA
Y CIENCIAS SOCIALES

Universidad de Barcelona.

ISSN: 1138-9788

Depósito Legal: B. 21.741-98

Vol. XIX, núm. 514

15 de julio de 2015



El turismo de cruceros en el Mediterráneo y en las Illes Balears. Un análisis entre el 2000 y el 2012

Margarita Luna Buades

El turismo de cruceros en el Mediterráneo y en las Illes Balears (Resumen)

El turismo de cruceros es el producto turístico internacional que mayor crecimiento ha experimentado en los últimos años. Su éxito reside en la variedad de su oferta y demanda satisfaciendo a todo tipo de clientes. Cuando hablamos de turismo de cruceros, no sólo hacemos referencia a la embarcación y a los puertos-destino sino a una compleja red en la que actúan múltiples factores que directa o indirectamente hacen de este producto turístico uno de los más importantes. El turismo de cruceros en el Mediterráneo ha experimentado un gran crecimiento debido a la proximidad de las principales capitales europeas y a que varios de sus puertos son los más relevantes del mundo, como es el caso de Barcelona y los puertos Balears.

Palabras clave: turismo, cruceros, región mediterránea, Illes Balears, puertos.

Cruise tourism in the Mediterranean. An approach to the Balearic Islands (Abstract)

Cruise tourism is the fastest growing international tourism product. Its success lies in the variety of supply and demand to meet the expectations of all kinds of customers. When talking about cruise tourism, we make reference not only to the boat itself and destination ports, but also to a complex network where multiple factors, either directly or indirectly, make of this type of tourism one of the most relevant. In the Mediterranean, cruise tourism has experienced a tremendous growth due to the proximity of the main European capitals and to the fact that some of its ports are regarded as the most important ones in the world. Among these, we find the port of Barcelona and the Balearic ports.

Keywords: tourism, cruises, Mediterranean region, Balearic Islands, ports.

El concepto de turismo se halla en discusión sin que exista una definición unívoca que alcance a expresar toda la complejidad del fenómeno. Pero si existe un elemento común en las distintas propuestas teóricas definitorias, éste es el concepto de desplazamiento, de movimiento de personas hacia el lugar de disfrute¹, es por eso que uno de los presupuestos básicos para la realización de la actividad turística es el transporte². El enfoque geográfico del turismo o desplazamiento se sitúa en las relaciones territoriales y en la consolidación de sistemas que necesitan nodos articuladores (aeropuertos, puertos, estaciones de ferrocarril, etc.), tan potentes como mayor sean los flujos de personas y tan especializados cuanto mayor peso tengan los visitantes sobre los residentes, que en ocasiones, generan notables desequilibrios territoriales y excesiva dependencia económica de unos pocos centros emisores³.

En los últimos años hemos sido testigos del rápido desarrollo de los cruceros⁴, ya que se han convertido en uno de los segmentos turísticos de mayor dinamismo⁵. Sin embargo, aunque se ha investigado mucho sobre el turismo, son escasos los estudios sobre cruceros⁶. Todo ello se ha convertido en el principal motivo para escribir este artículo, que para llevarlo a cabo, se ha realizado un trabajo previo a partir del estudio bibliográfico de la literatura al uso, análisis cuantitativo de las cifras obtenidas de las diferentes autoridades portuarias y análisis cualitativo a partir de los datos que se desprenden de una encuesta realizada a cruceristas del puerto de Palma en el mes de septiembre de 2011.

La literatura existente sobre turismo de cruceros generalmente trata varios temas como: la competencia empresarial entre las diferentes compañías crucerísticas, haciendo hincapié en las relaciones entre los gobiernos y las navieras para instaurar este producto turístico en un lugar⁷; las características y patrones socioeconómicos de los consumidores en relación a la segmentación del mercado⁸; la variedad de itinerarios que ofrecen las compañías para satisfacer a todo tipo de clientes⁹; los principales motivos a la hora de realizar un crucero¹⁰, así como la lealtad de sus consumidores y la publicidad que realizan éstos a favor de este producto¹¹; los impactos económicos, sobretudo en países en vías de desarrollo, ya que las comunidades autóctonas no suelen recibir beneficios del turismo sino que van dirigidos a las propias navieras^{12, 13}; además de estudios sobre el impacto ambiental

¹ Martínez, Seguí y Petrus, 2011, p. 186.

² Hernández, 2008, p. 40.

³ Martínez, Seguí y Petrus, 2011, p. 186-187.

⁴ Dwyer y Forsyth, 1998; Wie, 2004; Martin, 2004.

⁵ Sun, Jiao y Tian, 2010.

⁶ Hall y Braithwaite, 1990; Papathanassis y Beckmann, 2010; Sun, Jiao y Tian, 2010.

⁷ Hall y Braithwaite, 1988.

⁸ Lawton y Butler, 1987.

⁹ Petrick y Sirakaya, 2003.

¹⁰ Petrick y Hung, 2009.

¹¹ Teye y Leclerc, 1998.

¹² Cuellar y Kido, 2008.

¹³ Wood, 2000. Este autor utiliza la globalización como referencia para analizar la estructura mundial de los cruceros y sus efectos en la economía y en el mercado laboral. Según este autor el turismo de cruceros es una representación de la globalización en el mar, donde hay una deslocalización de la producción, generalmente en zonas en desarrollo como el Caribe donde se puede encontrar mano de obra barata que contrasta con la presencia de unos consumidores de alto nivel adquisitivo.

donde no sólo se resalta la contaminación por el tráfico marítimo y los residuos del buque sino también el impacto que provocan las infraestructuras portuarias¹⁴, entre otros. Además, recientemente se han publicado una tesis doctoral sobre la evolución del turismo de cruceros en España¹⁵, y algunos artículos que tratan diferentes aspectos derivados del turismo de cruceros en el puerto de Barcelona como su evolución¹⁶ y los conflictos que genera¹⁷.

El turismo de cruceros y sus principales regiones operativas

Uno de los presupuestos básicos para la realización de la actividad turística es el desplazamiento¹⁸. La interrelación entre turismo y transporte se ha sustentado sobre la adaptación de los vehículos, las infraestructuras, los servicios a la creciente y variante demanda, así como la contribución del transporte a buena parte de los impactos ambientales imputados a la actividad turística¹⁹. La Organización Mundial del Turismo define el crucero a partir de la concepción del buque como *resort* flotante y no como un mero medio de transporte, donde se complementan las actividades de ocio realizadas en el buque y en tierra firme. Por tanto, la industria de cruceros es diferente de otras formas de viajes ya que puede ser comercializada como un vehículo o como un destino²⁰.

La actividad de los cruceros turísticos es algo relativamente moderno, que surge a principios de los años 70 en Miami y que coincide con la evolución en el negocio de los trasatlánticos o buques de pasaje de línea, por la competencia en tiempo que supusieron los aviones a reacción²¹. La inversión en la aeronáutica siempre ha ido por delante de la marítima, aunque a partir de finales de los 80, se ha producido un gran desarrollo en la construcción de cruceros²². Desde entonces la demanda ha estado creciendo a un ritmo muy fuerte que se refleja en que las principales compañías de cruceros ocupan los primeros puestos en el ranking del sector turismo y ocio.

Los cruceros han supuesto un destacado empuje en la participación del transporte marítimo ya que en los últimos 25 años la demanda mundial se ha quintuplicado superando ampliamente los 21 millones de pasajeros en 2014, de los que un 55% y un 30% corresponden a la demanda norteamericana y europea respectivamente²³.

¹⁴ Johnson, 2002.

¹⁵ Cerchiello, 2013.

¹⁶ Garay y Cànoves, 2012.

¹⁷ Legoupil, 2013.

¹⁸ Hernández, 2008, p.40.

¹⁹ Martínez, Seguí y Petrus, 2011, p.185.

²⁰ Sun, Jiao y Tian, 2010.

²¹ Organización Mundial del Turismo, 2008, p. xi.

²² Hernández, J., 2008, p. 67.

²³ Cruise Lines International Association.

Regiones cruceísticas e itinerarios

El turismo de cruceros se distribuye en el territorio en regiones, donde cada una de ellas ofrece distintos itinerarios. Según la cantidad de navieras y por tanto de turistas que visitan estas regiones, unas serán más importantes que otras. Según datos de 2013, la región con más cruceístas es el Caribe/Bahamas con un 37% del mercado mundial. Este destino se caracteriza por una demanda prácticamente estadounidense y canadiense ya que concentran más del 90% de los cruceístas. En segundo lugar se sitúa el Mediterráneo con un 20% de la demanda y en tercera posición se sitúa Europa sin la región mediterránea, es decir, la costa escandinava y la costa atlántica con un 10%. El restante 33% se divide entre los itinerarios que tienen lugar en Alaska, Asia, Oceanía y en el sur de África²⁴.

Cada región cruceística está formada por varios itinerarios diseñados por las navieras con el fin de maximizar el beneficio total de la temporada y atraer a la demanda. Éstos incluyen el destino, los puertos de escala, su secuencia, la duración de la estancia en cada puerto, la velocidad del buque, las fechas de salida y la estructura de tarifas de los cruceros²⁵. Según la Organización Mundial del Turismo, existen 3 tipos de itinerarios: los cruceros superiores a un día con varios destinos, los cruceros de un solo día con un solo destino y los cruceros *to nowhere*, en el que el buque es un destino en sí mismo como es el caso de los cruceros-casino.

La oferta de cruceros y sus principales variables

Los cruceros tienen una oferta muy diversificada y que va variando para satisfacer a los diferentes segmentos de la demanda²⁶. La industria ha ido respondiendo a los deseos vacacionales de los turistas e innovando en el desarrollo de nuevos destinos, nuevas naves, diversas actividades y servicios a bordo, además de un amplio margen de actividades en tierra como también nuevas temáticas y diferentes duraciones de los recorridos²⁷.

Navieras y buques

Desde los inicios de la actividad de cruceros se crearon asociaciones con el propósito de organizar, controlar y planificar dicha industria, de las que destacan *Florida Caribbean Cruise Association* (FCCA) y *Caribbean Line Internacional Association* (CLIA). Así mismo, el 37% de la oferta mundial de camas está controlada por 2 grandes compañías navieras: la *Carnivale Corporation Plc.* y la *Royal Caribbean Ltd*²⁸. Por otro lado, el Mediterráneo y el Caribe son las dos regiones en las que operan más navieras con un 21% y un 14% respectivamente²⁹.

²⁴ Florida-Caribbean Cruise Association.

²⁵ Sun, Jiao y Tian, 2010.

²⁶ Sun, Jiao y Tian, 2010.

²⁷ Fernández, 2008.

²⁸ Observatorio Turístico de la Comunitat Valenciana, 2013.

²⁹ Organización Mundial del Turismo, 2008.

En cuanto al tamaño de los buques, éste viene limitado por factores económicos y logísticos. Por una parte, cuanto mayor es el buque más instalaciones e infraestructuras podrá tener, por tanto mayor capacidad de pasajeros y mayor oferta complementaria. Sin embargo, hacer una gran inversión en un solo buque puede ser peligroso ya que si no funciona el producto final, las pérdidas económicas pueden ser muy elevadas. De todas formas, en la última década se ha producido una carrera hacia el gigantismo que en transporte marítimo tiene un paralelismo con el incremento de tonelaje de los buques de carga, entre otros, los portacontenedores³⁰. En este estudio se ha podido comprobar como el número de cruceristas en el Mediterráneo durante la última década ha aumentado en 10 millones, mientras que el tráfico de buques se ha mantenido (figura 1) confirmando que los cruceros cada vez tienen más capacidad.

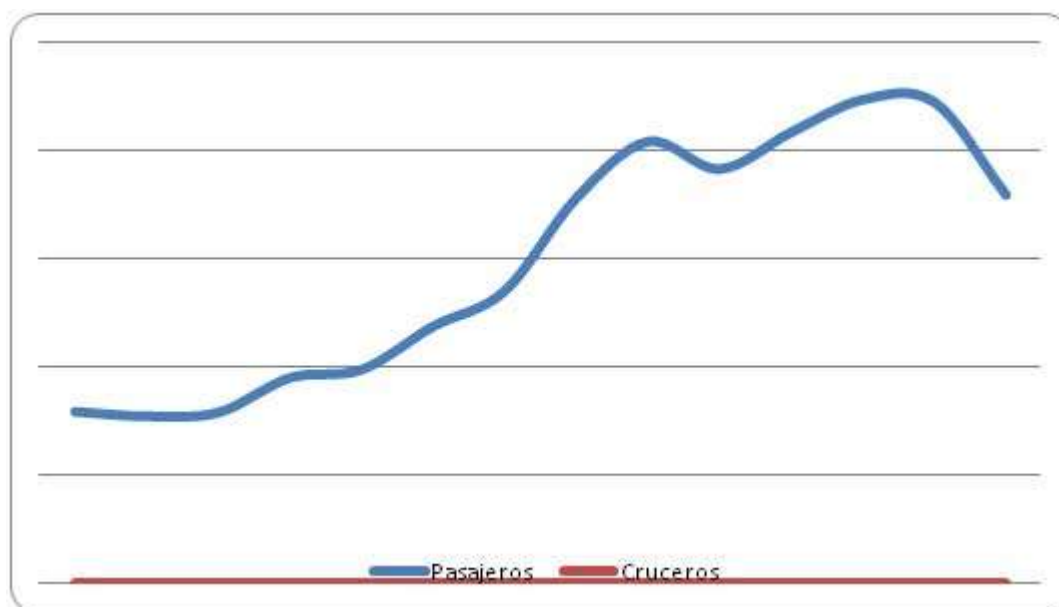


Figura 1. Tráfico de buques y pasajeros de cruceros en el Mediterráneo.

Fuente: MedCruise y las diferentes webs oficiales de las autoridades portuarias de los puertos mediterráneos. Elaboración propia.

Los cruceristas: segmentación y especialización del mercado

El 59% de los demandantes de cruceros en el mercado mundial son de origen estadounidense y canadiense, por tanto los destinos que elijan éstos, serán los principales en el mundo. Los cruceristas europeos representan el 26%, entre los que destacan los británicos y alemanes con un 7% y un 5% respectivamente³¹. Así como la mayoría de norteamericanos eligen el Caribe como principal destino, la mayoría de los europeos eligen la región mediterránea.

Según el estudio, *Turismo de Cruceros*³², el mercado fundamentalmente está dirigido a los adultos de más de 25 años de edad con unos ingresos superiores a 30.000€. En

³⁰ Seguí, 2011.

³¹ Cruise Market Watch, 2014. y Organización Mundial del Turismo, 2008. Datos obtenidos a partir de la Tabla 1, p. xv.

³² Realizado por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, 2009.

general los cruceristas gastan unos 1.500€ por semana. La edad promedio es de 49 años, el 57% son graduados universitarios y el 83% está casado. Principalmente viajan con sus cónyuges (77%), seguido por los hijos menores de 18 años (30%), amistades (25%) y otros miembros de la familia (23%). Las fuentes de información que influyen en la selección de los cruceros son principalmente webs y prensa. Por otro lado, las agencias de viajes juegan un papel importante en la planificación y reserva, ya que alrededor del 90% se hacen mediante agentes³³. Por último, a pesar de la gran atención que los investigadores han realizado sobre la motivación de realizar un viaje, poco se ha estudiado en el contexto de los cruceros³⁴, sin embargo se ha comprobado que los principales motivos son la lealtad, la familiaridad y las recomendaciones³⁵.

Caribbean Line Internacional Association expone que el mercado mundial de cruceros está dividido en 4 segmentos donde cada naviera se centra en uno o dos y cada buque en uno. Los segmentos ordenados de mayor a menor prestación de servicios son: Lujo, Premium, Contemporary y Budget. El objetivo de la segmentación es diferenciar a los consumidores que están dispuestos y pueden pagar precios más altos de los que están dispuestos a pagar precios más bajos³⁶. Por otro lado, existen diferentes especialidades de cruceros como los familiares, para empresas, cruceros temáticos y especiales.

Estacionalidad

La estacionalidad también influye a esta tipología de turismo ya que depende en gran medida de las vacaciones de la población, que son generalmente en verano, pero también hay una estrecha relación entre estación y destino.

Como se ha mencionado con anterioridad, el Caribe es la zona crucerística más importante del mundo y se reconoce como un destino de invierno debido a la temporada ciclónica en verano. Por su parte, el Mediterráneo concentra el 30% del mercado global en verano debido al clima cálido de esta estación. Este fenómeno ha provocado que las grandes compañías operen en el Caribe en la época de invierno y se muevan hacia el Mediterráneo durante el verano. Para disminuir el efecto de la estacionalidad, las compañías navieras realizan estrategias comerciales durante los períodos de baja actividad, fundamentalmente dirigidas hacia la disminución de los precios y el ofrecimiento de descuentos y ofertas especiales, de esta manera se mantiene la oferta en constante movimiento³⁷. Sin embargo, no hay que olvidar que a pesar de que el Mediterráneo se caracteriza por inviernos suaves, entre mediados de noviembre hasta mediados de marzo el tiempo meteorológico no es el más conveniente para realizar este tipo de turismo. Por tanto, pensar en los cruceros como un desestacionalizador del turismo es una utopía, aunque si podría ser una buena fórmula para alargar la temporada.

³³ Sun, Jiao y Tian, 2009.

³⁴ Hung y Petrick, 2009.

³⁵ Petrick, Li y Park, 2007.

³⁶ Sun, Jiao y Tian, 2010.

³⁷ Organización Mundial del Turismo, 2008, p. 20.

Impacto económico y ambiental del turismo de cruceros

El cálculo del impacto económico de un destino es de gran importancia ya que permite evaluar objetivamente si el turismo de cruceros es beneficioso económicamente o no para la comunidad local. Para ello deben considerarse las infraestructuras disponibles, nivel de desarrollo y accesibilidad del destino, como también el tipo de segmento de cruceros, los agentes económicos que intervienen y un análisis de sostenibilidad socioeconómica y ambiental.

El concepto de crucero como *resort* marino implica un mayor interés de las navieras en incrementar el tiempo de los cruceristas a bordo, en detrimento de su estancia en tierra firme y por tanto la reducción de su consumo en el destino local. Hay que destacar que en algunas ocasiones, hay cierta competencia entre los destinos y las navieras, ya que el buque es ya en si mismo un destino. Algunas navieras responden a esta competencia comprando islas-destino generando un impacto casi nulo en la economía local. De cualquier forma, es indudable que el turismo conlleva una transferencia de rentas al destino, aunque también es cierto que una buena parte de los beneficios obtenidos revierte de nuevo a los estados del norte³⁸, pues no hay que olvidar que muchas multinacionales turísticas de países desarrollados, fundamentalmente cadenas hoteleras, tour operadores y compañías aéreas o navieras ostentan el desarrollo turístico de los países en vías de desarrollo³⁹. Una gran responsabilidad sobre esta situación la tiene la poca participación de agentes locales y la limitada regulación e imposición fiscal⁴⁰. Al fin y al cabo, el turismo de cruceros no deja de ser una actividad globalizada en el mar, ya que el Caribe puede funcionar como un laboratorio para entender los efectos de la globalización sobre la economía en general y sobre el mercado laboral en particular⁴¹.

Por último, el turismo sostenible es inalcanzable por su capacidad de contaminar y consumir recursos. Como otras modalidades de turismo y transporte, los cruceros representan una amenaza para el medioambiente y es fundamental que respete al máximo el medio para preservar el ecosistema local y mantener la calidad del producto⁴².

El turismo de cruceros en la región mediterránea

En el curso de las últimas décadas, el número de turistas se ha multiplicado de manera exponencial en la región mediterránea, llegando a ser en 2005 el principal destino del planeta con casi 160 millones de turistas internacionales, casi un 20% del mercado. Esta primera posición se ha mantenido hasta la actualidad con 201 millones de turistas

³⁸ Se refiere a los países desarrollados económicamente.

³⁹ Hernández, 2008, p. 32.

⁴⁰ Cuellar y Kido, 2008.

⁴¹ Wood, 2002.

⁴² Johnson, 2002; Glasson, 1998.

internacionales en 2013 gracias a que dentro de los 10 primeros países en el ranking mundial del turismo se encuentran Francia, España, Italia y Turquía⁴³.

Este hecho se debe a su situación geográfica, relativamente próxima a las principales capitales europeas, es decir, al principal mercado turístico⁴⁴, ya que la distancia resulta determinante en la elección de los destinos como se demuestra en que el 79% del turismo internacional se produce dentro de la propia región emisora⁴⁵; como también a un conjunto de elementos atmosféricos predominantes, que generan un clima cálido en verano y suave en invierno que posibilita el turismo de Sol y playa⁴⁶. No obstante, no hay que olvidar el factor histórico, cultural y paisajístico de esta región, donde nacieron las primeras civilizaciones que nos han legado un patrimonio de valor incalculable.

Paralelamente al mercado turístico internacional, los cruceros en el Mediterráneo han crecido notablemente en la última década (figura 2) aunque hay que destacar que en 2008 experimentaron una leve caída debido a la crisis económica que afectó a los principales países emisores. A partir del 2010 la tendencia creciente se ha ido estabilizando y en 2012 se han contado más de 24 millones de cruceristas.

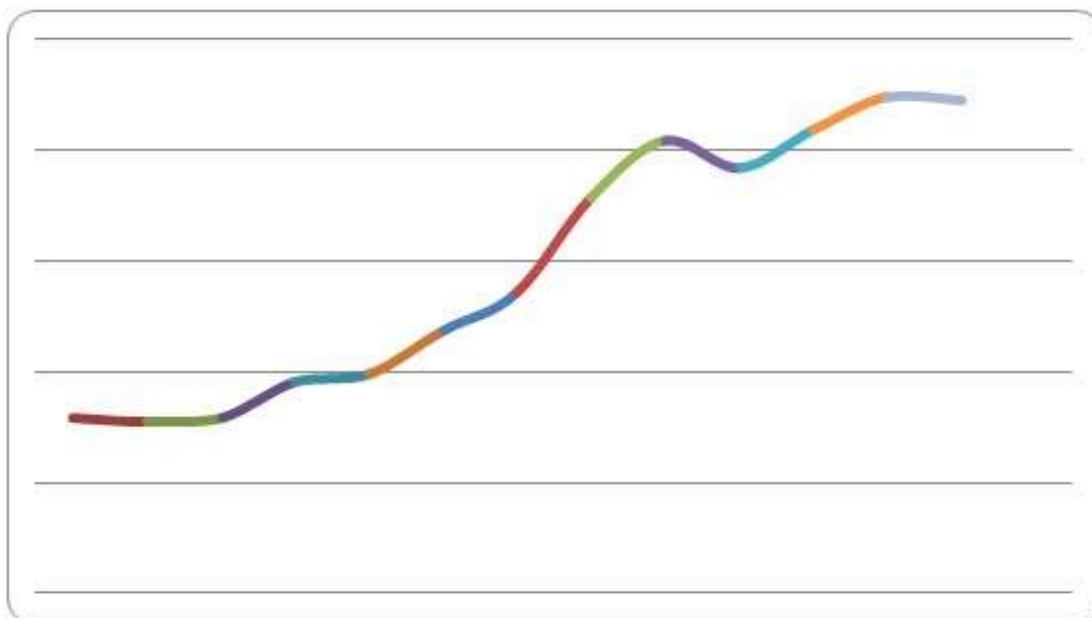


Figura 2. Evolución del tráfico de pasajeros en el Mediterráneo.

Fuente: MedCruise y las diferentes webs oficiales de las autoridades portuarias mediterráneas.
Elaboración propia.

⁴³ Organización Mundial del Turismo, 2014, p.1-12.

⁴⁴ Organización Mundial del Turismo, 2014, p.12. Los turistas europeos han generado el 50% de las llegadas internacionales en el 2013.

⁴⁵ Martínez, Seguí y Petrus, 2011, p. 190-191. Este efecto explica bien el dominio de Europa en el contexto mundial, al beneficiarse sus destinos turísticos de una localización a distancias accesibles respecto a los principales emisores.

⁴⁶ Gómez, 2010.

Principales puertos de cruceros

En este apartado se pretende analizar y comparar los principales puertos mediterráneos a partir de la información estadística conseguida de las autoridades portuarias y de la organización Medcruise.

En el cuadro 1 (en anexo) se muestra el tráfico de pasajeros de cruceros por país, puerto y año⁴⁷. Esta tabla está organizada en tres tipos de columnas: la primera se refiere a los países y la segunda a los puertos mediterráneos, ambas están ordenadas de mayor a menor número de cruceristas por país o puerto respectivamente según datos del 2012. Por otro lado, en el resto de columnas se muestran las cifras anuales para cada puerto. Todas las columnas referentes a un año tienen 10 cifras en negrita, esto significa que para un año dado, ese puerto está entre los 10 puertos con más cruceristas del Mediterráneo.

Los puertos que durante los 12 años analizados siempre han estado en el ranking son: Barcelona, Civitavecchia, El Pireo, Venecia, Illes Balears y Nápoles. Lo que se traduce en que los países con más cruceristas están situados en el noroeste y centro del mar Mediterráneo. Por último destacar que algunos destinos no ofrecen la información estadística de sus puertos por separado, sino en su conjunto, por eso sus cifras pueden ser más elevadas que en la realidad⁴⁸.

En datos de 2012, el país con mayor número de cruceristas es Italia ya que es el estado que tiene más puertos en el Mediterráneo, destaca Civitavecchia, segundo puerto más importante de la región. En segundo lugar se encuentra España, aunque tiene menos puertos en la vertiente mediterránea que Italia, dos de ellos ocupan el primer y cuarto lugar en el ranking, es el caso de Barcelona y los puertos de las Illes Balears⁴⁹. En tercera posición se sitúa Grecia, donde el Pireo se posiciona como tercer puerto con mayor tráfico de cruceristas.

Los cinco puertos de la región mediterránea que más han crecido en tráfico de cruceristas entre el año 2000 y el 2012 se pueden dividir en tres categorías: por un lado Ravenna con un crecimiento de 9.733%, por otro lado los puertos de Koper y Valencia con crecimientos que rondan el 5.000%, y en tercer lugar con cifras mucho más modestas se encuentran Savona, Estambul y Civitavecchia con aumentos que superan el 500% (cuadro 2 en anexo). Por otro lado, algunos puertos presentan una disminución importante durante este periodo como los puertos de Chipre, Egipto, Volos (Grecia) y Sète (Francia), con reducciones superiores al 50%. Las causas se intuyen de diferente naturaleza como la inseguridad política en Egipto, la crisis económica en Chipre y Grecia y la competencia de Sète con Marsella.

⁴⁷ No se ha podido obtener información anual de todos los puertos por tanto las conclusiones dependen de los datos obtenidos.

⁴⁸ Por ejemplo en el caso de Chipre, no podemos obtener los datos de tráfico de pasajeros de Larnaka y Limassol por separado, sino que se presentan juntos. Otros ejemplos serían Egipto, Marruecos, la Riviera Francesa y las Illes Balears.

⁴⁹ El tráfico del puerto de Palma representa el 88% del total de puertos de las Illes Balears.

En el cuadro 3 (en anexo), se contextualiza el tráfico de cruceros con otras variables significativas relacionadas directa o indirectamente con el turismo que nos permiten enfatizar su importancia en estos destinos en el año analizado.

El país mediterráneo con más peso en cruceristas de toda la región es Italia con un 40%. Le sigue España con un 22%, un poco más de la mitad de cruceristas de Italia y Grecia con un 11% del mercado regional. El resto de puertos representan cifras inferiores al 6%, por tanto, estos tres países concentran el 73% del tráfico de cruceros.

Los puertos de Civitavecchia, Venecia y Nápoles son los puertos italianos que concentran un mayor número de cruceristas del país, además al puerto romano llega el 9% del mercado mediterráneo. Por otro lado, en España, Barcelona supone un 45% del peso en cruceristas en todo el estado y un 10% en toda la región, seguido a distancia de las Illes Balears con casi el 24% y 5% respectivamente. En el caso de Grecia, el Pireo y Corfu concentran el 96% de los cruceristas del país, aunque el Pireo con un 75% es el puerto que representa un peso mayor, además obtiene el 8% de los cruceristas de la región. El resto de puertos representan para el conjunto de la región cifras inferiores al 4%, aunque concentren un porcentaje alto en relación al total de cruceristas que llegan a su país.

Por otro lado, existe cierta correlación entre los países más turísticos y los más crucerísticos, aunque no mantienen las mismas posiciones en los dos rankings. Mientras Francia es el primer país en turismo, ocupa el cuarto lugar en cruceros ya que cuenta con pocos puertos, además sus principales focos de turismo son interiores. Además, mientras que Italia es el primer país en cruceristas del Mediterráneo debido a la gran cantidad de puertos especializados en este tipo de turismo, es el tercer país con más turistas de la región. En cambio, España se mantiene en un segundo lugar en los dos rankings. Finalmente Turquía es el quinto país con más cruceristas y el cuarto con más turismo, mientras que Grecia es el tercer país con un mayor tráfico de cruceros y el quinto con más turistas.

También hay una correlación entre el PIB⁵⁰ del país y la cantidad de turistas o de cruceristas que tiene, excepto Mónaco que tiene el PIB más elevado de todos los países de la región y tasas más bajas en turistas y cruceristas. También destacan aquellos países en proceso de desarrollo que tienen el PIB muy bajo y en cambio tienen cierto número de turistas, como Egipto, Marruecos y Túnez.

Se ha calculado también la tasa de intensidad turística⁵¹ y la tasa de intensidad turística de cruceros⁵² que nos indica cuantos residentes hay por cada turista o crucerista, de esta manera podemos conocer el impacto que sufren los destinos. Como es lógico, en los países analizados hay más turistas que cruceristas por residentes ya que los cruceristas suponen sólo un 8,5% del turismo general en el Mediterráneo. En el caso de España, Francia y Grecia, la relación entre turistas y residentes es casi 1 a 1, en cambio hay muchos más residentes para cada crucerista. Esta diferencia entre las

⁵⁰ El PIB está expresado en unidades de dólares estadounidenses a precios corrientes.

⁵¹ $I_t = N^\circ \text{ total de residentes} / N^\circ \text{ total de turistas}$

⁵² $I_c = N^\circ \text{ total de residentes} / N^\circ \text{ total de cruceristas}$

tasas, se debe a que tienen una gran tradición turística en zonas interiores⁵³. Sin embargo, los países islámicos presentan muchos más residentes por cruceristas que por turistas, por lo que entendemos que el turismo de cruceros no es muy intenso. Un ejemplo sería Siria, que por cada turista hay 4,42 residentes y por cada crucerista hay 1.034 residentes. La causa de este hecho podría ser la inseguridad e inestabilidad política, una falta de inversión en infraestructuras y de mano de obra calificada. En cambio, hay otros países con estas tasas más próximas, es decir, que para cada turista o crucerista, aproximadamente hay el mismo número de residentes, es el caso de Malta o Chipre, donde el primero tiene por cada turista 0,29 residentes y por cada crucerista 0,69 residentes⁵⁴.

Otro índice que se ha calculado es la tasa de movilidad⁵⁵ de cruceros por país que indica el número de cruceristas por habitante. El país que tiene la tasa más elevada es Malta ya que por cada residente hay 1,44 cruceristas, le sigue Chipre con 0,48 cruceristas por residente y Grecia 0,24 cruceristas por residente. Los países mediterráneos del norte de África y de Oriente Próximo tienen las tasas más bajas debido a su poca especialización crucerística, en cambio Italia y España aunque son líderes en tráfico de cruceros, presentan una reducida tasa de movilidad al ser países muy poblados. En último lugar se relaciona el número de cruceristas con el número de turistas para observar el grado de especialización crucerística. Destaca Mónaco ya que por cada turista hay 0,8 cruceristas, le sigue Malta con un porcentaje más modesto.

Si nos centramos en España (cuadro 4), a pesar de que la Comunidad Autónoma con más cruceristas sea Cataluña debido al gran tráfico que tiene el puerto de Barcelona, las diferentes tasas indican que la Comunidad Autónoma de las Illes Balears es donde se produce un mayor impacto no sólo en turistas sino también en cruceristas ya que por cada turista y crucerista que llega hay 0,11 y 0,85 residentes respectivamente.

Cuadro 4
Análisis estadístico de las Comunidades Autónomas de la ribera mediterránea española en 2012

CC.AA de España	Tasa intensidad turística por C.A 2012	Tasa intensidad cruceros por C.A 2012	Tasa de movilidad cruceros por C.A 2012
Cataluña	0,52	3,11	0,32
Illes Balears	0,11	0,85	1,17
Andalucía	1,11	8,89	0,11
Comunidad Valenciana	0,93	8,94	0,11
Murcia	2,51	17,41	0,06
Ceuta	1,15	13,83	0,07

Fuente: Datos obtenidos del cuadro 2 y el INE. Elaboración propia.

⁵³ Paris, para Francia. Madrid para España.

⁵⁴ Estos países se caracterizan por ser islas con una posición céntrica en los circuitos mediterráneos por lo que el tráfico marítimo es importante y además no concentran un gran porcentaje de turistas como Francia, Italia o España.

⁵⁵ Tasa de movilidad de cruceros=Nº total de cruceristas / Nº total de residentes.

La singularidad del puerto de Barcelona

Barcelona, puerto de cruceros, ha sido el fruto de un duro trabajo por parte de los agentes implicados y de una buena coordinación entre ellos desde su exposición mundial en los JJOO de 1992 donde estuvieron atracados 17 buques como hoteles flotantes. Enseguida las principales navieras del momento crearon lazos con las consignatarias locales para impulsar el interés de la Autoridad Portuaria por este tipo de tráfico y ayudar a promover la ciudad internacionalmente con “Turisme de Barcelona”⁵⁶. El éxito de Barcelona queda de manifiesto en que es el puerto más importante de cruceros del Mediterráneo. A partir del 2003 supera el millón de cruceristas, en el año 2008 supera los dos millones convirtiéndose en el principal puerto de cruceros de Europa, en el año 2009 se convierte en el quinto puerto más importante del mundo⁵⁷ y actualmente supera los dos millones y medio de cruceristas.

Este liderazgo se debe a que Barcelona es un puerto base en la mayoría de itinerarios del Mediterráneo occidental ya que se sitúa a escasa distancia de los principales puertos de esta zona, de los principales recursos turísticos, de las zonas turísticas tradicionales como la Costa Brava y la Costa Dorada y también de los principales mercados emisores europeos⁵⁸. Finalmente, el puerto de Barcelona está muy bien comunicado con el centro de la ciudad, además del aeropuerto, estaciones ferroviarias y la red metropolitana de transporte, lo que hace que su accesibilidad sea excelente.

El hecho de que Barcelona sea puerto base tiene una doble lectura, por un lado favorece la economía local ya que muchos cruceristas antes o después de realizar el viaje pernoctan en hoteles barceloneses y consumen en sus restaurantes y tiendas. En el 2006 se realizó un estudio sobre el impacto de cruceros en las economías locales con el objetivo de dar a conocer a las autoridades locales, nacionales y europeas la contribución económica y social de los cruceros. El resultado de dicho estudio indicó que en Barcelona, el negocio de cruceros es el responsable de 14.000 puestos de trabajo, con una remuneración total de 442 millones de euros⁵⁹. No obstante, otras fuentes señalan que el turismo de cruceros genera menos ingresos para la ciudad condal que otros tipos de turismo o que un ciudadano español al cabo de un año, además del coste que supone al ayuntamiento restablecer el orden público y la limpieza en las zonas próximas al puerto. Por otro lado, la llegada masiva de turistas y cruceristas provoca en la zona de la Rambla y la Ciutat Vella una degradación del espacio público, pérdida de la vida de barrio, desprotección del patrimonio arquitectónico respecto a usos históricos y especulación inmobiliaria y hotelera⁶⁰.

Por último, según datos de la Autoridad Portuaria de Barcelona, el reto actual es mantenerse y reinventarse, es por tanto imprescindible permanecer atento a los

⁵⁶ Barrufet, 2010.

⁵⁷ Puertos del Estado, 2012.

⁵⁸ Garay y Cànoves, 2012.

⁵⁹ Organización Mundial del Turismo, 2008.

⁶⁰ Legoupil, 2013.

cambios de la demanda, ofrecer garantía, seguridad, calidad y dotar al destino de mejores infraestructuras⁶¹.

Los cruceros en las Illes Balears

Las Illes Balears con una población total de poco más de 1.100.000 personas recibió en el 2014 más de 13.500.000 turistas⁶² de los cuales aproximadamente 1.500.000 eran cruceristas, es decir, un 11% de los turistas son cruceristas, lo que la convierte en la comunidad autónoma española donde los cruceros tienen una mayor intensidad.

Palma, máxima representante de los puertos baleares, siempre ha estado situada entre los 10 principales puertos de cruceros del Mediterráneo. En el 2000 fue el puerto español con más cruceristas, en 2001 ocupó un segundo lugar por detrás de Barcelona y hasta 2006 no fue superada por Civitavecchia. En los años 2007 y 2008 se situó en un cuarto puesto por detrás del Pireo y desde el 2009 hasta la actualidad ocupa el quinto puesto en el ranking mediterráneo de puertos de cruceros. A día de hoy, el archipiélago balear supone casi un 6% del tráfico de cruceristas en el Mediterráneo y casi el 25% en España.

Las Illes Balears

La economía balear está muy centrada en el sector turístico, sin embargo al ser un destino maduro, tiene que estar en continua evolución adaptándose a los cambios de la demanda y la oferta, además de intentar suavizar la fuerte estacionalidad turística y el intenso consumo del suelo⁶³, es por eso que en los cruceros encuentra una de las fórmulas que mejor se adapta a estas exigencias. Además, las Illes Balears disponen de unas condiciones geográficas y climáticas privilegiadas para el desarrollo de los cruceros, como también el hecho de que están situadas en el centro del Mediterráneo occidental por lo que la mayoría de los itinerarios occidentales escalan en sus puertos.

También hay que destacar que disponen de un acceso rápido y frecuente a las principales capitales europeas (figura 3) debido a la gran cantidad de vuelos (cuadro 5) que concentran sus aeropuertos, especialmente el de Son Sant Joan en Mallorca.

⁶¹ Puertos del Estado, 2012.

⁶² IBESTAT, 2015.

⁶³ CIITIB-CAEB, 2005. Al concentrar la actividad económica durante sólo unos meses al año, se producen importantes desequilibrios como colapsos en los sistemas de transporte durante los meses de temporada alta, el aumento del desempleo en la temporada baja, la infrautilización de infraestructuras y su sobredimensionamiento en relación a la utilización media, etc.

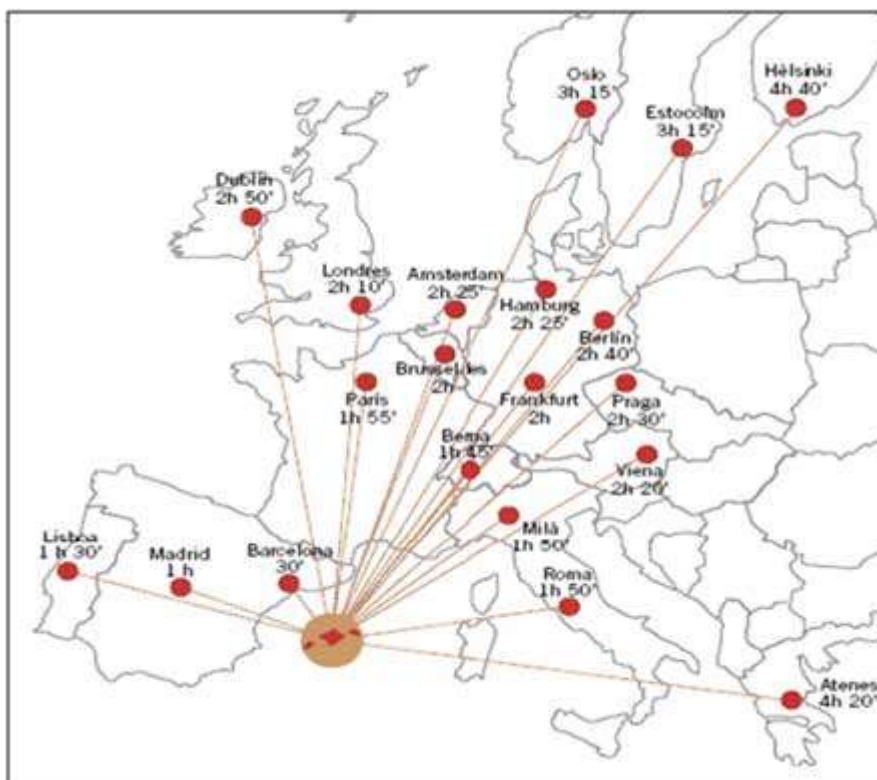


Figura 3. Horas de vuelo entre Palma y las principales ciudades europeas.

Fuente: IBAE. *Les Illes Balears en Xifres*, 2007.

Cuadro 5
Evolución de llegadas y salidas aéreas en las Illes Balears

AÑOS	MALLORCA		MENORCA		IBIZA	
	AVIONES	PASAJEROS	AVIONES	PASAJEROS	AVIONES	PASAJEROS
2.010	172.711	11.901.120	27.227	1.889.478	51.500	3.561.370
2.011	178.427	17.498.820	27.113	2.054.276	56.612	4.399.934
2.012	172.499	18.069.494	24.843	2.053.978	53.693	4.390.978
2.013	168.568	18.662.396	23.849	2.099.556	51.753	4.646.282
2.014	171.294	19.005.596	24.092	2.139.230	55.445	5.233.540

Fuente: AENA. Elaboración propia

Las tres islas principales (Mallorca, Menorca e Ibiza) tienen terminales de cruceros en sus respectivas capitales. En Formentera y en el puerto de Alcudia también pueden llegar cruceros aunque a penas se ha dado el caso.

Evolución de la demanda

Los datos más antiguos sobre el tráfico de cruceros en las Illes Balears son de 1964 con 246 escalas y 63.175 pasajeros⁶⁴, unas cifras muy elevadas en una época en la que el turismo de cruceros no se había democratizado y sólo lo practicaba la elite. Además,

⁶⁴ Autoritat Portuària de les Illes Balears, 2015.

estas cifras superan el tráfico de cruceristas de algunos puertos mediterráneos en la actualidad, como La Spezia, Alanya o Zadar.

La evolución turística en las Illes Balears se puede dividir en tres *booms* turísticos, tres pulsaciones económicas que repercuten tanto en la estructura socioeconómica del archipiélago como también en el territorio⁶⁵. Estas pulsaciones también se pueden observar en la evolución del turismo de cruceros (figura 4).

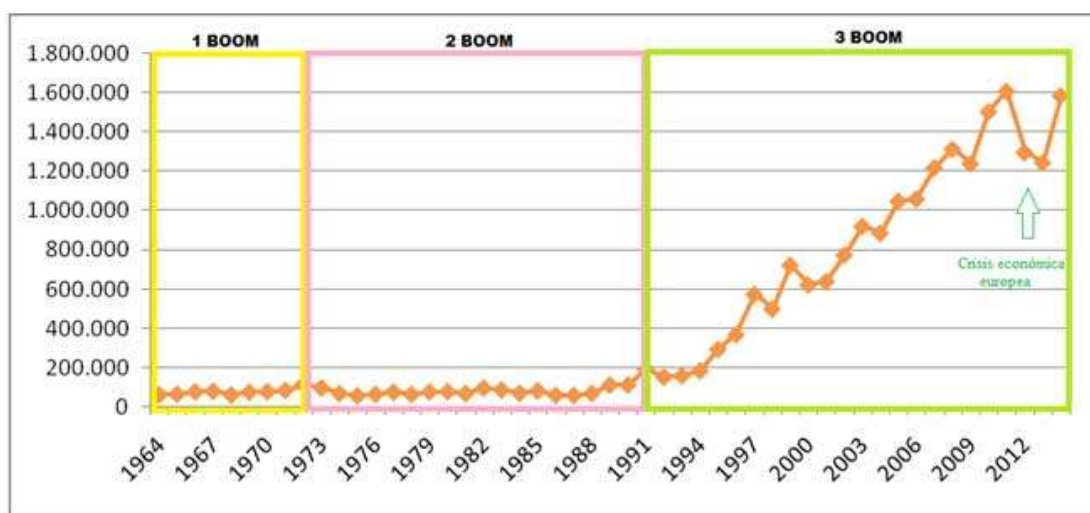


Figura 4. Evolución del tráfico de cruceristas en las Illes Balears.

Fuente: Autoritat Portuària de les Illes Balears. Blázquez y Murray, 2010. Elaboración propia.

El primer *boom* se inicia en la década de los 50 y finaliza con la crisis energética de 1973⁶⁶. En este periodo se sitúa el nacimiento del turismo de cruceros y en 1972 se sobrepasan los 100.000 cruceristas, aunque en 1973 con la crisis del petróleo hay una fuerte caída. El segundo *boom* turístico se inicia en 1974 y termina en 1992⁶⁷. En este periodo el turismo de cruceros tiene un crecimiento con algunos altibajos, en 1989 se superan los 100.000 cruceristas y en 1991 se acercan a los 200.000, sin embargo en 1992 el tráfico disminuye debido a la crisis del Golfo. Por último, el tercer *boom* turístico se inicia en 1993 hasta la actualidad⁶⁸. Este periodo se caracteriza por el inicio de Palma como puerto base de cruceros en el Mediterráneo en 1995, además destacar sobretudo el importante crecimiento entre el 2000 y el 2003 con un aumento de 300.000 cruceristas aproximadamente. A partir del 2005 se sobrepasa el millón con un crecimiento sostenido hasta el 2009, donde empiezan a sentirse las consecuencias de la crisis económica en Europa con la reducción de 300.000 cruceristas entre el año 2011 y 2012. Finalmente, en 2014 se recuperan cifras anteriores adaptando los precios a la demanda.

El puerto balear con más cruceristas y buques es con diferencia el de Palma (figura 5). Este puerto es pesquero, comercial, de pasajeros y deportivo y está situado en Mallorca, en el centro de la ciudad de Palma abierto al mar. Es el más grande de los

⁶⁵ Rullan, 1998.

⁶⁶ Blázquez y Murray, 2010.

⁶⁷ Blázquez y Murray, 2010.

⁶⁸ Blázquez y Murray, 2010.

cinco que gestiona la Autoridad Portuaria de les Illes Balears. Dispone de unos servicios que, aun habiendo hecho frente a limitaciones de espacio, han posibilitado la consolidación del puerto como uno de los más importantes de todo el Mediterráneo.

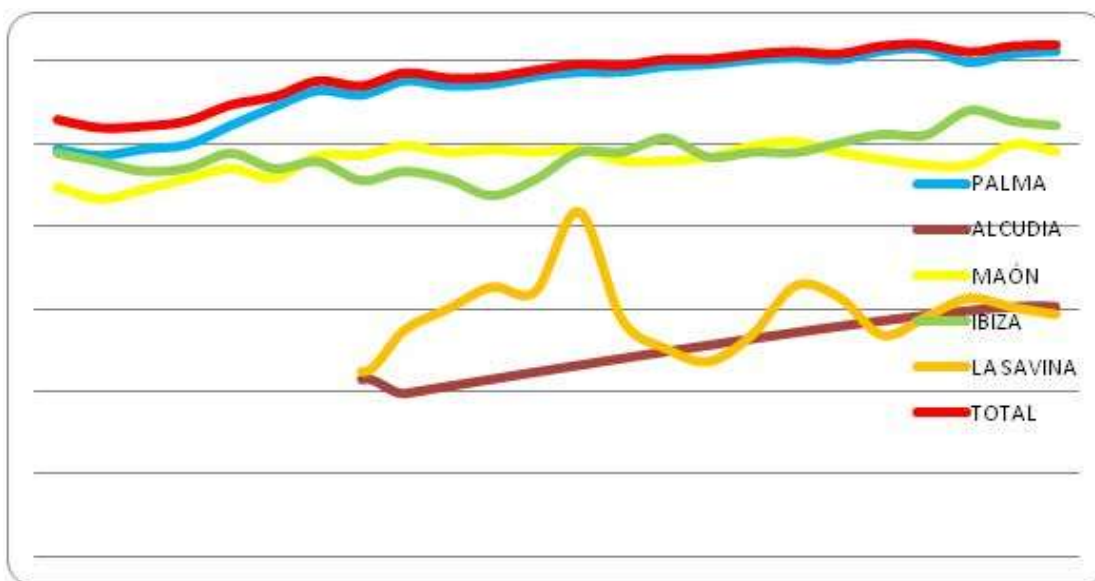


Figura 5. Evolución de los cruceristas en los puertos balears.

Fuente: Autoridad Portuaria de las Illes Balears.

Dispone de siete muelles para el atraque de buques de crucero y uno más para cuando el resto de muelles están ocupados⁶⁹. La buena posición de los puertos de las Illes Balears en el ranking⁷⁰ se debe a dotar a Palma la condición de puerto base desde 1995 gracias a la gran conexión que tiene el aeropuerto de Son Sant Joan con las principales capitales europeas, además de los servicios e infraestructuras que permiten el atraque de cruceros gigantes. Como se puede observar, se necesita de una escala logarítmica para poder representar en un mismo gráfico el tráfico de cruceristas de cada puerto balear, y como Palma está muy próximo al total, concentrando el 86% del tráfico.

Finalmente, aunque los cruceros están en auge, no hay que olvidar el peso del tráfico de pasajeros de líneas regulares (cuadro 6), ya que éstos triplican al total de cruceristas en 2014 gracias al gran tráfico que hay entre Eivissa y la Savina que suponen el 75% del tráfico regular de Baleares. Si analizamos los datos por puerto, observamos que Palma es el único que tiene más cruceristas que pasajeros en línea. No obstante, estos datos son insignificantes si los comparamos con el tráfico aéreo de los aeropuertos balears que en el 2014 contaron con 26.378.366 pasajeros⁷¹, de los cuales un 72% aproximadamente pertenecen al aeropuerto de Son Sant Joan.

⁶⁹ Ports de Balears, 2011.

⁷⁰ Treceavo lugar en el ranking mundial y quinto en el ranking mediterráneo.

⁷¹ Instituto Nacional de Estadística, 2014.

Cuadro 6
Tráfico de pasajeros de líneas regulares y de cruceros

2014	PALMA	ALCUDIA	MAÓN	IBIZA	LA SAVINA	TOTAL
REGULARES	805.595	246.455	119.855	2.013.882	1.541.458	4.727.245
CRUCEROS	1.336.437	1.058	79.089	169.065	875	1.586.524

Fuente: Autoridad Portuaria de las Illes Balears. Elaboración propia.

Los cruceristas

Con el objetivo de aproximarnos al prototipo de crucerista medio de Baleares, se ha realizado una encuesta a los pasajeros que desembarcaban en Palma el mes de septiembre de 2011, en temporada alta. Esta encuesta sirve para comparar la realidad actual con los datos obtenidos en un estudio realizado por INESTUR y CITTIB-CAEB entre 2004 y 2005. El resultado final es que en 6 años aproximadamente, el crucerista medio que llega a Baleares apenas varía, ya que los datos de 2005 y 2011 se asemejan.

En definitiva, el crucerista medio que llega al puerto de Palma es mayoritariamente de escala y británico, entre 50-60 años con estudios de nivel universitario. Suele viajar en pareja y ha realizado un crucero con anterioridad como también ya ha visitado Mallorca en otra ocasión. Obtiene la información sobre el crucero mediante Internet, pero compra el paquete en una agencia de viajes. Sitúa Palma como un destino importante dentro de su itinerario, al bajar del buque tiene información sobre Mallorca y suele realizar una excursión concertada por Palma y alrededores. Suele realizar compras y su movilidad por la ciudad es sostenible (a pie, bicicleta o transporte público).

Por otro lado, se distinguen dos tipos de cruceristas, los de escala y los de base. Los primeros son aquellos que visitan un destino durante unas 12 horas aproximadamente mientras el buque reposta lo necesario para seguir con el itinerario. Estos cruceristas suelen realizar compras, visitas y excursiones, aunque estas actividades suelen estar concertadas o controladas por la misma compañía naviera para retener el máximo de gasto que se realizará en tierra. Los segundos son aquellos que inician y terminan el itinerario de cruceros en un destino, que no tiene porque ser necesariamente el mismo (figura 6).

Palma es el único puerto base de las Illes Balears, por tanto se beneficia económicamente de los cruceristas que antes de iniciar el itinerario o al finalizarlo están algunos días visitando la isla. Para un destino tener un puerto base es sinónimo de grandes beneficios económicos, aunque no hay que olvidar que el puerto debe tener las infraestructuras necesarias como también dotar al buque de todos los servicios y provisiones, además de todos los impactos ambientales que conlleva.

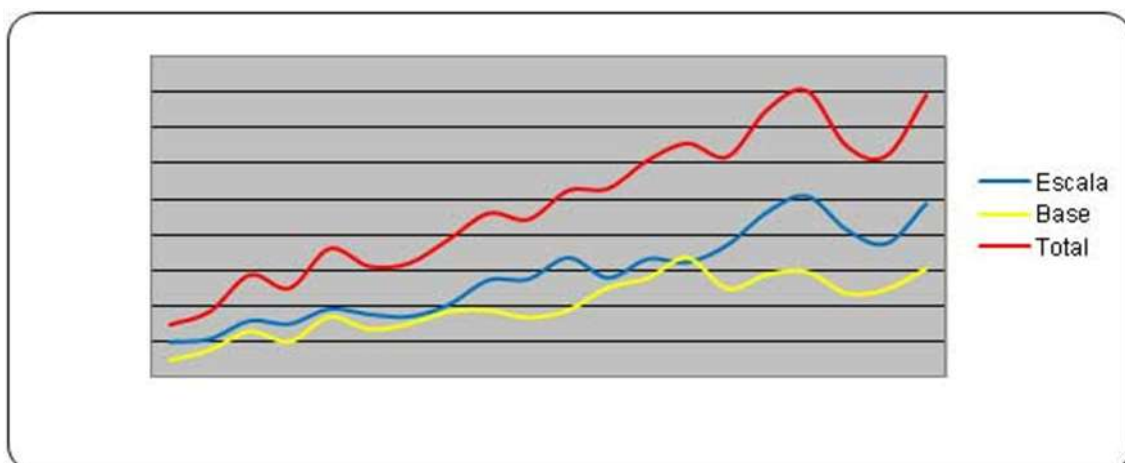


Figura 6. Cruceiros de base y de escala del puerto de Palma.

Los cruceiros de base están contabilizados dos veces, una en el inicio y otra en el final del itinerario.

Fuente: Autoridad Portuaria de las Illes Balears. Elaboración propia

Si suponemos que todos los cruceiros de base han llegado a Mallorca o salido por vía aérea, éstos suponen en 2014 un 3,1% del tráfico de pasajeros del aeropuerto Son Sant Joan.

Impacto económico

El impacto económico derivado del turismo de cruceiros depende del gasto de los cruceiros en tierra y la duración de su estancia en la isla. Cuanto más tiempo estén en tierra mayor gasto, es por eso que los cruceiros de base son los que tienen un mayor impacto económico ya que pueden alargar su estancia en la isla antes o al finalizar el cruceiro.

La estancia media de los cruceiros en las Illes Balears es de 1,49 días⁷² y el gasto medio⁷³ se estima en 55,52€ por persona y día de estancia⁷⁴. Además la estimación del impacto económico del turismo de cruceiros se descompone en dos tipos: el directo y el inducido⁷⁵. El primero⁷⁶ constituye el nivel de gasto de los cruceiros durante su estancia. En el 2014, el impacto directo ha sido de 119 millones de euros aproximadamente; el segundo⁷⁷ son los pagos efectuados por cada uno de los cruceiros

⁷² La denominación días es confusa, y en algunos casos deberíamos referirnos a horas de estancia, ya que en determinados casos los cruceiros atracan y abandonan el puerto el mismo día.

⁷³ El gasto medio se refiere a: gastos en excursiones, gastos en restaurantes y cafeterías, gastos en transportes, como bus, taxi o alquiler de vehículos, gastos relativos a entradas a museos, exposiciones o monumentos y a las compras.

⁷⁴ Las diferencias entre el gasto diario entre cruceiros de escala y de base es muy pequeña, los de escala se sitúan levemente por encima de los de base.

⁷⁵ INESTUR-CITTIB, 2009.

⁷⁶ Impacto directo=(Estancia media x Gasto medio diario/persona) x N° total de cruceiros en el que los de base se cuentan una única vez.

⁷⁷ Impacto inducido=Pago medio efectuado por cruceiro x N° de buques en un año determinado.

a proveedores por servicios portuarios y aprovisionamientos. La media de pagos por crucero es de 9.200 euros, por tanto, el impacto inducido en el 2014 es de 6,23 millones de euros. Por tanto, el impacto global⁷⁸ para el 2014 es de 125 millones de euros⁷⁹.

Los ingresos globales del turismo de cruceros no se computan dentro del total del gasto turístico ya que éstos provienen de visitantes que no cumplen con la definición de turista debido a que no pernoctan en la isla. Los cruceristas desde un punto de vista técnico se consideran excursionistas⁸⁰.

Finalmente el impacto económico global de los cruceros lo podemos comparar con el impacto económico generado por otros productos turísticos que se desarrollan en las Illes Balears⁸¹. El turismo náutico produce unos ingresos totales de 478 millones de euros, el turismo de golf genera 162 millones de euros y finalmente el cicloturismo tiene un impacto económico de 63 millones de euros⁸². A partir de estos datos se establece una jerarquía de productos turísticos según sus ingresos económicos (figura 7). Finalmente, cabe señalar que el impacto económico generado por el turismo en las Illes Balears en 2009 fue de 11.032 millones de euros⁸³ donde el turismo de sol y playa supuso el 92%. Por otro lado, el impacto económico global derivado del turismo de cruceros en 2010 en Palma, aunque se puede extrapolar al resto de Mallorca, es de 100 millones de euros, mientras que para las Illes Balears es de 115 millones de euros, de ahí que el puerto de Palma sea con mucha diferencia el más importante de Baleares recaudando el 87% de los beneficios económicos. Esto lleva a que en muchas ocasiones se hable del puerto de Palma, haciendo referencia al conjunto de puertos baleares.

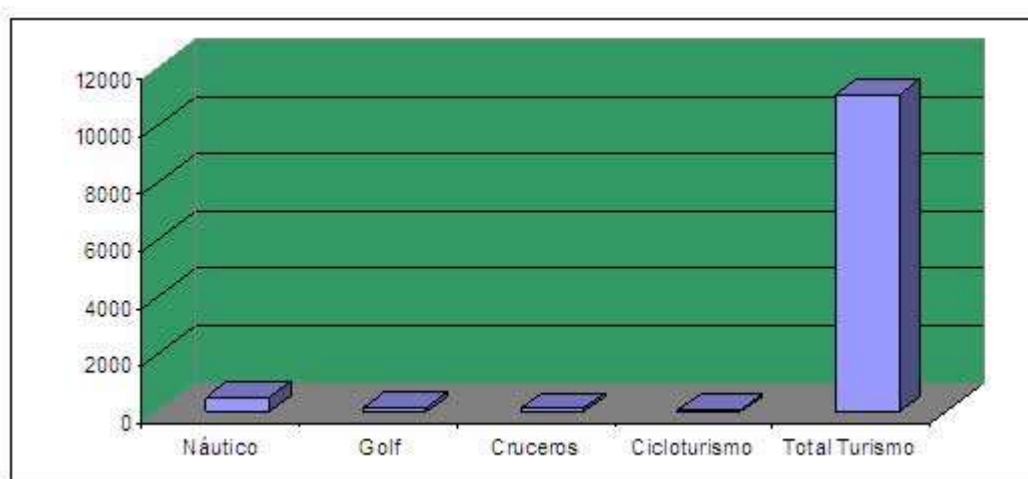


Figura 7. Impacto económico de los productos turísticos en las Illes Balear, 2009.

Cifras en millones de euros.

Fuente: Exceltur-Conselleria de Turisme de les Illes Balears e INESTUR-CITTIB.

⁷⁸ Impacto global=Impacto directo+Impacto inducido.

⁷⁹ Exceltur-Conselleria de Turisme de les Illes Balears, 2009.

⁸⁰ INESTUR-CITTIB, 2009.

⁸¹ A falta de datos del 2014, se han comparado los ingresos contabilizados en el año 2010.

⁸² INESTUR-CITTIB, 2009.

⁸³ Exceltur-Conselleria de Turisme de les Illes Balears, 2009.

Conclusiones

El turismo de cruceros representa uno de los segmentos del mercado turístico internacional que mayor crecimiento ha experimentado en los últimos años. Este producto se desarrolla mayoritariamente en el Caribe y en segundo lugar en el Mediterráneo, principal foco turístico mundial debido a la proximidad de la demanda, el factor climático y el patrimonio cultural.

Los cruceros forman uno de los mercados con la oferta más diversificada ya que las compañías navieras intentan satisfacer a los diferentes segmentos de la demanda y a sus cambios a lo largo del tiempo. La característica que más se destaca de los cruceristas es la lealtad que tienen al producto y muchas veces a un destino determinado.

Uno de los factores que más influye a este producto turístico es la estacionalidad ya que depende en gran medida de las vacaciones de la población, que son generalmente en verano, pero también hay una estrecha relación entre estación y destino. Para disminuir el efecto de la estacionalidad, las compañías navieras realizan estrategias comerciales provocando que la oferta se mantenga en constante movimiento o comercializan los cruceros *low cost*.

Por otro lado, el cálculo del impacto económico de un destino es de gran importancia ya que permite evaluar objetivamente si el turismo de cruceros es beneficioso económicamente o no para la comunidad local. Aunque el turismo siempre conlleva ciertos beneficios al destino, muchas veces éstos van destinados únicamente a las compañías navieras.

El turismo de cruceros en el Mediterráneo ha crecido notablemente en la última década. Los 10 países que más han crecido entre el año 2000 y el 2012 son: Eslovenia, Italia, Turquía y Croacia. El país mediterráneo con más cruceristas es Italia al que le sigue España, país que tiene el puerto más importante de cruceros de Europa, Barcelona.

Existe cierta correlación entre los países más turísticos con los más crucerísticos de la región mediterránea, además también hay una correlación directa entre el PIB del país y la cantidad de turistas o de cruceristas que tiene. Como es lógico, en los países analizados hay más turistas que cruceristas por residentes, ya que los cruceristas sólo suponen un 8,5% del turismo en general en el Mediterráneo.

Si nos centramos en España, la comunidad autónoma de las Illes Balears es donde se produce mayor impacto no sólo en turistas sino también en cruceristas. El puerto de Palma está en decimotercer lugar en el ranking mundial de 2009 y en quinta posición en el Mediterráneo con casi 1,3 millones de cruceristas en 2012. Las Illes Balears actualmente suponen 5,35% del tráfico de cruceristas en el Mediterráneo y casi el 25% en España, estos datos se deben a un acceso rápido y frecuente a las principales capitales europeas gracias al aeropuerto Son Sant Joan y a la disposición de Palma como puerto base de cruceros.

El impacto económico derivado del turismo de cruceros depende del gasto de los cruceristas en tierra y la duración de su estancia. En el caso del archipiélago balear es de 115 millones de euros en 2010, del que un 87% es recaudado en Palma. En relación a otros productos turísticos en Baleares, los cruceros se ven superados por el turismo de Sol y playa, el náutico y el de golf.

La Comisión Europea cuenta entre sus prioridades de redes transeuropeas, el denominado corredor del mediterráneo. Para Palma supone un conflicto por el espacio entre los buques de cruceros y los de cabotaje, ambos cada vez más grandes, ya que el puerto difícilmente puede crecer más y no dispone de un puerto seco como Barcelona o Valencia. Por tanto a día de hoy, frente a la crisis económica que dificulta la realización de inversiones en las infraestructuras, es una incógnita como el puerto de Palma podrá participar en el corredor mediterráneo y asumir un mayor número de cruceros, ya que se estima que el puerto recibirá 11 millones de cruceristas en 2020.⁸⁴

Bibliografía

AUTORITAT PORTUÀRIA DE LES ILLES BALEARS. *Memoria Anual de 2010*. Palma, 2011.

BARRAGÁN, C. *Estudio del impacto ambiental del tráfico marítimo Barcelona-Baleares*. [En línea]. 2007.
<<http://upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1/5020/1/ESTUDIO%20DEL%20IMPACTO%20AMBIENTAL%20DEL%20TR%C3%81FICO%20MAR%C3%8DTIMO%20BARCELONA.pdf>>. [16 de noviembre de 2011].

BARRUFET, S. *Cruceros turísticos en Barcelona*. [En línea]. 2010.
<http://www.turismoyocio.net/new/index.php?option=com_content&view=article&id=1835%3Acruceros-turisticos-en-barcelona&catid=338&Itemid=4>. [20 de septiembre de 2011].

BLÁZQUEZ, M. y MURRAU, I. Una geohistoria de la turistización de las islas Baleares. *El periplo Sustentable, Revista virtual especializada en turismo, sustentabilidad, desarrollo local y educación ambiental*. [En línea]. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México, enero-junio de 2010, nº 18, p. 69-118.
<http://www.uaemex.mx/plin/psus/periplo18/articulo_03.pdf>. [16 de noviembre de 2011]. ISSN: 1870-9036.

BELLO, W. *¿Qué es la globalización?*. [En línea]. 2003.
<<http://www.globalizate.org/bello2.html>>. [20 de septiembre de 2011].

CAEB. El sector turístico Balear 2008. [En línea]. Illes Balears: Conselleria de Turisme, 2009.
<http://www.google.es/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCMQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.caeb.es%2Fdocumentos%2Fdoc_download%2F1082-el-sector-turistico-balear-en-

⁸⁴ Según el informe “Port del Futur. Palma 2020”.

2008&ei=_2OBUOD2FpS6hAeaq4DQBA&usg=AFQjCNFrN5J_ENM2lc6-DLj cq5q5Sms-jg&sig2=LdDzJ6ECKsDkjU_keKZ6_g>. [19 de marzo de 2011].

CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE VALENCIA. *El Turismo de cruceros*. [En línea]. 2009. <http://www.camaravalencia.com/servicios/docs/turismo/Turismo_de_cruceros_09.pdf>. [19 de marzo de 2011].

CIITIB-CAEB. El Turismo de cruceros en las Illes Balears. [En línea]. Illes Balears, 2005. <<http://www.caib.es/sacmicrofront/archivopub.do?ctrl=MCRST865ZI79728&id=79728>>. [19 de marzo de 2011].

CERCHIELLO, G. La evolución del crucerismo en España. Desde sus orígenes hasta la actualidad (1848-2013). *Tesis doctoral. Universidad de Alicante*. [En línea]. 2013. <<http://rua.ua.es/dspace/handle/10045/36568?locale=ca>>. [11 de enero de 2015].

CUELLAR, M. y KIDO, M.T. Perfil y análisis del gasto del crucerista: el caso de bahías de Huatulco (México). *Cuadernos de Turismo*. [En línea]. Murcia: Universidad de Murcia, 2008, nº 22, p. 47-78. <<http://revistas.um.es/turismo/article/view/48041>>. [19 de marzo de 2011]. ISSN: 1989-4635.

DWYER, L. y FORSYTH, P. Economic significance of cruise tourism. *Annals of Tourism Research*, 1998, vol. 25, nº. 2, p. 393-415. PII: SOISO-7383(97)00098-4.

EXCELTUR-CONSELLERIA DE TURISME DE LES ILLES BALEARS. Estudio de Impacto Económico del Turismo: IMPACTUR. [En línea]. Illes Balears, 2009. <<http://exceltur.org/excel01/contenido/portal/files/Impactur%20Illes%20Balears%202009%20web.pdf>>. [19 de marzo de 2011].

FERNÁNDEZ, L. La modalidad de turismo de cruceros: evolución, desempeño y perspectivas. [En línea]. 2008. <<http://www.monografias.com/trabajos-pdf/turismo-cruceros-evolucion-perspectivas/turismo-cruceros-evolucion-perspectivas.pdf>> [19 de marzo de 2011].

GARAY, L. y CÀNOVES, G. Un análisis del desarrollo turístico en Cataluña a través del ciclo de evolución del destino turístico. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. [En línea]. Madrid, 2010, nº 52, p. 43-58. <<http://age.ieg.csic.es/boletin/52/03-GARAY.pdf>> [19 de marzo de 2011]. I.S.S.N.: 0212-9426.

GARAY, L. y CÀNOVES, G. Turismo de cruceros en Barcelona. De la marginalidad al liderazgo internacional. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* nº 60 - 2012, p. 253-271.

GÓMEZ, B. Reflexión geográfica en torno al binomio clima-turismo. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. [En línea]. Madrid, 2005, nº 40, p. 111-134. <<http://www.boletinage.com/40/05-REFLEXION.pdf>>. [19 de marzo de 2011].

HALL, J. y BRAITHWAITE, R. Caribbean cruise tourism. A business of transnational Partnerships. *Tourism Management*, 1990, vol. 11, nº 4, p. 339-347.

HERNÁNDEZ, J. *El turismo de masas. Evolución y perspectivas*. Madrid: Síntesis, 2008, p. 32, 40 y 67.

HUNG, K. y PETRICK, J. Why do you cruise? Exploring the motivations for taking cruise holidays, and the construction of a cruising motivation scale. *Tourism Management*, 2011, nº 32, p. 386-393.

INESTUR-CITTIB. *El turisme a les Illes Balears. Dades informatives-2009*. [En línea]. Illes Balears: Conselleria de Turisme, 2010. <<http://exceltur.org/excel01/contenido/portal/files/Impactur%20Illes%20Balears%2009%20web.pdf>>. [19 de marzo de 2011].

JOHNSON, D. Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check. *Marine Policy*, 2002, nº 26, p. 261-270.

LAWTON, L. y BUTLER, R. Cruise ship industry -patterns in the Caribbean 1880-1986. *Tourism Management*, 1987, p. 329-343.

LEGOUPIL, T. Los conflictos que genera el turismo de cruceros en Barcelona y otros puertos mediterráneos. *Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. XVIII, nº 1049(13), 15 de noviembre de 2013.

MARTÍNEZ, R., SEGUÍ J.M. y PETRUS, J.M. El Binomio Transporte y Turismo: del fordismo al postmodernismo. *Circulação transportes e logística. Diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras Expressões, 2011, p. 185-214.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO. *Turismo de cruceros-Situación actual y tendencias*. Madrid, 2008. ISBN 978-92-844-1240-2.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO. *Barómetros sobre el turismo 2009*. [En línea]. 2009. <<http://unwto.org/es>>. [19 de marzo de 2011].

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO. *Panorama del turismo internacional 2010*. [En línea]. 2010. <www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2010/01/pdf/text.pdf>. [19 de marzo de 2011].

ORTUÑO, M. El turismo Mediterráneo: situación, circunstancias y datos estadísticos. [En línea]. 1996. <<http://www.ual.es/Congresos/Turismo-Mediterraneo/panel3-7.pdf>> [19 de marzo de 2011].

PAPATHANASSIS, A. y BECKMANN, I. Assessing the poverty of cruise theory hypothesis. *Annals of Tourism Research*, 2011, vol. 38, nº 1, p. 153-174.

PETRICK, J. Y SIRAKAYA, E. Segmenting Cruisers by Loyalty. *Annals of Tourism Research*, 2004, vol. 31, nº 2, p. 472-475.

PUERTOS DEL ESTADO. Cruceros a toda Maquina. *Revista Puertos*. [En línea]. 2011, nº 160.

<http://www.puertos.es/publicaciones/articulos_publicados.html?T%C3%ADtulo=crueros&Autor=&numrevist=160>. [15 de diciembre de 2011].

RAMOS, D. ¿Quién viaja en avión? Una aproximación a la caracterización de los usuarios europeos del transporte aéreo según su nivel de renta. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, nº 270 (48). [19 de marzo de 2011]. ISSN: 1138-9788.

SUN, X., JIAO, Y. y TIAN, P. Marketing research and revenue optimization for the cruise industry: A concise review. *International Journal of Hospitality Management*, 2011, nº30, p. 746–755.

TEYE, V. y LECLERC, D. Product and service delivery satisfaction among North American cruise passengers. *Tourism Management*, 1998, vol. 19, nº 2, p. 153-160.

YEPES, V., ESTEBAN, V., y SERRA, J. Tráfico de Cruceros en el Mercado Turístico Mediterráneo. *IV Congreso de Ingeniería del Transporte*. [En línea]. Valencia, 2000. <<http://personales.upv.es/vyepesp/YepesEstebanSerra.pdf>>. [19 de marzo de 2011].

WOOD, R. Caribbean cruise Tourism. Globalization at Sea. *Annals of Tourism Research*, 2000, vol. 27, nº. 2, p. 345-370.

Webs consultadas

Autoridad portuaria de Alanya. [En línea].

<<http://www.alanyaseaport.com/en/63/traffic-statistics>>. [10 de febrero de 2015].

Autoridad portuaria de Alicante. [En línea].

<<http://www.puertoalicante.com/comercial/estadisticas/>>. [15 de enero de 2015].

Autoridad portuaria de Barcelona. [En línea].

<http://www.portdebarcelona.es/wps/portal/portada-es/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/ExtranetCastellaLib/El%20Port%20de%20Barcelona/informacio/Estadistiques+de+trafic/Anys+anteriors>. [15 de junio de 2011].

<<http://www.bcn.cat/estadistica/catala/dades/anuari/cap13/C1303020.htm>>. [15 de enero de 2015].

Autoridad portuaria de Bari. [En línea].

<<http://www.aplevante.org/attachments/article/445/Crociere.pdf>>. <[http://www.aplevante.org/attachments/article/446/Porto%20di%20Bari%202004-2013%20\(2\).pdf](http://www.aplevante.org/attachments/article/446/Porto%20di%20Bari%202004-2013%20(2).pdf)>. [15 de enero de 2015].

Autoridad portuaria de Cagliari. [En línea].

<http://www.porto.cagliari.it/index.php?option=com_content&view=article&id=80&Itemid=89&lang=it>. [15 de enero de 2015].

Autoridad portuaria de Civitavecchia. [En línea].

<<http://www.porto-di-civitavecchia.it>>.
<<http://www.portidiroma.it/content/civitavecchia-traffico-merci-passeggeri-e-automezzi>>. [15 de junio de 2011].

Autoridad portuaria de Chipre. [En línea].

<<http://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=26&mpath=/11>>. [15 de junio de 2011].

Autoridad portuaria de Dubrovnik. [En línea].

<<http://portdubrovnik.hr/statistika/?idKat=2&godina=2013>>. [15 de enero de 2015].

Autoridad portuaria de Estambul. [En línea].

<<http://www.tdi.com.tr/?s=icerikDetay&icerikId=36>>. [15 de junio de 2011].

Autoridad portuaria de Génova. [En línea].

<http://www.smge.it/pages/stat_cr.html>. [15 de enero de 2015].

Autoridad portuaria de Gibraltar. [En línea].

<<http://www.gibraltarport.com/statistics>>. [15 de enero de 2015].

Autoridad portuaria de les Illes Balears. [En línea].

<<http://www.portsdebalears.com/index.php3>>. [15 de junio de 2011].

Autoridad portuaria de La Spezia. [En línea].

<<http://www.porto.laspezia.it/il-porto/statistics-pagine/cruise-traffic>>. [15 de junio de 2011].

Autoridad portuaria de Livorno. [En línea].

<<http://www.portolivorno2000.it/statcrociere.html>>. [15 de junio de 2011].

Autoridad portuaria de Málaga. [En línea].

<<http://www.puertomalaga.com/web/guest/infogeneral>>. [15 de junio de 2011].

Autoridad portuaria de Malta. [En línea].

<http://www.transport.gov.mt/admin/mediacenter/PDFs/1_Annual%20Report%202010.pdf>. [15 de junio de 2011].

Autoridad portuaria de Marsella. [En línea].

<<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/evolution-du-nombre-de-croisieristes-a-marseille-de-1995-a-2012-op/>>. [15 de enero de 2015].

Autoridad portuaria de Messina. [En línea].

<<http://www.porto.messina.it/statistiche.asp?id=10&porto=1>>. [15 de enero de 2015].

Autoridad portuaria de Mónaco. [En línea].
<<http://www.ports-monaco.com/lang-fr/les-croisieres.html>>. [15 de junio de 2011].

Autoridad portuaria de Nápoles. [En línea].
<<http://www.porto.napoli.it/en/statistiche/stat3.php>>. [15 de enero de 2015].

Autoridad portuaria de Palermo. [En línea].
<<http://www.portpalermo.it/it/home/statistica>>. [15 de enero de 2015].

Autoridad portuaria de El Pireo. [En línea]. < <http://www.olp.gr/en/stats>>. [15 de enero de 2015].

Autoridad portuaria de Ravena. [En línea].
<<http://www.porto.sv.it/Il-Porto-I/Statistich/index.htm>>. [15 de junio de 2011].

Autoridad portuaria de Savona. [En línea]. <<http://www.porto.sv.it/it/porto/il-porto-in-cifre.html>>. [15 de enero de 2015].

Autoridad portuaria de Trieste. [En línea].
<<http://www.porto.trieste.it/>>. [15 de junio de 2011].

Autoridad portuaria de Túnez. [En línea].
<http://www.ommp.nat.tn/page.php?code_menu=10&code_page=26>. [15 de junio de 2011].

Autoridad portuaria de Valencia. [En línea].
<http://www.valenciaport.com/es-ES/AreaProfesional/PublicacionesGuias/SectorPortuario/Documents/AEstadistico09_cast.pdf>. [15 de junio de 2011].

Autoridad portuaria de Venecia. [En línea].
<<http://www.vtp.it/azienda/statistiche.jsp>>. [15 de enero de 2015].

Autoridad portuaria de Zadar. [En línea]. < http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_stat.html>. [15 de enero de 2015].

Banco Mundial [En línea].
<http://www.ommp.nat.tn/page.php?code_menu=10&code_page=26>
<<http://datos.bancomundial.org/indicador/SP.POP.TOTL>>
[15 de enero de 2015].

Carnival Cruises. [En línea]. <<http://www.carnival.com>>. [15 de junio de 2011].
Cruceros Barcelona. [En línea]. <http://www.crucero-barcelona.es/http://www.turismoyocio.net/new/index.php?option=com_content&view=article&id=1835%3Acruceros-turisticos-en-barcelona&catid=338&Itemid=4>. [15 de junio de 2011].

Cruise Lines International Association. [En línea].

http://www.cruising.org/regulatory/news/press_releases/2014/01/state-cruise-industry-2014-global-growth-passenger-numbers-and-product-o. [9 de febrero de 2015].

Eurostat. [En línea].

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tgs00079&plugin=1>><http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nama_r_e2gdp&lang=en><http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nama_r_e3gdp&lang=en><http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tour_occ_arn2&lang=en><<http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/setupModifyTableLayout.do>><<http://sitis.istat.it/sitis/html/indexEng.htm>>. [23 de diciembre de 2011].

IBESTAT. [En línea].

<http://www.ibestat.es/ibestat/page?lang=es>.
http://www.ibestat.es/ibfiles//content/files/publicaciones/minixifres_2009_19x19_comprimido_programa_ok.pdf>. [21 de marzo de 2011].

Instituto Estadístico de Italia. [En línea].

< <http://www.istat.it/en/>> [23 de mayo de 2011].

Instituto de estudios turísticos. [En línea]. <<http://www.iet.tourspain.es/es-ES/Paginas/default.aspx>> [23 de mayo de 2011].

Instituto Nacional de Estadística. [En línea]. <<http://www.ine.es/>>. [23 de diciembre de 2011].

Florida Caribbean Cruise International Association. [En línea]. <<http://www.fcca.com/>>. [21 de marzo de 2011].

G.P Wild (International) LTD. [En línea].

<<http://www.gpwild.co.uk/>>. [21 de marzo de 2011].

Medcruise. [En línea]. <<http://www.medcruise.com/>>. [21 de marzo de 2011].

Organización Marítima Internacional. [En línea].

<<http://www.imo.org/Pages/home.aspx>>. [19 de marzo de 2011].

Organización Mundial del Turismo. [En línea]. <<http://unwto.org/es>>. [19 de marzo de 2011].

Organización Mundial del Turismo. Panorama internacional. Edición 2014. [En línea]. <http://dtxqtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/unwto_highlights14_sp_hr.pdf>. [21 de enero de 2015].

Port de Barcelona. [En línea].

<http://www.portdebarcelona.es/wps/portal/web?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/ExtranetCatalaLib/EI%20Port%20de%20Barcelona/EI%20Port/Portada>. [21 de marzo de 2011].

Puertos de la Riviera Francesa. [En línea].

<www.riviera-ports.com_sites_default_files_croisiere-tous-a-bord>. [21 de enero de 2015].

Royal Caribbean Internacional. [En línea]. <[www. Royalcaribbeaninternacional](http://www.Royalcaribbeaninternacional)>. [15 de junio de 2011].

Star Cruises. [En línea]. <<http://www.starcruises.com/newweb/homepage.aspx>>. [15 de junio de 2011].

The Association of Mediterranean Cruise Ports. [En línea].

<<http://www.medcruise.com>>. [23 de marzo de 2011].

© Copyright Margarita Luna Buades, 2015.

© Copyright *Scripta Nova*, 2015.

Ficha bibliográfica:

LUNA BUADES, Margarita. El turismo de cruceros en el Mediterráneo y en las Illes Balears. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de julio de 2015, vol. XIX, nº 514. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-514.pdf>>. ISSN: 1138-9788.

ANEXOS

Cuadro 1

Tráfico de cruceristas en la región mediterránea entre el 2000 y 2012

País	Puerto	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012
Italia	Civitavecchia	392.103	477.579	487.000	559.942	659.277	983.171	1.268.470	1.586.101	1.818.616	1.802.938	1.944.723	2.577.438	2.398.063
	Venecia	337.475	526.436	507.547	689.836	677.617	815.153	885.664	987.635	1.200.483	1.407.762	1.603.188	1.772.167	1.775.944
	Nápoles	405.639	469.632	485.702	613.609	773.223	830.158	971.874	1.151.345	1.237.078	1.188.199	1.139.319	1.297.236	1.228.651
	Livorno	229.024	263.657	297.748	363.883	387.379	462.383	607.848	713.114	849.050	915.989	949.459	982.928	1.037.849
	Savona	120.071	109.633	105.438	195.303	530.057	632.895	592.038	761.002	770.801	709.861	780.672	948.459	810.097
	Génova	470.974	471.245	567.506	615.800	310.000	362.557	473.333	520.197	547.905	671.468	860.290	798.521	797.239
	Bari	106.789	145.781	203.512	213.984	262.888	277.979	303.338	351.897	465.739	567.885	507.714	586.848	618.882
	Messina	126.023	112.675	145.647	242.201	219.619	231.244	253.462	293.296	337.117	253.199	374.441	500.636	438.379
	Palermo	157.092	181.102	197.434	206.804	193.197	329.859	320.632	875.469	1.006.193	891.351	394.885	567.049	354.499
	Ravenna	1.027	2.557	2.917	47.846	15.000	13.000	5.000	7.000	8.867	10.328			100.988
	Cagliari	39.491	16.607	20.221	47.389	47.000	35.423	24.072	63.638	89.871	112.149		232.118	80.555
La Spezia			15.296	25.797	24.876	36.004	62.088	79.355	49.656	31.021	44.874	90.408	50.239	
España	Barcelona	576.648	652.800	834.659	1.049.230	1.021.405	1.224.575	1.402.643	1.765.838	2.073.890	2.151.465	2.347.976	2.657.244	2.408.634
	Ports de Illes Balears	622.663	640.078	774.423	921.054	886.474	1.056.675	1.060.060	1.219.886	1.314.090	1.239.027	1.542.944	1.608.704	1.297.525
	Málaga	134.249	127.689	162.803	200.202	209.149	204.535	222.280	292.567	352.993	487.955	659.123	655.320	651.517
	Valencia	10.219	10.804	48.481	58.220	105.461	106.724	88.170	179.209	199.335	184.909	253.743	378.463	480.233
	Gibraltar	133.059	118.628	116.918	214.582	162.780	188.810	210.799	275.993	308.989	348.199	305.161	328.636	291.620
	Cartagena	16.817	16.415	15.040	12.423	18.401	29.073	29.337	39.898	34.985				83.917
	Alicante	20.145	34.353	25.999	44.877	48.443	37.053	51.868	72.063	82.487	96.615	75.795	108.435	78.825
	Ceuta	5.309	6.255	4.716	6.388	6.487	5.339	1.832	6.654	16.861			4.899	6.088
Grecia	Pireo	508.107	525.351	387.697	452.506	407.723	502.308	771.241	1.554.747	1.806.583	2.028.006	1.864.657	2.517.371	2.066.925
	Corfu								384.533	441.600	503.031	596.902	620.549	655.764
	Volos	25.620	26.582	75.633	9.978	11.542	10.853	23.804	25.351	35.655				11.926
Francia	Marsella	163.709	240.219	256.736	355.887	351.592	360.000	380.000	440.000	539.000	622.000	700.100	810.490	890.000
	Riviera Francesa (Cannes, Niza &	300.778	349.957	402.270	460.356	450.571	494.577	625.016	559.411	762.092				701.367

	Villefranche)													
	Sète	16.441	8.482	8.016	9.909	9.624	18.290	25.268	4.417	7.926	2.787	6.104	21.306	8.584
Turquía	Estambul			110.715	190.658	152.836	231.248	331.213	422.896	532.302	485.570	489.632	489.632	489.632
	Kusadasi / Bodrum / Antalya											662.314	848.501	777.791
	Alanya	21.682	48.452	36.845	30.737	55.593	70.190	80.396	93.937	56.734	50.973	21.924	42.108	36.703
Croacia	Dubrovnik	126.841	205.095	254.902	395.342	457.334	510.641	603.047	677.769	848.527	845.603	920.000	704.725	713.457
	Split													245.451
	Zadar				7.000	9.000	13.200	19.937	24.813	24.231	12.286	17.157	28.677	20.640
	Rijeka							5.292	9.548		14.676	14.500	14.172	15.120
	Sibenik								4.767	5.253	10.516	10.269	11.624	12.860
Túnez	La Goulette, Bizerte, Sousse, Sfaz, Gabes & Zarzis	191.922	269.505	267.522	356.180	448.960	585.481	601.060	750.369	701.272	758.504	909.290		
Malta	La Valletta	173.992	273.500	357.398	389.361	291.821	320.263	408.264	489.532	556.841	441.991	493.748	556.551	604.014
Egipto	Aleandría, Suez, Said & Sharm El Sheikh	1.390.332	530.686			129.808	159.828	155.700	413.046	413.046				
Chipre	Larnaka & Limassol	824.096	562.936	398.049	386.318	378.580	384.670	448.815	427.408	376.706	322.034	380.278		204.301
Mónaco	Mónaco	75.933	71.511	56.002	80.003	124.309	133.110	180.982	184.117	231.639				232.921
Marruecos	Casablanca, Tánger & Agadir	213.581	227.226	242.883			148.377			148.377				
Siria	Latakia			5.492	6.776	16.425	27.939	23.676	10.890	21.661				
Eslovenia	Koper						1.100	1.614	25.580	15.246			108.820	64.456

Las casillas vacías representan ausencia de datos.

Fuente: MedCruise y las diferentes webs oficiales de las autoridades portuarias de los puertos mediterráneos objeto de este estudio. Elaboración propia.

Cuadro 2
Puertos mediterráneos con mayor crecimiento en tráfico de cruceristas entre el 2000 y 2012

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Crec. %
Ravenna	1.027	2.557	2.917	47.846	15.000	13.000	5.000	7.000	8.867	10.328			100.988	9.733
Koper						1.100	1.614	25.580	15.246			108.820	64.456	5.760
Valencia	10.219	10.804	48.481	58.220	105.461	106.724	88.170	179.209	199.335	184.909	253.743	378.463	480.233	4.599
Savona	120.071	109.633	105.438	195.303	530.057	632.895	592.038	761.002	770.801	709.861	780.672	948.459	810.097	575
Estambul			110.715	190.658	152.836	231.248	331.213	422.896	532.302	485.570	489.632	586.615	683.598	517
Civitavecchia	392.103	477.579	487.000	559.942	659.277	983.171	1.268.470	1.586.101	1.818.616	1.802.938	1.944.723	2.577.438	2.398.063	512

Fuente: Gráfica obtenida a partir de los datos del Cuadro 1.

Cuadro 3
Análisis estadístico del turismo de cruceros en el Mediterráneo para el año 2012

País	Puerto	Total tráfico pasajeros 2012	% tráfico pasajeros puertos por país	% tráfico pasajeros por total Mediter.	% tráfico pasajeros por puertos en relación al Mediter.	Nº Turistas aprox. 2012	Nº Hab. 2012	PIB per Cápita \$ 2012	Taxa intens. turística país	Taxa intens. turística cruceros país	Taxa mob. cruceros país	Nº de cruceristas por nº de turistas
Italia	Civitavecchia	9.691.385	24,74	39,98	9,89	46.360.000	59.539.717	35.132,2	1,28	6,14	0,16	0,21
	Venecia		18,32		7,33							
	Nápoles		12,68		5,07							
	Livorno		10,71		4,28							
	Savona		8,36		3,34							
	Génova		8,23		3,29							
	Bari		6,39		2,55							
	Messina		4,52		1,81							
	Palermo		3,66		1,46							
	Ravenna		1,04		0,42							
	Cagliari		0,83		0,33							
La Spezia	0,52	0,21										
España	Barcelona	5.298.359	45,46	21,86	9,94	57.464.000	46.761.264	28.992,6	0,81	8,83	0,11	0,09
	Illes Balears		24,49		5,35							
	Málaga		12,30		2,69							
	Valencia		9,06		1,98							
	Gibraltar		5,50		1,20							
	Cartagena		1,58		0,35							
	Alicante		1,49		0,33							
	Ceuta		0,11		0,03							
Grecia	Pireo	2.734.615	75,58	11,28	8,53	15.518.000	11.092.771	22.494	0,71	4,06	0,25	0,18

	Corfu		23,98		2,71							
	Volos		0,44		0,05							
Francia	Riviera Francesa (Cannes, Niza & Villefranche)	1.599.951	55,63	6,60	3,67	83.013.000	65.676.758	44.675	0,79	41,05	0,02	0,02
	Marsella		43,84		2,89							
	Sète		0,54		0,04							
Turquía	Estambul	1.304.126	37,54	5,38	2,02	35.698.000	73.997.128	10.660,7	2,07	56,74	0,018	0,037
	Kusadasi / Bodrum / Antalya		59,64		3,21							
	Alanya		2,81		0,15							
Croacia	Dubrovnik	1.012.223	70,48	4,18	2,94	10.369.000	4.267.558	13.234,6	0,41	4,22	0,24	0,10
	Split		24,25		1,01							
	Zadar		2,04		0,09							
	Rijeka		1,71		0,07							
	Sibenik		1,52		0,06							
Túnez	La Goulette	909.290	100	3,75	3,75	5.950.000	10.175.014	3.875,9	1,71	11,19	0,09	0,15
Malta	La Valetta	604.014	100	2,49	2,49	1.443.000	419.455	20.254,3	0,29	0,69	1,44	0,42
Egipto	Alejandro, Suez, Said & Sharm El Sheikh	413046	100	1,70	1,70	11.196.000	80.721.874	3.256	7,21	195,431	0,005	0,037
Mónaco	Mónaco	232921	100	0,96	0,96	292.000	2.465.000	163.025,9	8,44	10,58	0,05	0,80
Chipre	Larnaka & Limassol	204.301	100	0,84	0,84	2.404.000	789.269	31.550,9	0,33	3,86	0,48	0,08
Marruecos	Casablanca, Tánger & Agadir	148.377	100	0,61	0,61	9.375.000	32.521.143	2.900,0	3,47	219,17	0,005	0,016
Siria	Latakia	21.661	100	0,09	0,09	5.070.000	22.399.254	2.572,3	4,42	1.034,08	0,001	0,004
Eslovenia	Koper	64.456	100	0,27	0,27	2.156.000	5.407.579	22.488,4	2,51	83,89	0,008	0,030

El puerto de Gibraltar se ha tenido en cuenta como un puerto español ya que los turistas no sólo visitan Gibraltar. El PIB está expresado en unidades de dólares estadounidenses a precios corrientes.

Fuente: MedCruise, INE, Eurostat y las diferentes webs oficiales de las autoridades portuarias de los puertos mediterráneos. Elaboración propia.