



**Universitat de les
Illes Balears**

Facultat de Turisme

Memoria del Trabajo de Fin de Grado

Potencialidades y amenazas del turismo de cruceros en las Islas Baleares

Isabel Santesteban Garbe

Grado de Turismo

Año académico 2017-18

DNI del alumno: 73115359 S

Trabajo tutelado por Jose David Egea Juan
Departamento de Economía Aplicada

S'autoritza la Universitat a incloure aquest treball en el Repositori Institucional per a la seva consulta en accés obert i difusió en línia, amb finalitats exclusivament acadèmiques i d'investigació	Autor		Tutor	
	Sí	No	Sí	No
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Palabras clave del trabajo:
Turismo, crucero, impacto, Islas Baleares, puertos.

Resumen

El presente trabajo recoge el análisis de los diferentes impactos que tiene el turismo de los cruceros en las Islas Baleares. Se divide en tres partes: el impacto económico, donde se estudia la evolución de la demanda y de la oferta de cruceros durante los últimos años. El impacto ambiental, que describe los principales problemas medioambientales que generan los buques de crucero. Y el impacto social, que trata sobre el empleo generado por este tipo de turismo y el rechazo que ha creado en algunos sectores de la población. Por último se informa sobre las previsiones existentes para los próximos años.

Palabras clave: Turismo, crucero, impacto, Islas Baleares, puertos.

Abstract

The present research gathers the analysis of the different impacts of cruise tourism in the Balaric Islands. It is divided into three parts: the economic impact studies the evolution of the demand and the offer of cruise ships during the past years. The environmental impact describes the main environmental problems generated by cruise ships. And the social impact analyzes the employment generated by this type of tourism and the rejection it has created in some sectors of the population. Finally, we report on the forecasts for the coming years.

Key words: Tourism, Cruise ship, impact, Balearic Islands, port.

Índice de contenidos:

1. INTRODUCCIÓN.....	5
1.1. Motivación y objetivos.....	5
1.2. Definición.....	5
1.3. Historia.....	5
2. IMPACTO ECONÓMICO	7
2.1. DEMANDA.....	7
2.1.1. Demanda Internacional.....	7
2.1.2. Demanda por regiones.....	8
2.1.3. Impacto económico en España.....	8
2.1.4. Impacto económico en las Islas Baleares.....	9
2.1.5. Consumo de los pasajeros.....	9
2.1.6. Perfil del crucerista.....	11
2.2. OFERTA.....	12
2.2.1. Oligopolio.....	12
2.2.2. Principales compañías navieras.....	13
2.2.3. Transformación de la oferta.....	14
2.2.4. Puertos de Baleares.....	19
2.3. IMPACTOS NEGATIVOS	21
2.3.1. Resort marino.....	21
2.3.2. Paraísos fiscales.....	21
2.3.3. Estacionalidad.....	22
3. IMPACTO AMBIENTAL.....	22
3.1. Contaminación de las aguas.....	22
3.2. Contaminación atmosférica.....	24
3.3. Otros impactos ambientales.....	25
3.4. Legislación insuficiente.....	26
3.5. ¿Es posible eliminar el impacto ambiental?	28
4. IMPACTO SOCIAL.....	28
5. PREVISIÓN DEL SECTOR.....	29
6. CONCLUSIONES.....	31
7. ANEXOS.....	32
8. BIBLIOGRAFÍA.....	33

Lista de gráficos:

Gráfico 1. Evolución de la demanda de cruceros mundial

Gráfico 2. Distribución de la demanda global por regiones

Gráfico 3. Distribución del gasto de los cruceristas de base

Gráfico 4. Distribución de la demanda según su origen de procedencia

Gráfico 5. Cuota de mercado mundial por compañías

Gráfico 6. Duración de los cruceros

Gráfico 7. Distribución de la oferta de camas por regiones

Gráfico 8. Evolución de la oferta en las diferentes regiones del mundo

Gráfico 9. Crecimiento de pasajeros de crucero en los puertos de Baleares

Gráfico 10. Evolución del número de buques en los puertos de Baleares

Gráfico 11. Tabla de la composición de los residuos

Acrónimos:

CLIA: Cruise Lines International Association

OMI: Organización Marítima Internacional

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Motivación y objetivos

La industria de los cruceros es el sector turístico que ha experimentado un mayor crecimiento en el mercado a nivel mundial. Para hacernos una idea, mientras el turismo internacional de estancia se ha multiplicado por cinco desde los años 70, el número de pasajeros de crucero lo ha hecho por cuarenta en el mismo periodo.

Este gran incremento a nivel mundial y su creciente importancia en la economía española lo convierte en una materia digna de estudiar. Además la escasez de investigaciones y publicaciones acerca del sector nos lleva a realizar este análisis sobre los principales impactos de los cruceros en las Islas Baleares.

Por consiguiente, el objetivo del estudio es averiguar las consecuencias que tiene este subsector turístico sobre la economía, el medioambiente y la sociedad de Baleares.

1.2 Definición

Los buques crucero se caracterizan por ser embarcaciones de gran tamaño destinadas al transporte de pasajeros por zonas turísticas, que además del alojamiento ofrecen todo tipo de actividades de ocio a los pasajeros. A diferencia de los trasatlánticos, cuyo objetivo es el transporte de pasajeros a través del océano con un itinerario regular; los cruceros realizan viajes con un recorrido circular haciendo escala en diferentes destinos y regresando al puerto de partida. (*Organización Mundial del Turismo, OMT*)

Por tanto, el turismo de cruceros se define como la actividad turística que se realiza a bordo de un barco que además del transporte ofrece a sus pasajeros todos los servicios propios de un hotel. Hoy en día las embarcaciones incluyen una gran variedad de instalaciones desde piscinas, cines, gimnasios, casinos e incluso pequeños campos de golf, por lo que se utiliza con frecuencia el término de “resort marino”. (*Ruiz Romero de la Cruz i de los Reyes Cruz Ruiz, 2015*).

1.3 Historia

El turismo de cruceros suele ser considerado un producto turístico novedoso debido a su reciente expansión. Sin embargo, su origen se remonta a principios del siglo XIX y ha ido evolucionando a lo largo de la historia hasta crear el concepto que conocemos actualmente.

Antiguamente los pasajeros solo embarcaban por necesidad y no para disfrutar del viaje. Normalmente eran trabajadores que acompañaban mercancías o emigrantes que viajaban en busca de trabajo. Según Murias (2002), el origen de la actividad crucerística se sitúa en la década de 1930, cuando aparecen anunciadas en los diarios de Hamburgo y algunas ciudades inglesas las primeras ofertas de viajes de crucero. (*Cerchiello, 2013*)

Durante esta primera etapa, el turismo de cruceros estaba dirigido a un reducido público de clase alta. Se trataba de una actividad elitista que solo una pequeña parte de la población podía permitirse. (*Jerónimo Antonio, 2014*)

La primera compañía en organizar este tipo de viajes fue la británica P&O con el primer crucero por el Mar Mediterráneo en 1844. Al poco tiempo otras empresas como Thomas Cook, Cunard y White Line (la naviera del famoso Titanic) iniciaron su actividad. (*Garay Tamajón & Cánoves Valiente, 2012*)

En España el sector se instauró con carácter excursionista. Se realizaban los llamados “paseos marítimos” que consistían en viajes de fin de semana más asequibles para la población. Se fundaron compañías como Ybarra, Trasatlántica y Transmediterránea (que sigue operando en la actualidad). (*Ruiz Romero de la Cruz i de los Reyes Cruz Ruiz, 2015*)

El sector de cruceros fue creciendo a lo largo de los años, aunque las líneas regulares seguían siendo las más populares. Fue en los años 70, cuando debido al gran desarrollo de la aviación comercial, las empresas navieras trasatlánticas entraron en crisis. Muchas se vieron obligadas a transformar sus buques de línea para dedicarse a la industria de los cruceros. (*Garay Tamajón & Cánoves Valiente, 2012*).

Tras esta crisis de la navegación trasatlántica, la industria de cruceros sufrió grandes transformaciones:

- Las empresas comenzaron a ofrecer precios más reducidos en busca de un público más heterogéneo y de menor poder adquisitivo. Esto provocó un gran aumento de demanda.
- Se aumenta la oferta de entretenimiento a bordo que formará parte de la experiencia del pasajero. De este modo el buque se convierte en un ‘resort’.
- Al aumentar los servicios ofrecidos a bordo, las compañías empiezan a utilizar el régimen de ‘todo incluido’ característico del turismo de masas.

Estas transformaciones dan comienzo a la etapa moderna del turismo de cruceros. A partir de los años 90 se inicia un periodo de fuerte expansión que continúa a día de hoy.

A continuación analizaremos más detalladamente la industria de los cruceros y sus principales impactos en Baleares.

2. IMPACTO ECONÓMICO

El análisis del impacto económico de los cruceros es crucial para evaluar si realmente beneficia económicamente a la población local del destino. Para ello analizaremos la industria de los cruceros a nivel mundial y el impacto concreto que tiene en las Islas Baleares.

2.1 DEMANDA

2.1.1 Demanda internacional

El turismo de cruceros ha evolucionado a lo largo de los años y ha dejado de ser una actividad elitista para convertirse en un turismo de masas. El principal motivo fue la caída de los precios que permitió a la clase media acceder a este tipo de viajes. A partir de ese momento ha sufrido un proceso de masificación mundial tratándose del subsector turístico con un mayor índice de crecimiento.

Actualmente la demanda mundial de cruceros se calcula aproximadamente en 25 millones de pasajeros en 2017, lo que supone un 72% de crecimiento respecto al 2007. (*Cruise Market Watch, 2018*)

Gráfico 1. Evolución de la demanda de cruceros mundial



Fuente: Informe Cruise Market Watch (2018). Elaboración propia.

Además el crecimiento de la demanda se ha mantenido constante a pesar de la recesión económica sufrida a nivel mundial. Se ha incrementado a un ritmo aproximado del 7% anual.

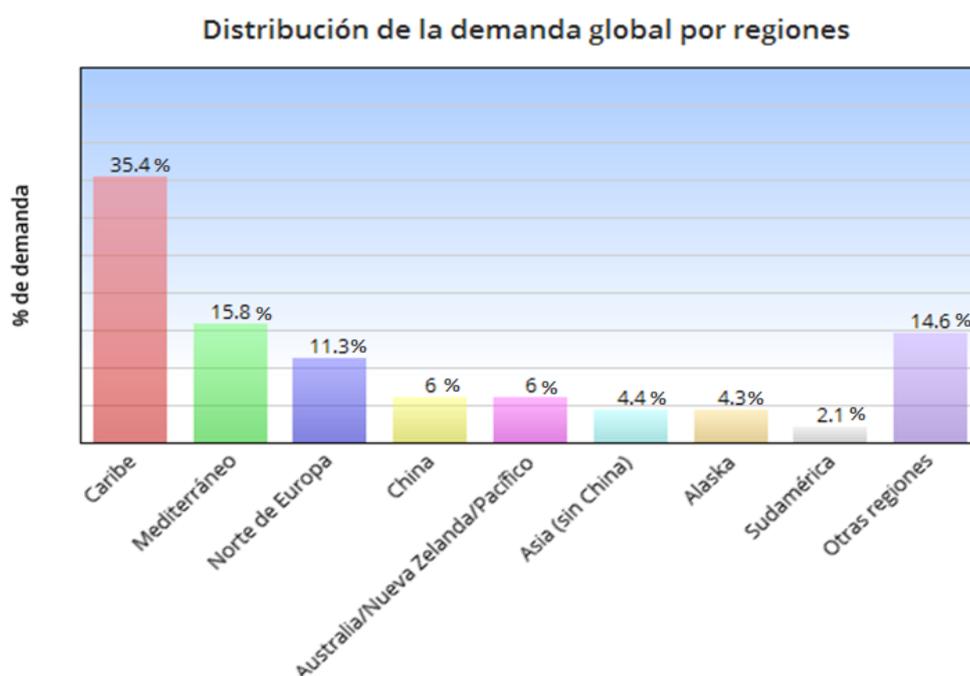
2.1.2 Demanda por regiones

Desde el comienzo de la actividad, el Caribe ha sido siempre el mercado dominante del sector. Sin embargo, en los últimos años el Mediterráneo ha aumentado su importancia en el mercado y se ha convertido en el segundo destino mundial de cruceros.

Las características meteorológicas de ambas zonas los convierten en destinos complementarios, y la mayoría de las navieras utilizan sus buques en ambas zonas según la temporada. El Caribe es un destino de invierno debido a los temporales y huracanes que sufre en verano. Mientras que el Mediterráneo goza de un clima suave y cálido en verano, por lo que concentra la mayor parte de su demanda en esta estación. *(Ruiz Romero de la Cruz i de los Reyes Cruz Ruiz, 2015)*

Según los informes de CLIA, la distribución de los cruceros en el mundo durante el 2017 fue la siguiente:

Gráfico 2. Distribución de la demanda global por regiones



Fuente: State of the industry, CLIA, 2018. Elaboración propia

2.1.3 Impacto económico en España

Gracias a su situación geográfica, a las buenas infraestructuras y a su interés cultural, España ha tomado un papel fundamental dentro del turismo de cruceros. Año tras año este sector aumenta su peso en la economía española. Actualmente el turismo de cruceros representa el 10,9% del PIB del sector turístico, lo que supone un 1.62% del PIB nacional. *(Hosteltur, 2018)*

En 2017 España batió un nuevo record con 9.2 millones de pasajeros de cruceros, situándose en segundo lugar a nivel europeo como receptor de cruceristas. También es el segundo país después de Italia en cuanto a embarque de pasajeros de cruceros en sus puertos. *(Anexo 1)*

Los puertos nacionales más importantes en salidas de cruceros son los puertos de Barcelona y Palma.

2.1.4 Impacto económico en las Islas Baleares

En las Islas Baleares los cruceros generaron 256.6 Millones de euros en 2015, además de una recaudación fiscal (impuestos sobre los productos, IVA) de 21,27 millones de €. *(Cambra de Comerç de Mallorca et al., 2017)*

En el año 2017, los puertos españoles registraron la llegada de un total de 4.248 cruceros, de los cuales 825 hicieron escala en Baleares. Este dato sitúa por primera vez al puerto de Palma por encima del de Barcelona en cuanto a número de buques. Sin embargo el puerto de Barcelona sigue líder en el ranking de pasajeros de crucero. *(Ports de Balears, 2018)*

El turismo de cruceros ha tenido una gran aceptación en esta comunidad debido a las buenas condiciones geográficas, meteorológicas y a sus infraestructuras. El puerto de Palma además de ser el único puerto base de Baleares, concentra el 86% del tráfico crucerístico de las islas. Según el estudio de la Autoridad Portuaria de Baleares (APB), cada escala en el Puerto de Palma genera un impacto económico aproximado de medio millón de euros. *(Cambra de Comerç de Mallorca et al., 2017)*

En 2017 las Islas Baleares recibieron un total de 16.334.009 turistas nacionales e internacionales, de los cuales el 13 % eran cruceristas. *(IBESTAT, 2018)*

2.1.5 Consumo de los pasajeros

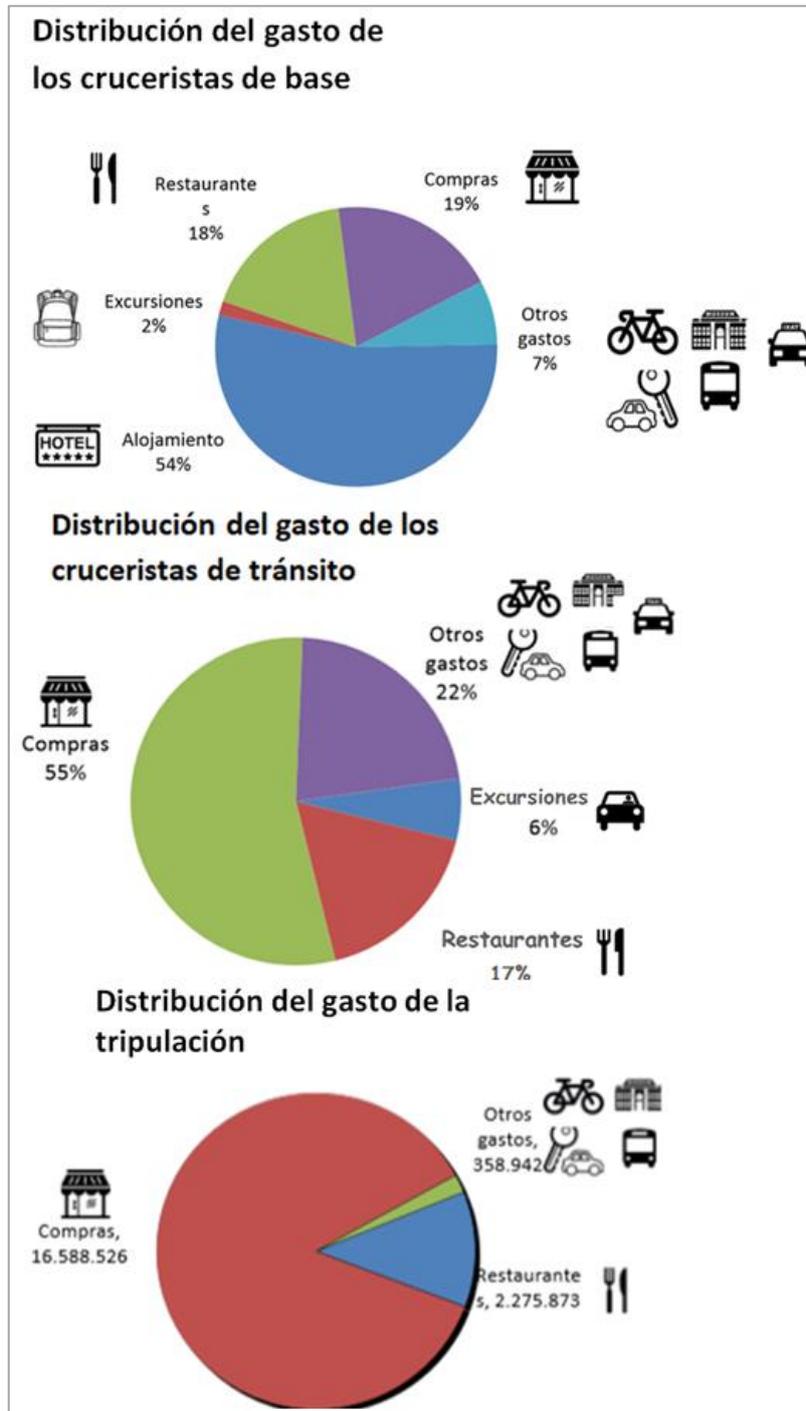
Cuando hablamos de consumo turístico, nos referimos al gasto que realizan los visitantes durante el desplazamiento y la estancia en su destino. Se incluyen el alojamiento, la comida y bebida, el transporte, las compras y el ocio. Para analizar el consumo que realizan los agentes de la actividad crucerística, debemos diferenciar entre los pasajeros de tránsito, los de base y la tripulación de los buques. *(Fernández Miranda, 2012)*

Los cruceristas de tránsito son aquellos que hacen escala en una ciudad y pasan en ella un máximo de 12 horas. El segundo tipo, los llamados cruceristas de base, son aquellos que comienzan y terminan su recorrido en un destino. Las ciudades que cuentan con un puerto base consiguen grandes beneficios económicos ya que el pasajero pasa más tiempo en este destino y realiza un mayor gasto en tierra. *(Luna Buades, 2012)*

El puerto de Palma es el único puerto base de Baleares. Esto supone un gran impacto económico para Mallorca ya que estos pasajeros alargan su estancia una media de cuatro días para visitar la isla. *(Guijarro, 2017)*

El gasto medio por pasajero y día es de 72€ cuando se trata de crucerista de tránsito, y de 155€ cuando hablamos de crucerista de base. En cuanto a la tripulación, el 40% de la misma baja a tierra a realizar sus compras con un gasto medio de 76€. (Cambra de Comerç de Mallorca et al., 2017):

Gráfico 3. Distribución del gasto de los cruceristas de base



Fuente: Cámara de comercio de Mallorca, IBES, UIB (2017): *El impacto económico de los cruceros en las Illes Balears*

2.1.6 Perfil del crucerista

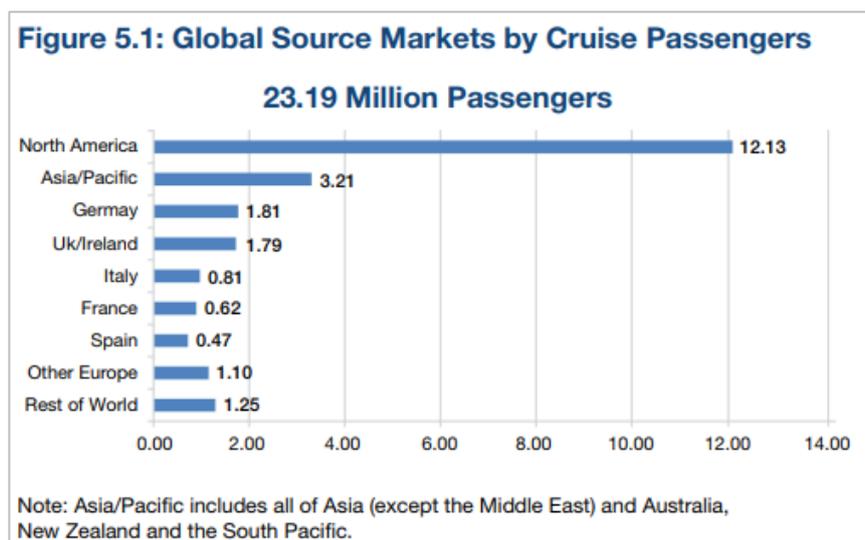
La transformación de la demanda también ha provocado que el perfil de los pasajeros haya evolucionado a lo largo de los años. Antes del proceso de masificación de los años 90, la demanda de cruceros estaba formada básicamente por personas mayores, jubiladas, de una clase económica media-alta.

Actualmente, un estudio realizado por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Valencia en 2009, define el perfil medio del turista de cruceros de la siguiente manera. (Luna Buades, 2012)

- Edad media de 49 años, y va descendiendo progresivamente
- Ingresos superiores a 30.000€
- Gasto promedio de 1.500€ por semana de crucero
- El 57% son graduados universitarios
- El 83% están casados
- El 77% viaja en pareja
- El 90% de ellos reserva el viaje a través de una agencia.

En cuanto al origen de los pasajeros, la gran mayoría procede de América del Norte. La siguiente gráfica representa la demanda según su origen de procedencia.

Gráfico 4. Distribución de la demanda según su origen de procedencia



Fuente: CLIA (2016): Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015

2.2 OFERTA

Tras analizar la evolución de la demanda vamos a estudiar como las empresas reaccionaron y transformaron la oferta de cruceros en la que conocemos actualmente.

2.2.1 Oligopolio

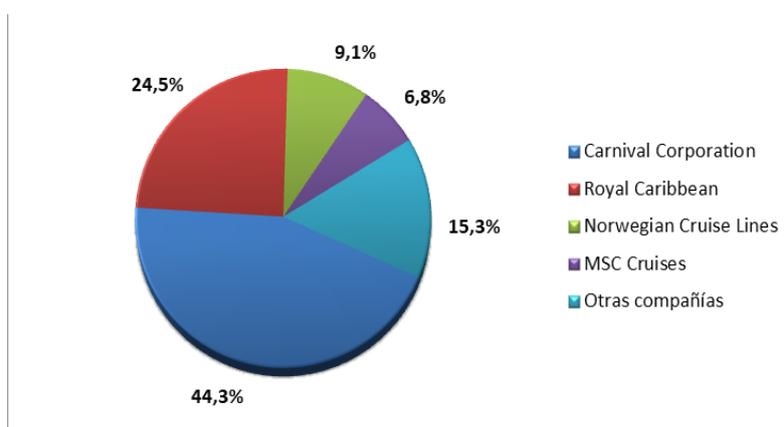
El gran incremento de demanda debido a la caída de los precios, llevó a la sofisticación de la oferta y a grandes cambios en la estructura empresarial del sector. Las navieras comenzaron a construir buques de mayor tamaño con capacidad para más viajeros. De esta manera podían disminuir los costes operativos y aumentar sus beneficios.

Por un lado, cuánto mayor es el buque más instalaciones e infraestructuras puede tener, lo que le permite aumentar su capacidad de pasajeros y su oferta de servicios complementarios. Por otro lado, un buque de tales dimensiones necesita una inversión económica muy elevada, y supondría grandes pérdidas para la empresa si finalmente el producto no tuviese éxito.

El riesgo de estas inversiones hizo que solamente unas pocas empresas siguieran la tendencia del “gigantismo” y lograran renovar su flota con grandes buques. Así comenzó un proceso de concentración empresarial, en el que solo las grandes navieras consiguieron continuar la actividad y permanecer en el sector. A esta concentración de empresas del sector le llamamos oligopolio. (Fernández Miranda, 2012)

Actualmente 20 compañías navieras pertenecientes a cuatro grandes grupos dominan el mercado mundial de cruceros. Son grandes compañías multimarca que controlan el 84,7% de la oferta mundial de camas.

Gráfico 5. Cuota de mercado mundial por compañías



Fuente: Statista (2016): Market share of cruise industry worldwide in 2016, by company. Elaboración propia

2.2.2 Principales compañías navieras

- **Carnival Corporation:** Fundada en 1972 y con sede en Miami, es a día de hoy el grupo líder del sector de cruceros. Cuenta con 9 marcas de líneas de crucero individuales, una flota de 101 barcos, un total de 224.000 camas y representa el 44.3% de la cuota de mercado mundial. Tras su fusión en 2002, Carnival Corporation y Carnival plc continúan siendo dos empresas particulares con diferentes accionistas que dirigen unidas todas las empresas del grupo. Las nueve marcas pertenecientes al grupo son: Carnival Cruise Line, Costa Crociere, Princess Cruises, AIDA Cruises, Holland America Line, P&O Cruises UK, P&O Cruises Australia, Cunard Line y Seabourn Cruise Line. (www.carnivalcorp.com)
- **Royal Caribbean.** Este grupo noruego-estadounidense se encuentra en segunda posición con un 24.5% de cuota de mercado. Se fundó en 1997 cuando se fusionaron las empresas Royal Caribbean Cruise Line y Celebrity Cruises. En los años siguientes compraron otras empresas como Pullmantur en 2006, y crearon otras líneas propias como Azamara en 2007. Actualmente dirigen la actividad de seis marcas: Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Pullmantur, CDF, Azamara, TUI y SkySea. Estas dos últimas son empresas individuales con las que tienen alianzas comerciales. (www.royalcaribbean.com)
- **Norwegian Cruise Line.** Es una compañía de cruceros estadounidense con sede en Miami, Florida. Comenzó su actividad en 1966 bajo el nombre Norwegian Caribbean Line. En ese momento tan solo operaba con un pequeño ferry que realizaba cruceros económicos por el Caribe. Actualmente dispone de una flota de 24 buques y un total de 46.446 camas. Es el tercer grupo más poderoso con un 9.1% de la oferta mundial, formado por tres empresas: Norwegian Cruise Line, Oceania y Regent. (www.ncl.com)
- **MSC Cruises.** Esta línea de cruceros italo-suiza fundada en 1987 es la cuarta más importante a nivel mundial y la segunda en Europa. Tiene una flota de 12 buques crucero y una cuota de mercado del 6,8%. MSC Cruises es la empresa que ofrece un mayor número de puertos de embarque y desembarque españoles. (www.msccruises.com)

A nivel nacional, las empresas con mayor cuota de mercado son Pullmantur Cruises y Costa Cruceros, ambas pertenecientes a los grandes grupos internacionales. (*Fernández Miranda, 2012*)

- **Pullmantur Cruises.** Fundada en 1988 y con doble sede en Madrid y Panamá, es la empresa de cruceros líder en España. En 2006 fue adquirida por el grupo Royal Caribbean International. Actualmente dispone de 2 barcos que realizan rutas en el Mediterráneo, en el Mar Adriático y las Islas Griegas y en los fiordos del Norte de Europa. En los meses de invierno operan en el Caribe. (*www.pullmantur.es*)
- **Costa Crociere.** Empresa de origen italiano aunque actualmente perteneciente al grupo líder Carnival Corporation. Su flota está compuesta por 14 buques que realizan más de 100 rutas diferentes por todo el mundo. Es la naviera con mayor actividad en América del Sur (Brasil, Argentina y Uruguay). El 13 de enero de 2012 uno de sus buques, el famoso Costa Concordia, encalló en aguas italianas. El accidente provocó 32 víctimas mortales/muertes lo que supuso un gran problema para la reputación/renombre de la compañía. (*www.costacrociere.it*)

En el 2017 la flota de CLIA estaba constituida por un total de 484 cruceros incluyendo los buques marinos, fluviales y especializados. Además está previsto que zarpen otros 27 buques nuevos en 2018.

2.2.3 Transformación de la oferta

Los viajes de cruceros son uno de los productos turísticos con más diversidad y especialización del mercado. A lo largo de los años la demanda ha ido variando y con ella las necesidades y deseos de los pasajeros. Las grandes compañías han sabido captar estas necesidades y han creado productos innovadores que se adaptan a cada sector. (*Fernández Miranda, 2012*)

Por un lado ha evolucionado la variedad de **servicios** que se ofrece a los pasajeros a bordo de los buques. Actualmente podemos encontrar una gran diversidad de servicios e infraestructuras como tiendas, restaurantes, casinos, discotecas, cines, piscinas, gimnasios, pistas de tenis e incluso campos de golf. También se ofrecen actividades y espectáculos continuamente para una mayor diversión del crucerista.

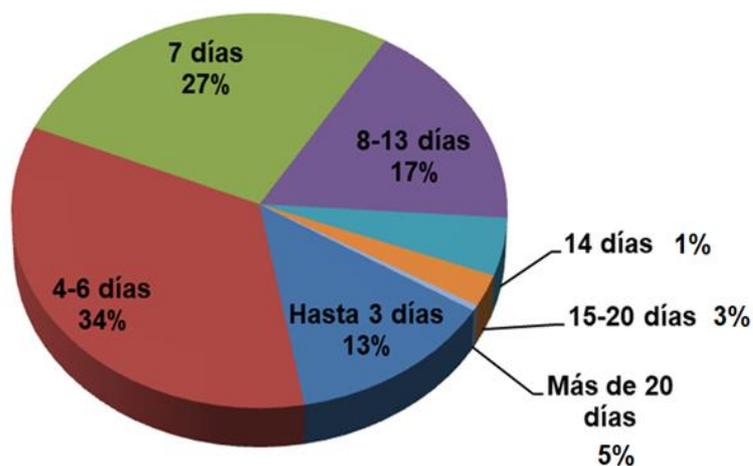
Acorde con el crecimiento de la demanda y las prestaciones ofrecidas, la **capacidad** de los buques también ha aumentado considerablemente. Como ya hemos mencionado anteriormente la industria está apostando por los buques gigantes para obtener un mayor rendimiento. Uno de estas embarcaciones pueden alcanzar una capacidad aproximada de 6000 personas entre pasajeros y tripulación. (*Ruiz Romero de la Cruz i de los Reyes Cruz Ruiz, 2015*)

Actualmente el crucero más grande del mundo es el "Harmony of the Seas" de Royal Caribbean. Este buque cuenta con 2.747 camarotes con una capacidad de

6.410 pasajeros y 2.747 tripulantes. Tiene una longitud de 361 metros de eslora, solamente 28 metros menos que el barco mercante más largo. Además de disponer de una enorme variedad de servicios novedosos como parques acuáticos o un anfiteatro, es uno de los buques más avanzados en tecnología. Cuenta con camareros robots, balcones virtuales y un cine 3D. Este buque inaugurado en junio de 2016, realizará cruceros de 7 noches por el Mediterráneo entre abril y octubre haciendo escala en la ciudad de Palma entre otras. (Viaña, 2016)

Además de la capacidad de los buques y los servicios a bordo, también han variado las rutas realizadas y la duración de las mismas. Desde el comienzo de la actividad de los cruceros la tendencia general ha sido el aumento de la **duración** media de los viajes, que hoy en día es de 7.6 noches. (CLIA, 2018)

Gráfico 6. Duración de los cruceros



Fuente: CLIA (2018). *CLIA one resource 2016 and 2017 Quarterly Global Report*. Elaboración propia.

A pesar del crecimiento de los viajes de larga duración, los cruceros de hasta una semana suponen más del 70% de la oferta total.

Además de la duración del viaje, los cruceros se pueden clasificar según el **recorrido** que realicen. Las compañías navieras dividen las regiones del mundo en zonas y ofrecen en cada una de ellas diferentes itinerarios diseñados en función de la demanda a la que se dirigen.

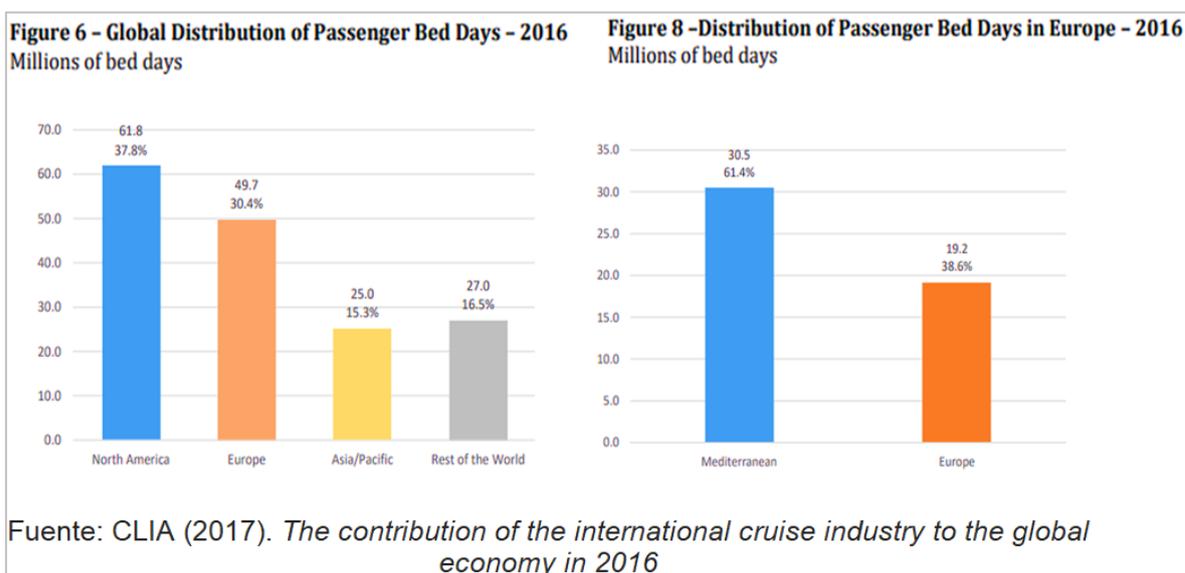
Las principales rutas de cruceros en el mundo son: (Fernández Miranda, 2012)

- **Caribe.** Es la ruta más conocida y con una mayor demanda de pasajeros debido a su cercanía al principal mercado emisor, Estados Unidos. Gracias a su clima es posible realizar cruceros en todas las épocas del año, aunque actualmente se define como un destino de invierno. La mayor parte de los buques inicia su viaje en puertos Estadounidenses como Florida o Texas, y realiza un recorrido por diferentes islas caribeñas. Existen dos rutas en el Caribe, la ruta del Este que hace escala en las islas de Barbados, República Dominicana, Martinica, Puerto Rico, Antigua, Santa Lucía y San Martín. Y la ruta del Oeste con destino Jamaica, Islas Caimán, México y Trinidad.
- **El Mediterráneo.** Es el segundo destino de cruceros a nivel mundial. También existen diferentes rutas que dividen el mar en dos zonas: Mediterráneo occidental, incluyendo escalas en España, Italia, Francia, Túnez o Marruecos. Y Mediterráneo oriental, con paradas en Grecia, Turquía, Mar Egeo, Egipto y Mar Negro. Su demanda se concentra en los meses de verano en los principales puertos base que son: Barcelona, Palma, Civitavecchia, Venecia y Nápoles.
- **Norte de Europa y Mar Báltico.** Los principales atractivos de las rutas en esta zona son los fiordos noruegos, las auroras boreales y el Sol de Medianoche. Estos viajes se realizan principalmente en los meses de verano debido al frío clima de la zona. Los puertos más frecuentados son los de Southampton, Copenhague, Amsterdam, Estocolmo y Hamburgo.
- **Asia.** Es la zona que ha experimentado un mayor crecimiento de demanda en los últimos años. Los destinos más populares son Malasia, Tailandia, Vietnam, Singapur y Camboya. Estas rutas reciben principalmente pasajeros asiáticos debido a la proximidad geográfica.
- **Oceanía.** El itinerario más frecuente recorre Sydney y Auckland, pasando por puertos de Nueva Zelanda como Christchurch, Tauranga y Dunedin. También existen rutas con escala en los puertos australianos de Melbourne y Hobart.
- **Alaska.** Sus condiciones naturales hacen de este territorio estadounidense una de las zonas más atractivas del mundo. Estos cruceros se realizan en la temporada estival y en ellos se pueden observar glaciares, icebergs, y una gran variedad de animales como ballenas y delfines. La ruta más popular toma como puerto base la ciudad de Seattle y hace escala en Ketchikan, Juneau, Skagway (Alaska) y Victoria (British Columbia).

- Otros destinos menos frecuentados:
 - **Tahití y Pacífico Sur.** Estos cruceros recorren Tahití, Hawaii y Papeete.
 - **África.** Los cruceros en este continente tienen como principales destinos el Rio Nilo, Madagascar, Cabo Verde y Kenia. Todavía no son zonas muy demandadas en comparación con otros destinos.
 - **Argentina.** Estos cruceros llegan por el Atlántico y recorren el sur del continente pasando por la Patagonia y la Tierra del Fuego hasta llegar al Pácifico.
- **Cruceros fluviales.** Los destinos más frecuentes son los ríos Nilo, Amazonas, Danubio, Rhin y Volga entre otros. Suelen ser cruceros de corta duración realizados en buques de menor tamaño.

Para analizar la oferta mundial de cruceros utilizamos un indicador que mide los “millones de camas día”. En los siguientes gráficos está representada la distribución global de la oferta (millones de camas día) en las diferentes regiones:

Gráfico 7. Distribución de la oferta de camas por regiones



Debido al aumento de la capacidad de los buques y de la flota mundial de cruceros, en los últimos años ha crecido considerablemente la oferta de camas día. La siguiente gráfica muestra la evolución de la oferta entre los años 2004 y 2014 en las diferentes regiones.

Gráfico 8. Evolución de la oferta en las diferentes regiones del mundo

**TABLA 5. DESARROLLO DE LA CAPACIDAD GLOBAL
INDUSTRIA DEL CRUCERO POR GRANDES AREAS 2004-2014**

Región	2004	2009	2010	2011	2012	2013	2014	10-Year Growth
North America	51,00	56,80	62,70	62,10	64,00	63,10	71,50	40,20%
Europe	20,40	39,60	41,40	49,50	48,70	49,60	46,40	127,5%
Rest of the World	5,80	13,20	13,80	15,10	20,70	21,80	24,10	315,50%

Fuente: Ruiz Romero de la Cruz, E., & de los Reyes Cruz Ruiz, E. (2015). *El mercado de los cruceros en cifras en el siglo XXI*. Turydes, 4-7.

En la gráfica observamos que Europa ha tenido un crecimiento en oferta de camas de un 127,5%, lo que significa un desarrollo mucho mayor que el de Norteamérica. Esto se debe a que Europa todavía no era una zona afianzada en el mundo de los cruceros y ha sido en los últimos años cuando se ha producido el auge del sector. Gracias a las campañas de marketing y a la mejora de las infraestructuras, el turismo de cruceros en Europa supone actualmente el 30.4% de la oferta mundial. El 61.4 % de la misma se sitúa en el Mediterráneo. Cabe destacar también el fuertísimo crecimiento de la oferta en el resto del mundo, que con 24,1 millones de camas día en 2014 supone el 17% del mercado mundial. (Ruiz Romero de la Cruz i de los Reyes Cruz Ruiz, 2015)

Podemos decir por tanto que la distribución geográfica de esta industria se ha trasladado de Norteamérica hacia otras zonas que están consiguiendo una posición cada vez más destacada en el sector.

Otro factor de la oferta que ha ido variando con el tiempo es el **precio** de los viajes. Como ya hemos comentado anteriormente, en los años 90 se produjo una fuerte reducción de los precios que provocó el gran incremento de la demanda. A partir de ese momento las empresas navieras han diversificado la oferta para adaptarse a todos los tipos de consumidores. El objetivo es segmentar el mercado y ofrecer a cada uno el producto que desea al precio que está dispuesto a pagar.

Normalmente los precios de los cruceros son cerrados con un producto de todo incluido. Cada tarifa tiene unas características según la categoría de la cabina, del itinerario del viaje y de la temporada en la que se realiza. Para disminuir los efectos de la estacionalidad, las compañías ofrecen descuentos en los meses de temporada baja. (Fernández Miranda, 2012)

De esta manera se diferencia entre varios **tipos de cruceros** según los precios de sus tarifas. En orden de mayor a menor oferta de servicios existen los siguientes buques: Lujo, Premium, Contemporary y Budget. Estos últimos son los llamados cruceros "low cost" especialmente dirigidos a la demanda más joven y con un menor poder adquisitivo.

También diferenciamos por otro lado los cruceros especializados como los familiares, los cruceros temáticos y los dirigidos a empresas. (Luna Buades, 2012)

2.2.4 Puertos de Baleares

En el caso de Baleares, gracias a sus privilegiadas condiciones climáticas y geográficas, la oferta de cruceros ha tenido una gran expansión. Su situación en el centro del Mediterráneo occidental convierte a las Islas Baleares en uno de los puertos que forma parte de la gran mayoría de los itinerarios del Mediterráneo. Además su rápido acceso a las principales capitales europeas debido a las buenas conexiones que tienen sus aeropuertos, le dan a Baleares una gran ventaja para el desarrollo del sector de cruceros. *(Luna Buades, 2012)*

Las Islas Baleares cuentan con cinco puertos preparados para la recepción de buques crucero: dos en Mallorca (Puerto de Palma y Puerto de Alcudia), uno en Menorca (Puerto de Mahón), uno en Ibiza (Puerto de Eivissa) y uno en Formentera (Puerto de La Savina). *(Ports de Balears, 2018)*



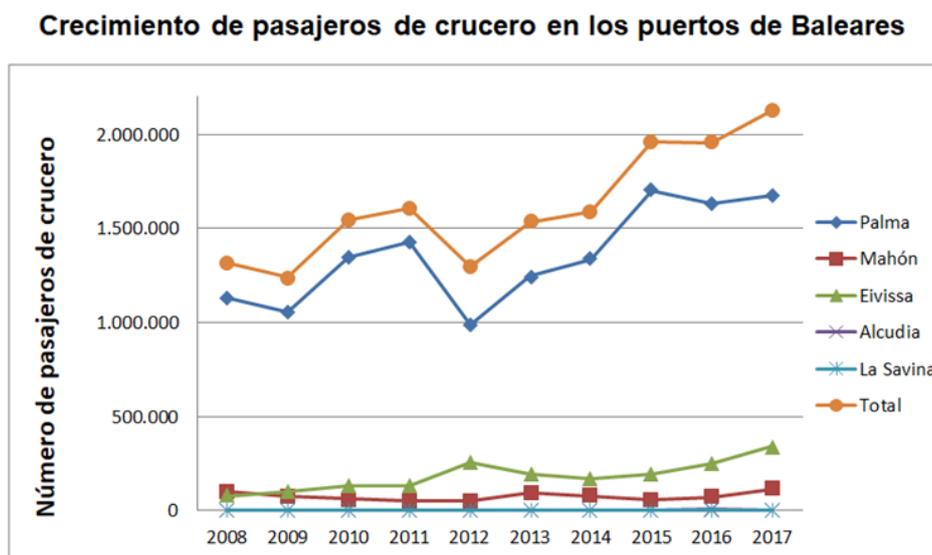
Fuente: www.portsdebalears.com

- **Puerto de Palma.** Es el puerto más grande de Baleares y el único puerto base de cruceros. Esto se debe a que es el único que cuenta con las infraestructuras y sistemas necesarios para dotar a los buques de todas las provisiones. Está dividido en cuatro zonas: los muelles comerciales, las dársenas deportivas, los muelles de Poniente y el dique del Oeste. En cuanto a tráfico de cruceristas, los puertos de Baleares se encuentran en 3º posición en el ranking del Mediterráneo después del puerto de Barcelona y Civitavecchia. *(Assoportí, 2018)*
- **Puerto de Alcudia.** Situado en la bahía de Alcudia al noreste de la isla, ha cobrado una mayor importancia en el tránsito de pasajeros y mercancía en los últimos años. Aunque recibe un número muy reducido de cruceros, es la principal vía de conexión con la isla de Menorca y tiene también buenos enlaces con el puerto de Barcelona.
- **Puerto de Mahón.** A pesar de ser uno de los puertos naturales más grandes del mundo, se trata de un puerto cerrado con un calado de 8 metros que dificulta mucho el atraque de los grandes cruceros. Por seguridad náutica, este puerto no puede recibir barcos mayores de 200 metros.

- **Puerto de Eivissa.** Este puerto cuenta con muelles para mercancía y pasajeros protegidos por el dique de Botafoc, donde amarran los grandes cruceros. Es el segundo puerto de Baleares en número de cruceros.
- **Puerto de La Savina.** Situado en la isla de Formentera, es el puerto más pequeño de Baleares. Debido a la presencia de posidonia oceánica en la zona del puerto, en el 2016 se valoró la posibilidad de prohibir el fondeo de cruceros turísticos en La Savina. Esto anularía las escalas de cruceros en Formentera, que podrían convertirse en excursiones a contratar por los cruceristas de Ibiza. (*Save the posidonia Project, 2018*)

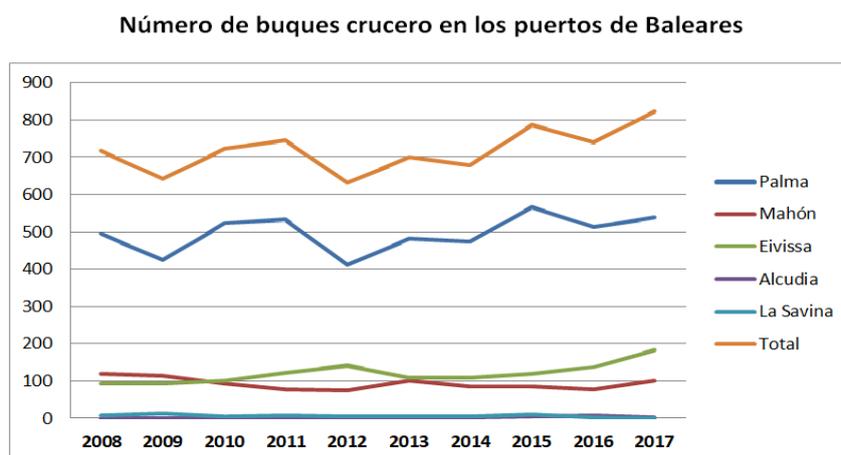
En las siguientes gráficas se muestra la evolución en los puertos de Baleares del número de buques crucero y sus pasajeros:

Gráfico 9. Crecimiento de pasajeros de crucero en los puertos de Baleares



Fuente: www.portsdebalears.com (2018). Elaboración propia – Anexo 2

Gráfico 10. Evolución del número de buques en los puertos de Baleares



Fuente: www.portsdebalears.com (2018). Elaboración propia – Anexo 3

2.3 IMPACTOS NEGATIVOS

Para concluir este apartado económico, comentaremos algunos aspectos no tan positivos de la industria de cruceros.

2.3.1 Resort marino

La tendencia de la industria a crear buques cada vez más grandes con una mayor oferta de servicios a bordo, ha convertido los buques en verdaderas ciudades flotantes. El pasajero disfruta de unas vacaciones con todo incluido en las que cada vez pasa más tiempo a bordo del buque. Esto es beneficioso para las compañías navieras que generan una mayor rentabilidad. Sin embargo, esto reduce el consumo de los cruceristas en el destino local y por tanto el impacto económico positivo del crucero.

Esta cuestión ha provocado una cierta rivalidad entre las navieras y los destinos, ya que el buque se ha convertido en un destino en sí.

Además, el impacto económico que se realiza muchas veces no recae sobre la población local sino que al ser una industria controlada por grandes empresas internacionales, los beneficios los obtienen las multinacionales de países desarrollados. (Nadal, 2017)

2.3.2 Paraísos fiscales

Otro problema de los cruceros no muy conocido por la sociedad es la elusión de impuestos y restricciones que llevan a cabo las compañías navieras. Tras la investigación de Univiación (*Vacaciones en aguas de nadie*, 2017) que analiza a los 3 grupos principales de cruceros del mundo, se ha averiguado que gracias a una enrevesada estructura operacional en diferentes países y paraísos fiscales, estas compañías pagan menos impuestos y eluden las garantías laborales y los controles medioambientales. (Rojas, Vargas M, Bonmatí, Clarembeaux & Primera, 2017)

Este estudio afirma que el 70% de los buques están matriculados en Panamá, Bahamas, Bermudas y Malta, países muy tolerantes con las normativas de navegación.

2.3.3 Estacionalidad

Como hemos comentado anteriormente, las compañías navieras reducen el efecto de la estacionalidad a través de varias estrategias. Por un lado ofrecen precios más bajos en temporada baja, y por otro utilizan sus buques en unas zonas en verano y en otras en invierno para no obtener pérdidas. Los destinos de cruceros sin embargo sí sufren los efectos de la estacionalidad, disminuyendo en gran medida el beneficio económico y los puestos de trabajo en temporada baja. Las zonas como el Mediterráneo, el Norte de Europa y Alaska son destinos de verano debido a su clima. Cuando comienza el invierno las navieras envían sus buques al Caribe y otras zonas de invierno. *(Ruiz Romero de la Cruz i de los Reyes Cruz Ruiz, 2015)*

3. IMPACTO AMBIENTAL

Además del impacto económico de la industria de los cruceros, es imprescindible analizar el efecto no tan positivo que producen los buques en el medioambiente. Debido al gran auge del sector, la huella ambiental que deja tras de sí aumenta de manera proporcional a su crecimiento. Además, la masificación de esta actividad, está suponiendo que los impactos sobre los entornos naturales cada vez sean más profundos e incluso irreversibles. *(Fernández Miranda, 2012)*

Para hacernos una idea, el impacto ambiental que produce un crucero es comparable con el de una ciudad de 5000 habitantes. *(Oceana, 2004)*

Según la teoría de algunos autores es imposible alcanzar un turismo sostenible debido al gran consumo de recursos y a la contaminación producida por esta industria. Esta idea se resume en la siguiente frase: *“el turismo contiene la semilla de su propia destrucción; el turismo puede matar al turismo, es la destrucción del atractivo ambiental donde van los turistas”*. *(Johnson, D., 2002)*.

Los principales impactos ambientales de los cruceros son la contaminación de las aguas, la contaminación atmosférica, el impacto de la construcción de infraestructuras y la destrucción de biodiversidad.

3.1 Contaminación de las aguas

Según los estudios, el 24% del total de los desechos sólidos de los océanos provienen de los cruceros. *(Fernández Duménigo, 2008)*

Para comprender la trascendencia de este asunto es necesario analizar la cantidad de residuos que generan estas embarcaciones.

Un crucero de tamaño medio con capacidad para 3000 personas genera aproximadamente 1000 toneladas de residuos al día, que son parcialmente vertidos al mar. *(Oceana, 2004)*.

Esta cantidad de residuos está compuesta por:

- 550.000-800.000 litros de aguas grises
- 100.000-115.000 litros de aguas negras
- 13.500-26.000 litros de aguas oleosas de sentinas
- 7.000-10.500 kilos de basura y residuos sólidos
- 60-130 kilos de residuos tóxicos

Esto significa que se producen aproximadamente 300 litros de aguas grises, 10 de sentinas, 40 de aguas negras, 3.5 kg de basura y 30 gramos de residuos tóxicos por persona y día. (*Oceana, 2004*)

Para comprender lo que supone esta cantidad de residuos la siguiente tabla explica más detalladamente la composición de los mismos:

Gráfico 11. Tabla de la composición de los residuos

Residuo	Procedencia	Contaminantes
Aguas grises	Agua procedente de las duchas, lavabos, piscinas, lavadoras, etc.	Contienen fosfatos y otros nutrientes de los detergentes y jabones, cloro o fluor de los dentífricos y piscinas, bacterias patógenas, así como cualquier otra sustancia potencialmente dañina utilizada para la higiene personal. También dentro de las aguas grises se encuentran aquellas procedentes de las instalaciones sanitarias del buque.
Aguas negras	De los cuartos de baños	Aguas fecales, bacterias, patógenos, restos orgánicos, papel, y cualquier otro producto tirado a los retretes.
Sentina	De los motores y turbinas para la propulsión y para abastecer de energía a todos los servicios de los buques	Aceites usados, hidrocarburos varios, etc.
Tóxicos	De los procesos fotográficos, de las tintorerías, pinturas, productos farmacéuticos, tintas, material electrónico, etc.	Pueden contener sustancias tan tóxicas como el TBT (Tributil estaño como aditivo de las pinturas anti-incrustantes), PCE (percloroetileno del lavado en seco), metales pesados de pinturas y tintas, compuestos químicos de los fármacos, ácidos y metales pesados del material fotográfico, PVC y metales pesados de los cables, bombillas, fluorescentes, pilas, baterías, tolueno, xileno, benceno y organoclorados de disolventes, etc.
Basuras	De la comida y del consumo diario de productos de todo tipo.	Plásticos con hidrocarburos o compuestos clorados, residuos sólidos, restos orgánicos, etc.

Fuente: Oceana (2004). Contaminación por cruceros

Otro problema de los buques es el uso de una gran cantidad de aguas de lastre. Las aguas de lastre son las que utilizan los buques para conseguir la estabilidad durante su navegación. Toman el agua directamente del entorno en el que se encuentra el barco en ese momento, llevándose con ella una gran cantidad de sedimentos y especies que son transportadas a otra parte del planeta. Un crucero puede verter alrededor de 70.000 litros de aguas de lastre al día, y transportar 7.000 especies marinas, lo que actualmente es uno de los principales

problemas ambientales del tráfico marítimo. Además la gran mayoría de los buques llevan a cabo la deslocalización de residuos, que consiste en desechar los residuos en zonas periféricas o aguas internacionales ya que su legislación y control es más escaso. (Oceana, 2004)

3.2 Contaminación atmosférica

Los humos generados en la combustión de carburante de los motores son otro de los factores que provocan el impacto ambiental de los cruceros. Este proceso de combustión produce partículas en suspensión, sulfuros y óxidos de carbono y nitrógeno muy contaminantes que contribuyen al efecto invernadero.

Según los estudios, un crucero consume la cantidad de combustible equivalente a 12.000 coches. Además, con el objetivo de reducir costes, los buques utilizan un combustible de menor calidad que es 50 veces más tóxico que el habitual. Este combustible no se emplea únicamente para el motor del buque, sino también para el funcionamiento de los sistemas eléctricos necesarios para la iluminación, aire acondicionado, discotecas, casinos, tiendas, y en general todos los aparatos electrónicos de estas ciudades flotantes. (Oceana, 2004)

Asimismo, el proceso de tratamiento de los residuos de los cruceros también es un causante de la contaminación atmosférica. Estos residuos, principalmente plásticos, son incinerados a bordo del buque y su combustión genera sustancias tóxicas como diocinas, ifenilos policlorados y furanos. (Oceana, 2004)

3.3 Otros impactos ambientales

Infraestructuras

El impacto ambiental no solo se limita a la contaminación de las aguas y de la atmósfera, sino que también hay otros factores que repercuten en el medio natural. Uno de ellos es la construcción o ampliación de las infraestructuras necesarias para la explotación del sector, como por ejemplo la construcción de puertos, diques y terminales de pasajeros. (Luna Buades, 2012)

Estas construcciones provocan diferentes impactos:

- Pérdida de calidad de las aguas de la zona
- Modificación de la intensidad y dirección de las corrientes
- Alteración de la morfología de los fondos marinos
- Perturbación acústica y vibración en el medio marino
- Incremento del riesgo de vertidos accidentales
- Aumento de la iluminación nocturna
- Alteración del paisaje

Todo esto repercute en la biología marina, ya que al cambiar su hábitat natural la vida de las especies se ve alterada y es posible una pérdida de biodiversidad.

Ecosistemas frágiles

Debido al grave impacto que producen las embarcaciones en el medioambiente, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha declarado áreas marinas de especial sensibilidad y riqueza biológica a las que se dedicará una mayor protección. Estas zonas son las llamadas PSSA (*Particular sensitive Sea Areas*) y en ellas las embarcaciones deberán cumplir con una normativa de protección más estricta. (*De los Reyes Cruz Ruiz, 2014*).

Las zonas protegidas son:

- La Gran Barrera de Arrecifes de Coral, Australia (desde el 1990).
- Archipiélago sabana-Camagüey, Cuba (desde el 1997).
- Isla Malpelo, Colombia (2002).
- Mar alrededor de los Cayos de Florida, EEUU (desde el 2002).
- Wadden Sea, Dinamarca, Alemania y Holanda (desde el 2002).
- Reserva Nacional de Paracas, Perú (desde el 2003).
- Aguas de Europa occidental (2004)
- Islas Canarias, España (desde el 2005).
- Extensión del PSSA existente de la Gran Barrera de Coral para incluir el Estrecho de Torres (propuesto por Australia y Papua Nueva Guinea) (2005)
- Zona del Mar Báltico, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Alemania, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia (2005)
- Archipiélago Galápagos, Ecuador (desde el 2005).
- El Monumento nacional marino Papahānaumokuākea, Hawaii, EEUU (2007)
- El Estrecho de Bonifacio, Fracia-Italia (2011)
- El banco de Saba, en la zona nordeste del Caribe, el Caribe Neerlandés (2012)
- Extensión de la Gran Barrera de Coral y el Estrecho de Torres, parte suroeste del Mar de Coral (2015)
- Islas Jomard, Papua Nueva Guinea (2016)
- Parque marino del Arrecife de Tubbataha, Mar Sulu, Filipinas (2017)

La zona de la Antártida está regulada además por el Tratado Antártico (1959).

(Organización Marítima Internacional, OMI)

En el caso de ecosistemas con mayor fragilidad, como los arrecifes de coral o zonas de gran biodiversidad, la propia presencia de los cruceros es una amenaza para el medio. Uno de los mayores daños se produce por las anclas de los buques, que destrozan millones de metros cuadrados de arrecife.

En la isla de Gran Caimán, en el Caribe, las anclas de los cruceros han destruido 1,2 millones de metros cuadrados de arrecife. En el Parque Nacional de Cancún (México), estos buques han dañado el 80% de los corales, y en zonas de Florida y Jamaica, los arrecifes ya solo conservan el 10% de sus corales vivos. (*Oceana, 2004*)

Al igual que en el Caribe, este también es uno de los principales problemas en las Islas Baleares, donde el fondeo de embarcaciones durante la temporada de verano está destruyendo las praderas de posidonia oceánica. La posidonia es una planta acuática endémica del Mediterráneo que forma praderas submarinas de gran importancia biológica y ecológica. Actúa como un filtro que capta las partículas del agua manteniéndolas limpias y cristalinas, además de producir una gran cantidad de oxígeno y absorber CO₂ del agua.

Las Islas Baleares poseen praderas de posidonia de una extensión de 55.795 hectáreas en las que se alimentan, se refugian y se reproducen más de 1.000 animales y 400 especies de plantas marinas. Gran parte de estas praderas están situadas entre Ibiza y Formentera en el Parque Natural de Ses Salines, declarado en 1999 Patrimonio de la Humanidad. (*Save the posidonia Project, 2018*)

Según un estudio del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), la posidonia ha disminuido un 38% en los últimos 50 años. Además la cantidad de CO₂ que captura se ha reducido y la densidad de la planta disminuye casi un 7% al año. (*Europapress, 2014*)

Un decreto del Govern Balear protege desde el 2017 estos ecosistemas para frenar su deterioro y asegurar su conservación. Prohíbe y sanciona el fondeo incontrolado, la pesca de arrastre y el vertido de residuos que dañan la posidonia. (*Última hora, 2017*)

Riesgo de accidentes de embarcaciones

El riesgo de accidentes de las embarcaciones es una de las mayores amenazas de los cruceros para el medioambiente. Un accidente en la que el casco del barco sea dañado, supone el vertido de carburante y otros materiales contaminantes que pueden crear un desastre ecológico. (*Oceana, 2004*)

El accidente más importante fue el choque y posterior encallamiento en 2012 del crucero italiano Costa Concordia frente a la isla de Giglio, Toscana. En este accidente tuvo lugar el posible vertido de casi 2.500 toneladas de combustible. (*Roselló Vicens, 2012*)

3.4 Legislación insuficiente

Para intentar disminuir los efectos negativos de los impactos ambientales, es imprescindible la existencia de instituciones que regulen la actividad de los cruceros.

El principal problema es que la mayor parte de las leyes fueron redactadas en una época en la que el turismo de cruceros no tenía la dimensión actual y han quedado obsoletas. Por este motivo las leyes vigentes están más dirigidas al transporte de mercancías que a los buques de pasajeros. (*Fernández Miranda, 2012*)

Durante los últimos años la industria turística de cruceros ha ido creciendo al margen de la legislación, lo que supone un gran descontrol del sector. A esto se le añade el hecho de que la mayor parte de la actividad se produce en aguas internacionales, donde es más complicado aplicar las leyes.

La institución que regula la actividad de las embarcaciones es la *Organización Marítima Internacional (OMI)*, entidad de las Naciones Unidas encargada de la seguridad de las embarcaciones y la prevención de la contaminación. (*De los Reyes Cruz Ruiz, 2014*)

Esta organización regula el sector empleando las leyes redactadas en el *Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de los Buques*, más conocido como (MARPOL 73/78). Fue elaborado en la Conferencia Internacional de la Contaminación del Mar en 1973 por la OMI, y modificada en 1978 para crear el actual convenio.

En este acuerdo se describe la normativa sobre los vertidos de embarcaciones a los océanos. Está dividida en 6 anexos:

- Anexo I: Hidrocarburos (2 de Octubre 1983)
- Anexo II: Sustancias líquidas nocivas (6 de abril de 1987)
- Anexo III: Transporte de sustancias peligrosas (1 de julio de 1992)
- Anexo IV: Aguas residuales (27 de septiembre de 2003)
- Anexo V: Basuras (31 de diciembre 1988)
- Anexo VI: Contaminación atmosférica (19 de mayo de 2005)

Fuente: (Marpol 73/78, 2002)

Esta normativa establece que las basuras no pueden ser arrojadas a una distancia menor de 25 millas de la costa, así como los aceites deben ser vertidos a más de 200 millas. Los vertidos de residuos plásticos están totalmente prohibidos en cualquier parte del océano, mientras que sobre los vertidos de la mayor parte de residuos químicos todavía no existe control alguno.

Como podemos observar, la legislación que regula el impacto ambiental de los cruceros resulta totalmente insuficiente. Además, a pesar del esfuerzo de las instituciones, el incumplimiento constante de la normativa provoca sanciones millonarias a las compañías navieras.

Según ha denunciado Oceana (2004), el 40% de las embarcaciones europeas ha violado la normativa MARPOL en alguna ocasión, aumentándose esta cifra en las zonas empobrecidas del planeta ya que no tienen la capacidad ni los medios para este llevar a cabo el control. (*Fernández Miranda, 2012*)

Lamentablemente, la recaudación de las sanciones no es suficiente, ya que algunos de los impactos en el medio son irreversibles.

3.5 ¿Es posible eliminar el impacto ambiental?

En el caso de los cruceros, ya existe la tecnología necesaria para reducir la contaminación de los buques. Algunos de los avances más efectivos son los sistemas de tratado de las aguas residuales así como los sistemas de compactado, deshidratación y pulverización de basuras que facilitan su almacenamiento y tratamiento a bordo.

También es posible reducir la contaminación atmosférica con el uso de combustibles menos agresivos y con la conexión de los buques a la red eléctrica en el momento en el que están amarrados en el puerto. Algunos de los buques más modernos utilizan turbinas de gas que reducen un 90% la emisión de partículas a la atmosfera. (Oceana, 2004)

Un proyecto promovido por la ONG japonesa *Peace Boat*, ha propuesto un prototipo de barco eléctrico al que llaman “**Ecoship**”. Este buque que estará operativo en 2020, será propulsado por motores híbridos. Además, su diseño basado en la biofilia aprovecha el aire, el agua y la energía solar para navegar con el mínimo consumo de combustibles. (Gil, 2016)



Fuente: www.ecoship-pb.com

4. IMPACTO SOCIAL

El último impacto que vamos a estudiar es el social, analizando brevemente el empleo que genera el turismo de cruceros en las Islas Baleares y otros efectos que tiene en la población local.

Según los datos de CLIA, la industria de cruceros generó en España en el 2015 un total de 28.576 empleos, un 12.1% más que el año anterior. En las Islas Baleares por su parte se crearon 5.733 puestos de trabajo. Como ya hemos analizado anteriormente, los sectores que reciben mayores ganancias son los de alojamiento turístico, restauración y los comercios. Los astilleros también reciben importantes ganancias con la construcción y reparación de los buques. (Cambra de Comerç de Mallorca et al., 2017)

Sumado al impacto económico, estos datos suponen un gran beneficio para las Islas Baleares. Sin embargo el fuerte crecimiento del turismo de masas ha comenzado a provocar rechazo en la población local.

La llegada de los grandes buques a los puertos de Baleares supone el desembarque de miles de turistas al mismo tiempo que recorren la isla provocando la masificación de la misma. Los principales problemas son; las aglomeraciones en la ciudad y las carreteras, la masificación de las playas y el aumento de los precios de los comercios y las viviendas.

Las Islas Baleares es la Comunidad autónoma donde el turismo de cruceros produce un mayor impacto, ya que según los datos de IBESTAT, por cada residente de las islas llegan 1.17 cruceristas. (*Luna Buades, 2012*)

Esta saturación de la isla ha provocado el descontento de la población, que se han manifestado en contra del turismo de cruceros. Diferentes grupos ecologistas como el GOB y plataformas como 'Fins aquí hem arribat' (Hasta aquí hemos llegado), piden al Gobierno que establezca un límite a la llegada anual de cruceros y se reduzca el número de plazas turísticas. (*Sáenz, 2018*)

Además de la masificación turística, otro problema social son las condiciones laborales precarias de la industria de cruceros. La mayoría de los tripulantes de los buques provienen de países con altos índices de paro y aceptan duras condiciones laborales. Los contratos suelen ser de hasta 9 meses seguidos de trabajo, con horarios de 70 horas semanales sin días libres ni vacaciones. A esto se le suma el hecho de vivir en el crucero donde no pueden volver a casa ni ver a su familia. Esto es debido a que las condiciones laborales del barco están subordinadas a la ley del país de bandera, normalmente Bahamas o Panamá, y no a países con leyes más desarrolladas. (*Nadal, 2017*)

5. PREVISIÓN DEL SECTOR

A pesar del fuerte crecimiento que está experimentando, según Alfredo Serrano, presidente de CLIA España, el turismo de cruceros solo representa el 2% del turismo a nivel mundial. En Baleares la cifra aumenta, ya aproximadamente el 13% de los turistas son cruceristas. (*IBESTAT, 2018*)

Según los estudios, la previsión de demanda mundial para los próximos años continuará la misma trayectoria favorable. En 2018, se espera un incremento de demanda mundial de un 3,3% sobre 2017. (*Cruise Market Watch, 2018*)

Así pues, lejos de la saturación que manifiestan otros subsectores, el turismo de cruceros tiene grandes expectativas de prosperidad para el futuro.

Además del crecimiento de demanda también se esperan cambios en la oferta y en la industria de cruceros en general. La Organización Mundial del Turismo asegura que las tendencias para los próximos años serán las siguientes. (*Luna Buades, 2012*)

- Constante innovación de los buques y de las actividades ofrecidas tanto a bordo como en los destinos.
- Globalización de la industria. El objetivo de las navieras es conseguir la diversificación de la demanda intentando llegar a todos los sectores de la población. La oferta por su parte seguirá su actual proceso en el que la distribución geográfica se expande a nuevos mercados.
- Tendencia hacia el gigantismo. Las navieras seguirán apostando por buques cada vez más grandes con capacidad para más viajeros con los que poder obtener una mayor rentabilidad.
- Concentración del sector. La tendencia hacia el oligopolio continúa y provoca la fusión de las compañías formando grandes grupos que controlan el mercado. Las pequeñas empresas navieras necesitan diferenciarse para poder competir, pero sus altos costes operativos tendrán como consecuencia su progresiva desaparición. Este oligopolio que proporciona ventajas significativas a las grandes compañías, provocará que al reducirse la oferta, las compañías incrementen sus precios.
- Creciente regulación del sector. Como hemos visto, la legislación que rige la actividad de los cruceros es mínima y deja muchas materias descontroladas. Por ello es necesario la creación de nuevas leyes que regulen esta industria para que su crecimiento no sea perjudicial para la sociedad y el medioambiente.
- Seguridad del pasaje y de las operaciones. Esta es una de las cuestiones más importante para las compañías navieras que buscan ofrecer una mayor comodidad al pasajero además de más seguridad y sanidad a bordo del buque. Las navieras deben que cumplir las normas de seguridad establecidas en el *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Safety Of Life At Sea, SOLAS, 2012)*.

6. CONCLUSIONES

Después del análisis realizado, se pueden extraer un conjunto de conclusiones sobre la industria de cruceros en las Islas Baleares.

El impacto económico que provoca este tipo de turismo es claramente favorable para la población de las islas. La más beneficiada es Mallorca ya que el puerto de Palma es el único puerto base de crucero de Baleares. Esto supone que los cruceristas pasen más tiempo en la isla y por tanto generen un mayor gasto en la misma.

En cuanto a la oferta, los buques de crucero han ido evolucionando hasta convertirse en gigantes embarcaciones que ofrecen una amplia variedad de servicios a bordo. Estos “resorts marinos” suponen un problema para los destinos ya que los pasajeros pasan más tiempo en el buque y realizan un menor gasto en la ciudad.

Además de este problema, existen otros inconvenientes del turismo de cruceros como la estacionalidad y el vacío legal existente en el sector. Este vacío legal tiene como consecuencia un fuerte impacto en el medioambiente ya que es imposible controlar la contaminación de los buques con la legislación actual. Además, la masificación del sector aumenta la huella ambiental de los cruceros y hace que los impactos en los entornos naturales sean cada vez mayores e incluso irreversibles.

En cuanto al impacto social, el turismo de cruceros genera alrededor de 6.000 puestos de trabajo al año en las Islas Baleares. Sin embargo, el creciente malestar de la población por la masificación turística está provocando el rechazo hacia los cruceros. Los residentes de Baleares sufren consecuencias como el colapso de las carreteras, la aglomeración de las ciudades y la contaminación de las playas. Por ello solicitan la reducción del número de cruceros que llegan a los puertos para evitar la saturación de la isla.

En función de estas conclusiones se crea la siguiente cuestión: ¿Es beneficioso el desarrollo de la industria de los cruceros?

Ante esta pregunta algunos autores responden que es imposible alcanzar un turismo sostenible, ya que el desarrollo del mismo agota los recursos y acaba por destruirse a sí mismo.

Sin embargo, como hemos observado, la disminución de la contaminación de los buques ya es posible con la tecnología actual. Por consiguiente es posible seguir disfrutando de los beneficios económicos de esta industria a través del desarrollo un turismo de cruceros responsable.

Esta iniciativa consistiría en promover un nuevo modelo productivo basado en la sostenibilidad social, económica y medioambiental.

Para conseguirlo se fomentaría la participación de la comunidad local del destino en la actividad para garantizar el reparto justo de los beneficios. Se desarrollarían buques y reglamentos que garantizaran la conservación del medio natural. Y se establecerían leyes para asegurar unas condiciones laborales dignas.

7. ANEXOS

Anexo 1: Pasajeros europeos por país de procedencia

Table 5.1: European Cruise Passengers by Source Country, 2015

Country	Passengers	Share of Total
Germany	1,813,000	27.5%
UK/Ireland ¹	1,789,000	27.2%
Italy	810,000	12.3%
France	615,000	9.3%
Spain	466,000	7.1%
Norway	208,800	3.2%
Switzerland	140,000	2.1%
Austria	113,000	1.7%
Netherlands	106,000	1.6%
Sweden	85,500	1.3%
Belgium	65,000	1.0%
Denmark	42,700	0.6%
Portugal	36,000	0.5%
Other Europe	297,000	4.6%
Total	6,587,000	100.0%

¹Of which Ireland, estimated 36,000.
Source: IRN for CLIA Europe.

Fuente: CLIA (2016). Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015

Anexo 2: Número de buques crucero en los puertos de Baleares.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Palma	496	424	523	534	411	483	475	568	514	538
Eivissa	118	113	93	79	74	101	86	85	79	100
Mahón	94	92	101	123	142	108	109	120	137	183
Alcúdia	1	0	0	0	1	2	2	5	9	3
La Savina	9	13	6	9	4	5	6	10	3	1
Total	718	642	723	745	632	699	678	788	742	825

Anexo 3: Número de pasajeros de crucero en los puertos de Baleares

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Palma	1.129.288	1.056.215	1.347.009	1.424.953	984.785	1.245.244	1.336.437	1.703.219	1.630.381	1.673.210
Eivissa	103.574	76.246	63.297	53.570	53.702	95.525	79.089	59.193	72.165	115.104
Mahón	79.210	103.485	132.149	129.369	257.667	191.814	169.065	193.484	247.348	340.334
Alcúdia	55	0	0	0	47	1.025	1.058	1.365	5.901	1.869
La Savina	1.947	1.416	489	812	1.372	1.066	875	1.539	1.634	0
Total	1.314.074	1.239.027	1.542.944	1.608.704	1.297.573	1.534.674	1.586.524	1.958.800	1.957.429	2.130.517

Fuente: (Ports de balears, 2018)

8. BIBLIOGRAFÍA

- Assoporti. (2018). *Italian Ports Association. Assemblea del 12 dicembre*. Recuperado de http://www.assoporti.it/en/views/view_statistiche_annuali/annuali
- Cambra de Comerç de Mallorca, IBES i UIB (2017). *El impacto económico de los cruceros en las Illes Balears*.
- Cerchiello, G. (2013). *La evolución del crucerismo en España. Desde sus orígenes hasta la actualidad* (Doctorado). Universidad de Alicante.
- CLIA (2016). *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015*
- CLIA (2017). *The contribution of the international cruise industry to the global economy in 2016*
- CLIA (2018). *CLIA one resource 2016 and 2017 Quarterly Global Report*
- Cruise Market Watch (2018). Recuperado de <https://www.cruisemarketwatch.com/growth/>
- De los Reyes Cruz Ruiz, E. (2014). *El turismo de cruceros en el mundo: Análisis de las tipologías de cruceristas en el puerto de Málaga según la percepción de la imagen, satisfacción y lealtad al destino turístico de la capital* (Doctorado). Universidad de Málaga.
- Fernández Duménigo, L. (2008). *La modalidad de turismo de cruceros: evolución, desempeño y perspectivas*. Universidad de La Habana. Centro de Estudios Turísticos.
- Fernández Miranda, R. (2012). *Lo que hunden mientras flotan. Auge y análisis crítico del turismo de cruceros en la globalización*.
- Garay Tamajón, L., & Cànoves Valiente, G. (2012). *Turismo de cruceros en Barcelona. De la marginalidad al liderazgo internacional*. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles N° 60.
- Gil, H. (2016). *Ecoship, un modelo de crucero verde para 2020*. Recuperado de <https://www.hibridosyelectricos.com/articulo/mercado/ecoship-modelo-crucero-verde-2020/20160610164322012280.html>
- Guijarro, F. (2017). *El turismo de cruceros aporta uno de cada cien euros de la riqueza balear*. Diario De Mallorca. Recuperado de <http://www.diariodemallorca.es/mallorca/2017/11/15/turismo-cruceros-aporta-cien-euros/1263963.html>
- Hosteltur. (2018). *Los cruceros generan más de 100.000 M € anuales a nivel mundial*. Recuperado de https://www.hosteltur.com/127059_cruceros-generan-100000-m-anuales-nivel-mundial.html

IBESTAT. (2018) Recuperado de www.ibestat.caib.es/ibestat/estadistiques
Europapress. (2014). *La Posidonia Oceánica ha disminuido un 38% desde los años 60*. Recuperado de <http://www.europapress.es/epsocial/responsables/noticia-posidonia-oceanica-disminuido-38-anos-60-siglo-xx-captura-menos-co2-entonces-csic-20140618170928.html>

IBESTAT. (2018) Turistas con destino principal las Illes Balears por periodo y país de residencia. Recuperado de <https://ibestat.caib.es/ibestat/estadistiques/>

Jerónimo Antonio, E. (2014). *El tráfico de cruceros en el Mediterráneo español y los agentes terrestres y marítimos relevantes para los itinerarios* (Doctorado). Universidad Politécnica de Cartagena.

Johnson, D (2002). *Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check*. Marine Policy, N°26 (2002), pp. 261–270

Luna Buades, M. (2012). *El turismo de cruceros en el Mediterráneo. Una aproximación a las Illes Balears* (Trabajo fin de Master). Universitat de les Illes Balears. Palma.

Marpol 73/78. (2002). *Artículos, protocolos, anexos e interpretaciones unificadas del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978*. Londres, OMI.

Nadal, P. (2017). *La cara más oscura de los cruceros*. El País. Recuperado de https://elpais.com/elpais/2017/04/20/paco_nadal/1492642055_887551.html

Oceana. (2004). *Contaminación por cruceros*. Junio 2014. Recuperado de <https://oceana.co.za/>

Organización Marítima Internacional (2018) Recuperado de <http://www.imo.org>

Puertos del Estado. (2016). *Anuario Estadístico del Sistema Portuario de Titularidad Estatal*.

Rojas, R., Vargas M, A., Bonmatí, D., Clarembeaux, P., & Primera, M. (2017). *Vacaciones en aguas de nadie*. Recuperado de <http://huelladigital.univisionnoticias.com/cruceros-vacaciones-en-aguas-de-nadie/>

Roselló Vicens, J. (2012). *Análisis del accidente del Costa Concordia*. Universitat Politècnica de Catalunya.

Ruiz Romero de la Cruz, E., i de los Reyes Cruz Ruiz, E. (2015). *El mercado de los cruceros en cifras en el siglo XXI*. Turydes, 4-7.

Sáenz, H. (2018). *Mallorca será la tumba del turismo*. El Mundo. Palma, 8 abril 2018. Recuperado de <http://www.elmundo.es/baleares/2018/04/09/5acaf76522601d3e268b4686.html>

Save the posidonia Project. (2018). Recuperado de <https://www.saveposidoniaproject.org/es/la-posidonia/>

Statista. (2016). *Market share of cruise industry worldwide in 2016, by company*. Recuperado de <https://www.statista.com/statistics/204517/cruise-industry-market-share-worldwide-excluding-north-america/>

Ultima hora. (2017). *Baleares garantiza la protección de la Posidonia mediante un decreto*. Recuperado de <https://ultimahora.es/noticias/local/2017/05/16/267654/baleares-garantiza-proteccion-posidonia-mediante-decreto.html>

Viaña, E. (2016). *Así es el crucero más grande del mundo*. Expansión. Recuperado de <http://www.expansion.com/directivos/2016/05/25/574567c1e2704e93138b45a6.html>