



Universitat
de les Illes Balears

TRABAJO DE FIN DE GRADO

TURISMO DE CRUCEROS

Mireia Chunfen Tregón Alonso

Grado en Administración de Empresas y Grado en Turismo

Facultad de Turismo

Año Académico 2021-22

TURISMO DE CRUCEROS

Mireia Chunfen Tregón Alonso

Trabajo de Fin de Grado

Facultad de Turismo

Universidad de las Illes Balears

Año Académico 2021-22

Palabras clave del trabajo:

Turismo de cruceros, impactos, económicos, sociales, medioambientales, DAFO, overtourism, Venecia, desafíos y COVID-19.

Nombre Tutor/Tutora del Trabajo José David Egea Juan

Se autoriza la Universidad a incluir este trabajo en el Repositorio Institucional para su consulta en acceso abierto y difusión en línea, con fines exclusivamente académicos y de investigación

Autor		Tutor	
Sí	No	Sí	No
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Resumen

El siguiente trabajo de fin de grado tiene como propósito analizar el turismo de cruceros, el cual ha experimentado un continuo crecimiento en los últimos tiempos. Para ello, se lleva a cabo una introducción del sector con una breve definición, la evolución histórica y la situación actual donde la pandemia ha marcado un antes y un después. También se analizan los impactos del sector crucerista a nivel económico, social y medioambiental. A continuación, se realiza un análisis DAFO con el objetivo de conocer las principales debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades del segmento de cruceros. Además, se explica la situación de "overtourism", es decir sobreturismo, en Venecia, donde ha habido un crecimiento exponencial en la cifra de turistas durante los últimos años, lo que hace que sea insostenible seguir a este ritmo. Seguidamente, se mencionan los distintos retos a los que se han tenido que hacer frente debido al COVID-19, que ha afectado gravemente al turismo a nivel mundial. Por último, se exponen una serie de conclusiones.

Abstract

The following final degree project aims to analyse cruise tourism, which has experienced a continuous growth in recent times. To do this, an introduction of the sector is carried out together with a brief definition, the historical evolution and the current situation where the pandemic has been a turning point. Then, the impacts of the cruise sector at an economic, social and environmental level are also analysed. Next, a SWOT analysis is carried out with the aim to discover the main strengths, weaknesses, opportunities and threats of the cruise segment. In addition, the situation of "overtourism" in Venice is explained, where there has been an exponential growth in the number of tourists in recent years, which makes it unsustainable to continue at this rate. Next, the different challenges that have had to be faced due to the COVID-19 are mentioned, which has seriously affected tourism worldwide. Finally, a series of conclusions are presented.

Índice

Índice de gráficos	1
Índice de tablas	1
1. Introducción	2
2. Metodología.....	4
3. Impactos.....	5
3.1 Impactos económicos	5
3.2 Impactos sociales	6
3.3 Impactos medioambientales	7
4. Análisis DAFO	8
5. Situación de Venecia (“overtourism”)	9
6. Retos del turismo de cruceros debido al COVID-19.....	12
7. Conclusión.....	15
8. Bibliografía	17

Índice de gráficos

Gráfico 1 Principales zonas de cruceros del mundo	3
Gráfico 2 Variación anual de la cifra de cruceristas a nivel internacional dese 2009 hasta 2020 (en millones)	4

Índice de tablas

Tabla 1 Análisis DAFO	8
-----------------------------	---

1. Introducción

La elección de este tema se debe a que el turismo de cruceros ha experimentado un crecimiento exponencial durante los últimos años y es uno de los mercados que más ha crecido del sector turístico. No obstante, cabe mencionar que este segmento se ha visto gravemente afectado por la pandemia y es uno de los sectores turísticos al que más le está costando recuperarse. Además, resulta de especial interés enumerar los distintos impactos que causan, analizar la situación de “overtourism” que presenta Venecia y saber cómo el COVID-19 ha afectado a este sector.

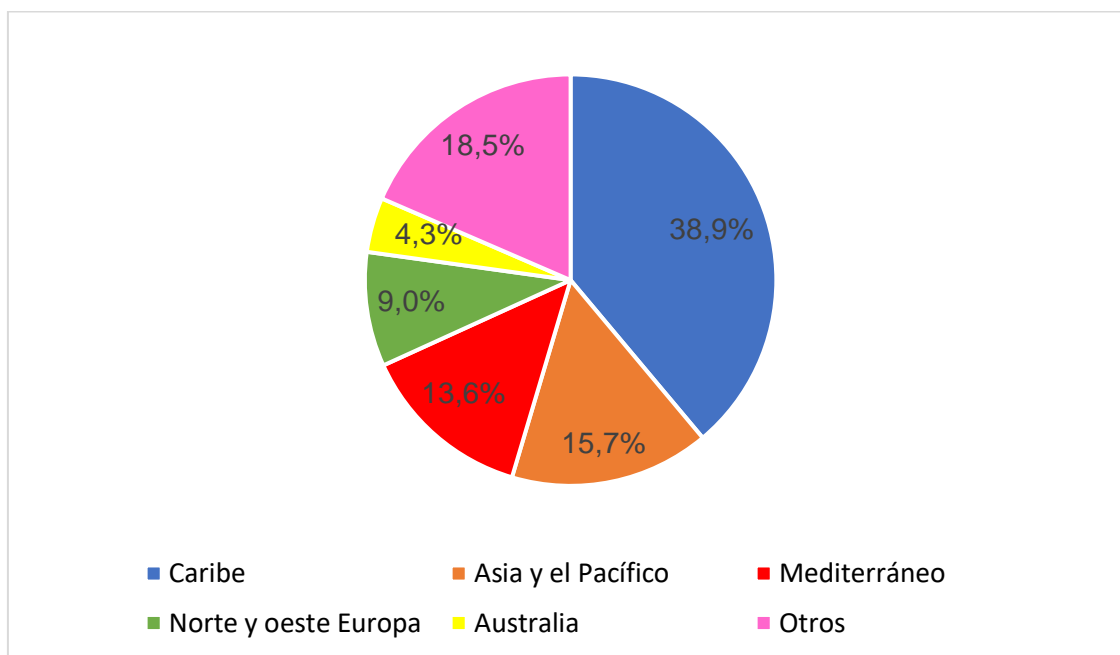
Para la Organización Mundial del Turismo (OMT), el crucero no solo es una forma de transporte, sino que es una embarcación que ofrece varios servicios y diversas actividades lúdicas tanto a bordo como en tierra. En comparación a las demás maneras de viajar, el turismo de cruceros se puede comercializar como un destino o como un transporte (Luna-Buades, 2015).

El turismo de cruceros apareció tarde a diferencia de otras clases de turismo. En 1966 empezaron los cruceros modernos, ese mismo año la empresa Norwegian Caribbean Line fue pionera al presentar una ruta de crucero durante un año enfocado a una demanda más extensa (Wood, 2003). Este tipo de turismo experimentó un veloz desarrollo en los años 60 con la introducción de itinerarios por el Caribe. Durante la década de los 90, el *Worldwide Cruise Ship Activity Report* muestra que dicha industria se extendió hasta Europa y seguidamente hacia la región Asia Pacífico (United Nations World Tourism Organization [UNWTO], 2003).

Según Crockett (2020), el sector crucerista tiene más de 50 líneas de cruceros y 250 buques, pero en 2018 un 75% de la cuota de mercado estaba representada por tres extensas empresas: Carnival Corporation (41%), Royal Caribbean Cruises (21%) y Norwegian Cruise Line (13%). En 2018 los ingresos de estas tres compañías ascendieron a 34,2 mil millones de dólares. Es preciso subrayar que, de los ingresos de cruceros, un 62% suele ser de la venta de tickets mientras que el 38% restante corresponde a las compras que se realizan a bordo.

Conforme a Peručić (2020), el Caribe es la zona preferida para cruceros con un 38,9% del total de las rutas. Por detrás, se encuentran Asia y el Pacífico que representan el 15,7%. El Mediterráneo se coloca en tercera posición con un 13,6%, mientras que el norte y el oeste de Europa suponen un 9,0%. Después se encuentra Australia con un 4,3% del total y el resto, es decir el 18,5%, corresponde a otras zonas. El gráfico 1 muestra las principales zonas de cruceros del mundo con sus respectivos porcentajes.

Gráfico 1 Principales zonas de cruceros del mundo

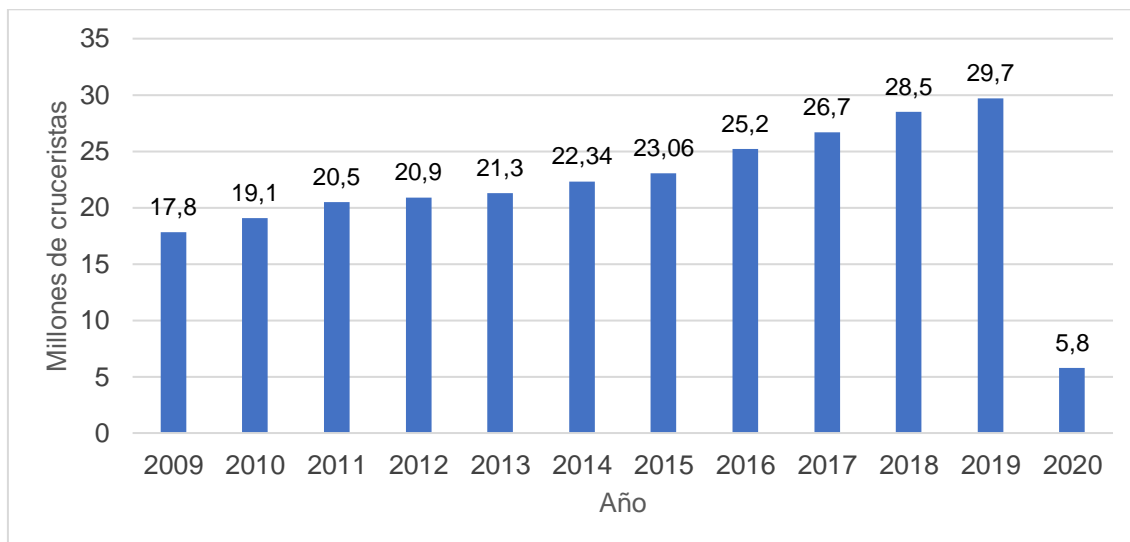


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Peručić (2020).

Hasta 2020 la industria crucerista se caracterizaba por una acelerada progresión, desde 1990 hasta 2020 la tasa de crecimiento de pasajeros anual a nivel internacional era del 6,63% (Carić y Mackelworth, 2014; Cruise Market Watch, 2021). Según Cruise Lines International Association (2018), ese mismo año el aforo de los cruceros a nivel global superó los 530.000 cruceristas. De 2012 a 2018, la cifra de cruceros operantes aumentó en un 48% (superando los 300 en 2018) y hubo un crecimiento del 100% en la cantidad de viajeros (alcanzando 500.000 en 2018) (Carić et al., 2019). De acuerdo con Giese (2020), este tipo de turismo tiene un papel fundamental en el crecimiento económico. En 2018, cabe destacar que el sector global tenía un valor cercano a 150 mil millones de dólares.

Díaz, A. (2021) afirma que el sector de cruceros se ha visto profundamente perjudicado por la pandemia, que ha mantenido a la espera al sector turístico internacional. El siguiente gráfico muestra la variación de la cifra de viajeros de crucero a nivel internacional (en millones) desde 2009 hasta 2020. Hasta 2019 se puede observar una tendencia ascendente, pasando de 17,8 millones de cruceristas en 2009 a 29,7 millones en 2019. Sin embargo, en 2020 dicha evolución cambia radicalmente ya que la industria se ve seriamente perjudicada por el COVID-19. Es preciso subrayar que la cifra de viajeros anual cayó hasta 5,8 millones, lo que implica 23,9 millones menos respecto al año anterior.

Gráfico 2 Variación anual de la cifra de cruceristas a nivel internacional desde 2009 hasta 2020 (en millones)



Fuente: Elaboración propia a través del gráfico *Número anual de cruceristas en el mundo 2009-2020 (en millones)*, de Díaz, A., (2021), Statista. <https://www.statista.com/topics/1004/cruise-industry/>

Según Papathanassis (2019), del sector turístico a nivel internacional la industria crucerista era uno de los mercados que más deprisa crecía antes de la pandemia. Pero la aparición de COVID-19 ha significado el hundimiento de dicho sector ya que millones de viajeros y trabajadores, tanto de forma directa como indirecta, se han visto perjudicados debido a los paros y las cancelaciones masivas. Adicionalmente, la elevada cifra de contagios entre los viajeros y los trabajadores ha dañado este segmento enseguida (Mizumoto y Chowell, 2020; Rocklöv et al., 2020).

Cabe señalar que al viajar los turistas toman decisiones teniendo en cuenta si existe peligro o no. Por ello, a consecuencia de la catastrófica repercusión del COVID-19 a nivel mundial, es esencial darse cuenta del impacto que este ha tenido sobre las personas respecto a la forma de pensar y sentir el peligro a la hora de embarcarse en un crucero. (Bowen et al., 2014; Floyd y Pennington-Gray, 2004; Karl, 2018; Schroeder et al., 2013; Sönmez y Graefe, 1998).

2. Metodología

La metodología utilizada para realizar el presente trabajo de fin de grado se ha basado principalmente en el uso de fuentes secundarias. Primero de todo, se ha contactado con el tutor a fin de comentar las cuestiones en torno al trabajo, como la elaboración del índice y las dudas que han ido apareciendo a medida que se ha realizado. Para empezar el trabajo, se ha realizado una búsqueda de artículos mediante la biblioteca de la UIB, concretamente a través de *Catàleg Plus*, y otras bases de datos como *Dialnet*. Para ello, se han usado palabras clave como “crucero, turismo de cruceros, cruise industry, cruise tourism, impacts, economic, environmental, social, Venice, desafíos y COVID-19, entre

otros". Es preciso mencionar que también se han usado operadores de truncamiento y booleanos, que han facilitado y agilizado la búsqueda.

Como resultado, se han encontrado múltiples artículos, tanto en castellano como en inglés, y se ha leído cada uno de ellos detalladamente. A continuación, se han extraído cuidadosamente los datos más relevantes para cada uno de los apartados y se ha ordenado toda la información de los diversos artículos. Seguidamente, se ha reescrito cada fragmento para redactar el documento final. También se ha hecho uso de algunas webs para obtener información, como *Statista* con el fin de elaborar el gráfico 2 de la evolución por años de la cifra de cruceristas a nivel mundial entre 2009 y 2020. Por otro lado, se ha usado el programa *Excel* para diseñar los dos gráficos, el de sectores y el de barras. Finalmente, se ha hecho el apartado de la bibliografía, leído todo el trabajo de nuevo e ido corrigiendo los errores encontrados.

3. Impactos

El turismo genera una actividad significativa en términos económicos a través de ingresos y puestos de trabajo, también estimula el desarrollo de la sociedad mediante la disminución de la pobreza. Sin embargo, el crecimiento del sector turístico igualmente provoca graves alteraciones no deseadas a nivel social, ambiental y cultural (Timur y Getz, 2009).

3.1 Impactos económicos

Con relación a los impactos económicos, el turismo ha sido uno de los mayores impulsores económicos internacionalmente durante muchos años. Países con escasos recursos y reducidas posibilidades de desarrollo, se han beneficiado mediante la riqueza económica y la generación de empleo de personas con distintas destrezas y niveles de formación (UNWTO, 2019).

Según Braun et al. (2002), es necesario señalar que a la hora valorar la repercusión económica de los cruceros se han detectado múltiples retos. En primer lugar, la tripulación proviene de diferentes lugares de modo que no abonar impuestos sobre la renta en el destino, dichos empleos no se consideran para el desarrollo monetario de la localidad y los salarios se destinan a sus países de procedencia. Además, la titularidad del buque no es local sino corporativa, por ese motivo en los países receptores no se suelen pagar impuestos sobre la renta, tampoco deben atenderse a las normas de trabajo autóctonas o a otras leyes, y posiblemente las ganancias se destinan fuera de los puertos que conforman el itinerario. Por otro lado, para algunos cruceristas el buque no es el único motivo del viaje, sino solo una parte, por eso es complicado determinar qué gastos se asignan a la actividad crucerista.

Algunos estudios apuntan que los habitantes y los negocios más pequeños reciben un escaso retorno de la inversión (McCaughy et al., 2018). De acuerdo con Jaakson (2004), esto se debe a que las embarcaciones ofrecen múltiples comodidades y los cruceristas no suelen distanciarse demasiado, en general visitan lugares cerca de las instalaciones portuarias o reservan excursiones en el propio buque. Como consecuencia, es en el mismo barco o en

negocios económicamente relacionados con las navieras donde los viajeros normalmente destinan su riqueza, de modo que para las zonas receptoras de este tipo de turismo significa una enorme pérdida económica (Nicely y Palakurthi, 2012). Dichas circunstancias justifican el motivo por el cual los cruceristas suelen gastar cantidades inferiores en los puertos que forma parte del itinerario a diferencia de los viajeros terrestres (Larsen et al., 2013; Larsen y Wolff, 2016).

Adicionalmente, dado que el buque por sí solo ya es un destino, puede haber rivalidad entre navieras y ciudades lo que supone un impacto prácticamente inexistente en la economía local. Es indiscutible que los puertos de las rutas reciben beneficios por la actividad turística, pero son las multinacionales de los países del primer mundo, especialmente turoperadores, cadenas de hoteles y empresas aéreas o de cruceros, las que reciben una considerable cifra de ingresos. Este escenario se debe a la poca implicación de los agentes del lugar y a la reducida tributación y regulación (Butler, 2008).

3.2 Impactos sociales

En cuanto a los impactos sociales, hay gente que presenta problemas de salud debido a la contaminación del aire, como afecciones del sistema respiratorio, entre las cuales se encuentran el asma (Kim et al., 2018) y dolencias cardiovasculares, como la aterosclerosis (Lee et al., 2014).

Responsables de puertos como Hamburgo (Schuster et al., 2018) y Barcelona (Port de Barcelona, 2021) han llevado a cabo investigaciones que apuntan que el sonido de los barcos no se considera un asunto grave. Sin embargo, según Čurović et al., (2021) otros estudios efectuados en puertos como Kopper y Charleston (Litvin et al., 2015) indican lo opuesto. Por lo que hay determinadas localidades portuarias que se ven afectadas por el ruido de los cruceros atracados y es una cuestión que debería regularse en todo el mundo.

Es necesario mencionar que el sonido producido por las embarcaciones influye tanto en los animales marinos como en las personas. Afecta sobre todo a la gente que se encuentran en el barco (cruceistas y trabajadores, que soportan una elevada contaminación acústica), a los empleados de las instalaciones portuarias y a los residentes próximos a los puertos y al litoral (Di Bella, 2014; Shi y Xu, 2019).

De acuerdo con Jordan y Vogt (2017), la industria crucerista puede causar una gran repercusión a nivel psicológico, concretamente a través del estrés, en el día a día de los habitantes de las localidades donde se realizan las distintas escalas. Algunos de los motivos de estrés para los habitantes en un puerto de cruceros de Jamaica son los siguientes: aglomeraciones, polución, incremento del costo de vida, dificultades de movilidad y utilización desmesurada de los servicios públicos.

Adicionalmente, las embarcaciones son el lugar idóneo para la transmisión de nuevas epidemias, como el COVID-19. A pesar de que existe escasa prueba documentada de que el transporte naval aumente la transmisión

de la gripe o demás virus vinculados con el sistema respiratorio a otras zonas (Browne et al., 2016; Mitruka y Wheeler, 2008).

3.3 Impactos medioambientales

Referente a los impactos medioambientales, es preciso enfatizar que a nivel global los plásticos, los residuos sólidos y marinos y otros materiales, tanto orgánicos como no orgánicos, son un problema creciente (Derraik, 2002). Según Carić (2011), se producen emisiones de materiales dañinos como dioxinas y micro y nanoplásticos, que afectan a los animales marinos, debido a que los procedimientos de gestión de desechos en las embarcaciones generalmente no se ajustan con las condiciones técnicas para la eliminación pública y de residuos perjudiciales.

Las aguas residuales también son un desafío en aumento y se clasifican en “aguas negras” (de inodoros) y “aguas grises” (de duchas y aseos). Estas pueden provocar una reducción del oxígeno disuelto útil y ocasionar el crecimiento de algas, sobre todo cuando hay escasa profundidad o en aguas cerradas (Carić et al., 2019).

Según Clark (2006), a nivel global, cabe mencionar que la polución de las aguas de sentina (agua que incluye líquidos de máquinas y sistemas de drenaje interno) y la emisión de petróleo de las embarcaciones suponen el triple de contaminación que las colisiones y vertidos de petróleo comunicados.

Otro asunto importante para tener en cuenta son las nuevas especies que entran en otras zonas. Las principales razones de la entrada de especies no locales suelen ser las aguas de lastre y la fauna marina que se pega a los cascos de los buques, lo que implica descensos y extinciones de fauna autóctona (Abdulla y Linden, 2008). El transporte marítimo también se vincula con el traslado de fauna de una zona del planeta a otra, lo que supone la entrada de afecciones en nuevas áreas donde no solían ser habituales (Wilson, 1995; Wilson, 2003).

Mueller et al. (2011), afirman que las regiones costeras habitadas y próximas a puertos se ven perjudicadas por las emisiones de los barcos. Hasta día de hoy, dichas emisiones están indebidamente gestionadas y contribuyen de forma importante a la polución del aire (Jonson et al., 2020). En los itinerarios de navegación más relevantes, ya sea en mar abierto o junto al litoral habitado, es donde fundamentalmente se reúnen las emanaciones de los barcos. Por consiguiente, hay inquietud en cuanto a la participación de la industria naval a la polución del aire del lugar e internacional (Transport and Environment, 2019), siendo superiores los impactos de las emisiones cuando los barcos están más próximos al litoral que en plena mar (Jonson et al., 2020).

De acuerdo con Longcore y Rich (2004), la contaminación lumínica dificulta a determinados animales que precisan oscuridad para guiarse en las migraciones, la reproducción y la nutrición. Es preciso mencionar que las aves que vuelan bajo y/o migran en la oscuridad pueden perderse y colisionar si los buques presentan una gran iluminación en la noche.

Por otra parte, el incremento de las extracciones de agua potable se debe en gran parte a los cruceros. Se afirma que los buques presentan un uso de recursos superior a las tendencias habituales de consumo (Véronneau y Roy, 2009), este exceso origina presión en zonas con recursos de agua dulce limitados, como es el caso del Caribe. Cabe mencionar que el sector de cruceros puede sufrir un gran impacto debido al cambio climático ya que se encontrará con distintas preferencias de agua potable (García et al., 2020).

Caric et al., (2019), opinan que establecer infraestructuras en los puertos para el turismo de cruceros supone dañar la singularidad del entorno natural. Edificar puertos o ampliar los presentes implica la destrucción del fondo marino, que lleva a un aumento del enturbiamiento del agua y supone uno de los mayores peligros para los arrecifes de coral y los prados marinos (Sarkis, 1999).

4. Análisis DAFO

En este apartado se realiza un análisis DAFO para identificar las mayores debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades del sector de cruceros.

Tabla 1 Análisis DAFO

DEBILIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> - Grave impacto medioambiental (contaminación y residuos) y social (ruido y afecciones respiratorias) - Escaso impacto económico local ya que el dinero suele volver a las multinacionales (Butler, 2008). - Dificultad para controlar situaciones en las que hay algún brote de COVID-19 a bordo (Radic et al., 2020). 	<ul style="list-style-type: none"> - El COVID-19 ha influido gravemente al sector. Al haber tanta gente en un espacio reducido la posibilidad de transmisión de enfermedades aumenta (Liu y Chang, 2020). - Gentrificación (Seguí, 2009). - Accidentes o poner en peligro el patrimonio histórico de los destinos (WTTTC y McKinsey Company, 2017).
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - El crucero es como un resort que incluye diversos servicios sin necesidad de salir del buque: acomodación, restaurantes, bares, actividades, animación, entre otros (Luna-Buades, 2015). - Generación de ingresos (Timur y Getz, 2009). - Generación de puestos de trabajo (Timur y Getz, 2009). - Promoción de las ciudades que conforman el itinerario (Pivčević, 2018). 	<ul style="list-style-type: none"> - Mayor implicación de los agentes locales en la regulación y tributación (Butler, 2008). - Utilizar los ingresos del sector para tratar los distintos impactos. - Considerar reglas preventivas más duras con la finalidad de moderar el peligro e incrementar la preparación ante posibles enfermedades venideras (Brewster et al., 2020). - Tomar una serie de acciones con la finalidad de conseguir que el sector de cruceros sea más sostenible (Madricardo y Donnici, 2014).

Fuente: Elaboración propia a partir de la información redactada en este trabajo.

5. Situación de Venecia (“overtourism”)

El concepto “overtourism” ha aparecido a fin de examinar los posibles riesgos que pueden afectar a los lugares más visitados mundialmente, puesto que el turismo ocasiona resultados adversos imposibles de evitar a no ser que se regulen correctamente (Sheivachman, 2016). De acuerdo con Koens et al. (2018), este término no abarca íntegramente las múltiples y diferentes huellas que deja el sector turístico, ni hay una solución específica para las dificultades que presenta cada región.

Cada lugar se caracteriza por un sobreturismo y suele haber cinco clases de cuestiones relacionadas con el exceso turístico; habitantes del destino alienados, mayor uso de las infraestructuras, deterioro del medio ambiente, empeoramiento de la experiencia turística y cultura y patrimonio en peligro (WTTC y McKinsey Company, 2017). Según Moor (2017), en España, Italia, Grecia y Portugal, los movimientos en oposición al sobreturismo están incrementando y llegando a diferentes lugares. Sin embargo, los actos realizados contra el turismo de masas en dichas urbes todavía son insuficientes.

Un evidente ejemplo de overtourism es Venecia, donde hay preocupación respecto a los impactos económicos, sociales y medioambientales. En ella, se deben llevar a cabo acciones con el propósito de poder progresar en temas de desarrollo sostenible (Madricardo y Donnici, 2014).

Venecia se caracteriza por ser una de las ciudades más elegidas de Italia y presenta un veloz crecimiento que ha rebasado la tendencia del turismo global. Gradualmente se han ampliado las dimensiones de los cruceros debido al aumento exponencial de la demanda turística, desde 1997 hasta 2010 la cifra de turistas creció un 440% y los desembarcos ascendieron un 263%. La Stazione Marittima de Venecia, ya es vista como una de las mayores estaciones de acceso de turismo (Testa, 2011).

Según Testa (2011), en Venecia del 2009 al 2010 la cifra de turistas procedentes de buques aumentó un 12%, pasando de 1.420.490 a 1.598.616 viajeros respectivamente. La ciudad recibe una enorme cifra de turistas al año de los cuales una parte importante son cruceristas, que cuando se juntan durante un intervalo de tiempo determinado en un único lugar transforman la ciudad por completo. Valcárcel (2018) afirma que la ciudad es visitada diariamente por unos 66.000 turistas y cada año llegan en buques aproximadamente dos millones y medio de viajeros.

En la actualidad, Venecia es el segundo puerto de cruceros más usado del país y se encuentra en cuarta posición en el continente europeo debido a su contexto histórico, localización y facilidad de llegada por el mar Adriático (CLIA, 2016a, 2016b). A nivel regional, el sector produce anualmente 436,6 millones de euros en gastos de cruceristas, empresas y miembros de la tripulación. Del total, 283,6 millones de euros se dejan en Venecia, mientras que el resto, es decir 153 millones de euros, se destina en otras partes de Italia (CLIA, 2017).

La economía local de Venecia recibe ganancias del sector crucerista, pero diversas partes interesadas, leyes y reglamentos (Dosi et al., 2013; Tattara, 2013) han solicitado modificaciones en los itinerarios de los buques ya que en la actualidad transitan por el casco antiguo y áreas ambientalmente sensibles (UNESCO, 2012; Casagrande, 2015).

El accidente del Costa Concordia delante la Isla del Giglio, que tuvo lugar en enero de 2012, originó una fuerte discusión en la escena pública. La posibilidad de que ocurriera una situación parecida en la Laguna de Venecia comportó la emisión del *Decreto "Clini-Passera": Decreto Interministerial n° 79 de marzo de 2012*. El artículo 2 del decreto impide la utilización del Canal de San Marcos y del Canal de Giudecca para buques que superen 40.000 toneladas. No obstante, según el artículo 3 hasta que no haya otro itinerario de navegación fiable se cancela de forma provisional dicha restricción. La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) ha forzado al gobierno de Italia a fin de impedir que Venecia aparezca en la lista de lugares del Patrimonio Mundial en Peligro mediante la puesta en funcionamiento de normas preventivas a finales de 2017 (UNESCO, 2016).

En noviembre de 2017, el Comité Interministerial para la dirección, coordinación y control de la Laguna de Venecia ("Comitatone") afirmó que se había alcanzado una determinación respecto a la opción alternativa: las embarcaciones cuyo peso sea igual o mayor a 100.000 t no pasarán por el Canal de San Marcos y el Canal de la Giudecca, deberán ir por un itinerario distinto ("Canale dei Petroli") hasta el puerto de Marghera, distante del casco antiguo (Ministerio de Infraestructuras y Transportes de Italia, 2018).

Posteriormente, en marzo de 2018, el Ministerio de Medio Ambiente, Tierra y Protección del Mar de Italia declinó el nuevo plan de la Laguna de Venecia, lo que significó otro escollo que colaboró al permanente estado de incerteza del porvenir de la industria crucerista en la ciudad. La finalidad de dicho programa era asegurar un grado apropiado de biodiversidad y hábitats e impedir el deterioro de la Laguna (Ministerio de Medio Ambiente, Tierra y Protección del Mar de Italia, 2018). Los constantes enfrentamientos entre los que defienden y los que se oponen a la navegación de los barcos por el casco antiguo e incluso al veto completo de la zona ha derivado en una tensa situación social (Asero y Skonieczny, 2018).

Según Casagrande (2015), las empresas y una parte de los habitantes apoyan la navegación de los buques por las ganancias económicas que dejan en cuanto a la cifra de visitantes, las tasas y los servicios portuarios. Por otro lado, organizaciones no lucrativas, agrupaciones políticas y comisiones ambientales defienden la conservación histórica y medio ambiental de Venecia y la Laguna, solicitando una serie de decisiones eficaces a fin de poder solucionar la no compatibilidad de las grandes embarcaciones que pasan por el casco antiguo (Consiglio Regionale Veneto, 2015; Fondo per l'Ambiente Italiano [FAI], 2016; Haines, 2016; Vianello, 2017).

Conforme a Seguí (2009), actualmente una de las principales preocupaciones del sector turístico es la gentrificación de las urbes, que puede

dañar a los destinos especialmente si no se regula y se vuelve en turismo de masas, como es el caso de Venecia, Barcelona, Florencia o Praga. Es necesario señalar que, de estas ciudades, Venecia es la más perjudicada ya que no ha podido conservar un balance entre las necesidades básicas de los locales y las peticiones de los viajeros, siendo los turistas los más beneficiados. El mercado ha experimentado una modificación, con el objetivo de estar al servicio del sector y evitando las necesidades de los habitantes, que con el paso del tiempo disminuyen, vuelven mayores y están presos en los barrios. En el casco antiguo se han establecido locales enfocados únicamente a los viajeros, como establecimientos de souvenirs, artesanía local y regional (como máscaras y artículos elaborados con cristal de Murano), juntamente con marcas de lujo mundiales.

Seguí (2009), afirma que la demanda de lujo supone una experiencia exclusiva para los compradores ya que abarca una amplia variedad de productos, como servicios de turismo, cultura y ocio, lejos del turismo de masas. Hay gente que cree que este tipo de turismo es la solución, es decir, incrementar los ingresos económicos por turista y restringir la cifra de viajeros. A nivel global, Venecia es una de las ciudades que más dependen del turismo para subsistir, por esta razón se ha fomentado una economía completamente destinada al turismo.

No obstante, se ha cuestionado la ciudad de Venecia como Patrimonio de la Humanidad (1987) debido a las diversas causas mencionadas previamente. Existe el riesgo de que la UNESCO la reclasifique «en peligro» y la pase a la «lista negra», cabe mencionar que el modo en que la localidad ha pasado a ser vista de esta forma es evidente y en el cambio han intervenido distintas causas. Italia Nostra, autora de la acusación (Menor, 2016), piensa que tarde o temprano la UNESCO cambiará a Venecia a la «lista negra» (Settis, 2014).

Según Settis (2014), en Venecia no se establece la partida de los cruceros ya que determinar los daños con precisión es muy complejo. Sin embargo, las autoridades ocultan las ganancias. El presidente de Venezia Terminal Passeggeri, Sandro Trevisanato, declara que toda la urbe se enriquece a través de las embarcaciones y que el puerto garantiza tanto productos directos como indirectos. Se cree que los viajeros gastan de media unos 120-160 euros al día en Venecia, lo que comporta 250.000.000 euros anuales (Valcárcel, 2018). Sin embargo, afirmar al completo un impacto a nivel local no es posible. Ministros, alcaldes y responsables de puertos permiten tal magnitud de perjuicios a cambio de los beneficios económicos. Settis (2014) afirma que anualmente solo un millón y medio de viajeros miran o adquieren algún producto en los establecimientos, y muchas veces el principal impacto es solo el pago de una tasa para poder entrar.

De acuerdo con Settis (2014), cabe destacar que frecuentemente en Venecia hay más de 12 buques a la vez y los muelles de Marittima no tienen suficiente capacidad para amarrarlos al final del día. Por esta razón, los buques suelen dirigirse a Riva dei Sette Martiri, que se encuentra próximo a los hogares de los locales, con los motores encendidos durante todo el día, lo que conlleva temblores, humo, sonido y contaminación electromagnética, entre otros.

6. Retos del turismo de cruceros debido al COVID-19

Liu y Chang (2020), afirman que el COVID-19 ha perjudicado gravemente al sector de cruceros. Hay muchas posibilidades de que un buque sea el lugar de brotes a causa de su gran aforo, espacio limitado, cantidad de tripulación y una ruta llena de escalas en distintos lugares. Es necesario subrayar que la seguridad está apareciendo como un tema primordial, en particular en tiempo de pandemia, debido a que podría incidir en las conductas de los viajeros en relación con la adquisición de cruceros y a la hora de decidir (Cleeren et al., 2008; Souiden y Pons, 2009).

Radic et al. (2020), mostraron ciertas debilidades respecto al control del sector crucerista en el transcurso de la pandemia y realizaron sugerencias. Conforme a los autores, los planes de contingencia y la comunicación fueron las cuestiones primordiales. El segmento ha tenido que afrontar situaciones más complicadas durante la pandemia debido a la carencia de ambos. Cabe señalar que los autores, apoyados en su investigación, aconsejaron múltiples mejoras. En primer lugar, las compañías marítimas tienen que progresar la competencia de comunicación que tienen con la sociedad. También se debe enseñar a los cruceristas sobre la forma de protegerse en los barcos tanto a nivel individual como a nivel colectivo, lavarse las manos repetidamente y utilizar mascarilla en caso de que hay mucha gente en un mismo sitio y no se pueda conservar una distancia de seguridad apropiada. Adicionalmente, con el objetivo de prevenir la transmisión de enfermedades las navieras deben modernizar las buenas prácticas cuando se permanece en los cruceros. Por otro lado, antes de salir de los puertos se debería analizar la posibilidad de guardar una cuarentena forzosa. Igualmente, el sector crucerista precisa trabajar con el gobierno local para idear planes de contingencia, tratar las epidemias y los pasajeros contagiados que requieran desembarcar. De acuerdo con estos autores, la pandemia aporta a las navieras una extraordinaria ocasión para analizar sus características culturales, gestión de riesgos y formas de liderazgo.

Según un estudio realizado por Castaldo et al. (2021), las compañías de cruceros deben poner en práctica un conjunto de acciones de salud y seguridad con el fin de disminuir las probabilidades de que la pandemia se extienda a bordo siguiendo los consejos de los Centros para el Control y Prevención de Enfermedades (CDC) y los ministerios de cada región. Las navieras deben idear nuevas maneras para que los cruceristas se muevan en los buques y se relacionen con los demás, estableciendo nuevas estrategias y cambiando sus servicios lúdicos por otros modos de relajación. Igualmente, las compañías deben planear actuaciones arquitectónicas a fin de modernizar las zonas donde se concentran muchos viajeros, especialmente buffets, restaurantes, pubs y discotecas.

Antes de llevar a cabo dichas intervenciones, los gerentes de embarcaciones deben implicar a los cruceros con el fin de determinar los instrumentos apropiados para utilizar en la enseñanza sobre una epidemia, eludiendo de esta forma la posibilidad de cuarentenas en el futuro, sin instaurar una sensación de más miedo o peligro, lo que significaría un efecto adverso en el deseo de embarcarse en un crucero. Los que ya se han embarcado en un crucero están dispuestos a zarpar a causa de su dilatada experiencia, conocimiento del

producto, el renombre y la fiabilidad de las navieras. Por otro lado, los que tienen menos experiencia tienen muy en cuenta la confianza que transmiten las empresas a la hora de navegar pero que lo hagan durante esta época parece poco probable. Para las líneas de cruceros esto podría ser un obstáculo desde el punto de vista gestión de beneficios y capacidad.

De acuerdo con Soulard y Petrick (2016), se deben contratar expertos en cruceros que sean conocedores y estén habituados a la industria a fin de divulgar su parecer favorable respecto a la seguridad de los buques. En el curso de situaciones complicadas, los entendidos en cruceros podrían implicarse como activistas a través de redes sociales y foros online. Gracias a ellos, se podría fortalecer la seguridad del sector y el prestigio de las compañías. Estos profesionales son excelentes comunicadores para animar a repetidores, principiantes o clientes potenciales ya que sirven de protección ante la reducción del deseo de compra y comentarios negativos.

Los profesionales del sector turístico sostienen la necesidad de transformación de todo el mundo (Hall, Scott y Gosling, 2020) generando un enfoque para un futuro mejor gracias a la conexión de la “agricultura regenerativa y el turismo transformador” (Ateljević, 2020) o mediante el cambio completo del sistema de la industria turística (Nepal, 2020). Una gran parte de autores manifiestan ideas parecidas sobre la pandemia como una ocasión insólita para reflexionar y volver a empezar el turismo hacia un porvenir mejor (Higgins-Desbiolles, 2020) y una posibilidad para recapacitar las posibles circunstancias del sector en un futuro (Tomassini y Cavagnaro, 2020).

La Comisión Europea (2020), respondió ante la situación a nivel global mediante un comunicado de prensa: “Tourism and transport: Commission's guidance on how to safely resume travel and reboot Europe's tourism in 2020 and beyond” con consejos para volver a abrir las fronteras, retomar los servicios turísticos y restablecer la libre circulación de forma segura, apostando por un enfoque progresivo y ordenado. Lamentablemente, este escenario no tuvo lugar debido a que cada uno de los países determinaron la apertura de las fronteras y, luego, instauraron diversas listas en las que aparecían otros países según la situación de riesgo (rojo, naranja o verde) que presentaban en base a la cifra de personas contagiadas por cada 100.000 habitantes, pero cada región tenía sus criterios.

Existen ciertas iniciativas a fin de proveer modelos y marcos para favorecer la reanudación de la industria de viajes y turismo. El Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC) ha estado elaborando protocolos a nivel internacional de viaje seguro. Ya hay algunos sectores que los incorporan como hostelería, aeropuertos, aviación, atracciones y alquiler de coches, entre otros. Sin embargo, el de cruceros todavía se está preparando. Todos los reglamentos han implicado la organización a nivel operativo y de los trabajadores, garantizando una experiencia de fiar y volviendo a construir seguridad. Además, el WTTC estableció el Safe Travels Stamp como distinción a la puesta en funcionamiento de protocolos de higiene y salud ajustados a sus sugerencias (WTTC, 2020).

El Healthy Sail Panel proporciona 74 consejos en 25 ámbitos distintos con el objetivo de que los cruceros sean más seguros y proveer una excelente experiencia. Estas sugerencias son para proteger a los viajeros, el personal y los locales, también ayudarán a disminuir el peligro de contagios en el sector. Entre los consejos se incluyen exámenes de salud, personal médico, ventilación, rechazo de embarque, limitación de aforo, distancia mínima, información e instrucción para viajeros, limpieza de manos, seguimiento de síntomas mientras se permanece en el buque, aislamiento y cuarentena, entre otros (Safety4Sea, 2020b).

Diversos centros como la Organización Mundial de la Salud (OMS), el Centro Europeo para la Prevención y el Control de Enfermedades (ECDC) y el Centro para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC) en Estados Unidos, han elaborado normas para que el sector de cruceros continúe de forma segura. El ECDC establece proyectos minuciosos para lugares, procedimientos y personas, entre tanto el CDC expone las condiciones para conseguir un Certificado de Navegación Condicional COVID-19. Cabe destacar que en los cruceros que se realizan por la Unión Europea se usa la guía del ECDC a fin de que con el paso del tiempo las operaciones sigan de forma segura. En ella hay una comprobación de los procedimientos a bordo que incorpora sugerencias sobre información y comunicación desde antes de embarcar hasta que se llega a tierra; buenas prácticas, planes de limpieza y desinfección, el lavado de manos, gestión de residuos, ventilación y aire acondicionado, entre otros (ECDC, 2020).

7. Conclusión

Este apartado contiene una serie de conclusiones en relación con los distintos temas del turismo de cruceros expuestos a lo largo del presente trabajo.

En las últimas décadas, la industria crucerista es uno de los sectores turísticos que ha experimentado un enorme crecimiento. No obstante, este se ha visto gravemente interrumpido debido a la aparición de la pandemia. La industria crucerista es una de las principales afectadas por el COVID-19 por los siguientes motivos: la aglomeración de gente no se puede evitar, hay distintas escalas donde los turistas suben y bajan, los viajeros y la tripulación provienen de múltiples países, entre otros. Cabe señalar que es sumamente complicado llevar un control, por ello es uno de los segmentos que más le está costando recuperarse y todavía sufre las graves consecuencias de la pandemia. Pero con el paso del tiempo y la reciente incorporación de normas, acciones y buenas prácticas a bordo, el sector irá recuperándose y volverá a presentar una tendencia al alza en el futuro.

El mercado de cruceros implica impactos a nivel económico, social y medioambiental. Los efectos económicos pueden parecer muy significativos, pero es difícil saber con exactitud la cantidad que se atribuye a dicho mercado. Los locales no son los más favorecidos, sino que son las grandes compañías las que reciben una cuantiosa parte de la riqueza generada. En relación con el impacto social, los cruceros son una fuente de peligro para la salud, tanto física como mental, de la gente y en los últimos dos años se ha podido observar que son un lugar propicio para la transmisión de epidemias. Los efectos en el medio ambiente son múltiples (residuos, plásticos, emisiones, ...) y afectan tanto el agua dulce y marina, el aire, áreas protegidas, la vida marina y en la tierra. Es preciso señalar que parte de las ganancias generadas por este sector se deberían destinar a contrarrestar dichos efectos negativos. También se debería progresar en temas de desarrollo sostenible, cada vez más presente en múltiples ámbitos, ya que no se puede volver a la situación que había antes de la pandemia, es decir, sin fuertes medidas ni regulaciones que protejan los destinos.

Uno de los principales problemas que presenta Venecia es el exceso de gente ya que hay un espacio muy limitado. Cabe destacar que la presencia de cruceros causa un gran impacto visual, incrementa la turbidez del agua, la probabilidad de colisión y vertidos de carburante, entre otros. Mientras que hay gente que apoya el turismo de cruceros otros están en contra, lo que supone un conflicto social constante. La degradación de la ciudad lleva a los locales a abandonar sus hogares ya que se ven considerablemente perjudicados ante la gentrificación y turistificación. La urbe se ve amenazada ante este tipo de turismo y los habitantes viven una situación insostenible día a día. Para mejorar este escenario, debería de haber unas reglas más rígidas para las embarcaciones, es decir, que no atraquen muchos cruceros simultáneamente para poder tener un mayor control sobre el flujo de turistas.

Venecia está muy enfocada hacia el turista, su economía depende en gran parte de los viajeros y la falta de regulación ha llevado a la polución del

patrimonio natural y cultural. Es necesario señalar que, si la situación de la urbe no se regula duramente, puede pasar a la “lista negra” de la UNESCO. Para que esto no suceda ni siga deteriorándose a este ritmo, se deben tomar una serie de acciones a fin de dirigir y moderar la afluencia de turistas en la ciudad de una forma más eficiente. Además, es esencial una mayor participación de los agentes del lugar en temas de planificación, regulación y tributación lo antes posible.

La pandemia ha supuesto un punto de inflexión en el sector. Como en las embarcaciones hay más probabilidades de transmisión de enfermedades, la industria de cruceros presenta diversos retos. El COVID-19 ha significado una gran ocasión para poder reflexionar seriamente sobre el escenario que presentaba el turismo de cruceros con anterioridad a la aparición de la pandemia. Este mercado se debe gestionar, planificar y moderar más antes de que sea demasiado tarde, tiene que haber grandes cambios y se debe enfocar el sector desde un punto de vista más sostenible de cara al futuro a fin de poder seguir visitando los destinos que presentan situaciones alarmantes como las de Venecia y no seguir deteriorando los lugares.

Adicionalmente, es esencial darse cuenta del impacto que la pandemia ha tenido sobre las personas respecto a la forma de pensar y sentir el peligro a la hora de embarcarse en cruceros. Durante el COVID-19, la seguridad ha sido uno de los elementos más influyentes sobre los viajeros ya que a la hora de decidir si embarcarse o no ha jugado un papel fundamental. A fin de poder reavivar la industria de cruceros se debe conseguir la confianza de los turistas de nuevo. Para lograrlo, se deben poner en práctica acciones de salud y seguridad, enseñar a los viajeros que se encuentran en un lugar seguro, contratar a profesionales que compartan sus opiniones positivas y modernizar zonas comunes en las que se reúnen muchos cruceristas, entre otros. Además, es preciso enfatizar que varios centros a nivel europeo, estadounidense y mundial han establecido una serie de normas con el propósito de poder retomar la actividad del sector y que el mercado de cruceros siga siendo seguro.

8. Bibliografía

- Abdulla, A. y Linden, O. (2008). Maritime Traffic Effects on Biodiversity in the Mediterranean Sea: Review of Impacts, Priority Areas and Mitigation Measures. *IUCN Centre for Mediterranean Cooperation*, 184. <https://portals.iucn.org/library/sites/library/files/documents/2008-042-1.pdf>
- Asero, V., y Skonieczny, S. (2018). Cruise Tourism and Sustainability in the Mediterranean. Destination Venice. En L. Butowski (Ed.) *Mobilities, Tourism and Travel Behavior - Contexts and Boundaries*. IntechOpen. <https://doi.org/10.5772/intechopen.71459>
- Ateljević, I. (2020). Transforming the (tourism) world for good and re-generating the potential 'new normal'. *Tourism Geographies*, 22(3), 467-475. <https://doi.org/10.1080/14616688.2020.1759134>
- Bowen, C., Fidgeon, P., y Page, S.J. (2014). Maritime tourism and terrorism: customer perceptions of the potential terrorist threat to cruise shipping. *Current Issues in Tourism*, 17(7), 610-639. <https://doi.org/10.1080/13683500.2012.743973>
- Braun, B. M., Xander J. A., y White K. R. (2002). The impact of the cruise industry on a region's economy: a case study of Port Canaveral, Florida. *Tourism Economics*, 8(3), 281-288. <https://doi.org/10.5367/000000002101298124>
- Brewster, R.K., Sundermann, A., y Boles, C. (2020). Lessons learned for COVID-19 in the cruise ship industry. *Toxicology and Industrial Health*, 36(9), 728-735. <https://doi.org/10.1177/0748233720964631>
- Browne, A., Ahmad, S. St-O., Beck, C.R., y Nguyen-Van-Tam, J.S. (2016). The roles of transportation and transportation hubs in the propagation of influenza and coronaviruses: a systematic review. *Journal of Travel Medicine*, 23(1), 1-7. <https://doi.org/10.1093/jtm/tav002>
- Butler, M. (2008). *Turismo de cruceros. Situación actual y tendencias*. Organización Mundial del Turismo. <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284412402>
- Carić, H. (2011). *Pollution Valuation Modelling and the Management of the Marine Environment – The Case of Cruise Tourism* [Tesis doctoral no publicada]. University of Split and University of Dubrovnik.
- Carić, H., Jakl, Z., Laurent, C., Mackelworth, P., Noon, V., Petit, S., Piante, C., y Randone, M. (2019). Safeguarding marine protected areas in the growing Mediterranean blue economy - Recommendations for the maritime transport sector. *International Journal of Design & Nature and Ecodynamics*, 14(4), 264-274. <https://doi.org/10.2495/DNE-V14-N4-264-274>

- Carić, H., y Mackelworth, P. (2014). Cruise tourism environmental impacts - The perspective from the Adriatic Sea. *Ocean & Coastal Management*, 102(A), 350-363. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2014.09.008>
- Casagrande, M. (2015). The Progressive Regulation of the Passage of Large Cruise Ships in Venice: The Decision-Making Proceedings between Law and Stakeholder Pressure. En C. Stylios, T. Floqi, J. Marinski y L. Damiani (Eds.), *Sustainable Development of Sea-Corridors and Coastal Waters* (pp. 185-195). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-11385-2_21
- Castaldo, S., Penco, L., y Profumo, G. (2021). Cruising in the COVID-19 pandemic era: Does perceived crowding really matter?. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 33(8), 2586-2612. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-07-2020-0688>
- Clark, R. (2006). *Marine Pollution*, 5th ed. Oxford University Press Clarendon Press, Oxford, UK.
- Cleeren, K., Dekimpe, M.G. y Helsen, K. (2008). Weathering product-harm crises. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 36, 262-270. <https://doi.org/10.1007/s11747-007-0022-8>
- CLIA. (2016a). 2016 Annual Report. Cruise lines international association. <https://cruising.org/news-and-research/research/2016/december/2016-annual-report>
- CLIA. (2016b). *2017 Cruise Industry Outlook*. Cruise lines international association. <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/featured/2017-clia-state-of-the-industry>
- CLIA. (2017, 21 septiembre). *The Cruise Industry and Venice—Facts and Prospects: Economic Impact, Quality Tourism, Environmental Responsibility, Alternative Route*. *The Cruise Industry Lets Facts Talk*. Press Release.
- Comisión Europea. (2020, 13 mayo). *Tourism and transport: Commission's guidance on how to safely resume travel and reboot Europe's tourism in 2020 and beyond*. Press release. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_854
- Consiglio Regionale Veneto. (2015, 5 noviembre). Grandi navi. Pigozzo (PD) e Zottis (PD): garantire comparazione tra i progetti e rapidità decisionale [Cruise ships. Members of the Regional Council of Veneto, Pigozzo (Democratic Party) and Zottis (Democratic Party), declare: ensure comparative evaluation among projects and a fast decision making process]. [Press release]. <http://www.consiglioveneto.it/crvportal/pageContainer.jsp?n=80&p=84&c=5&e=88&t=1&idNotizia=29214>

- Crockett, Z. (2020, 15 marzo). *The economics of cruise ships*. The Hustle. <https://thehustle.co/the-economics-of-cruise-ships/>
- Cruise Lines International Association. (2018). *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017*. [https://www.cliadeutschland.de/wissenswertes/ECR_2018/1807---CLIA-Europe Economic Impact Report 2017.pdf?m=1531309853#:~:text=The%20cruise%20industry%20contributed%20a,previous%20figure%20rel eased%20in%202015](https://www.cliadeutschland.de/wissenswertes/ECR_2018/1807---CLIA-Europe_Economic_Impact_Report_2017.pdf?m=1531309853#:~:text=The%20cruise%20industry%20contributed%20a,previous%20figure%20rel eased%20in%202015)
- Cruise Market Watch. (2021). *Growth*. <https://cruisemarketwatch.com/growth/>
- Čurović, L., Jeram, S., Murovec, J., Novaković, T., Rupnik, K., y Prezelj, J. (2021). Impact of COVID-19 on environmental noise emitted from the port. *Science of The Total Environment*, 756. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.144147>
- Derraik, J.G. (2002). The pollution of the marine environment by plastic debris: a review. *Marine Pollution Bulletin*, 44(9), 842-852. [https://doi.org/10.1016/S0025-326X\(02\)00220-5](https://doi.org/10.1016/S0025-326X(02)00220-5)
- Díaz, A. (2021, 22 diciembre). *Cruise industry worldwide - statistics & facts*. Statista. <https://www.statista.com/topics/1004/cruise-industry/>
- Di Bella, A. (2014). Evaluation methods of external airborne noise emissions of moored cruise ships: an overview. In: 21st International Congress on Sound and Vibration 13-17 July.
- Dosi, C., Musu, I., Rizzi, D., y Zanette, M. (2013). L'impatto economico della crocieristica a Venezia. Porto di Venezia. <https://www.port.venice.it/files/page/130705apvstudiocrocieristica.pdf>
- ECDC. (2020). Guidance on the gradual and safe resumption of operations of cruise ship in the European Union in relation to the COVID-19 pandemic. <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-cruise-guidance-27-07-2020.pdf>
- FAI. (2016). *Le Grandi Navi nel Bacino di San Marco [Cruise Ships in St. Mark's Basin]*. <http://www.fondoambiente.it/Cosa-facciamo/Index.aspx?q=veneziagrandi-navi-veneto-sos-paesaggio>
- Floyd, M.F., y Pennington-Gray, L. (2004). Profiling risk perceptions of tourists. *Annals of Tourism Research*, 31 (4), 1051-1054. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2004.03.011>
- Garcia, C., Mestre-Runge, C., Morán-Tejeda, E., Lorenzo-Lacruz, J., y Tirado, D. (2020). Impact of cruise activity on freshwater use in the Port of Palma (Mallorca, Spain). *Water*, 12(4), 1088. <https://doi.org/10.3390/w12041088>

- Giese, M. (2020, 23 julio). COVID-19 impacts on global cruise industry. *KPMG Blog*. <https://home.kpmg/xx/en/blogs/home/posts/2020/07/covid-19-impacts-on-global-cruise-industry.html>
- Haines, G. (2016, 26 septiembre). Tempers flare in Venice as angry protesters block cruise ships. *The Telegraph*. <http://www.telegraph.co.uk/travel/news/tempers-flare-in-venice-as-angry-protesters-block-cruise-ships/>
- Hall, M., Scott, D., y Gossling, S. (2020). Pandemics, transformations and tourism: Be careful what you wish for. *Tourism Geographies*, 22(3), 577-598. <https://doi.org/10.1080/14616688.2020.1759131>
- Higgins-Desbiolles, F. (2020). Socialising tourism for social and ecological justice after COVID-19. *Tourism Geographies*, 22(3), 610-623. <https://doi.org/10.1080/14616688.2020.1757748>
- Jaakson, R. (2004). Beyond the tourist bubble?: Cruiseship passengers in port. *Annals of Tourism Research*, 31(1), 44-60. <https://doi.org/10.1016/J.ANNALS.2003.08.003>
- Jordan, E.J., y Vogt, C.A. (2017). Residents' Perceptions of Stress Related to Cruise Tourism Development. *Tourism Planning & Development*, 14(4), 527-547. <https://doi.org/10.1080/21568316.2017.1287123>
- Jonson, J.E., Gauss, M., Schulz, M., Jalkanen, J.P., y Fagerli, H. (2020). Effects of global ship emissions on European air pollution levels. *Atmospheric Chemistry and Physics*, 20(19), 11399-11422. <https://doi.org/10.5194/acp-20-11399-2020>
- Karl, M. (2018). Risk and uncertainty in travel decision-making: tourist and destination perspective. *Journal of Travel Research*, 57(1), 129-146. <https://doi.org/10.1177/0047287516678337>
- Kim, D., Chen, Z., Zhou, L.-F., y Huang, S.-X. (2018). Air pollutants and early origins of respiratory diseases. *Chronic Diseases and Translational Medicine*, 4(2), 75-79. <https://doi.org/10.1016/J.CDTM.2018.03.003>
- Klein, R.A. (2011). Responsible Cruise Tourism: Issues of Cruise Tourism and Sustainability. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18(1), 107-116. <https://doi.org/10.1375/jhtm.18.1.107>
- Koens, K., Postma, A., y Papp, B. (2018). Is overtourism overused? Understanding the impact of tourism in a city context. *Sustainability*, 10(12), 1-15. <https://doi.org/10.3390/su10124384>
- Larsen, S., y Wolff, K. (2016). Exploring assumptions about cruise tourists' visits to ports. *Tourism Management Perspectives*, 17, 44-49. <https://doi.org/10.1016/J.TMP.2015.12.001>

- Larsen, S., Wolff, K., Marnburg, E., y Øgaard, T. (2013). Belly full, purse closed. Cruise line passengers' expenditures. *Tourism Management Perspectives*, 6, 142-148. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2013.02.002>
- Lee, B.-J., Kim, B., y Lee, K. (2014). Air pollution exposure and cardiovascular disease. *Toxicological Research*, 30(2), 71-75. <https://doi.org/10.5487/TR.2014.30.2.071>
- Litvin, S.W., Luce, N.E., y Smith, W.W. (2015). A Case Study of Cruise Ships and Resident Attitudes-Research Gone Wild. *Tourism Recreation Research*, 38(2), 243-248. <https://doi.org/10.1080/02508281.2013.11081747>
- Liu, X., y Chang, Y-C. (2020). An emergency responding mechanism for cruise epidemic prevention-taking COVID-19 as an example. *Marine Policy*, 119: 104093. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104093>
- Longcore, T., y Rich, C. (2004). Ecological light pollution. *Frontiers in Ecology and the Environment*, 2(4), 191-198. [https://doi.org/10.1890/1540-9295\(2004\)002\[0191:ELP\]2.0.CO;2](https://doi.org/10.1890/1540-9295(2004)002[0191:ELP]2.0.CO;2)
- Luna Buades, M. (2015). El turismo de cruceros en el Mediterráneo y en las Illes Balears. Un análisis entre el 2000 y el 2012. *Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 19(514), 1-33. <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-514.pdf>
- McCaughey, R., Mao, I., y Dowling, R. (2018). Residents' perceptions towards cruise tourism development: the case of Esperance, Western Australia. *Tourism recreation research*, 43(3), 403-408. <https://doi.org/10.1080/02508281.2018.1464098>
- Madricardo, F., y Donnici, S. (2014). Mapping past and recent landscape modifications in the Lagoon of Venice through geophysical surveys and historical maps. *Anthropocene*, 6, 86-96. <https://doi.org/10.1016/j.ancene.2014.11.001>
- Menor, D. (2016, 18 julio). Ultimátum a Venecia. *Diario Sur*. www.diariosur.es/sociedad/201607/18/ultimatum-venecia-20160718012358-v.html
- Ministerio de Infraestructuras y Transportes de Italia. (2018). *Grandi navi a Marghera: L'atto di indirizzo del Comitato*. <http://mit.gov.it/comunicazione/news/grandi-navi-marghera-latto-di-indirizzo-del-comitato>
- Ministerio de Medio Ambiente, Tierra y Protección del Mar de Italia. (2018). *Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Piano Morfologico e ambientale della Laguna di Venezia (DM-0000101)*.

- Mitruka, K., y Wheeler, R.E. (2008). Cruise ship travel. En Keystone, J.S., Freedman, D.O., Connor, B.A., Kozarsky, P.E. y Nothdruff, H.D. (Eds.), *Travel Medicine*. Elsevier Ltd, pp. 351-360. <https://doi.org/10.1016/B978-0-323-03453-1.10034-3>
- Mizumoto, K., y Chowell, G. (2020). Transmission potential of the novel coronavirus (COVID-19) onboard the diamond Princess Cruises Ship. *Infectious Disease Modelling*, 5, 264-270. <https://doi.org/10.1016/j.idm.2020.02.003>
- Moor, R. (2017, 28 agosto). *Overtourism Protests Spreading Around Europe*. *Tourism Review*. <https://www.tourism-review.com/overtourism-protests-hit-spain-and-italy-news10264>
- Mueller, D., Uibel, S., Takemura, M., Klingelhofer, D., y Groneberg, D.A. (2011). Ships, ports and particulate air pollution - an analysis of recent studies. *Journal of Occupational Medicine and Toxicology*, 6(31). <https://doi.org/10.1186/1745-6673-6-31>
- Nepal, S. K. (2020). Adventure travel and tourism after COVID-19 – Business as usual or opportunity to reset? *Tourism Geographies*, 22(3), 646-650. <https://doi.org/10.1080/14616688.2020.1760926>
- Nicely, A., y Palakurthi, R. (2012). Navigating through tourism options: an island perspective. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research*, 6(2), 133-144. <https://doi.org/10.1108/17506181211233063>
- Papathanassis, A. (2019). The growth and development of the cruise sector: a perspective article. *Tourism Review*, 75(1), 130-135. <https://doi.org/10.1108/TR-02-2019-0037>
- Peručić, D. (2020). Analysis of the World Cruise Industry. *DIEM: Dubrovnik International Economic Meeting*, 89-100. <https://diem.unidu.hr/analysis-of-the-world-cruise-industry/>
- Pivčević, S., Mandić, A., y Šalja, N. (2018). Government and business community attitudes towards cruise tourism development. *Geographica Pannonica* 22(4), 285-294. <https://doi.org/10.5937/gp22-18750>
- Port de Barcelona. (2020, 27 agosto). *Ports seek to reduce acoustic pollution*. <https://piernext.portdebarcelona.cat/en/environment/ports-seek-to-reduce-acoustic-pollution/>
- Radic, A., Law, R., Lück, M., Kang, H., Ariza-Montes, A., Arjona-Fuentes, J. M., y Han, H. (2020). Apocalypse now or overreaction to coronavirus: The global cruise tourism industry crisis. *Sustainability*, 12(17), 6968. <https://doi.org/10.3390/SU12176968>

- Rocklöv, J., Sjödin, H., y Wilder-Smith, A. (2020). COVID-19 outbreak on the diamond princess cruise ship: estimating the epidemic potential and effectiveness of public health countermeasures. *Journal of Travel Medicine*, 27(3), 1-7. <https://doi.org/10.1093/jtm/taaa030>
- Ros, S., Pino, D., Saurí, S., y Sánchez-Arcilla, A. (2017). Cruise passenger impacts on mobility within a port area: case of the port of Barcelona. *International journal of tourism research*, 20(2), 147-157. <https://doi.org/10.1002/jtr.2165>
- Safety4Sea. (2020). Recommendations from the Healthy Sail Panel. <https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2020/09/healthy-sail-panel-full-recommendations.pdf>
- Sarkis, S. (1999). Report on the Potential Impacts of Cruise Ships on Bermuda's Environment. Bermuda National Trust.
- Sheivachman, A. (2016, 16 agosto). *Iceland and The Trials of 21st Century Tourism*. Skift. <https://skift.com/iceland-tourism/>
- Schroeder, A., Pennington-Gray, L., Kaplanidou, K., y Zhan, F. (2013). Destination risk perceptions among U.S. residents for London as the host city of the 2012 Summer Olympic Games. *Tourism Management*, 38, 107-119. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2013.03.001>
- Schuster, M., Schnabel, P., Büchler, T., Beiersdorf, A., y Hastedt, L. (2018). *Technical noise investigations at Hamburg City cruise terminals*. <http://www.greencruiseport.eu/files/public/download/studies/HPA%20GC%20P%20Report%20Part%20B%20Technical%20Noise%20Investigations%20at%20Hamburg%20City%20Cruise%20Terminals%2030.11.2018.pdf>
- Seguí, A. E. (2009). Estrategias de complementariedad entre comercio y turismo en centros históricos patrimoniales: el caso de Venecia, *Boletín de la Asociación de Geógrafos españoles*, 50, 281-296. <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/1103>
- Settis, S. (2014). *Se Venezia muore*, Torino, Giulio Einaudi editore.
- Shi, Q., y Xu, S. (2019). *From a Global Review of Port Noise Management Initiatives to a Specific Port City's Case Study* [Graduate School Master of Science in Logistics and Transport Management, University of Gothenburg]. Gothenburg University Publications Electronic Archive. https://gupea.ub.gu.se/bitstream/handle/2077/60878/gupea_2077_60878_1.pdf;jsessionid=D3701F1E19B362D0DBAD4728D62D8E24?sequence=1
- Sönmez, S.F., y Graefe, A.R. (1998). Determining future travel behavior from past travel experience and perceptions of risk and safety. *Journal of Travel Research*, 37(2), 171-177. <https://doi.org/10.1177/004728759803700209>

- Souiden, N. y Pons, F. (2009), Product recall crisis management: the impact on manufacturer's image, consumer loyalty and purchase intention. *Journal of Product and Brand Management*, 18(2), 106-114. <https://doi.org/10.1108/10610420910949004>
- Soulard, J. y Petrick, J.F. (2016). Messages in the bottle: customers' reactions to expertise, blame and compensation after a severe cruising crisis. *Tourism in Marine Environments*, 11(2), (pp 192-200). <https://doi.org/10.3727/154427315X14513374773689>
- Tattara, G. (2013). The Top of the Iceberg! Cost and Turnover of Cruising in Venice. <http://mpra.ub.uni-muenchen.de/45627/>
- Testa, S. (2011). *E le chiamano navi*, Venice. Corte del Fontego editore.
- Timur, S., y Getz, D. (2009). Sustainable tourism development: How do destination stakeholders perceive sustainable urban tourism?. *Sustainable Development*, 17(4), 220-232. <https://doi.org/10.1002/sd.384>
- Tomassini, L., y Cavagnaro, E. (2020). The novel spaces and power-geometries tourism and hospitality after 2020 will belong to the 'local'. *Tourism Geographies*, 22(3), 713-719. <https://doi.org/10.1080/14616688.2020.1757747>
- Transport & Environment. (2019). *One Corporation to Pollute Them All Luxury Cruise Air Emissions in Europe*. https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/One%20Corporation%20to%20Pollute%20The%20All_English.pdf
- UNESCO. (2012, 23 enero). *UNESCO Calls for Restrictions on Cruise Line Traffic in Venice following Costa Concordia Disaster*. [Press release]. http://www.unesco.org/new/en/media-services/single-view/news/unesco_calls_for_restrictions_on_cruise_line_traffic_in_veni/
- UNESCO. (2016). *Report of the joint UNESCO/ICOMOS/RAMSAR reactive monitoring mission to Venice and its Lagoon (Italy)*, 13-18 October 2015. UNESCO, Paris. <https://whc.unesco.org/en/documents/142101>
- United Nations World Tourism Organization. (2003). *Worldwide cruise ship activity report*. <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284406104>
- United Nations World Tourism Organization. (2019, agosto). *International Tourism Highlights, 2019 Edition*. <https://doi.org/10.18111/9789284421152>
- Valcárcel, M. (2018, 2 junio). ¿Y si muriese Venecia?. *ABC Cultural* (Edición del sábado), 14-15.

- Véronneau, S., y Roy, J. (2009). Global service supply chains: an empirical study of current practices and challenges of a cruise line corporation. *Tourism Management*, 30(1), 128-139. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2008.05.008>
- Vianello, M. (2017). The no Grandi Navi Campaign. En Colomb, C., y Novy, J. (Eds.). *Contemporary Geographies of Leisure*. Routledge, Tourism and Mobility.
- Westhof, L., Köster, S., y Reich, M. (2016). Occurrence of micropollutants in the wastewater streams of cruise ships. *Emerging Contaminants*, 2(4), 178-184. <https://doi.org/10.1016/j.emcon.2016.10.001>
- Wilson, M.E. (1995). Travel and the emergence of infectious diseases. *Emerging Infectious Diseases*, 1(2), 39-46. <https://doi.org/10.3201/eid0102.950201>
- Wilson, M.E. (2003). The traveller and emerging infections: Sentinel, courier, transmitter. *Journal of Applied Microbiology*, 94, 1-11. <https://doi.org/10.1046/j.1365-2672.94.s1.1.x>
- Wood, R. E. (2003). Cruise Ships: Deterritorialized Destinations. En L. M. Lumsdon y S. J. Page (Eds.), *Tourism and Transport: Issues and Agenda for the New Millennium*, 133-145. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780080519401>
- World Travel & Tourism Council. (2020). Safe Travels: Global Protocols & Stamp. <https://wttc.org/Portals/0/Documents/WTTC%20Safe%20Travels%20Stamp%20Guide.pdf?ver=2020-06-16-212952-863>
- WTTC y McKinsey & Company. (2017). *Coping With Success: Managing Overcrowding In Tourism Destinations*. <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/coping-with-success-managing-overcrowding-in-tourism-destinations>