



**Universitat de les
Illes Balears**

Facultat de Turisme

Memòria del Treball de Fi de Grau

El turismo de cruceros en las Islas Baleares: Perspectivas de demanda y análisis de infraestructuras

Jaime Mas Verger

Grau de Turisme

Any acadèmic 2014-15

DNI de l'alumne: 43182645F

Treball tutelat per Eugenio Aguiló Pérez
Departament de Economia Aplicada



S'autoritza la Universitat a incloure el meu treball en el Repositori Institucional per a la seva consulta en accés obert i difusió en línea, amb finalitats exclusivament acadèmiques i d'investigació

Paraules clau del treball:

Turismo, cruceros, demanda, infraestructuras, evolución, llegadas, pasajeros, puertos

ÍNDICE

1. El turismo de cruceros. Origen y evolución.....	2
2. Estado actual del turismo de cruceros en el mundo.....	3
2.1 Principales zonas y mercados.....	4
2.2 Navieras.....	6
3. El turismo de cruceros en el contexto económico internacional.....	7
4. El turismo de cruceros en las islas baleares.....	8
4.1 Análisis de la demanda de cruceros en las Islas Baleares.....	9
4.1.1 Previsiones de demanda.....	10
4.2 Impacto económico del turismo de cruceros en las Islas Baleares.....	10
4.3 Puerto de Palma de Mallorca.....	11
4.3.1 Llegadas de pasajeros al puerto de Palma.....	11
4.3.2 Infraestructura actual y planes de ampliación.....	12
4.4 Puerto de Ibiza.....	13
4.4.1 Llegadas al puerto de Ibiza.....	13
4.4.2 Infraestructura del puerto de Ibiza.....	14
4.5 Puerto de Mahón.....	14
4.5.1 Llegadas al puerto de Mahón.....	14
4.5.2 Infraestructura del puerto de Mahón.....	15
4.6 Puerto de Alcudia y La Savina.....	15
5. Servicios para cruceros y cruceristas.....	16
6. Conclusiones.....	16
7. Bibliografía.....	17

1. El turismo de cruceros. Origen y evolución.

El turismo de cruceros tiene una larga tradición e historia, contrariamente a lo que muchos conciben sobre esta actividad. Sus inicios se remontan a la segunda mitad del siglo XIX, una época en la que los cruceros por motivos de ocio estaban reservados a un número muy limitado de personas de estrato social elevado. Al igual que la demanda, la oferta era muy limitada y solo unas pocas navieras y agencias como Thomas Cook ofrecían esta clase de viajes. Se trataba de cruceros prolongados en cuanto al recorrido y la duración, algunos incluso hasta el punto de dar prácticamente la vuelta al mundo. (Murias López, 2005)

A finales del siglo XIX y a principios del XX, ya son varias las navieras en distintos países las que ofrecen este tipo de viaje y se empiezan a fletar barcos diseñados específicamente para los cruceros. Con el inicio de la Primera Guerra Mundial, la actividad cesó hasta el fin del conflicto. Tras la guerra, las navieras reanudaron su actividad y surgieron además muchas otras nuevas compañías que posteriormente tendrían gran importancia. La demanda iba creciendo, pero los cruceros seguían estando reservados a una minoría de clase alta o media-alta. (Murias López, 2005)

Nuevamente la guerra frenó el desarrollo de esta industria con el estallido de la Segunda Guerra Mundial. Por si no fuera suficiente el cese de la actividad, muchas embarcaciones fueron hundidas o dañadas durante el conflicto. A partir de los años 50, una vez recuperada la normalidad, el turismo de cruceros reinicia su progreso. Sin embargo, el desarrollo de la aviación supuso un serio obstáculo para la industria de los cruceros, que veía como los pasajeros se decantaban por este nuevo medio de transporte, mucho más rápido que las largas travesías a bordo de un barco.

Las navieras se encontraron entonces ante la necesidad de marcar un nuevo rumbo a su negocio. A partir de la década de los 60, se empiezan a fletar buques de mayor capacidad, lo que permitió reducir los precios y ampliar el mercado.

En la década de los 70 del siglo pasado el turismo de cruceros empieza a transformarse en la industria que hoy conocemos. El uso de buques cada vez más grandes trajo consigo un aumento de la capacidad y una consecuente caída en los precios, dando acceso a la clase media a esta forma de turismo que hasta entonces solo era asequible para gente de alto poder adquisitivo. Se establecieron rutas entre Miami y distintas zonas del Mar Caribe (OMT, 2008) que resultaron ser de gran atractivo para el mercado norteamericano, el principal emisor de este tipo de turismo. Desde entonces hasta nuestros días el crecimiento de esta actividad ha sido considerable, tanto por parte de la demanda como de la oferta, que no ha dejado de adaptarse a la evolución de este sector y ha sabido hacer frente a los retos que han surgido a lo largo de los años.

Actualmente, el turismo de cruceros es una actividad consolidada y de gran crecimiento, y todavía tiene mucho potencial para seguir evolucionando. A día de hoy las navieras continúan innovando y buscando nuevas fórmulas para afianzar su crecimiento, ya sea con buques de mayor capacidad, una oferta altamente especializada o buscando nuevos destinos.

2. Estado actual del turismo de cruceros en el mundo

La demanda del turismo de cruceros muestra una tendencia de crecimiento realmente notable. En tan solo una década, desde el 2003 al 2013, la demanda de esta actividad en todo el mundo ha quedado cerca de multiplicarse por dos. De acuerdo con las cifras, el crecimiento porcentual se sitúa en un 77,3% en diez años, con un crecimiento extraordinario de la demanda en Europa.

Demanda internacional de cruceros 2003 – 2013. Millones de pasajeros.

Región / Año	2003	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Crecimiento en 10 años
América del Norte	8,93	10,29	10,4	11	11,44	11,64	11,82	43,60%
Europa	2,71	4,47	5,04	5,67	6,15	6,23	6,4	136,20%
Subtotal	10,94	14,76	15,44	16,67	17,59	17,87	17,88	66,50%
Resto del mundo	1,08	1,54	2,15	2,4	2,91	3,03	3,09	186,10%
Total	12,02	16,3	17,59	19,07	20,5	20,9	21,31	77,30%

Fuente: Informe "The Global Contribution of Cruise Tourism 2013" de Business Research & Economic Advisors para Cruise Lines International Association.

Así pues, se puede observar la progresión del turismo de cruceros en todas las regiones del mundo y comprobar que se ha dado un crecimiento generalizado a nivel global.

De forma paralela al crecimiento de la demanda, la oferta también ha aumentado por lo que al número de plazas se refiere. Las navieras están construyendo buques cada vez más grandes, con una capacidad mucho mayor de la que permiten los buques más antiguos, para responder al incremento de la demanda y mejorar la rentabilidad operativa.

Capacidad global 2003 – 2013. Millones de *bed days*¹

Año	2003	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Crecimiento en 10 años
Región								
Caribe	35,1	36,9	39,1	46,2	45,5	48	48,1	37,0%
Resto Norte de América	14,4	20	17,7	16,5	16,6	16	15	-4,4%
Total Norte de América	49,5	56,9	56,8	62,7	62,1	64	63,1	27,4%
Norte de Europa	4,5	8	10,2	9,7	11,4	13,2	13,9	209,0%
Mediterráneo	13,7	27,8	29,4	31,7	38,1	35,5	35,7	160,6%
Total Europa	18,2	35,8	39,6	41,4	49,5	48,7	49,6	172,5%
Norte de América + Europa	67,7	92,7	96,4	104,1	111,6	112,7	112,7	66,5%
Resto del mundo	5,3	11,3	13,2	13,8	15,1	20,7	21,8	296,4%
Total	73	104	109,6	117,9	126,7	133,4	134,5	84,2%

Fuente: Informe “*The Global Contribution of Cruise Tourism 2013*” de Business Research & Economic Advisors para Cruise Lines International Association.

Podemos apreciar en los datos anteriores la coherencia de la evolución de la oferta respecto a la demanda. Si prestamos atención al crecimiento acumulado en diez años proporcionados en las tablas anteriores, vemos la cercanía entre los porcentajes de la evolución de la oferta y la demanda. Podemos entender que la industria ha evitado en buena medida la sobreoferta y ha sabido adaptarse y responder bien a la variación interanual de la demanda.

2.1 Principales zonas y mercados

Al igual que en otras modalidades de turismo, en el turismo de cruceros se puede hacer una clasificación de las regiones donde esta actividad tiene mayor intensidad y relevancia. A continuación se analizan las principales zonas de destino de los cruceros:

Mar Mediterráneo

El Mar Mediterráneo es uno de los mayores focos mundiales de turismo de cruceros. Cuenta con una climatología favorable a lo largo del año y especialmente en la temporada que transcurre desde abril hasta septiembre,

¹ Este término hace referencia a la capacidad de la oferta, medida como la suma total del número de camas disponibles cada día multiplicadas por el número de días que han estado disponibles. La traducción literal de este término (“*días de cama*”) no se corresponde con el significado que el término quiere transmitir. También puede dar lugar a confusiones una traducción más acertada como es “*camas por día*”, pues esta traducción podría dar a entender que las cifras proporcionadas se refieren a la capacidad diaria cuando en realidad se refieren a la capacidad total acumulada en un año. Por ello resulta conveniente el concepto utilizado en el informe “*The Global Contribution of Cruise Tourism 2013*” de Business Research & Economic Advisors para Cruise Lines International Association que ha sido servido como fuente.

meses en los que se concentra la mayor parte de la demanda. En las costas mediterráneas se encuentran una gran variedad de destinos que son visitados por los cruceros, cada uno con sus propias características y atractivos turísticos. Por si todo esto fuera poco, esta región se encuentra a una distancia óptima de los principales países emisores de turismo, como son Alemania, Reino Unido y Francia, que tienen preferencia por el Mediterráneo como lugar para realizar sus cruceros. Los países europeos en su conjunto suponen el 30% de la demanda global de turismo de cruceros (BREA², 2014). Por todo esto, esta zona se ha convertido en un destino de gran peso en el mercado de cruceros, solo por detrás del Caribe. Tanto la oferta como la demanda en esta región no han dejado de aumentar en los últimos años. Tal como se indica en la tabla anterior, la demanda se ha incrementado en un 136,2% en diez años, pasando de 2,71 millones de pasajeros en 2003 a 6,4 millones en 2013 (BREA, 2014).

Desgraciadamente, el impacto del terrorismo en el norte de África y el riesgo de nuevos atentados han paralizado el turismo en destinos antes populares como Túnez o Egipto, provocando el desplome en las llegadas de cruceros en dichas regiones y amenaza el potencial de todo el Mediterráneo.

Mar Caribe

Se trata del destino por excelencia para el turismo de cruceros. El Caribe ofrece un clima cálido, paisajes exóticos, y una diversa oferta cultural y de ocio en cada país de destino. Contrariamente a lo que sucede en el Mediterráneo, la época más propicia por lo que se refiere al clima es la transcurre desde enero hasta abril. El dominio de esta región en el turismo de cruceros se debe en gran medida a su proximidad al principal país emisor de turismo de cruceros y uno de los principales en cifras totales, Estados Unidos, que aportó el 55% del total de todos los pasajeros de cruceros del mundo en 2013 (BREA, 2014).

Con más de cuarenta y ocho millones de plazas, el mercado del Caribe es el que dispone de mayor capacidad respecto a sus competidores (BREA, 2014). Sin embargo, la evolución en los últimos años muestra que Europa y en especial el Mediterráneo están aumentando su capacidad a un ritmo significativamente más alto para responder al igualmente superior crecimiento de la oferta. Esto se debe en buena medida a que el Caribe lleva más años consolidado y se puede considerar un destino maduro para el turismo de cruceros, contrariamente al Mediterráneo, que se encuentra en pleno auge.

Norte de Europa

En el norte de Europa se hallan enclaves de gran popularidad entre los pasajeros de mayor poder adquisitivo. Los países del norte de Europa figuran entre los principales emisores de turismo a nivel global, hecho que juega a favor de esta región en lo que se refiere al turismo de cruceros. Sin embargo, la demanda de estos países se decanta por regiones más cálidas como el Mediterráneo y su oferta de sol y playa. En este mercado se incluyen puertos de destino desde el Canal de la Mancha hasta el Mar Báltico, por tanto comprende multitud de países como Francia, Reino Unido, Holanda, Estonia e

² Business Research and Economic Advisors.

incluso Rusia además de otros. De este modo, esta región ofrece una oferta variada y con muchas posibilidades entre las que se incluyen Hamburgo, Copenhagen, San Petersburgo, Tallin, o los fiordos noruegos entre otros.

Asia

La región asiática, incluyendo el Océano Pacífico, resulta especialmente interesante por su enorme potencial. La pujante clase media china por si sola supone un mercado especialmente atractivo, pues no podemos olvidar que China se sitúa a la cabeza de los países emisores de turismo.

Uno de los atractivos de esta región es la pluralidad en lo referente a destinos. Si bien otras regiones como el Mediterráneo o el Caribe cuentan con destinos relativamente similares, en Asia encontramos lugares tan dispares como las remotas Islas Polinesias, el bullicio de Hong Kong o el exotismo de Bali en Indonesia.

Las predicciones de cara a 2030 muestran que la región de Asia y el Pacífico será la que crecerá en mayor proporción por lo que respecta al número total de llegadas de turistas internacionales (OMT, 2014), lo cual repercutirá positivamente en las cifras de cruceros.

América del Sur

El sur del continente americano recoge toda una gama de paisajes y climas distintos que aportan valor a esta zona como destino para el turismo de cruceros. Destacan los puertos Rio de Janeiro, Ushuaia, Manaus, Quito, Valparaíso, Santos y Buenos Aires entre muchos otros.

Alaska

Esta región se caracteriza por estar especializada en el segmento enfocado sobre todo a jóvenes que buscan disfrutar de la naturaleza y realizar actividades propias del turismo activo (senderismo, mountain bike, etc.). (Martínez, 2012)

Atlántico

No podemos pasar por alto algunos destinos situados en el mar Atlántico, que gozan de un número de llegadas lo suficientemente significativas como para prestarles atención. En este caso nos referimos a los puertos situados en las Islas Canarias, los puertos marroquíes de Casablanca, Rabat y Tánger, o los de Madeira y Lisboa en Portugal.

2.2 Navieras

No existiría el turismo de cruceros tal y como lo conocemos de no ser por la evolución de las navieras que prestan sus servicios a esta industria. Algunas de estas compañías fueron fundadas en el siglo XIX, siendo pioneras en el mundo de los cruceros. Su capacidad de adaptarse a los tiempos y a las exigencias del mercado les ha permitido no solo sobrevivir durante casi dos siglos, sino que también ha propiciado el nacimiento y la consolidación del turismo de cruceros. A continuación analizamos las principales compañías:

Carnival Corporation

Fundada en 1972 bajo el nombre de Carnival Cruises. Se trata a día de hoy de la principal compañía de cruceros del mundo. A partir de 1987 acometió su expansión a través de adquisiciones y a día de hoy ha formado un conglomerado de navieras que incluye a Carnival Cruises, Costa Cruceros, las míticas Cunard Line y P&O Cruises, Princess Cruises, y Holland America Line entre otras. Tiene dos sedes centrales, una en Miami y otra en Southampton. Cuenta con más de 100 embarcaciones y cubre destinos de todo el mundo.

Royal Caribbean Cruises

Esta compañía fundada en Noruega en 1968 se ha convertido en la actualidad en una de las navieras de mayor peso en el mercado. Desde sus orígenes han ido incrementando su número total de embarcaciones y ampliando la capacidad de las naves más antiguas. Entre 2009 y 2010 fletaron los dos barcos más grandes del mundo, el Oasis of the Seas y el Allure of the Seas, ambos barcos de más de 360m de largo y con capacidad para más de 6000 personas.

Star Cruises

Star Cruises se considera la tercera compañía de cruceros más importante del mundo, solo por detrás de Royal Caribbean y Carnival Corporation. Pese a ser una compañía relativamente joven ha logrado ser reconocida como la naviera líder del mercado asiático y la impulsora prácticamente en solitario del desarrollo del turismo de cruceros en esta región. Cuenta con 6 barcos para cubrir recorridos en China, Japón, Hong Kong, Vietnam, Taiwan, Singapur y Malasia.

El poder de estas tres compañías es tal que aglutinan nada menos que el 88% de la oferta mundial de cruceros en la actualidad (Tamajón & Valiente, 2012).

MSC Cruceros

Esta compañía de origen italiano destaca por ser la que más visita los puertos españoles. Cuenta con 12 embarcaciones y ha encargado la construcción de cuatro más que se espera que entren en servicio entre 2017 y 2019.

3. El turismo de cruceros en el contexto económico internacional

El turismo de cruceros, como toda actividad de carácter económico, se encuentra condicionado por el estado del contexto internacional. Ya sea de forma positiva o negativa, los acontecimientos a nivel económico, político, social y ambiental que tienen lugar en todo el mundo tienen repercusiones tanto sobre la oferta como sobre la demanda de turismo de cruceros. En las últimas décadas, el contexto internacional se ha visto perjudicado por multitud de hechos que directa o indirectamente han influido sobre la demanda internacional de turismo.

Desde principios de este siglo hasta nuestros días el terrorismo se ha convertido en una amenaza global de grandes proporciones. Las zonas afectadas por esta lacra no pueden evitar caer en un declive inmediato que

resulta en la disminución absoluta del número de llegadas de turistas. (César & Lodeiro, 2003). En fechas recientes hemos podido comprobar como el terrorismo ha dañado enormemente el turismo en Túnez. El país, marcado en años recientes por los conflictos políticos, empezaba a recuperarse y el número de llegadas turísticas reemprendía su crecimiento. Tras los ataques ocurridos en meses pasados, los turistas que tenían previsto viajar a Túnez están desviando sus vacaciones hacia destinos más seguros, entre ellos España y las Islas Baleares. Esto nos muestra que el turismo tiene una amplia capacidad de resistencia a este tipo de acontecimientos, pues los turistas no se ven desalentados a viajar pese a los riesgos (César & Lodeiro, 2003).

El estado de crisis económica y financiera global en el que el mundo entero se ha visto inmerso resultó lógicamente un freno al crecimiento de la economía y del turismo internacional. Resulta evidente que la posibilidad de recesión en el PIB de los principales países emisores es una amenaza de gran calibre para el turismo. En tan solo un año de recesión, en el periodo 2008-2009 el PIB de las economías avanzadas descendió en 3,4³ puntos porcentuales, y el número de llegadas internacionales descendió desde los 917 millones a 882 (OMT, 2010). Por tanto se puede ver una correlación clara entre ambos hechos.

El turismo está intrínsecamente ligado, por definición, al transporte. En el caso del turismo de cruceros, se da una combinación del transporte y del alojamiento, así como del ocio a bordo del barco. Por esta razón, el precio del petróleo (y sus combustibles derivados) influye de manera determinante en los costes de explotación de las navieras, que pueden verse obligadas a repercutir en los clientes los incrementos del precio del petróleo mediante precios de venta más elevados. Por todo esto, podemos considerar que el turismo de cruceros es un segmento muy vulnerable a alteraciones al alza del precio del petróleo (Becken & Lennox, 2012), las cuales pueden llevar a pérdidas de competitividad y caídas de demanda. Por otra parte, un descenso en estos precios puede ser aprovechado por las navieras en sentido opuesto, de manera positiva.

4. El turismo de cruceros en las Islas Baleares

Las Islas Baleares son uno de los destinos internacionales más populares y más consolidados. Desde el primer boom turístico en la década de los 50 del siglo pasado hasta la actualidad, las Baleares han pasado de ser un destino con gran potencial a ser un destino maduro que busca reinventarse para no caer en el declive. Una de las recetas enfocadas al rejuvenecimiento de las Islas Baleares como destino turístico es sin duda el turismo de cruceros.

Las islas cuentan con la ventaja de disponer una infraestructura lo suficientemente desarrollada y toda una industria turística ya consolidada preparada para responder a la demanda de esta actividad. Además, los puertos principales de cada isla forman parte de ciudades con un patrimonio histórico de alto valor y con una oferta complementaria abundante, características indispensables de cualquier puerto que pretenda ser relevante en el turismo de cruceros (Yepes, Esteban, & Serra, 2000), y que otorgan un atractivo adicional

³ Según datos del Fondo Monetario Internacional.

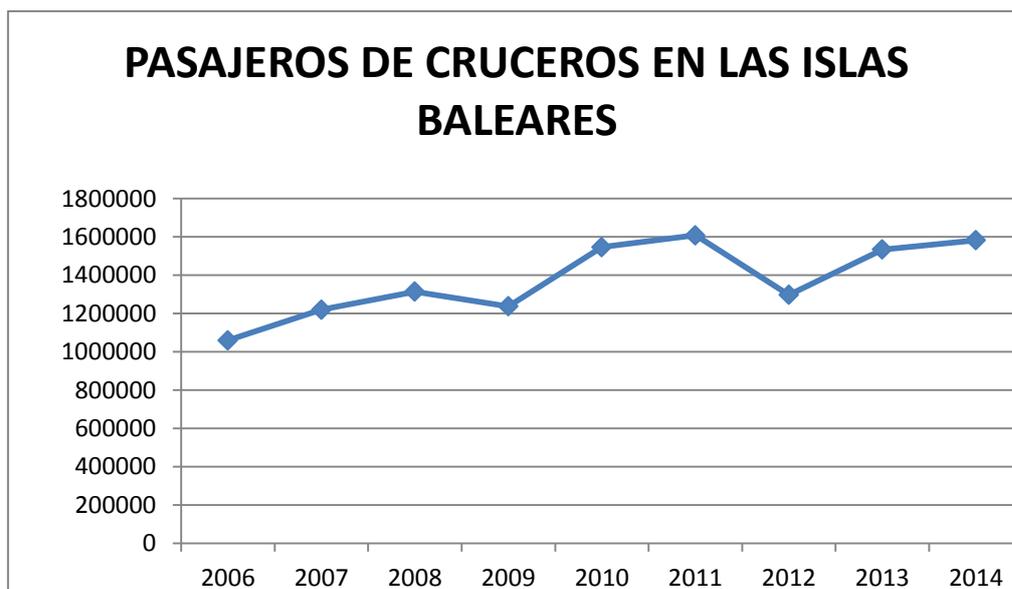
a las Islas Baleares como destino para los cruceros en comparación con algunos puertos competidores.

De cara al futuro, y dado el crecimiento constante del turismo de cruceros, es importante examinar si las islas están preparadas a nivel de infraestructuras para seguir recibiendo un número cada año mayor de cruceros y si se están cubriendo todas las necesidades de los pasajeros a nivel de servicios. El clima cálido y soleado de las Islas Baleares es un factor que al igual que para los turistas convencionales, resulta determinante para satisfacer la demanda del turismo de cruceros.

Actualmente la Cruise Lines International Association, la asociación comercial de mayor peso en todo el mundo dentro de la industria de cruceros, sitúa a Baleares en el segundo puesto nacional del ranking de destinos para cruceros, en quinto puesto a nivel europeo y duodécimo a nivel mundial.

4.1 Análisis de la demanda de cruceros en las Islas Baleares

La evolución de la demanda en las Islas Baleares en el periodo analizado de 2006-2014 se puede considerar realmente sólida y prometedora. El número de pasajeros muestra una tendencia positiva, creciente pese a dos años desfavorables en los que la demanda cayó.



Fuente: Elaboración propia a partir de las estadísticas de la Autoridad Portuaria de Baleares.

Como se puede apreciar en el gráfico, todos los años excepto 2009 y 2012 el número de pasajeros creció respecto al año anterior. Vemos que de 2008 a 2009 tuvo lugar una caída del 6,7%. Este descenso fue ocasionado por el inicio de la crisis económica que estalló a nivel global, que tal como hemos visto anteriormente tuvo consecuencias desastrosas para el turismo a nivel internacional. El otro dato negativo se dio en 2012, año en que la llegada de cruceristas tuvo su peor caída en el periodo analizado, pues disminuyó más de un 31% respecto al año anterior.

Pese a estos dos malos resultados, el crecimiento total desde 2006 a 2014 fue de un sorprendente 44,66%.

El volumen máximo de llegadas en toda la serie se dio en el año 2011 con un total de 1.608.704 pasajeros, seguido del pasado año 2014 con 1.582.654 de llegadas que marcan de nuevo una tendencia al alza.

4.1.1 Previsiones de demanda

Teniendo en cuenta las estadísticas presentadas en el apartado anterior, podemos tratar de hacer una estimación aproximada del número de llegadas en años venideros.

Las predicciones más optimistas, lanzadas por la Autoridad Portuaria de las Baleares, sitúan la cifra de llegadas en 2015 alrededor de 1,8 millones de pasajeros. Esta cifra supondría un aumento que rondaría el 14% respecto al año anterior, lo cual no es descabellado puesto que ya han tenido lugar crecimientos porcentuales similares en periodos anteriores. Por ejemplo, la demanda subió en 2013 un 18,27% respecto al 2012, aunque en este caso el incremento vino precedido por una fuerte caída el año anterior, de modo que se podría interpretar como una recuperación de la tendencia habitual más que de un crecimiento progresivamente superior. Así pues, de hacerse realidad este escenario planteado por la Autoridad Portuaria de Baleares estaríamos ante una temporada histórica que confirma el crecimiento de Baleares en el mercado de cruceros.

Siendo más conservadores en las previsiones de la evolución de la demanda, podemos esperar un crecimiento más moderado pero igualmente apreciable. Siguiendo el método de la tendencia lineal, obtenemos una estimación de 1.659.046 llegadas. Es decir, un incremento del 4,82% respecto al año pasado que resultaría más creíble a tenor de las cifras de crecimiento vistas en años anteriores.

La previsión para el año 2020 utilizando este método situaría la demanda en casi dos millones de pasajeros. Sin embargo, esta fórmula no es del todo representativa de la evolución natural de la demanda, pues esta nunca es absolutamente constante y está sujeta a multitud de variables. Los puertos de Baleares están en posición de registrar un crecimiento más pronunciado que llevaría a sobrepasar los dos millones de cruceristas antes de 2020.

4.2 Impacto económico del turismo de cruceros en las Islas Baleares

El impacto económico de esta actividad depende en gran medida del gasto que realizan los pasajeros que desembarcan en los puertos de Baleares. La oferta de ocio, gastronomía y otros servicios canaliza el gasto de los cruceristas hacia la economía balear.

Se calcula que el gasto medio por pasajero y día es de 55,52€⁴. Según el origen de los turistas el gasto varía, situándose en 51€ y 52€ para británicos y alemanes respectivamente y en 59,3€ y 88,88€ por parte de turistas españoles y norteamericanos (Garau Vadell, 2005).

La estancia media de los cruceristas que visitan la isla es de 1,49 días. Teniendo en cuenta este dato, el gasto medio y el número total de cruceristas, podemos calcular⁵ el impacto económico del turismo de cruceros en las Baleares (Garau Vadell, 2005). Con los datos de llegadas de 2014, obtenemos un impacto económico en aquel año de 130.924.735,6 euros para el conjunto de las Islas Baleares.

4.3 Puerto de Palma de Mallorca

El puerto de la ciudad de Palma es sin duda el más relevante y de mayor importancia de cara al turismo de cruceros en las Islas Baleares. La ciudad, nacida con vocación marítima, ha ido ganando terreno al mar para construir y ampliar con el paso del tiempo su estructura portuaria. La imagen final es la de un humilde puerto de pescadores que ha crecido hasta albergar toda clase de embarcaciones, de pesca, de recreo, de carga y por supuesto, cruceros.

Una de las ventajas de este puerto respecto al resto de puertos de las Islas Baleares es que sirve como puerto base de varios cruceros que utilizan el puerto como punto de partida de sus operaciones e itinerarios, lo cual hace que el tráfico de cruceros sea más estable que en puertos donde solo se realizan escalas (Yepes et al., 2000). Y por si esto fuera poco, el aeropuerto de Son Sant Joan conecta por vía aérea la isla con los principales países emisores de pasajeros de cruceros.

El impacto económico del turismo de cruceros en Palma no es nada desdeñable. Los últimos cálculos hablan de ingresos por valor de 90 millones anuales y un valor añadido de 35 millones a la comunidad⁶.

4.3.1 Llegadas de pasajeros al puerto de Palma.

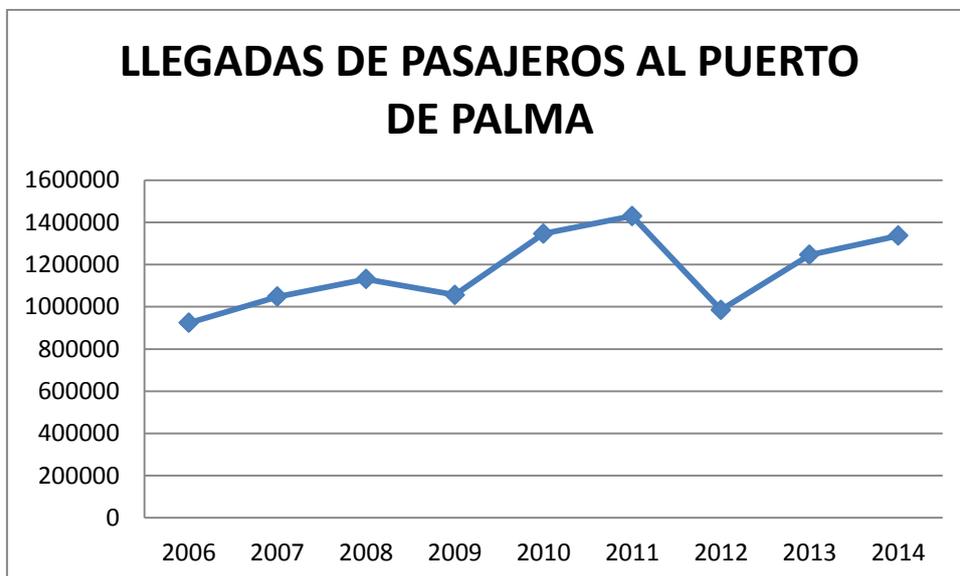
Las estadísticas nos muestran que las llegadas de pasajeros al puerto de Palma suponen cada año entorno al 85% del número total de llegadas a las Islas Baleares. En 2011, año en que se alcanzó el máximo histórico de llegadas de cruceristas a las Baleares, el puerto de Palma acogió el 88,86% del total. Por esta razón el número de llegadas a este puerto forma una línea de tendencia prácticamente paralela a la de las llegadas totales a las islas.

⁴ Los datos más recientes encontrados pertenecen a un estudio del 2005 de la CAEB, INESTUR, CITTIB y la Conselleria de Turisme, elaborado Joan B. Garau Vadell. Las estadísticas de los últimos años, tanto de la Conselleria de Turisme como de EGATUR no incluyen un análisis específico del gasto de los cruceristas.

⁵ (Gasto medio x estancia media x número total de llegadas)

⁶ De acuerdo con los datos proporcionados por la Dirección General de Puertos y Aeropuertos.

El decrecimiento en 2012 fue especialmente acusado en el puerto de Palma, que registró un volumen de 984.784 cruceristas, lo que significa que volvió prácticamente al nivel del año 2006, en el que se registraron 923.868. Este desplome supuso que Palma redujera su cuota en el total de Baleares al 75,89%, el mínimo para este puerto en la serie analizada.



Fuente: Elaboración propia a partir de las estadísticas de la Autoridad Portuaria de las Baleares.

Es importante recordar, como se ha explicado anteriormente, que la evolución de la demanda en los próximos años está condicionada por diversos factores de orden internacional, los precios del petróleo y la inestabilidad en el norte de África jugarán un papel preponderante tanto en la oferta como en la demanda. Por otra parte, el mercado nacional se encuentra en vías de recuperación tras y puede suponer un impulso extra a la demanda si llega a consolidarse de nuevo el crecimiento económico de nuestro país.

4.3.2 Infraestructura actual y planes de ampliación.

Los cruceros que llegan al puerto necesitan un espacio reservado especialmente para atracar y desembarcar a los pasajeros. En el puerto de Palma este espacio corresponde a los Muelles de Poniente y al Dique del Oeste. En 2013 se puso en servicio la ampliación de los Muelles de Poniente, a los que se añadieron de 380m de longitud y 50m de ancho para dar lugar a un total de seis atraques y para permitir la recepción de cruceros de grandes dimensiones. En total el puerto de Palma cuenta con más de 2000m lineales y 15 hectáreas de superficie destinadas a la recepción de cruceros, que incluyen zonas destinadas a buques de grandes proporciones capaces de albergar a los cruceros más grandes construidos hasta la fecha.

Cabe mencionar que los Muelles de Poniente se usan actualmente tanto para el atraque de cruceros como de otro tipo de buques y que las propias navieras declaran que prefieren atracar en el Dique del Oeste por su comodidad.

La capacidad de este puerto para asumir el crecimiento de la demanda va ligada a la infraestructura construida. Con el objetivo de permitir la llegada de más cruceros, la Autoridad Portuaria de Baleares ha presentado un plan director que prevé la ampliación de todo el puerto, teniendo muy presente la necesidad de adaptarse a la demanda creciente del turismo de cruceros. La ampliación afectaría a todo el puerto en gran medida y permitiría reordenar los espacios del puerto para adaptarlos a los usos más convenientes. El apartado más ambicioso de la propuesta es la construcción de un nuevo dique por la parte exterior del Dique del Oeste. Esta nueva porción del puerto permitiría que el Muelle de Poniente se dedicara exclusivamente al atraque de cruceros, facilitando el tráfico y el control de las operaciones.

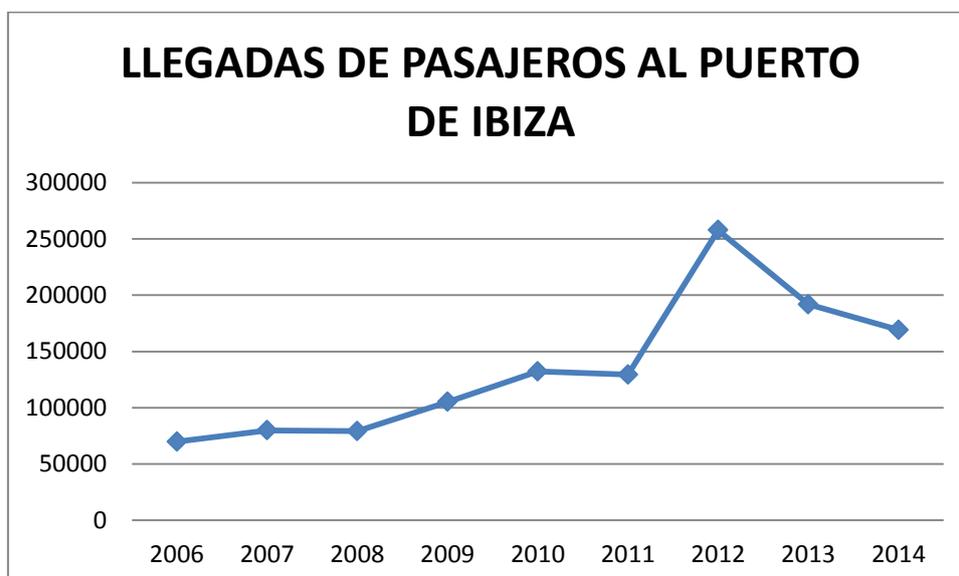
La ampliación del puerto proyectada sería suficiente para dar respuesta al incremento de la demanda y responder a las necesidades de esta emergente modalidad de turismo.

4.4 Puerto de Ibiza

El puerto de Ibiza es el segundo en importancia en las Islas Baleares por lo que se refiere al turismo de cruceros. Ibiza capta la atención de los cruceristas con las históricas calles de Dalt Vila, comercios y por supuesto también por su oferta de ocio nocturno de fama mundial.

4.4.1 Llegadas al puerto de Ibiza

Al igual que el puerto de Palma, las llegadas de pasajeros registradas en el periodo 2006 – 2014 muestran una tendencia ascendente, pero a su vez muestra algunas diferencias en la variación interanual respecto a este.



Fuente: Elaboración propia a partir de las estadísticas de la Autoridad Portuaria de Baleares.

Como se puede apreciar en el gráfico, de 2006 a 2012 se dieron incrementos anuales excepto en 2008 y 2011, dos periodos en los que hubo un muy ligero descenso en el número de llegadas (694 y 2800 cruceristas menos

respectivamente) que quizás podríamos considerar como un estancamiento antes que decrecimiento.

Llama la atención el extraordinario crecimiento en 2012, pues en aquel año se dio un aumento de más del 99% respecto al 2011. Resulta curioso que el mismo año en el que se desplomaron las llegadas al puerto de Palma, las del puerto de Ibiza se dispararon casi como si Ibiza hubiera absorbido esa caída de las llegadas al puerto mallorquín. Sin embargo, tras la excepcional subida se registraron dos descensos consecutivos en 2013 y 2014 que dejan cierta incertidumbre respecto al futuro.

4.4.2 Infraestructura del puerto de Ibiza

En septiembre de 2014 se iniciaron las obras de ampliación del muelle conocido como Es Botafoc para permitir la llegada de cruceros más grandes, de más 300 metros de longitud. Anteriormente solo podía recibir naves de menos de 200 metros de largo, lo cual resultaba nefasto si tenemos en cuenta que la estrategia de las navieras pasa por construir cruceros cada vez más grandes. De acuerdo con el Plan Director de Infraestructura del Puerto de Ibiza, existen cuatro muelles destinados al atraque de cruceros que suman un total de poco más de 900 metros lineales destinados al atraque de cruceros.

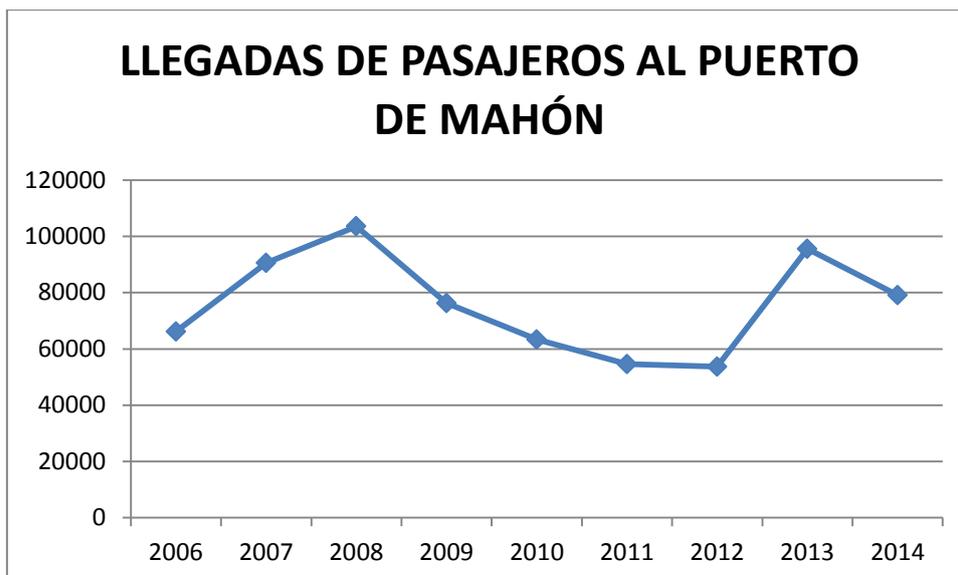
Dadas las cifras de llegadas al puerto Ibiza, la infraestructura del principal puerto ibicenco resulta suficiente para hacer frente a la demanda actual de turismo de cruceros. Pese a ello, ya se ha planeado una extensión del muelle Botafoc para permitir el atraque de dos buques de más de 300 metros de eslora simultáneamente.

4.5 Puerto de Mahón

El puerto de referencia de la isla de Menorca se caracteriza por su peculiar geografía, reconocible por sus formas sinuosas y cerradas. Por desgracia esta condición dificulta en cierta medida las maniobras de los buques, impidiendo la entrada de cruceros de gran tamaño, y hace imposible ganar terreno al mar para aumentar su capacidad.

4.5.1 Llegadas al puerto de Mahón

Las estadísticas colocan a este puerto por detrás de los de Palma e Ibiza en lo referente al número de pasajeros de cruceros. La evolución de la demanda en este puerto no sigue un patrón similar al de los dos analizados anteriormente. Si bien en Palma e Ibiza se puede apreciar una tendencia de crecimiento a lo largo de la serie, la demanda en Mahón sigue una tendencia decreciente que nada tiene que ver con la buena salud del turismo de cruceros en las Islas Baleares en conjunto.



Fuente: elaboración propia a partir de las estadísticas de la Autoridad Portuaria de Baleares

A diferencia de lo ocurrido en el Palma e Ibiza, la demanda anual ha evolucionado de forma negativa. Tras tres periodos consecutivos de crecimiento desde 2006 a 2008, la demanda cayó progresivamente hasta 2013. Aquel año el número de pasajeros mostró un incremento respecto al año anterior muy acentuado del 77,88% de llegadas de turistas de cruceros, tras cuatro años de decrecimiento. Nuevamente en 2014 se registró otro descenso de la demanda y queda por ver si en la presente temporada se revertirá la tendencia.

4.5.2 Infraestructura del puerto de Mahón

Las aciagas estadísticas del número de visitantes pueden deberse en parte a la infraestructura del puerto. Por su especial situación geográfica, el puerto de Mahón se enfrenta a varios problemas. Resulta demasiado complejo, o bien directamente imposible, que entren buques de grandes dimensiones en este puerto dado el poco espacio para maniobrar que permite el terreno. Esta situación es una clara amenaza de cara al futuro teniendo en cuenta que las navieras apuestan por cruceros cada vez más grandes para sustituir a los actuales.

4.6 Puerto de Alcudia y La Savina

No podemos pasar por alto estos dos puertos, que sin ser apenas relevantes, también reciben cruceros de menor tamaño.

El año pasado se registraron un total de 1.058 llegadas de pasajeros de cruceros al puerto de Alcudia. Una cifra realmente poco influyente en el total de las Islas Baleares. Cabe decir que este puerto no tiene realmente una vocación crucerística ni dispone de una infraestructura adecuada para este tipo de turismo.

La pitiusa menor sufre una suerte parecida a la de Alcudia. Cuenta con un pequeño puerto nada apto para buques de grandes dimensiones. El año pasado acogió a un total de 875 cruceristas, cifra irrelevante para el total de las Baleares.

5. Servicios para cruceros y cruceristas

Los pasajeros que llegan a puerto tienen una serie de necesidades que cualquier destino debe ser capaz de satisfacer a fin de proyectar una imagen sólida de cara al mercado. En este sentido, en los puertos de Baleares encontramos tanto aciertos como carencias importantes:

Podemos distinguir entre los servicios prestados por empresas privadas y aquellos que deben ser prestados por el propio puerto, como parte de su explotación. Por parte de la iniciativa privada se prestan en los puertos de Baleares servicios de transporte tales como traslados, desde el puerto a hoteles u otros puntos de la isla, o la venta de excursiones a los pasajeros. Por otra parte, también hay paradas de autobús y taxi cerca de los puertos.

En el caso del Palma, la Autoridad Portuaria de Baleares, en colaboración con la Fundación Turismo Palma de Mallorca 365, ha puesto a disposición de los usuarios una conexión a internet inalámbrica gratuita que abarca desde el puerto hasta la Playa de Palma. Este servicio no está disponible en Ibiza y Mahón, y resultaría muy apreciado por muchos de los pasajeros que llegan a dichos puertos. Siguiendo en esta misma línea, sería muy interesante ampliar el uso de las TIC y desarrollar una aplicación para dispositivos móviles específica para los usuarios de cruceros que aportara a los pasajeros toda clase de información útil (horas de salida y de llegada, de embarque, puntos de interés de la ciudad, terminal por la que deben embarcar los pasajeros, información sobre averías o problemas técnicos que causen retrasos, etc.)

Una carencia observable es la ausencia de oficinas de información turística, un servicio tan básico como útil que sería apreciado por los usuarios.

Los pasajeros de los cruceros que visitan el norte de África bien podrían servirse de un establecimiento de cambio de divisas.

En lo referente a los servicios para los buques, no existe constancia de carencias en este aspecto, pues se dan con normalidad servicios tales como el aprovisionamiento, reparaciones, repostaje y demás servicios de logística.

6. Conclusiones

El turismo de cruceros es una actividad con más de un siglo de historia, que ha sabido adaptarse a los desafíos a los que se ha enfrentado con el paso del tiempo, pues ha logrado un desarrollo notable y un crecimiento paulatino. En las próximas décadas podemos encontrarnos que esta modalidad de turismo ha adquirido una relevancia mayor dada su progresión.

La demanda de cruceros no ha dejado de crecer desde los inicios de esta actividad. Especialmente en la última década se han registrado tasas de

crecimiento realmente considerables, sobre todo en Europa y concretamente en la región del Mediterráneo, sin olvidar el rápido crecimiento y el enorme potencial del mercado asiático. Asimismo, la oferta ha crecido en consonancia y prácticamente al mismo ritmo que la demanda, aumentando la capacidad disponible en tasas similares a las de la demanda.

Tres navieras comprenden casi el 90% de la oferta de esta actividad. Una de ellas, Carnival Corporation, ha crecido hasta adquirir un tamaño que la convierte en la líder incontestable de la industria de los cruceros. Star Cruises domina el mercado asiático y del Pacífico. Las navieras parecen decididas a construir cruceros de proporciones mucho mayores que los actuales, con capacidad para un número de personas que hace apenas unos años habría llenado varios buques.

El devenir del turismo de cruceros está sujeto al contexto socio-económico internacional y se enfrenta a posibles problemas a largo plazo relacionados con el precio del combustible y la estabilidad política. Como en el turismo en general, el turismo de cruceros está muy ligado al crecimiento económico internacional y a la evolución del PIB de las economías avanzadas.

Las Islas Baleares son un escenario propicio para que el turismo de cruceros se desarrolle a niveles muy altos. A día de hoy, y gracias sobre todo al puerto de Palma, las Baleares son un destino de referencia en España y en Europa. El clima cálido y la oferta turística que ofrecen las ciudades baleares funcionan como catalizador de la demanda. Por lo general, la demanda ha crecido pese a algunos altibajos y parece que la tendencia se mantendrá en los años venideros. El puerto de Palma y el de Ibiza son los que concentran el volumen más relevante de pasajeros. Las llegadas al puerto de Mahón muestran una tendencia nada prometedora de cara al futuro, pues ha registrado más caídas de la demanda que subidas. El impacto económico del turismo de cruceros en las Baleares es un estímulo muy positivo que contribuye a la fortaleza de la economía insular.

Los puertos de Baleares cuentan con una infraestructura lo suficientemente desarrollada para acoger la demanda actual y se han sometido a procesos de ampliación y mejora en los últimos años. Se ha proyectado una ambiciosa ampliación del puerto de Palma que permitirá asimilar el crecimiento de la demanda.

Si bien hay espacio para la mejora, los puertos de Baleares proveen de servicios suficientes a cruceros y cruceristas. Una pequeña mejora en este aspecto significaría estar no solo al nivel de puertos competidores sino más cerca de la excelencia.

7. Bibliografía

Autoridad Portuaria de Baleares. (2004). Plan director de infraestructuras del puerto de Eivissa. Recuperado 25 de junio en <http://www.portsdebalears.com/149.php3?puerto=2&idioma=esp>

- Autoridad Portuaria de Baleares. (2014). Propuesta del plan director del puerto de palma de Mallorca. *Descripción básica*. Recuperado 25 de junio en <http://www.portsdebalears.com/149.php3?puerto=4&idioma=esp>
- Becken, S., & Lennox, J. (2012). Implications of a long-term increase in oil prices for tourism. *Tourism Management*, 33(1), 133–142. doi:10.1016/j.tourman.2011.02.012
- Business Research and Economic Advisors. (2014). *The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2013*. Recuperado 20 de abril en http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/Global_Cruise_Impact_Analysis_2013.pdf
- César, J., & Lodeiro, G. (2003). Incidencia del terrorismo sobre el turismo. Recuperado 12 de junio en dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4580135.pdf
- Garau Vadell, J. B. (2005). El turisme de creuers a les illes balears, 81–156. Recuperado 8 de junio en <http://www.caib.es/sacmicrofront/archivopub.do?ctrl=MCRST865ZI79728&id=79728>
- Luna Buades, M. (2012). *El turismo de cruceros en el Mediterráneo. Una aproximación a las Illes Balears*. Universitat de les Illes Balears. Recuperado 29 de abril en http://ibdigital.uib.es/greenstone/collect/memoriesUIB/import/Luna_Buades_Margarita.pdf
- Martínez, C. I. (2012). Perspectivas del turismo de cruceros en Argentina en el marco de las tendencias mundiales. *Notas En Turismo Y Economía*, 3(4), 44–71. Recuperado 1 de junio en http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/27079/Documento_completo.pdf%3Fsequence%3D1
- Murias López, R. (2005). La industria del crucero en el siglo XXI. Implicación en los puertos españoles y perspectivas de futuro. Universitat Politècnica de Catalunya. Recuperado 13 de marzo en <http://www.tdx.cat/handle/10803/6999>
- Organización Mundial del Turismo. (2008). *Turismo de cruceros - Situación actual y tendencias*. Recuperado 2 de marzo en http://81.47.175.201/stodomingo/attachments/article/120/turismo_cruceros.pdf
- Organización Mundial del Turismo. (2014). *Panorma OMT del turismo internacional*. Recuperado 2 de marzo en http://www.academia.edu/8022887/Panorama_OMT_del_Turismo_Internacional_2014
- Tamajón, L. a G., & Valiente, G. C. (2012). Cruise tourism in Barcelona: From marginality to international leadership . *Turismo de Cruceros En Barcelona. De La Marginalidad Al Liderazgo Internacional*, (60), 253–488. Recuperado 1 de junio en <http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-84870167722&partnerID=40&md5=a478ac01eb5dff61a5614230085e6ed>
- Yepes, V., Esteban, V., & Serra, J. (2000). Tráfico de Cruceros en el Mercado Turístico Mediterráneo. Recuperado 29 de marzo en http://www.academia.edu/924412/Tr%C3%A1fico_de_cruceros_en_el_mercado_tur%C3%ADstico_mediterr%C3%A1neo