

Evolución de los cruceros 2011/2012

En 2011 se sumaron varios aspectos que afectaron negativamente a la industria del crucero en España. La primera fue la crisis económica, que ha provocado ese año una disminución de la oferta por la complicación de llenar los buques a precios razonables. La segunda fue el precio del combustible: el 2011 el fuel oil subió un 27,72%, y en lo que llevamos de 2012 otro 9,76% adicional. Y a esta coyuntura tan desfavorable hay que añadir el incidente del Costa Concordia, que ha afectado a las reservas tempranas que siempre se producían en febrero. Con este escenario, no parece que 2012 sea un año sobresaliente.

Mercado mundial de cruceros. Nuevos buques en 2012

Recientemente, la Cruise Lines International Association (CLIA) hizo público sus estadísticas 2011, de las que se deduce que más de dieciséis millones de personas (en concreto 16.360.000) realizaron un crucero en 2011 en los buques de los armadores afiliados a esa asociación, lo que supone un fuerte incremento sobre los 14.820.000 de 2010. Los pasajeros no norteamericanos de esta asociación crecieron del 27 al 31% en ese periodo. También hizo públicos algunos datos sobre los destinos de cruceros más importantes: por ejemplo, la capacidad en el Caribe creció con dobles dígitos en los últimos cinco años, a pesar de lo cual perdió cuota de mercado frente al Mediterráneo, cuya capacidad creció en ese mismo periodo más de un 100%, mientras que su cuota de mercado aumentó más de un 7%. La tasa de ocupación de los buques de la asociación llegó al 103%, mientras que la duración media del crucero ofertado fue superior a siete días. Sin embargo, este año la CLIA no ha ofrecido sus estimaciones para 2012, debido al naufragio del Costa Concordia.

En 2011 el Caribe fue aún el destino en el que más capacidad se desplegó, con un 33,7% de cuota de

Puerto de Alicante.



Disney Magic.



ESPECIAL CRUCEROS

Breu de France.



Adonia.



Hanseatic.



Costa Neoromantica.



mercado, seguido del Mediterráneo con 20,44%, norte de Europa (7,9%), Alaska (6,18%) y Bahamas con un 6,05%. Otros destinos fueron la costa mejicana del Pacífico, con un 3,27%, los cruceros trasatlánticos (2,9%), Australia/Pacífico Sur (2,7%), Canal de Panamá (2,5%), Sudamérica (2,4%) y Hawaii con un 2,14%. En el periodo entre 2006 a 2011, el Caribe ganó un 13,5% de capacidad, pero perdió un 5,5% de cuota de mercado; el Mediterráneo ganó un 109,38% en capacidad y un 7,5% de cuota de mercado. Escandinavia ganó un 24,61% en camas, pero perdió un 0,5% en cuota. En resto de destinos norteamericanos (Alaska, Bahamas, Canal de Panamá y Hawaii) perdieron cuota de mercado, mientras que Australia y Sudamérica tuvieron modestas ganancias tanto en capacidad como en cuota.

Otro indicador del mercado de cruceros, el 2012 World Wide Market Share, indica que el mercado mundial de cruceros en 2012 moverá un total de 33.500 millones de dólares, con más de 20.300.000 pasajeros transportados, lo que supone un 5,6% de incremento sobre 2011.

En este año entrarán en servicio siete nuevos buques, uno menos que en 2011, y lejos de los catorce que se incorporaron en 2010. La crisis ha pasado factura y aunque se siguen construyendo buques, el ritmo es mucho menor. Entre este año y 2016 se entregarán veinticuatro nuevos buques de crucero. De los seis buques de este año, tres pertenecen al grupo Carnival (un gemelo del Costa Concordia, un gemelo del Carnival Magic y un gemelo del Aida), y uno respectivamente al grupo Royal Caribbean (un gemelo del Celebrity Solstice), MSC (un gemelo del MSC Fantasia), Disney y Oceania. En conjunto suponen introducir casi 19.000 camas adicionales en un mercado saturado. Son buques grandes, de más de 110.000 gt y 2.600 pasajeros de media, y destinados preferentemente al mercado emisor europeo.

Seguridad de los buques de crucero

El naufragio del Costa Concordia, seguido por el incendio del Costa Allegra, han hecho aflorar muchas dudas sobre la seguridad de los buques de crucero modernos. Su imponente aspecto, con ese aspecto

de bloque de apartamentos que se eleva por encima de las terminales y del resto de las construcciones portuarias, con 4.000 o más personas a bordo, les daba una aureola de invulnerabilidad que ahora se pone en duda.

Es evidente que la evacuación del Costa Concordia no fue brillante. Desde el punto de vista técnico, el hecho de que el buque se escorara tan rápida y profundamente imposibilitó utilizar una parte de los botes y balsas salvavidas. Pero la principal crítica ha sido el caos reinante, la tripulación confundida y mal informada, que además tenía problemas con el idioma, y el hecho de que los pasajeros no hubieran realizado en su mayoría un simulacro de evacuación.

La Organización Marítima Internacional (OMI), que regula la seguridad de los buques a nivel mundial, define claramente las normas que rigen tanto los simulacros, como las evacuaciones de buques en su convenio SOLAS. Es obligatorio realizar un simulacro de evacuación dentro de las primeras 24 horas de un viaje, en el que el pasajero conoce su lugar de reunión y recibe una formación básica sobre el uso del chaleco salvavidas, señales de emergencia, etc. El Costa Concordia acababa de iniciar su viaje desde Civitavecchia, por lo que aún se encontraba dentro del margen legal cuando ocurrió el naufragio.

El capítulo III del SOLAS prescribía (regla 13) que las embarcaciones de supervivencia pudiesen ponerse a flote aun con una escora de hasta 20° a una u otra banda. Este capítulo se redactó de nuevo de manera más restrictiva, ya que en el Convenio SOLAS 1974 sólo prescribía que la puesta a flote se realizara con una escora de 15°. A la vista de los resultados del naufragio del Costa Concordia, parece que esta regla tampoco se cumplía realmente.

Por otro lado, la regla 21.1.3 indica que todos los buques con independencia de su tamaño y número de pasajeros, deben ser capaces de poder botar todos los botes salvavidas en 30 minutos a contar desde la señal de abandono de buque. Eso significa que todos los pasajeros y tripulación deben llegar a las zonas de reunión con el salvavidas, ser embarcados en los botes o balsas, y estos deben ser lanzados al mar en ese intervalo. Sin embargo, un buque

debe permanecer operativo tras un incidente durante al menos tres horas, que es un tiempo más razonable para evacuar un buque grande de cruceros, partiendo de la base de que el buque es el mejor bote salvavidas. En el Costa Concordia la evacuación se prologó durante cinco horas.

Según el convenio SOLAS todos los buques se tienen que diseñar para garantizar que, aún en caso de daño estructural por varada, colisión, abordaje, etc. el barco mantenga la flotabilidad el mayor tiempo posible. Se compartimenta el buque de tal manera que aun entrando agua en su interior sólo se inunden los espacios afectados y se minimice el riesgo de hundimiento. En el caso del Costa Concordia, el daño estructural fue inmenso, a pesar de lo cual mantuvo su flotabilidad durante horas antes de acabar recostado sobre su costado de babor. Esta reserva de flotabilidad fue la que permitió la evacuación del buque, y si la orden de evacuación se hubiera dado antes todo hubiera sido más fácil. Conviene indicar que desde el año 2000 se han producido 75 varadas de buques de crucero, la mayoría en viajes de exploración en lugares remotos como la Antártida, que sólo se habían cobrado dos víctimas, las que se llevó el Sea Diamond al fondo de la caldera de Santorini el 5 de abril de 2007. Esto da idea de la gravedad de los daños que sufrió el Costa Concordia, y que han provocado que sea vendido como chatarra tras su futuro rescate.

En referencia al incendio del Costa Allegra, indicar que fue extinguido rápidamente por los sistemas y la tripulación del buque, pero que los daños provocados por el mismo le dejaron al garete. Desde el año 2000 ha habido 53 incendios en buques de crucero (incluyendo nueve producidos en astillero), la mayoría de pequeña magnitud, y con sólo dos víctimas mortales. De estos incendios la mitad se produjeron en la sala de máquinas, y en varios casos, el buque quedó al garete. El incendio más grave de este tipo fue el del Carnival Splendor (curiosamente un casi gemelo del Costa Concordia), que se quedó sin maquina con 3.299 pasajeros en noviembre de 2011. Para evitar estas situaciones, la OMI ha introducido el concepto de retorno seguro a puerto, que en siglas inglesas se denomina

Azura.



Puerto de Bilbao.



Puerto de Palma de Mallorca.

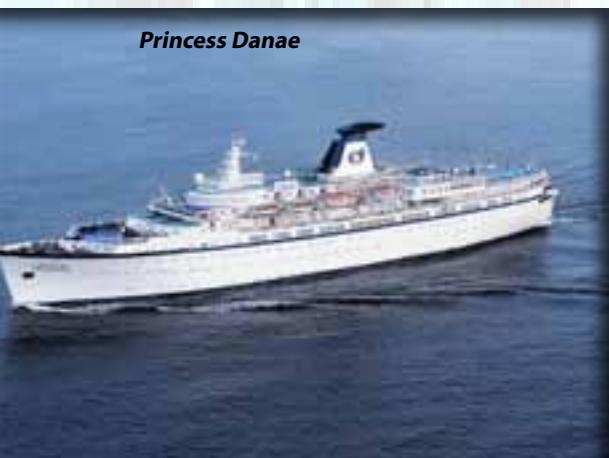


Pullmantur.





Swiss Crown



Princess Danae



Pasajeros en cubierta de un barco fluvial.



Pullmantur.

S.R.t.P. (Safe Return to Port). Estas normas entraron en vigor el 1 de julio de 2010, pero no obligan a adaptar a los buques construidos antes de esa fecha. Requieren zonas de seguridad en los barcos para salvaguardar mecanismos que incluyen la iluminación, la ventilación, la enfermería, la gambuza, el suministro de agua, el saneamiento y el acceso a los equipos de salvamento de los pasajeros y la tripulación.

Las nuevas normas también establecen directrices técnicas de dise-

ño para asegurar que los sistemas del buque permanezcan operativos durante una emergencia gracias, sobre todo, a la disposición redundante de equipos críticos en distintas ubicaciones de a bordo.

Una vez que estos conceptos estén implantados, la posibilidad de que se vuelvan a producir situaciones como la del Costa Allegra será muy reducida, lo que redundará en una gran mejora de la seguridad del pasaje en los buques de crucero.

Evolución de los mayoristas de cruceros en España

Cruceros fluviales, el mayor crecimiento de Europa

El segmento de mercado con mayor crecimiento en Europa son los cruceros fluviales. En 2012 hay navieras que incorporan hasta seis nuevos buques en los ríos europeos. Según un informe de Crucemar, son los ríos europeos (Rin, Danubio, Volga y Ródano) los que se llevan la parte de león de este segmento, con más de un 90% de las reservas. Sin embargo, el volumen de este segmento está lejos del de países como Alemania, con casi 500.000 cruceristas fluviales, o incluso del británico, con 80.000.

Este nicho de mercado está atendido principalmente en España por dos empresas: Politours y Panavisión. La primera ofrece cruceros en buques fleteados al armador suizo Scylla Tours AG por todos los ríos de Europa occidental. Este año ha optado por buques más grandes y lujosos que en las temporadas anteriores, incluyendo los primeros camarotes con balcón en cruceros fluviales destinados a nuestro mercado. En el otro gran destino europeo, el Volga, también ofrece un producto destinado específicamente a españoles, con fletes completos de buques a navieras rusas, aunque en este caso el nivel de confort no es comparable.

Por su parte Panavision ofrece además los cruceros de uno de los gigantes de este mercado: el alemán A'rosa Cruises.

Pullmantur

Si en 2011 Pullmantur, tras varios años de crecimiento de su oferta y de su flota, ya rebajó su oferta en más de un 10% en España, en 2012 esta tendencia se ha hecho aún más evidente. Tras la venta del Ocean Dream y la transferencia del Horizon a su filial Croisieres de France (CdF), en 2012 sólo dispone de tres buques en su flota (Sovereign, Empress y Zenith), lo que ha provocado una nueva reducción de su oferta de un 32%. Además, su penetración en el mercado sudamericano en general, y mexicano en particular, que en los últimos años protagonizó un notable crecimiento con los cruceros del Ocean Dream desde Cozumel y Acapulco, sufrirá en 2012 un parón. Por el contrario, su filial francesa CdF dispondrá de un

buque mucho mayor, en un mercado que dispone aún de cierto potencial de crecimiento, por lo que es fácil contemplar un crecimiento notable. Toda esta situación dificultará el mantenimiento de su cuota de mercado en España, aunque previsiblemente seguirá sobrepasando el 30%. Su crecimiento futuro también está en una aguda encrucijada, dadas las condiciones del mercado emisor español, por lo que esta pasa evidentemente por la expansión internacional, tanto en Sudamérica como en Europa (Francia e Italia principalmente).

Sin embargo, a mediados de marzo se hizo público que en 2013 se incorporará el Monarch, un gemelo del Sovereign, lo que supondrá un crecimiento del número de plazas el próximo año de un 25 %.

A'Davita.



MSC Splendida.



Costa Cruceros

Costa Cruceros ha sido y será la protagonista involuntaria del mercado de cruceros 2012. El incidente del Costa Concordia significará para la naviera transalpina unas pérdidas cien millones de euros, lo que supone una caída de alrededor de quinientos millones respecto a los resultados del año anterior. Sin embargo, Micky Arison, el dueño de Carnival Corp, el grupo naviero al que pertenece Costa, ha garantizado la continuidad de la marca. Además, dio algunas cifras sobre la brutal caída de reservas que sufrió Costa: entre un 80 y un 90% en las semanas posteriores a la catástrofe. En las últimas semanas, la situación mejoró hasta llegar a descensos entre el 40 al 50%, lo que es una muestra de la fortaleza de la marca en unos momentos en los que cualquier tipo de propaganda fue paralizada. Otro ejecutivo de Carnival, Howard Frank, declaró que llevará uno o dos años la vuelta a la normalidad, pero ese día llegará. Y ambos ejecutivos indicaron que el precio de los pasajes no se había reducido exageradamente para mejorar las reservas, incluso provocando bajos niveles de ocupación en los buques.

Para 2012, la novedad será el nuevo Costa Fascinosa, el quinto gemelo del malogrado Costa Concordia, que ofrecerá cruceros desde Venecia al Egeo, llegando hasta Estambul. Otra novedad ha sido la gran reforma sufrida por el Costa Romantica en el invierno pasado, que ha sido rebautizado Costa NeoRomantica, y que ha servido para incorporar todas las prestaciones de los últimos buques de la flota Costa. Entre la oferta en puertos nacionales destaca el Costa Atlántica desde Valencia en verano, así como el Costa Serena y el Costa Mágica desde Barcelona.

Iberocruceros

Iberocruceros, al igual que Pullmantur, afronta la temporada 2012 con un buque menos en su flota, tras la transferencia del Grand Voyager a Costa, y una reducción de la oferta de casi un nueve por ciento. Es el primer año en el que Pullmantur e Iberocruceros disponen de igual número de buques, por lo que resultará muy interesante cual de los dos se lleva la parte de león del mercado que anteriormente correspondía a Quail Cruises.

En el pasado invierno, Iberocruceros mantuvo su apuesta por el mercado sudamericano, especialmente el brasileño, que es además complementario en calendario con el mercado español. Para 2012, la naviera pierde el destino Atlántico, pero mantiene su presencia en el Egeo con el Grand Celebration (con cruceros desde Venecia y El Pireo), norte de Europa con el Grand Mistral (que este año estrena Estocolmo como puerto base) y Mediterráneo occidental con el Grand Holiday desde Barcelona. Por último, ofrece cruceros en primavera desde Valencia, y en otoño desde Málaga, en ambos casos con el Grand Mistral. Sin embargo su expansión futura es, hoy por hoy, una incógnita.

MSC Cruceros

La naviera italo suiza MSC Cruceros, continúa con su crecimiento sostenido en España, lo que le ha llevado a alcanzar los 84.000 pasajeros en 2010, 7.000 más que un año antes, codeándose con Costa y RCCL. En 2012, MSC Cruceros pretende crecer un 10% adicional merced al tirón de la demanda que siempre supo-

ne la incorporación de un nuevo buque, en este caso el MSC Divina. En referencia al impacto de la varada del Costa Concordia, MSC Crucero encargó una encuesta durante diez días a comienzo de febrero en Italia, justo tres semanas después de la catástrofe. Un 78,5% de los encuestados respondieron que seguían viendo a los cruceros como una opción vacacional segura. Los encuestados realizaron 2.524 entrevistas en Italia, Alemania, Francia y España. Entre los italianos encuestados, casi un 84% describieron los cruceros como seguros, porcentaje que llegó al 98% entre los que habían navegado con anterioridad. Un 55% de los italianos indicaron que estaban dispuestos a disfrutar de un crucero en los próximos doce meses, porcentaje que se elevaba al 83% entre aquellos que ya habían navegado con anterioridad.

Por otro lado, se ha confirmado a mediados de marzo la entrega a MSC Cruceros del gemelo del MSC Fantasia que se estaba construyendo en St. Nazaire para armadores libios. Será entregado en 2013 como MSC Preziosa, y será entonces el cuarto buque de la serie.

Costa Serena.



L'Ultran.



Puerto de Alicante.



Cristal Senenity.



Royal Caribbean International

El pasado mes de febrero, el segundo operador mundial, el grupo Royal Caribbean, con casi un 24% de cuota de mercado, y más de cuatro millones de medio de pasajeros transportados, hizo público sus resultados 2011, año en el que obtuvo beneficios de 607,4 millones de dólares, un 17,8% más que en el ejercicio anterior. Su facturación en ese periodo ascendió a 7.537 millones de dólares, lo que supone una mejora del 11,6% frente

a 2010. Este incremento en beneficios se registró a pesar del encarecimiento del crudo, ya que la naviera pagó en 2011 una factura por combustible de 764 millones de dólares, un 18,2% más que los gastados en el año anterior. La naviera indicó que las reservas en el final de 2011 fueron muy **potente**, al igual que el inicio de 2012, pues en las dos semanas previas a la varada del Costa Concordia eran un 5% superiores a las de un año antes, pese a que los precios eran mayores. En cuanto a las cancelaciones, precisó que están en niveles normales para febrero aun cuando los precios siguen siendo más altos, y que no esperaban un impacto a largo plazo en sus operaciones tras la varada del Costa Concordia. Aun así, Royal Caribbean recordó que ese incidente había generado una caída interanual de casi 15% en las reservas en Estados Unidos durante las últimas semanas, mientras que la caída ha sido más visible en Europa, donde el impacto mediático ha sido mayor. En Asia y América Latina la reducción fue leve.

El peso propio del grupo Royal Caribbean en España es muy importante, dado que incluye a Royal Caribbean International y a Pullmantur, con más del 50% de cuota global de mercado. En 2011, Royal Caribbean International superó en el mercado español la barrera de los 100.000 cruceristas, lo que supone nuevamente repetir por tercer año consecutivo crecimientos en torno al 30%.

La naviera continúa con su estrategia de ofrecer tanto cruceros cortos (o escapadas), como otros de más duración desde Barcelona, Málaga y también Valencia. En Barcelona, el Liberty of the Seas inicia su segunda temporada consecutiva ofreciendo cruceros de cinco y siete noches

por el Mediterráneo Occidental, con el Serenade of the Seas ofreciendo cruceros de 12 noches por el Mediterráneo también desde Barcelona; y con el Adventure of the Seas, desde Valencia y Málaga por tercer años consecutivo. Estos cruceros están destinados preferentemente al emisor levantino y madrileño, este último a través de una alianza estratégica con el AVE. Por último, en Barcelona tendremos por segundo año consecutivo los cruceros redondos de catorce noches hasta Venecia del Celebrity Solstice.

NCL

Norwegian Cruise Line, con una cuota del 7,7% del mercado mundial de cruceros, mejoró sus beneficios en 2011, ejercicio en el que ganó 126,9 millones de dólares, y en el que la facturación creció un 10,3% hasta 2.200 millones de dólares. El principal motivo del crecimiento de ingresos fue la presencia del Norwegian Epic durante todo el año 2011, ya que se incorporó a la flota en junio de 2010. Las continuas iniciativas de mejora del negocio dieron como resultado una disminución del 1,8% en el coste de crucero neto por día de capacidad, o bien un 2% sobre la base de divisa constante. Excluyendo el gasto en combustible, el coste neto de crucero por día de capacidad descendió un 4,4%.

NCL fue una de las dos navieras que estuvieron presentes en el pasado FITUR 2012. Este hecho es una demostración de la confianza en el potencial del mercado español de cruceros. En octubre pasado su vicepresidente lo avaló con un dato: el porcentaje de crecimiento de sus ventas en España ya representa el doble del crecimiento total de toda Europa. El crecimiento de NCL en nuestro país se ha producido gracias a los buques adicionales basados en Barcelona (el Norwegian Epic y el Norwegian Jade), además de las rutas que se han operado en invierno desde Málaga y la capital catalana. Este año 2012 NCL cuenta con cuatro barcos en toda Europa y que, como novedad, el Norwegian Spirit llegará el próximo abril para permanecer basado todo el año desde Barcelona, lo que aumentará en un 40% la capacidad ofertada.

Costa Deliziosa.



Iberocruceros.



Problemas locales: posible efecto de la tasa turística de Cataluña

En los últimos meses se ha producido la tramitación de los presupuestos 2012 de la Generalitat de Cataluña, que incluyen entre sus medidas recaudatorias la denominada tasa turística, que grava las pernoctaciones en hoteles y buques de crucero en esa Comunidad Autónoma. La aplicación de este tributo ha sido polémica desde el primer momento, por varios motivos. En primer lugar, este nuevo tributo no puede ser nunca una tasa, dado que estas son un pago a la Administración por la prestación de un servicio. Y el buque y sus pasajeros ya pagan, y muy generosamente, por los servicios portuarios que reciben. Es, por lo tanto, un impuesto, y como tal debería ser denominado. Sólo existen antecedentes del mismo en Alaska, donde fue aprobada en 2006, y por motivos medioambientales, nunca recaudatorios. Los resultados fueron evidentes: se redujo la oferta año tras año, llegando a un 14,5% entre 2009 y 2010. Este hecho, y varias sentencias judiciales contrarias, obligaron al Estado de Alaska en 2010 a negociar con las navieras un acuerdo, que significó que la tasa descendió de 46 a 34,50 dólares, con un descuento adicional de 15 dólares si el buque hacía escala en puertos como Juneau o Ketchikan. Pero los resultados de este acuerdo sólo se vieron dos años más tarde, cuando algunos de los buques que habían sido destinados a otros mercados (sobre todo Europa) volvieron a esas latitudes. En cualquier caso, Alaska pasó de ser el segundo destino de cruceros tras el Caribe, al tercer lugar, tras ser sobrepasada largamente por Europa.

Pero los buques de crucero ya pagan tasas por atracar en cada puer-

to, que son de dos tipos. La denominada T1, que grava la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y, de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y, la estancia en los mismos en las condiciones que se establezcan. Queda incluida en esta tasa la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud. Esta tasa es función del tamaño del buque (medido en GT) y del tiempo de estancia, siendo la mínima de tres horas, mientras que a partir de quince se computa como día completo. Sobre esta tarifa base, las distintas Autoridades Portuarias desarrollan su estrategia comercial: por ejemplo, paradójicamente, Barcelona ha potenciado a los buques que utilizan sus muelles como puerto base: si la tasa general fuera la unidad, un buque de crucero en tránsito pagaría 1,05 sobre esa tasa. Si se trata de un crucero en puerto base, el coeficiente a aplicar sería 0,84; y si se trata de un crucero en puerto base con al menos doce escalas anuales como tal, u ocho cuando el tráfico es estacional, el coeficiente será de 0,75. Si además el atraque se realiza en un muelle objeto de concesión (por ejemplo, Palacruceros), la reducción es aún mayor, con coeficientes de alrededor de 0,5. Y la denominada T2, o tasa del pasaje, que grava la utilización por los pasajeros, por sus equipajes, y en su caso, por los vehículos que estos embarquen y desembarquen en régimen de pasaje, de las instalaciones de atraque, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias. Esta tasa es variable en cada puerto, y depende si el buque utiliza las instalaciones del mismo en régimen de puerto base, o en tránsito, y siempre son mayores en el primer caso, dado que el uso de las instalaciones es mucho más

Puerto de Barcelona.



intensivo. En Barcelona, en atraques y estaciones marítimas otorgadas conjuntamente en concesión o autorización, las tasas ascienden a 2,04 y 1,275 euros, respectivamente. En puertos que quieren captar este tráfico, como Castellón, por ejemplo, las tasas son 1,2€/pasajeros y 0,75€/pasajero, respectivamente. Y, por último, las tasas por servicios portuarios y comerciales: práctico, amarre, recogida de residuos, suministro de agua, remolcadores, etc.

Lo cual lleva a varios hechos paradójicos. Dado que las Autoridades Portuarias son gestionadas por las Comunidades Autónomas, se puede dar el caso que, con la aplicación de la "tasa turística", la administración turística grave a los pasajeros de cruceros, mientras que la administración portuaria ofrezca bonificaciones para evitar perder tráfico. Y todo esto en un contexto legal que obliga a los puertos a ser rentables, algo que por ejemplo no se exige a los aeropuertos, que son receptores de sustanciosas subvenciones de las Comunidades Autónomas para que determinadas aerolíneas los usen.

Cabe recordar que por el puerto de Barcelona pasaron el año pasado 2,6 millones de pasajeros de cruceros. Por tanto, la tasa turística per-

Ocean Princess.



Noor Dam.



Magig Carnival.



Norwegian Epic.



Liberty of the Seat.



Puerto de Palma de Mallorca.



mitiría recaudar unos **6,5 millones de euros al año**. La aplicación de la tasa supondrá un nuevo gasto para las navieras, pero con dos escenarios diferentes. Por ejemplo, MSC Cruceros indica en su folleto 2012 que realizará 101 escalas en Barcelona. Más de dos tercios de las mismas serán en los mega buques MSC Fantasia y MSC Splendida, que transportan casi 4.000 pasajeros. Suponiendo que en cada escala cada buque MSC transporte de media 3.000 pasajeros, la nueva tasa le supondrá a MSC alrededor de 760.000 euros. Costa Cruceros, Pullmantur y Royal Caribbean pagarán cifras similares ¿Qué puede ocurrir? No conviene olvidar que los buques de crucero, a diferencia de los hoteles, se pueden mover. El grupo Carnival (que nueve alrededor de un millón de pasajeros en Barcelona) ha realizado pingües inversiones en sus muelles, incluyendo una terminal propia, por lo que no parece razonable su marcha de la Ciudad Condal. Sin embargo, el grupo Royal Caribbean y MSC Cruceros no tienen esta atadura y pueden optar por Palma o Valencia. En cualquier caso, si cundiera el ejemplo de Barcelona y la aplicación de tasas se extendiera, las grandes beneficiadas serían los puertos de Mediterráneo oriental, sobre todo si los conflictos geopolíticos y económicos que sufren comienzan a solucionarse

Puertos de cruceros

Los datos de Puertos del Estado muestran otro año excepcional para el tráfico de cruceros turísticos. Hasta veinticuatro enclaves recibieron este tipo de 3.901 escalas, con un crecimiento del 7,73%, transportando 7.997.893 pasajeros, con un notable incremento anual del 11,8%, justo en la frontera de los ocho millones de personas, que podrían haber sido sobrepasadas con un escala adicional. De ese total, cerca de un tercio correspondió a Barcelona (2.642.493 pasajeros, con un crecimiento del 12,69%), con Baleares en segundo puesto, con 1.614.499 pasajeros y un crecimiento del 4,78%. De los veinticuatro puertos de cruceros, quince registraron un crecimiento en este tráfico, mientras que los nueve restantes tuvieron números negativos, incluyendo la sorpresa de Málaga, en el quinto puesto del ranking, que tuvo un descenso mínimo de un 3%. Los

puertos de Canarias tuvieron también, a pesar de su estacionalidad, un año excelente: en el tercer lugar aparece Tenerife, con un crecimiento de 11,97% hasta 828.590 pasajeros, mientras que la cuarta plaza es para Las Palmas, que creció un 19,1% hasta 760.896. El sexto de la lista es Valencia, que muestra un sobresaliente crecimiento del 49,15% hasta 378.463 pasajeros. Además, este primer semestre adjudicará las obras de los muelles de la nueva terminal de cruceros, lo que a medio plazo, y si finalmente se aplica la tasa turística en Cataluña, puede suponer un cambio notable en el ranking. El séptimo puesto corresponde a Cádiz (con un crecimiento del 11,99% hasta los 374.217 pasajeros). Vigo tiene la octava posición, con un crecimiento del 8,56% hasta 253.637 pasajeros. Ambos puertos pueden sufrir en 2012 por la retirada del Grand Voyager de Iberocruceros. Los dos últimos puertos de la lista corresponden a La Coruña (con un crecimiento del 81,86% hasta 128.563 pasajeros), mientras que el décimo fue Alicante con 108.435, con un crecimiento del 43,06%.

Arturo Paniagua

Horizon.



Celebrity Silhouette.

