

TOURISM AND HOSPITALITY TODAY AND TOMORROW

Volume 5 | Número 1 | Setembro 2015
Volume 5 | Number 1 | September 2015
Volumen 5 | Número 1 | Septiembre 2015

www.isce-turismo.com

ISSN: 2183-0800



Organização



Apoios



El potencial del turismo de cruceros en Galicia. Estudio de caso

135

María de la Cruz del Río-Rama

University of Vigo, Spain

José Álvarez-García

University of Extremadura, Spain

Almudena Sereno-Ramirez

University of Extremadura, Spain

Amador Durán Sánchez

University of Extremadura, Spain

Del Río-Rama, M. de la C., Álvarez-García, J., Sereno-Ramirez, A. & Sánchez, A. D. (2015). El Potencial del Turismo de Cruceros en Galicia. Estudio de Caso. *Tourism and Hospitality International Journal*, 5(1), 135-159.

Resumen

El turismo de cruceros tiene sus inicios a principios del s. XIX, a pesar de ello son muy pocos los estudios de investigación realizados en relación a esta tipología turística. El objetivo principal de esta investigación es identificar la potencialidad del Puerto de Vigo como puerto de destino del Turismo de Cruceros. Este objetivo permitió contextualizar la realidad actual de la actividad portuaria del Puerto de Vigo relativa al turismo de Cruceros, así como, plantear y realizar un análisis DAFO, que permite presentar conclusiones y recomendaciones en relación al Turismo de Cruceros para el Puerto de Vigo. La metodología es el estudio de caso, obteniendo información de fuentes secundarias (informes de The Global Economic Contribution of Cruise Tourism, Informes estadísticos Anuales de Puertos del Estado, datos obtenidos a través de Cruise News Media Group, Informes anuales de la Autoridad Portuaria de Vigo). De todos los informes anteriormente indicados se han extraído los datos considerados como relevantes y se ha llevado a cabo su análisis con el propósito de cumplir con el objetivo planteado. La principal conclusión obtenida con la realización del presente estudio es poder afirmar en base a datos, que el Turismo de Cruceros en el Puerto de Vigo es una importante alternativa al turismo tradicional de la región, que de mantener los valores actuales en base a la evolución histórica analizada, se prevé que este puerto pueda llegar a convertirse en un referente mundial, siempre y cuando se mantengan los estándares de calidad y se realice también una gestión económica, social y ambiental óptima.

Palabras clave: Turismo, Cruceros, Puertos, Perfil turista, Oferta turística

Resumo

O turismo de Cruzeiros teve o seu início a princípios do século XIX, apesar disso, ainda são muito poucos os estudos de investigação realizados em relação a esta tipologia turística. O objetivo principal desta investigação é identificar o potencial do porto de Vigo como porto de destino de turismo de cruzeiros. Esse objetivo permitiu contextualizar a realidade atual da atividade portuária do porto de Vigo sobre o turismo de cruzeiros, bem como propor e realizar uma análise SWOT, que permite apresentar conclusões e recomendações relativas Turismo de Cruzeiros do Porto de Vigo. A metodologia utilizada é o estudo de caso, a obtenção de informação de fontes secundárias (relatórios da The Global Economic Contribution of Cruise Tourism, relatórios estatísticos anuais dos portos do Estado, os dados obtidos através de Cruise News Media Group, Relatórios Anuais Autoridade Portuária de Vigo). De todos os relatórios referidos são extraídos os dados considerados relevantes e tem conduzido a sua análise, a fim de cumprir o objectivo. A principal conclusão obtida com a realização deste estudo é afirmar com base em dados que o Turismo de cruzeiros no porto de Vigo é uma importante alternativa ao turismo tradicional da região, para manter os valores atuais com base na evolução histórica analisada, espera-se que esta porta poderia transformar-se num líder mundial, desde que as normas de qualidade sejam mantidas e também realizar uma gestão económica, social e ambiental ótima.

Palavras- chaves: Turismo, Cruzeiros, Portos, Perfil do turista, Oferta turística

Abstract

Cruise tourism has its beginnings in the early s. XIX, despite that are very few research studies performed regarding this tourist typology. The main objective of this research is to identify the potential of the Port of Vigo as the destination port of Cruise Tourism. This goal allowed contextualizing the present reality of port activity of the Port of Vigo on tourism Cruise, as well as propose and carry out a SWOT analysis, which allows to present conclusions and recommendations regarding Cruise Tourism to the port of Vigo. The methodology is the case study, obtaining information from secondary sources (reports of The Global Economic Contribution of Cruise Tourism, annual statistical reports of the State Ports, data obtained through Cruise News Media Group, Annual Reports the Port Authority of Vigo). Of all those reports, have been extracted relevant all data considered and have been analyzed in order to meet the objective. The main conclusion to the realization of this study is to affirm based on data, that the Cruise Tourism in the port of Vigo is an important alternative to traditional tourism in the region, if it maintains the current values based on the historical evolution analyzed, this port is expected to turn into a world reference, long as quality standards are maintained and also optimum economic, social and environmental management is performed.

Key words: Tourism, Cruises, Ports, Tourist profile, Tourist offer

Introducción

El turismo de cruceros tiene su origen a mediados del s.XIX. Las primeras ofertas de viajes de este tipo, limitadas exclusivamente a las clases elitistas con un alto poder adquisitivo. Según Garay y Canoves (2012), se puede considerar el inicio del turismo de cruceros entre “mediados del s. XIX y el estallido de la Primera Guerra Mundial, cuando las compañías navieras comienzan a interesarse por este nuevo negocio”. Con el estallido de la Primera Guerra Mundial y posteriormente la Segunda Guerra Mundial, se paralizó el sector, interrumpiéndose su desarrollo al destinarse los buques al servicio militar.

Tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial, el turismo de cruceros se ve influenciado negativamente debido a la lenta recuperación económica y al desarrollo de la aviación comercial. Las compañías navieras se ven obligadas a buscar soluciones para darle nuevos usos a sus buques y es aquí, en la década de los sesenta del s. XX, cuando, según Jiménez et al. (2010) aparecen los primeros barcos creados exclusivamente para el turismo de cruceros.

En el año 1975 se crea la Cruise Lines International Association, conocida como CLIA, para representar los intereses de la industria de cruceros. Está formada por más de 60 compañías de todo el mundo y más de 10.000 agencias de viajes. Según la Asociación Internacional de Cruceros (CLIA),

la industria de cruceros turísticos se encuentra en auge, superando los 20 millones de pasajeros en el mundo”, y también es considerado “el segmento turístico que más ha crecido en los últimos años, con una tasa promedia de crecimiento anual del 7,4 % (Brida et al, 2010).

En este contexto, el objetivo principal de esta investigación es conocer la importancia del turismo de cruceros en la ciudad de Vigo, así como los impactos que tiene tanto en la ciudad como en las áreas próximas. La elección de la ciudad como objeto de estudio se debe principalmente a su importancia demográfica y económica en la región.

Turismo de Cruceros. Contextualización

La Organización Mundial del Turismo define el turismo de cruceros como “la actividad en la que se combinan dos actividades básicas: alojamiento y transporte” (OMT, 2008), por lo tanto, es un “resort turístico porque incorpora todo tipo de instalaciones propias de un resort como centros de belleza, videoteca, biblioteca, planetario, tiendas y campo de golf, galería de arte, centro de negocios, cine, casino, spa, etc.” (OMT, 2008). Fernández, (2012) afirma que las principales características de los cruceros turísticos son: multideestino, movilidad del establecimiento, todo incluido, versatilidad y segmentación de la oferta, programación del servicio.

Ámbito Internacional

En el ámbito Internacional el sector de cruceros ha experimentado un crecimiento muy importante durante los últimos 30 años, impulsado inicialmente en América del Norte, y posteriormente por la creciente demanda de Europa y Australasia (CLIA, 2014). En concreto, en América del Norte el crecimiento desde el 2003 a 2013 fue del 43,6%, en Europa del 136,2%, y en el resto del mundo del 186,1% (tabla 1), según datos proporcionados por The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2013 (CLIA, 2014). Teniendo en cuenta las cifras globales en estos últimos 11 años (2003-2014), el número de pasajeros ha aumentado en un 80,50%, pasando de 12 millones de pasajeros en el 2003, a más de 21,7 millones en el año 2014. Por otra parte, la previsión para el año 2015 es de 23 millones de pasajeros logrando por tanto un crecimiento del 6% si se alcanza la cifra esperada.

La procedencia de los cruceristas es con un 55.4 %, con un total de 11.820.000 pasajeros, de América del Norte, el 30,10% de Europa y el 14,50% del resto del mundo (CLIA, 2014). Debido a la importancia de América del Norte en el sector de cruceros, para obtener el perfil del turista vamos a tener en cuenta los datos proporcionados por la Cruise Lines International Association sobre el crucerista de América del Norte: media de 49 años de edad, el 84% de las personas que viajan en un crucero están casadas, media anual de ingresos de \$ 114.000, el 72% están empleados a tiempo completo, mientras que tan solo el 7% están desempleados, el 21% de los cruceristas están jubilados o retirados, el 69 % tienen estudios universitarios o superiores, la duración media del crucero es de 7.3 días, el gasto medio por persona es de \$2.200, el 67% contratan el crucero a través de un agente viajes, el 50% viajan en parejas y un 45 % lo hacen en grupos de 3 o más personas, eligen como principal destino el Caribe.

El principal destino en la industria de cruceros es el Caribe, destino por excelencia para la industria de cruceros, con un 37.6 % (Figura 1). El Mediterráneo tiene una cuota de mercado de 18.6%. Teniendo en cuenta que tanto el Caribe como el Mediterráneo tienen una climatología excelente hace que los potenciales clientes se decanten por estos destinos.

En lo que se refiere al impacto de esta actividad, como bien define Luna (2015, p. 75), “el impacto económico del turismo de cruceros se mide según el gasto que realicen los turistas que viajan en los cruceros y los gastos de la tripulación derivados del tiempo que pasen en tierra”. Según los datos obtenidos en el informe The Global Economic Contribution of Cruise Tourism (CLIA, 2014) “La cuantificación económica consiste en la medición de los gastos directos y los impactos resultantes sobre la producción, el empleo y los ingresos”. El informe obtiene los siguientes resultados: 117,15 billones de dólares recaudados a nivel mundial, 38,47 billones de dólares en salarios de los trabajadores de la industria, 891.009 empleos en todo el mundo en el año 2013. En el figura 2 se observa la contribución económica del sector, distribuida geográficamente.

La región que más aporta a la industria de cruceros es América del Norte, la cual incluye Estados Unidos y resto de Norte América, con un total de 53,08 billones de

dólares. Cabe destacar, que de dicha aportación económica, 44,09 billones de dólares corresponden a la contribución de Estados Unidos a la industria de cruceros y tan solo 8,99 billones corresponden al resto de norte América (Canadá y Alaska). Europa genera un total de 52,28 billones de dólares, Australia aporta 3,11 billones de dólares y el resto del mundo 8,68 billones. Como hemos visto anteriormente, según el informe de CLIA (2014), la industria de cruceros ha generado un total de 891.009 empleos en el año 2013 (Figura 3).

El sector del turismo en general, posee grandes beneficios y su crecimiento está ligado al desarrollo económico de las zonas donde se da dicha actividad, pero

en esta carrera por el crecimiento y la expansión, la huella social, económica y medioambiental que va dejando tras de sí se agrava de manera proporcional a su crecimiento. La masificación de esta actividad (...) deriva en que sus impactos sean cada vez más profundos y muchos de los cuales, irreversibles (Fernández, 2012).

Todos estos impactos negativos van ligados a una inexistente legislación global tanto en materia medioambiental como económica y laboral, lo cual hace necesario una estricta legislación internacional que la regule, además resulta imprescindible la denuncia y el fomento de una conciencia colectiva crítica.

Ámbito Nacional (España)

Según la Organización Mundial del turismo (2013), España es el tercer país que más turistas ha recibido, con una cifra que asciende a los 60,6 millones de turistas, únicamente superado por Francia y Estados Unidos. Teniendo en cuenta estos datos, podemos prever que los datos de la industria de cruceros son también positivos. Según Puertos del Estado,

España es el país de la Unión Europea que cuenta con mayor longitud de costa (8000 km). Además su situación geográfica, próxima al eje de una de las rutas marítimas más importantes del mundo, la beneficia de un mayor afianzamiento como área estratégica del transporte marítimo internacional y como plataforma logística del sur de Europa.

En los últimos años, España ha ido perdiendo peso como consecuencia del nacimiento de nuevos destinos, (Fernández, 2012), a pesar de ello, sigue siendo el quinto mercado más importante de Europa detrás de Reino Unido, Alemania, Italia y Francia (CLIA EUROPA, 2014). Según un estudio publicado en la revista Cruise News (Marzo,2014), el perfil promedio del crucerista español es: edad media de 47 años, realizan una media de 1.22 cruceros al año, viajan principalmente en pareja (45.27%), un 52 % de los cruceristas son mujeres, más del 65% utilizan las agencias de viajes

tradicionales para reservar, el destino preferido es el Mediterráneo Occidental (33.41%) y el Mediterráneo Oriental (27.54%), y el gasto medio es de 500-1000 € por persona.

Como ya se ha mencionado el 2003 hasta 2013, el turismo de cruceros ha crecido en Europa más de un 136% y en España, desde el año 2003 hasta el año 2014 se ha pasado de 3 millones a más de 7.5 millones de cruceristas (Puertos del Estado, Informes Anuales Estadísticos). Ver evolución Figura 4 del número de pasajeros.

En lo que respecta a la contribución del turismo de cruceros a la economía española, el informe elaborado por CLIA Europa 2014, indica que “España se mantiene como segundo mercado receptor europeo”. Durante el año 2013, más de 5.2 millones de cruceristas hicieron escala en los puertos españoles, con un incremento del 1.2% respecto al año anterior y casi 1.3 millones de pasajeros utilizaron los puertos españoles como puertos de embarque, con un incremento del 6.6% respecto a 2012. En lo referente a la demanda interna, 475.000 españoles eligieron el sector de cruceros para sus vacaciones de un total de 6.36 millones de europeos, ocupando el quinto puesto y con una cuota de mercado de 7.5%, a pesar de esto, cabe destacar un importante descenso de la demanda española de un 32% desde 2011 a 2013.

Según datos de CLIA Europa, la contribución económica directa de la industria a la economía fue de 1226 millones de Euros, lo cual supone un descenso del 2.2% respecto a 2012, situándose en el cuarto país europeo por ingresos. En relación al empleo, el turismo de cruceros ha generado en España un total de 25.620 empleos, con una retribución económica total de 763 millones de euros.

Para entender la importancia del turismo de cruceros en España, debemos tener en cuenta que el sistema portuario Estatal se compone de 46 puertos principales cuya gestión corresponde al ente público Puertos del Estado a través de 28 Autoridades Portuarias dependiente del Ministerio de Fomento. El puerto más importante es, sin duda, el puerto de Barcelona, que ocupa la primera posición en la lista a nivel nacional, con más de 2,5 millones de pasajeros durante el 2013, de los cuales 753.000 pasajeros embarcaron, 752.000 pasajeros realizaron su desembarque allí y con más de 1 millón de pasajeros en tránsito, siendo también el puerto más importante de Europa en recepción de cruceristas (CLIA EUROPA, 2014).

Ámbito Regional-Galicia

Los puertos de Galicia tienen una gran importancia en el mercado marítimo internacional, siendo el Puerto de Vigo líder en España y segundo de Europa. Actualmente, debido a la importancia del sector turístico, la región ha aprovechado su potencial para convertirse en uno de los destinos alternativos de sol y playa más importante, según datos del Instituto de Estudios Turísticos, de los 60.6 millones de turistas que visitaron España, más de 850.000 visitaron Galicia.

Por ello, las compañías de cruceros han incluido algunos de los puertos gallegos en sus rutas por la denominada ruta del Norte de Europa. En Galicia, el Estado gestiona 6 puertos a través de cinco Autoridades Portuarias: Vigo, Marín y Ría de Pontevedra,

Vilagarcía de Arousa, A Coruña y Ferrol-San Cibrao. De los cuales, el único que no tiene infraestructuras necesarias para el turismo de cruceros es el de Marín-Ría de Pontevedra.

Durante el año 2014, según datos de Puertos del Estado, 345.665 cruceristas utilizaron los puertos gallegos para embarque, desembarque o tránsito, lo cual representa más de un 4% del total de la cifra española. Desde el año 2003 hasta el año 2011, hay una tendencia creciente, llegando a alcanzar el punto máximo en 2011 con 394.749 pasajeros en la Comunidad, produciéndose a partir de ese año un ligero descenso. El puerto más importante es el de Vigo, puesto que es el que ha atraído a lo largo de los años a un mayor número de cruceristas de toda la región. Desde el 2003 hasta diciembre de 2014 han pasado por dicho puerto un total de 2.092.015 cruceristas (Figura 5).

Según datos obtenidos a través de Cruise News Media Group, hasta el año 2011, los ingresos obtenidos por esta tipología turística superaron los 21 millones de euros. Posterior a estos datos, no se ha obtenido ningún estudio del impacto de dicha actividad turística en la Comunidad, pero tras el descenso del número de cruceristas en la zona suponemos que los ingresos también han descendido de forma proporcional.

Según Puertos del Estado, en su informe sobre el Turismo de Cruceros en Galicia (2013), los turistas que visitan la región a través de los cruceros responden al siguiente perfil sociodemográfico: el 50.4% son mujeres, tienen una media de 59 años, el 51.5 % tienen estudios superiores frente a un 4.5% que solo poseen estudios primarios, el 50.9 % de los viajeros se encuentran retirados o jubilados, seguidos de un 36.4% de trabajadores.

Estudio de Caso: el Puerto de Vigo y el Turismo de Cruceros

La Autoridad Portuaria de Vigo define a la ciudad como “una ciudad portuaria y emprendedora ubicada en el centro geográfico de la región atlántica de Galicia-Norte de Portugal”. Debido a su ubicación costera y a su proximidad a recursos turísticos importantes como las Islas Cíes, esta ciudad se convierte en visita obligada para los turistas. En la actualidad, según el Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, Ignacio López-Chaves, se trata de “un puerto de interés general, esencialmente exportador, con alrededor del 40% de las exportaciones de Galicia. Se trata del principal motor económico de la ciudad y su área de influencia.”. La situación geográfica del puerto de Vigo, y su situación estratégica en el Atlántico permite tres rutas principales: el Norte de Europa, el Océano Atlántico y sus islas, y finalmente el Mediterráneo tanto Occidental como Oriental.

En la Figura 6 podemos apreciar un plano general de la zona de servicio del puerto.

En cuanto al tráfico de cruceros, se desarrolla en la zona central del Puerto, ubicada en pleno centro de la ciudad y con acceso directo al casco antiguo y las principales zonas comerciales. El puerto posee dos terminales de cruceros, por una lado el Muelle de Transatlánticos “Vigo Cruise Terminal”, y por otro el Muelle de Comercio “Tinglado

del Puerto”. El Muelle de transatlánticos “Vigo Cruise Terminal”, posee 750 metros de atraque y es la principal terminal de cruceros disponiendo de todos los servicios necesarios para atender el embarque, desembarque y tránsito de los casi 200.00 turistas. Cuenta con unas instalaciones adaptadas a las mayores exigencias de seguridad demandadas por las grandes compañías de cruceros internacionales.

El Muelle de Comercio “El Tinglado del Puerto” es la segunda terminal de cruceros, con casi 300 metros de atraque. Esta terminal se adaptó de unos antiguos almacenes de carga para poder complementar la oferta para cruceros y poder atender escalas múltiples. Está dotada también de todas las medidas de seguridad y servicios requeridos para atender las escalas de cruceros en tránsito.

A partir del año 2012, el peso de los cruceristas en este puerto va perdiendo importancia, esto es debido al mayor peso que está adquiriendo el puerto de A Coruña, que ha pasado de poco más de 70.000 cruceristas anuales en 2010 a cerca de 130.000 en 2014. A pesar de ello, el Puerto de Vigo sigue acaparando el 50 % del total de la región.

Según la Autoridad Portuaria de Vigo, “este puerto ocupa el primer puesto en tráfico de todo el norte peninsular, con una media anual de 100 escalas y más de 215.000 pasajeros, recibiendo escalas de los más importantes cruceros y compañías”. El número de cruceros en el puerto de Vigo ha descendido un 27 % en los últimos 4 años, pasando de 112 cruceros a 81 en el año 2014. La evolución del número de cruceros turísticos desde el año 2010 hasta el 2014, que han recalado en este puerto, se muestra en el Figura 7.

El turismo de cruceros, al igual que otras tipologías turísticas tiene una alta estacionalidad lo que conlleva a que el número de cruceros que se reciben anualmente se distribuye de forma desigual durante los meses del año (Figura 8); los meses que concentran la mayor llegada de buques son los meses de mayo y septiembre, y en general la temporada estival, debido a las mejores condiciones climatológicas, llegando a alcanzar su máximo en mayo de 2010 con 23 cruceros. En el año 2014 cabe destacar el mes de septiembre, con un total de 20 cruceros, siendo el punto más alto del año.

Según datos de la Autoridad Portuaria de Vigo, de enero a abril de 2015, han pasado 23.353 cruceristas, distribuidos entre 16.689 pasajeros y 6.664 tripulantes, a bordo de 8 cruceros. Comparando estos datos con los mismos meses del año anterior, obtenemos que el número de cruceristas ha aumentado 20.996 pasajeros.

El impacto económico generado por la industria en la ciudad está directamente relacionado con el tiempo medio de estancia de los pasajeros. De los 176.000 pasajeros que pasaron por el puerto de Vigo durante el año 2014, más de 171.000 provenían de escalas en dicho puerto, mientras que apenas 4.500 pasajeros realizaron el embarque o desembarque allí. El tiempo medio de estancia de los cruceristas que realizan escalas es de 7-8 horas, y en los últimos años se está tendiendo a reducir los tiempos para las mismas, lo cual conlleva a unos ingresos menos elevados.

El gasto medio diario de los pasajeros de los cruceros más elevado se produce cuando se utiliza el puerto de Vigo como puerto de salida y/o de origen. En estos casos, son necesarios desplazamientos hasta la ciudad, incluyendo en algunos casos

pernoctaciones y gastos en alimentación. En este sentido, el gasto medio ronda una media de 95 €. Sin embargo, cuando el puerto es utilizado como puerto de escala, el gasto medio desciende hasta los 64 €, según informó en 2011 la entonces presidenta de la Autoridad Portuaria de Vigo, Corina Porro.

Por otra parte, la industria contribuye a la creación de empleo, llegando en 2010 a crear 185 puestos de trabajo, de los cuales 104 fueron directos y 81 empleos indirectos, según un estudio realizado por la Universidad de Vigo en 2011. Además de la creación de empleo, comienzan a aparecer nuevas empresas destinadas a este tipo de turistas, que pasan poco tiempo en la ciudad, como por ejemplo empresas que ofrecen rutas por las ciudades a medida, establecimientos de artesanía, llegando a adaptar sus horarios a las horas de embarque y desembarque.

A pesar de todos estos datos, y de los beneficios obtenidos por el turismo de cruceros, hay que tener en cuenta que es una actividad que también genera grandes impactos negativos, principalmente ambientales, tales como la contaminación de los mares y océanos. Por ello, la Autoridad Portuaria de Vigo se marca como objetivo

el desarrollo de una gestión portuaria sostenible, vinculando el desarrollo socioeconómico del puerto con la protección del medio ambiente, asumiendo toda la defensa medioambiental de la Ría de Vigo, basada en tráficos limpios, energías limpias y calidad del aire, estricto control ambiental de las obras, formación y sensibilización de la comunidad portuaria y regeneración de los espacios degradados.

La Autoridad Portuaria de Vigo apuesta por un sistema innovador de reducción de emisiones de los buques atracados en el puerto, participando en un proyecto denominado “Green Port Energy Center (GPEC), junto con un consorcio de varias empresas gallegas y organismos de investigación,

consistente en el diseño y construcción de un contenedor a gas natural que permita el suministro eléctrico de aire caliente y frío a los buques, con lo que podrán a pagar sus motores durante su estancia en puerto sin producir emisiones de gases a la atmósfera.

El proyecto está enfocado al origen principal de las emisiones contaminantes en puerto, los buques, tanto por sus potencias y consumos energéticos como por la naturaleza de los combustibles utilizados. Tendrá un presupuesto de 1.8 millones de Euros y una duración de tres años, teniendo como objetivo principal el desarrollo de una solución “Off- Grid Share Power” que permita suministrar al buque, de un modo limpio, la energía necesaria durante el atraque.

Según la propia Autoridad Portuaria,

con este proyecto, el Puerto de Vigo cumple con todos los requisitos para convertirse en un Puerto Verde, complementando al resto de iniciativas de se han estado desarrollado en materia medioambiental, como la mejora de la movilidad, el uso de energías renovables y la gestión ambiental certificada con los mayores estándares como EMAS, ISO 14001 y el PERS certificado o ECOPORTS.

La unión de todas estas políticas permitirá al Puerto de Vigo posicionarse favorablemente en términos de eficiencia energética y sostenibilidad, ofreciendo a los buques nuevos servicios portuarios altamente competitivos.

En el análisis DAFO que apare a continuación se pueden observar las debilidades y amenazas a las que se enfrenta el Puerto de Vigo y las fortalezas y oportunidades en las que apoyarse, en lo referente a la actividad de cruceros.

146

Conclusiones

El turismo de cruceros se considera uno de los sectores del turismo que más ha crecido en los últimos años. La mayoría de las grandes compañías de cruceros han desarrollado viajes y circuitos de diversas temáticas, segmentando la oferta para una demanda cada vez más exigente y variada. Ya no se trata de una actividad exclusiva y elitista, sino que es accesible para todos.

Es un turismo multideestino ya que se puede visitar diferentes países o zonas sin cambiar de “hotel”, los grandes cruceros, son completos resorts turísticos que ponen a disposición de los pasajeros multitud de actividades. Los tiempos de embarque cada vez son más cortos, limitándose, por tanto, las estancias a breves visitas en las ciudades o localidades de destino. Con la reducción de los tiempos de escala, de esta forma, las compañías de cruceros por un lado consiguen visitar más puntos, y por otro, que los posibles gastos extras que el turista pueda realizar, los tenga dentro el barco. También proliferan los denominados “todo incluido”, lo cual también conlleva al menor gasto del turista en tierra.

En el lado contrario, se encuentran los puertos en destino, que deben acomodarse a las condiciones de los cruceros, soportando importantes gastos de mantenimiento y adaptándose para cumplir los requisitos de las grandes compañías navieras, con el primordial objetivo de atraer a gran cantidad de turistas. En este sentido, no queda duda en que los puertos deben invertir en mejoras de infraestructuras para conseguir aumentar la capacidad de atracción turística y ser capaz de soportar la masificación que implica este tipo de turismo, llegando a congestionar en algunos casos los centros de las ciudades, pero las medidas a tomar deben ser recíprocas.

En el caso de Vigo, la Autoridad Portuaria amplió sus instalaciones con una nueva terminal para simultanear mayor número de buques en puerto, pero como se ha visto, el número de pasajeros ha descendido en los últimos años. Esto, no es solamente consecuencia de las nuevas formas de comercialización de las compañías de cruceros, sino también de la fuerte competencia que supone la proximidad de otros puertos

importantes como es el de A Coruña. De esta forma, se debería replantear la efectividad de las acciones promocionales de la ciudad así como los recursos y actividades turísticas ofertadas. Para evitar que los turistas se desplacen a otras zonas o se queden en el barco, es muy importante que la ciudad tenga una fuerte estrategia con la capacidad de conseguir que estos turistas permanezcan en tierra el mayor tiempo posible y aumente así el impacto económico en la ciudad.

Por otra parte, se debe sensibilizar a las empresas de la zona para conseguir una mejor adaptación de los horarios de apertura y cierre, ya que normalmente los cruceros realizan los desembarques a horas tempranas, y los turistas deben tener actividades y zonas comerciales donde emplear su tiempo de descanso.

Es necesario que todas estas actividades se desarrollen en un ámbito sostenible, procurando el menor impacto medioambiental posible tanto en la Ría de Vigo como en el resto de la ciudad y demás zonas turísticas, protegiendo las áreas naturales para su conservación. En este sentido, todavía queda camino por recorrer, desde la concienciación de los turistas hasta legislación para reducir los impactos negativos al mínimo. Para la Autoridad Portuaria de Vigo, este es uno de los objetivos de su gestión ya que esto también puede ser un incentivo para atraer a turistas a la ciudad.

Concluyendo, la industria de cruceros en el Puerto de Vigo, es una importante alternativa al turismo tradicional de la región, que de mantener los valores actuales se prevé que este puerto pueda llegar a convertirse en un referente mundial, siempre y cuando se mantengan los estándares de calidad y se realice también una gestión económica, social y ambiental óptima.

Referencias

- Autoridad Portuaria de A Coruña (2013). *Memoria anual*. A Coruña.
- Autoridad Portuaria de Vigo (2014). *Memoria anual*. Vigo.
- Brida, J., Giraldo, C., Zapata, S. (Noviembre 2010). Un análisis del gasto del pasajero que visita Costa Rica. *Anuario Turismo y Sociedad*, 11, 35-50.
- Brida, J., Riaño, E., Zapata, S (2012). Percepciones de los residentes acerca de los impactos del turismo de cruceros en la comunidad: un análisis factorial y de clústeres. *Cuadernos de Turismo*, (29), 79-107.
- Business Research and Economic Advisors (2014). *The contribution of the North American Cruise Industry to the U.S. economy in 2013*
- Business Research and Economic Advisors (2014). *The global economic contribution of the Cruise Tourism in 2013*.
- Cruise Europe. (2011). *Port Handbook*. Hamburgo: Cruise Europe.
- Cruise Lines International Association CLIA (2015). *North American cruise market profile*
- Cruise Lines International Association CLIA (2014). *Annual State of the Industry Press Conference & Media Marketplace*.

- Cruise Lines International Association CLIA, (2014). *State of the Cruise Industry Report*.
- Cruise Lines International Association CLIA Europa, (2014). *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*.
- Cruise Lines International Association CLIA (Febrero 2013). *North America Cruise Industry Update*.
- Cruise Lines International Association CLIA, (2013). *A Unified Global Voice. Charting the future for cruising. Annual Report*.
- Cruise News Media Group. (Marzo 2011). ¿Gastan los cruceristas? Yes, of course. *Cruise News*, 16, 24.
- FEP España (2011). Puertos pesqueros españoles. *Fondo Europeo de Pesca en España*, 10, 10.
- Fernández Miranda, R. (Noviembre 2012). Lo que hunden mientras flotan. Auge y análisis crítico del turismo de cruceros en la globalización, parte 1. *Albasud* (13), 2-42.
- Fernández Miranda, R. (Noviembre 2012). Lo que hunden mientras flotan. Auge y análisis crítico del turismo de cruceros en la globalización, parte 2. *Albasud* (14), 2-33.
- Garay, L., Cànoves, G., (2012). Turismo de cruceros en Barcelona. De la marginalidad al liderazgo internacional. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. (60), 253-271.
- G.P. Wild (International) Ltd. (Septiembre 2013). Contribución del turismo de cruceros a las economías de Europa 2012. *Cruise News*, 26, 18-32.
- Hosteltur (Abril 2012). Ranking mundial de puertos top 50 del mundo G.P. Wild. *Hosteltur*, 35.
- Infocruceros (Marzo 2014). Estudio de Satisfacción de Cruceristas 2013. *Cruise New*, 28, 16-17
- Instituto de Estudios Turísticos de Galicia. (2009). *Enquisa de destino 2009. Análise estatística sobre o turismo en Galicia*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia
- Jiménez. S, Illescas. R, Sánchez. R. (2010). Aproximación al comportamiento de compra del turista de cruceros en Málaga. *Encontros Científicos- Tourism & Management Studies*, (6), 94-106.
- Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Boletín Oficial del Estado, España, 20 de octubre de 2011.
- Luna Buades, M. (2012). *El turismo de cruceros en el Mediterráneo. Una aproximación a las Illes Balears*. Palma de Mallorca. Universitat de les Illes Balears.
- Murias López, R. (2002). *La industria del crucero en el siglo XXII. Implicación en los puertos españoles y perspectivas de futuro*. Barcelona. Universitat Politècnica de Catalunya.
- Organización Mundial de Turismo. (2008). *Turismo de Cruceros. Situación actual y tendencias*. Madrid.

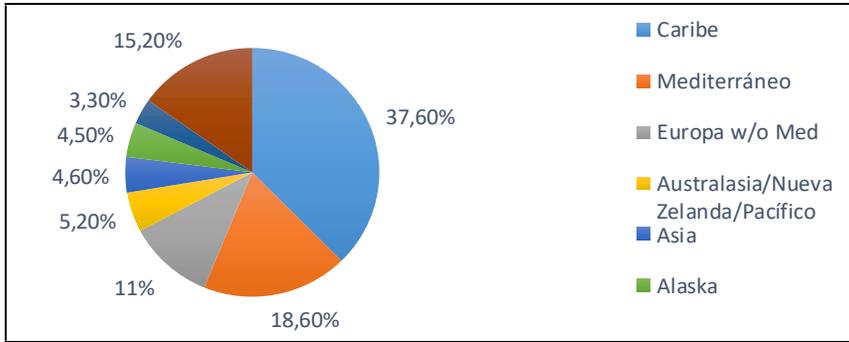
- Puertos del Estado (2014). *Nota de prensa: los puertos españoles suman 7,6 millones de cruceristas en 2013*. Madrid: Ministerio de Fomento.
- Zapico Fernández, E. (2013). *Turismo de cruceros en Gijón. Un análisis económico*. Oviedo. Universidad de Oviedo.

Tabla 1

Evolución de cruceristas a nivel mundial desde 2003 a 2013

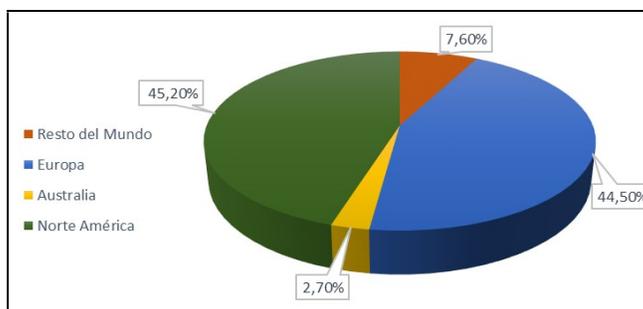
| | 2003 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | % crecimiento en 10 años |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------------------|
| América del Norte | 8,23 | 10,29 | 10,40 | 11,00 | 11,44 | 11,64 | 11,82 | 43,6% |
| Europa | 2,71 | 4,47 | 5,04 | 5,67 | 6,15 | 6,23 | 6,40 | 136,2% |
| Resto del mundo | 1,08 | 1,54 | 2,15 | 2,40 | 2,91 | 3,03 | 3,09 | 186,1% |
| Total | 12,02 | 16,30 | 17,59 | 19,07 | 20,50 | 20,90 | 21,31 | 77,3% |

Fuente: Elaboración propia a partir de The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2013 (CLIA, 2014)



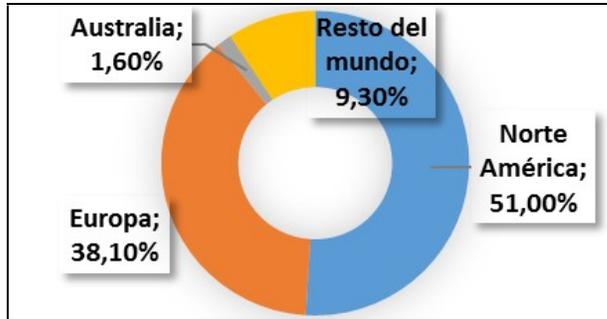
Fuente: Elaboración propia a partir de CLIA, 2014. Year in review.

Figura 1. Mercados más importantes en la industria de cruceros



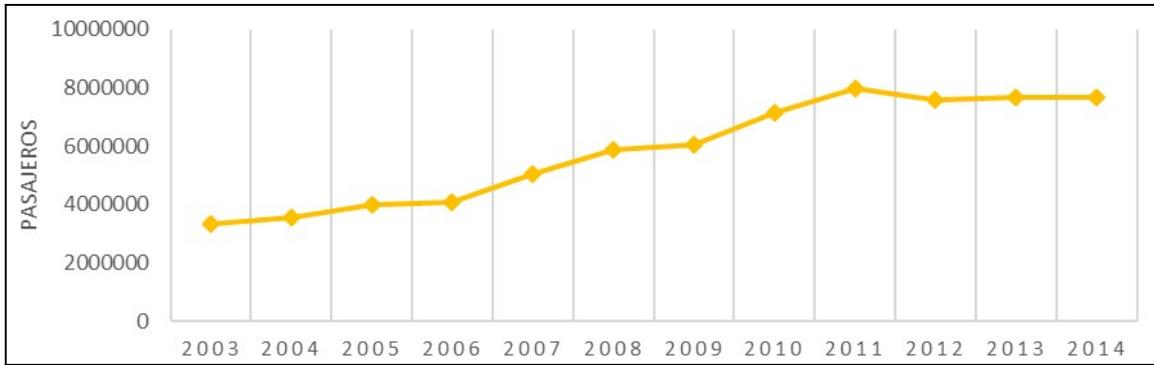
Fuente: Elaboración propia a partir de The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2013 (CLIA, 2014)

Figura 2. Contribución económica del sector cruceros



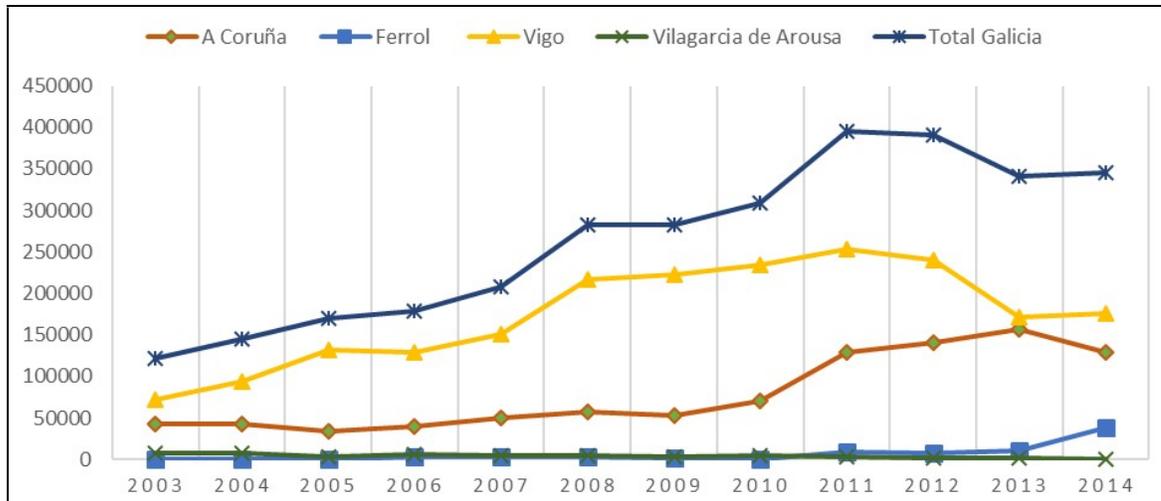
Fuente: Elaboración propia a partir de The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2013 (CLIA, 2014)

Figura 3. Empleo generado según mercados



Fuente: Elaboración propia partir de Puertos del Estado, Informes estadísticos Anuales (2003-2013).

Figura 4. Evolución del número de pasajeros 2003-2014.



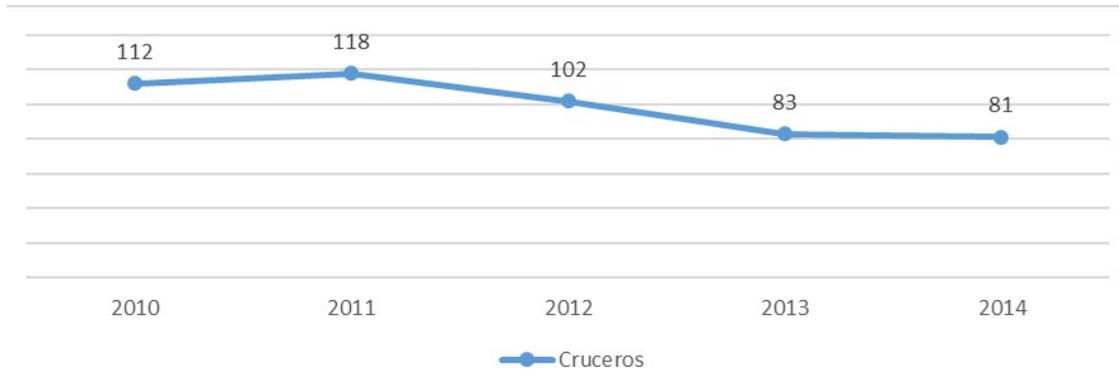
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado

Figura 5. Evolución del número de Pasajeros en Galicia desde 2003 hasta 2014



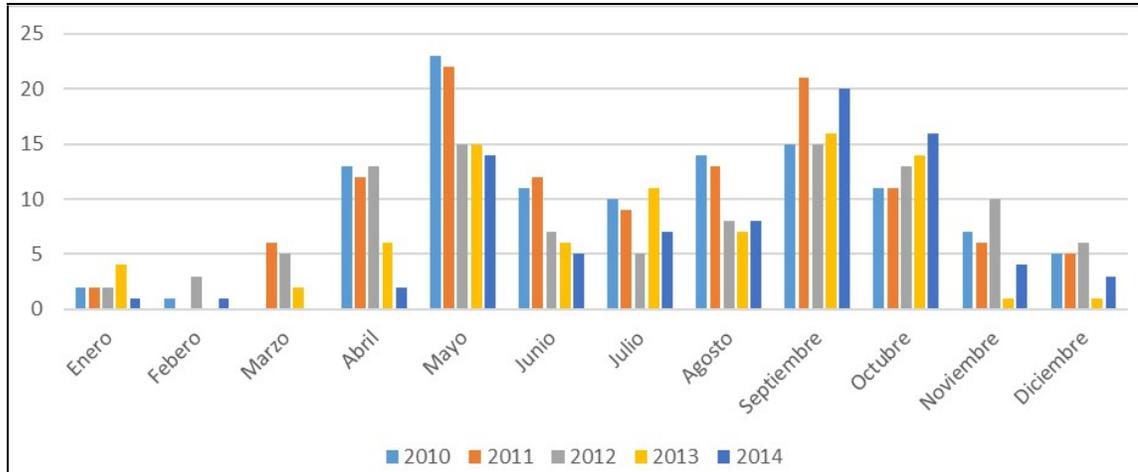
Fuente: Autoridad Portuaria de Vigo

Figura 6. Plano general de la zona de servicio del puerto



Fuente: Elaboración propia a partir de Autoridad Portuaria de Vigo. Informes anuales.

Figura 7. Evolución de número de cruceros



Fuente: Elaboración propia a partir de Puerto de Vigo, Estadísticas de Cruceros

Figura 8. Pasajeros en el Puerto de Vigo por meses

Tabla 2

Análisis DAFO

| |
|--|
| DEBILIDADES |
| <ul style="list-style-type: none"> - Excursiones previamente contratadas a otras ciudades. - Reducción de los tiempos de escala - Descenso del gasto del turista de crucero |
| AMENAZAS |
| <ul style="list-style-type: none"> - Proximidad de otros puertos de la ruta Atlántica. - Impacto ambiental negativo sobre la Ría de Vigo - Descenso del número de turistas en favor de otros puertos gallegos. - Los cruceros buscan incrementar el gasto a bordo, aumentando el tiempo de estancia de los cruceristas en el buque. - Alta competencia con las propias empresas de cruceros. - Alteración de la vida cotidiana debido a la alta concentración de turistas de cruceros durante los tiempos de escala o estancia en la ciudad. |
| FORTALEZAS |
| <ul style="list-style-type: none"> - Excelente ubicación de las terminales que cuentan con la última tecnología - Buenos resultados obtenidos durante los últimos años, tanto en número de pasajeros como en impacto económico - Clima no demasiado extremo que permite la realización de cruceros en cualquier época del año - El puerto de Vigo es tanto puerto de escala como puerto base de cruceros. |
| OPORTUNIDADES |
| <ul style="list-style-type: none"> - Proponer nuevas actividades a realizar para que los cruceristas se queden en Vigo. - Apertura de nuevos e innovadores negocios que atraen a turistas - Alargar los tiempos de escala - Conseguir que el turista cumpla sus expectativas y que posicione positivamente el destino Galicia con el objetivo de un posible retorno. |

Fuente: Elaboración propia