



UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA
FACULTAD
DE TURISMO

**GRADUADO EN TURISMO
TRABAJO FIN DE GRADO**

***EL TURISMO DE CRUCEROS EN MÁLAGA,
¿PRESENTE O FUTURO?***

Realizado por:

PALOMA OLMEDO MOYA-ANGELER

Fdo.:

Dirigido por:

CARLOS PORRAS ROMERO

Vº Bueno del tutor

Fdo.:

MÁLAGA, Septiembre 2014

TÍTULO:

El Turismo de Cruceros en Málaga, ¿presente o futuro?

PALABRAS CLAVE:

Turismo, cruceros, puerto, Málaga, cruceristas, estacionalidad, plan, ampliación, especial, efectos, económicos.

RESUMEN:

Málaga es un importante destino turístico que a principios de siglo comenzó a contar con una de las estaciones marítimas más demandadas del Mediterráneo.

La puesta en marcha del "Plan de ampliación del Puerto de Málaga" y del "Plan Especial Puerto-Ciudad" ha incrementado en los últimos años la llegada de turistas a la ciudad y ha revitalizado sus calles, en gran parte gracias al turismo de cruceros. Esto ha influido positivamente en la economía del sector y ha reducido la estacionalidad de la ciudad al mínimo.

Pese haber sufrido un descenso en las llegadas durante algunos años, el problema no fue exclusivamente del puerto malagueño, ya que los cruceristas estaban perdiendo interés en las rutas por el Mediterráneo.

Tras una época difícil y de duro trabajo, poco a poco las cifras van aumentando de nuevo, previéndose una situación esperanzadora a corto plazo.

ÍNDICE

Capítulo 1	Introducción.....	1
1.1.	Málaga como destino turístico.....	1
1.1.1.	Oferta turística.	2
Capítulo 2	El Puerto de Málaga: Historia.....	3
2.1.	Evolución de la estructura desde su construcción.....	3
2.2.	Uso previo a los cruceros y funcionalidad.	5
Capítulo 3	Decisión de habilitar el Puerto para turismo de Cruceros	6
3.1.	Plan de Ampliación del Puerto de Málaga.....	6
3.2.	Plan Especial Puerto-Ciudad.....	7
3.3.	Posibilidades de atraque en la actualidad.	9
Capítulo 4	Turismo de Cruceros en Málaga	10
4.1.	Comparativa con otros Puertos españoles.....	11
4.2.	Perfil socioeconómico del crucerista	15
4.3.	Características de la visita.....	17
4.4.	Factores motivacionales y fidelidad.....	18
4.5.	Análisis del gasto turístico.	19
Capítulo 5	Cómo ha influido la llegada de cruceros al sector turístico malagueño.....	23
5.1.	Efectos económicos.	23
5.2.	Repercusión sobre el empleo.....	26
5.2.1.	Ejemplo de repercusión en el Empleo según tipo de puerto.....	26
5.3.	Efectos económicos futuros.	31
5.4.	Estacionalidad.....	33
5.5.	Repercusión de acontecimientos.	35
5.5.1.	Operación puerto - aeropuerto.....	35
5.5.2.	Centro Pompidou.....	36
5.5.3.	Oasis of the Seas.....	37
5.5.4.	.Premio Cruise Insight.....	40
Capítulo 6	Conclusiones.....	40
Capítulo 7	Bibliografía.....	42

CAPÍTULO 1 INTRODUCCIÓN

Málaga es una de las provincias costeras de Andalucía. Por ella han pasado a lo largo de la historia distintos reinos que fueron dejando su huella hasta conformar la imagen que presenta actualmente.

La ciudad fue fundada por los fenicios, que ubicaron su poblado cerca del cerro donde actualmente se encuentra la Alcazaba.

Durante la época romana gozaba del privilegio de ser ciudad confederada de Roma.

Bajo el control de los árabes vivió una de las etapas de mayor progreso, hasta que en 1487 fue conquistada por los Reyes Católicos y poco después entro en una imparable decadencia. (Camacho, 2006)

Con la llegada de la alta burguesía a finales del siglo XVIII y principios del XIX, Málaga se convirtió en el segundo centro industrial de nuestro país.

En la actualidad, gracias al gran desarrollo de la Costa del Sol, Málaga es capital mundial del turismo.

1.1. MÁLAGA COMO DESTINO TURÍSTICO.

Málaga está situada al sur de la Península Ibérica, en un enclave natural privilegiado.

Es un destino idóneo para cualquier modalidad turística gracias a la influencia marina, su ubicación, su orografía y su régimen climático; Los Montes de Málaga rodean el municipio en la zona de interior, creando una barrera montañosa que la defiende del frío. Además, su contacto con el mar Mediterráneo regula las temperaturas, que de media oscilan entre los 23°C de máxima y los 13°C de mínima. Estas suaves temperaturas hacen la visita agradable en cualquier mes del año. (Lancha, 1958?)

Como capital de la Costa del Sol, durante años ha sido considerada un destino casi obligado para gran parte de los amantes del Turismo de Sol y Playa, pero año tras año son más los turistas que la escogen no sólo por el ocio y el descanso, sino atraídos por la oferta cultural, gastronómica, deportiva,... que Málaga presenta.

1.1.1. Oferta turística.

La provincia puede presumir de tener un amplio abanico de actividades que ofrecer al visitante, no sólo por el tan esperado Turismo de Sol y Playa propio de una zona costera, sino también por el buen respaldo que le brinda el turismo cultural o el cada vez más popular turismo de golf.

Cerca de 70 campos se concentran en la provincia, convirtiéndola en una de las áreas de golf más demandadas en Europa.

La que empezó siendo una ciudad centrada casi en su totalidad en el aprovechamiento de las playas y sus alrededores, está dando cada vez más importancia a la cultura, creando valor y exprimiendo al máximo sus cualidades. Muestra de ello es que ya cuenta con 28 museos, que el casco histórico en la capital es cada vez más accesible o que los puntos de información turística han aumentado en número.

Además, festividades como la Semana Santa, la feria de Agosto, el festival de Málaga-Cine español y muchos otros eventos puntuales repartidos a lo largo del año actúan como imán de ciertos grupos más selectivos.

Para esta oferta turística fue una fuente de ingresos añadida la gran afluencia de turistas que trajo la ampliación del puerto de Málaga para las terminales de cruceros.

Las inauguración de la primera parte de la estación marítima el 23 de diciembre de 2007 fue considerada una gran inversión de futuro tras ver el enorme desarrollo que el tráfico de cruceros había experimentado en los años anteriores, por lo que no tardaron en poner en marcha en diciembre de 2009 las obras para la ampliación de ésta con una nueva terminal. (Málagaport, 2014)



Imagen 1: Panorámica del Puerto de Málaga, por Jean Marc Digne

La capacidad de las empresas del sector de exprimir al máximo la estancia de los cruceristas, así como de adaptarse a las necesidades y peticiones de éstos, ha convertido a la provincia andaluza en un destino idóneo para el turismo de cruceros.

Tour operadores, guías, camareros, empresarios,... coordinan sus labores para que el turista abandone Málaga con buen sabor de boca.

En los próximos capítulos se exponen los cambios sufridos por la estructura del Puerto de Málaga a lo largo de la historia, hasta llegar a su estado actual, donde el turismo de cruceros representa un papel clave.

Por ello, también se analizará el perfil del crucerista que llega, así como qué supone su visita para la ciudad y su economía.

CAPÍTULO 2 EL PUERTO DE MÁLAGA: HISTORIA.

La relación entre el Puerto y el casco histórico de Málaga ha sido estrecha desde sus inicios, y su desarrollo y evolución a lo largo de la historia han avanzado en paralelo.

Aunque las primeras referencias de la existencia en Málaga de un puerto habilitado para el comercio datan de la época fenicia, fueron a partir del siglo XVI la sucesión de transformaciones de las que aún se conservan restos.

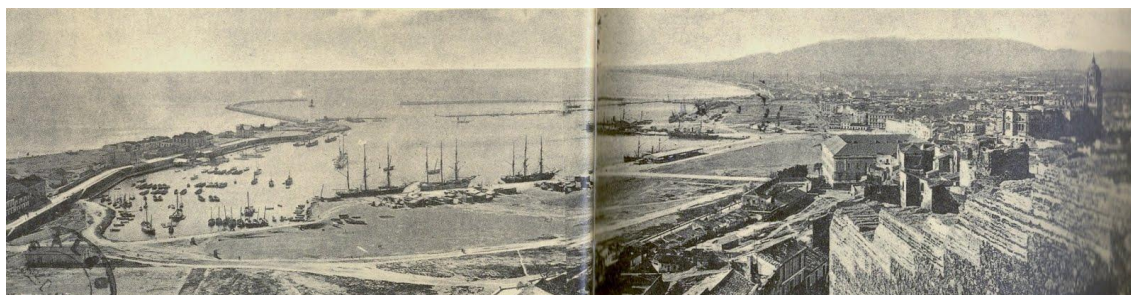


Imagen 2: El Puerto de Málaga en el S.XIX Fotografía de archivo, blog "*dormidas en el cajón del olvido*"

2.1. EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA DESDE SU CONSTRUCCIÓN.

El precario puerto natural de Málaga necesitaba de una mayor seguridad, teniendo en cuenta su importante papel en el abastecimiento y relaciones con los enclaves fortificados del norte de África. Era necesario un nuevo puerto donde internasen galeras y navíos, que apoyara a la defensa naval de la monarquía frente a sus enemigos y que impulsase el crecimiento y desarrollo económico de la ciudad.

Por ello, Felipe II ordenó la construcción de un puerto con fines militares y comerciales en torno a 1585. Se le encargó al ingeniero Fabiano Bursotto¹ y se colocó la primera piedra en Enero de 1588. Las obras se prolongaron a lo largo de todo el siglo XVII debido a las penurias económicas y a los problemas de aterramiento.

¹ Ingeniero genovés de renombre en el Renacimiento.

A principios del siglo XVIII, con la pérdida de Gibraltar, Cerdeña y Sicilia, Málaga se convirtió en uno de los puertos fundamentales del Reino en esta zona mediterránea, por lo que a mediados de siglo se encargó a Bartolomé Thurus² modificaciones en la estructura, así como la construcción de las baterías y la Farola. Paralelamente en el tiempo aparece una burguesía basada en el comercio, tanto de importación como de exportación, y en la agricultura y la ganadería, por lo que la modernización del puerto fue crucial.

En los años siguientes se ejecuta el proyecto, se construye la capilla, se plantea el Paseo de la Alameda y se proyecta la nueva Aduana, mantenida actualmente.

Apenas se invirtió en mejoras durante los siglos XIX y XX, tan sólo algunas reformas, destacando el aislamiento del Puerto respecto a la ciudad con la construcción de la verja y quedando prácticamente tal cual se recuerda antes del último proyecto de reaprovechamiento.

Prácticamente entrado el siglo XXI fue propuesto el Plan de Ampliación que dio al puerto la imagen actual.

Primero el proyecto de la nueva estación marítima y apenas unos meses después el Plan Especial Puerto-Ciudad hicieron del puerto uno de los atractivos principales de la ciudad costera. (Peralta de las Heras, Costa Lourido, & de la Torre Frago, 2004)

CUADRO 1: MODIFICACIONES DEL PUERTO DE MÁLAGA DESDE SU CONTRUCCIÓN HASTA LA ACTUALIDAD

Época Fenicia	<i>Primeras referencias de la existencia de un puerto en Málaga</i>
S.XVI	<i>Felipe II ordena construcción de un puerto con fines militares y comerciales.</i>
S.XVIII	<i>Modificaciones en la estructura, construcción de baterías, farola, capilla, paseo de la Alameda, Aduana.</i>
S.XIX Y S.XX	<i>Verja para aislar el puerto de la ciudad.</i>
S.XXI	<i>Nueva estación marítima y Plan Especial Puerto-Ciudad.</i>

Fuente: Referencias históricas. Elaboración propia.

² Ingeniero de origen flamenco asentado en Málaga.

2.2. USO PREVIO A LOS CRUCEROS Y FUNCIONALIDAD.

Actualmente el puerto de Málaga tiene una superficie de flotación de 7.095 Ha. y una superficie terrestre de 1.150.884 m². Además de su buena localización, le favorece el hecho de que los vientos dominantes provienen del sur y sureste y son de poca velocidad, idóneos para la funcionalidad de un puerto.

El puerto malagueño ha sido tradicionalmente importador, destacando los graneles de clinker³, cereales, cemento y coque de petróleo como principales productos descargados. Sin embargo, esta tendencia poco a poco ha ido cambiando con el paso de los años: en cifras de 2012, el 50% de las mercancías fueron cargadas, siendo la dolomita y el aceite de oliva las principales mercancías exportadas. Destaca también el cabotaje de mercancías, vehículos y pasajeros, movidos por las líneas regulares a Ceuta y Melilla.

A estos usos tradicionales hay que sumarle el más reciente tráfico de cruceros.

Los cambios tecnológicos han revolucionado la industria del transporte y han impulsado la modernización del uso de las instalaciones, dejando atrás la estructura de aquel puerto del S XIX.

El proceso de transformación ha dado lugar a una superficie terrestre que duplica las dimensiones iniciales y que cubre todas las necesidades para el buen desarrollo del turismo de cruceros: un dique de cierre que da atraque a cruceros de grandes dimensiones, así como un nuevo muelle polivalente donde se ha iniciado el tráfico de contenedores y vehículos nuevos.

A esto hay que sumarle la zona de ocio, una oferta al alcance de todos y en pleno centro de la ciudad. (Autoridad Portuaria de Málaga, 2014)



Imagen 3: Prolongación Dique de Levante y nuevas terminales de cruceros. Fotografía: Real Club Mediterráneo.

³ Caliza cocida, principal materia prima de la que se obtiene el cemento.

CAPÍTULO 3 DECISIÓN DE HABILITAR EL PUERTO PARA TURISMO DE CRUCEROS

El Plan de Ampliación del Puerto de Málaga nació en la última década del siglo XX de la propuesta de creación de una Terminal polivalente de contenedores y otros, así como de la necesidad de construir un dique que sirviese tanto de abrigo para esa nueva plataforma como de muelle para cruceros. (MálagaPort, 2014)

Para ello, se desarrollaron casi en paralelo dos prometedores proyectos que ayudaron a la modernización de la infraestructura y a la integración del puerto en la ciudad.

3.1. PLAN DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE MÁLAGA.

Conocido como Muelle de Levante, su estructura se basa en un dique que actúa como prolongación al Dique de Levante, tiene una longitud de 1.800 metros en prolongación hacia el sur y dispone de 555 metros lineales de atraque. En la unión de ambos se levantó la nueva estación marítima. La inauguración de sus obras fue el 24 de julio de 2001, contaron con financiación de la Autoridad portuaria de Málaga y de Fondos FEDER⁴.

El planteamiento inicial de la gran Estación Marítima se desarrolló en dos fases con una superficie total de 16.082 m² y dos atraques para buques de crucero. Tiene capacidad para gestionar el tránsito de un millón de pasajeros al año en dos terminales independientes.

La Terminal B y el atraque Sur formaron parte de la primera fase y se inauguraron el 23 de diciembre de 2007, entrando en operaciones en febrero de 2008. Su financiación corrió a cargo de la Autoridad Portuaria de Málaga y fondos FEDER y fue gestionada por la empresa Cruceros Málaga, S.A.⁵

Su superficie total es de 8.864 m² distribuidos en dos plantas y puede albergar entre 500.000 y 600.000 pasajeros al año. Puede atender simultáneamente barcos en tránsito y en base. (Cruceros Málaga, 2009)

⁴ Fondo Europeo de Desarrollo Regional.

⁵ Creada en agosto de 2007 para hacerse cargo de la explotación y prestación de servicios al pasajero en la terminal de cruceros del Puerto de Málaga. Su capital corresponde en un 20% a la Autoridad Portuaria de Málaga y un 80% a Creuers del Port de Barcelona, la mayor especialista en explotación de terminales marítimas de cruceros en el Mediterráneo.

El atraque Norte quedó inaugurado en octubre de 2009 con el mismo modelo de financiación y en mayo de 2011 se finalizó la Terminal A, financiada por Cruceros Málaga S.A.

Tiene una superficie total de 7.715 m² y su diseño cumple los patrones de un puerto base. El espacio se distribuye en dos plantas para poder operar de manera separada equipaje y pasajeros. Además, cuenta con dos pasarelas móviles, únicas en el Mediterráneo y especialmente diseñadas para atender a la nueva generación de buques de gran envergadura.



Imagen 4: Terminales de cruceros Puerto de Málaga. Fotografía Santiago Mena Sáez.

3.2. PLAN ESPECIAL PUERTO-CIUDAD.

A este gran avance se le sumó, la cesión por parte del puerto de 200.000 m² de suelo para su reestructuración y aprovechamiento con la construcción de nuevas zonas urbanas a lo largo de más de 3.000 metros lineales del perímetro portuario. (Camps García, 2011) Dicho proyecto se conoce como Plan Especial Puerto - Ciudad y se divide en Muelle 1 y Muelle 2.

El objetivo principal del Plan Especial es acercar la ciudad al puerto, integrándolo en la vida de los ciudadanos. Con él se han creado nuevos recintos urbanos dedicados a actividades lúdicas y culturales.

Muelle 1 discurre paralelo al Paseo de la Farola y dispone de 472 metros lineales de atraque en la primera alineación y 99 metros lineales en la segunda. Además, se han reservado 170 metros lineales con 24 puntos de atraque para embarcaciones deportivas y de recreo de hasta 30 metros de eslora. Es frecuente ver yates, embarcaciones auxiliares de distintas administraciones y embarcaciones de Servicios Portuarios.

Tiene una superficie de 55.514 m² en la que se ha desarrollado el proyecto Muelle Uno Sea Shopping.

Esta superficie destina 14.000m² a locales que ofrecen una alternativa lúdica, comercial y gastronómica, un local de 6.300m² de edificabilidad para uso cultural, de titularidad pública, donde se prevé la implantación de la primera

filial fuera de Francia del Centro Pompidou⁶, y 1.000 plazas de aparcamiento subterráneo.

Muelle 2, renombrado como El Palmeral y paralelo al Paseo de los Curas, tiene 450 metros lineales de atraque y en su superficie se incluyen una zona de paseo y dos edificios de uso educacional y cultural, además de una Estación Marítima de Cruceros de tamaño pequeño o mediano. Esta pequeña terminal es la más cercana al centro de la ciudad y permite a los cruceristas acceder a pie al casco antiguo, sin necesidad de shuttles.



Imagen 5: Panorámica MuelleUno y El Palmeral. Fotografía: Yoljos.

La inversión fue de 80 millones de euros para el muelle 1, concesionado a la empresa Unión de Iniciativas de Marina de la Farola y 27 millones de euros para el muelle 2, inversión íntegramente pública por parte de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía, a través de la EPSA⁷. (Málagaport, 2014)

De esta manera desapareció la separación física entre puerto y ciudad antes mencionada, convirtiendo el borde portuario en una gran superficie de ocio y disfrute.

Uno de los objetivos prioritarios de la Autoridad Portuaria de Málaga dentro del desarrollo de su política comercial es la promoción y la potenciación del tráfico de cruceros, ya que, económicamente, está repercutiendo de manera muy positiva en la ciudad.

Con la construcción del Muelle de Levante y las nuevas terminales, el puerto de Málaga ha pasado a tener una de las mejores infraestructuras para el atraque de cruceros, ofreciéndoles inmejorables condiciones de calado y atraque, y las técnicas más modernas tanto en tratamiento de equipaje como en servicios para los cruceristas.

⁶ Fue inaugurado en París el 31 de enero de 1977. Desde su apertura, registró un gran éxito y rápidamente se convirtió en uno de los lugares culturales más visitados del mundo y en uno de los monumentos más visitados de Francia.

⁷ Empresa Pública de Suelo de Andalucía.

3.3. POSIBILIDADES DE ATRAQUE EN LA ACTUALIDAD.

La llegada de cruceros a los puertos es intermitente a lo largo del año, dependiendo del número de cruceros que elijan nuestra ciudad de análisis para formar parte de su ruta.

En la actualidad, la estación marítima dispone cinco posibles puntos distintos en los que atracar cruceros de gran tonelaje (Puerto de Málaga, Instalaciones Puerto de Málaga, 2013), y se encuentran distribuidos tal como muestra la Imagen 6:

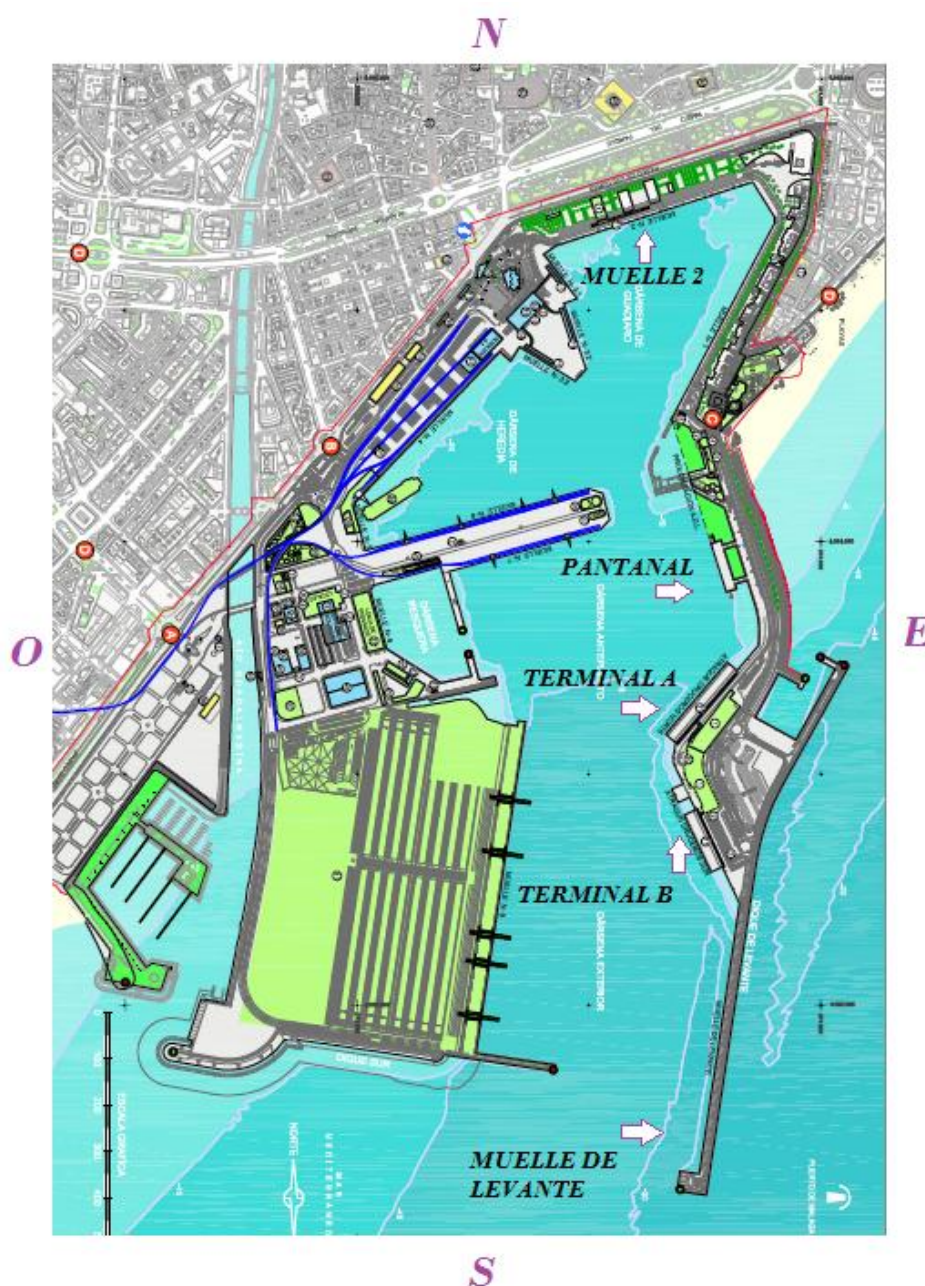


Imagen 6: Plano con los puntos de atraque para cruceros.

Por el momento, un total de cinco navieras han coincidido en el mismo espacio de tiempo en el puerto malagueño (Martínez P. , Un proyecto pionero abre una nueva dimensión al negocio de cruceros, 2014), pero la capacidad de éste ofrece la posibilidad de que atraquen hasta 7 navieras a la vez.

Si esto ocurriese, para exprimir al máximo el espacio portuario la distribución de los barcos debería ser semejante a la siguiente:

- Un barco de gran dimensión en la Terminal A.
- Un barco de gran dimensión en la Terminal B.
- Hasta dos barcos de dimensiones normales o uno de gran dimensión en el muelle de Levante.
- Un barco de dimensión normal en el Pantalán.
- Hasta dos barcos de dimensiones normales en el Muelle 2.

CAPÍTULO 4 TURISMO DE CRUCEROS EN MÁLAGA

El gran impacto percibido en la ciudad desde la llegada de los primeros cruceros a la nueva terminal fue notorio tanto por turistas como por ciudadanos.

La revitalización de los núcleos urbanos históricos, la puesta en marcha de planes de mantenimiento y mejora de playas o la mayor inversión en cultura son algunos ejemplos de aspectos positivos consecuentes de esta modalidad de turismo y que se analiza detalladamente más adelante.

Pese a su reciente creación, la estación marítima malagueña se ha ido posicionando rápidamente entre los principales destinos españoles para turismo de cruceros, por delante incluso de puertos más longevos.

A continuación se analizan el perfil del crucerista, las características de su visita, en qué prefieren gastar y cuál fue el motivo por el que decidieron venir. También, una pequeña comparativa con los demás puertos españoles para tener una idea más clara de la repercusión que esta modalidad de turismo está teniendo en la ciudad malagueña.

4.1. COMPARATIVA CON OTROS PUERTOS ESPAÑOLES.

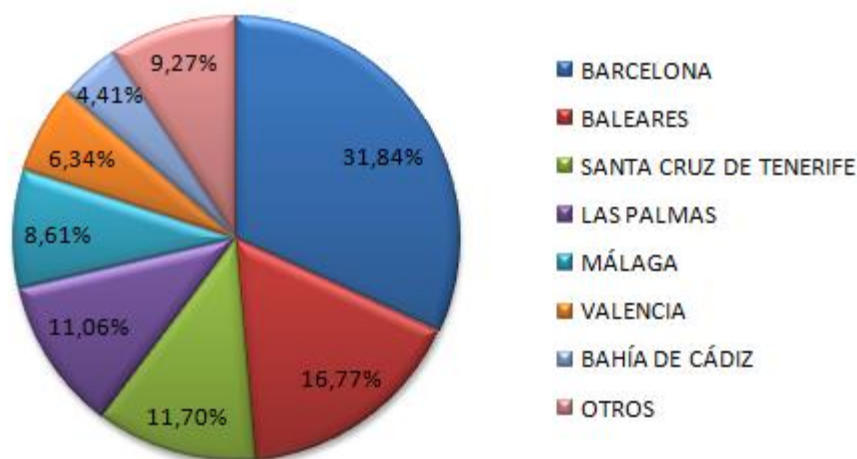
Actualmente el puerto de Málaga es el tercer puerto de la península y el sexto del total de puertos españoles con el mayor volumen de cruceristas, alcanzando en 2012⁸ una cuota del 8,6% sobre el total de pasajeros llegados en cruceros.

Los datos presentados a continuación han sido consultados en el Informe Resumen de Análisis del Turismo de Crucero en Málaga para el año 2012, realizado por la SOPDE⁹. La información incluida en dicho informe sigue vigente en la actualidad. (SOPDE, 2012)

Como muestran los Gráficos 1 y 2, en cifras de 2012 ocupaba la quinta posición nacional y la segunda peninsular, pero por diversos motivos, como la subida de las tasas de atraque o la búsqueda de nuevas rutas por parte de las compañías de cruceros, la cuota decreció un 39%, siendo el puerto malagueño en 2013 superado en número de cruceristas llegados por el puerto de Valencia.

Aún así, se trata de cifras motivacionales, pues en menos de diez años se ha convertido en uno de los puertos españoles más demandados de las costas del Mediterráneo. (Generalitat Valenciana, 2013)

GRÁFICO 1: DIVISIÓN EN PORCENTAJE DEL TOTAL DE CRUCERISTAS LLEGADOS A PUERTOS ESPAÑOLES EN 2012

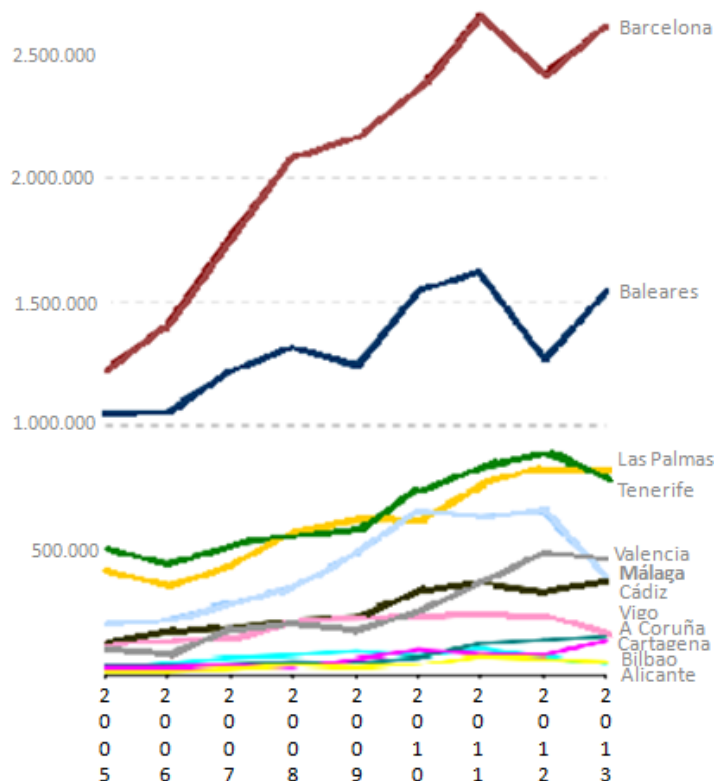


Fuente: Informe resumen del análisis del turismo de cruceros en Málaga 2012. Elaboración propia.

⁸ Datos de 2012 para mantener cierta equidad entre la información, ya que no todas las fuentes presentan cifras de 2013.

⁹ Sociedad de Planificación y Desarrollo.

GRÁFICO 2: NÚMERO DE CRUCERISTAS EN PUERTOS ESPAÑOLES
2005-2013



Fuente: TURISME, Agencia valenciana del Turismo.

Esa búsqueda de nuevas rutas por parte de los cruceristas mucho tuvo que ver con un cúmulo de malas decisiones de la principal compañía de cruceros operativa por el Mediterráneo durante aquellos años, Royal Caribbean.

Bien es cierto que, con su naviera Adventure Of the Seas, la compañía se convirtió en la principal vía de entrada de cruceristas a nuestro puerto, tanto por las dimensiones del buque como por haber elegido el puerto de Málaga como puerto base.

El problema vino porque, aunque el Puerto de Málaga cuente con una gran infraestructura, se necesitan de al menos dos días de navegación hasta la costa italiana o francesa y eso resta interés para el crucerista.

La solución más rápida que la compañía encontró fue poner una gran cantidad de cabinas a precios muy bajos, lo que provocó que los demandantes se acostumbraran a estos precios y ahora estén reacios a pagar precios superiores. A efectos futuros no ha sido beneficioso ni si quiera para la propia naviera ya que los cruceristas se acabaron cansando de la ruta. (Martínez P. , Navieras americanas barajan Málaga como base de cruceros para 2015, 2014)

Para Málaga, la estación portuaria es una importante vía de entrada de viajeros. Como se detalla en el Cuadro 2, en 2012 recibió a un total de 651.517 pasajeros a bordo de 249 buques. Incrementó el número de cruceristas en un 2%, frente al descenso de un -5,4% del total nacional. (Puertos del Estado, 2014)

CUADRO 2: EVOLUCIÓN NÚMERO DE PASAJEROS Y NÚMERO DE CRUCEROS PUERTO DE MÁLAGA PERIODO 2008-2012

AÑO	Nº PASAJEROS	% VAR. INTERANUAL	% VAR. 2012/2008
2008	352.993		
2009	487.955	38,23	84,6
2010	659.123	35,08	
2011	638.845	-3,08	
2012	651.517	1,98	
AÑO	Nº CRUCEROS	% VAR. INTERANUAL	% VAR. 2012/2008
2008	271		
2009	302	11,44	-8,11
2010	312	6,62	
2011	296	-3,11	
2012	249	-5,12	

Fuente: Web Puertos del Estado. Elaboración propia.

La comparativa muestra también como, con respecto a cifras de 2011, se produjo un aumento en el número de cruceristas pero un descenso en el número de buques atracados, lo que significa que han llegado buques de mayor capacidad. El número de buques descendió un -5,12%, lo que supone 16 cruceros menos. El aumento en turistas a bordo en términos absolutos es de 12.672.

El número de buques pasa de los 271 registrados en 2008 a 249 en 2012, lo que supone una variación negativa del -8,12%. Por el contrario, los pasajeros pasan de 352.993 en 2008 a 651.517 en 2012; hablamos de un aumento del 84,6%.

Estas cifras reflejan también que el puerto de Málaga se está teniendo de nuevo más en cuenta entre los cruceristas a la hora de elegir destino. En el Cuadro 3 se especifican el número de cruceristas llegados a cada uno de los puertos españoles en 2011 y 2012 y la respectiva variación interanual, de un 2% en el caso de Málaga.

CUADRO 3: TASA DE VARIACIÓN INTERANUAL DEL NÚMERO DE CRUCERISTAS LLEGADOS A CADA UNO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2012

CRUCERISTAS	AÑO 2011	AÑO 2012		VAR. 2012/11
Barcelona	2.642.493	2.408.960	●	-8,84%
Baleares	1.614.499	1.269.208	●	-21,39%
Santa Cruz de Tenerife	828.332	885.625	●	6,92%
Las Palmas	760.896	836.896	●	9,99%
Málaga	638.845	651.517	●	1,98%
Valencia	378.463	480.233	●	26,89%
Bahía de Cádiz	374.217	334.266	●	-10,68%
Vigo	253.637	235.328	●	-7,22%
A Coruña	128.563	140.890	●	9,59%
Cartagena	88.081	83.917	●	-4,73%
Alicante	108.435	78.825	●	-27,31%
Bilbao	77.345	65.953	●	-14,73%
Almería	37.047	24.266	●	-34,50%
Sevilla	16.058	15.414	●	-4,01%
Santander	14.207	13.673	●	-3,76%
Motril	8.998	10.606	●	17,87%
Gijón	7.297	8.141	●	11,57%
Ferrol-S. Cibrao	9.423	7.068	●	-24,99%
Ceuta	4.841	5.201	●	7,44%
Meiella	844	2.687		
Avilés	-	2.284		
Huelva	650	2.103	●	223,54%
Vilagarcía	3.126	2.012	●	-35,64%
Castellón	586	746	●	27,30%
Tarragona	752	-		
TOTAL	7.997.635	7.565.819	●	-5,40%

Fuente: Informe resumen del análisis del turismo de cruceros en Málaga 2012.

A pesar de los resultados negativos del periodo de análisis 2008-2012, la evolución del número de pasajeros y buques en el puerto de Málaga muestra una tendencia creciente.

Dicho 2% cobra más valor si tenemos en cuenta la variación negativa sufrida por 12 de los 25 puertos españoles, incluyendo los que ocupan la primera y segunda posición en el ranking de llegadas, Barcelona con un descenso del -8,84% y Baleares con un -21,39%.

Puntualizar que, aunque aún no se haya publicado el análisis del año 2013, el descenso en llegada de buques también fue notorio en este periodo.

Positivas en cambio son las previsiones relativas al año 2015, y es que varias navieras han confirmado ya que mantendrán el puerto de Málaga dentro

de su ruta el próximo año. A esto, hay que sumarle las intenciones que ciertas compañías americanas tienen por incluirlo en sus rutas, dato que analizaremos más adelante. (Martínez P. , Navieras americanas barajan Málaga como base de cruceros para 2015, 2014)

4.2. PERFIL SOCIOECONÓMICO DEL CRUCERISTA

La técnica de investigación utilizada para conocer el perfil del turista de cruceros que llegó a Málaga en 2012 fue la encuesta. Después de estimar qué proporción era necesaria según el tamaño de la población, se encuestó, de forma personal, a 1.200 cruceristas del total de llegados al puerto.

Los aspectos estudiados en la encuesta se encuentran adjuntos en el Anexo 1.

Dichas encuestas se distribuyeron como muestra el Cuadro 4, según se tratase de pasajeros de un crucero de lujo o estándar y a su vez, si éste eligió Málaga como puerto de tránsito o puerto de base.

CUADRO 4: DISTRIBUCIÓN DE LAS ENCUESTAS SEGÚN TIPO DE CRUCERISTA

CRUCERISTAS EN TRÁNSITO 800	LUJO 300
	ESTANDAR 500
CRUCERISTAS PUERTO BASE 400	LUJO 100
	ESTANDAR 300

Fuente: Sociedad de Planificación y Desarrollo. Elaboración propia.

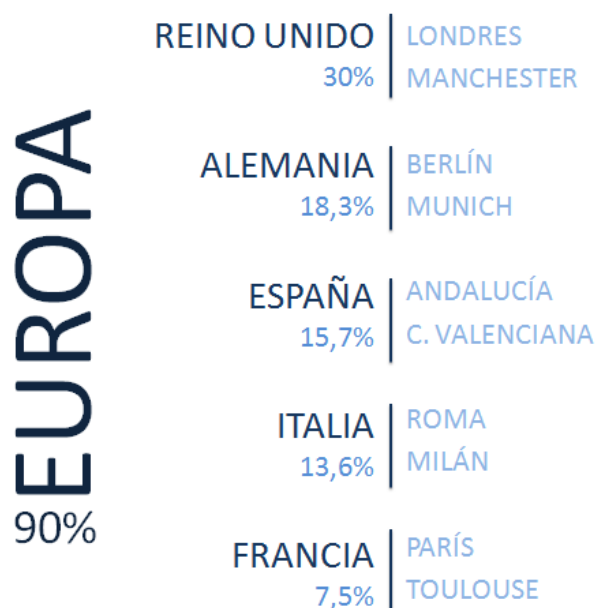
Las encuestas se realizaron en español, inglés, alemán y francés en 32 días distribuidos a lo largo del año entre pasajeros de 18 navieras diferentes. El número de navieras de cada compañía se estimó según la asiduidad con la que visitaron Málaga, destacando Royal Caribbean y Costa Cruceros. (SOPDE, 2012)

Según datos recogidos en el informe resumen del Análisis del Turismo de Cruceros en Málaga en el año 2012, realizado por SOPDE para el Puerto de Málaga, el perfil socio económico que caracteriza al crucerista que llega al puerto de Málaga es el siguiente:

Del total de cruceristas que llegaron al puerto de Málaga, el 90% procedía de Europa, incluida España, seguidos por el 5,9% procedente de América y el 3,0% de Asia.

Como muestra el Cuadro 5, En 2012 Reino Unido fue el mercado más importante, seguido de Alemania. En tercer lugar se encuentran los propios cruceristas españoles, destacando entre ellos andaluces, valencianos y madrileños. Dentro de Andalucía, resaltar Sevilla.

CUADRO 5: PRINCIPALES MERCADOS EMISORES EUROPEOS 2012

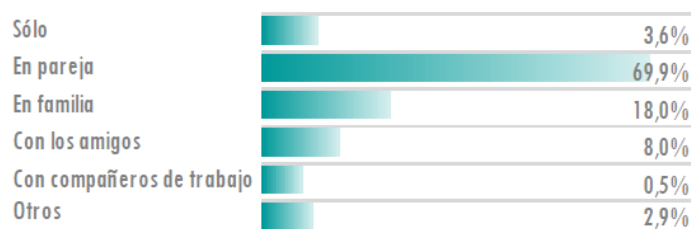


Fuente: Informe resumen del análisis del turismo de cruceros en Málaga 2012.

Elaboración propia.

Siete de cada diez pasajeros afirman viajar en pareja. El 18% dijo hacerlo en familia y el 8% con amigos.

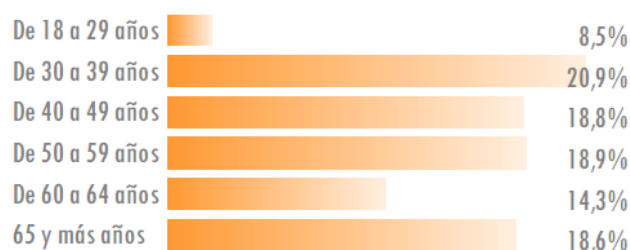
GRÁFICO 3: DIVISIÓN DE CRUCERISTAS LLEGADOS AL PUERTO DE MÁLAGA EN 2012 POR GRUPOS



Fuente: SOPDE.

La edad media del crucerista roza los 50 años, aunque los intervalos de edad más representativos son de 30-39 años, con una cuota del 20,9% y los grupos de más de 60 años con un 32,9%.

GRÁFICO 4: DIVISIÓN DE CRUCERSITAS LLEGADOS AL PUERTO DE MÁLAGA EN 2012 POR GRUPOS DE EDAD



Fuente: SOPDE.

El 58,9% estaban trabajando en el momento de realizar el crucero y el 31,4% estaban jubilados.

4.3. CARACTERÍSTICAS DE LA VISITA.

La duración media de la visita del crucerista es de 5 a 6 horas, descendiendo a 4 horas y 40 minutos en los cruceros en escala y ascendiendo a 7 horas y media en el caso de los cruceros base. Además, gracias a la pre contratación de visitas organizadas la posibilidad de destino no sólo se centra en Málaga capital, si no que es extensible a Marbella, Mijas, Nerja o incluso provincias vecinas como son Granada y Córdoba.

El gasto medio del crucerista del puerto de Málaga se sitúa en 62,55 euros. Siendo más del 50% destinado a compras, restauración y actividades gastronómicas. Más adelante se analizará en profundidad.

Teniendo en cuenta el dato anteriormente mencionado que apuntaba que en 2012 un total de 651.517 pasajeros llegaron por esta vía, con este gasto medio vemos que la inversión recibida oscila en torno a los 40 millones de euros. (SOPDE, 2012)

La misma fuente detalla que los aspectos más valorados fueron la restauración, la hospitalidad, las facilidades de pago, la amabilidad y la relación calidad precio; señalando además como atributos positivos el clima, la belleza y el ambiente de la ciudad.

Como elementos culturales destacaron muy positivamente La Alcazaba, el Teatro Romano, la Catedral, Gibralfaro y los museos Picasso y Thyssen.

CUADRO 6: VALORACIÓN DEL DESTINO DE MÁLAGA 2012
POR DESTINO Y OFERTA CULTURAL



Fuente: Informe resumen del análisis del turismo de cruceros en Málaga 2012

4.4. FACTORES MOTIVACIONALES Y FIDELIDAD.

Los principales aspectos motivacionales que llevaron a los turistas a decantarse por el turismo de cruceros frente a otras modalidades fueron, con un 22,2% y un 13% respectivamente, la comodidad y la posibilidad de conocer diversas ciudades en un mismo viaje sin necesidad de deshacer las maletas.

Más de una décima parte destacaron también la importancia de disfrutar de unas vacaciones y descansar. También una importante mención para la celebración de algún tipo de evento familiar, como son la luna de miel, bodas de oro o cumpleaños.

El aspecto más determinante a la hora de elegir el crucero es la ruta o destinos a visitar durante el trayecto, pues el 55,2% de los entrevistados lo señalan como el primer factor motivacional para haber elegido esa ruta y no otra. Le siguen el precio, con un 30%, la fecha en que se realiza con un 7,4% y el propio barco con un 6,3%.

El 35,6% de los pasajeros de los cruceros atracados en el puerto de Málaga en 2012 afirmaron que fue su primera experiencia en un viaje en Cruceros y el 43,8% su segunda o tercera vez.

El 61,5% estaban visitando Málaga por primera vez, frente al tercio restante que ya había estado anteriormente.

Además, ocho de cada diez cruceristas que visitaron Málaga en 2012 afirman que volverían en otras ocasiones, el 89,6% de los turistas entrevistados la recomendarían y el 96% se llevaron una imagen del destino igual o mejor que la esperada. Tan sólo el 2,2% manifiesta no tener intención de volver y el 3,5% se fue con una imagen peor de la esperada.

4.5. ANÁLISIS DEL GASTO TURÍSTICO.

El Turismo de Cruceros se ha consolidado en pocos años como una importante baza para la economía malagueña. Ha pasado de ser una fuente de ingresos prácticamente irrelevante, a ser un elemento dinámico, no solo de la actividad portuaria, sino para toda la ciudad, con importantes efectos directos e indirectos en el resto de los sectores económicos. (SOPDE, 2012)

El gasto de los turistas que llegan en cruceros se reparte entre artesanía, joyerías, zapaterías, tiendas de moda, museos,... además del lógico gasto en cafeterías, bares, restaurantes, hoteles o taxis. Como hemos dicho anteriormente, el gasto medio del crucerista que llega al Puerto de Málaga se sitúa en 62,55 euros.

¿En qué gastan los cruceristas?

8 de cada 10 en compras

8 de cada 10 en restauración/actividades gastronómicas

2 de cada 10 en visitas organizadas/excursiones

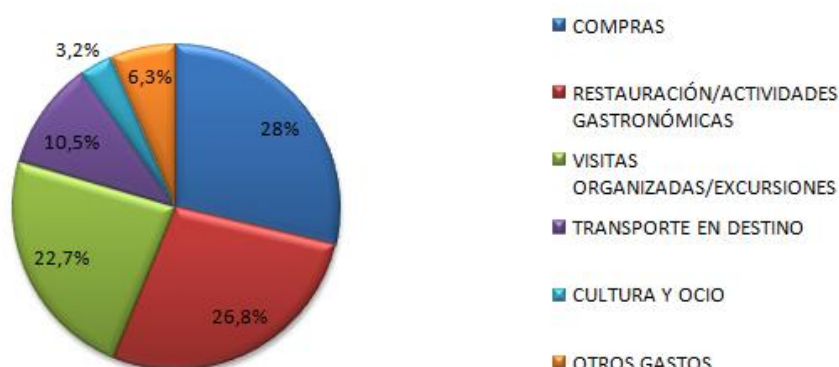
5 de cada 10 en transporte en destino

3 de cada 10 en visita cultural

Fuente: SOPDE. Elaboración propia.

El Gráfico 5 muestra que, de dicho gasto, más de la mitad fue destinado a compras y restauración o actividades gastronómicas. Parte notable de este presupuesto, casi un 23%, se invirtió en visitas organizadas o excursiones. También es destacable el 10,5% destinado a transporte una vez llegados al destino.

GRÁFICO 5: DIVISIÓN DEL GASTO TOTAL MEDIO DE LOS CRUCERISTAS EN EL AÑO 2012



Fuente: Informe resumen del análisis del turismo de cruceros en Málaga 2012. Elaboración propia.

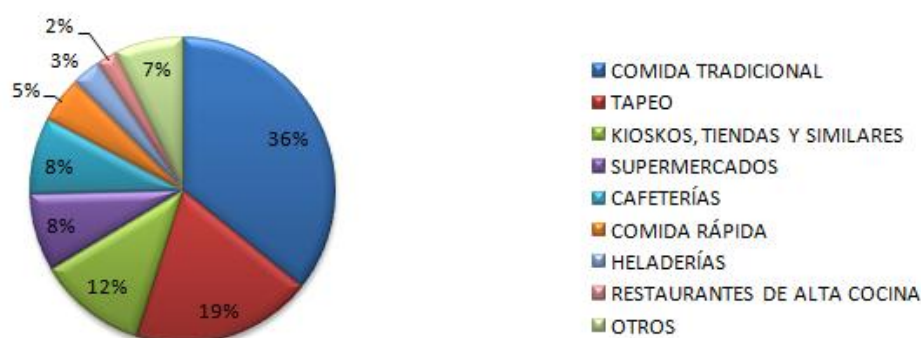
Del gasto destinado a compras, casi la cuarta parte se destinó a la compra de recuerdos y souvenirs, seguido del 19,7% para gastos en moda y complementos. La compra de vinos y licores supuso el 13,2% del total.

El 26,8% destinado a la oferta gastronómica de la ciudad, es el porcentaje más distribuido entre los distintos gremios que pertenecen a esta modalidad.

Como se observa en el Gráfico 6, más de la mitad se desembolsó en establecimientos de restauración dedicados a la comida tradicional y al tapeo. También es importante el porcentaje del gasto en alimentación que reciben kioscos y pequeñas tiendas (11,5%), así como supermercados y cafeterías, con un 8,2% cada uno.

Los restaurantes de comida rápida (4,8%), las heladerías (3%) y los restaurantes de alta cocina (2,2%) reciben también una parte de este gasto.

GRÁFICO 6: DIVISIÓN DEL GASTO TOTAL MEDIO DESTINADO A RESTAURACIÓN O ACTIVIDADES GASTRONÓMICAS EN EL AÑO 2012



Fuente: Informe resumen del análisis del turismo de cruceros en Málaga 2012. Elaboración propia.

Que los turistas inviertan gran parte de su gasto en restauración y actividades gastronómicas nos indica que la dieta mediterránea sigue estando muy bien valorada. Además, el porcentaje de gasto en comida rápida es con claridad mucho menor que el destinado a comida tradicional y tapeo.

Centrándonos ahora en el gasto en excursiones, 9 de cada 10 cruceristas que contrataron una excursión lo hicieron dentro del propio crucero.

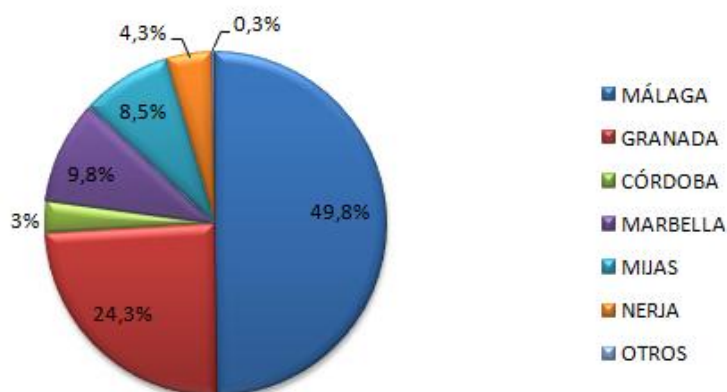
Del total de cruceristas que contratan una excursión organizada, el 49,8% elige visitar Málaga, el 24,3% la vecina Granada, el 3% Córdoba y el porcentaje restante se reparte entre pueblos y municipios pertenecientes a la provincia malagueña, destacando Mijas, Marbella y Nerja.

Por tanto el turismo de cruceros no sólo es algo positivo para Málaga. Claramente Granada se beneficia de la llegada de cruceristas por la gran cantidad de ellos que decide visitarla, probablemente motivados por la visita a la Alhambra y la gran oferta gastronómica que ofrecen con la cultura de la tapa.

De las excursiones pre contratadas, el 88,5% incluyen guía turístico y el 87,5% transporte.

El 15,4% de estas incluyó un almuerzo durante su desarrollo, cantidad que no se incluye en el gasto destinado a restauración o actividades gastronómicas.

GRÁFICO 7: DISTRIBUCIÓN DEL PORCENTAJE DE TURISTAS QUE CONTRATAN UNA EXCURSIÓN ORGANIZADA POR ELECCIÓN DE DESTINO



Fuente Informe resumen del análisis del turismo de cruceros en Málaga 2012. Elaboración propia.

Uno de cada tres turistas realiza una visita o actividad cultural, pero sólo el 3,2% de gasto total se destina a entradas de museos o monumentos. Hablamos de un porcentaje tan bajo debido a que el 60% de las excursiones incluye la entrada a algún museo o monumento, por lo que la contabilización del gasto se incluye en gastos en excursión.

El Museo Picasso y el Museo Carmen Thyssen fueron en 2012 las principales elecciones del grupo de cruceristas que apostó por la cultura.

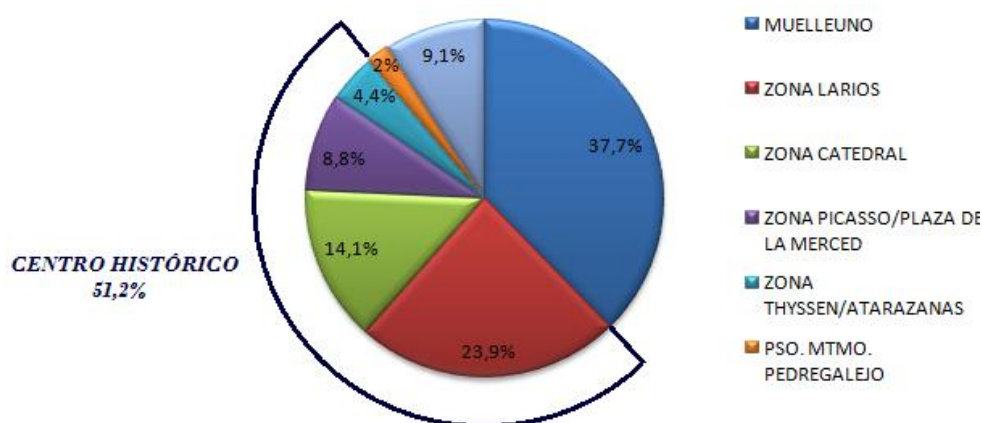
Acerca del cuarto grupo de la división del gasto total medio del crucerista, el transporte en el destino, decir que el 54,8% del total utilizaron algún medio para visitar el destino.

Dentro de este porcentaje, destacaron la elección de taxis con un 31,6%, sobre todo los pasajeros que embarcaron por primera vez en los cruceros con Málaga como puerto base. Le siguen los autobuses de línea con un 20,9%, el autobús turístico con el 19,8% autobús turístico y los tradicionales coches de caballo con un 18,1%. Estos últimos dos grupos fueron, además, los dos únicos medios de transporte incluidos en las excursiones contratadas.

El MuelleUno es la zona en la que mayor número de cruceristas realizan algún tipo de gasto, seguido del centro histórico y el paseo marítimo de Pedregalejo. Sin embargo, es en el área del centro histórico, y no en la del MuelleUno, en donde el gasto realizado es mayor.

Como muestra el Gráfico 8, al desglosar este gasto turístico, más de la mitad se efectuó en el centro histórico, siendo, por orden descendente, la zona Larios, la zona Catedral y la zona Picasso-Plaza de la Merced, las que más ingresos recibieron.

GRÁFICO 8: DIVISIÓN DEL GASTO TURÍSTICO DE LOS CRUCERISTAS SEGÚN ZONAS EN EL AÑO 2012



Fuente: SOPDE: Elaboración propia.

Un 9% del total de cruceristas pernoctaron en Málaga antes de embarcar, de los cuales, dos de cada tres se alojaron en establecimientos hoteleros, siendo la categoría de tres estrellas la más demandada.

CAPÍTULO 5 CÓMO HA INFLUIDO LA LLEGADA DE CRUCEROS AL SECTOR TURÍSTICO MALAGUEÑO.

El gasto que efectúan los pasajeros de los cruceros supone un impacto importante para la producción, el empleo y la renta de la provincia. Como breve ejemplo, el 37,7% del gasto turístico realizado en el Muelle Uno proviene de turistas de crucero.

Dicho impacto no está sólo compuesto de efectos directos, si no también indirectos e inducidos.

"El impacto directo se corresponde con la producción (valor añadido) y el empleo generados en aquellos sectores que son receptores directos de las inversiones. También se refiere al gasto que atrae la organización del evento o el despliegue de la nueva infraestructura, así como los que se ven afectados por la reforma normativa o regulatoria.

El impacto indirecto se corresponde con la producción y el empleo generados en los sectores que se benefician indirectamente de las inversiones y del gasto, es decir, aquellos que suministran a los sectores directamente afectados los bienes y servicios necesarios para su actividad.

El impacto inducido se corresponde con la producción y el empleo que se genera gracias al consumo de bienes y servicios que realizan los empleados de los sectores que se benefician, directa o indirectamente, de las inversiones y gastos." (PwC, 2013)

Por tanto, supone un efecto directo sobre empresas que ofrecen los bienes y servicios demandados por los cruceristas, así como un efecto multiplicador a empresas de otra rama de la economía proveedoras de los inputs o consumos intermedios que son necesarios para que se pueda producir.

También se deben contabilizar otros gastos como son los gastos de la tripulación, que pueden llegar a ser hasta el 30% del pasaje del buque, las tasas portuarias, el aprovisionamiento del barco (agua, combustible, alimentos,...) o la repercusión que puede tener un acontecimiento.

5.1. EFECTOS ECONÓMICOS.

Centrándonos ahora en los efectos económicos de Turismo de Cruceros en Málaga en el año 2012, el impacto directo del gasto de los pasajeros incluyó gastos en transporte, alojamiento, excursión, restauración, oferta de ocio y cultura, compras y otros conceptos. Para su cálculo se multiplicó en gasto medio diario estimado por el número de cruceristas que gastaron.

Y es que de los 651.517 cruceristas llegados al Puerto de Málaga en 2012, el 6,3% no realizó ningún gasto, por lo que para que el valor fuese real se trabajó con la cifra de 603.924 cruceristas.

Dicho esto, el gasto efectuado por los pasajeros y considerado como impacto directo ascendió a 37.777.440,30 euros. (SOPDE, 2012)

Como muestra el Cuadro 7, a la hora de calcular el impacto del gasto en la economía malagueña hay que reestructurar las partidas de gasto, es decir, la nueva demanda que se genera para cada rama productiva, en función de la naturaleza del gasto y lo que se quiere realizar.

CUADRO 7: DISTRIBUCIÓN DEL GASTO DEL TURISTA DE CRUCEROS

	IMPORTE (Euros)	Porcentaje (%)
AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA	704.323,69	1,86
INDUSTRIA	3.023.375,83	8,00
Extractivas	-	-
Manufactureras	2.986.852,37	7,91
Energía, gas y agua	-	-
CONSTRUCCIÓN	-	-
SERVICIOS	34.049.740,78	90,13
Comercio, hostelería, transporte y comunic	30.546.209,39	80,86
Finanzas, inmobiliarias, alquileres y servicio	627.385,46	1,66
Otros servicios	2.876.145,93	7,61
Total	37.777.440,30 €	

Fuente: Sociedad de Planificación y Desarrollo.

Esta distribución del gasto viene acompañada de su respectiva variación en la productividad.

No todo el gasto se destina únicamente al sector servicios, pues las navieras necesitan aprovisionamientos para cubrir las necesidades de sus pasajeros. Es por ello que, por ejemplo, el grupo de agricultura, ganadería y pesca reciba tal cuantía.

A través de método Input-Output¹⁰, (García Muñiz & Ramos Carvajal, 2003) se estimó que el impacto total generado fue de 56,6 millones de euros y el impacto inducido rondó los 18,8 millones de euros.

¹⁰ Modelo económico desarrollado por el economista estadounidense Wassily Leontief que analiza la interdependencia de industrias en una economía. Demuestra como las salidas de una industria (outputs) son entradas de otra (inputs) y posibilita la realización de simulaciones y predicciones sobre impactos externos en la estructura económica.

Como muestra el Cuadro 8, al fraccionar el impacto económico por ramas, se observa que el sector servicios es el sector que más incrementó su producción, seguido del sector de la industria y el sector primario.

CUADRO 8: DISTRIBUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN GENERADA POR RAMAS PRODUCTIVAS EN EL ENTORNO DE MÁLAGA EN 2012

	PRODUCCIÓN TOTAL		PRODUCCIÓN INDUCIDA	
	IMPORTE (Euros)	Porcentaje (%)	IMPORTE (Euros)	Porcentaje (%)
AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA	2.021.237,42	3,57	1.316.913,73	7,00
INDUSTRIA	7.918.703,62	13,99	4.895.327,79	26,01
Extractivas	27.308,13	0,05	27.308,13	0,15
Manufactureras	6.718.910,53	11,87	3.732.058,16	19,83
Energía, gas y agua	1.172.484,95	2,07	1.135.961,50	6,04
CONSTRUCCIÓN	878.003,57	1,55	878.003,57	4,67
SERVICIOS	45.777.691,18	80,89	11.727.950,39	62,32
Comercio, hostelería, transporte y comunic	36.916.883,60	65,23	6.370.674,22	33,85
Finanzas, inmobiliarias, alquileres y servicio	5.492.680,99	9,71	4.865.295,52	25,85
Otros servicios	3.368.126,59	5,95	491.980,65	2,61
Total	56.595.635,79 €	100,00	18.818.195,49 €	100,00

Fuente: Sociedad de Planificación y Desarrollo.

La parte de la producción que se destina a usos finales se denomina Valor Añadido Bruto (VAB), representando un 49% de la producción total en nuestro área de análisis.

El VAB total se calcula restando al impacto total de la producción a precios básicos, el impacto total de los consumos intermedios a precios de adquisición.

Como muestran las cifras del Cuadro 9, ese 49% antes mencionado representa la cuantía de casi 27 millones y medio de euros.

CUADRO 9: DISTRIBUCIÓN DEL VALOR AÑADIDO BRUTO EN 2012

	IMPACTO DIRECTO	IMPACTO INDUCIDO	IMPACTO TOTAL
PRODUCCIÓN A PRECIOS BÁSICOS	37.777.440,30	18.818.195,49	56.595.635,79
-	-	-	-
CONSUMOS INTERMEDIOS A PRECIOS DE ADQUISICIÓN	19.155.810,67	9.941.140,17	29.096.950,83
=	18.621.629,63	+ 8.877.055,32	= 27.498.684,95

Fuente: Sociedad de Planificación y Desarrollo. Elaboración propia.

El 87% del VAB pertenece al sector servicios, alcanzando la cifra de los 23.952.120,02 millones.

Cada día de cruceros, los turistas generaron un impacto económico de 300.000 €, siendo la media de cruceros por día de 1,44. Esto indica que los días de máxima ocupación, con hasta 5 cruceros, se llegó al millón de euros. (Puerto de Málaga, Memoria anual, 2012)

En 2012 hubo actividad crucerística 200 días, dato que indica que el impacto económico de cada día de crucero fue de 282.978,18 euros.

5.2. REPERCUSIÓN SOBRE EL EMPLEO.

Puesto que la llegada de cruceros es intermitente durante todo el año, al analizar la repercusión sobre el empleo no podemos hablar de cifras anuales exactas.

Cada día que el puerto malagueño recibe la llegada de cruceros supone el mantenimiento o creación de 745 jornadas laborales; de esta manera, si transformáramos estas cifras a su equivalencia en jornadas laborales a tiempo completo anual, hablaríamos de que el gasto de los pasajeros de los cruceros que atracan en Málaga supone para la provincia el mantenimiento o creación de 673 empleos.

Que la llegada de cruceros genere empleo es razón más que suficiente para que se expriman al máximo todas las ideas que posibiliten la llegada de nuevos buques.

El comportamiento del crucerista en la ciudad depende mucho del lugar que dicha ciudad ocupe en la ruta. Una estación portuaria puede ser puerto base, para el embarque y desembarque de los cruceristas de unas compañías y puerto de escala para otras, en la que los cruceristas disponen de una franja horaria para visitar el destino.

Por ello, también varía el tipo y número de personal necesario según la modalidad de operativa y, por tanto, la repercusión en el empleo.

5.2.1. Ejemplo de repercusión en el Empleo según tipo de puerto.

Para que se aprecie con más claridad la repercusión de esta modalidad de turismo en el empleo, este ejemplo refleja el personal necesario para que un solo crucero lleve a cabo exitosamente su operativa.

5.2.1.1. Málaga como Puerto Base.

Según las dimensiones de la naviera y la cantidad de pasajeros que transporte, el número de trabajadores necesarios para llevar a cabo todos los servicios de suelo será mayor o menor.

Para ejemplificar, el *Adventure of the Seas* de Royal Caribbean International, que ha mantenido Málaga como puerto base durante varias temporadas consecutivas y que fue el encargado de inaugurar la Terminal A, reúne las características promedio de los barcos que llegan al puerto malagueño.

En él suelen viajar 3.138 pasajeros, pero puede hospedar un total de 3.840, además de los 1.181 miembros de la tripulación. (ShipParade, 2014)



Imagen 7: La naviera Adventure of the Seas atracada en el Puerto de Málaga. Fotografía Santiago Mena Sáez.

Que un crucero de esta envergadura atraque en el puerto de Málaga para embarque y desembarque requiere, cada día, de los puestos de trabajo recogidos en el Cuadro 10:

CUADRO 10: PERSONAL EXTERNO NECESARIO POR CADA OPERATIVA DE UN BARCO LLEGADO A PUERTO BASE.

	DESEMBARQUE	EMBARQUE	PRE-POST
CONSIGNATARIO	1/2 pax.	1/2 pax.	
AMARRADORES	2/3 pax.	2/3 pax.	
POLICIA NACIONAL / G.CIVIL	2/3 pax.	-	
POLICIA PORTUARIA	10 pax.	10 pax.	
PERSONAL TERMINAL	3 pax.	3 pax.	
MALETEROS	15/20 pax.	15/20 pax.	
PERSONAL TTOO	7/9 pax.	40/50 pax.	
PERSONAL EN AEROPUERTO	5/6 pax.	5/6 pax.	
PERSONAL SEGURIDAD INTERNA	6 pax.	6 pax.	
TIENDAS	-	6/8 pax.	
AUTOCARES	12-15 pax.	12-15 pax.	Variable
TAXIS			Independiente
GUÍAS			Variable

Fuente: J. Martínez, ejecutivo de operaciones para Inter cruises. Elaboración propia.

Se trata de cifras orientativas aportadas por propios empleados del sector. (Martínez J. M., 2014) No se pueden aportar cifras reales, pues se trata de empresas privadas y no hay publicada información interna.

Exceptuando Policía Nacional/Guardia Civil y Policía Portuaria, los puestos de trabajo mencionados serán ofertados únicamente los días que el barco atraque en puerto. No se trata por tanto de una jornada laboral estándar con sueldo y horario fijo.

Durante el procedimiento de desembarque, una vez llegado el buque, se precisa de los amarradores para preparar los cabos. Mientras tanto, bien la Policía Nacional o la Guardia Civil suben a bordo para el control de documentación y pasaportes, sobre todo de aquellos que no son miembros de la UE y necesitan documentos especiales. Hasta que no se compruebe que todo está en regla no se autoriza el desembarque de ningún pasajero.

Los maleteros descargan y reorganizan el equipaje de aquellos pasajeros que desembarcan, previamente recogido y clasificado por personal interno de la compañía de cruceros.

Una vez van desembarcando, el personal perteneciente al tour operador se encarga de organizar los grupos para abandonar la terminal según el tipo de contratación de servicios que tenga cada crucerista. Es aquí donde se incluyen los servicios "pre" y "post".

Los servicios "pre" y "post" abarcan, desde autobuses shuttle al aeropuerto o estación de tren, hasta la contratación de excursiones o reservas de habitaciones de hotel de aquellos cruceristas que aprovechen la escala base en Málaga para pasar algunos días extras en la ciudad.

Los pasajeros que deciden ir directamente al aeropuerto, si contratan el servicio de transporte con la compañía, son recogidos en autocares y recibidos en el aeropuerto por personal específico del tour operador que gestionará su vuelta.

Las grandes dimensiones de las Terminales de cruceros del puerto de Málaga permiten que casi paralelamente al desembarque se vaya produciendo el embarque de los cruceristas que inician su ruta.

El mismo personal de aeropuerto que se encarga de recoger a los desembarcados recibe a los recién llegados al aeropuerto y coordina su traslado a la terminal. Una vez allí, parte del staff del tour operador se encarga de la recogida de equipaje y posterior entrega a los maleteros que, previo control de seguridad, lo llevan al interior del barco para que el pasajero lo encuentre en la puerta de su camarote.

Una vez despreocupados por el equipaje, el personal interno de la terminal comprueba que las tarjetas de embarque se correspondan tanto con el pasajero como con el barco. Tras esto y haber pasado el pertinente control de seguridad, deben realizar el check-in.

Es en esta posición en la que se concentra el grosso del personal subcontratado por el tour operador, pues se debe embarcar a más de 3.000 personas en el menor tiempo posible. (García, 2012)

Tras la recogida de la "Seapass card"¹¹, cruzan el último control de documentación y pasan a estar a cargo del personal de la compañía de crucero.



Imagen 8: Empleados de un TTOO en su jornada laboral. Fotografías: Mar García.

En la misma superficie en la que se desarrolla el check-in, los cruceristas disponen de tiendas para compras de última hora, cambio de moneda... Estas tiendas se encuentran en el interior de la terminal y sólo abren los días de actividad.

Mientras las actividades de desembarque y embarque se llevan a cabo, el consignatario¹² se encarga de coordinar todos los servicios que cubrirán las necesidades manifestadas por la naviera antes de su llegada; control de posibles problemas con visados; aprovisionamiento de alimentos, agua, combustible, etc., servicios sanitarios especiales, coordinación de vuelos pre contratados a través de la compañía,... (Vigil-Escalera Piñero, 2012)

La función de consignatario es crucial para una operativa exitosa.

Cuando todo esto se ha llevado a cabo, los amarradores sueltan los cabos y el crucero zarpa.

Una vez llegada la hora de zarpar el crucero no esperará a ningún pasajero, salvo que el retraso se deba a problemas de vuelos o transporte contratados por la misma compañía. (Martínez J. M., 2014)

¹¹ Tarjeta personal de cada pasajero que, dentro del crucero, le servirá tanto para identificarse como para hacer cualquier tipo de pago, así como para acceder a su camarote y subir y bajar del crucero en puertos de escala.

¹² Máximo colaborador de la naviera en tierra: Se encarga de realizar todas las operaciones materiales y actos jurídicos necesarios para atender las necesidades relativas a la estancia del buque en puerto.

5.2.1.2. Málaga como Puerto de Escala.

Aunque el procedimiento a seguir cuando se trata de un Puerto de Escala es menos complejo, precisa de una mayor coordinación, pues la franja horaria es más estrecha y su cumplimiento mucho más estricto.

En esta modalidad, consignatario, Policía Nacional/Guardia Civil, y personal de seguridad desempeñan la misma función.

Como hemos visto en el capítulo dos, el análisis del gasto turístico nos indica que la mayoría contrata excursiones para visitar la ciudad o puntos cercanos. Está entre las funciones del personal del tour operador coordinar autocares, guías, museos, restaurantes,... incluidos en la excursión para que los turistas aprovechen al máximo sus horas de estancia.

Uno de los cruceros que durante este año 2014 está utilizando como Puerto de Escala el puerto malagueño es el Ocean Majesty, de Majestic International Cruises. Este es un ejemplo de crucero de tamaño pequeño, que puede atracar en el muelle 2 y que transporta hasta 621 pasajeros y 257 miembros de la tripulación. (ShipParade, 2014)

El Cuadro 11 muestra, aproximadamente, la contratación de autocares para un crucero de estas dimensiones.

CUADRO 11: NÚMERO DE AUTOCARES CONTRATADOS SEGÚN DESTINO.

	AUTOCARES/DÍA/CRUCERO
MÁLAGA	5 aprox.
MIJAS	2 aprox.
MARBELLA	6 aprox.
NERJA	2 aprox.

Fuente: Personal Puerto. Elaboración propia.

El número de autocares y guías necesarios para los cruceros en escala es variable en función de la cantidad de cruceristas dispuestos a pre contratar la excursión y la elección del área a visitar.

En cada uno de esos autocares, irá de uno a dos guías, dependiendo de la zona de destino. Por normativa, de los destinos citados, a excepción de Nerja, por cada 30 turistas debe haber un guía.

Además si el destino de la excursión incluye alguna visita especial, como por ejemplo las cuevas de Nerja, debemos contar también con la presencia de guías especializados que dividirán los grupos.



Imagen 9: La naviera Ocean Majesty atracada en el Muelle dos. Fotografía: P. Candela.

Al ejemplificar con un buque de pequeñas dimensiones puede parecer que la cuantía no generará un gran beneficio, pero hay que tener en cuenta que también llegan al puerto de Málaga navieras de gran tonelaje como el tan esperado *Oasis of the Seas* y cuya escala, como veremos más adelante, se ha convertido en uno de las operativas más importantes y de mayor repercusión acontecidas en el puerto malagueño.

5.3. EFECTOS ECONÓMICOS FUTUROS.

Como se menciona anteriormente, ocho de cada diez cruceristas de 2012 afirmaron tener intención de volver a Málaga en los próximos 3 años. Si esta afirmación se cumpliera, se estima que la cifra ascendería a unos 98.800 turistas en cada uno de esos años, suponiendo un efecto económico directo anual de unos 35,3 millones de euros.

Datos del Observatorio Turístico de la Ciudad de Málaga aportan la información de que la estancia de un turista promedio es de 4,6 días y su gasto diario de 77,68 euros

Vinculando estos datos, el futuro efecto económico generado en los próximos tres años por los cruceristas que ya han conocido Málaga se estima en unos 105,9 millones de euros. (SOPDE, 2012)

Por tanto, poco a poco la ciudad va recuperando la inversión realizada y se espera que, cuando se presente el próximo Análisis del Turismo de Cruceros en Málaga, la cifra aumente.

CUADRO 12: FUTURO EFECTO ECONÓMICO DE LOS CRUCERISTAS QUE AFIRMARON EN 2012 QUE VOLVERÍAN EN LOS PRÓXIMOS 3 AÑOS

$$\begin{array}{r}
 4,6 \text{ días de estancia media} \\
 \times \\
 77,68 \text{ euros al día de gasto medio} \\
 \times \\
 3 \text{ años} \\
 \times \\
 98.800 \text{ turistas al año aprox.} \\
 = \\
 105.912.019,2 \text{ euros}
 \end{array}$$

Fuente: Observatorio Turístico de la Ciudad de Málaga. Elaboración propia.

Con la llegada de Septiembre, Octubre y Noviembre entramos en la considerada "temporada alta" del turismo de cruceros. Se esperan más de 220.000 pasajeros a bordo de 107 buques. Se trata de datos muy positivos pues, si las previsiones se cumplen, estas llegadas darán lugar a un crecimiento del 17,1% con respecto al mismo periodo del año anterior.

Desde el Puerto trabajan con la perspectiva de cerrar el año con saldo positivo, al menos de dos o tres puntos, tras haber caído un 40% el pasado año 2013.

Y muy esperanzadoras son las previsiones para 2015. En la pasada Seatrade Miami, la mayor feria de cruceros del mundo, importantes compañías americanas como son NCL, Disney o Royal Caribbean dieron a conocer sus intenciones de elegir Málaga como puerto base de la programación de alguna de sus navieras para 2015. (Martínez P. , Navieras americanas barajan Málaga como base de cruceros para 2015, 2014)

No entraron en detalle ni de barcos ni de cifras, pero afirmaron estar estudiando renovar y hasta ampliar sus escalas en el puerto malagueño.

Con especial interés se espera conocer la decisión de la naviera de Royal Caribbean, pues en 2013, ante la falta de demanda de pasajeros interesados en realizar rutas por el Mediterráneo, dejó de realizar la mayor operativa del puerto. (SUR, 2014)

Por su parte, Disney y NCL han tenido varias tomas de contacto con el puerto durante este 2014 para valorar la infraestructura técnica y la operativa que ofrece y así ver si se ajusta a sus necesidades.



Imagen 10: Crucero Disney en Málaga 29 de Mayo de 2014. Fotografía: Santiago Mena Sáez.

5.4. ESTACIONALIDAD.

Uno de los motivos por los que la llegada de cruceros está influyendo positivamente en la economía de la ciudad es su imprescindible papel en la disminución de la estacionalidad. El tráfico de cruceros muestra un comportamiento propicio para aminorarla.

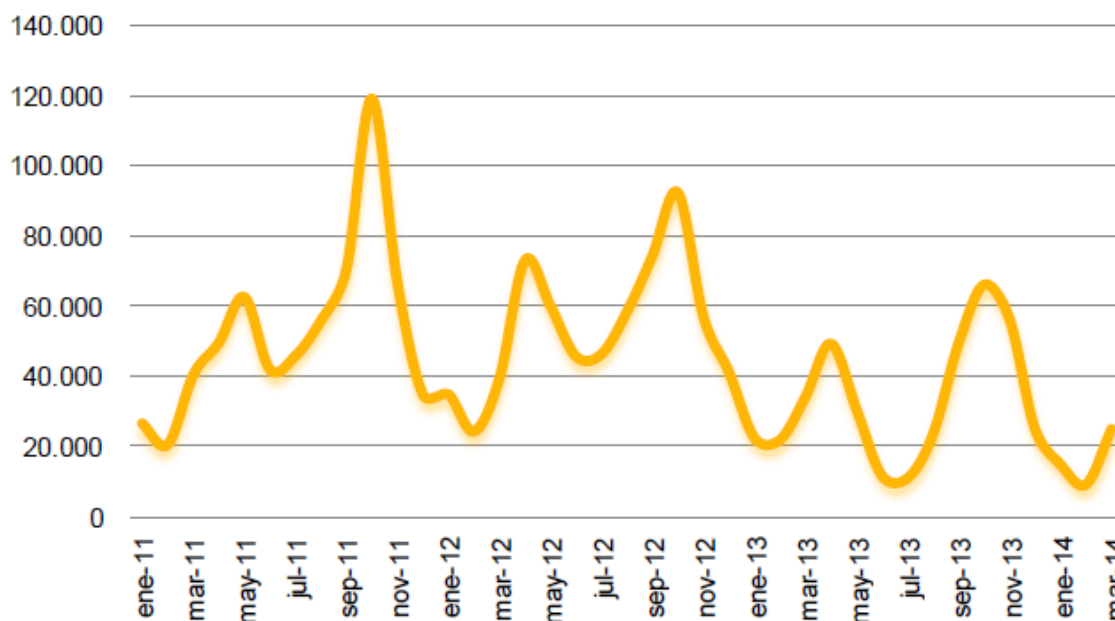
La estacionalidad es uno de los mayores miedos para aquellas ciudades costeras que se han estancado en el tan demandado turismo de "sol y playa". Los turistas buscan zonas costeras con buen clima para descansar y disfrutar del sol. Muchas ciudades pasan de recibir una afluencia desorbitada en la temporada de verano a tornarse vacías en invierno.

Algunos municipios malagueños como son Fuengirola o Torremolinos cumplen este perfil y en la propia capital hasta finales del siglo XX se notaba el cambio del verano al invierno en sus calles.

Sin embargo, desde los inicios del tráfico de cruceros, en la capital se ha percibido un comportamiento propicio para aminorar la estacionalidad. Mientras que los meses que más turismo de sol y playa reciben son junio, julio y agosto, los meses con un mayor tráfico de cruceros son, por orden, octubre, septiembre y abril, concentrándose en dichos meses el 39,2% del tráfico de pasajeros que llegan al puerto en el 37% del total de cruceros. (Ayuntamiento de Málaga, InCoTur, 2012)

Como muestra el Gráfico 9, este comportamiento se viene repitiendo cada año desde 2011. Independientemente de que el número total de cruceristas llegados al puerto de Málaga haya sufrido un descenso a partir de 2012, son siempre los mismos meses los que destacan en importancia, apreciándose claramente en el gráfico por los despuntes en estos periodos año tras año.

GRÁFICO 9: LLEGADAS DE PASAJEROS EN CRUCEROS AL PUERTO DE MÁLAGA (2011-2014)



Fuente: Informe de Coyuntura Ciudad de Málaga.

De hecho, a principios de este año 2014, y tras conocerse todas las cifras correspondientes al ámbito del turismo en 2013, mediante el Informe de Coyuntura Turística, se afirmó que Málaga es uno de los destinos turísticos de España menos afectados por la estacionalidad.

Además, la información facilitada por la Autoridad Portuaria de Málaga sobre el número de atraques de cruceros previstos para este 2014 muestra como en el mes de Noviembre llegarán un total de 33 navieras, cifra que posiciona por primera vez al mes de noviembre por delante de septiembre y abril, convirtiéndose en el segundo mes con más afluencia de cruceros para la capital malagueña. (Autoridad Portuaria de Málaga, 2014)

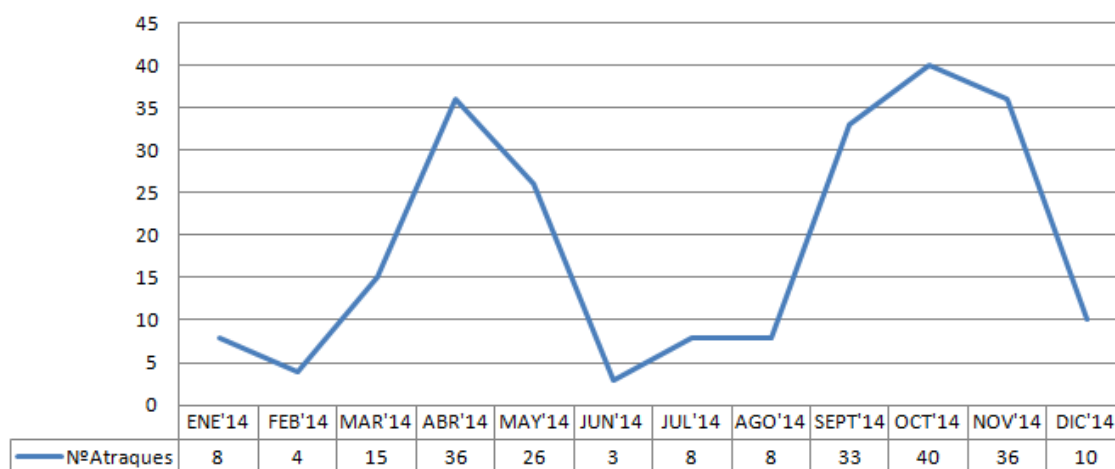
De esta manera, el turismo recibido por la ciudad no solo es mayor, sino que su correspondiente repercusión en todos los aspectos está cada vez mejor dividida a lo largo del año.

Si a finales de año se mantienen las cifras previstas, la franja de estacionalidad de la provincia andaluza será aún más estrecha.

El Gráfico 10 representa el número de navieras que han solicitado atracar en el Puerto de Málaga para el año 2014, distribuidas por meses.

Por los picos del gráfico se aprecia claramente cuáles son los meses en los que se esperan mayor número de llegadas.

GRÁFICO 10: NÚMERO DE ATRAQUES DE CRUCEROS PREVISTOS PARA EL AÑO 2014 EN EL PUERTO DE MÁLAGA



Fuente: Puertos del Estado. Elaboración propia.

5.5. REPERCUSIÓN DE ACONTECIMIENTOS.

Desde la inauguración de las nuevas terminales, el puerto de Málaga se ha convertido en un importante atractivo de la ciudad. Muestra de ello y de la repercusión que tuvo su creación han sido el gran número de menciones en prensa y medios de comunicación que ha tenido.

5.5.1. Operación puerto - aeropuerto.

Uno de los acontecimientos más relevantes y no muy apartado en el tiempo se produjo el pasado marzo, con una operativa conjunta entre aeropuerto y puerto que se culminó con éxito.

Tuvo una importante repercusión apareciendo en prensa con comentarios tan positivos como el citado a continuación, perteneciente a un artículo del Diario Sur del día 27 de marzo de 2014.

"Una acción pionera coordinada por el puerto y el aeropuerto de Málaga, y desarrollada ayer de forma exitosa, abre a la capital una nueva dimensión en el sector de cruceros, en el que mejoran notablemente sus expectativas como base internacional de grandes barcos de pasajeros". (Martínez P. , Un proyecto pionero abre una nueva dimensión al negocio de cruceros, 2014)

Y es que en cuatro horas la organización fue capaz de desplazar y reubicar 5.000 cruceristas que llegaron en 33 aviones, además de 4.938 que llegaron en crucero desde otras ciudades europeas, con sus respectivas 6.000 maletas.

Esta laboriosa operativa hizo coincidir 5 cruceros a la vez en el mismo tramo horario y necesitó, además de los 33 aviones antes mencionados, un centenar de autobuses y 14 camiones para las maletas.



Imagen 11: Cinco navieras atracadas a la vez en el Puerto de Málaga. Fotografía: Ñito Salas.

Los pasajeros pudieron despreocuparse de sus maletas, pues una vez facturadas en el aeropuerto de origen, no tuvieron que volver a encargarse de ellas hasta su llegada al camarote y viceversa.

Además, para evitar que su llegada fuese masiva, el plan contemplaba un recorrido, bien de despedida o de recepción, por la ciudad.

Se completó con éxito, superando incluso las previsiones de la Autoridad Portuaria, dato muy positivo para la ciudad, pues se consideraba una prueba de fuego de la que dependen nuevas escalas del mismo formato para los próximos años y que permite diferenciarse de los competidores.

5.5.2. *Centro Pompidou.*

Pero esta no ha sido la única noticia esperanzadora para la recuperación de los flujos de cruceristas llegados.

Gran repercusión está teniendo en 2014 el proyecto que se ubicará bajo el Cubo acristalado que se encuentra en la esquina en que confrontan muelle 1 y muelle 2, que acogerá la nueva filial del Centro Pompidou.

Su inauguración se prevé para el primer trimestre de 2015 y la propia institución gala la define como "un laboratorio" para buscar la innovación en la gestión museística.

Se trata de la primera extensión de la entidad fuera de Francia y su presentación se celebró a principios de septiembre de 2014 en su sede del Marais parisino. (López, 2014)

Se sabe de antemano que su implantación será provisional: Alain Seban¹³ aseguró en la presentación que "la duración limitada es esencial para tejer una red mundial".

Pero esta temporalidad no debe verse como algo negativo, si no todo lo contrario; durante la estancia del Pompidou en Málaga (cinco años prorrogables a otros cinco) ninguna otra ciudad española podrá tener otro centro similar. Es por ello que debemos enfocarlo como una importante baza para la ciudad.

Los amantes del arte no sólo se mueven por las obras, sino también por cómo y dónde son expuestas. Al tratarse de un centro perecedero, la decisión de visitarlo no puede estar muy apartada en el tiempo, hecho que casi con toda seguridad será notorio en las estadísticas de llegadas de turistas.



Imagen 12: Recreación del Centro Pompidou de Málaga y fotografía del Cubo, por A.Pastor.

Además, por su proximidad a las terminales de cruceros, es muy posible que sea ofertada dentro de alguna de las excursiones organizadas por la compañía; y es que, sin apenas necesidad de desplazamiento, ya no sólo podrán realizar unas compras, disfrutar de la gastronomía o dar un paseo por el MuelleUno y el Palmeral, si no también visitar uno de los museos que parece va a convertirse en parada obligatoria para los turistas.

5.5.3. *Oasis of the Seas*

El pasado 11 de septiembre hizo escala en el puerto de Málaga, y por primera vez en una ciudad europea, el *Oasis of the Seas*, la naviera de mayor tamaño del mundo.

En sus 225.000 toneladas y 361 metros de eslora, se desplazaron 6.300 pasajeros, además de los 2.394 miembros de la tripulación.

¹³ Presidente del Centro Pompidou de París y director de tres organizaciones relacionadas con este centro, el "Centre Pompidou-Metz", la "Bibliothèque publique d'information" y el IRCAM (Institut de recherche et coordination acoustique/musique).

El Oasis of the Seas convirtió al puerto malagueño en un referente mundial por su capacidad operativa para atender a un buque de estas dimensiones. Y es que las condiciones técnicas del barco fueron muy bien valoradas por la directora de Royal Caribbean en España, pues el crucero pudo avanzar con facilidad y la maniobra duró menos tiempo del esperado. (Martínez P. , La primera escala en Europa del Mayor crucero convierte Málaga en una referencia mundial, 2014)

En la imagen inferior se aprecian sus enormes dimensiones, que con sus 60 metros de altura desde el plano del agua, supera a las ya famosas grúas del puerto.



Imagen 13: La naviera Oasis of the Seas atracada en el Puerto de Málaga. Elaboración propia.

A las ocho de la mañana comenzó la salida de los primeros turistas que podrían disfrutar de su estancia hasta las ocho de la tarde. Para que pudiesen aprovechar al máximo su tiempo, se preparó concienzudamente la operativa de seguridad y así agilizar al máximo los tramites de control de pasaportes, pues al no pertenecer al territorio schengen¹⁴ deben pasar un control específico. (Ministerio del Interior, 2013)

Se contabilizaron por la mañana hasta 28 autocares, muchos de los cuales se llenaron de cruceristas con excursiones pre contratadas: 5 tenían como destino Granada, 6 Marbella, 2 Mijas, y otros 2 Nerja.

¹⁴ También denominado Schengenland, es el territorio que comprende a aquellos Estados de la UE que han acordado la creación de un espacio común cuyos objetivos fundamentales son la supresión de fronteras, la seguridad, la inmigración y la libre circulación de personas entre los países miembros.

En la actualidad forman parte del territorio Schengen Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Hungría, Islandia, Italia, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Polonia, Portugal, República Checa, República Eslovaca, Suecia y Suiza.

Tras 11 días de navegación, la gran mayoría prefirió quedarse paseando por la capital. Para estos se organizó una ruta de actividades que les permitía conocer Málaga en ocho horas: desde un espectáculo de flamenco en la Plaza de la Constitución hasta degustaciones de productos locales.

Los museos Picasso y Thyssen y la Alcazaba fueron los sitios más visitados tanto por excursiones organizadas como por turistas independientes.

En cuanto a gasto, a penas se saben cifras. Lo que si fue notorio es que, mientras que los bares y restaurantes del centro se llenaron de turistas, los comercios a penas notaron la llegada de los cruceristas. (Martínez, Morilla, Soto, & Rubio, 2014)

Al volver al barco, y ante la pregunta de si habían disfrutado, coincidían en que se iban con buen sabor de boca.

Al aproximarse la hora de partida se colapsó el tráfico debido a la gran cantidad de personas que se acercaron a despedir al buque.

En la imagen inferior se aprecia el acceso al puerto repleto de curiosos. Incluso el tramo de carretera del Paseo de la Farola tuvo que ser cerrado al tráfico.



Imagen 14: El Oasis of the Seas es despedido por cientos de personas. Fotografía Nito Salas

La naviera volvió al puerto malagueño el 25 de septiembre y se esperan dos escalas de su "gemelo" para el próximo año 2015.

5.5.4. *.Premio Cruise Insight*

Pero sin duda son acontecimientos como el expuesto a continuación los que ayudan a que el Puerto de Málaga consiga posicionarse de nuevo.

En 2012 y por cuarto año consecutivo Málaga recibió el premio a la mejor experiencia en destino, de la mano de la revista "Cruise Insight" en sus premios anuales a puertos y destinos. En esta ocasión el premio se compartió con importantes destinos como son Roma, Estambul y San Petersburgo. (Nos vamos de Crucero, 2012)

El premio tiene gran importancia en el sector, ya que son los representantes de las propias navieras los encargados de votar. Además, la entrega tuvo lugar durante el Seatrade Miami, la feria de cruceros más importante del mundo.

CAPÍTULO 6 CONCLUSIONES

Basándome en la información y los datos anteriormente expuestos, he de decir que la imagen que tenía sobre esta modalidad de turismo ha cambiado: y es que desde mi punto de vista el turismo de cruceros por zonas del Mediterráneo era una apuesta segura que difícilmente se vería afectada por algún factor externo.

Pero, tras analizar la situación en la que se encuentra el Puerto y las circunstancias que se han ido sucediendo hasta provocar la falta de visitas actual, considero que fue una decisión arriesgada el invertir en el futuro de los cruceros en Málaga.

Lo positivo es que, los inicios fueron muy buenos y, pese a la caída sufrida a principios de esta década, poco a poco la situación está remontando y nunca se ha dejado de valorar positivamente Málaga como destino.

Aunque parezca que dicha recuperación está tardando en llegar algo más de lo previsto, hay que tener en cuenta que no es sólo el puerto malagueño el que se encuentra en esta situación, si no que es algo genérico que ha afectado a todos los puertos del Mediterráneo.

Además, no solo hay que apostar por los grandes cruceros que traen de una vez miles de turistas; los barcos de menor dimensión que acostumbramos a ver atracados en el Muelle dos son también una importante fuente de

ingresos para la ciudad, suelen pasar más de un día y el nivel adquisitivo de quien viene en él es muy elevado.

Los usuarios de estas pequeñas embarcaciones de lujo no entienden de crisis, ni aborrecen un destino, suelen ser incluso repetidores y no escatiman en gastos.

Cierto es que no hay punto de comparación en el gasto que pueden realizar ellos con respecto a los cientos de cruceristas que llegan en navieras de grandes compañías, pero si atendemos al mero hecho de que tienen que pagar sus tasas de atraque, para el Puerto de Málaga es más beneficiosa la estancia prolongada de embarcaciones más pequeñas frente a las ocho o diez horas de flote de una gran naviera.

Lo cierto es que, bien sea de una manera u otra, es necesario para la recuperación del turismo de cruceros en la ciudad la llegada tanto de unos como de otros.

Como futuro miembro del sector turístico, creo que Málaga como destino tiene un valor excelente, y como puerto unas características idóneas para ser visitado. Además, si las previsiones futuras de recuperación se cumplen, pienso que en los próximos años la ciudad, sus calles y sus negocios se verán repletos de turistas buscando cultura y buena gastronomía.

La gran planificación, el esfuerzo y la entrega por conseguir el buen posicionamiento del Puerto malagueño por parte de sus gestores, así como las ganas de los locales de abrir las puertas de sus negocios a los turistas están ayudando en esta recuperación. Prueba de ello es tanto la valoración positiva que dan los cruceristas que se marchan como el interés que de nuevo muestran grandes compañías para establecer una de sus bases en la capital.

BIBLIOGRAFÍA

- Autoridad Portuaria de Málaga, P. (2014). *Puerto de Málaga*. Obtenido de www.puertomalaga.com/web/guest/cruceros
- Ayuntamiento de Málaga, A. (2012). *InCoTur*. Obtenido de MálagaTurismo: s3.malagaturismo.com/files/117/117/balance-coyuntura---ciudad-de-malaga.pdf
- Ayuntamiento de Málaga, A. (2014). *Málaga, Ciudad genial*. Obtenido de www.malagaturismo.com/es
- Camacho, R. (2006). *Guía Histórico-Artística de Málaga*. Arguval.
- Camps García, S. (2011). *Incidencia del tráfico de Cruceros Turísticos en las relaciones del puerto y la ciudad de Málaga*. Málaga: Servicio de Programas del Ayuntamiento de Málaga.
- Cruceros Málaga, C. (2009). *Cruise Facilities, Port of Málaga*. Obtenido de Cruceros Málaga: www.crucerosmalaga.net
- García Muñiz, A. S., & Ramos Carvajal, C. (2003). Las redes sociales como herramienta de análisis estructural input-output. *REDES. Revista hispana para el análisis de redes sociales*, 1-3.
- García, M. (2012). *Consejos y anécdotas al hacer el "Check in" de embarque a un crucero*. Recuperado el Agosto de 2014, de Cruceroadicto: <http://cruceroadicto.com/embarque-crucero.html>
- Generalitat Valenciana, G. (2013). *Informes de Productos, Turismo de cruceros en la Comunitat Valenciana*. Obtenido de Turisme, Agencia Valenciana del turismo: www.turisme.gva.es/turisme/es/files/pdf/observatorio/estudios_mercado/Turismo_Cruceros_Balance_2013_agosto2014.pdf
- Lancha, F. (1958?). *Conocer Málaga. Guía Cultural y Turística de la capital y sus pueblos*. Málaga: Prensa Malagueña, Diario Sur.
- López, A. J. (3 de Septiembre de 2014). Málaga será "punta de lanza" del Pompidou en el extranjero. *Diario Sur*.
- MálagaPort. (2014). *MálagaPort*. Obtenido de www.malagaPort.net
- Martínez, J. M. (6 de Septiembre de 2014). Personal necesario para una operativa exitosa. (P. Olmedo, Entrevistador)
- Martínez, P. (4 de Septiembre de 2014). La primera escala en Europa del Mayor crucero convierte Málaga en una referencia mundial. *Diario Sur*.
- Martínez, P. (17 de Marzo de 2014). Las navieras de cruceros apuestan por destinos con atractivo histórico. *Diario Sur*, pág. 11.
- Martínez, P. (14 de Marzo de 2014). Navieras americanas barajan Málaga como base de cruceros para 2015. *Diario Sur*, pág. 15.

- Martínez, P. (27 de Marzo de 2014). Un proyecto pionero abre una nueva dimensión al negocio de cruceros. *Diario Sur*, págs. 14-15.
- Martínez, P., Morilla, M., Soto, J., & Rubio, L. (12 de Septiembre de 2014). La llegada del mayor crucero del mundo revoluciona Málaga. *Diario Sur*, págs. 1-4.
- Ministerio de Hacienda y Administraciones públicas, M. (2012). *Informe Definitivo de Auditoría de las Cuentas Anuales Autoridad portuaria de Málaga*. Obtenido de PuertoMálaga: http://www.puertomalaga.com/dlfile.jsp?./memorias/auditoria_2012.pdf.
- Ministerio del Interior, M. (2013). *Acuerdo de Schengen*. Obtenido de Interior.gob: www.interior.gob.es/web/servicios-al-ciudadano/extranjeria/acuerdo-de-schengen
- Nos vamos de Crucero, N. (14 de Marzo de 2012). *málaga recibe en el Seatrade Miami Premio a la mejor experiencia en destino*. Obtenido de Nos vamos de Crucero, el portal de los cruceristas.: <http://www.nosvamosdecruce.com/2012/03/mlaga-recibe-en-el-seatrade-miami-premio-a-la-mejor-experiencia-en-destino/>
- Peralta de las Heras, A., Costa Lourido, A., & de la Torre Frago, C. (2004). *INTERREG III B "C2M": Integración del Frente Marítimo en el Centro Histórico*. Recuperado el Agosto de 2014, de OMAU Málaga. Observatorio de Medio Ambiente: http://www.omaumalaga.com/subidas/archivos/arc_2875.pdf
- Puerto de Málaga, P. (2012). *Memoria anual*. Obtenido de Málagaport: www.malagaport.net/mantenimiento/archivos/publicaciones7documentos/publi_es_1149_1.pdf
- Puerto de Málaga, P. (Noviembre de 2013). *Instalaciones Puerto de Málaga*. Obtenido de Puerto de Málaga: www.puertomalaga.com/web/guest/instalaciones
- Puertos del Estado, P. (2014). *Puertos del Estado*. Obtenido de www.puertos.es
- PwC, A. (2013). *Estudios de Impacto Económico: Cómo valorar la repercusión y el retorno de iniciativas e inversiones públicas*. Recuperado el Agosto de 2014, de PwC: http://www.pwc.es/es_ES/es/sector-publico/assets/brochure-estudios-impacto-economico.pdf
- ShipParade, S. (2014). *ShipParade, the online magazine dedicated to cruise ships*. Obtenido de ShipParade: <http://shipparade.com/>
- SOPDE, S. d. (2012). *Análisis del Turismo de Cruceros en Málaga 2012. Informe Resumen*. Obtenido de Málagaport: www.malagaport.net/mantenimiento/archivos/estudios_informes/documentos/inf_es_1101_1.pdf

SUR. (10 de Abril de 2014). Directivos de Royal Caribbean Visitan Málaga para conocer su oferta turística. *Diario Sur*, pág. 17.

Vargas, Á. (30 de Marzo de 2013). *La industria de cruceros irá viento en popa en 2014, cifras de la CLIA*. Recuperado el Septiembre de 2014, de Hosteltur:
http://static.hosteltur.com/web/uploads/2014/03/La_industria_de_cruceros_iraE_viento_en_popa_en_2014.pdf

Vigil-Escalera Piñero, M. (2012). *El Agente Consignatario de Buques*. Obtenido de Qué aprendemos hoy: <http://queaprendemoshoy.com/el-agente-consignatario-de-buques/>

ANEXO 1

ASPECTOS ESTUDIADOS EN LA ENCUESTA

1. Sexo (no preguntar)
 Hombre _____
 Mujer _____
2. País de Residencia _____
 ¿De qué ciudad? _____
 2.1. Nacional _____
 2.2. Internacional (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia) _____
3. Edad _____
4. Nombre del crucero _____
5. Es este puerto escala o es el originifinal del crucero?
 1. Escala _____
 2. Origen _____
 3. Final (fin de la encuesta) _____
 4. Origen y final (fin de la encuesta) _____
7. Cual es la duración del crucero _____ días
- SI ES ORIGEN
8. Ha tenido que pernoctar en Málaga u otro municipio de la Provincia?
 Si _____
 Municipio _____
- Nº días _____
- No
 ¿Ha realizado alguna visita a la Ciudad?
 Si (Pasar a medio de transporte) _____
 No _____
 ¿Ha tenido algún gasto desde su llegada a Málaga?
 Si ¿Cuál? Pasar a preguntas de gastos _____
 No (Finalizar la entrevista) _____
9. Dónde se ha alojado
 Hotel 5 estrellas _____
 Hotel 4 estrellas _____
 Hotel 3 estrellas _____
 Hotel 2 estrellas _____
 Hotel 1 estrella _____
 Hostal _____
 Pensión _____
 Vivienda en propiedad _____
 Casa de amigos o familiares _____
 Otros _____
10. Que medio de transporte ha utilizado para llegar al destino?
 Vehículo propio _____
 Vehículo alquilado _____
 Avión _____
 Tren _____
 Autobuses _____
 Otros _____
11. Con quién realiza el crucero?
 1. Solo _____
 2. En pareja _____
 3. En familia _____
 4. Con los amigos _____
 5. Con compañeros de trabajo _____
 6. Otros _____
12. ¿Cuántas personas forman su "grupo"?
 Adultos _____
 Niños mayores de 12 años _____
 Niños menores de 12 años _____

13. ¿Podría decirnos cuánto ha pagado por este crucero? (Total del grupo desglosado en caso de adultos y niños)
- | | | |
|---------|--------|----------|
| Niños | _____€ | nº _____ |
| Adultos | _____€ | nº _____ |
14. ¿Cuántas horas ha durado su visita? _____
15. La visita que ha realizado ¿ha sido a través de una excursión organizada?
- Si _____
No _____
16. ¿Dónde ha sido la visita?
- Málaga
 - Marbella
 - Mijas
 - Neja
 - Ronda
 - Granada
 - Otros _____
17. (EN CASO DE EXCURSIÓN ORGANIZADA) ¿Dónde ha contratado la excursión?
- En la web de la naviera
 - En el propio crucero
 - De forma particular a través de internet
 - En la oficina de Turismo de la propia ciudad
 - En una agencia de viajes
 - Otros _____
- EL OBJETIVO DE ESTA ENCUESTA ES CONOCER EL IMPACTO ECONÓMICO DEL TURISMO DE CRUCEROS EN LA PROVINCIA DE MÁLAGA, POR ESTE MOTIVO NOS GUSTARÍA NOS DETALLARA TODOS LOS CONCEPTOS QUE USTED Y EL "GRUPO TURÍSTICO" CON EL QUE VIAJA HA REALIZADO DURANTE ESTA VISITA. Muchas gracias
- (EN CASO DE EXCURSIÓN ORGANIZADA: 18, 19 Y 20) SI NO PASAR A DETALLE DE GASTOS
18. ¿Cuánto ha pagado por la excursión? ("grupo con el que viaja" detallado adulto y niños)
- | | | |
|---------|--------|----------|
| Niños | _____€ | nº _____ |
| Adultos | _____€ | nº _____ |
19. ¿Qué incluye la excursión?
- Transporte (Ir a transporte en desbro y detallar)
20. ¿Podría detallar que gastos ha tenido más durante la visita?
21. LOS SIGUIENTES CONCEPTOS QUE PASO A DEDICARLE SON LOS QUE USTED HA REFERIDO COMO GASTO ¿ PODRÍA INDICAR EL ORDEN SECUENCIAL DE ESTOS GASTOS, ASÍ COMO LAS ZONAS DONDE LOS HA REALIZADO? Zonas
- Centro Histórico
 - Zona Larios
 - Zona Catedral
 - Zona Picasso- Plaza de la Merced
 - Zona Thyssen y Alcazamas
 - Muelle 1
 - Paseo Marítimo-Pedregalejo
 - Paseo Marítimo Antonio Machado
 - Centros Comerciales
 - Otras Zonas
22. Situación laboral
- Ocupado
 - Jubilado/retirado
 - Labores del hogar
 - Parados
 - Estudiante
 - Otra situación (especificar)
23. Motivo principal para este tipo de viaje _____
24. Motivo por el que ha elegido este crucero?1 _____
25. Nº de veces que ha realizado un crucero _____
26. ¿Había visitado Málaga o la Costa del Sol con anterioridad?
- Si _____ ¿Cuántas veces _____
 - No _____
27. ¿La visita que ha realizado le ha motivado para volver a visitar el destino en otro tipo de viaje?
- Si _____

