

Edita: **Fundación CIEDES**

Autores: **Antonio Clavero Barranquero**, Catedrático de Economía de la UMA
Rafael Esteve Secall, Profesor Titular de Economía Aplicada. UMA

Impresión: **Gráficas Urania**

D.L.: **XXXXXXXXXX**

Fundación CIEDES, Plaza de Jesús el Rico, nº1 - 29012 Málaga

Tlf.: +34 952 602 777 Fax: +34 952 223 092 www.ciedes.es www.planestrategicodemalaga.es

fundacion@ciedes.es

09

C U A D E R N O S
II Plan Estratégico de Málaga

Modelo para la estimación de
futuras demandas de cruceros
del puerto de Málaga



Índice

PRESENTACIÓN	08
INTRODUCCIÓN	12
I PRIMERA PARTE: Introducción teórica. Málaga y los cruceros.	
I.1. Potencialidad del crucerismo	18
I.2. Relevancia económica de las escalas	18
I.3. Características del crucerismo	18
I.3.1. Una industria de ocio joven	19
I.3.2. Los avances tecnológicos.....	19
I.3.3. Condicionantes de su desarrollo futuro.....	20
I.3.4. De la “charterización” a la regularidad.....	21
I.3.5. Diferenciación por categorías, por motivaciones y por características, de la oferta y de la demanda.....	22
I.3.6. La concentración empresarial e integración horizontal.....	23
I.4. Interés por convertir a Málaga en puerto base de cruceros	24
I.5. El puerto de Málaga y los factores de localización del crucerismo	25
I.5.1. Buena ubicación física y climática	25
I.5.2. Multiplicidad y comodidad de atractivos.....	25
I.5.3. Accesibilidad marítima.....	25
I.5.4. Accesibilidad terrestre y aérea.....	26
I.5.5. Otros factores.....	26
I.6. Factores favorecedores de Málaga como puerto base de cruceros	23
I.6.1. De carácter general	23
I.6.2. De carácter específico.....	24
I.7. Aspectos portuarios que inciden en la evolución de la demanda. Su incidencia en el puerto de Málaga	30
I.7.1. Aumento del tamaño de los buques	30
I.7.2. Estaciones marítimas específicas	31
I.8. Conclusiones	32
II.SEGUNDA PARTE: La aplicación de los modelos	
II.A. El modelo de demanda	36
II.A.1. La problemática de las estadísticas del turismo de cruceros	36
II.A.1.1. En España	36
II.A.1.2. Internacionales	37

II.A.2. Evolución del tráfico de cruceristas en los principales puertos españoles y en las fachadas marítimas mediterránea y andaluza. Un análisis descriptivo.	37
II.A.2.1. Evolución del tráfico crucerista en los puertos de las Islas Baleares	37
II.A.2.2. Evolución del tráfico crucerista en el puerto de Barcelona	40
II.A.2.3. Evolución del tráfico crucerista en el puerto de las Palmas de Gran Canaria	41
II.A.2.4. Evolución del tráfico crucerista en el puerto de Santa Cruz de Tenerife	42
II.A.2.5. Evolución del tráfico crucerista en el puerto de Málaga	43
II.A.2.6. Evolución del tráfico crucerista en los puertos españoles	45
II.A.2.7. Evolución del tráfico crucerista en la fachada mediterránea	45
II.A.2.8. Evolución del tráfico crucerista en la fachada de Andalucía	47
II.A.3. Mercados emisores y el destino mediterráneo. Proyecciones de la actividad crucerista del puerto de Málaga para el año 2010 basadas en un modelo estructural determinista.	48
II.A.3.1. El mercado crucerista mundial	48
II.A.3.2. El mercado crucerista europeo	49
a. El mercado crucerista británico	50
b. El mercado crucerista alemán	51
c. El mercado crucerista italiano	53
d. El mercado crucerista francés	54
e. El mercado crucerista español	55
II.A.3.3. Previsión de cruceristas en el puerto de Málaga para los años 2010 y 2015	56
II.A.4. Predicciones a partir de las proyecciones de población	57
II.A.5. Predicciones del tráfico de cruceristas en el puerto de Málaga para el año 2010 mediante modelos de series temporales	58
II.B. Otras estimaciones. La influencia de las estaciones marítimas de cruceros en el tráfico crucerista total	61
II.B.1. La influencia de las estaciones marítimas de cruceros de Barcelona y Palma en su tráfico crucerista	61
II.B.2. Nueva evaluación del tráfico crucerista de Málaga	63
II.B.3. Proyecciones de tráfico a partir de evoluciones comparadas o prognosis "chartista" del tráfico crucerista de Málaga	66
II.B.4. Proyección a partir de los porcentajes de tráfico base de Barcelona, con el retraso temporal del análisis "charlista"	69
III.TERCERA PARTE: Anexo	
III. Anexo	74



Presentación



PRESENTACIÓN

El mundo de los cruceros está en su “edad de oro”, o mejor dicho, inicia su edad de oro. Hace algo más de una década era impensable predecir que lo que era un lujo inalcanzable para la mayoría de los ciudadanos, unas vacaciones en un crucero, se haya incorporado con tanta rapidez al hábito vacacional de cada vez más amplios sectores de la población. Existían indicios esperanzadores como era la construcción de cada vez más barcos y de mayor capacidad y la incorporación de los países europeos a este segmento, pero a todos nos ha sorprendido esta imparable expansión que ni tan siquiera se ha visto frenada por la crisis global que nos envuelve.

Todos los puertos y todas las ciudades se han aprestado a ofrecer sus mejores galas para atraer a este nuevo turista, de estancia fugaz, con un aceptable poder adquisitivo, y con mayores exigencias de comodidad y seguridad. Todos se han aprestado pero con resultados desiguales. El Puerto de Málaga ha experimentado los crecimientos más espectaculares del entorno mediterráneo con subidas que rondan el 30% cada año y acariciando un horizonte en no muy lejano la cifra de un millón de cruceristas.

En este particular éxito que hemos tenido dos son las razones más reseñables: una bien planificada campaña de promoción y presencia del Puerto de Málaga en los foros internacionales del sector en continuo contacto con navieras y operadores, y una excepcional oferta de infraestructura portuaria que vienen a unirse al ya tradicional atractivo de nuestra ciudad y su entorno.

La Estación de cruceros ubicada en el dique de Levante representa un conjunto de servicios difícilmente igualable en los puertos de su entorno y que han hecho que muchas empresas navieras hayan puesto los ojos en nuestro puerto y ha servido fundamentalmente para que hayamos podido dar el salto de ser un puerto de escala a ser un prestigioso y acogedor puerto base.

Pero el éxito definitivo nunca se alcanza y la competencia cada vez es mayor de ahí que el esfuerzo continuado para mejorar en calidad, seguridad y comodidad de los servicios que tanto el puerto como la ciudad han de ofrecer al visitante sean políticas coordinadas que hay que mantener en tensión en todo momento.

Enrique Linde Cirujano
Presidente de la Autoridad Portuaria



Introducción

INTRODUCCIÓN

El trabajo que se publica se entregó en septiembre de 2008 y los últimos datos de puertos españoles con los que trabajamos en las diferentes metodologías estadísticas fueron de abril-mayo de 2008. Asimismo es interesante resaltar que, cuando se terminó de redactar, todavía no se había desencadenado la tremenda crisis económica que estamos padeciendo.

Pero sobre todo, en lo que a los resultados del trabajo se refiere, hay un elemento fundamental que conviene tener claro para entender e interpretar correctamente los resultados.

Se trata de la entrada en funcionamiento de la estación marítima de cruceros en el nuevo dique de levante a finales de 2007, aunque su operatividad empezó ya bien entrado 2008. Sin embargo, se puede decir que 2009 ha sido el primer año en que ha estado operativa plenamente, una vez las navieras habían introducido a Málaga como puerto-base en su programación.

Con esto queremos resaltar que los diferentes métodos de estimación de tráficos futuros se han abordado sobre bases estadísticas del pasado en que no había terminal de cruceros alguna en el puerto de Málaga. Y ésta marca un antes y un después en el sentido de que va a favorecer, lo está haciendo ya claramente, la conversión de Málaga en un puerto base de cruceros importante y, por tanto, generar un fuerte incremento adicional del tráfico crucerista. Ya es el segundo puerto peninsular después de Barcelona tanto en tráfico global como en el tráfico-base de cruceros. Por lo tanto las estimaciones realizadas sobre series temporales, que no han podido tener en cuenta este factor diferenciador, necesariamente tienen que quedarse cortas.

Solamente al final de nuestro trabajo presentamos una estimación de este factor en el apartado B de la Segunda Parte en el que hicimos una comparación con Barcelona que nos dio unas nuevas estimaciones que se han cumplido plenamente.

En febrero de 2010, que es cuando se redacta esta introducción podemos resaltar la bondad de las estimaciones efectuadas.

Decíamos en nuestro estudio que:

“La gráfica comparada con Barcelona nos da cifras algo por encima de 350.000 pasajeros en 2008; entre 450.000 y medio millón en 2009”.

Pues bien, los datos efectivamente contabilizados en el tráfico de cruceristas por el puerto de Málaga han sido de 352.993 en 2008 y 487.955 en 2009.

Asimismo decíamos en nuestro estudio que:

“El tráfico de Málaga para 2010 según los dos métodos de alisado obtenemos unas cifras de 550.000 pasajeros en el alisado anual y 650.000 en el alisado mensual”.

Estamos convencidos de que a finales del presente año se alcanzarán unas cifras de cruceristas en el intervalo numérico señalado y que, posiblemente, se aproximarán más a las estimaciones del alisado mensual.

Asimismo, creemos, sobre la base de la evolución del tráfico base y total de Barcelona que analizamos en el apartado B ya citado de la Segunda Parte, que, en un plazo de cinco años como máximo, el puerto de Málaga repartirá más o menos al 50 por ciento los tráficos base y de escala.

El peso relativo del tráfico base sobre el total del puerto de Málaga, fue del 7,8 por ciento en 2008, el pasado 2009 ya llegó al 21 por ciento y en años sucesivos irá aumentando paulatinamente ese porcentaje para alcanzar más o menos en 2013 ese 50 por ciento que se mantendrá estable con oscilaciones en adelante.

Eso significa que las estimaciones que hemos realizado en el trabajo para 2015 sin tener en cuenta este factor de la terminal de cruceros, se modificará en el sentido siguiente:

Si del trabajo salen unas estimaciones entre 600.000 y 640.000 pasajeros para 2015 (estimaciones que no han tenido en cuenta la existencia de terminales de cruceros), y consideramos que, mediada la próxima década, los tráficos-base serán un 50 % del total, no resulta disparatado estimar que, para entonces, se alcancen cifras de tráfico crucerista en el entorno de 1.200.000 pasajeros.

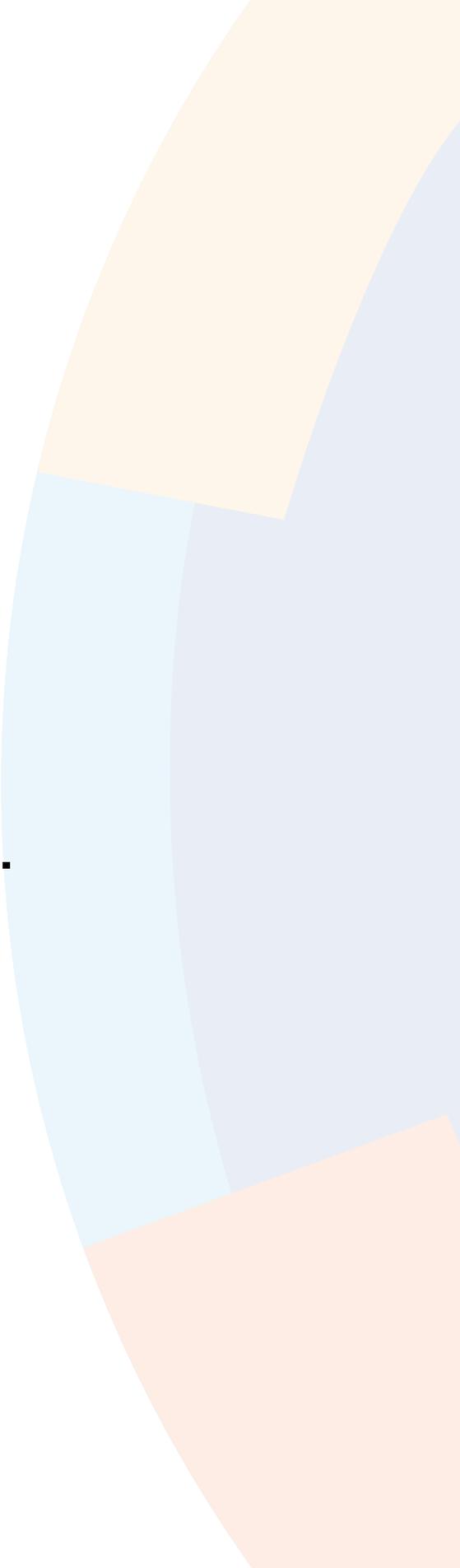
Eso supone que, de media, el puerto tendrá un tráfico crucerista diario en torno a 3.500 pasajeros. Pero eso es una cifra media. Habrá días-punta en que esos volúmenes se multipliquen por tres e incluso cuatro. Y la pregunta inmediata que hay que hacerse es la siguiente: ¿Qué harán y a donde irán esos turistas cuando a las 8 de la mañana se encuentran a la entrada de calle Larios? Cierto es que muchos tomarán excursiones fuera de la ciudad, pero no menos cierto es que al ensancharse el mercado crucerista, la renta media del crucerista es menor, por lo que los porcentajes de los que se limiten a visitar la ciudad sin contratar excursión alguna irá creciendo. Y eso se aprecia claramente ya en la ciudad.

¿Está Málaga preparada para ofrecer unos atractivos suficientes, diversificados, en horarios compatibles, y distribuidos por todo el centro histórico para reducir al máximo las inevitables colas ante nuestros monumentos, museos y atracciones de todo tipo?

¿Están las autoridades municipales, las instituciones y entidades empresariales y profesionales concienciadas sobre este nuevo tipo de problemas que se nos viene encima?

La autoridad portuaria ha hecho sus deberes para atraer y desarrollar este nuevo mercado turístico. Pero ¿y la ciudad? ¿No se corre el riesgo de frustrar las expectativas de los futuros visitantes-cruce-ristas de nuestra ciudad?





1. Primera Parte.

**Introducción teórica.
Málaga y los cruceros.**

I. INTRODUCCIÓN TEÓRICA. MÁLAGA Y LOS CRUCEROS

I.1. POTENCIALIDAD DEL CRUCERISMO

La actividad naviero-turística en que consiste el crucerismo es un segmento relativamente novedoso de actividad turística. Nacida a consecuencia de la necesidad de reconvertir las flotas de los trasatlánticos que hacían el servicio entre Europa y Norteamérica por la llegada de los modernos aviones que absorbió todo el tráfico de pasajeros, ha estado muy circunscrita al tráfico turístico entre USA y el Caribe o a viajes de corta duración por las islas del Egeo. Sin embargo desde mediados de los años ochenta está conociendo un gran auge, aunque subsiste todavía un subdesarrollo relativo si lo comparamos con el experimentado por el turismo tradicional.

No es éste el lugar para explicar con detalle ese retraso del crucerismo como actividad turística, pero con carácter general entendemos que las claves del mismo se encuentran en el desconocimiento por parte del mundo naviero de las características del turismo en tierra, al tiempo que se produce un paralelo y complementario desconocimiento por los agentes turísticos tradicionales de las características y necesidades del mundo naviero. Sólo recientemente se está empezando a soldar esa brecha de desconocimiento mutuo con la entrada de capital de importantes turoperadores en las compañías cruceristas. Basta con decir que un poco por encima del 3 por ciento de la población norteamericana o en torno al 1 por ciento de la europea occidental toman vacaciones en un crucero, para comprender el potencial de crecimiento que todavía encierra este segmento turístico.

I.2. RELEVANCIA ECONÓMICA DE LAS ESCALAS

Conviene hacer una precisión respecto a los tráficos cruceristas. Y es la relativa a sus características porque los hay de dos tipos. Por un lado está el tráfico relativo al origen o al fin de un viaje crucerista, es decir cuando el pasajero embarca o desembarca definitivamente. Operación que suele ir acompañada de una o varias pernoctaciones en hoteles próximos al puerto antes o después del viaje, hasta que el viajero se desplace a o desde su residencia habitual por otros medios de transporte. Por otro está el tráfico relativo a las escalas diurnas que hacen los buques para que el pasaje realice excursiones en tierra de algunas horas. Este tráfico de pasajeros en escala no es realmente un tráfico turístico por cuanto al no haber pernoctaciones en tierra no hay turistas; aunque el gasto que esos "excursionistas" realizan en tierra sea evidentemente un gasto turístico.

Una idea de la importancia de tales escalas de cruceros la da el hecho de que más del 90 por ciento del pasaje, así como la parte de la tripulación que libra, cuando salta a tierra realiza visitas panorámicas; otro 90 por ciento va de compras; un 85 por ciento visita atracciones varias; el 70 por ciento contrata excursiones; un 60 por ciento realiza visitas culturales; la mitad disfruta de la gastronomía local, etc. Todo ello explica el elevado gasto medio del pasajero crucerista que hace escala en un puerto, y los beneficios que se derivan de tales escalas para la economía local.

I.3. CARACTERÍSTICAS DEL CRUCERISMO

El crucerismo es una actividad naviera atípica por cuanto no padece los típicos ciclos de exceso o falta de capacidad que caracterizan a la flota mercante mundial; consecuentemente tampoco está afectada por las fuertes oscilaciones

de precios que se dan en el mercado de fletes. Asimismo hay que subrayar la sensibilidad del sector a las tensiones internacionales, lo que se deriva lógicamente del enorme costo de los modernos buques de cruceros, pero esa sensibilidad se amortigua fácilmente con el rápido traslado de las embarcaciones fuera de los escenarios marítimos potencialmente conflictivos. De todas formas, la rápida recuperación de los mercados tras la superación de las crisis, pone de relieve la paulatina adquisición de una gran estructuralidad a los movimientos turísticos del crucerismo, tal como ocurre con la industria turística en general. También en los comienzos del turismo de masas, allá por los años sesenta, se discutía mucho acerca de la “volatilidad” de los turistas; y el tiempo transcurrido evidenció lo erróneo de tales apreciaciones. Hoy día, en el caso del crucerismo, el importante volumen de inversión que su desarrollo implica es la mejor garantía del mantenimiento de esa actividad, ya que las propias compañías son las más interesadas en que el negocio siga funcionando.

Pero también es una actividad o industria de ocio que presenta grandes similitudes con la industria hotelera por cuanto en ambas son precisas cuantiosas inversiones en inmovilizados que hay que rentabilizar constantemente. El producto que el crucerismo vende en esencia, al igual que la hotelería, es básicamente alojamiento, y es un servicio que no puede almacenarse. Cama o litera que no se ocupe una noche no se recupera nunca. Por ello es necesario poner en pie una buena estructura de gestión y de marketing para conseguir ajustar oferta y demanda en los días y puertos concretos en que se inician los viajes. Y por eso ha sido tan importante la entrada de operadores turísticos tradicionales en este negocio, al poner sus redes de agencias de viajes al servicio de la comercialización de este tipo de vacaciones.

I.3.1. UNA INDUSTRIA DE OCIO JOVEN

Y es una industria de ocio joven con gran potencialidad de crecimiento por las razones anteriormente aludidas, a las que se puede añadir el muy bajo porcentaje que las pernoctaciones cruceristas representan en el total de pernoctaciones turísticas. El barco de crucero en definitiva es un hotel flotante y portante, lo que constituye una oferta novedosa de hacer turismo, ya que facilita el desplazamiento sin la incomodidad de tener que hacer y deshacer las maletas. Tener en cuenta que frente a unos 18 millones de cruceristas anuales –incluyendo los fluviales- en 2007, hay más de 800 millones de turistas en total. Los cruceristas no llegan al 2,5 por ciento de los turistas. La potencialidad de crecimiento es evidente teniendo en cuenta también la magnífica relación calidad-precio que por lo general ofrece el crucerismo.

Por todo ello, por su originalidad, por la buena relación calidad-precio que ofrece y por los elevados índices de repetitividad, o fidelidad entre sus usuarios, que esta actividad turística presenta, su desarrollo futuro tiene unos sólidos fundamentos en los que asentarse.

En la actualidad hay más de 200 barcos de crucero en el mundo con una capacidad en torno a las 300.000 plazas, que atienden a una demanda que supera los 15 millones de pasajeros que realizan viajes de una duración media entre cinco y seis días, lo que significa una demanda próxima a los noventa millones de pernoctaciones anuales.

I.3.2. AVANCES TECNOLÓGICOS

Este segmento turístico se encuentra en franco proceso de expansión por razones similares a las de la expansión turística, pero el ensanchamiento que presenta es superior al crecimiento medio del turismo ya que

está experimentando importantes avances tecnológicos de toda índole estimulados, entre otras razones, por la obligada modernización de las flotas derivada de la entrada en vigor de nuevas normas de construcción y seguridad naval. Avances tecnológicos que se traducen en reducciones de costes y en fuertes economías de escala y de aglomeración. Eso significa, a la postre, reducciones relativas de precios que estimulan y ensanchan los mercados. En la última década el abaratamiento relativo del precio de los viajes de crucero ha sido del 30 por ciento aproximadamente. Así los nuevos barcos de crucero con capacidad para transportar varios miles de pasajeros, tienen unos costes de inversión por camarote mucho más bajos que los de embarcaciones más pequeñas. De ahí la tendencia al gigantismo de los nuevos buques; el proyecto Génesis -que comentamos en el epígrafe 7.1- es el comienzo de lo que denominaríamos el “crucero de masas”.

Pero, además, las expectativas de crecimiento de la demanda son muy fuertes por una elasticidad de la demanda respecto al precio muy elevada, que se traduce en la existencia de unos niveles de ocupación elevados, por encima del 90 por ciento según datos de la CLIA, y en unos fuertes incrementos interanuales de la misma. Niveles de ocupación media que, a pesar de los incrementos de la oferta que se manifiesta año tras año, no se resienten, por lo que la expansión de la oferta es constante, y lo seguirá siendo mientras los grados de ocupación sigan siendo elevados, es decir mientras la demanda siga a la oferta.

I.3.3. CONDICIONANTES DE SU DESARROLLO FUTURO

Por otra parte el futuro de este mercado está condicionado por los siguientes características:

- a)** Por la segmentación propia de la actividad turística de manera que las características sociodemográficas de las poblaciones clientes están dando origen a una diversificación de la propia oferta de cruceros: jubilados, familias, solteros, etc; al tiempo que también empieza a desarrollar una segmentación similar a la del turismo tradicional: incentivos, temáticos, culturales, etc.
- b)** Por la propia potencialidad de crecimiento basada en la existencia de un creciente número de hogares que duplican los ingresos familiares; por la aparición y desarrollo del fenómeno de las multivacaciones al poder tomarse varias vacaciones en el año, de menor duración –ciertamente- pero que facilita la diversificación del tipo de vacaciones; por la aparición de las vacaciones mixtas tierra-mar, por el aumento de la demanda de cruceros de corta duración, por el abaratamiento relativo de los precios, por los programas de fidelización por puntos de las compañías aéreas que regalan viajes de cruceros a sus clientes habituales; factores todos ellos que facilitan a muchos turistas la “prueba” de unas vacaciones en el mar.
- c)** Continuará el aumento del tamaño medio de los barcos de cruceros y la mejora de su calidad, tanto en lo concerniente a sus condiciones de navegabilidad (mayor estabilidad, menores ruidos y vibraciones, mayor maniobrabilidad y rapidez en las operaciones portuarias, mayor velocidad) como en el de las propias del confort y ofertas de ocio complementarias incluidas dentro del buque.
- d)** Igualmente continuará la mejora en la calidad de las escalas, tanto en lo relativo a las infraestructuras portuarias, que se están modernizando y adaptando a las necesidades de los barcos de cruceros, -se están construyendo

modernas estaciones marítimas de cruceros en muchos puertos europeos- como a la oferta de atractivos en tierra, con un excursionismo amplio y crecientemente diversificado.

¿Entendería alguien que un viajero de AVE o de avión llegara a unas instalaciones en tierra que fueran simplemente muelles para la carga y descarga de mercancías? Y no sólo por cuestiones de imagen, sino también por la necesidad de los controles de seguridad de toda índole. Por ello, el futuro del crucerismo a nivel de puertos concretos pasa necesariamente por disponer de estaciones portuarias especiales para los cruceristas.

I.3.4. DE LA "CHARTERIZACIÓN" A LA REGULARIDAD

Entiendo que de forma similar a lo ocurrido en el turismo masivo de sol y playa en que los vuelos charter acabaron convirtiéndose en líneas regulares, aparecerá una "regularización" de las líneas de cruceros atendiendo a una de las constantes del futuro del turismo que es la demanda de una creciente flexibilidad por el turista. Esta demanda de flexibilidad en el crucerismo se traducirá en que aparecerán ofertas de viaje en las que el crucero no será un viaje "cerrado" con origen y fin en el mismo puerto, sino que una adecuada organización gestora permitirá los embarques y desembarques en diferentes puertos permitiendo así una mayor oferta y variedad de servicio al cliente. De hecho ya se están ofertando en el mercado viajes en los que el embarque y el desembarque pueden realizarse en puertos distintos.

Precisamente en el Mediterráneo y como consecuencia de sus características geográficas, marítimas y terrestres, la oferta de cruceros empieza a adquirir la forma casi de línea turística regular, por cuanto hay ya bastantes ofertas de viajes en que no se sale y se llega al mismo puerto, sino que el embarque y desembarque de pasajeros tienen lugar en puertos distintos a los que se llega o de los que se vuelve por vía aérea; siendo idénticos o similares los viajes de ida y vuelta del buque que lleva un pasaje distinto en cada caso. Es decir se aprecia una cierta "regularidad" de los viajes de cruceros ofertados que, estimo, acabarán convirtiéndose en líneas regulares turísticas de cruceros, que irán de uno a otro lado o extremo del Mediterráneo, con escalas intermedias abiertas al embarque y desembarque de pasajeros. Estos realizarán sólo algunas de las etapas, o interrumpirán el viaje durante unos días que dedicarán a una visita terrestre en profundidad, para reincorporarse al viaje por mar días después en otro barco. Este tipo de viajes cruceristas "parciales" existe ya en los cruceros alrededor del mundo, en que se parcelan en cuatro o cinco etapas, pudiendo los clientes "comprar" las etapas que gusten.

Obviamente esta parcelación del viaje deberá fijar sus puntos de ruptura en puertos –que serían puertos-base parciales- con grandes atractivos terrestres próximos o ubicados en zonas turísticas ya consolidadas, con buenas infraestructuras turísticas en general, y mejores comunicaciones, especialmente aéreas. Esto dará una gran flexibilidad a la oferta permitiendo su adaptación a una demanda, cada vez más amplia, más exigente, que gusta de elaborar su propio y particular paquete turístico y no se conformará con la compra de un paquete preestablecido. Esta tendencia del mercado, entiendo que se desarrollará, además de por las razones mencionadas, a causa de la liberalización del cabotaje para cruceros y operadores de ferries que se impuso a finales de los noventa para el Mediterráneo en el seno de la Unión Europea.

I.3.5. DIFERENCIACIÓN POR CATEGORÍAS, POR MOTIVACIONES Y POR CARACTERÍSTICAS DE LA OFERTA Y DE LA DEMANDA

En la actualidad ya se está apreciando una creciente diferenciación de la oferta crucerista por categorías, de forma que se tiende a una clasificación de los buques similar a la existente en la hotelería de cuatro o cinco categorías. Incluso está surgiendo con fuerza un segmento especial de gran lujo vinculado a los megayates. Es decir grandes yates que presentan muchas similitudes con el segmento de cruceros pequeños también de gran lujo.

Por otro lado se está desarrollando una clara diferenciación entre la demanda “del barco” y la “del viaje”. Es decir que el motivo de atracción del turista diferirá claramente entre los que deciden tomar unas vacaciones en el mar por el atractivo del barco y los que lo hacen por el recorrido que se oferta, es decir por las escalas y el excursionismo de las mismas.

Para aquellos turistas interesados en el barco como atractivo, lo que se vende –al igual que se está haciendo en otros ámbitos turísticos- es la “experiencia” y, en muchos casos el prestigio de estar entre los primeros en disfrutar de algo absolutamente novedoso y grandioso. Por eso, cuando se bota un barco de crucero nuevo que bate records en tamaño, suele estar completamente ocupado no sólo en su viaje inaugural, sino incluso durante su primer año por lo menos y está vendido desde bastante antes de que su botadura sea oficial. Es decir que el disfrute de unas vacaciones en estos nuevos barcos alcanza dimensiones de auténtico prestigio social.

Y la tendencia de las nuevas embarcaciones –exceptuando el nuevo y exclusivista mercado de los “megayates”- es a encontrar:

- 1.** Más refinamientos a bordo, con orientación más deportiva de sus actividades, mayores posibilidades de elección gastronómica o de actividades intelectuales, posibilidades de actividad artística, terapias antiestrés, mejora de salud, etc; y, en general una oferta de actividades aptas para todo tipo de clientes y edades.
- 2.** Mejoras tecnológicas del buque y sus servicios a las que ya nos hemos referido brevemente.

Para quienes eligen el barco como medio de efectuar un viaje atractivo y cómodo, visitando lugares y sin tener que hacer y deshacer maletas, el mercado futuro nos ofrecerá:

- a)** Una ampliación del número de los puertos en los que se hará escala.
- b)** Una ampliación del número de puertos base, como ya ha ocurrido en los Estados Unidos. Eso es debido a varias razones. Por un lado está el evitar o reducir los problemas de congestión que eventualmente pueden presentarse en los puertos-base tradicionales y sus alrededores. Piénsese que coincidan en su salida varios grandes barcos de cruceros: ¿habría capacidad en tierra de alojamiento hotelero suficiente?; ¿los medios de transporte terrestre o aéreo son suficientes para transportar a los cruceristas desde sus lugares de origen un día y hora concretos?; ¿existe la capacidad logística empresarial para poder suministrar a varios grandes cruceros al mismo tiempo? Por otro, en un mercado en el que la fidelidad del cliente es muy grande, es necesario para mantener tal fidelización diversificar

la oferta, y no sólo ya del circuito concreto del viaje, sino incluso el lugar de origen y finalización de un crucero que se convierte en un atractivo adicional del mismo.

c) Una oferta acrecentada de combinaciones vacacionales tierra-mar. Esto es debido al creciente desarrollo de los minicruceros que suelen ir acompañados o, mejor, complementados con unas vacaciones en tierra. Es la forma de ir ampliando el mercado, cuando el mar es un gran desconocido para muchos potenciales clientes que no desean apostar todas sus vacaciones a un eventual malestar durante la navegación.

d) La mejora tecnológica de los buques permitirá aprovechar al máximo el tiempo del crucero en tanto que la mayor velocidad facilita el acceder a nuevas escalas dentro de los márgenes temporales del circuito turístico a navegar, y en cuanto la mejora de la maniobrabilidad reduce los tiempos de atraque y desatraque posibilitando un radio de acción excursionista más elevado.

e) Una oferta específica de los buques que, cada vez más, se ofertan como auténticos “resorts turísticos” en sí mismos, como lugares concretos en los que pasar unas breves vacaciones con independencia de los circuitos que recorran.

En suma, el futuro mercado de cruceros tendrá que facilitar la satisfacción de la demanda de nuevos productos y de nuevos mercados.

I.3.6. LA CONCENTRACIÓN EMPRESARIAL E INTEGRACIÓN HORIZONTAL

Otro hecho relevante que muestra el profundo cambio que está empezando a experimentar este segmento turístico es la aparición como grandes operadores cruceristas de dos de los más importantes operadores turísticos mundiales -Airtours y Thompson- entre las compañías navieras especializadas desde hace mucho tiempo en este mercado turístico, lo que pone en evidencia ese cambio de rumbo que está experimentando este segmento turístico con su integración en el mercado turístico de masas tradicional. Bien es cierto que esta penetración de operadores turísticos tradicionales en el mercado de cruceros tiene lugar de la mano de grandes navieras cruceristas, como es el caso de Carnival con Airtours, pero eso viene a evidenciar la importancia creciente de este segmento turístico en el mercado vacacional europeo.

La causa de esta integración radica en el desconocimiento que el mundo naviero tenía de las características del turismo en tierra, al tiempo que se producía un paralelo y complementario desconocimiento por los agentes turísticos tradicionales de las características y necesidades del mundo naviero. Por eso, a finales del siglo XX se empezó a soldar esa brecha de desconocimiento mutuo con la entrada de capital de importantes turoperadores, como Airtours, en las compañías cruceristas. Estas, a su vez, interesadas en penetrar con rapidez en los mercados europeos y necesitadas de unas redes de comercialización muy amplias, llevaron a cabo procesos de vinculación empresarial con quienes tenían las más amplias redes de agencias de viaje por toda Europa. Fue la mejor fórmula que encontraron para facilitar una rápida expansión de la demanda europea.

Y otra de las tendencias empresariales más relevantes de los últimos años ha sido la concentración de las navieras. La continua expansión del mercado mundial asentada, tanto en la dinámica general capitalista de la globalización,

como en la específica de la industria crucerística que, entre otras muchos aspectos relevantes, se basa en la botadura y puesta en el mercado de embarcaciones cada vez mayores, -por razones vinculadas con las economías de escala y de aglomeración que son muy claras y evidentes en los barcos- está exigiendo unos volúmenes de capital ingentes.

A este hecho relevante le añadimos las necesidades de unas redes de comercialización muy amplias, el desarrollo de las sinergias del negocio con el abaratamiento de los costes de gestión y de suministros, y otras cuestiones que sería muy prolijo detallar; todo ello da como resultado la concentración de la oferta crucerista en tres grandes grupos empresariales que controlan el 80 por ciento del mercado mundial.

En orden de mayor a menor está en primer lugar el grupo Carnival Corporation que integra a las siguientes compañías: Carnival, Princess, P&O Cruises, Cunard, Costa Cruceros, Holland America, The Yachts of Seabourn, Ocean Village, AIDA, Ibero Cruceros, y Windstar. Su cuota en el mercado mundial es del 44 por ciento.

El segundo grupo en importancia es Royal Caribbean International (RCI), que integra a Royal Caribbean, Celebrity Cruises, Island Cruises y Azamara Cruises. Su cuota es del 25 por ciento.

Finalmente el tercer grupo es Star Group, formado por Star Cruises, Norwegian Cruise Line, y Orient Lines., con una cuota conjunta del 11 por ciento. El resto de compañías suponen el 20 por ciento del mercado.

I.4. INTERÉS POR CONVERTIR A MÁLAGA EN PUERTO BASE DE CRUCEROS

Ciertamente el tráfico crucerista no es una actividad naviera que ofrezca gran rentabilidad a las instalaciones portuarias, salvo cuando se alcanzan elevados niveles de tráfico. Su importancia está más por el lado de los sectores no navieros que por los estrictamente portuarios. Y ello por la importancia del impacto económico del gasto de los pasajeros que hacen escala, cuyas cifras son muy discutidas, pero evidentemente son bastante más elevadas que las correspondientes al turista medio que pasa sus vacaciones en tierra. Y si al gasto de las escalas añadimos el derivado del inicio o finalización del viaje cuando se es puerto base, entonces se explica el interés por conseguir la atracción de este tipo de tráfico turístico.

Pero, aunque el crucerismo no sea un tráfico demasiado rentable para el puerto –empieza a serlo- no cabe duda que contribuye a reforzarlo tanto en su imagen como en sus propias instalaciones y servicios de apoyo a la navegación.

Por otro lado, una zona turística como la Costa del Sol debe tratar de diversificar al máximo las diferentes modalidades de turismo que recibe porque la diversidad es fundamento de estabilidad del sector. Y la propia ciudad de Málaga, que abraza al puerto, se promociona turísticamente con este tipo de tráfico.

Y de la misma manera que el aeropuerto malagueño constituye una puerta por la que se accede no sólo a la Costa del Sol sino a toda Andalucía, el puerto puede y debe desempeñar la misma función. A través del mismo se promociona turísticamente toda la región andaluza en la medida en que el excursionismo en las escalas permite acceder, gracias a la mejora de las comunicaciones terrestres, a la mayor parte de los entornos andaluces de mayor proyección turística internacional. Y la propia continuidad y ampliación del tráfico crucerista permitirá dar a conocer otros muchos lugares y elementos de interés turístico actualmente no desarrollados.

Porque conviene no olvidar otro aspecto importante del excursionismo que originan los cruceros y es el de la promoción. Porque la excursión que realiza un crucerista constituye una especie de tarjeta de visita turística por su obligada brevedad, por lo que, al despertar el interés por visitar con detenimiento un destino que le ha atraído, motiva la repetición de la visita con más tiempo en el futuro.

I.5. EL PUERTO DE MÁLAGA Y LOS FACTORES DE LOCALIZACIÓN DEL CRUCERISMO

Son múltiples los factores que las compañías navieras tienen en cuenta a la hora de seleccionar los puertos de escala y de base de cruceros. Analicémoslos seguidamente en relación con el puerto malagueño.

I.5.1. BUENA UBICACIÓN FÍSICA Y CLIMÁTICA

Desde la perspectiva de su localización marítimo-turística la posición del puerto de Málaga es óptima al encontrarse en el centro del gran arco turístico español que se extiende desde las Baleares a las Canarias, a poca distancia del norte de África que ofrece un atractivo turístico complementario. Asimismo al estar en la puerta del estrecho de Gibraltar es lugar óptimo para el inicio o fin de cruceros por el Mediterráneo occidental o por el Atlántico macaronésico. Todo ello posibilita una variada y novedosa programación de cruceros.

Desde la perspectiva de la estacionalidad respecto de otras zonas o áreas cruceristas, la posición del puerto de Málaga es óptima por cuanto disfruta de buen clima todo el año, el Mediterráneo no tiene épocas que imposibiliten su navegabilidad turística como ocurre en el Caribe en época de huracanes o en el norte de Europa con los fríos invernales; esto implica una enorme potencialidad como complemento de otras áreas cruceristas, al margen de su propio atractivo a lo largo de todo el año.

I.5.2. MULTIPLICIDAD Y COMODIDAD DE ATRACTIVOS

En cuanto a los atractivos turísticos que puede ofrecer la escala de Málaga son múltiples, enormemente diversificados y capaces para satisfacer las demandas más variadas. Esto constituye un factor de creciente importancia por cuanto los nuevos megacruceros precisarán de esa amplitud y diversidad para atender la demanda de un pasaje por unidad de embarcación, que puede superar el próximo año las cinco mil personas –más los tripulantes que también superan los 1500-, y a las que obviamente no se les puede ofrecer la misma excursión al mismo tiempo, aunque la ciudad sí debe estar preparada para atender sus necesidades –comerciales, restauración, culturales- y sus correspondientes horarios adaptados. Y si éste es el problema que genera un barco, hay que multiplicarlo por tantos cuantos barcos coincidan simultáneamente en sus escalas.

I.5.3. ACCESIBILIDAD MARÍTIMA

Otro factor importante es el de las distancias entre los eventuales puertos de escala, para que sea factible navegar de noche y estar en puerto de día. Esto se facilita en un mar de aguas tranquilas, como generalmente es el Mediterráneo, y por el aumento de la velocidad de los buques que les da una mayor accesibilidad en un mismo tiempo. Incluso la posición central de Málaga respecto de Andalucía, permite la realización de algún breve circuito

terrestre para la reincorporación del pasaje al buque en otro puerto de la ruta ya que es perfectamente factible la complementariedad entre unos y otros puertos andaluces.

El factor “facilidades portuarias” no representa obstáculo alguno en el puerto de Málaga, aunque es evidente la necesidad de mejorar las instalaciones portuarias de acogida, cosa que está en buen rumbo. De hecho el Plan del Puerto contempla terminar en un inmediato futuro la transformación de los muelles uno y dos, que mejorarán considerablemente la imagen de la ciudad y del puerto. Asimismo, la reciente inauguración de la primera fase de la estación marítima del muelle de Levante, más la próxima entrada en servicio de la segunda estación a mediados del 2009 en el muelle dos, son elementos fundamentales para el “despegue” del puerto de Málaga en este tráfico turístico. En un próximo futuro, la segunda fase de la estación marítima del dique de Levante, permitirá atender debidamente los incrementos de tráfico esperados.

I.5.4. ACCESIBILIDAD TERRESTRE Y AÉREA

La comodidad del acceso a los atractivos en tierra en el caso de las escalas y, en general, la salida o llegada al puerto desde el aeropuerto o la estación de ferrocarril, también juegan un papel importante. Sobre todo por las facilidades de transporte terrestre y aéreo, factor al que se añade el AVE y la posibilidad de acceder incluso a Madrid y sus museos durante la escala malagueña. Todo ello permite que en un radio de accesibilidad de dos a tres horas se pueda acceder a lugares de interés turístico mundial como Granada, Córdoba, Sevilla, además de la capital de España ya citada.

La cercanía a un aeropuerto con buenas conexiones internacionales es un factor potenciador del puerto como base de cruceros, y ciertamente Málaga cumple sobradamente con este requisito. Es el aeropuerto peninsular español con mayor variedad de conexiones aéreas con el resto de Europa.

La facilidad de medios de transporte terrestre y de alojamiento hotelero son otros tantos factores que cumple el puerto de Málaga, ya que la Costa del Sol cuenta con la infraestructura de empresas de transporte turístico y de alojamientos más que suficiente para atender esas necesidades.

Y los servicios de autobuses desde el barco a la entrada del puerto en el centro de la ciudad, que circulan por el interior del propio puerto, son comodidades que hacen muy accesible la ciudad a los cruceristas.

I.5.5. OTROS FACTORES

El factor seguridad de la zona está en los máximos niveles posibles tanto por la estabilidad política cuanto por las garantías sanitarias y de acceso internacional rápido y fácil.

Los costos portuarias de atraque y desatraque son razonables y no constituye elemento disuasor alguno. Técnicamente el puerto de Málaga está a la altura de los mejores puertos.

Los tiempos de embarque y desembarque en relación con la llegada o salida de vuelos internacionales de larga distancia o de los transportes ferroviarios no son un problema dada la proximidad tanto del aeropuerto como de

la estación de ferrocarril. Apenas un cuarto o media hora separa al puerto del aeropuerto y cinco minutos de la estación, terminales de transporte cuyas instalaciones están entre las más modernas de España y Europa.

Finalmente la aptitud del puerto para atender una demanda en expansión es un factor que está en vías de superación con las obras de mejora y ampliación de los muelles de cruceros en marcha, además de las estaciones marítimas.

I.6. FACTORES ESPECÍFICOS FAVORECEDORES DE MÁLAGA COMO PUERTO-BASE DE CRUCEROS

Conviene hacer unos breves comentarios sobre las tendencias del mercado mundial para ayudarnos a contextualizar la situación de Málaga.

I.6.1. DE CARÁCTER GENERAL

Porque casi todo apunta a un fuerte desarrollo del mercado europeo y, dentro del mismo, el Mediterráneo es el destino más demandado. Y digo que Europa es el mercado en expansión más relevante porque en el Caribe –tradicional y principal área crucerista mundial- empiezan a sentirse síntomas de sobre-explotación, a pesar de la diversificación de destinos e itinerarios que está teniendo lugar. Si a esos síntomas añadimos la necesidad de ampliar la oferta de itinerarios, dado el alto nivel de repetitividad de los cruceristas, y que logicamente es en Europa donde se puede ofertar una gran variedad de itinerarios y de destinos sumamente variados e interesantes; si sumamos también los fuertes crecimientos de la demanda europea y una potencialidad bastante elevada pues Europa es un mercado bastante menos desarrollado que el de Norteamérica; y, finalmente, si tomamos debidamente en cuenta la aparición y el desarrollo de nuevas compañías de cruceros europeas, todo eso nos lleva a concluir que los mayores incrementos relativos de la futura expansión del crucerismo se darán en Europa.

Si queremos saber cómo se distribuye la oferta de los cruceros por los grandes regiones mundiales, aunque según los datos de la CLIA referidos básicamente al mercado norteamericano, podemos ver los datos de la tabla 1.

TABLA 1. EVOLUCIÓN COMPARADA DE LA OFERTA DE LOS PRINCIPALES DESTINOS DE CRUCEROS (MILES DE PERNOCTACIONES)								
	2005	%	2006	%	2007	%	2008	%
Caribe	31.450	40,7	31.956	39,2	32.162	35,9	30.786	33,5
R. de América(*)	26.704	34,6	27.757	34,1	29.697	33,1	29.106	31,6
Mediterráneo	9.334	12,6	10.504	12,9	14.748	16,4	16.271	17,7
R. del Mundo	9.343	12,1	11.237	13,8	13.100	14,6	15.827	17,2
Total	77.231	100	81.454	100	89.707	100	91.990	100

Fuente: CLIA

(*) Incluye los siguientes mercados: Alaska, Bahamas, Transcanal, México Occidental, Bermudas, Hawaii, Canadá/Nueva Inglaterra, Missisipi. Sudamérica, Costa Occidental de USA y Antártico.

Y estos datos ponen de relieve la saturación de los tradicionales mercados del crucerismo norteamericano, porque las plazas ofertadas en el Caribe están estancadas con tendencia a disminuir en cifras absolutas, en un contexto de crecimiento de la oferta mundial, lo que se traduce en una clara pérdida de importancia paulatina de estos destinos. Algo parecido ocurre con los destinos del Resto de América, aunque dentro de esos diferentes mercados que lo integran, el descenso es muy acusado en los más “tradicionales” –Bahamas, Bermuda, Hawai-, descenso que no es compensado por los “emergentes” dentro de ese apartado “Resto de América”: México Occidental, Canadá-Nueva Inglaterra, Sudamérica y Antártico.

También se puede apreciar en la misma tabla, que el destino que más crece en términos absolutos y relativos es el Mediterráneo, y que el resto del Mundo también crece absoluta y relativamente.

Aunque no se dispone de información similar relativa a los mercados europeos ni al Mediterráneo, es evidente que los tradicionales cruceros con origen en Venecia, Génova o Barcelona y destino en las islas griegas o el centro del Mediterráneo son circuitos ampliamente conocidos por los cruceristas “tradicionales” que, en su deseo de reiterar el tipo de vacación en un barco, pero con diferentes recorridos, acogerá con interés nuevas áreas de viaje. Así están teniendo un gran éxito los puertos croatas del Adriático una vez la zona se está recuperando de la guerra. Y también el Mediterráneo occidental y entorno del estrecho de Gibraltar se postula como nueva área de interés crucerista mediterránea. Ahí está la potencialidad malagueña.

I.6.2. DE CARÁCTER ESPECÍFICO

Son múltiples las circunstancias que hacen de Málaga el puerto óptimo para convertirse en el gran puerto crucerista del sur de España.

Analicémoslas:

- a)** La posición marítima central de Málaga respecto de Andalucía hacen de ella el puerto mejor ubicado para acceder al mayor número de lugares de interés turístico andaluz. El arco de accesibilidad terrestre de dos o tres horas tiene una oferta turística incomparable.
- b)** Los grandes calados del puerto de Málaga facilitan el atraque directo a tierra de los megacruceros.
- c)** La posición marítima central de Málaga respecto del área del estrecho tiene importancia por cuanto es nexo de unión en los circuitos atlántico y mediterráneo.
- d)** Los megacruceros por su propia dimensión tienen que limitar el número de puertos-base a aquellos que puedan garantizarle su plena operatividad no sólo en el mar sino también en tierra; porque tan importante como la logística de suministros al buque es la logística de embarque y desembarque de pasajeros con sus correspondientes infraestructuras de apoyo en tierra. Esos aspectos sólo pueden ser resueltos por puertos como el de Málaga que se encuentran en zonas turísticas bien consolidadas que están acostumbradas y bien dotadas, empresarial y humanamente, para manejar grandes masas de turistas en muy poco tiempo.

Por otro lado, los megacruceros, al no poder atravesar Panamá, quedan en cierta medida aislados del mercado de Alaska que era el complemento natural al mercado del Caribe, de ahí que el Mediterráneo se convierta en ese necesario complemento caribeño en época de huracanes.

e) La tendencia al crecimiento de cruceros de menor duración prima a aquellos puertos que ofrecen una oferta de alojamiento y atracción turística en tierra que complementa el viaje por mar; y lo hará tanto más cuanto mayores sean esos atractivos terrestres. Por tanto Málaga se encuentra en posición muy ventajosa al respecto.

f) Al ser el puerto mediterráneo más occidental, Málaga es el lugar óptimo para el arranque o finalización de las rutas cruceristas regulares que acabarán por establecerse a lo largo del Mare Nostrum. Esta tendencia empieza a columbrarse con la con-fusión creciente entre el transporte turístico en ferries y el crucerismo.

g) La oferta turística de todo tipo de la Costa del Sol es el complemento ideal para el desarrollo de una actividad crucerista como puerto base, ya que al aumentar la importancia de los cruceros de corta duración, las estancias “pre y post” cruceros llegan a ser tan relevantes como el propio crucero para la atracción de la clientela.

h) La gran variedad de atractivos turísticos en tierra que puede ofrecer Málaga, así como la propia ubicación del puerto en el centro de la ciudad, con la casa natal y el museo de Picasso a diez minutos paseando desde el puerto, constituye un factor singularizador de primera magnitud.

i) La creciente vinculación de los turoperadores europeos con las compañías cruceristas es otro factor de gran importancia estratégica por cuanto tales operadores hace muchos años que trabajan en la Costa del Sol.

j) En estrecha relación con el punto anterior, la creciente relevancia de los paquetes turísticos vuelo-crucero favorecen a puertos como el de Málaga ubicados a media hora de un aeropuerto con magníficas conexiones aéreas internacionales.

k) La amplitud y variedad de la oferta turística del Mediterráneo en general, y de Andalucía y Málaga en especial, facilita la futura y necesaria flexibilización de la oferta crucerista.

l) La mayor segmentación de los mercados favorecerá a zonas turísticas consagradas que ofrecen atractivos múltiples a un turista muy variado por sus características sociodemográficas y por sus gustos.

m) Los megacruceros, al tener exigencias técnicas tanto portuarias como logísticas que reducen considerablemente el número de puertos en los que atracar, serán más dependientes de puertos con buenas comunicaciones internacionales como Málaga que ofrecen, además, capacidades turísticas ingentes para hacer factible las estancias pre y post cruceros.

n) La aparición de los primeros síntomas de congestión en el crucerismo del puerto de Barcelona, hacen de Málaga el puerto-base adecuado, dentro de la península ibérica, para que nuevas compañías u otras embarcaciones establezcan en él sus cabeceras de viaje.

I.7. ASPECTOS PORTUARIOS QUE INCIDEN EN LA EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA

Al margen de la evolución de la demanda derivada de las características económicas, demográficas, culturales... etc., de los diferentes mercados, hay una serie de cuestiones relacionadas estrictamente con las infraestructuras portuarias o con las características de los barcos de cruceros que incidirán en los tráficos de los puertos concretos. En especial las características primordiales que inciden son:

- Aumento de tamaño de los buques
- Estaciones marítimas específicas

I.7.1. AUMENTO DE TAMAÑO DE LOS BUQUES

El aumento de tamaño de los buques de crucero es una tendencia muy clara derivada de las economías de escala y de aglomeración que se consiguen con embarcaciones de tamaño creciente. Esos abaratamientos de la inversión por camarote de las nuevas embarcaciones, aminoran sus amortizaciones y permiten abaratar el coste de los viajes. Además las nuevas embarcaciones incluyen importantes mejoras tecnológicas que ahorran combustible, mejoran el confort por reducción de ruidos y vibraciones, aumentan su velocidad máxima –lo que redundará en una mayor fiabilidad y variabilidad de los circuitos-, aminoran las oscilaciones de los barcos por efecto de las olas, autonomizan y mejoran la maniobrabilidad en los puertos, etc. De todo ello se deducen reducciones en los costes de mantenimiento de todo tipo que, a la larga, abaratan en términos relativos los precios de los viajes de cruceros originando un importante ensanchamiento de los mercados.

Ahora bien, si el aumento del tonelaje de los buques presenta esas importantes ventajas, no está exento de inconvenientes. Y es que el número de puertos en los que pueden atracar se reduce al carecer de las condiciones técnicas para el atraque de los mismos. Basta con señalar el proyecto Génesis que lleva a cabo la Royal Caribbean para apreciar la importancia de estos temas.

En el otoño del próximo año 2009, se botará el buque Oasis of the Seas con 220.000 toneladas, y al año siguiente se botará su gemelo el Allure of the Seas. Tendrán capacidad para transportar 5.400 pasajeros y probablemente llevarán 1.600 tripulantes como mínimo. Eso supone que cuando llegue uno de estos barcos a un puerto, siete mil personas podrán desembarcar para visitar la ciudad o los alrededores. Evidentemente, al margen de las necesidades técnicas portuarias, que limitarán considerablemente el número de los puertos en que atraquen, parece evidente que también otros aspectos relacionados con la seguridad de los muelles, la capacidad de empresas de logística portuaria y suinistros o de la propia ciudad y accesos por carretera al puerto son fundamentales. Ciertamente, si no hay atractivos en tierra accesibles a pie, desplazar tan ingente número de personas en breve espacio de tiempo en autobús, si hubiera que atravesar una ciudad sería empresa imposible por el caos de tráfico que originarían. Por todo ello, la elección de los puertos de escala en sus viajes será enormemente selectiva.

Y si se trata de los puertos que funcionen como base, al margen de las características exigidas en escala, hay que añadir otros requisitos como la existencia de una importante planta hotelera en las proximidades del puerto, que permita el alojamiento de muchas personas antes y después de un viaje de crucero; la proximidad a un aeropuerto

con abundantes conexiones aéreas, especialmente internacionales en el caso europeo, ya que conseguir llenar un barco de esas características en unos días y horas concretas exige actuar sobre unos mercados muy amplios y, lógicamente internacionales; la existencia de atractivos turísticos en tierra variados y abundantes que sirvan para llenar las horas de espera y permanencia en tierra, antes y después del viaje de crucero y del desplazamiento de origen o regreso de los cruceristas a sus lugares de procedencia, etc.

I.7.2. ESTACIONES MARÍTIMAS ESPECÍFICAS

Si las características técnicas de los puertos o las capacidades turísticas y urbanas de las ciudades portuarias son fundamentales en el futuro del crucerismo a tenor de las tendencias al gigantismo de los buques, no lo son menos la existencia de estaciones marítimas específicas para tales embarcaciones.

No son sólo razones de comodidad para los pasajeros, o de seguridad para ellos mismos y los propios barcos, las que priman, sino que es la propia imagen de los viajes y de las compañías navieras la que está en juego. ¿Alguien entendería que los aeropuertos o las estaciones de ferrocarril no dispusieran de amplios espacios para el acceso de pasajeros a los aviones y trenes -con tiendas, restaurantes y cafeterías-, manipulación de equipajes, controles aduaneros y sanitarios especiales, conexiones con transportes públicos, etc? Obviamente, en el crucerismo sucede otro tanto. Especialmente si el puerto es base. No sería factible el desarrollo de un puerto base sin estaciones específicas para el embarque y desembarque de sus viajeros; al tiempo que, la confirmación de un puerto como base de viajes, estimulará su desarrollo como puerto de escala. Por último, tras los atentados a las Torres Gemelas, las exigencias de seguridad y los controles se han acrecentado notablemente, y sólo es factible llevarlos a cabo en instalaciones específicas, nunca a pie de muelle.

Hemos realizado un análisis comparado de los tráficos como puertos base y totales de Barcelona y Palma de Mallorca, por ser los más importantes de España en estos tráficos, además de ser puertos con tráficos cruceristas orientados casi exclusivamente al mercado mediterráneo. Por tanto son los puertos que nos sirven de pauta para lo que pudiera suceder con el puerto de Málaga tras la inauguración de su primera estación de cruceros.

Ciertamente, el puerto de Málaga está en condiciones de satisfacer las necesidades que hemos señalado para propugnarse como puerto base, objetivo que está empezando a materializar.

Por otro lado es evidente que el desarrollo del crucerismo exige la ampliación de los itinerarios para satisfacer las necesidades de una clientela con un amplio grado de fidelización y en proceso constante de crecimiento. Y en el ámbito del Mediterráneo español está claro que Málaga es el próximo puerto con potencialidad para desarrollarse por toda una serie de razones que se han expuesto anteriormente.

Obviamente las infraestructuras portuarias están mejorando sensiblemente. Desde la ampliación del dique de Levante, a la inauguración de la estación marítima de cruceros del mismo, a la nueva estación marítima de cruceros en el muelle dos -cuya construcción se acaba de iniciar-, a los nuevos muelles de cruceros en construcción, y a las remodelaciones de los muelles uno y dos que le van a dar un cambio radical a la imagen del puerto facilitando su conexión con la ciudad, son datos fundamentales para desarrollar el tráfico de puerto base.

Pero los otros aspectos no estrictamente portuarios son igualmente claves para consolidar a Málaga como puerto base de cruceros. Son los siguientes:

1. Las conexiones aéreas, que son posiblemente las mejores, en su variedad, de los aeropuertos españoles peninsulares con el resto de Europa –donde se encuentra el grueso de la clientela del mercado crucerista mediterráneo teniendo incluso conexiones directas con Nueva York que es posiblemente el principal mercado de los Estados Unidos y su puerta de acceso.
2. La evidente mejora del atractivo turístico de la ciudad que empieza a ser conocida como la “patria chica” de Picasso con su puesta en valor turística y sus inversiones ya realizadas y en marcha que mejorarán la oferta culturalmuseística de la ciudad.
3. La importante mejora en la planta hotelera de la ciudad.
4. La existencia de una potente logística empresarial relacionada con el turismo.
5. Los múltiples y variados atractivos turísticos de la Costa del Sol.
6. La mejora de las infraestructuras de transporte, especialmente las ferroviarias con la llegada del AVE, que posibilita la visita en el día a Madrid y a otras ciudades de gran interés turístico-cultural como Córdoba y Sevilla, además del tradicional atractivo de Granada y su Alhambra; todos estos son elementos que fundamentan la más que probable consolidación futura del puerto de Málaga, como puerto base. Y sin olvidar la aparición en España de la tendencia apreciada en Estados Unidos a la diversificación de los puertos base.

Al día de hoy, las salidas programadas de viajes de cruceros desde Málaga como base para 2009, si todos los barcos salieran al 100 por ciento de su capacidad, supondría una cifra de pasajeros de unos 110.000. Se corresponden a viajes programados de MSC, Costa Cruceros, Royal Caribbean, Pullmantur, Hapag Lloyd y Star Clipper. Y posiblemente esa cifra pueda ampliarse todavía para la temporada otoño-invierno del año próximo.

Pero lo más relevante que se puede apreciar es que de los nueve buques que tienen previsto salir de Málaga, seis están entre los más grandes que navegan hoy día o en el inmediato año 2009. Son los: “Navigator of the Seas” de 3100 pasajeros; “MSC Fantasía” de 4100 pasajeros; “Costa Mágica” de 3470 pasajeros; “Costa Atlántica” y “Costa Mediterránea” de 2680 pasajeros; y “Moon Empress” de 2020 pasajeros. Es una prueba de que lo señalado más arriba, de las potencialidades del puerto de Málaga, está empezando a materializarse.

I.8. CONCLUSIONES

Para potenciar el puerto de Málaga como puerto escala y puerto base de cruceros:

1. Hay que ofrecer a las compañías navieras toda la gama de servicios marítimos que hagan de Málaga uno de los puertos más atractivos del Mediterráneo occidental (estación marítima, logística de suministros, excursionismo, logística para el transporte de pasajeros, etc).

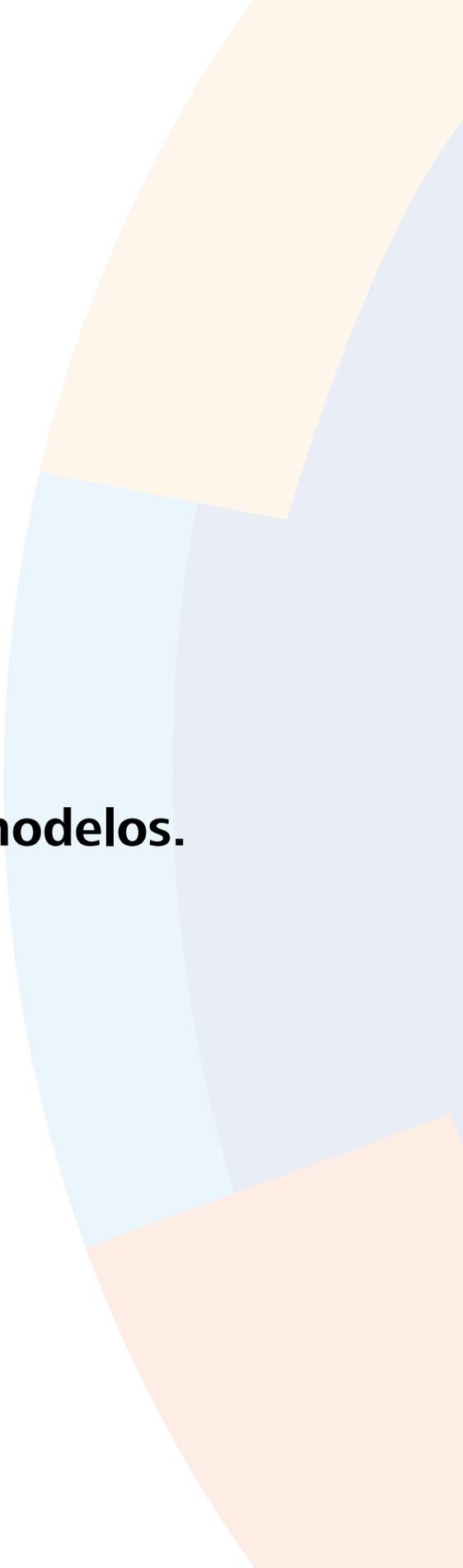
2. Hay que involucrar a todos los sectores turísticos terrestres en la promoción turística del puerto de Málaga (alojamiento, transporte, restauración, comercio, municipalidad, etc).

3. Para mejorar la imagen del puerto y del servicio que la ciudad presta a los cruceristas, es importante adaptar los horarios comerciales y culturales a sus necesidades. Si pretendemos “vender” el destino Málaga (tanto de origen como de final de viaje de crucero) la apuesta del centro histórico –tanto empresarial como administrativamente- debe ser total.

4. Lejos de la estéril competencia entre puertos próximos, es necesaria una colaboración entre los mismos para ampliar la oferta de itinerarios y de atractivos, por cuanto el escalaje en todos ellos no es en modo alguno incompatible sino todo lo contrario. Crear un frente crucerista andaluz, que integre especialmente a Cádiz, Sevilla, Almería y Málaga, liderado por Málaga como puerto base del sur de España estimularía las potencialidades de todos y cada uno, así como del conjunto del destino Andalucía en este incipiente mercado turístico de los cruceros. Y esto no es nada novedoso por cuanto en algunas partes de Europa y Norteamérica, las autoridades regionales o locales de zonas o países ligados por una cultura común, están contactando para promocionar recorridos temáticos conjuntos basados en la unidad temática cultural –otra forma de la “tematización” que se manifiesta en todos los ámbitos del turismo-. La imagen Andalucía es suficientemente potente desde el punto vista cultural para que pueda organizarse fácilmente tal colaboración.

En suma, la clave de todo es conseguir las sinergias necesarias dentro del hinterland y del foreland portuario malagueño así como entre ambos, pues de su mutua interacción se deriva la potenciación crucerista de todo el litoral andaluz.





2. Segunda Parte.

La aplicación de los modelos.

II. LA APLICACIÓN DE LOS MODELOS

II.A. EL MODELO DE DEMANDA

II.A.1. LA PROBLEMÁTICA DE LAS ESTADÍSTICAS DEL TURISMO DE CRUCEROS

II.A.1.1. EN ESPAÑA

Si los datos del tráfico de mercancías no ofrecen problemas de ningún tipo no ocurre lo mismo con los de pasajeros, ya que la contabilización de los mismos se efectúa normalmente sobre la base de la declaraciones de las compañías consignatarias, lo que origina, a veces, diferencias en las cifras de salidas de un puerto y llegadas de otro, y viceversa, en los cómputos anuales de líneas regulares que los unen.

Pero no es este el problema con el que nos hemos enfrentado para llegar a obtener cifras lo más certeras posible del tráfico de pasajeros en régimen turístico de cruceros. Aunque los problemas estadísticos han ido siendo superados al ir homogeneizándose los métodos de contabilización. Problemas fácilmente detectables acudiendo al análisis de los datos que ofrecen las diferentes memorias anuales de los puertos. Porque, frente al criterio de computar como un solo pasajero el embarque y desembarque de los turistas que hacen escala en un puerto por unas breves horas, es decir lo que debe calificarse como "tránsito", mientras que computan como dos cada pasajero que embarca y desembarca al inicio y fin del viaje cuando el puerto actúa como puerto-base, ha habido puertos que no han seguido este criterio estadístico. Por ejemplo, computando doblemente el embarque y desembarque en escalas, en tránsitos. Otros no diferenciaban los tráficos de cruceros de los de líneas regulares, computando los tráficos como de cabotaje o exterior según origen y destino de los barcos que atracaban en los mismos, lo que fue especialmente relevante en puertos insulares.

En otros puertos se hacían diferencias entre los tránsitos de cabotaje y exterior sobre la base del carácter nacional o extranjero de los puertos de procedencia o destino, lo que obviamente no tenía nada que ver con los tránsitos de los cruceristas en escala. Las diferencias en los sistemas informáticos de facturación portuaria estaban en el origen de tales errores, fácilmente detectables cuando se hacía la simple operación de dividir el número de pasajeros considerados como cruceristas con los barcos calificados como tales que atracaron en tales puertos. Había puertos en los que la capacidad media de tales buques de cruceros estaba por encima del tamaño de los más grandes navegando en esos momentos.

En otros puertos duplicaban el cómputo de pasajeros simplemente sumando las de tráfico exterior con los tránsitos; también había quien en el pasado consideró los tráficos locales o de ría como tránsitos y figuraba como tales en el cómputo nacional de cruceristas; asimismo también detectamos en otros puertos que los viajes de paseo turístico por su interior o alrededores eran igualmente considerados estadísticamente que las escalas de los cruceros. Finalmente, también algunos puertos con líneas regulares servidas por ferries, -es decir barcos que transportan también vehículos- cada vez más modernos y confortables, que los comunican con puertos extranjeros, singularmente del resto de Europa, y una duración del viaje superior a una pernoctación, consideraban esos

tráficos igualmente como crucerismo. Esto está ocurriendo especialmente en el Mediterráneo, sobre la base de que las mismas compañías que sirven esas líneas llevan a cabo campañas publicitarias vendiendo esos viajes como cruceros de corta duración, lo que, amén de inducir a confusión, es obviamente falso.

La escasa importancia económica que estos tráficos portuarios tienen para la mayoría de los puertos –no así para las ciudades que los acogen- explica la escasa escrupulosidad con que se elaboraron las estadísticas en el pasado.

Lo que se puede deducir por consiguiente de tales problemas estadísticos es que la calidad de la información estadística que hemos utilizado para trabajar con series temporales deja bastante que desear. No obstante, en los últimos años los principales problemas han ido siendo superados y, sobre todo, los principales puertos cruceristas españoles suministran una información bastante fidedigna.

II.A.1.2. INTERNACIONALES

No existen datos estadísticos oficiales a escala internacional. Sólo muy recientemente aparece un incipiente interés por esa información en el seno de la Unión Europea –el European Cruise Council- y en organismos que agrupan a puertos como es el caso de Medcruise y que lo hace con todos los del Mediterráneo. Y si los problemas estadísticos españoles eran importantes, en mucha mayor medida aparecen en el ámbito internacional, donde similares problemas se han podido apreciar. En unos casos, por deficiencias administrativas derivadas del retraso económico de tales países. Es el caso principalmente de los puertos del norte de África. Pero en otros casos de la orilla norte del Mediterráneo, y singular –aunque no exclusivamente Italia-, los datos que ofrecen muchos puertos son absolutamente inveraces. No obstante, hemos trabajado con los datos existentes que hemos depurado allá donde nos ha sido posible. Por ejemplo, los puertos chipriotas unían los tráficos con el continente o con otras islas con los de cruceros.

Aparte de esta información, el resto de las fuentes estadísticas nos las ofrecen las asociaciones empresariales de compañías de cruceros, singularmente la Cruise Line International Association (CLIA), que agrupa a unas tres cuartas partes de la oferta crucerista mundial. Y esa asociación ofrece datos internacionales de cruceristas obtenidos de las informaciones suministradas por las propias compañías. Es sobre la base de esta información suministrada por las compañías navieras que diversas empresas, institutos y gabinetes privados elaboran informes anuales siempre bajo el tamiz de los datos que suministran esas empresas. Entre ellos están especialmente los de G.P. Wild, International Council of Cruise Lines (ICCL), Ocean Shipping Consultants, Passenger Shipping Association (PSA), IRN Cruise Stat, así como los documentos anuales que se presentan en las conferencias del Sea Trade de Miami. También existen organizaciones regionales de puertos cruceristas en Sudamérica y en el Caribe –Florida-Caribbean Cruise Association-, amén de los informes económicos anuales sobre el impacto económico del crucerismo en los Estados Unidos. La falta de calidad de esos datos estadísticos se manifiesta en el hecho de que hemos detectado a veces, sobre datos del pasado, que las diferencias en las estimaciones de variación porcentual de las tasas de crecimiento del crucerismo realizadas por diferentes entidades privadas podían ir incluso del tanto al doble. Confusión estadística generada por utilizar fuentes que se refieren a una parte de la industria –por ejemplo los datos de la CLIA- tomándolos como globales. En otras ocasiones se incluyen los datos del crucerismo fluvial y en otras no, sin que se haga mención alguna a esta distinción, etc.

En cualquier caso la información estadística suministrada habla de número de pasajeros cruceristas, pero al no tener en cuenta la paulatina reducción de la duración de los viajes de cruceros, el número crece en mayor proporción estadística que la realidad. La auténtica medida de la demanda de este tipo de turismo son las pernoctaciones, información que no está disponible.

De todas formas la creciente importancia de esa industria habrá ido mejorando con el paso del tiempo la calidad de la información estadística, por lo que de interés tiene para las propias empresas además, obviamente, de los organismos internacionales y de los países. Son los Estados Unidos y el Reino Unido los que disponen de mejores estadísticas y estudios, pues no en balde son los dos principales mercados de cruceristas.

II.A.2. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CRUCERISTAS EN LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES Y EN LAS FACHADAS MARÍTIMAS MEDITERRÁNEA Y ANDALUZA. UN ANÁLISIS DESCRIPTIVO

A continuación se presentan una serie de gráficos que recogen la evolución del número de cruceristas que han pasado por los principales puertos españoles, utilizando para ello los datos recogidos en la página web del organismo Puertos del Estado, del Ministerio de Fomento, en su Estadística mensual de Tráfico Portuario. El período considerado es el comprendido entre el mes de enero de 2002 y el mes de junio de 2008.

Los puertos considerados son los de Barcelona, Islas Baleares, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Málaga, los cinco más importantes, y que suponen alrededor del 86% del tráfico de cruceristas en los puertos españoles, en promedio del período analizado.

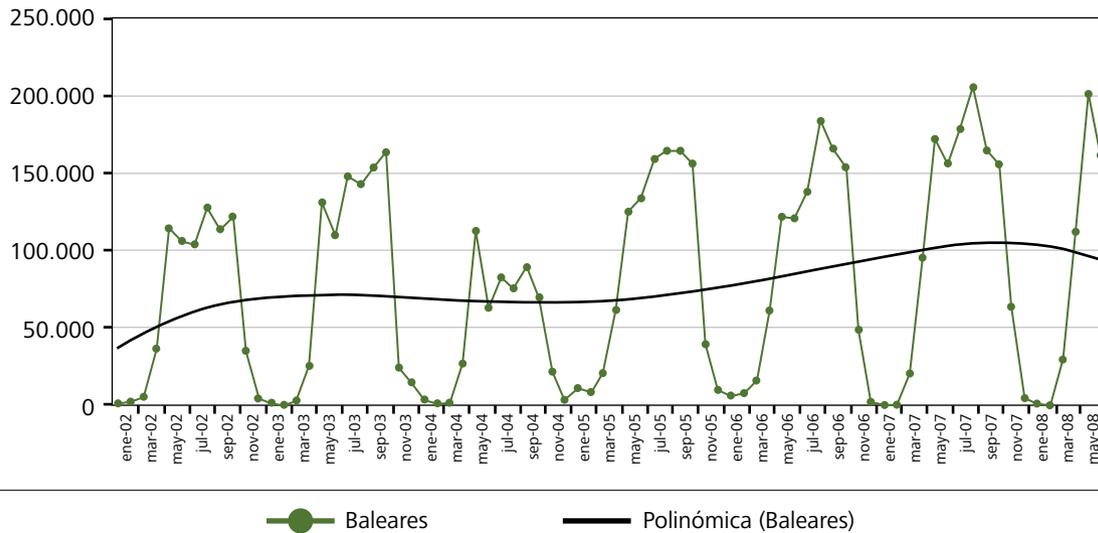
Se muestran dos gráficos para cada puerto. El primero de ellos recoge la evolución del número de cruceristas en el período considerado y el segundo la evolución de la participación relativa de cada puerto con relación al total de los puertos españoles. En dichos gráficos, además de representar la evolución propiamente dicha con los datos disponibles, se muestra una línea de tendencia polinomial, que muestra la evolución media del tráfico de cruceristas en los puertos considerados.

II.A.2.1. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CRUCERISTAS EN LOS PUERTOS DE LAS ISLAS BALEARES

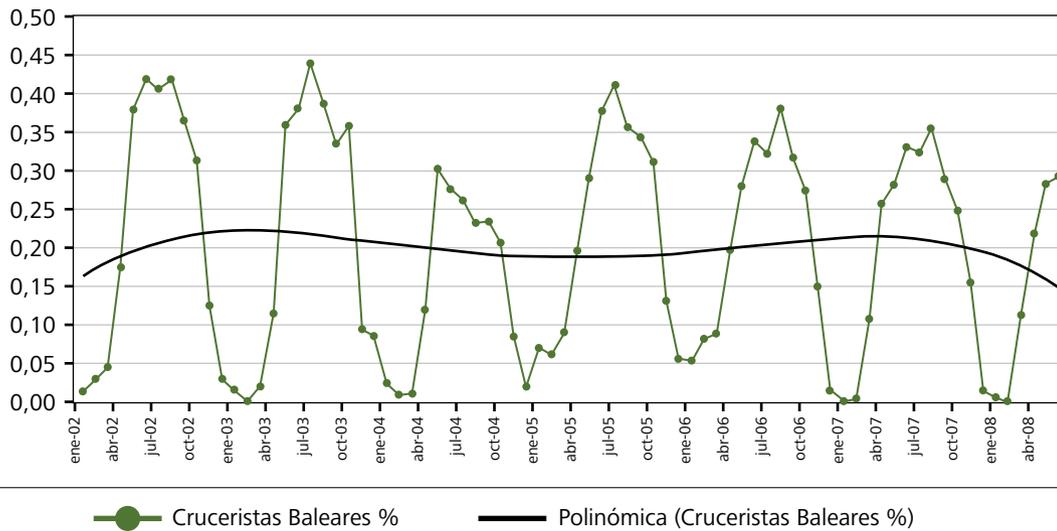
Los puertos de las Islas Baleares muestran una tendencia creciente durante los años 2002 y 2003 con un leve descenso en 2004 y parte de 2005, para después volver a crecer con mayor intensidad hasta finales de 2007. En 2008 se observa un leve descenso. El nivel medio de cruceristas en el período considerado se sitúa alrededor de 77.000 mensuales, si bien en el período comprendido entre abril de 2007 y abril de 2008 superó los 100.000. (Cuadro 1)

La importancia relativa de los puertos de las Islas Baleares en el total de la actividad crucerística de los puertos españoles alcanza un nivel medio en el período considerado en torno al 20%, si bien hay que comentar que sufre oscilaciones a lo largo del período, con un 15% al principio, llegando a un 22% en abril de 2003, para descender a un 18% en abril de 2005, volviendo a subir al 22% en abril de 2007, descendiendo al 14% en junio de 2008. (Cuadro 2)

CUADRO 1. CRUCERISTAS DE LOS PUERTOS DE LAS ISLAS BALEARES

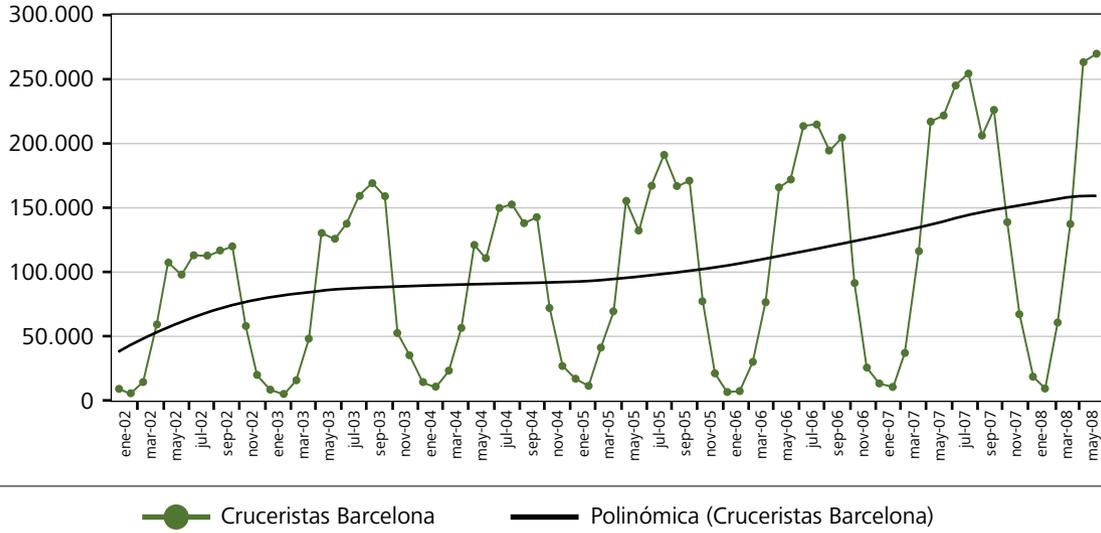


CUADRO 2. CRUCERISTAS DE LOS PUERTOS DE LAS ISLAS BALEARES (Porcentaje sobre el total de puertos españoles)

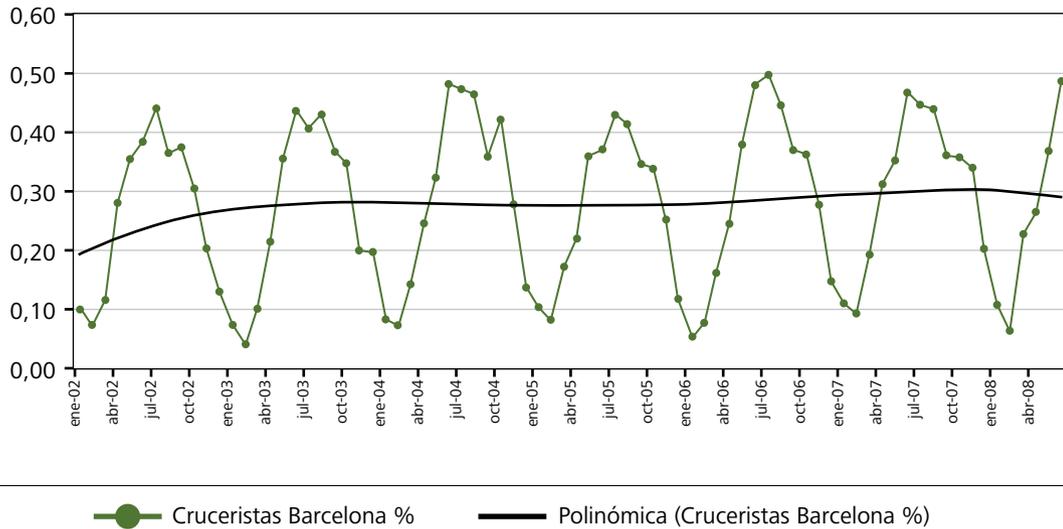


II.A.2.2. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CRUCERISTAS EN EL PUERTO DE BARCELONA

CUADRO 3. CRUCERISTAS DEL PUERTO DE BARCELONA



CUADRO 4. CRUCERISTAS DEL PUERTO DE BARCELONA (Porcentaje sobre el total de puertos españoles)



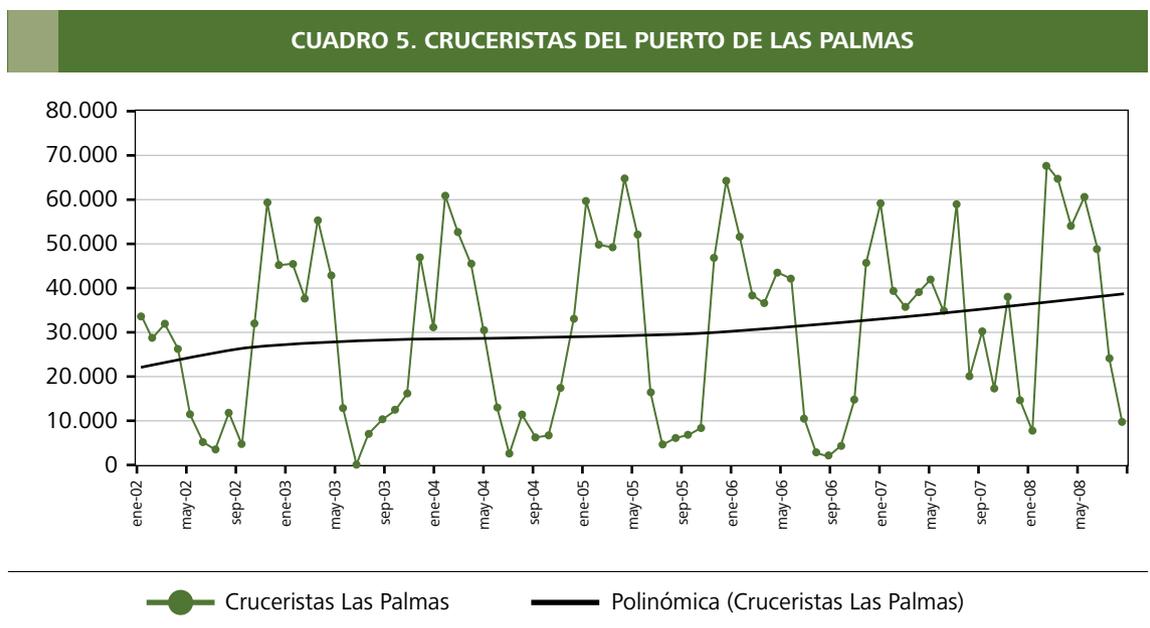
Este gráfico nos muestra una tendencia creciente a lo largo del período considerado en el puerto de Barcelona, pasando de unos 50.000 cruceristas mensuales en el primer trimestre de 2002 a más de 150.000 en el segundo trimestre de 2008. El nivel medio de cruceristas en este período se sitúa alrededor de 103.000 cruceristas al mes. (Cuadro 3)

La importancia relativa del puerto de Barcelona en el total de la actividad crucerística de los puertos españoles alcanza un nivel medio en el período considerado en torno al 28%, si bien desde mayo de 2007 hasta la actualidad dicha importancia relativa ha alcanzado el 30%. (Cuadro 4)

II.A.2.3. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CRUCERISTAS EN EL PUERTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Este gráfico nos muestra una tendencia creciente a lo largo del período considerado en el puerto de Las Palmas, pasando de unos 22.000 cruceristas mensuales en el primer trimestre de 2002 a casi 40.000 en el segundo trimestre de 2008. El nivel medio de cruceristas en este período se sitúa alrededor de 30.000 cruceristas al mes. (Cuadro 5)

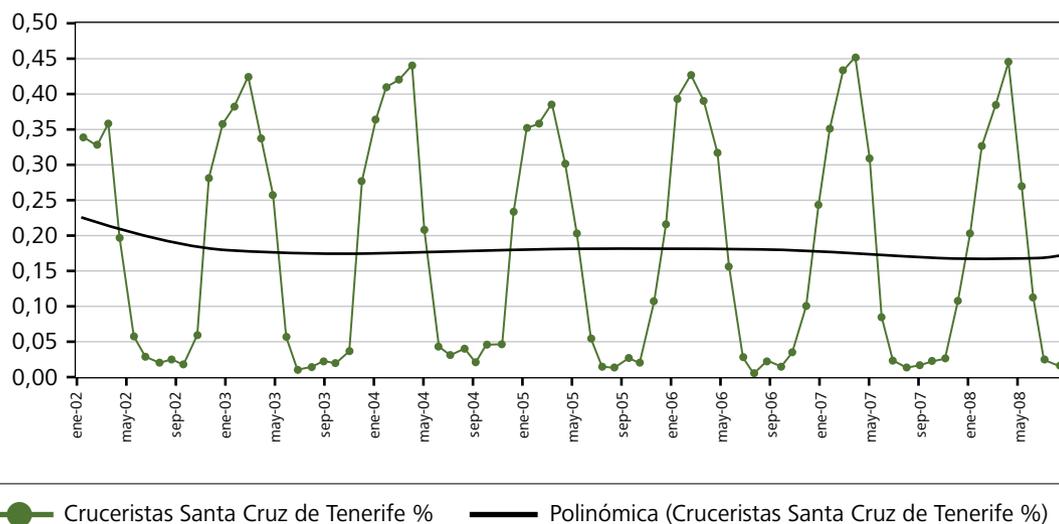
La importancia relativa del puerto de Las Palmas en el total de la actividad crucerística de los puertos españoles alcanza un nivel medio en el período considerado en torno al 15%, si bien en enero de 2002 dicha importancia relativa se encontraba en torno al 25% y en el último año no llegaba al 13%. (Cuadro 6)



Este gráfico nos muestra una tendencia creciente a lo largo del período considerado en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, pasando de unos 21.000 cruceristas mensuales en el primer trimestre de 2002 a más de 50.000 en el segundo trimestre de 2008. El nivel medio de cruceristas en este período se sitúa alrededor de 38.000 cruceristas al mes. (Cuadro 7)

La importancia relativa del puerto de Santa Cruz de Tenerife en el total de la actividad crucerística de los puertos españoles alcanza un nivel medio en el período considerado en torno al 18%, situación que se mantiene casi constante a lo largo del período considerado. (Cuadro 8)

**CUADRO 8. CRUCERISTAS DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE
(Porcentaje sobre el total de puertos españoles)**

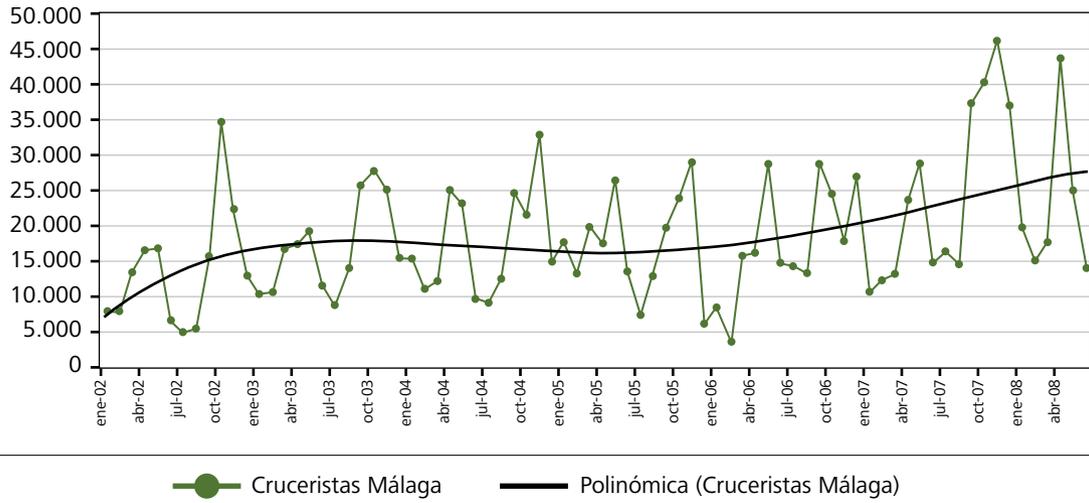


II.A.2.5. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CRUCERISTAS EN EL PUERTO DE MÁLAGA

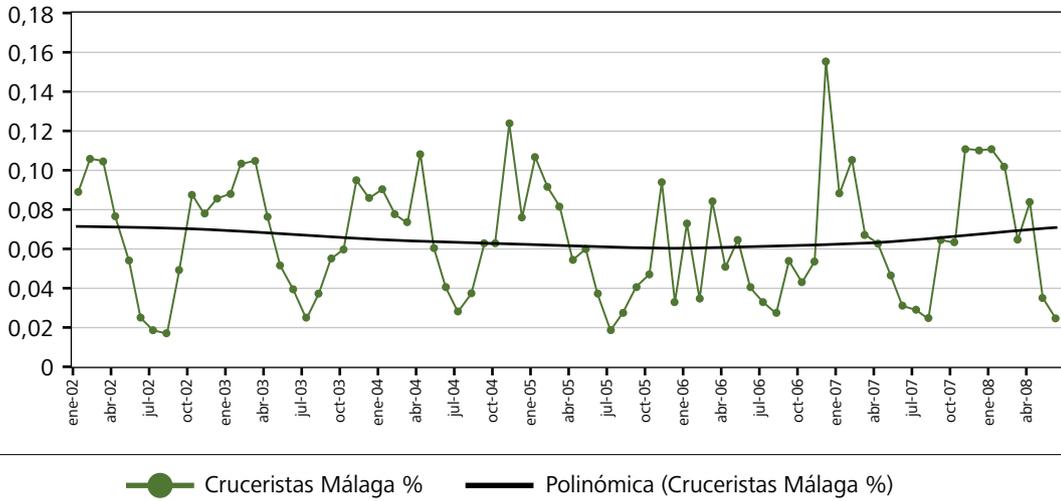
Este gráfico nos muestra una tendencia creciente a lo largo del período considerado en el puerto de Málaga, pasando de unos 8.000 cruceristas mensuales en el primer trimestre de 2002 a más de 27.000 en el segundo trimestre de 2008, con tendencia a seguir creciendo. El crecimiento más acusado se da desde septiembre de 2005 a la actualidad, con un nivel medio de cruceristas en este período de 18.000 cruceristas al mes. (Cuadro 9)

La importancia relativa del puerto de Málaga en el total de la actividad crucerística de los puertos españoles alcanza un nivel medio en el período considerado en torno al 7%, con un descenso desde enero de 2002 a enero de 2006, creciendo de manera continuada desde entonces a la actualidad, con tendencia a seguir creciendo en el futuro. (Cuadro 10)

CUADRO 9. CRUCERISTAS DEL PUERTO DE MÁLAGA

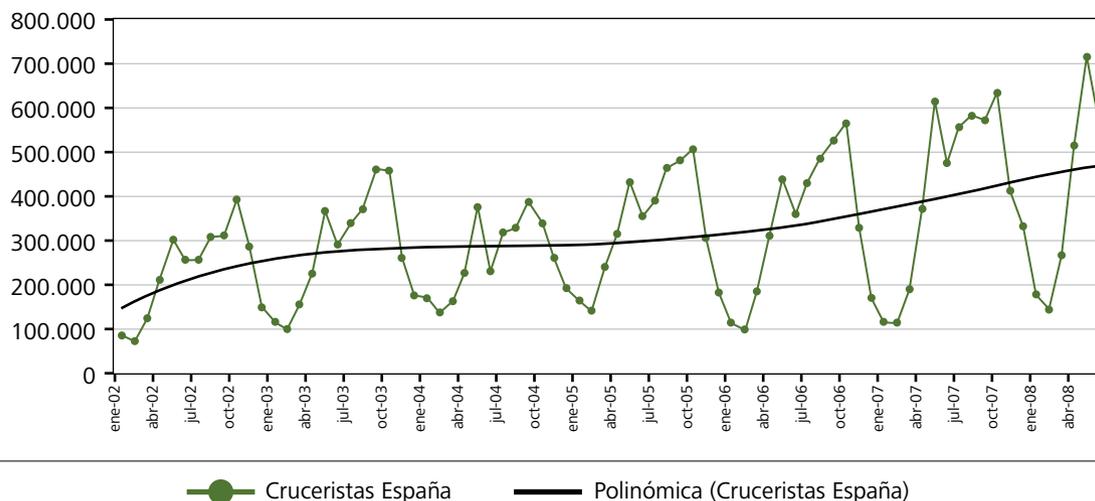


CUADRO 10. CRUCERISTAS DEL PUERTO DE MÁLAGA (Porcentaje sobre el total de puertos españoles)



II.A.2.6. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CRUCERISTAS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

CUADRO 11. CRUCERISTAS DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES



El tráfico crucerista en los puertos españoles muestra una tendencia creciente a lo largo del período considerado, pasando de unos 150.000 cruceristas mensuales en enero de 2002 a casi 500.000 en junio de 2008, con tendencia a seguir creciendo. El crecimiento más acusado se da desde mediados de 2006 a la actualidad, con un nivel medio de cruceristas en este período de 400.000 cruceristas al mes.

II.A.2.7. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CRUCERISTAS EN LA FACHADA MEDITERRÁNEA

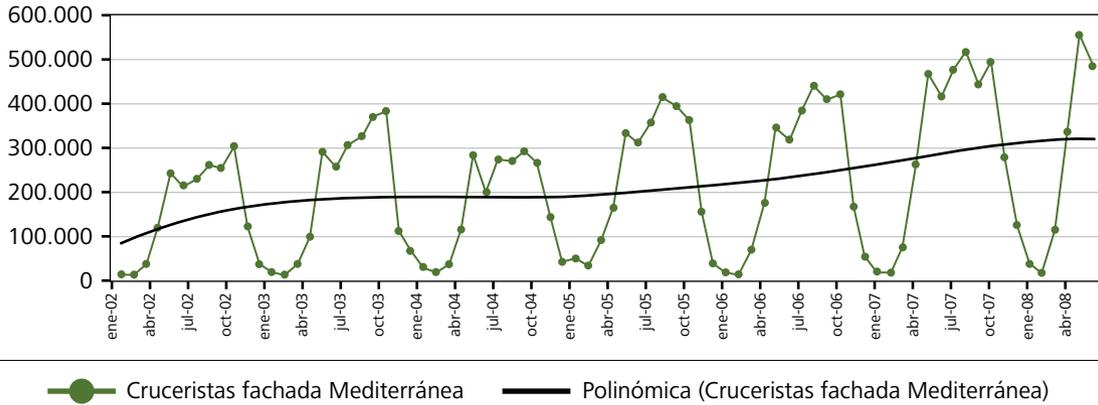
A continuación se presentan una serie de gráficos que recogen la evolución del número de cruceristas que han pasado por los puertos españoles del Mediterráneo, utilizando para ello los datos recogidos en la página web del organismo Puertos del Estado, del Ministerio de Fomento, en su Estadística mensual de Tráfico Portuario. El período considerado es el comprendido entre el mes de enero de 2002 y el mes de junio de 2008.

Los puertos considerados son los de Alicante, Almería, Bahía de Algeciras, Baleares, Barcelona, Cartagena, Castellón, Ceuta, Málaga, Melilla, Motril, Tarragona y Valencia. Este conjunto de puertos conforma casi el 60% del total de tráfico en los puertos españoles, en promedio del período analizado.

Al igual que antes, se muestran dos gráficos. El primero de ellos recoge la evolución del número de cruceristas en el período considerado y el segundo la evolución de la participación relativa de esta fachada con relación al

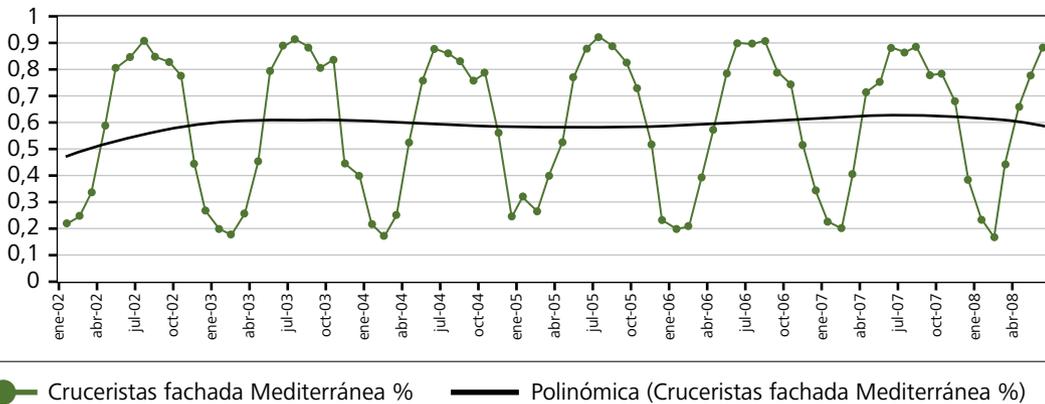
total de los puertos españoles. En dichos gráficos, además de representar la evolución propiamente dicha con los datos disponibles, se muestra una línea de tendencia polinómica, que muestra la evolución media del tráfico de cruceristas en la fachada Mediterránea.

CUADRO 12. CRUCERISTAS EN LA FACHADA MEDITERRÁNEA



Como puede comprobarse tras la visualización del gráfico, la evolución de la fachada mediterránea es bastante parecida a la de la totalidad de los puertos españoles, lo que era previsible dada la importancia relativa que la actividad crucerística de estos puertos presenta sobre el total. Desde comienzos de 2006 presenta un crecimiento continuo, que se concreta en una media de cruceristas mensuales en torno a 200.000 a comienzos de ese año hasta llegar a unos 320.000 en la actualidad.

CUADRO 13. CRUCERISTAS EN LOS PUERTOS DE LA FACHADA MEDITERRÁNEA (Porcentaje sobre el total de los puertos españoles)



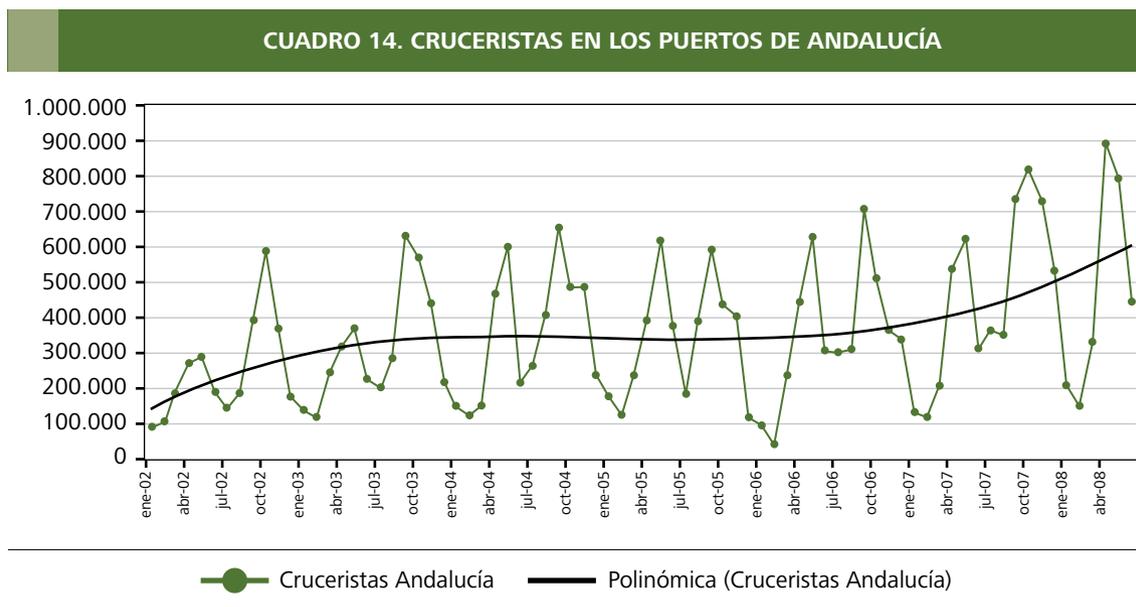
La importancia relativa de la actividad crucerística de los puertos de la fachada mediterránea en relación con la actividad crucerística de los puertos españoles alcanza un nivel medio en el periodo considerado en torno al 60%, con una tendencia prácticamente constante desde mediados de 2003 hasta la actualidad, si bien se observa un leve crecimiento en el año 2007, crecimiento que puede mantenerse en el futuro.

II.A.2.8. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CRUCERISTAS EN LA FACHADA DE ANDALUCÍA

A continuación se presentan una serie de gráficos que recogen la evolución del número de cruceristas que han pasado por los puertos andaluces, utilizando para ello los datos recogidos en la página web del organismo Puertos del Estado, del Ministerio de Fomento, en su Estadística mensual de Tráfico Portuario. El periodo considerado es el comprendido entre el mes de enero de 2002 y el mes de junio de 2008.

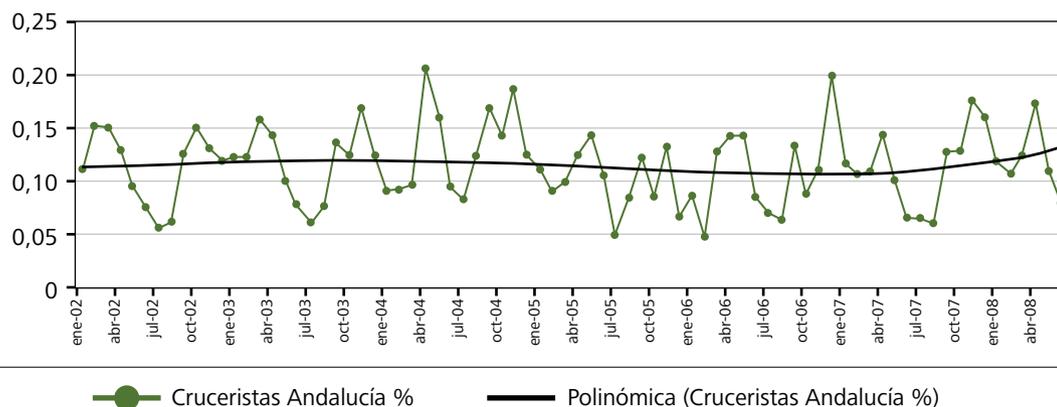
Los puertos considerados son los de Almería, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Ceuta, Huelva, Málaga, Melilla, Motril y Sevilla. Este conjunto de puertos conforma en torno al 11% del total de tráfico en los puertos españoles, en promedio del período analizado.

Al igual que antes, se muestran dos gráficos. El primero de ellos recoge la evolución del número de cruceristas en el período considerado y el segundo la evolución de la participación relativa de esta fachada con relación al total de los puertos españoles. En dichos gráficos, además de representar la evolución propiamente dicha con los datos disponibles, se muestra una línea de tendencia polinomial, que muestra la evolución media del tráfico de cruceristas en la fachada andaluza.



Como puede comprobarse tras la visualización del gráfico, la evolución de la actividad crucerística de la fachada andaluza contiene tres fases bien diferenciadas. Una primera de claro crecimiento, de enero de 2002 a enero de 2004, otra de estancamiento desde esta fecha hasta mayo de 2006 y otra de crecimiento, en este caso, casi exponencial, con perspectivas de que este crecimiento continúe en el futuro. Se ha pasado de unos 15.000 pasajeros mensuales en enero de 2002 a más de 60.000 en mayo de 2008 en términos medios. A este respecto se debe comentar que este crecimiento se debe, en gran medida, al fuerte crecimiento experimentado en la actividad crucerística del puerto de Málaga.

**CUADRO 15. CRUCERISTAS EN LOS PUERTOS DE ANDALUCÍA
(Porcentaje sobre el total de los puertos españoles)**



La importancia relativa de la actividad crucerística de los puertos de la fachada andaluza en relación con la actividad crucerística de los puertos españoles alcanza un nivel medio en el período considerado en torno al 11,5%, con una tendencia prácticamente constante desde enero de 2002 hasta mayo de 2005, desciende levemente hasta enero de 2007 y desde ese momento muestra un crecimiento continuado hasta situarse alrededor del 13% en la actualidad.

II.A.3. MERCADOS EMISORES Y EL DESTINO MEDITERRÁNEO. PROYECCIONES DE LA ACTIVIDAD CRUCERÍSTICA DEL PUERTO DE MÁLAGA PARA LOS AÑOS 2010 Y 2015 BASADAS EN UN MODELO ESTRUCTURAL DETERMINISTA

II.A.3.1. EL MERCADO CRUCERISTA MUNDIAL

El turismo de cruceros es un mercado con una clara tendencia creciente, que ha mostrado una fuerte expansión y que parece que va a continuar en la misma línea en el futuro inmediato. Si se atiende a las estadísticas más utilizadas en este contexto, cotejadas diversas fuentes, se puede concluir que desde 2001

hasta 2007 se ha dado un espectacular aumento en la demanda de cruceros, pues se ha pasado de los 9.910.000 cruceristas en 2001 a los 15.855.000 de 2007, lo que supone una tasa media de crecimiento anual en torno al 9%.

Manteniendo esta hipótesis de crecimiento a futuro, las predicciones para los próximos años se pueden concretar en:

PREVISIÓN DE CRUCERISTAS MUNDIALES PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	20.532.685	31.592.081	48.608.332

En este mercado, considerado a escala mundial, se puede mantener la hipótesis de crecimiento observada, lo que a veces es difícil de mantener si se desciende a un nivel territorial inferior, sobre todo si se hace referencia a países concretos, debido a que las expectativas de crecimiento pueden tener un techo. De cualquier forma, si la previsión se realiza a un horizonte temporal no muy alejado, por ejemplo, entre los tres y cinco años, se puede mantener la hipótesis observada en cada caso, ello debido a la incorporación de nuevos demandantes de este segmento turístico a medida que aumenta el nivel de desarrollo de los países.

En el mercado crucerista, predomina la demanda norteamericana, que viene a suponer el 65% de la demanda total, seguida del mercado europeo, que constituye alrededor del 25% de dicha demanda. El resto del mundo constituye el 10% restante.

A efectos del presente trabajo y motivados por razones estratégicas de tratamiento de la información disponible, así como por el hecho de que los destinos que nos interesa analizar son destinos más solicitados por los demandantes europeos, no se va a llevar a cabo un estudio detallado del mercado norteamericano, si bien sí se va a tener en cuenta la parte del mismo que elige como destino el Mediterráneo. En consecuencia, solo el mercado emisor europeo se va a tratar con un profundo detalle.

II.A.3.2. EL MERCADO CRUCERISTA EUROPEO

El turismo de cruceros en Europa constituye algo más de la quinta parte del mercado mundial, habiendo mostrado una clara tendencia creciente, pudiendo pronosticarse que va a continuar en la misma línea en el futuro inmediato.

Si se atiende a las estadísticas más utilizadas en este contexto, cotejadas diversas fuentes, se puede concluir que desde 1998 hasta 2007 se ha más que duplicado la demanda de cruceros, pues se ha pasado de los 1.668.000 cruceristas en 1998 a los 4.005.000, lo que supone una tasa media de crecimiento anual en torno al 11%.

Manteniendo esta hipótesis de crecimiento a futuro, las predicciones para los próximos años se pueden concretar en:

PREVISIÓN DE CRUCERISTAS EUROPEOS PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	5.477.362	9.229.674	15.552.537

Como puede observarse, al crecer a un ritmo levemente superior al que se supone va a crecer el mercado mundial, la cuota de mercado europea crece desde un 25% en 2007 al 31% en 2020.

A continuación se analizan los principales mercados emisores europeos.

a) El mercado crucerista británico

El mercado crucerista británico es el más importante de Europa por el número de clientes. Si se analiza su evolución de 1998 a 2004, se observa que las cifras van desde los 663.210 en 1998 a los 1.337.000 en 2007, lo que supone una tasa anual media de crecimiento en torno al 9%.

Las previsiones en este mercado se pueden estimar adoptando como hipótesis que dicha tasa de crecimiento del 9% anual va a mantenerse, sobre todo en los próximos cinco o diez años.

La aplicación de esta hipótesis de crecimiento a futuro, lleva a las siguientes predicciones:

PREVISIÓN DE CRUCERISTAS BRITÁNICOS PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	1.731.454	2.664.056	4.098.981

En relación con los destinos, la mayor parte elige destinos europeos, que muestran una importancia relativa que en torno al 65% en los últimos años. De este porcentaje, casi las dos terceras partes eligen como destino el Mediterráneo, concretándose su participación relativa alrededor del 40% del total del mercado crucerista británico.

La evolución de los cruceristas británicos que han elegido como destino el Mediterráneo ha sido del 7% anual, si bien con un comportamiento irregular, dándose años que muestran una tasa de crecimiento del

16% junto a otros en los que la tasa es negativa, en torno al 5%. A partir de estos datos se podrían hacer previsiones acerca de la evolución futura de esta magnitud, si bien no parece prudente hacerlo a la vista de las irregularidades detectadas.

Teniendo en cuenta la reflexión anterior, y observando el casi uniforme comportamiento de la participación relativa del destino Mediterráneo de los cruceristas británicos, en torno al 40%, la hipótesis de trabajo que va a sustentar nuestras previsiones va a ser la del mantenimiento de esta participación relativa en el futuro.

La aplicación de esta hipótesis lleva a las siguientes predicciones:

PREVISIÓN DE CRUCERISTAS BRITÁNICOS QUE ELIGEN EL MEDITERRÁNEO COMO DESTINO PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	692.582	1.065.622	1.639.592

Si se prevé que la duración media del viaje es de nueve días, las pernoctaciones podrían ser:

PREVISIÓN DE PERNOCTACIONES DE LOS CRUCERISTAS BRITÁNICOS PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	15.583.086	23.976.504	36.890.829

PREVISIÓN DE PERNOCTACIONES DE LOS CRUCERISTAS BRITÁNICOS QUE ELIGEN EL MEDITERRÁNEO COMO DESTINO PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	6.233.238	9.590.598	14.756.328

b) El mercado crucerista alemán

El mercado crucerista alemán es uno de los más importantes de Europa por el número de clientes. Si se analiza su evolución de 1998 a 2007, se observa que las cifras van desde los 306.000 en 1998 a los 763.000 en 2007, lo que supone un crecimiento a una tasa anual media del 11%.

La aplicación de esta hipótesis de crecimiento a futuro, lleva a las siguientes predicciones:

PREVISIÓN DE CRUCERISTAS ALEMANES PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	1.043.502	1.758.362	2.962.943

En relación con los destinos, la mayor parte elige destinos europeos, quemuestran una importancia relativa que va desde el 64% en el año 2000 a un 75% en 2003, con un leve descenso en 2004. De este porcentaje, algo más de la mitad elige como destino el Mediterráneo, concretándose su participación relativa en el 56% del total del mercado crucerista alemán.

La evolución de esta participación ha sido del 8% anual. A partir de este dato se puede prever cuál podría ser la evolución futura de esta magnitud, sobre todo a un plazo medio, habiendo mantenido la hipótesis de una participación relativa del 66%.

La aplicación de esta hipótesis lleva a las siguientes predicciones:

PREVISIÓN DE CRUCERISTAS ALEMANES QUE ELIGEN EL MEDITERRÁNEO COMO DESTINO PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	688.711	1.160.519	1.955.542

Si se analiza la evolución media de la duración del viaje, esta es bastante uniforme, en torno a 9 o 10 días, si bien se observa un leve descenso, lo que nos permite pronosticar que las pernoctaciones podrían ser:

PREVISIÓN DE PERNOCTACIONES DE LOS CRUCERISTAS ALEMANES PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	9.391.518	15.825.258	26.666.487

PREVISIÓN DE PERNOCTACIONES DE LOS CRUCERISTAS ALEMANES QUE ELIGEN EL MEDITERRÁNEO COMO DESTINO PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	6.198.399	10.444.671	17.599.878

c) El mercado crucerista italiano

El mercado crucerista italiano es el tercero en importancia entre los mercados emisores europeos. Si se analiza su evolución de 1998 a 2007, se observa que las cifras van desde los 230.000 en 1998 a los 640.000 en 2007, lo que supone casi triplicar los cruceristas en el período considerado, a una tasa anual media del 12%.

La aplicación de esta hipótesis de crecimiento a futuro, lleva a las siguientes predicciones:

PREVISIÓN DE CRUCERISTAS ITALIANOS PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	899.154	1.584.616	2.792.636

En relación con los destinos, el 72% elige como destino el Mediterráneo.

Suponiendo que este porcentaje se mantiene en el futuro, la previsión de cruceristas italianos que eligen este destino se recoge en la tabla siguiente:

PREVISIÓN DE CRUCERISTAS ITALIANOS QUE ELIGEN EL MEDITERRÁNEO COMO DESTINO PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	647.391	1.140.923	2.010.698

Si se supone una duración media del viaje entre 7 y 9, días las pernoctaciones podrían ser:

PREVISIÓN DE PERNOCTACIONES DE LOS CRUCERISTAS ITALIANOS PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	8.092.386	14.261.544	25.133.734

PREVISIÓN DE PERNOCTACIONES DE LOS CRUCERISTAS ITALIANOS QUE ELIGEN EL MEDITERRÁNEO COMO DESTINO PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	5.826.519	10.262.637	18.096.282

d) El mercado crucerista francés

El mercado crucerista francés era el cuarto en importancia entre los mercados emisores europeos, si bien en los últimos años se observa un cierto estancamiento en el mismo, habiendo sido superado por el mercado español. Si se analiza su evolución de 1998 a 2007, se observa que las cifras van desde los 154.000 en 1998 a los 280.000 en 2007, lo que permite verificar el comentario anterior, pues ni siquiera duplica el número de cruceristas existente al comienzo del período. Si se calcula la tasa anual media de crecimiento, puede decirse que ésta está en torno al 7 %.

La aplicación de esta hipótesis de crecimiento a futuro, lleva a las siguientes predicciones:

PREVISIÓN DE CRUCERISTAS FRANCESES PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	343.012	481.092	674.757

En relación con los destinos, el 68% elige como destino el Mediterráneo.

Suponiendo que este porcentaje se mantiene en el futuro, la previsión de cruceristas franceses que eligen este destino se recoge en la tabla siguiente:

PREVISIÓN DE CRUCERISTAS FRANCESES QUE ELIGEN EL MEDITERRÁNEO COMO DESTINO PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	233.248	327.143	458.835

Si se supone una duración media del viaje entre 7 y 9 días las pernoctaciones podrían ser:

PREVISIÓN DE PERNOCTACIONES DE LOS CRUCERISTAS FRANCESES PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	2.744.096	3.848.736	5.398.056

PREVISIÓN DE PERNOCTACIONES DE LOS CRUCERISTAS FRANCESES QUE ELIGEN EL MEDITERRÁNEO COMO DESTINO PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	1.865.984	2.617.144	3.670.680

e) El mercado crucerista español

El mercado crucerista español ha mostrado una fuerte evolución en los últimos años, pasando a ser el cuarto mercado emisor, por encima del francés. Con la información disponible, se puede comprobar cómo las cifras van desde unos 52.000 cruceristas en 1998 a los 518.000 en 2007, con unas tasa anual media de crecimiento en torno al 90%. La tasa media de crecimiento de 2004 a 2007 ha sido del 20%.

A pesar de las cifras anteriores, parece razonable pensar que esta tasa de crecimiento no se va a mantener a futuro, por lo que la hipótesis de crecimiento que se propone es del 15% anual, hipótesis que lleva a las siguientes predicciones:

PREVISIÓN DE CRUCERISTAS ESPAÑOLES PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	787.813	1.584.574	3.187.144

En relación con los destinos, el 91% elige como destino el Mediterráneo.

Suponiendo que este porcentaje se mantiene en el futuro, la previsión de cruceristas españoles que eligen este destino se recoge en la tabla siguiente:

PREVISIÓN DE CRUCERISTAS ESPAÑOLES QUE ELIGEN EL MEDITERRÁNEO COMO DESTINO PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	716.910	1.441.962	2.900.301

Si se supone una duración media del viaje entre 7 y 9 días las pernoctaciones podrían ser:

PREVISIÓN DE PERNOCTACIONES DE LOS CRUCERISTAS ESPAÑOLES PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	6.302.504	12.676.592	25.497.152

PREVISIÓN DE PERNOCTACIONES DE LOS CRUCERISTAS ESPAÑOLES QUE ELIGEN EL MEDITERRÁNEO COMO DESTINO PARA 2010, 2015 Y 2020			
Años	2010	2015	2020
Nº cruceristas	5.735.280	11.535.696	23.202.408

II.A.3.3. PREVISIÓN DE CRUCERISTAS EN EL PUERTO DE MÁLAGA PARA LOS AÑOS 2010 Y 2015

En la tabla siguiente se recoge la previsión de cruceristas británicos, alemanes, italianos, franceses y españoles que se espera recalen en puertos del Mediterráneo aplicando la metodología expuesta, lo que aparece recogido en las tablas anteriores. Respecto al resto de Europa, se ha calculado el total de cruceristas a partir de la cifra prevista para el mercado europeo en 2010 y 2015, restándole la suma de los anteriores. Para conocer la parte de estos cruceristas que van a elegir como destino el mediterráneo se ha supuesto que podría ser el 60%, vistas las cifras de participación de los mercados emisores para los que se disponía de información.

Para calcular el número de cruceristas norteamericanos que elegirían el Mediterráneo, así como los del resto del mundo se han aplicado, respectivamente, el 18% para los norteamericanos y el 13% para el resto del mundo.

Los resultados serían los siguientes:

AÑO	2010	2015
Británicos	692.582	1.065.622
Alemanes	688.711	1.160.519
Italianos	647.391	1.140.923
Franceses	233.248	327.143
Españoles	716.910	1.441.962
Resto de Europa	403.456	694.184
Total Europeo	3.382.298	5.830.353
Norteamericano	2.103.662	2.584.131
Resto del mundo	437.880	1.040.796
Total	5.923.840	9.455.280

Así, pues, nuestras previsiones se concretan en 13.651.687 cruceristas en puertos del mediterráneo para el año 2010 y 19.742.508 para el año 2015.

De acuerdo con lo anterior y partiendo de la participación esperada del puerto de Málaga en el destino mediterráneo, los cruceristas esperados para 2010 y 2015 serían:

PUERTOS	PARTICIPACIÓN 2010	CRUCERISTAS PREVISTOS 2010	CRUCERISTAS PREVISTOS 2015
Málaga	0,067524	400.001	638.458

II.A.4. PREDICCIONES A PARTIR DE LAS PROYECCIONES DE POBLACIÓN

Cuando se trata de predecir a un horizonte temporal que no resulta cercano, está comúnmente aceptado que las proyecciones más fiables son las predicciones de población. Una manera de utilizar estas proyecciones para el objetivo que nos ocupa consistiría en determinar los cruceristas de los mercados emisores a partir de su índice de penetración¹ en el mercado crucerístico. Algunos trabajos han calculado estos índices de penetración y, bajo el supuesto de que la actividad crucerística europea se va a desarrollar de manera acelerada en los próximos años, hacen previsiones para 2010 tomando como futuro índice de penetración para los países europeos el correspondiente a USA para 2010, que era de 2,19. Para hacerse una idea de lo que supone dicha cifra, baste con comentar que, para los países europeos contemplados en este estudio, dicho índice estaba comprendido entre el correspondiente a España (0,21) y el correspondiente al Reino Unido (1,27).

Como la Oficina de Estadística de la Unión Europea (EUROSTAT) proporciona las proyecciones de población desde 2010 a 2050 para cada uno de los países que se han contemplado en este trabajo, partiendo de estos datos y tomando como referencia a futuro el índice de penetración de USA en el año 2000, resultan las siguientes proyecciones de cruceristas para los años 2010 y 2015².

PAÍSES	2010	2015
Francia	1.346.850	1.370.940
Alemania	1.813.320	1.815.510
Italia	1.283.340	1.283.340
Reino Unido	1.333.710	1.355.610
España	976.740	992.070
Resto de Europa	1.473.686	1.576.844
Total Europa	8.227.646	8.394.314
Norteamérica	19.807.296	20.208.534

Estas proyecciones vienen influenciadas por la distancia entre el índice de penetración actual y el de referencia, debiendo comentar que debido a la antigüedad de éste y al rápido crecimiento del crucerismo europeo podría ocurrir que para los años predichos, algunos países europeos hayan superado dicho índice de penetración. Por otra parte, se hace difícil evaluar la plausibilidad de la hipótesis mantenida.

No obstante lo anterior, se puede hacer una predicción basada en la misma metodología empleada anteriormente, si bien hay que leer los resultados con cierta prudencia por las razones expuestas en el apartado anterior.

¹ Este índice de penetración se define como el porcentaje de población que elige el turismo de cruceros en relación con la población total.

² Para los datos USA se ha acudido a la "Bureau of Census home page".

Partiendo de los porcentajes utilizados, se puede prever la demanda que estos hipotéticos cruceristas van a mostrar hacia el mercado mediterráneo, mostrando los resultados en la siguiente tabla:

PAÍSES	2010	2015
Francia	915.858	932.239
Alemania	1.196.791	1.198.237
Italia	924.005	924.005
Reino Unido	533.484	542.244
España	888.883	902.784
Resto de Europa	477.567	537.079
Total Europa	4.936.588	5.036.588
USA	3.565.313	3.637.536
Resto del mundo	748.716	763.883
Total	9.250.617	9.438.007

Así, pues, estas nuevas previsiones se concretan en 9.250.617 cruceristas en puertos del mediterráneo para el Año 2010 y 9.438.007 para 2015.

De acuerdo con lo anterior y partiendo de la participación del puerto de Málaga, los cruceristas esperados para 2010 y 2015 serían:

PUERTOS	PARTICIPACIÓN 2010	CRUCERISTAS PREVISTOS 2010	CRUCERISTAS PREVISTOS 2015
Málaga	0,067524	624.639	637.292

A la vista de los resultados, la cifra prevista para 2010 parece poco realista, no ocurriendo así para 2015, año en que el índice de penetración de la actividad crucerística en el conjunto de la población puede estar más cercano al valor adoptado como hipótesis.

II.A.5. PREDICCIONES DEL TRÁFICO DE CRUCERISTAS EN EL PUERTO DE MÁLAGA PARA LOS AÑOS 2010 Y 2015 MEDIANTE MODELOS DE SERIES TEMPORALES

Una vez desarrollados los aspectos metodológicos que fundamentan nuestra aplicación empírica, a continuación se muestran los resultados más relevantes relacionados con el objetivo del presente trabajo, que no es otro que la predicción del tráfico de cruceristas en el puerto de Málaga para los años 2010 y 2015, si bien se van a detallar más los correspondientes a 2010.

En la tabla siguiente se exponen los diferentes métodos empleados, las predicciones obtenidas con cada uno de ellos y el valor alcanzado por la Raíz del Error Cuadrático Medio (RECM) correspondiente a cada una de las predicciones.

A la vista de los resultados expuestos en la tabla, se pueden comentar una serie de aspectos relacionados con los distintos procedimientos empleados, que pueden ayudar a precisar aún más el intervalo de predicción que se va a proponer.

RESUMEN DE LAS PREDICCIONES DEL TRÁFICO CRUCERISTA DEL PUERTO DE MÁLAGA PARA LOS AÑOS 2010 Y 2015 Y SU EVALUACIÓN			
Procedimiento	Valor de la predicción 2010	Valor de la Raíz del Error Cuadrático Medio (RECM)	Valor de la predicción 2015
Modelo estructural 1 (Fórmula 1)	400.001	No procede	638.458
Modelo estructural 2 (Proyecciones de población e índice de penetración = USA, 2000 = 2,19)	624.639	No procede	637.292
Modelo de tendencia (Análisis clásico, Datos mensuales)	419.494	4.647	412.278 – 796.353 (600.000)
Modelo de tendencia (Análisis clásico, Datos anuales)	422.554	18.497 ³	435.000 – 800.000 (600.000)
Métodos de alisado (Holt-Winters estacional. Datos mensuales)	365.584	5.116	495.264 (tendencia lineal)
Métodos de alisado (Holt-Winters estacional. Datos anuales)	306.484	24.791 ⁴	404.650 (tendencia lineal)
Modelo ARIMA (1,1,1)	376.432	5.175	No procede

En relación con los procedimientos estructurales empleados, como no se dispone para los mismos de un indicador objetivo de evaluación, se hace necesario utilizar como criterio evaluador la plausibilidad de las hipótesis que se han planteado para llegar a los resultados expuestos.

³ Este valor no es comparable con los obtenidos para datos mensuales por el diferente grado de magnitud. A efectos de evaluación de la capacidad predictiva de este modelo se ha utilizado el Índice de Theil, que toma el valor de 0,04, indicativo de una buena predicción.

⁴ Este valor no es comparable con los obtenidos para datos mensuales por el diferente grado de magnitud. En este caso no ha sido posible la aplicación del Índice de Theil.

En ese sentido, las hipótesis mantenidas en el primer modelo estructural se basan todas en un procedimiento riguroso como es el cálculo de las tasas de variación anual de los mercados emisores, apoyado en el conocimiento de las preferencias por el destino Mediterráneo de los citados mercados y de la participación relativa del puerto de Málaga en dicho destino. No obstante lo anterior, cualquier cambio estructural importante, podría hacer variar de manera importante los resultados obtenidos. La previsión de los autores es que esos cambios sean positivos, atendiendo a las referencias contempladas.

En cuanto al segundo modelo estructural, éste se basa, en su primera parte, en las proyecciones de población de los mercados emisores y en la hipótesis de que el índice de penetración del mercado crucerista en las poblaciones de los mismos va a ser igual a 2,19, índice correspondiente a los Estados Unidos de América del Norte en el año 2.000. El procedimiento seguido en la segunda parte es el mismo que en el modelo estructural anterior.

En lo que hace referencia a las proyecciones de población utilizadas hay que decir que todas proceden de los Institutos Nacionales de Estadística de los mercados emisores, lo que les proporciona la necesaria fiabilidad. En relación con el índice de penetración utilizado hay que decir que se trata de una hipótesis mucho más débil, de ahí que las predicciones obtenidas solo se sostendrían si la actividad crucerística del puerto malagueño creciera de manera exponencial.

Pasando a comentar los modelos de series temporales, se debe señalar, en primer lugar, que las predicciones obtenidas con datos mensuales, si bien pueden servir como referencia, no nos merecen una fiabilidad elevada por lo exiguo de la muestra empleada, al no disponer de años completos más que desde 2002 a 2007. De cualquier manera se han calculado porque estos años reflejan de manera cercana la evolución de la actividad crucerística en los puertos españoles.

En relación con los procedimientos autoproyectivos en los que se han utilizado datos mensuales, para los que sí se dispone de un indicador objetivo perfectamente comparable, se observa que si se ordenan los métodos de acuerdo con el valor que alcanza en cada uno el citado indicador, las predicciones más aceptables serían las resultantes de la aplicación del modelo de tendencia (RECM = 4.647), seguidas del modelo Holt-Winters estacional (RECM = 5.116) y del modelo ARIMA (1,1,1) (RECM = 5.175).

No obstante lo anterior, como quiera que el procedimiento de Holt-Winters incorpora una tendencia lineal y parece más plausible, vistos los datos y la determinación mediante el filtro de Hodrick-Prescott, una tendencia polinómica, junto al hecho de que las diferencias existentes en el RECM entre los modelos utilizados son relativamente pequeñas, se pueden tomar como preferentes las predicciones obtenidas por el modelo de tendencia y por el modelo ARIMA.

En consecuencia, y a modo de conclusión del análisis de los resultados obtenidos, se puede decir que **para el año 2010 puede esperarse una actividad crucerística que se concreta en un número de cruceristas que puede encontrarse en el intervalo [375.000-420.000].**

Si se hace referencia a las predicciones para el año 2015, el horizonte temporal está demasiado alejado para que los resultados tengan la fiabilidad necesaria. Sin embargo, sí que merece la pena hacer algún comentario acerca de aquéllos.

Observando la tabla anterior, puede verse cómo los modelos estructurales dan una cifra de cruceristas en torno a 637.000 y los modelos temporales, al mantener la hipótesis de crecimiento lineal proporcionan unas cifras comprendidas en el intervalo [404.650-495.264]. Si se mantiene una hipótesis de crecimiento no lineal, en aquellos modelos que la pueden incluir, las cifras alcanzan el entorno de los 800.000 cruceristas. Como quiera que, si se hace referencia a Málaga, sea plausible admitir que en el período que va desde la actualidad **a 2015**, se compartan ambas tendencias, pudiendo esperarse al principio un crecimiento más acelerado seguido de una cierta estabilización, podría **aventurarse una cifra comprendida en el intervalo [600.000-640.000]** cruceristas para el año de referencia.

II.B. OTRAS ESTIMACIONES. LA INFLUENCIA DE LAS ESTACIONES MARÍTIMAS DE CRUCEROS EN EL TRÁFICO CRUCERISTA TOTAL

Parece evidente que la puesta en servicio de instalaciones marítimas específicas para cruceros como son las estaciones marítimas especiales, constituyen elementos importantes para dinamizar el tráfico de cruceristas, fundamentalmente como puertobase.

Sobre todo por su contribución a fidelizar y estabilizar los tráficos dada la facilidad que tienen las compañías navieras de desplazar las escalas –de un día para otro- y los circuitos de cruceros – de una temporada a la siguiente- de unos puertos a otros, e incluso de unos mercados regionales a otros.

A tal efecto hemos hecho un breve análisis sobre los datos de los principales puertos cruceristas del Mediterráneo Español –Barcelona y Palma- para tratar de obtener algunas conclusiones a los fines de este trabajo. Nuestro objetivo es tratar de constatar la influencia de tales estaciones en el tráfico base y total.

II.B.1. LA INFLUENCIA DE LAS ESTACIONES DE CRUCEROS DE BARCELONA Y PALMA EN SU TRÁFICO CRUCERISTA

Por lo que respecta al puerto de Barcelona, las primeras estaciones de cruceros específicas de Barcelona se inauguraron en julio 1999, son las dos ubicadas en el World Trade Center. En mayo 2003 se concedieron en explotación las terminales A y B a Creuers de Barcelona S.A, que eran instalaciones antiguas. La terminal C entró en funcionamiento en 2006; la B fue remodelada en 2005; y la A ha sido reconstruida totalmente, tras su demolición en el 2006, e inaugurada este mismo año 2008. Finalmente en julio 2005 se inauguró otra especial para Costa Cruceros. Existen también otras estaciones para tráfico internacional de menor relieve y en concesión a la Cia Transmediterránea que tiene uso mixto con el tráfico insular.

Teniendo en cuenta que las compañías cruceristas necesitan al menos un año para programar sus cruceros, podemos considerar que la plena efectividad de esas estaciones de cruceros se manifestó en 2001-2002 (fue el comienzo de la puesta de largo de Barcelona como puerto base de cruceros con las dos terminales del World Trade Center inauguradas en 1999), y 2006. Los incrementos relativos del tráfico total en esos años fue sensiblemente superior al de años anteriores, como se puede apreciar en los datos de la tabla 1.

En cuanto a los datos de Palma de Mallorca, las estaciones de pasajeros que figuran son cinco y son estaciones marítimas antiguas que atendían el importante tráfico de pasajeros con la península, aunque han sufrido remodelaciones y modernizaciones. En las últimas memorias del puerto no se especifica la fecha de su inauguración ni que sean específicas para cruceros, pues no hay que olvidar el importante tráfico de pasajeros regulares con la península ha hecho que este puerto estuviera bien dotado de este tipo de instalaciones. Viendo con detalle algunas memorias viejas del puerto de Palma, aparece el detalle de que de las cinco estaciones de pasajeros, tres son específicas de tráfico exterior (cruceros) y dos mixtas (cabotaje y exterior). Pero por informaciones obtenidas directamente de la autoridad portuaria balear, hemos sabido que la primera que se usó como estación de cruceros fue en 1985 la número 4 de la ampliación del muelle de Poniente; y la número 1 del mismo muelle de poniente fue remodelada y ampliada en los años 1993/94.

Es apreciable el importante peso histórico que tenía el tráfico crucerista como puerto base de Palma, ya que las estaciones marítimas antiguas facilitaron el establecimiento de cruceros como base. Y cuando Barcelona empieza a desarrollar sus estaciones específicas de cruceros deja sentir su efecto en Palma.

TABLA 1. PORCENTAJE DE INCREMENTO EN EL TRÁFICO TOTAL DE CRUCERISTAS

	Barcelona		Palma de Mallorca		Málaga	
	Total	Base	Total	Base	Total	Base
1996/95	20,6	34,6	68,1	60,3	-7,3	-69,6
1997/96	36,6	42,7	57,2	67,1	-1,0	98,4
1998/97	32,5	84,4	-11,3	-22,3	8,5	-43,9
1999/98	14,6	2,2	48,4	69,6	57,8	5,0
2000/99	5,6	20,7	-12,8	-20,5	-19,7	-80,5
2001/00	13,2	17,9	4,5	11,6	-5,0	-23,9
2002/01	27,9	30,6	23,9	20,1	27,5	315,7
2003/02	24,7	22,3	12,8	3,9	22,7	-37,3
2004/03	-2,6	2,0	0,0	-10,5	4,7	35,6
2005/04	20,0	5,7	17,9	17,7	-2,2	-34,3
2006/05	14,5	33,8	5,2	27,6	8,7	-8,9
2007/06	25,8	23,4	13,5	10,4	31,6	28,0

El hecho de que las oscilaciones globales de tráfico que se aprecian sean mayores en Palma de Mallorca en comparación con Barcelona, es debido posiblemente a que dentro de la Autoridad Portuaria de Baleares hay otros puertos turísticos –como Ibiza y Mahón especialmente- que, ante cualquier eventualidad en Palma, pueden recibir cruceros “desviados”. El destino es “Baleares o Mallorca” y es fácil sustituir un puerto por otro como escala. No es el caso de Barcelona donde no hay puerto alternativo, turísticamente relevante por el momento, en su proximidad. Ejemplo de ese fácil desvío, que también puede presentarse en Málaga, tuvo lugar precisamente en este puerto el pasado mes de mayo en que, habiendo una huelga de transporte discrecional por carretera, tres cruceros que tenían prevista su escala la anularon y tocaron en Almería. Obviamente, si los tráficos previstos hubieran sido como puerto base el desvío no podría haberse efectuado y las compañías habrían tenido que arbitrar soluciones de emergencia para solventar la situación en vez del fácil recurso al cambio de puerto en las escalas.

Como ya hemos señalado, la influencia de las estaciones marítimas puede observarse en los datos de Barcelona. Los años en que se inauguraron sus estaciones cruceristas reflejan un incremento del peso del tráfico base sobre el total en el 2000, 2004 y 2006 -ver tabla 2-. Hay que tener en cuenta la distorsión que los actos terroristas de Nueva York y el inicio de la guerra de Irak generaron en la dinámica general del tráfico. Asimismo, si examinamos la variación relativa del tráfico base interanual, podemos apreciar los fuertes incrementos de los años 2000/99 y 2006/05.

Dado, por otra parte, que tanto Barcelona como Palma de Mallorca son puertos que compiten en el mismo circuito de oferta crucerista mediterránea –Mediterráneo Occidental-, las estaciones marítimas catalanas han dejado sentir sus efectos sobre los tráficos base de Palma, apreciándose una cierta o parcial sustituibilidad inicial entre uno y otro puerto en su función de puerto base. Este fenómeno se puede percibir comparando los datos de la tabla 1 de uno y otro puerto de los años 98/97, 00/99 y 03/02; y también se puede apreciar una recuperación de Palma en otros años posteriores, aunque sus incrementos porcentuales de tráfico, salvo 99/98, son inferiores a los de Barcelona.

II.B.2. NUEVA EVALUACIÓN DEL TRÁFICO CRUCERISTA DE MÁLAGA

¿Qué conclusiones se puede deducir al respecto acerca del puerto de Málaga? Málaga planteaba en el pasado una problemática especial como puerto crucerista ya que era el principal puerto de acceso a la Alhambra de Granada, que figuraba como gran atractivo de las excursiones ofrecidas en las escalas de Málaga. Pero el acceso a Granada también se podía efectuar desde los puertos de Motril y Almería, por lo que la variabilidad en las cifras de escalas era bastante grande a tenor del fácil desplazamiento de las escalas de unos a otros puertos. Dicho de otra manera, a diferencia de Barcelona y Palma, el principal atractivo de la escala se podía alcanzar desde tres puertos distintos. Ha sido con la consolidación de Málaga-ciudad como un atractivo en sí misma lo que está posibilitando la fidelización de las escalas en primer lugar y su consolidación como puerto base después, sobre todo a raíz de la inauguración de la primera estación marítima especial para cruceros en el nuevo dique de Levante. Proceso que se consolidará –creemos- con bastante rapidez ya que una segunda estación crucerista –bastante más pequeña pero muy atractiva dada su inmediatez al centro de la ciudad- entrará en funcionamiento en el muelle dos mediado el año 2009; y si los tráficos siguen la tendencia que puede deducirse de esta investigación, pronto debería abordarse la construcción de la segunda fase de la existente en el dique de Levante.

Otra cuestión que nos planteamos es si puede o no plantear Málaga algún problema en los futuros tráficos base del Mediterráneo español. Y la respuesta es negativa por una razón fundamental y es que el puerto de Málaga, aún situándose en el Mediterráneo Occidental tiene un foreland crucerista diferente a Barcelona o Palma, ya que está más orientado a la conexión con los circuitos del Marruecos atlántico y los archipiélagos ibéricos del Atlántico.

TABLA 2. PORCENTAJE CRUCERISTAS PUERTO BASE/TOTAL CRUCERISTAS

Años	Barcelona	Años	Palma
1995	29,00	1995	57,00
1996	32,30	1996	54,40
1997	35,60	1997	57,80
1998	49,50	1998	50,60
1999	44,10	1999	46,60
2000	50,40	2000	52,60
2001	52,50	2001	56,10
2002	53,60	2002	54,40
2003	52,20	2003	50,10
2004	54,70	2004	44,70
2005	48,20	2005	44,60
2006	56,40	2006	54,10
2007	55,30	2007	52,60

Promedio	47,22	Promedio	51,97
Desv_Est	9,19	Desv_Est	4,42
Coef_Var	0,19	Coef_Var	0,09

Si analizamos con cierto detenimiento los datos de la tabla 2 también podemos hacer algunas estimaciones sobre la influencia futura de las estaciones marítimas malagueñas en el tráfico total crucerista. Porque es interesante constatar que en Barcelona y Palma el tráfico como puerto base en el periodo analizado supone un promedio del 47 y del 52 por ciento respectivamente. ¿Significa eso que el puerto de Málaga en un futuro próximo, cuando las dos estaciones marítimas de cruceros estén en pleno funcionamiento situará sus tráficos base en ese mismo orden de magnitud relativa? Si eso fuera así, a los datos de proyección futura de cruceristas en Málaga, obtenidos sobre datos de cruceristas en escala –que son la inmensa mayoría de los actuales-, y en un trabajo en el que no se tiene

en cuenta para nada la captación de nuevos tráficos como puerto-base, habría que añadir los correspondientes a los tráficos-base que se van a captar.

Es decir, si **para el 2010** hemos calculado un tráfico para Málaga del orden de los 400.000 cruceristas, ¿con los nuevos tráficos-base captados por las nuevas instalaciones, se **alcanzarían los 570.000 pasajeros** (resultado de considerar ese volumen de puerto-base como un 30 por ciento aproximadamente del tráfico total)? ¿Sería esa cifra la influencia inicial de las nuevas estaciones portuarias malagueñas en el tráfico futuro? Nos parece una cifra discutible, quizá elevada porque a estos efectos, habría que tener en cuenta también el hecho de que, al desarrollarse los tráficos-base, se origina inicialmente un efecto reductor en los tráficos de escala. ¿De qué cuantía? ¿Qué ha ocurrido en Barcelona ya que sabemos cuándo han entrado en servicio sus estaciones marítimas?

Si examinamos con atención los datos de ese puerto podemos constatar que hay unos saltos relativos significativos en los años 2000, 2004 y 2006, años posteriores a las inauguraciones de las estaciones marítimas. Pero si nos alejamos en el tiempo y observamos los inicios modernos de Barcelona como puerto base, lo que tuvo lugar en 1992, podemos observar que se produjo un incremento total del tráfico crucerista sobre 1991 del 24 por ciento, incrementos de menor cuantía siguieron produciéndose en los dos años sucesivos –años de crisis económica que conviene no olvidar- y disparándose los crecimientos con posterioridad.

Puesto que el caso de Málaga es éste de inicio de puerto-base, podemos deducir que el tráfico total del primer año de funcionamiento se incrementará en una cuarta parte. **Es decir que los 292.000 pasajeros del 2007 se convertirán en 365.000 en el presente año del 2008.** Y para el 2010, ya hemos realizado una estimación sobre la base de considerar que el tráfico base será el 30 por ciento del total, -570.000 cruceristas- porcentaje de pasajeros-base que irá poco a poco aumentando para, en un periodo que estimamos de tres a cinco años, situarse en las cifras relativas que hemos visto se desenvuelven tanto Barcelona como Palma, es decir en el entorno del 40-50 por ciento.

Análisis de regresión

Hemos realizado igualmente un análisis de regresión sobre los datos de la tabla 1 para contrastar la influencia de los tráficos base sobre los totales.

Aunque los datos de la serie son reducidos, y lo deseable hubiera sido disponer de mayor número de datos anuales, sí se aprecia una progresión aritmética de crecimiento muy clara.

Como este 2008 es el primer año en funcionamiento de la nueva estación de cruceros malagueña, no disponemos todavía de las cifras del tráfico-base por lo que no podemos aplicar esta regresión. Pero podemos tratar de aproximarnos sobre estimaciones de ese tráfico. En 2007 los tráficos-base de Málaga fueron 10.000 pasajeros. Si para fin de año nos situamos en torno a los 70.000, eso significa que el incremento de los tráficos-base será de 60.000 lo que añadirá una tercera parte de ese volumen -20.000 más- al tráfico total. Por tanto, si las cifras base son éstas, el tráfico total 2008 alcanzará 370.000 pasajeros (290.000 del 2007 más 60.000 del incremento base, más 20.000 del efecto impulsor en el total). Es una cifra muy similar a la obtenida anteriormente.

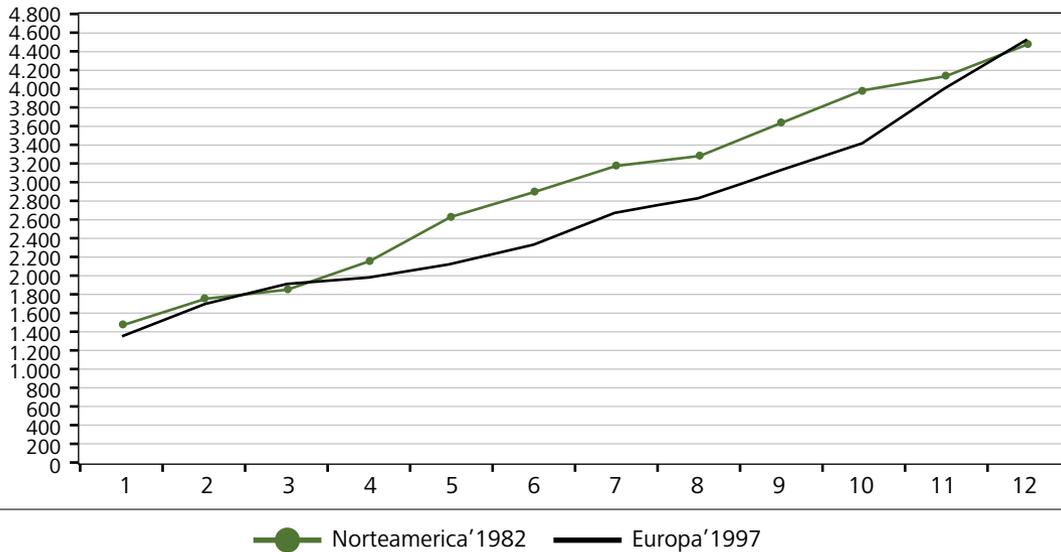
No sabemos cuales serán las cifras del 2008, pero sí conocemos la información de los viajes de cruceros que tendrán a Málaga como puerto base el 2009 –a lo que hacemos referencia en el epígrafe 2 de la I Parte –, viendo los viajes programados. Por tanto si nos olvidamos del 2008, y hacemos el mismo cálculo conociendo la capacidad de los barcos que partirán de Málaga y si aplicamos un 90 por ciento de ocupación, eso nos da una estimación de tráfico de 100.000 pasajeros-base en 2009; es decir un incremento de 90.000 sobre el año anterior (ya hemos dicho que hacemos como si 2008 no existiera). Eso significa que el tráfico total aumentaría un tercio, es decir en torno a los 30.000 pasajeros adicionales.

Como la cifra que hemos obtenido por los métodos temporales (que no tenían en cuenta el efecto de las estaciones marítimas) nos daban en torno a 400.000 pasajeros para el 2010, si le sumamos el incremento crucerista de 90.000 y el adicional de 30.000 nos vamos a **un volumen total de 520.000 pasajeros**, una cifra bastante parecida a la estimada anteriormente aunque algo inferior.

II.B.3. PROYECCIONES DE TRÁFICO A PARTIR DE EVOLUCIONES COMPARADAS O PROGNOSIS “CHARTISTA” DEL TRÁFICO CRUCERISTA DE MÁLAGA

Uno de los fenómenos más relevantes que se puede apreciar en la evolución del tráfico de cruceristas es la similitud evolutiva que se presenta en ámbitos espaciales diferentes y con las diferencias lógicas en el tiempo. Sobre todo si esos ámbitos espaciales de referencia no entran en conflicto entre sí. Es decir no aparecen elementos de sustituibilidad del tráfico entre unos y otros ámbitos.

GRÁFICO 1. EVOLUCIÓN COMPARADA DEL TRÁFICO (MILES)

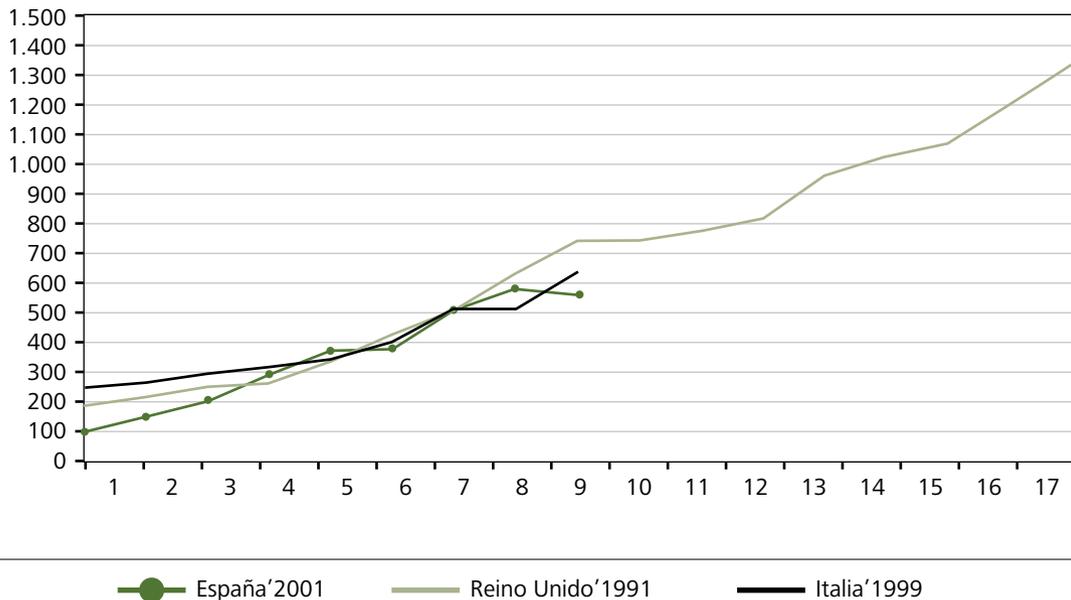


Así que hemos realizado algunos análisis comparativos que ponen de relieve la veracidad de estas similitudes en la evolución de los tráficos, para finalmente trasladar esta dinámica a Málaga y hacer otra prognosis de futuro de su tráfico sobre unas bases teóricas diferentes.

En el gráfico 1 hemos reproducido la evolución comparada del volumen total de cruceristas de Norteamérica a partir del año 1982, con el mismo volumen de cruceristas europeos a partir de 1997, es decir con quince años de retraso sobre la cifras americanas. Y la simple visión de la evolución de las respectivas curvas evidencia la gran similitud en su evolución, lo cual es perfectamente lógico ya que el crucerismo es un consumo turístico específico que se ha desarrollado fuertemente desde sus orígenes en Estados Unidos y lo está haciendo con posterioridad en Europa, que sigue las mismas pautas. Es decir que tanto en el origen de la serie correspondiente al punto 1 que son los datos de 1982 de Norteamérica y 1997 de Europa, como al término de la misma –punto 11 correspondiente a 2007 en los datos europeos y 1992 en los datos americanos- las cifras son prácticamente las mismas.

Ahora bien, cuando se trabaja con grandes volúmenes de cifras o con ámbitos geográficos muy amplios es fácil que se produzcan estas coincidencias, sobre todo cuando nos estamos refiriendo a sociedades similares en los ámbitos políticos, económicos y sociales. Esta es una lógica estadística que se deriva de las leyes de los grandes números. Pero, ¿ocurre lo mismo cuando descendemos a ámbitos espaciales menores? Veámoslo.

GRÁFICO 2. EVOLUCIÓN COMPARADA DEL TRÁFICO



Repetimos el análisis anterior pero esta vez referido a tres mercados europeos que, en principio no entran en colisión entre sí, y están entre los cinco más importantes de Europa. Son también –entre los principales mercados– y es interesante reflejar este dato, los países con mayor longitud de costa en relación con su superficie total.

En este caso la superposición histórica de las series de datos de volumen de cruceristas británicos, italianos y españoles, nos lleva a iniciar las series británica en 1991, italiana en 1999 y española en 2001. Son fechas que evidencian el retraso o diferencias temporales en el “despegue” de los correspondientes mercados.

Hay que subrayar, como elemento importante de reflexión adicional, que mientras las coyunturas económicas de los respectivos países son bastante coincidentes en el tiempo, apenas se dejan sentir en las series cuya gráfica indica que un mismo punto se refiere a momentos históricos muy diferentes. Es decir la serie española tiene diez años de retraso sobre la británica y dos sobre la italiana, mientras que esta última va ocho años retrasada sobre la británica. Son esas ligeras diferencias en la coyuntura de unos y otros países las que pueden explicar las pequeñas variaciones que se aprecian, aunque el paralelismo en las diferentes evoluciones es más que evidente. Hay un cierto retraso de España al principio de la serie, pero en los últimos cuatro años, prácticamente coinciden los datos de los tres mercados.

La fácil conclusión que se puede deducir de este análisis gráfico es que el volumen de cruceristas españoles en los próximos años va a seguir creciendo a ritmos similares a los del Reino Unido e Italia.

Pero si seguimos descendiendo en los ámbitos espaciales, ¿se podría hacer una proyección de Málaga al respecto? ¿Con qué puerto?

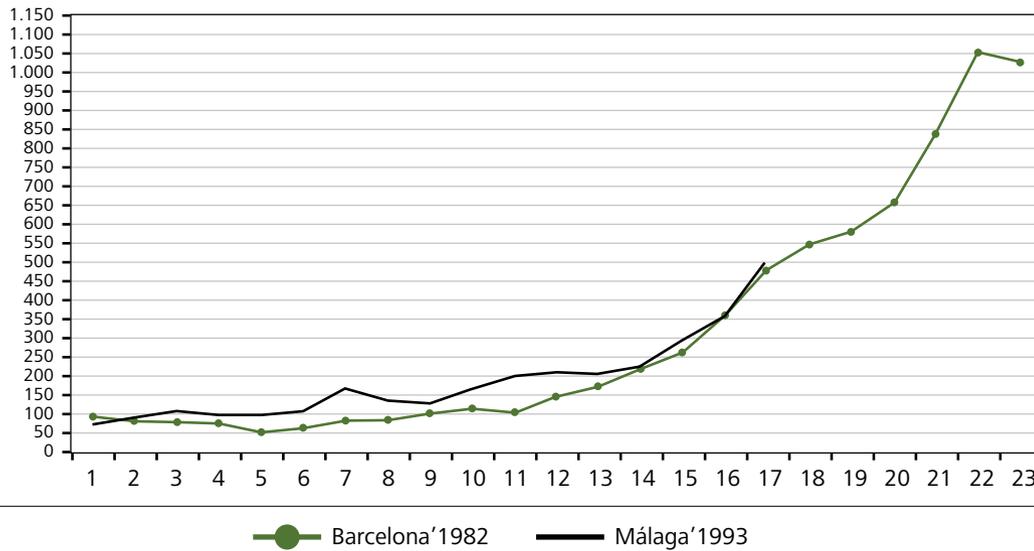
Pensamos que el puerto español de referencia para el caso es Barcelona por su carácter mediterráneo, aunque el ámbito de su foreland crucerista sea diferente al de Málaga lo que es positivo para evitar problemas de sustituibilidad, peninsular, con buenas comunicaciones aéreas y con una “tradición” como puerto-base asentada en unas nuevas estaciones marítimas para cruceristas.

Y en el gráfico 3 podemos ver esa evolución comparada de los tráficos de cruceristas de Barcelona y Málaga donde hay una diferencia de 11 años entre los datos de uno y otro puerto. Es decir que los datos del punto 1 son los de Barcelona 1982 y Málaga 1993; y los del punto 15 se corresponden con los datos de 1996 y 2007 respectivamente. El paralelismo en la evolución es bastante evidente y la similitud de las cifras en los puntos iniciales 1 y 2 y en los puntos finales 14 y 15, también.

Si adoptamos la hipótesis de que, entonces, el puerto de Málaga va a evolucionar de la misma forma que Barcelona, eso nos daría un **volumen de cruceristas para el 2010 del orden de los 550.000 pasajeros**.

Y una última reflexión en ese análisis comparado Barcelona-Málaga. Barcelona entró decididamente en el mercado de cruceros como puerto base en 1992, con un incremento del volumen de tráfico sobre el año anterior del orden del 25 por ciento. En Málaga, es este año 2008 cuando se empieza a desarrollar como puerto-base con la inauguración de la estación marítima del dique de Levante en diciembre 2007. ¿Podríamos aventurar que para este año el tráfico aumentará en un 25 por ciento a tenor de las similitudes detectadas con Barcelona? Eso

GRÁFICO 3. EVOLUCIÓN COMPARADA DEL TRÁFICO



nos llevaría a una cifra total de unos 365.000 cruceristas para este año 2008. Pues bien, los datos comparados de Málaga del primer semestre de 2008 sobre 2007 evidencian un incremento no del 25 por ciento sino del 31 por ciento. De mantenerse ese porcentaje nos iríamos a fin de año a un volumen total de 380.000 pasajeros de cruceros. **La gráfica comparada con Barcelona nos da cifras algo por encima de 350.000 pasajeros en 2008; entre 450.000 y medio millón en 2009; y en torno a los 550.000 en el 2010.**

Y si suponemos de acuerdo con el análisis chartista que la evolución de Málaga va a ser similar a la de Barcelona, con el retardo señalado, siguiendo el mismo criterio para 2015 llegaríamos a una estimación de tráfico total en torno al millón de pasajeros.

II.B.4. PROYECCIÓN A PARTIR DE LOS PORCENTAJES DE TRÁFICO BASE DE BARCELONA, CON EL RETRASO TEMPORAL DEL ANÁLISIS "CHARTISTA"

Una última estimación la hacemos a partir del conocimiento del porcentaje que el tráfico base de Barcelona suponía en el tráfico global de dicho puerto. Pero aplicando ese porcentaje al retardo temporal que hemos apreciado en el análisis chartista anterior. Y aplicando tal porcentaje a las proyecciones de tráfico obtenidas según los métodos de alisado con series de datos mensuales y anuales.

La razón de aplicar este método radica en la similitud que también se puede apreciar entre los puertos de Barcelona y Palma en sus tráficos base relativos, a partir de los años finales de la década de los noventa que es

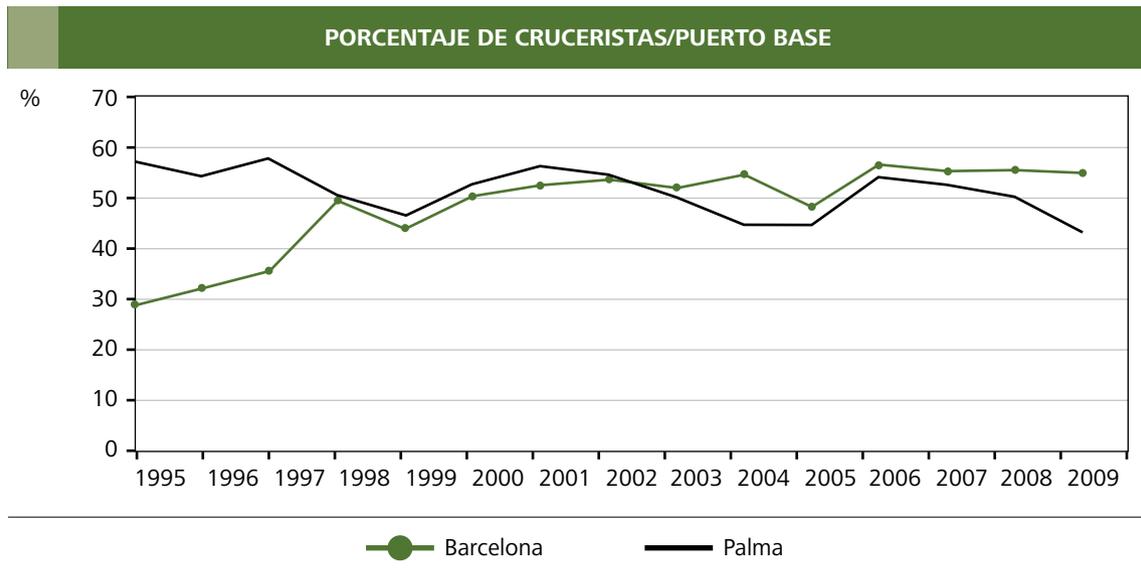
cuando empiezan a funcionar las nuevas estaciones marítimas catalanas, a pesar de una evidente sustituibilidad que se ha dado y posiblemente se siga dando entre ambos puertos. Sustituibilidad apreciable en el gráfico con la superación de la gráfica de Barcelona a la de Palma.

Así pues, si nos vamos a las series de Barcelona, el peso del tráfico base en 1999 –que es el año que se corresponde en el análisis chartista con el 2010 de Málaga- es del 44 por ciento. Luego el tráfico total debe sumar un 56 por ciento adicional de tráfico de escala.

Pues bien, aplicando esos porcentajes a las estimaciones del tráfico de Málaga para el 2010 según los dos métodos de alisado, obtenemos unas las cifras siguientes: **550.000 pasajeros en el alisado anual y 650.000 en el alisado mensual.**

Y aplicando similar metodología para el 2015, el porcentaje de tráfico base que presentará Málaga según este último método es del 54,7.

Pues bien, para los datos estimados del 2015 según el método del alisado sobre los datos anuales, **la estimación de tráfico total sería: de 890.000 pasajeros. Y si aplicamos el mismo método sobre los datos mensuales, las estimaciones nos darán 960.000 pasajeros.**

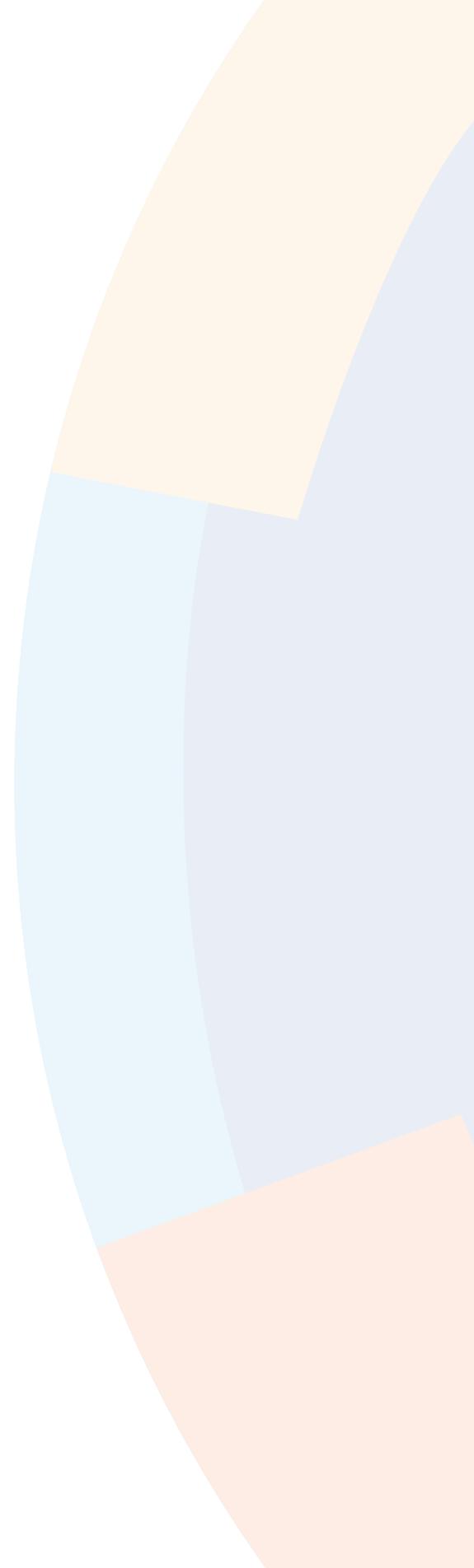


	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Barcelona	29,00	32,30	35,60	49,50	44,10	50,40	52,50	53,60	52,20	54,70	48,20	56,40	55,30
Palma	57,00	54,40	57,80	50,60	46,60	52,60	56,10	54,40	50,10	44,70	44,60	54,10	52,60



3. Tercera Parte.

Anexo



III. ANEXO

Añadimos una tabla con los últimos datos de tráfico crucerista por los puertos españoles que superan la cifra de los 100.000 anuales.

TRÁFICO DE PASAJEROS EN BUQUES DE CRUCERO POR PUERTOS ESPAÑOLES (MILES)						
PUERTO	TOTAL			BASE		
	2008	2009	% Var	2008	2009	% Var
Baleares	1.314,1	1.239,0	-5,7	659,1	535,1	-18,8
Barcelona	2.073,9	2.151,5	3,7	1.150,9	1.180,2	2,5
Málaga	353,0	493,0	39,7	27,4	103,9	378,5
Tenerife	557,4	582,8	4,6			
Las Palmas	576,6	611,7	6,1			
Cádiz	225,7	235,3	4,6			
Vigo	216,3	222,9	3,1			
Valencia	199,3	184,9	7,2	99,3		
TOTAL ESPAÑA	5.883,6	6.060,6	3,0			

Nota: Los datos de Tenerife incluyen los de Santa Cruz, La Palma, La Gomera y Otros. Los datos de Baleares incluyen los de Palma, Ibiza, Mahón y Otros. Los datos de Las Palmas incluyen los de La Luz, Arrecife, y Puerto Rosario.

Todos los datos de 2009 son provisionales. Los datos de los 4 primeros puertos han sido obtenidos de las propias autoridades portuarias, lo demás de la Estadística Mensual de Puertos del estado.

Fuente: Estadísticas de Puertos del Estado y de los respectivos puertos.

Un somero análisis de la tabla estadística pone de relieve el espectacular crecimiento experimentado por el puerto de Málaga en este tipo de tráfico marítimo que responde a las mejoras introducidas en las infraestructuras portuarias, singularmente a los nuevos atraques y a la Terminal de cruceros inaugurada a fines del 2007. La apuesta que el puerto de Málaga ha hecho por este tipo de inversiones ha tenido una rápida respuesta en el sector de las navieras cruceristas que está consolidando al puerto malagueño como segunda gran base de cruceros en la península después de Barcelona.

La continuidad de las inversiones que se están materializando en la segunda fase de la Terminal del dique de levante, la pequeña estación de cruceros del muelle dos junto al Parque, o los más modernos “fingers” que facilitan el embarque y desembarque de pasajeros de las más grandes embarcaciones cruceristas que se están botando

hoy en el mundo, sin duda van a repercutir muy positivamente en los incrementos de los tráficos cruceristas, singularmente de los tráficos como puerto base –que son los que más interés tienen.

En 2009 los tráficos-base han supuesto la quinta parte del tráfico total crucerista malagueño. A tenor del análisis de la información contenida en nuestro estudio, en un plazo máximo de cinco años esos tráfico-base alcanzarán en torno al 50 por ciento del tráfico total crucerista del puerto lo que supondrá una mejora del gasto medio en la ciudad por pasajero desembarcado.

Asimismo hay que destacar la influencia que las mejoras infraestructurales en otros modos de transporte está teniendo en el desarrollo de estos tráficos. Prueba de ello es el convenio recientemente firmado entre Renfe y Royal Caribbean por el que la operadora ferroviaria fletará trenes AVE-charter entre Madrid y Málaga convirtiendo a la madrileña estación de Atocha en puerta directa de embarque de equipaje de los cruceristas que, encontrarán sus maletas en sus respectivos camarotes en el barco ya en el puerto de Málaga y viceversa.

