

INFORME: EL TURISMO DE CRUCEROS EN ALICANTE (27/09/2024). V2

Cátedra "Turismo Ciudad de Alicante".

Francisco Monllor, Juan Llopis, Reyes González y José Luis Gascó

1. Introducción

Un crucero se puede describir como un viaje por mar que parte y regresa al mismo puerto, realizando escalas en varios destinos. Durante este trayecto, los pasajeros disfrutan de servicios de entretenimiento y recreación, tanto a bordo del barco como en las diferentes paradas en tierra, con acceso de los cruceristas en el puerto base o, en algunos casos, en los diferentes puertos de escala a lo largo del recorrido (García Lis, s.f.).

El informe 'Perspectivas de la industria de cruceros 2024' revela que esta industria ha superado sus niveles históricos y muestra su significativa contribución económica y compromiso en sostenibilidad ambiental y turismo responsable (González-Soria, 2024). Además, dicho informe revela que 31,7 millones de personas disfrutaron de un crucero en 2023, un 7% más que en 2019, con una expectativa de superar los 35 millones en este año 2024. Se observa que el 82% de las personas que ya han realizado un crucero tienen la intención de volver a navegar. De cara a 2028, se estima que la capacidad aumentará un 10% frente a 2024, a la vez que las navieras dan pasos concretos para alcanzar las emisiones netas cero en 2050 (González-Soria, 2024).

Los millennials o generación Y (nacidos en los años 80 y 90 del siglo pasado) son los cruceristas más frecuentes. Se proyecta que la capacidad global aumente de 677.000 camas dobles en 2023 a 745.000 en 2028. La industria se vuelve más eficiente cada año, ya que las compañías navieras invierten en el desarrollo de nuevas tecnologías de propulsión limpia. Estas innovaciones les permiten avanzar significativamente en el ámbito de la sostenibilidad. Respecto al impacto económico, en el año 2022, la industria generó a nivel global 138 mil millones de dólares, 1,2 millones de puestos de trabajo directos e indirectos, un 4% más que en 2019 y 43 mil millones de euros en salarios. Además, el 63 % de aquellos que han realizado un crucero afirman que han vuelto a un destino visitado por primera vez durante su travesía, extendiendo su estancia e impacto económico, confirmando el poder prescriptor de los cruceros con gran capacidad para la venta cruzada en turismo (González-Soria, 2024).

Las tendencias en este sector son bastante halagüeñas, ya que (Intermedia, 2024; De Elena, 2024):

- Aumenta el número de cruceristas primerizos, de forma que en los dos últimos años estos cruceristas novatos han representado el 27% del total.
- Un crucero es una excelente opción para vacaciones "multigeneracionales": más del 30% de las familias que eligen este tipo de viaje están compuestas por miembros de al menos dos generaciones, y el 28% de los pasajeros viaja con acompañantes de entre tres y cinco generaciones distintas.
- Hay un crecimiento notable de excursiones accesibles, lo que implicó que el 45% de cruceristas hicieron una excursión accesible en su último crucero.

Cabe igualmente destacar el impacto positivo del sector de cruceros en el mundo laboral, ya que el debut de al menos 56 barcos nuevos en el periodo 2024-2028 supondrá que se incrementará el abanico de opciones laborales dentro de la industria, cuya tasa de retención se sitúa en el 80%. Además, otros efectos del cruceísmo en el mundo laboral indican su efecto positivo sobre la multiculturalidad, el empleo femenino e igualitario y su necesidad de personal con sensibilidad medioambiental, puesto que (Intermedia, 2024):

- En 2024, la industria de cruceros empleará a cerca de 300.000 tripulantes provenientes de más de 150 países, reflejando una gran multiculturalidad, además de contar con decenas de miles de empleados en tierra.
- De todas las mujeres que trabajan en el transporte marítimo, el 94% están empleadas en cruceros.
- Además, los puestos directivos de los cruceros ocupados por mujeres representan el 40% de estos cargos.
- Las competencias relacionadas con la sostenibilidad serán cruciales tanto en el presente como en el futuro de la industria de cruceros.

2. Impactos del turismo de cruceros en los puertos de escala

En el presente informe nos interesa especialmente la repercusión que tiene el turismo de cruceros en la ciudad de Alicante. Podemos destacar, en este sentido, un impacto económico, sociocultural, medioambiental y sobre la población residente (García Lis, s.f.).

2.1. Económico

En el aspecto económico podemos distinguir entre los impactos directos y los indirectos. Entre los primeros se pueden contabilizar los relacionados con los gastos de estancia en los puertos para las empresas navieras y consignatarias, los gastos que realizan los turistas del crucero y la tripulación en los destinos que visitan, y, como no, la inversión pública de base en infraestructuras. Entre los segundos, podemos considerar cómo el sector servicios de los lugares de destino va a aumentar su actividad, aumenta el consumo y se genera más empleo, necesarios para satisfacer la demanda originada por esta industria.

El impacto económico del turismo de cruceros en España fue de unos 9.500 millones de euros en 2023 (Alicante Plaza, 2024 a y bis; Expansión, 2024), y se asegura que la transición energética llevará aparejada una inversión en la red de puertos españoles de más de 4.500 millones de euros.

En 2023, Alicante recibió un total de 84 barcos, de los cuales 59 hicieron escala y 25 utilizaron la ciudad como puerto base, transportando a 195.854 cruceístas y 80.000 tripulantes. El impacto económico alcanzó los 46 millones de euros, específicamente 45.912.180 euros (fundamentalmente en la ciudad, pero también en localidades

próximas con excursiones programadas de cruceristas). Para 2024, se prevé la llegada de 96 cruceros y 230.000 cruceristas (Martínez, 2024), que finalmente serán 100 barcos y en torno a 230.000 pasajeros.

En cuanto a cruceristas, pasar de 195.854 en 2023 a una previsión de 230.000 en 2024, o, lo que es lo mismo, un incremento de 17,43%, que si lo extrapolamos también a la tripulación, el gasto total (incrementado con el IPC previsto para este año, 3,5%) estará en torno a 55.553.738 €, sin considerar el impacto en la economía local de la actividad portuaria vinculada a los cruceros (tarifas por los servicios portuarios) o la inversión en infraestructuras que el puerto ya está acometiendo, tanto para la adaptación de los espacios de atraque y atención a cruceristas, como los relacionados con la sostenibilidad, o los suministros a los barcos, especialmente a los que tienen en nuestra ciudad su puerto base.

Este gasto consumido por cruceristas y tripulantes está muy repartido en sectores como hostelería, fundamentalmente, pero también shopping, souvenirs, productos locales y excursiones (Martínez, 2024).

2.2. Sociocultural

Como cualquier otro tipo de turismo, el de cruceros puede afectar tanto positiva como negativamente en el ámbito sociocultural de las poblaciones visitadas. Los turistas que viajan en crucero hacen escalas breves en los distintos destinos que visitan, entre 6 y 7 horas como máximo. Por ello no pueden lograr más que un conocimiento meramente superficial de la localidad visitada, pero, sin duda, es una excelente oportunidad del destino para mostrar que tiene muchos argumentos para el regreso más tranquilo del crucerista. La capacidad de prescripción de los cruceros es muy elevada, con un 63% de cruceristas que afirman haber vuelto a algunos de los destinos visitados por primera vez en el barco (Intermedia, 2024).

Sin embargo, si bien las visitas son breves pueden ser intensas, puesto que estos turistas llegan todos a la vez, en ocasiones siendo miles, dada la concentración de estas personas. En realidad, los cruceristas suponen un porcentaje muy reducido sobre el total de residentes, como vemos en el punto 2.4 de este informe. No obstante, pueden causar una sensación momentánea de masificación, puesto que se concentran en los lugares más turísticos, lo que causa malestar en los residentes y empeora incluso la sensación percibida por los propios turistas, causando la percepción de que hay un exceso de turismo.

La realidad hoy (Martínez, 2024) es que la previsión para el año 2024 apunta a que Alicante recibirá unos 230.000 cruceristas a bordo de un total de 96 cruceros, una media de 2.396 cruceristas por barco, lo que significa que el día que más turistas lleguen, si atracan dos cruceros, estará en torno a 5.000 personas (8.000 si uno de ellos fuera un mega crucero de más de 5.000 pasajeros), que sobre el total de 349.282 residentes (padrón a 2023), supone un 1,43% (2,29% en el segundo caso) de incremento de población esos días más concurridos (en torno a 15 ó 20 días al año). A este número habría que restarle los que realizan visitas a otros centros urbanos, y en horarios de escasa concurrencia social en la ciudad, por lo que no es una cantidad especialmente relevante, sobre todo teniendo en cuenta que su impacto económico es muy importante en los comercios alicantinos, especialmente en la hostelería.

2.3. Medioambiental

La transformación de un territorio en un destino de cruceros tiene un impacto significativo tanto en el área en cuestión como en sus comunidades, especialmente en términos de construcción o adaptación de infraestructuras. Cuando un buque se acerca a un destino y llega al puerto, provoca alteraciones en los entornos acuáticos, atmosféricos y acústicos que pueden resultar en su deterioro.

Por ejemplo, la contaminación del agua debido al vertido de aguas residuales y de lastre afecta al ecosistema y a las especies marinas. Para abordar este problema, se están utilizando nuevas tecnologías para el tratamiento de aguas a bordo, y la Organización Marítima Internacional (OMI) ha designado Áreas Marinas Especialmente Sensibles (PSSA), donde se aplican regulaciones más estrictas para proteger estos entornos.

La contaminación atmosférica, originada por partículas provenientes de la combustión, no solo afecta la calidad del aire, sino también la integridad de edificios históricos y otras infraestructuras. Sin embargo, los avances tecnológicos están permitiendo reducir significativamente estos impactos, como el uso de turbinas de gas que pueden disminuir las emisiones de partículas hasta en un 90% (García Lis, s.f.).

En 2018, la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) se comprometió a reducir las emisiones globales de CO₂ en un 40% para 2030, alineándose con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 (Vargas, 2018).

Consciente de estos impactos, la industria de cruceros está adaptando sus embarcaciones y actividades en tierra para asegurar la sostenibilidad económica, social y medioambiental. Paralelamente, los gobiernos y las administraciones públicas están implementando regulaciones y políticas para garantizar la sostenibilidad de los destinos afectados.

Los nuevos desafíos ambientales que enfrentan los puertos y el sector de los cruceros se están abordando mediante iniciativas como la electrificación de puertos y buques, el uso de combustibles alternativos como el gas natural licuado (GNL), los avances en digitalización e innovación, y la integración entre puerto y ciudad (20Minutos, 2024).

La transición hacia sistemas más limpios, como el gas natural licuado (GNL) o los motores híbridos, va a suponer un papel esencial en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. La industria de cruceros ha estado trabajando en el desarrollo de tecnologías más sostenibles, incluyendo la instalación de sistemas que permiten la conexión con energía en tierra en sus nuevas embarcaciones. Sin embargo, para que estas iniciativas sean efectivas, es crucial que las infraestructuras portuarias se adapten y construyan nuevas instalaciones para facilitar la conexión eléctrica (Intermedia, 2024).

Alicante avanza correctamente en esta dirección como explicamos en el punto 4 de este informe.

2.4. Sobre la población residente

Durante 2023, hemos recibido en España 4.501 cruceros, con 11.972.382 pasajeros, concentrando la mayor parte de las llegadas entre los meses de junio a octubre.

Barcelona, con 804 cruceros y 3.532.076 pasajeros lidera este tipo de turismo en nuestro país, seguida de Baleares, con 759 barcos y 2.517.294 pasajeros. La Comunidad Valenciana, con 982.612 pasajeros y 355 cruceros está creciendo en número de cruceristas, destacando el puerto de Valencia con 269 cruceros y 786.588 pasajeros, seguido de Alicante, con 84 barcos y 195.854 pasajeros en 2023.

Barcelona, Baleares, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Valencia conforman el top 5 de recepción de pasajeros a nivel nacional. Alicante, que ha pasado de 63.088 pasajeros en 2019 a 195.854 en 2023, ocupa la posición décima en este ranking, desde la duodécima que ocupaba en 2019 (Segittur, 2024bis).

A los efectos de identificar la situación comparada del tráfico de viajeros en crucero en relación con el número de habitantes de diversas localidades españolas, en una hipótesis que homogeniza todos los datos (media de pasajeros diarios por destino, con la hipótesis de que fueran iguales durante todos los días del año), tenemos los datos de la tabla 1.

La tabla 1 refleja, viendo los datos relativos de Alicante comparados con los de otras ciudades y destinos turísticos costeros españoles, que nuestra ciudad es la menos congestionada desde el punto de vista de turismo de cruceros, lo que apuntaría a una importante capacidad de crecimiento si las condiciones del puerto y la organización de la ciudad lo permiten.

Tabla 1: Cruceristas y residentes 2023 en distintos destinos de España

Ciudad	Pasajeros 2023	Media Día	Residentes	% Media Día / Residentes
Alicante	195.854	536	349.282	0.15
Cartagena	176.412	483	218.050	0.22
Tarragona	114.616	314	138.262	0.22
Málaga	503.897	1.380	586.384	0.23
Valencia	786.588	2.155	807.693	0.26
Coruña	330.853	906	247.376	0.36
Baleares	2.517.294	6.896	1.197.261	0.57
Barcelona	3.532.076	9.677	1.660.122	0.58
Las Palmas	1.510.572	4.138	378.027	1.09
Santa Cruz Tenerife	1.100.836	3.016	209.385	1.44

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE (2024)

Esta posición actual, no obstante, es fruto de un crecimiento sostenido con algunas dudas, pero muy prudente, desde el año 2005, cuando contamos con 37 escalas y 36.253 pasajeros, y el gran impulso en 2022, tras la pandemia, con 60 escalas y 117.434 pasajeros que superaban ya los mejores registros históricos anteriores, confirmados, sobre todo, por los crecimientos en 2023 y expectativa 2024, con crecimientos del 67% en número de pasajeros en 2023 sobre 2022, hasta 196.058 cruceristas; y del 17,8% en 2024 sobre 2023, hasta alcanzar un total de 230.930 pasajeros.

NÚMERO DE ESCALAS DE CRUCEROS Y PASAJEROS EN ALICANTE. 2005 A 2024.

última actualización: 13/02/2024

AÑO	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nº ESCALAS	37	51	71	60	61	47
Nº PASAJEROS	36.253	51.527	72.063	82.487	96.615	75.795

Año	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*	2025 *
Nº ESCALAS	57	43	32	29	50	54	54	54	46	1	30	60	84	100	97
														230.930	232.758
														+17,8 % que en 2023	*
													196.058	+96,6 % que en 2022	
Nº PAX	108.435	78.825	41.860	34.593	82.296	89.000	86.435	100.752	65.752	2.413	43.466	117.434	+67% / 2022		

Tabla elaboración Patronato Municipal Turismo Alicante a partir de información facilitada por la Autoridad Portuaria de Alicante

* Los datos de 2025 son previsiones basadas la información facilitada por Autoridad Portuaria Alicante a fecha 04/12/2024, asumiendo una ocupación del 95% de la capacidad total de los buques.

El parón que se observa en 2010 y que se arrastra hasta prácticamente 2017 es consecuencia lógica de la crisis económica y financiera iniciada en 2009 agravada por la inestabilidad política en el norte de África, que limitó el tránsito por el Mediterráneo con impacto más fuerte en los puertos con mayores limitaciones en infraestructuras y terminal de cruceros, como era Alicante, frente a puertos más preparados en Barcelona, Palma de Mallorca o Valencia.

Hoy, afortunadamente, las infraestructuras portuarias de Alicante y la terminal de cruceros están avanzando a gran velocidad, comparables con las mejores prácticas del sector.

El descenso iniciado de nuevo en 2019 agravado hasta la práctica desaparición de los cruceros en 2020 es producto, lógicamente, de la grave crisis del COVID-19, que paralizó no solo esta actividad, sino prácticamente todo el turismo mundial, que afortunadamente reaccionó con mucha rapidez y ha permitido que en estos momentos

estemos alcanzando los mejores registros de nuestra historia, aún lejos del techo que nos corresponde por capacidad y focalización turística de Alicante y la Costa Blanca.

3. El turismo de cruceros en España

España es el segundo destino europeo del turismo de cruceros, sólo por detrás de Italia. En el año 2023 llegaron a unos 12 millones de cruceristas a los puertos españoles, un 46,8% más que en 2022. Por volumen, lideran la lista Barcelona y los puertos de las Islas Baleares, aunque el mayor crecimiento se registró en Cádiz (+72%) y las instalaciones de las Islas Canarias. Este negocio estaría generando unos 42.000 puestos de trabajo en suelo español, según un informe de Oxford Economics para la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA), que divide estos empleos en un 51% directos, un 29% indirectos y un 20% inducidos, con una aportación de 1.470 millones de euros en salarios (Crónica Económica, 2023).

También se vislumbran algunas complicaciones que pueden condicionar el futuro del sector. Aunque en España se han movilizado, o se están movilizando, hasta 4.500 millones de euros en la red de puertos para adaptarlos a los cruceros y sus viajeros, apuntan a la electrificación de los muelles como un aspecto crítico para afrontar el reto de la descarbonización, que obligará al sector a ser 'cero emisiones' en 2050. Para acelerar esta reducción de emisiones, los actores están inmersos en la conversión de los buques a combustibles alternativos como el gas natural licuado (GNL) o el metanol verde (Crónica Económica, 2023).

Los principales problemas de los cruceros, en este aspecto energético, se centran en la debilidad de la red eléctrica en la última milla portuaria o la dificultad de asignar la potencia adecuada según el tipo de embarcación, ya que las grandes empresas del sector ya están equipando los nuevos buques con conexión a la red de tierra a través de los llamados sistemas Onshore Power Supply (Hosteltur, 2024).

En 2023, el sector de cruceros en España experimentó una notable recuperación. Se recibieron aproximadamente 4.500 cruceros, con prácticamente 12 millones de cruceristas. Esto representa un incremento significativo en la ocupación por embarcación, con un promedio de 2.668 pasajeros, lo que supone un aumento del 30% con respecto a 2022 y del 5% en comparación con 2019 (Segittur, 2024).

El tráfico de cruceristas aumentó un 46% respecto a 2022, destacando especialmente Andalucía (62%) y Cataluña (52%), superando la media nacional. Las cifras incluso superaron los niveles prepandémicos en un 12%. La Comunitat Valenciana mostró la mayor mejora respecto a 2019 (95%), mientras que Baleares fue el único gran destino que no recuperó sus cifras anteriores a 2020 (Segittur, 2024bis).

El crecimiento continuo del número de cruceristas se mantuvo a lo largo de 2023 y se ha extendido en el inicio de 2024, con un aumento del 7% en los meses de enero y febrero con respecto al año anterior. Esto ha permitido que, durante siete meses, de mayo a noviembre, España supere el millón de cruceristas, frente a solo octubre de 2022. Octubre se consolidó claramente como el mes con mayor tráfico de pasajeros, contribuyendo a la desestacionalización turística.

El tráfico de cruceros en España se concentra principalmente en dos áreas: el Mar Mediterráneo y Canarias. El Mediterráneo acapara la mayoría del tráfico, con Barcelona y Baleares sumando la mitad del total de cruceristas en 2023. Cataluña registró casi un

60% más de pasajeros por embarcación (más de 4.200), mientras que Baleares vio un aumento del 25%, alcanzando aproximadamente 3.300 pasajeros por crucero.

Además, el Mediterráneo cuenta con otros centros importantes en Valencia (6.6% del tráfico) y Málaga (4.2%). Canarias, por su parte, concentra más del 20% del tráfico de cruceros, con Las Palmas (12.6%) y Santa Cruz de Tenerife (9.2%) como principales puertos, siendo la única región que recibió más de 1.000 cruceros en 2023.

En términos generales, los cruceros con mayor número de pasajeros llegan a España durante los meses de verano, coincidiendo con una menor cantidad de embarcaciones (Segittur, 2024bis).

La Comunitat Valenciana ha experimentado el mayor crecimiento en cruceros desde 2019, casi duplicando sus cifras y rozando por primera vez el millón de cruceristas en 2023. Aunque sigue por detrás de Cataluña y Baleares, ha aumentado significativamente la recepción de cruceros de mayo a noviembre, consolidándose como un destino importante en la temporada alta del Mediterráneo español.

En el último año, la Comunitat Valenciana también ha visto un aumento del 40% en el promedio de pasajeros por crucero, alcanzando más de 2.750 por embarcación. Aunque la mayoría del tráfico de cruceros se concentra en Valencia (80% de los cruceristas de la región en 2023), Alicante ha experimentado el mayor incremento, triplicando sus cifras de 2019, aunque partía de una base pequeña: 63.088 pasajeros en 43 cruceros en comparación con 195.854 pasajeros en 84 cruceros en 2023. Esto ha aumentado su participación en la comunidad en más de 7 puntos, representando el 20% del tráfico de cruceristas (Segittur, 2024). Con la expectativa prácticamente confirmada de terminar 2024 con 100 escalas y 230.000 cruceristas (<https://alicantepiazza.es/alicante-record-100-cruceros-2024>).

Tras la pandemia el turismo, en general, y el de cruceros, en particular, no sólo ha recuperado los niveles de ocupación anteriores, sino que los ha rebasado sobradamente, con cifras récord de pasajeros en España. De hecho, la totalidad de pasajeros que viajaron en crucero en España en 2019 fue superada en 2023 mucho antes de que terminara dicho ejercicio.

Se espera que la demanda de cruceros continúe creciendo y se consolide en los próximos años, impulsada por la puesta en marcha de nuevos barcos, la mayoría de ellos con tecnologías más sostenibles. Este año se planea la entrega de 14 nuevos buques, de los cuales seis operarán con gas natural licuado (GNL). La industria se enfrenta al desafío de cumplir con los objetivos establecidos por Bruselas: reducir las emisiones de CO2 en un 40% para 2030 y alcanzar la neutralidad de carbono para 2050 (Expansión, 2024).

Las principales navieras están modernizando su flota y construyendo los barcos del futuro, que serán mucho más respetuosos con el medio ambiente marino. Para cumplir con los requisitos de Bruselas, las grandes embarcaciones deben reducir de manera gradual en un 80% las emisiones de gases de efecto invernadero desde 2025 hasta 2050 (Forbes, 2024).

4. El turismo de cruceros en Alicante

Alicante está experimentando un crecimiento constante en la atracción de cruceros. Además, un total de 134 establecimientos entre asociados y adheridos han obtenido el distintivo de calidad 'Alicante Costa Blanca Cruise Friendly', garantizando atención en inglés, descuentos especiales y libre de impuestos, facilidades de pago con tarjeta, campañas de ofertas en comercios adheridos, y descuentos en hostelería a lo largo de cinco rutas.

Los cruceristas valoran especialmente la seguridad, movilidad, limpieza, clima y playas de Alicante. Según el análisis de Alicante Costa Blanca Turismo y Cruceros, del que se hace eco también Hosteltur (2024), basado en encuestas a 2.468 visitantes, el perfil medio del crucerista en Alicante es de 52.6 años, viaja en familia y pasa entre 4.5 y 6 horas en la ciudad. Proceden de 50 nacionalidades, siendo británicos, estadounidenses, alemanes, italianos y portugueses los más destacados. Estas encuestas se recogen a pie de crucero, al regreso de los cruceristas.

Un dato relevante es que el 94% de los cruceristas considera que Alicante no está saturada como destino. El 21% ya había visitado la ciudad y el 84% de ellos opina que ha mejorado significativamente. En total, el 71% tiene intención de volver, destacando la buena reputación y capacidad de recomendación del lugar (Martínez, 2024).

Respecto de las repercusiones económicas, como ya se ha apuntado anteriormente, el gasto medio por crucerista es significativo. En el caso de las escalas, dicho gasto puede ser de unos 74.66 euros de media. Sin embargo, cuando se trata de un puerto base, donde los pasajeros embarcan o desembarcan, este gasto crece notablemente, y llega sin problemas a 246 euros. En este caso, tanto la hostelería como la restauración y el comercio se ven especialmente beneficiados. También habría que considerar el gasto generado por los tripulantes, que es de media de unos 109 euros (Martínez, 2024).

En general, el crucerista considera que Alicante es una ciudad amable y sencilla de recorrer a pie y que está bien planificada, con algunos puntos de mejora para el crucerista, como: promoción de la oferta museística y zonas comerciales, mejora de los accesos al castillo de Santa Bárbara y lanzaderas al centro de la ciudad (Hosteltur, 2024bis; Alicante Cruise Tourism, 2022).

El puerto de Alicante está en pleno proceso de transformación para mejorar la experiencia de los cruceros. La alianza entre Global Ports Holding (GPH) y Servicios Portuarios Canarios (Sepcan) lidera este proyecto de modernización del edificio de llegadas y salidas de pasajeros. Se están renovando los servicios principales del edificio con un enfoque en la eficiencia energética, incluyendo la instalación de paneles solares en la cubierta. Además, se han realizado reparaciones estructurales para abordar problemas de filtraciones y corrosión. La pasarela de embarque, concebida como mirador, también ha sido renovada. Se mejoran los baños públicos, la zona de recogida de equipajes, medidas de seguridad adicionales, estacionamiento, paradas de taxis y una nueva pasarela para facilitar el acceso a los cruceros, entre otras mejoras (Navarro, 2024).

Estas mejoras están orientadas hacia la sostenibilidad. Se han implementado estaciones de suministro eléctrico en los muelles 13, 15 y 17, permitiendo a los buques apagar sus motores de servicio que funcionan con combustibles fósiles, reduciendo así las emisiones de CO2 durante su estancia en el puerto. La Autoridad Portuaria de Alicante está adaptando sus instalaciones para cumplir con los objetivos de desarrollo sostenible, impulsando la adopción de sistemas OPS (Onshore Power Supply) que

permiten el suministro eléctrico simultáneo a tres buques. Esta electrificación de los muelles contribuye significativamente a mejorar la calidad del aire, reduciendo también el ruido y las vibraciones en el puerto.

La Autoridad Portuaria ha completado una primera fase de implementación del sistema OPS en la dársena central, con una infraestructura eléctrica robusta. Esta iniciativa, financiada por la Unión Europea como parte del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (NextGenerationEU), ha supuesto una inversión de 1,2 millones de euros (excluyendo impuestos), bajo la línea de actuación de intermodalidad y logística para promover la sostenibilidad ambiental y la accesibilidad ferro-portuaria (Alicante Port, 2024).

Además, GDV Mobility ha establecido un centro de I+D+i en el puerto de Alicante para desarrollar proyectos de electrificación de buques, alineados con los objetivos de descarbonización y logística portuaria de la Agenda 2030.

La Autoridad Portuaria de Alicante ha otorgado a GDV Mobility, líder en la distribución digital de recambios para vehículos de movilidad personal (VMP) y sostenibles, una autorización administrativa para utilizar una superficie de 1.000 m² destinada al desarrollo de proyectos relacionados con el suministro de energía eléctrica a buques y al almacenamiento de materiales. Esta empresa se centra en desarrollar soluciones que faciliten la transición de ferris y cruceros hacia el uso de energías verdes y renovables. Además, planean crear proyectos para optimizar el uso de estas energías en actividades portuarias, explorando iniciativas de generación renovable siempre que sean técnicamente y económicamente viables.

Este proyecto representa el compromiso de la Autoridad Portuaria de Alicante y GDV Mobility con la sostenibilidad ambiental, al impulsar soluciones energéticas avanzadas que mejoren la eficiencia operativa del puerto y que sirva como un modelo a seguir para otros puertos y centros logísticos a nivel mundial, promoviendo una industria marítima más verde y responsable (Alicante Port, 2024bis).

A la vista de la situación de la industria de cruceros, podemos destacar las siguientes fortalezas y retos que afronta el turismo de cruceros en la ciudad de Alicante (Turisme Comunitat Valenciana, Invat-tur e IUIT, 2016 y elaboración propia).

4.1. Fortalezas

- Infraestructuras portuarias adecuadas y recientemente remodeladas tanto para usuarios como para los propios barcos, adaptadas y en línea de alcanzar el objetivo de emisiones cero del sector en 2050.
- La ciudad está ubicada en la costa del Mediterráneo, una de las zonas de mayor intensidad en el turismo de cruceros en Europa, en la que Alicante va tomando posiciones progresivamente.
- Clima extraordinario, lo que prácticamente asegura las posibilidades de conocer la ciudad y entorno, facilitando el regreso posterior de los cruceristas.

- Alicante está muy bien conectada desde el punto de vista de los transportes, con el interior de España y con Europa, lo que la hace atractiva como puerto base de cruceros, que ya es una realidad y que habría que seguir potenciando.
- La ciudad puede ser puerto base para diversas navieras completando la realidad actual, lo cual es importante para, entre otras cosas, incrementar en la ciudad el turismo de alto poder adquisitivo, así como vía para incrementar las conexiones internacionales del aeropuerto, y mejorar la rentabilidad del sector.

Atractivo del entorno para los cruceristas, no solo de la ciudad, también de destinos próximos (Elche, Orihuela, Benidorm, Guadalest, etc.), en una zona, la Costa Blanca, con recursos turísticos extraordinarios (Cultura, fiestas, patrimonio artístico, patrimonio histórico, patrimonio natural, artesanía, comercio, gastronomía, turismo industrial, rutas de vinos, turismo experiencial, turismo deportivo, naturaleza, etc.). Una fortaleza que ya se está desarrollando.

- Integración del puerto en la ciudad, con acceso muy rápido tanto al centro, su casco histórico, las áreas comerciales y las principales atracciones culturales (Castillo Santa Bárbara, MARQ, MUBAG, MACA, Catedral, Santa María, etc., o las principales actividades festivas de la ciudad).

4.2. Retos

- Promover la colaboración y coordinación entre todas las entidades involucradas (Agencia Valenciana de Turismo, Diputación, Ayuntamiento, Autoridad Portuaria, etc.), así como con asociaciones privadas comprometidas con el turismo de cruceros a través del Patronato Municipal de Turismo (Alicante por el Turismo de Cruceros, asociaciones de hoteles y apartamentos turísticos, hostelería, comercio, etc.) y el Patronato de Turismo Costa Blanca, para impulsar este tipo de turismo y aumentar la notoriedad de la ciudad, su entorno y su imagen ante los turistas potenciales, lo que se traducirá en aumento de la calidad turística.
- Ampliar los horarios comerciales en la ciudad, especialmente durante las visitas de cruceros, permitiendo que los cruceristas puedan realizar compras a cualquier hora hábil para cruceristas y en domingos y festivos (ya existe la libertad horaria para comercios con superficie inferior a 300 m² y muchos comercios, especialmente del centro de la ciudad, empiezan a entender esa apertura como una oportunidad). Esto podría incrementar la llegada y la aportación de este tipo de turistas, contribuyendo así a la desestacionalización del turismo y mejorando la economía local y el empleo. Este punto afecta igualmente al horario continuo para todos los comercios que quieran, dando la oportunidad a los cruceristas (y a los residentes y otros turistas), de comprar en cualquier momento. Esto, que es una realidad en pequeños comercios, algunos empiezan a percibirlo, como decimos, como una oportunidad.
- Renovar las excursiones que se ofrecen durante las escalas, que pueden ubicarse no sólo en la ciudad, sino también en toda la provincia, ya que cuenta con lugares pintorescos y únicos. De esta forma, los pasajeros pueden llevarse la impresión de que Alicante y su entorno es un destino que vale la pena visitar de una forma más prolongada; de hecho, la excursión más solicitada es Guadalest.

Potenciar esta línea de actividades es una realidad que el Puerto, con el Patronato de Turismo Costa Blanca, empieza a plantear abierta a la provincia, como ha ocurrido

recientemente con la jornada técnica en la que han participado representantes municipales de 20 municipios de Alicante, a los que se ha ofrecido diseñar excursiones específicas para cruceristas, en base a características propias de la localidad (El Puerto abre los cruceros a toda la provincia con experiencias para repartir flujos y negocio - Alicanteplaza).

- Fomentar sinergias entre el turismo de cruceros y otros segmentos turísticos como el cultural y gastronómico, para enriquecer la oferta turística y optimizar el sector en la ciudad.
- Renovar las infraestructuras para anticipar el crecimiento de la demanda y poder recibir cruceros de nueva generación, incluyendo la terminal de cruceros y la electrificación del puerto, así como la adaptación para recibir buques que utilicen combustibles sostenibles como el gas natural licuado o el metanol verde (este punto está en proceso).
- Mejorar la conexión entre puerto y aeropuerto, para facilitar el aumento del número de cruceros con base en Alicante, además de promover nuevas rutas aéreas internacionales regulares (aunque Alicante está bien conectada por línea aérea con mercados clave a nivel nacional e internacional).
- Incrementar anualmente el número de bases de navieras en el puerto, dado que el gasto promedio por crucerista con origen o destino en la ciudad es significativamente mayor que durante las escalas.
- Es importante transmitir correctamente a la ciudadanía alicantina la importancia de los cruceros para la ciudad, alejando definitivamente la imagen de rechazo a los cruceros que en algunos momentos puede ofrecer alguna pequeña parte de la población, en nuestra opinión incorrectamente informada.

4.3. La opinión del sector

- *El turismo de cruceros comienza a tener entidad propia en Alicante, con el sector comenzando a adquirir “velocidad de crucero” en nuestra ciudad y provincia.*
- *Para debatir en torno a oportunidades y retos del sector en Alicante, la Cátedra Turismo Ciudad de Alicante, integrada por el Ayuntamiento y la Universidad, ha desarrollado el seminario “Impactos del turismo de cruceros en la ciudad de Alicante”*

El turismo de cruceros ha alcanzado una relevancia creciente en Alicante, impulsando la economía local desde que inició su actividad en el año 2003, y ahora empieza a recoger los frutos.

Con el objetivo de debatir sobre las oportunidades y retos que plantea, la Cátedra Turismo Ciudad de Alicante, impulsada por el Ayuntamiento y la Universidad de Alicante, organizó el seminario "Impactos del Turismo de Cruceros en la Ciudad de Alicante" el pasado 22 de octubre, en el Salón de Grados de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Alicante. Conclusiones e informe final que han sido revisadas y ajustadas por el equipo de

profesionales participantes en aquel seminario, en algunos casos sustituidos por temas de agenda, por otros compañeros de sus mismas empresas, asociaciones y entidades públicas, en reunión celebrada en el CDT de Alicante el 12.12.2024

El seminario reunió a destacados profesionales del sector, que compartieron sus conocimientos sobre los efectos económicos, sociales, culturales y medioambientales del turismo de cruceros, tanto a nivel global como local. Entre los ponentes estaban:

- Mónica Bautista Ruiz, Jefa división comercial de la Autoridad Portuaria de Alicante,
- Jonathan Delgado García, Cofundador y CEO de Blue Valley Co.
- Diego Ramírez, Director Hotel Boutique Calas de Alicante y moderador del acto.
- Cristina Rodes, Directora General AC Alicante by Marriot.
- M^a del Mar Valera, Presidenta APEHA.
- Victoria Puche, Dirección en Forty Gestión.
- Reme Cerdán, Comisión de Turismo CEV
- Vicente Armengol, Pte. Asociación Corazón de Alicante y Vcpte. Facpyme.
- Roberto Martínez, Director Asociación Alicante por el Turismo de Cruceros.
- Juan Fernando Lozano, CEO Hotel Milagrosa – Be Alicante
- Montse Cárcles, Relaciones Institucionales APHA
- Rafael Fernández, Director Cámara Alicante
- Claudia Saumell, Directora de Comunicación de Esatur.

El informe ‘Perspectivas de la industria de cruceros 2024’ revela que, a nivel mundial, esta industria ha superado sus niveles históricos y muestra su significativa contribución económica y compromiso en sostenibilidad ambiental y turismo responsable, con 31,7 millones de personas que disfrutaron de un crucero en 2023, un 7% más que en 2019, superando los datos anteriores a la pandemia, y una expectativa de superar los 35 millones en este año 2024.

En 2023, Alicante recibió un total de 84 barcos, de los cuales 59 hicieron escala y 25 utilizaron la ciudad como puerto base, transportando a 195.854 cruceristas y 80.000 tripulantes. El impacto económico alcanzó los 45.912.180 euros; para 2024, se prevé la llegada de 96 cruceros y 230.000 cruceristas, cifras que, sin duda, están lejos de la capacidad de la ciudad para acoger este tipo de turismo, si nos comparamos con otras próximas como Barcelona, Valencia, Palma de Mallorca o Málaga.

Se trata, por tanto, de una modalidad con muy buenas posibilidades económicas y laborales para toda la industria en torno a esta actividad turística (alojamiento, hostelería, comercio, conocimiento de la ciudad), incluso de empleo directo en un sector que prevé una contratación a nivel global superior a las 300.000 personas en este año.

Previo a iniciar el debate, el profesor José Luis Gascó, miembro de la Cátedra Turismo ciudad de Alicante, hacía énfasis en que este es un turismo de nivel medio/alto que, en muchos casos, aprovecha su primera visita a la ciudad para

fijar un próximo viaje mucho más reposado, que le permita profundizar en el conocimiento de esta tierra extraordinaria. *“Este seminario -dijo- es una excelente ocasión para conocer con detalle un sector económico en auge, con buenas oportunidades a todos los niveles, de la mano de los mejores profesionales, analizando los impactos tanto económico, como social, cultural y medioambiental, de esta industria a nivel global y en la ciudad; con las principales navieras modernizando sus flotas y construyendo barcos mucho más respetuosos con el medio ambiente marino, y con los puertos comprometidos con la reducción de emisiones nocivas para el medioambiente”*

El moderador de la jornada, Diego Ramírez, apuntaba que *“los cruceristas aportan un impacto económico significativo en sectores como la hostelería, el comercio y las excursiones turísticas. Sin embargo, también debemos considerar los retos que acompañan a este tipo de turismo. Entre ellos se encuentran la presión sobre la infraestructura urbana, el aumento del tráfico, y el impacto medioambiental, como las emisiones de CO2 y el desgaste de los recursos naturales. La sostenibilidad y la capacidad de la ciudad para absorber este volumen de visitantes sin comprometer la calidad de vida de los residentes son aspectos clave que debemos dilucidar”*.

El director de Alicante por el turismo de cruceros, Roberto Martínez, destacaba *“la creación de valor del sector de cruceros en Alicante y la Costa Blanca, así como su contribución e Impacto Económico y Social, la identificación de los recursos turísticos y el análisis de la información para la adecuación de la estrategia turística de la ciudad. Igualmente, incidía en la Imagen y Promoción del destino Alicante Costa Blanca; y en su faceta de impulsor de la sostenibilidad, innovación y digitalización como elementos diferenciales de la Costa Blanca con respecto a otras provincias y destinos del arco mediterráneo. Finalmente se mostraba completamente a favor de la colaboración público-privada para la promoción de Alicante como destino de cruceros, igual que para otras modalidades de turismo”*.

En la importancia del turismo de cruceros para promoción de la ciudad de Alicante y también de la provincia, coincidía Mónica Bautista, de la Autoridad Portuaria, que hacía énfasis en la importante inversión realizada en mejora de la infraestructura de la terminal de cruceros, con un valor superior a los 2 millones de €, que se inaugurará próximamente, y que elevará a un gran nivel todos los servicios a los cruceristas (muelles renovados para grandes embarcaciones, wifi, parking para lanzaderas, tiendas, restauración, incluso una estación de autobús en la propia terminal).

El presidente de la Asociación Corazón de Alicante, Vicente Armengol, y la secretaria de la Comisión de Turismo de la CEV, Reme Celdrán, reivindicaban también la mejora de infraestructuras en la ciudad para potenciar no solo el turismo de cruceros, sino todas las modalidades de turismo. Infraestructuras como el wifi en la ciudad -un proyecto muchas veces abordado, pero nunca concluido-, o las infraestructuras ferroviarias como el Corredor Mediterráneo, también con retrasos considerables; incluso mejora de la limpieza de la ciudad,

como apuntaban otros ponentes; pero todos coincidían en que estamos en el camino correcto.

Una reflexión común en la que coincidían todos los ponentes, era la necesidad de eliminar el término “turismofobia” de nuestro vocabulario porque no es de aplicación en nuestra ciudad, pese a que algunos colectivos, sin medir el impacto reputacional de sus acciones, lo ha reivindicado puntualmente este verano pasado tanto para el turismo de cruceros como para las viviendas de uso turístico. No se puede demonizar un tema, el de los cruceros, que deja 60 millones de € al año en nuestros comercios y que, sobre todo, constituye un grupo prescriptor de alto nivel del destino Alicante. Victoria Puche, de Forty Gestión, decía *“Alicante es turismo, es servicio, y no debería aceptar este tipo de expresiones, cuando -en palabras del anterior Secretario Autonómico de Turismo, Francesc Colomer, según recordaba Victoria- el turismo es la industria de la felicidad, y así lo es en Alicante”*.

Al respecto, tanto el presidente de la Asociación de comerciantes Corazón de Alicante, Vicente Armengol, y la directora general de los hoteles AC Alicante by Marriot, Cristina Rodes, coincidían en la gran aportación de este tipo de turismo para la ciudad, no solo por el negocio inmediato como por la imagen de la ciudad, que impulsa a los cruceristas a visitar con más calma Alicante y Provincia, multiplicando entonces el impacto económico, porque, decían, todo lo que es bueno para la ciudad es bueno para el turismo y viceversa.

Juan Fernando Lozano, CEO del Hotel la Milagrosa, abogaba por profundizar en el concepto de puerto base de cruceros, como ya lo somos con la naviera MSC, porque implica ya en origen más vinculación del turista a la ciudad para un sector que es muy transversal (hostelería, comercio, alojamiento, agencias de viajes, servicios de salud, etc.).

La gastronomía es un elemento fundamental tanto en el turismo de cruceros como en todo tipo de turismo; pero específicamente para los cruceros, la hostelería de la ciudad suele adaptar sus platos a los productos locales más reconocidos, como explicaba M^a Mar Valera, presidenta de APEHA, como los arroces, en ese concepto transversal que explicaba Juan Fernando, lo que justifica, por ejemplo, la participación de nuestro Patronato de Turismo en foros internacionales con demostraciones gastronómicas locales.

En este punto surgía un pequeño debate en torno a los horarios comerciales, que deberían adaptarse también a los cruceros si queremos ser un actor relevante en el sector, y aunque es un tema difícil, los ponentes coincidían en que, poco a poco y de forma voluntaria, muchos comercios empezaban a dar pasos en esa dirección.

Esta prescripción de la ciudad por el turismo de cruceros, el director general de la Cámara de Comercio de Alicante, Rafael Fernández, la extendía a toda la provincia, con muchos iconos turísticos muy atractivos (Elche, Benidorm, Orihuela, Guadalest, Jijona, etc.). Y en esta misma línea se expresaba Montse Cárceles, directora de relaciones institucionales de APHA, desde su convicción de que las excursiones por la provincia de los cruceristas son una excelente carta

de presentación para posteriores visitas y estancias más reposadas. El reto, sin duda, no es fácil, porque en apenas 4 horas tenemos que convencer a estos visitantes de que una visita mucho más tranquila a esta tierra, merece la pena.

Claudia Saumell, directora de comunicación de Esatur, expuso las características de la plataforma Alicante Cruise Friendly (<https://alicantecruisetourism.com/alicante-cruise-friendly/>) para comercios colaboradores de Alicante por el turismo de cruceros, a los que dota de un sello de calidad y planos de situación que facilitan la venta a cruceristas.

Jonathan Delgado, CEO de Blue Valley Co, mostró la importancia de la colaboración entre todos los participantes en el servicio a los cruceristas para conseguir tanto la satisfacción de nuestros visitantes como el incremento de actividad de las empresas participantes, adaptando su servicio a las expectativas cambiantes de los clientes (turismo activo, experiencial o sostenibilidad, son elementos ahora muy importantes).

La Cátedra “Turismo Ciudad de Alicante” desarrollada mediante la colaboración entre el Ayuntamiento y la UA, pretende la realización continua de actividades de debate, análisis e investigación, transferencia de conocimiento generado (publicaciones, formación, etc.), divulgación, docencia e innovación sobre el territorio con el impacto del sector turístico, con especial incidencia en la ciudad de Alicante, así como análisis de los productos, procesos y experiencias turísticas más innovadoras que aporten valor a la ciudad. Con especial énfasis en las métricas que ayuden a entender el impacto del turismo en todos los ámbitos: económico, social y medioambiental.

5. Conclusiones

Para concluir, cabría plantearse qué aporta el turismo de cruceros a un destino, si la reducción de los cruceros que arriban al mismo le va beneficiar o perjudicar. Esta cuestión se la plantearon Barcelona y Palma de Mallorca en 2022, imponiendo una limitación de tres cruceros diarios, que Palma este año 2024 ha ampliado a cuatro, cuando Valencia también ha anunciado limitaciones para 2025. Pero ¿se evita así la masificación de los destinos y se reduce el impacto medioambiental?

La respuesta va a depender del punto de vista de los distintos agentes interesados en el asunto. De esta forma para la Plataforma contra los Mega cruceros de Palma, la medida adoptada en esta ciudad es insuficiente y poco ambiciosa. De hecho, creen que debería limitarse a un solo barco.

También los comerciantes han mostrado su malestar con la medida, pero en sentido contrario. Piden que se levante esta restricción, ya que está limitando una forma de turismo de calidad, que desestacionaliza y aporta una importante fuente de ingresos a la Comunidad Balear.

En el caso de la capital catalana, el presidente del Puerto de Barcelona, recuerda que los cruceristas suponen solo el 4% del turismo de la ciudad, y que la facturación de Barcelona es la mitad de todo el sector en Cataluña, que supera los 1.000 millones de euros anuales.

Por otro lado, según alguno de los expertos consultados por Hosteltur, evidentemente hay que poner orden en la actividad crucerista, pero no de forma lineal, sino teniendo en cuenta priorizar unos tipos de cruceros frente a otros. En este sentido, recuerda que en este negocio hay dos grandes líneas de actividad que generan los cruceros a los destinos. Por un lado, los puertos base, es decir aquellos en los que embarcan y desembarcan los cruceristas. Estos son muy importantes para los destinos, puesto que los pasajeros normalmente utilizan unos días antes y/o después para estar en el destino donde se ubica el puerto base y, por tanto, genera allí más gasto en los hoteles, los restaurantes y las tiendas de la ciudad. Además, hay que tener en cuenta el negocio logístico, ya que en las naves se cargan alimentos y otros productos y hay cambios de tripulaciones. En el caso de los puertos de escala, donde no se produce el embarco de nuevos pasajeros ni hay aprovisionamiento de los barcos o embarque de tripulación, los ingresos que generan los cruceros a los destinos son mucho menores (Porrás, 2022). Por tanto, a la hora de recortar cruceros debería priorizarse no recortar aquellos que tienen como puerto base un destino determinado en detrimento de aquellos que tienen el puerto simplemente como una escala más.

También habría que tener en cuenta que existen cruceros dónde los pasajes son muy caros y otros más económicos. Por lo que normalmente los cruceristas que están en los cruceros más caros van a generar más ingresos en los destinos en los que desembarcan que aquellos que buscan cruceros más económicos.

Finalmente, habría que considerar los tiempos de la escala ya que, a más tiempo de la misma, mayor en la posibilidad de que los cruceristas gasten y generen más ingresos en los puertos de destino (Porrás, 2022).

Por tanto, en caso de saturación -que evidentemente aún no ocurre en Alicante- hay que limitar el número de cruceros de forma que no causen masificación y contribuyan a la contaminación de los destinos, pero de forma inteligente:

- Gestionar los cruceros, con frecuencia implica reducción de volumen, pero no hay que hacerlo sin ningún criterio.
- La estrategia para decidir qué barcos deben acceder a un puerto debe dar prioridad a los que tienen allí su base frente a los de escala, por su mayor aportación económica a la ciudad.
- También es importante valorar los tiempos de escala, priorizando a los que hacen escalas más largas, y aquellas naves que transporten pasajeros con mayor poder adquisitivo, puesto que la probabilidad de mayor gasto de los cruceristas y mayores ingresos para los destinos es mucho mayor.

Parece que existe, por tanto, consenso generalizado, especialmente entre los empresarios vinculados al sector -sin gran contestación social- sobre la importancia y utilidad del turismo de cruceros responsable y respetuoso con el entorno, siempre que el destino ordene correctamente el flujo de cruceros, los cuáles pueden contribuir a la desestacionalización de los destinos (Hosteltur, 2024).

Tras el análisis realizado en este informe, procede ya hacernos las preguntas básicas que justifican el trabajo:

- a. *¿Tiene Alicante capacidad para apostar por el crecimiento del turismo de cruceros?*
- b. *¿Cuál sería la capacidad máxima?*

Siguiendo el análisis realizado en el punto 2.4, tabla 1, acerca de cruceristas sobre la población residente, y siguiendo una postura moderada, la media ponderada de todas las ciudades analizadas (media de la última columna de la tabla 1) es 0.51%. Por su parte, la ciudad de Alicante tiene una ratio de pasajeros respecto de residentes de 0.15%. Esto lleva a la hipótesis de que Alicante podría acoger cruceros hasta el 0.51% de su población residente, lo que significaría multiplicar por 3 los cruceristas que ahora tenemos (datos de 2023). Aunque, sin duda, esta situación podría producir masificación puntual puesto que hasta ahora no se distribuyen de manera homogénea a lo largo de todos los días del año, cuestión que debería corregirse intentando que las llegadas no fueran concentradas sino mucho más homogéneas a lo largo del año.

Siendo restrictivos, podríamos compararnos con la posición actual de Málaga (0,23% de pasajeros diarios respecto a residentes) que es un buen modelo, en general, como ciudad, aunque están comenzando a aparecer brotes de turismofobia, pero no relacionados con el turismo de cruceros. Esto supondría admitir hasta un total de 293.222 cruceristas con la población actual (349.282) lo que supondría recibir en torno a 130 cruceros al año, frente a los 84 actuales, e incremento proporcionalmente en la medida que aumente la población de la ciudad. Habría que tener en cuenta las limitaciones diarias reales en función de la capacidad de absorción del puerto, dado que los problemas de cierta envergadura relacionados con la contaminación medioambiental, la descarbonización del puerto, la convivencia y bienestar de turistas y residentes, así como los puntos débiles de nuestra posición a criterio de los cruceristas y los profesionales del sector (generación zonas de sombra entre la terminal de cruceros y centro de la ciudad, wifi pública, promoción oferta museística y zonas comerciales, horarios comerciales, accesos al Castillo de Santa Bárbara, electrificación del puerto, adaptación para buques con combustibles sostenibles, conexión con aeropuerto, etc.) están, como hemos visto, bien encauzados.

REFERENCIAS

20Minutos (2024). El sector cruceros coge impulso en España y supera récords de pasajeros en 2023. <https://www.20minutos.es/lainformacion/economia/sector-cruceros-coge-impulso-espana-supera-records-pasajeros-2023-5265486/>

Alicante Cruise Tourism (2022). Impacto social y económico del turismo de cruceros en Alicante. <https://alicantecruisetourism.com/wp-content/uploads/Que-opinion-tienen-los-turistas-de-cruceros-cuando-visitan-la-ciudad-de-Alicante.pdf>

Alicante Plaza (2024). El impacto económico del sector de los cruceros se sitúa en 9.500 millones en España. <https://alicanteplaza.es/impacto-economico-cruceros-espaa>

Alicante Plaza (2024bis). El puerto abre los cruceros a toda la provincia con experiencias para repartir flujos y negocio. <https://alicanteplaza.es/puerto-abre-cruceros-provincia>

Alicante Port (2024). Entran en funcionamiento las estaciones de suministro eléctrico a buques en los muelles 13, 15 y 17. Autoridad Portuaria de Alicante. <https://www.puertoalicante.com/noticia/entran-en-funcionamiento-las-estaciones-de-suministro-electrico-a-buques-en-los-muelles-13-15-y-17/>

Alicante Port (2024bis). GDV Mobility desembarca en el puerto de Alicante con un centro de I+D+i para desarrollar proyectos de electrificación para buques. Autoridad Portuaria de Alicante. <https://www.puertoalicante.com/noticia/gdv-mobility-desembarca-en-el-puerto-de-alicante-con-un-centro-de-idi-para-desarrollar-proyectos-de-electrificacion-para-buques/>

Crónica Económica (2023). La industria de cruceros genera miles de empleos. <https://cronicaeconomica.com/la-industria-de-cruceros-genera-miles-de-empleo/>

De Elena, V. (2024). Los cruceros esperan un año histórico ante el 'boom' del turismo a nivel mundial. <https://www.eleconomista.es/transportes-turismo/noticias/12728048/03/24/los-cruceros-esperan-un-ano-historico-ante-el-boom-del-turismo-a-nivel-mundial.html>

Expansión (2024). El impacto económico de los cruceros está en 9.500 millones en España. <https://www.expansion.com/inmobiliario/mercado/2024/04/06/661049b0468aeb26258b45bb.html>

Forbes (2024). El impacto económico del sector de los cruceros se sitúa en 9.500 millones en España. [HTTPS://FORBES.ES/ECONOMIA/440716/EL-IMPACTO-ECONOMICO-DEL-SECTOR-DE-LOS-CRUCEROS-SE-SITUA-EN-9-500-MILLONES-EN-ESPANA/](https://forbes.es/economia/440716/el-impacto-economico-del-sector-de-los-cruceros-se-situa-en-9-500-millones-en-espana/)

García Lis, A. (s.f.) El turismo de cruceros y su impacto en los destinos. <https://www.pactomundial.org/tribuna/el-turismo-de-cruceros-y-su-impacto-en-los-destinos/>

Hosteltur (2024). El turismo de cruceros tendrá un impacto de 60 M € en Alicante este año. https://www.hosteltur.com/162600_el-turismo-de-cruceros-tendra-una-impacto-de-60-m-en-alicante-este-ano.html

Hosteltur (2024bis). La demanda mundial de cruceros según las últimas tendencias. https://www.hosteltur.com/161016_la-demanda-mundial-de-cruceros-segun-las-ultimas-tendencias.html

INE (2024). Cifras oficiales de población de los municipios españoles. <https://www.ine.es/dynt3/inebase/index.htm?padre=525>

Intermedia (2024). El informe 'Perspectivas de la industria de cruceros 2024' revela que esta ha superado sus niveles históricos y demuestra su significativa contribución económica y liderazgo en sostenibilidad ambiental y turismo responsable. <https://www.intermedia.es/el-informe-perspectivas-de-la-industria-de-cruceros-2024-revela-que-esta-ha-superado-sus-niveles-historicos-y-demuestra-su-significativa-contribucion-economica-y-liderazgo-en-sostenibilidad-ambiental/>

González-Soria, J. (2024). Perspectivas de la industria de cruceros (2024). TravelThink. <http://travelthink.org/informe-anual-perspectivas-la-industria-cruceros-2024/>

Martínez, R. (2024). Impacto Económico y Social Sector Cruceros en Alicante y la Costa Blanca en 2023. <https://alicantecruisetourism.com/wp-content/uploads/IMPACTO-ECONOMICO-Y-SOCIAL-DE-ALICANTE-COSTA-BLANCA-TURISMO-CRUCEROS-2023.pdf>

Navarro, R. (2024). Así será la nueva terminal de cruceros del Puerto: adaptada a grandes buques y abierta a eventos. <https://alicanteplaza.es/nueva-terminal-cruceros-puerto>

Porras, C. (2022). ¿Limitar los cruceros es la solución para proteger los destinos? Hosteltur. https://www.hosteltur.com/152612_limitar-los-cruceros-es-la-solucion-para-proteger-los-destinos.html

Segittur (2024). Cruceros: cifras de pasajeros en 2023 y su evolución en el último año y desde la pandemia. Ministerio de Industria y Turismo. Secretaría de Estado de Turismo. <https://www.dataestur.es/blog/cruceros-pasajeros-trafico-2023-desde-pandemia/>

Segittur (2024bis). Datos Portuarios. Ministerio de Industria y Turismo. Secretaría de Estado de Turismo. <https://www.dataestur.es/transporte/puertos/>

Turisme Comunitat Valenciana, Invat-tur e Instituto Universitario de Investigaciones Turísticas (IUIT). (2016). Libro Blanco para una nueva Estrategia

Turística de la Comunitat Valenciana. Enlace web:
https://www.turisme.gva.es/turisme/es/files/pdf/Libro_Blanco_Turismo_Comunitat_Valenciana.pdf

Vargas, A. (2018). La industria de cruceros reducirá las emisiones de carbono un 40% para 2030. https://www.hosteltur.com/125757_la-industria-de-cruceros-reducira-las-emisiones-de-carbono-un-40-para-2030.html

Alicante Plaza (2024). <https://alicanteplaza.es/el-turismo-de-cruceros-comienza-a-tener-entidad-propia-en-alicante>

Lydia Ferrándiz (2024). <https://www.informacion.es/alicante/2024/10/22/retos-incrementar-cruceros-alicante-110120552.html>