



Cambra de Comerç
Mallorca



Estudio sobre el impacto económico de los cruceros en las Illes Balears 2015

Palma de Mallorca, noviembre de 2017

Cámara de Comercio
de Mallorca
Servicio de Estudios y
Publicaciones



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears



Universitat
de les Illes Balears



Dirección:

Teresa Alonso

Lda. en Ciencias Económicas y Empresariales
Jefa de División de Estrategia y Sostenibilidad, APB

Catalina Barceló

Lda. en Administración y Dirección de Empresas
Dtra. Estudios, Cámara de Comercio de Mallorca

Autores:

Catalina Barceló

Lda. en Administración y Dirección de Empresas
Dtra. Estudios, Cámara de Comercio de Mallorca

Francisco Sastre (Coordinación técnica)

Dtor. en Economía
Profesor UIB

Elisabeth Valle

Dra. en Economía
Profesor UIB

Colaboración:

Jorge Nasarre

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Jefe Dpto. Planificación y Sostenibilidad, APB

Contenido

1. Introducción	5
2. Metodología	12
2.1 Metodología del impacto directo	12
2.1.1 Gasto directo de los cruceristas	13
2.1.2 Gasto directo de la tripulación	13
2.1.3 Gasto directo de las navieras y consignatarios	13
2.1.4 Inversión pública en cruceros	14
2.1.5 Actividades aeroportuarias	14
2.2 Metodología del impacto indirecto e inducido	15
3. Estimación del impacto económico de la actividad de cruceros	16
3.1 Impacto económico directo	16
3.1.1 Impacto económico directo del gasto turístico de los cruceristas	17
3.1.2 Impacto económico directo de la tripulación	20
3.1.3 Impacto económico directo de las navieras y consignatarios	21
3.1.4 Impacto económico directo de la inversión pública en cruceros	21
3.1.5 Impacto económico directo de las actividades aeroportuarias	22
3.2 Impacto económico indirecto e inducido	22
3.3 Impacto total: directo, indirecto e inducido	24
4. El impacto económico total desagregado por puertos	27
5. Resumen y Conclusiones	30
6. Bibliografía	34



La Autoridad Portuaria de Baleares (APB), consciente de la necesidad de conocer en profundidad la repercusión en la economía de las diferentes actividades que se llevan a cabo en los puertos que gestiona (Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina), en 2016 puso en marcha este estudio, el tercero de estas características (los anteriores fueron realizados con datos del 2007 y 2011). Dado el creciente interés de la actividad de cruceros se dedica una separata completa, explicada en estas páginas.

Los trabajos han sido elaborados conjuntamente por el Dpto. Planificación y Sostenibilidad de la APB, el Servicio de Estudios de la Cámara de Comercio de Mallorca y por dos expertos en Tablas Input-Output de la Universitat de les Illes Balears, con experiencia anterior en este tipo de análisis. Además, la APB ha realizado un trabajo de encuestación, para determinar el gasto medio del turista de cruceros, que sirve de base para el cálculo del impacto, así como para conocer el grado de satisfacción de este tipo de turista en las islas, y ha contado con el Instituto Balear de Estudios Sociales (IBES), empresa especializada en este tipo de trabajos.

El análisis se inicia con una introducción (capítulo 1) donde se dimensiona la actividad de cruceros de las Illes Balears en el Mediterráneo con estadísticas sobre pasajeros, escalas, dimensiones de los buques y ranking de puertos de cruceros del Mediterráneo y del mundo.

Se sigue (capítulo 2) con la descripción de la metodología utilizada para estimar los impactos económicos directos, indirectos e inducidos de los cruceros, desde el punto de vista de la demanda, la demanda intermedia y la inversión.

El grueso del análisis se inicia en el capítulo 3 donde se presentan los resultados obtenidos del impacto de la actividad de cruceros de los cinco puertos de la APB. Se distingue entre el impacto directo, indirecto e inducido, para cada una de las variables analizadas: Valor Añadido Bruto (VAB), impuestos netos sobre los productos y puestos de trabajo totales.

En el capítulo siguiente (capítulo 4) se presentan los impactos estimados en los cinco puertos analizados.

En el capítulo 5 se describe el perfil socio-económico de los cruceristas, a través de las encuestas que la APB ha realizado a los turistas. Se reflejan algunas de las conclusiones más relevantes para el estudio económico.

Y el último, (capítulo 6) sintetiza las principales conclusiones del informe.



1. Introducción

El turismo de cruceros es una modalidad turística que se mantiene en constante crecimiento. Según datos de la Asociación Internacional de Líneas de Crucero (CLIA), con cifras del 2016, se ve cómo ha evolucionado el sector no sólo por cuestiones técnicas que afectan a los buques, en dimensión, oferta, camas o comodidad, sino también por los destinos a los que viajan. Pero hay un factor que sobresale especialmente: la capacidad que tiene el sector de los cruceros de escuchar lo que los clientes desean y reaccionar de manera eficiente ofreciendo un producto personalizado.

El grado de personalización de los cruceros ha conseguido que la industria de cruceros siga prosperando en todo el mundo. La gran variedad de oferta, adaptada cada vez más a diferentes perfiles de turistas, se refleja en la fidelidad del consumidor. Según la patronal CLIA, el 62% de los cruceristas tienen intención de repetir la experiencia y el 69% están muy satisfechos con las experiencias anteriores vividas a bordo. La elevada oferta disponible, la buena relación calidad precio de la modalidad turística y la experiencia del turista en la modalidad de cruceros, hace que la trayectoria de los cruceros se prevea larga.

Según la propia asociación, en los últimos años la dimensión media de los buques ha seguido creciendo. En Palma también. En 2016 la dimensión media de los cruceros fue de 259 metros. Además del tamaño, la tendencia de los nuevos buques es que ofrezcan diseños e instalaciones únicas a los cruceristas. Esto también supone un gran cambio hacia el tipo de turista al que originalmente se enfocaba el turismo de cruceros. Se ha ampliado el tipo de cliente-consumidor de esta modalidad turística.

En el 2016, han viajado más de 24,7 millones de pasajeros. Las perspectivas para el 2017, según la CLIA, siguen siendo positivas, con un aumento estimado a 25,8 millones de personas.

Respecto a las regiones, en 2016 las zonas que más navegación de cruceros tuvieron fueron:

1. Caribe/Bahamas (con el 35%)
2. Mediterráneo (con el 18%)
3. Asia/Pacífico (con el 10%)
4. Noroeste de Europa (con el 8%)
5. Costa Oeste de México (con el 4%)
6. Alaska (con el 4%)
7. Australia (con el 3%)

Las cifras del Mediterráneo siguen creciendo año a año. Los conflictos de otros destinos costeros del Mediterráneo, repercuten en los puertos seguros, como el de Palma. También está en expansión el mercado asiático.

Según las últimas cifras de CLIA, la capacidad en Asia ha supuesto una mejora del 38% con respecto al año 2015. Este aumento de la capacidad en la región, combinada con la tendencia de los viajeros asiáticos a realizar cruceros de duración más corta pero de manera más frecuente, ha provocado que este mercado se posicione como uno de los más relevantes entre los emergentes de la industria de los cruceros.

Gráfica del ranking de puertos

Según cifras del Ministerio de Fomento, con las últimas cifras publicadas del 2015 (con datos del 2013), los puertos de las Illes Balears se encuentran en 12ª posición en el ranking de los primeros puertos de cruceros del mundo.

Liderando esta lista está Port Canaveral (EEUU-Caribe), con 4,16 millones de pasajeros y aglutinando el 6,5% del volumen total de pasajeros. Le sigue, en segunda posición, Miami (EEUU-Caribe), con 4,03 millones (y una cuota de mercado de un 6,2%).

A más distancia, se sitúa Barcelona, el primer puerto en volumen de pasajeros de cruceros del Mediterráneo, con 2,6 millones de pasajeros y un 4% de cuota de mercado. Seguida por otro destino Mediterráneo, el puerto italiano de Civitavecchia, con 2,5 millones de pasajeros (un 3,4% de cuota) y el puerto de Palma, con 1,9 millones de pasajeros (un 2,4% de cuota).

Respecto a los comportamientos de contratación, los agentes de viaje siguen siendo clave a la hora de reservar un crucero. Aunque internet y los móviles han cambiado la forma en que los consumidores hacen sus compras, los agentes de viaje continúan siendo el mejor canal y el más popular a la hora de reservar un crucero. Según el informe anual de CLIA, el 70% de los viajeros acuden a una agencia de viajes para planificar y reservar sus vacaciones a bordo del crucero.

Las navieras que hace años abanderaban la independencia de sus flotas, hoy en día están dentro de las grandes corporaciones empresariales que controlan el tráfico de pasajeros, buques, temporada e itinerarios. En la actualidad (datos del 2015 según CLIA) éstas son las compañías de cruceros que controlan la industria de cruceros a nivel mundial:



- CARNIVAL CORPORATION 45%
- ROYAL CARIBBEAN CRUISES 25%
- NORWEGIAN CRUISES 9%
- MSC CRUISES 6%
- OTRAS 15%

- **Carnival Corporation** es la que encabeza la cuota de mercado mundial de cruceros (45%). Cuenta con una flota de 96 barcos y más de 170.000 camas. Las navieras que componen el grupo son, entre algunas: Aida, Costa Cruceros, IberoCruceros, Princes Cruises o Carnival.
- **Royal Caribbean Cruises** es el segundo operador de cruceros del mundo. Aglutina a 5 navieras, entre las que destacan por su actividad en el Mediterráneo Pullmantur.
- **Norwegian Cruise Line** es la tercera naviera.
- **MSC Cruises** es la cuarta a nivel mundial y la primera de Europa.

A nivel global, la flota de CLIA en el 2016 está compuesta por 458 barcos. Este año, ha añadido 9 barcos más para rutas oceánicas y otros 17 para rutas fluviales, lo que supone un total de 26 nuevas embarcaciones. Estos nuevos barcos supondrán el aumento de un total de 28.000 nuevas plazas de capacidad.

En los puertos de la APB se dan las circunstancias para resultar atractivos para este tipo de turismo. La Fundación Valenciaport, enumera los siguientes puntos como claves para el éxito de un destino:

1. El destino tiene que ser de interés para el crucerista.

Las Illes Balears son uno de los destinos preferidos por los turistas europeos.

2. Tendría que tener una fácil accesibilidad a las zonas turísticas desde el puerto.

Desde las zonas de atraque de los buques se accede al centro de la ciudad de forma cómoda, a menos de 15 minutos en bus o taxi, o a 5 minutos andando al Centro Comercial Porto Pi.

3. Tendría que tener buenas comunicaciones con otros destinos.

Las Illes Balears están muy bien comunicadas con las principales ciudades europeas.

4. El factor de integración entre el puerto y la ciudad es muy importante para el crucero y el crucerista.

Es importante integrar el puerto con la ciudad. En las Illes Balears existe una buena sintonía entre la integración de los puertos y las ciudades. La integración del puerto y la ciudad es imprescindible, todo ello con la máxima de la sostenibilidad medioambiental. Para consolidar y desarrollar de forma sostenible estos tráficos, se necesita no solo una planificación estratégica orientada al servicio, diseñada entre los agentes públicos y privados, sino también unas inversiones e infraestructuras adaptadas a las necesidades del mercado.

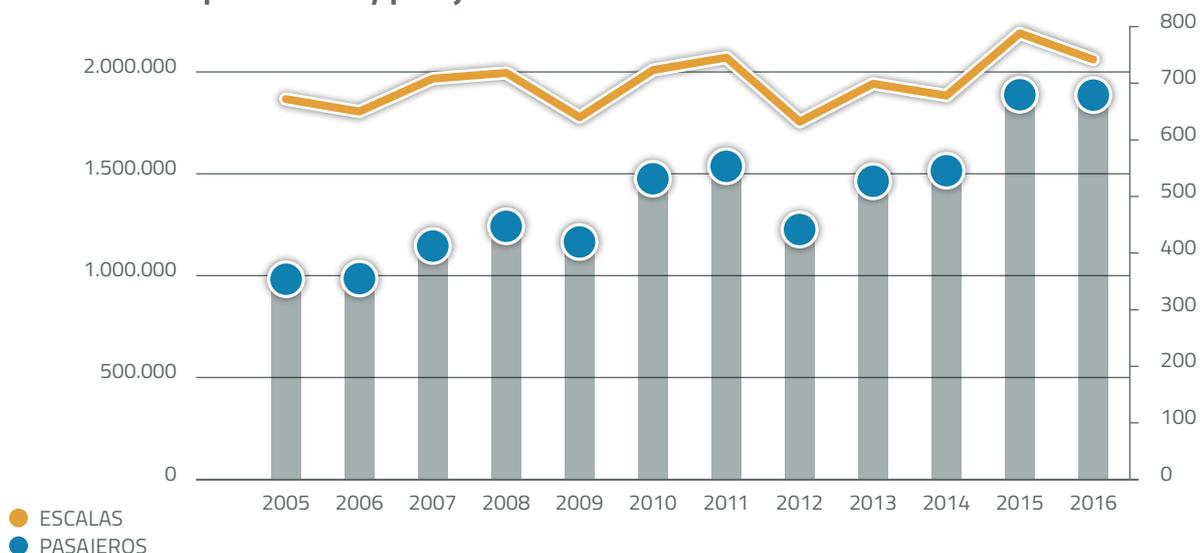
Las cifras del tráfico de cruceros en los puertos de la APB

En la última década, el turismo de cruceros en las Illes Balears ha sido una modalidad turística que se ha beneficiado del buen comportamiento mundial.

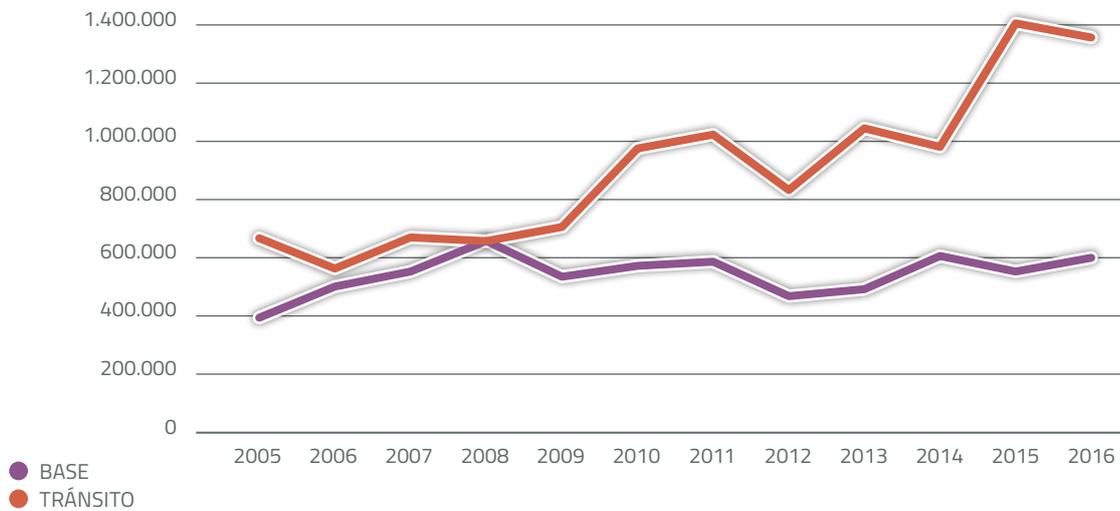
Según datos de la APB, desde el año 2005, el **tráfico de pasajeros** ha aumentado cada año a una tasa media del 5,8%. En los últimos once años, el volumen de pasajeros se ha casi duplicado, pasando del millón de pasajeros (en 2005) a más de 1,9 millones (en 2016). Mientras, las escalas se han ido manteniendo en una franja que ha oscilado entre las 630 (en 2012) y las 800 (como en 2015).

Si se toman las cifras más actuales, conseguir alcanzar los 1,9 millones de pasajeros se ha explicado por los de tránsito, ya que han representado a las dos terceras partes del total.

Tráfico total de cruceros por escalas y pasajeros



Tráfico de cruceros por pasajeros



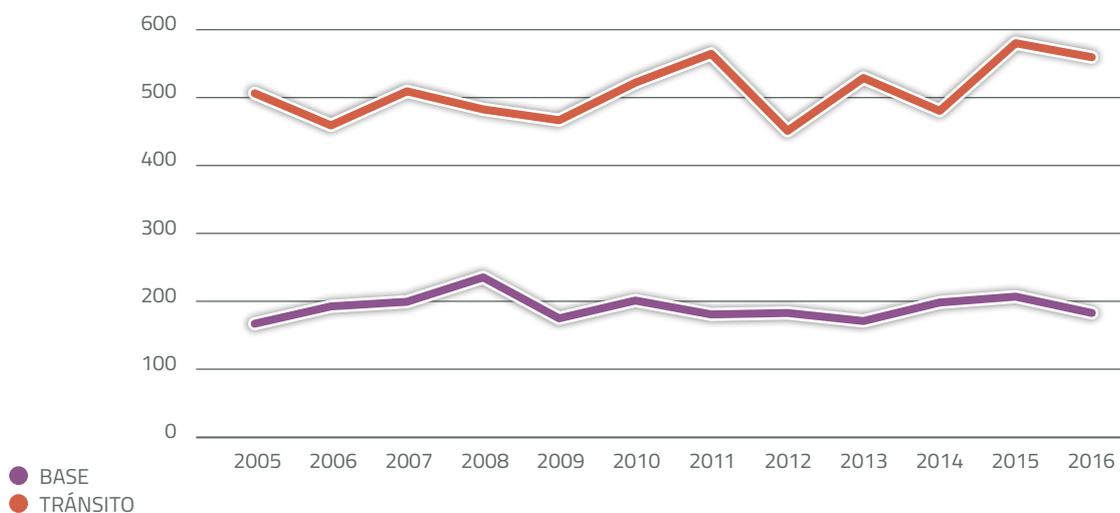
La evolución del tráfico de pasajeros en las Illes Balears entre los cruceristas de base y de tránsito ha sido desigual en estos últimos once años, evidenciando una distancia a partir del 2012, año en que el crecimiento de los pasajeros en tránsito ha sido más rápido. Si se toma el periodo del 2005 al 2016, los pasajeros de tránsito se han duplicado y los de base se han incrementado un 53%.

Las cifras de las escalas se han ido manteniendo en los cruceros de base en torno a los 150-250 al año. Las escalas de los de tránsito han oscilado más: con puntas que han llegado desde las 450 a las 600 escalas al año.

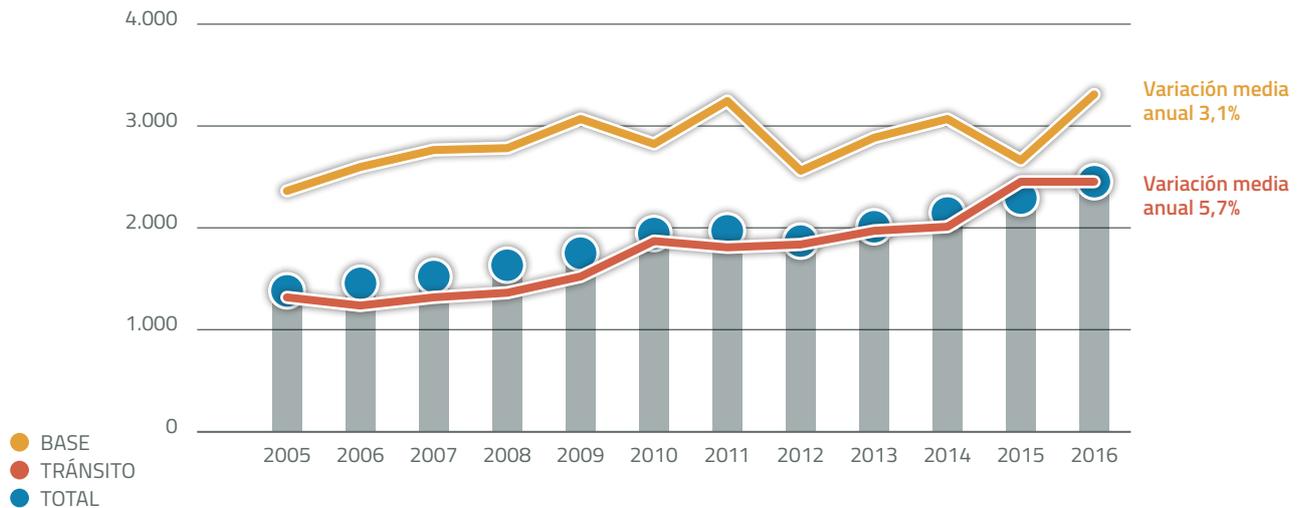
En cualquier caso, ha habido más tráfico tanto de pasajeros como de escalas de cruceros en las Illes Balears desde el 2012.

El auge que se ha vivido se explica más por la creciente dimensión de los cruceros que por el número de escalas. En este sentido, la **media de pasajeros por buque** ha aumentado de los 1.572 pasajeros en el 2005 a los 2.638 en 2016, lo que registra una variación media anual de un 4,8%. Mientras que por escalas, en Palma se ha llegado a las 514 en 2016 (frente a las 463 en 2005), creciendo anualmente a razón de un 1%.

Tráfico de cruceros por pasajeros



Evolución media de pasajeros/escala de cruceros



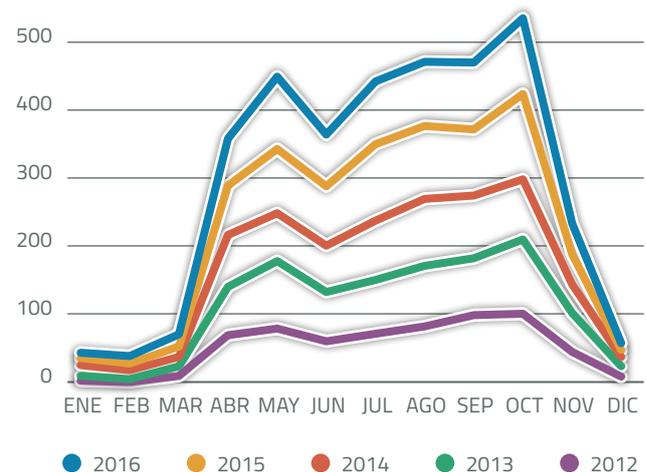
En la actualidad, el incremento del tamaño medio de los buques en los puertos que no tienen limitaciones (Palma y Eivissa), están directamente relacionados con el incremento del tamaño medio de la flota mundial, que continúa creciendo.

Por tipología, la capacidad media de un crucero (de base y de tránsito) ha aumentado en términos generales, aunque no con la misma intensidad. En los de base, la capacidad media se ha situado entre los 2.300 y los 3.300 pasajeros por escala, estimando un crecimiento medio anual del 3,1%. Mientras que los de tránsito, casi se han duplicado: pasando de 1.300 en 2005 a 2.500 en 2016 y aumentando cada año a una tasa media del 5,7%.

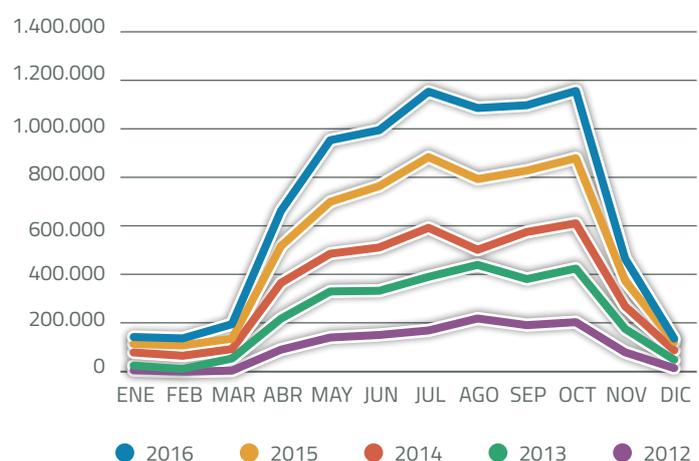
La distribución mensual de los cruceros se ha activado en los últimos años en primavera y otoño. Concretamente, en mayo, septiembre y octubre se han ido afianzando las llegadas de cruceros. En el 2012 las escalas a lo largo del año eran más constantes (entre las 80 y las 100 al mes), mientras que en el 2016 las oscilaciones mensuales han sido más acentuadas (entre los 350 de abril a las 550 de octubre).

Similar es el comportamiento en los pasajeros de cruceros. Los meses de máximos han sido julio y octubre. Una tendencia que se ha ido acentuando en los últimos años.

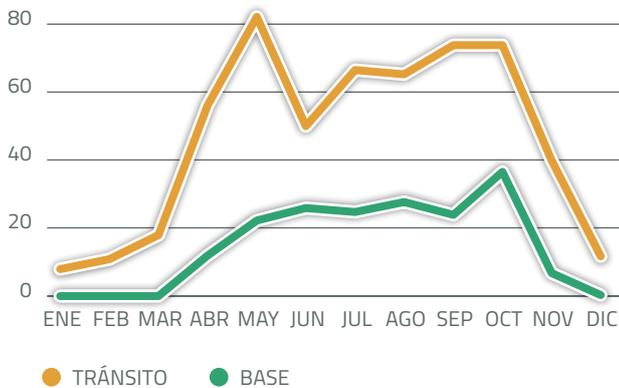
Distribución de las escalas de cruceros por meses



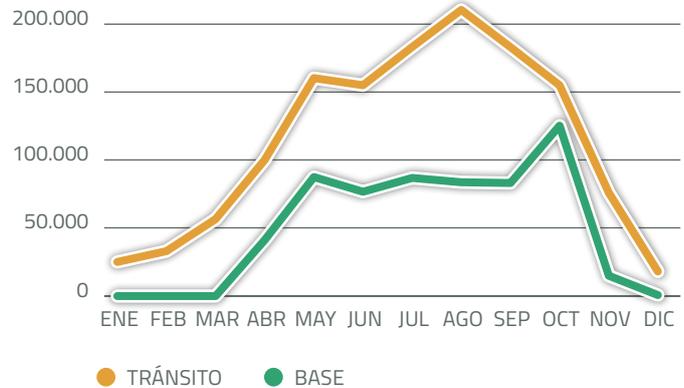
Distribución de los pasajeros de cruceros por meses



Escalas de cruceros por meses y modalidad 2016



Pasajeros de cruceros por meses y modalidad 2016



Por modalidad de crucero (tránsito o base), los movimientos de cruceros de tránsito son mayores en mayo y en octubre, mientras que en los meses de junio y julio se mantienen en un perfil más bajo. Sin embargo, en los cruceros de base las escalas más numerosas se dan en octubre.

La distribución de los cruceros (medida en escalas) a lo largo de los meses es desigual según la modalidad: en los cruceros de tránsito el punto álgido se da entre abril y mayo, mientras que entre los de base se alcanza una punta en octubre.

En la gráfica se observa cuál es la evolución mensual de los pasajeros de cruceros de tránsito y de base durante el año 2016 para el conjunto de las Illes Balears. Los pasajeros de base tienen una punta en septiembre y octubre, mientras que los de tránsito alcanzan su máximo en agosto.

Se observan cambios en el **tráfico diario de los cruceros**.

En el 2010, los días de mayor tráfico eran sábados y viernes, mientras que en el 2015 el comportamiento ha variado, ya que los días de mayor aglomeración son martes y sábados. Esto se podría explicar porque nuestros puertos son los primeros o últimos donde hacen escala los buques con base en Barcelona, desde donde salen muchos de los cruceros del Mediterráneo. Los trayectos los combinan las navieras, haciendo que sus itinerarios sean difícilmente modificables por sugerencias de los puertos o de otros agentes públicos o privados.

En comparación con el resto de puertos del Estado, los puertos que gestiona la APB se sitúan en tercera posición, por detrás de Barcelona y Civitavecchia, medido en número de pasajeros totales.

Los puertos de las Illes Balears pasan a primera posición si sólo miden los cruceros de tránsito y en sexta si solo son base.



Perfil y comportamiento del crucerista

A través de las encuestas se conoce el perfil socioeconómico de los cruceristas. Se reflejan algunas de las conclusiones más relevantes, que ayudan a explicar su comportamiento y nos permiten conocer el comportamiento de gasto de los mismos.

- Los cruceristas de tránsito suelen pasar de media 4,1 horas en la ciudad, siendo el centro de Palma la visita más demandada. Aunque esta parada puede ampliarse hasta las 6 horas en el 31% de los casos.
- En Maó y Eivissa la estancia mayoritaria se sitúa entre las 4 y 6 horas. En el informe se observa que las respuestas se refieren al tiempo pasado por los cruceristas de tránsito y no al tiempo de estancia de los cruceros en el puerto.
- El 21,9% de los cruceristas de base realizan una estancia adicional al crucero de 4,2 días.
- El 57% de los cruceristas que llegan a las Illes Balears son mujeres, mientras que el 43% restante son hombres.
- La edad media de los cruceristas (de tránsito y de base) se sitúa entre los 46 y 65 años para el 37% de los encuestados. Le siguen con el 33% de las respuestas los que tienen entre 31 y 45 años. En cuanto a la edad media de la tripulación, el 53% tiene menos de 30 años y el 41% oscila entre los 31 y 45 años.
- Más del 40% de los cruceristas viaja con familia o pareja.
- Todos ellos coinciden en opinar que el tiempo pasado en tierra no es suficiente para cumplir con sus expectativas. En este sentido, lo responden el 57% de los turistas.
- En cuanto a si aprovechan la parada para contratar algún tour turístico, el 11,3% de los cruceristas de tránsito explica que sí, frente al 88,6% que realiza la excursión por su cuenta.
- Según el crucerista, también hay diferencias respecto a donde suele comprar la excursión. De los turistas que han contratado una excursión, el de tránsito suele comprar las en el barco (así lo responden el 44% de los turistas). Un 16% lo compran en las propias taquillas (del bus turístico, de las galerías, de los museos,...) y un 14% ya lo han comprado antes y directamente por internet. Si el turista es de base, el barco sigue siendo la opción preferida para comprar las excursiones, pero en este caso lo responden sólo el 30% de los cruceristas. Internet y las agencias de viajes ganan importancia a la hora de contratar las excursiones para este tipo de clientes.
- En cuanto al destino de las excursiones, los cruceristas de base se suelen quedar en el centro de Palma, mientras que los de tránsito responden que el centro de Palma (que incluye el Centro de Palma, Castillo de Bellver, Alrededores Palma y Parlamento) es la primera opción para el 81% de los casos. El restante 19% visitan, además, las Coves del Drac, la Fábrica de Perlas en Manacor, Sóller, Valldemossa, Deià y Cabrera.
- En cuanto al perfil de compras, el 80% de los cruceristas de tránsito han respondido afirmativamente a que en su estancia en tierra han realizado algún tipo de compra. La respuesta para los de base sólo se queda en el 6%, porque la pregunta se hace durante el día del embarque o desembarque.





2. Metodología

En este capítulo se describe la metodología utilizada para el cálculo de los impactos directos, indirectos e inducidos de los cruceros, tanto desde el punto de vista de demanda y de demanda intermedia, como de inversión.

Para abarcar la totalidad de la actividad de los cruceros se han distinguido cinco agentes generadores: los cruceristas con su gasto en destino (sin incluir la compra del crucero), especificando si se trata de tránsito o de base; los gastos de la tripulación; las compras de bienes y servicios de las empresas navieras y consignatarias; la inversión pública invertida directamente en los cruceros; y la actividad aeroportuaria vinculada a los cruceros (de base).

Este desglose se ha trabajado en todos los niveles de impacto (directo, indirecto e inducido) y para los tres indicadores de actividad (Valor Añadido Bruto, impuestos sobre los productos y puestos de trabajo totales).

Para el cálculo de los impactos se han utilizado hipótesis, todas ellas contrastadas con empresas del sector.

Es importante matizar que las estadísticas de la APB contabilizan a un crucerista de tránsito como un pasajero de tránsito, aunque no baje del buque. Mientras que un crucerista de base computa como dos pasajeros, que corresponden uno) al que inicia y dos) al que finaliza su crucero.

2.1 Metodología del impacto directo

El impacto directo de los cruceristas y tripulantes se ha medido a través de los datos de las encuestas. Las **encuestas** han sido realizadas por la empresa IBES, especializada en este tipo de estudios, por encargo de la APB. En total se han realizado 2.195 entrevistas presenciales.

El proceso de encuestación se ha llevado a cabo entre abril y octubre de 2016, siendo el muestreo aleatorio. Explican que se ha entrevistado a una de cada diez personas que pasaban frente al entrevistador. Si no querían contestar, se pasaba a la siguiente.

Las entrevistas a los cruceristas de tránsito se han hecho en los puertos de Palma, Alcúdia, Maó y Eivissa, mientras que a los de base se hicieron todas en el de Palma, por ser el puerto donde se realiza la práctica totalidad de operaciones de inicio y final de crucero.

A las empresas consignatarias también se les ha preguntado, pero a través de una encuesta enviada por correo electrónico. También se ha considerado la actividad de estas empresas a través de los datos del Registro Mercantil. En este estudio, se ha supuesto que las navieras compran bienes y servicios necesarios para los cruceros a través de las empresas consignatarias.

2.1.1 Gasto directo de los cruceristas

El gasto directo de los turistas se deduce de la información obtenida a través de las **encuestas**.

El crucerista se define como de tránsito o de base en función del puerto donde inicie o finalice el crucero. El crucerista de tránsito se caracteriza porque sólo pasa en tierra unas horas, mientras que el de base empieza y termina el crucero en el mismo puerto y, en algunos casos, aprovecha para quedarse en las islas un día o varios antes de embarcar o después de desembarcar. Se trabaja con la hipótesis que el 90% de los cruceristas de tránsito bajan a tierra.

Para determinar el gasto directo que realizan los cruceristas se ha discriminado entre los que son de base y los de tránsito. El gasto directo engloba los consumos realizados por los cruceristas en excursiones (tours), en alojamiento, en restauración (restaurantes y cafeterías), en compras (comercios de souvenirs, calzado, ropa,...) y en otros (que incluye el alquiler de coches y bicicletas, galeras, taxi, bus turístico, entradas a museos y Catedral). Hay que tener en cuenta que sólo en el caso de los cruceristas de base se incluye el gasto en alojamiento de los días que permanecen en las islas, antes o después del crucero.

Todos los gastos analizados en el estudio corresponden a la parte que efectivamente se queda en la comunidad autónoma. En este sentido, el gasto de excursiones elimina la comisión por gastos de gestión y margen comercial que la compañía de cruceros se queda por dichas ventas. De acuerdo con la información obtenida de la encuesta, el 40% de las excursiones se compran en el barco y se aplica una comisión sobre las ventas del 30%.

Se han entrevistado a 999 cruceristas de base y a 1.000 de tránsito, configurando una muestra representativa. En cuanto al momento de la entrevista, a los cruceristas de tránsito se les ha preguntado antes de embarcar y al regreso de su visita a tierra. Las entrevistas a los cruceristas de base se han realizado también a su regreso de su posible visita a tierra, el día del inicio de su crucero, una vez realizada su posible estancia anterior.



2.1.2 Gasto directo de la tripulación

Se ha entrevistado a 196 tripulantes procedentes de los cruceros y se les ha preguntado por los gastos en restauración, compras y otros (visitas a museos y desplazamientos por la ciudad).

El número de tripulantes de la totalidad de los cruceros que han hecho escala en los puertos de la APB, se ha estimado considerando una tripulación media de un buque, de acuerdo con los datos facilitados por las compañías.

2.1.3 Gasto directo de las navieras y consignatarios

Se analiza el impacto directo desde el punto de vista de la oferta, analizando a las empresas vinculadas con la actividad, principalmente consignatarias, ya que se ha considerado que las navieras compran bienes y servicios necesarios para los cruceros a través de éstas.

Se incluyen todos aquellos bienes y servicios que necesitan los buques de cruceros cuando atracan en el puerto. Se incluyen los gastos de servicios prestados por las empresas consignatarias, servicios prestados al pasaje por las terminales de cruceros (equipaje, seguridad, handling, check in...); servicios prestados por la APB; servicios portuarios de practicaje, amarre-desamarre de buques, tratamiento y recogida de residuos, servicios de combustible, adquisición de alimentos, bebidas y agua (entre otras provisiones); asistencia médica de la tripulación y de los pasajeros; y los servicios prestados por las agencias de viajes y touroperadores.

La información de las empresas se ha obtenido, por un lado, mediante encuestas directas con datos relativos a la actividad desarrollada en el año 2015 en relación a los cruceros y, por otro, se ha complementado y contrastado la información de las encuestas con sus cuentas publicadas en el Registro Mercantil.

2.1.4 Inversión pública en cruceros

En los últimos años, la APB viene realizando una importante inversión para adecuar sus infraestructuras e instalaciones a las demandas de los cruceros, teniendo en cuenta tanto la evolución del tamaño de los buques como el número de pasajeros.

En total, la inversión vinculada a cruceros en los puertos gestionados por la APB ha pasado de 143.000 € en el 2006 a más de 4 millones en el 2016. En 2015, año de estudio, se invirtieron cerca de 3,9 millones de euros. Y fue durante los años 2011 y 2012 cuando destacó su inversión, alcanzando los 21,3 millones de euros y 13,5 millones de euros, respectivamente.

En cuanto a la distribución por puertos, Palma canaliza el 85% de las inversiones totales. En los últimos once años se han invertido 45,9 millones de euros. Le sigue Eivissa, con el 10% de las inversiones y un importe de 5,2 millones de euros.

2.1.5 Actividades aeroportuarias

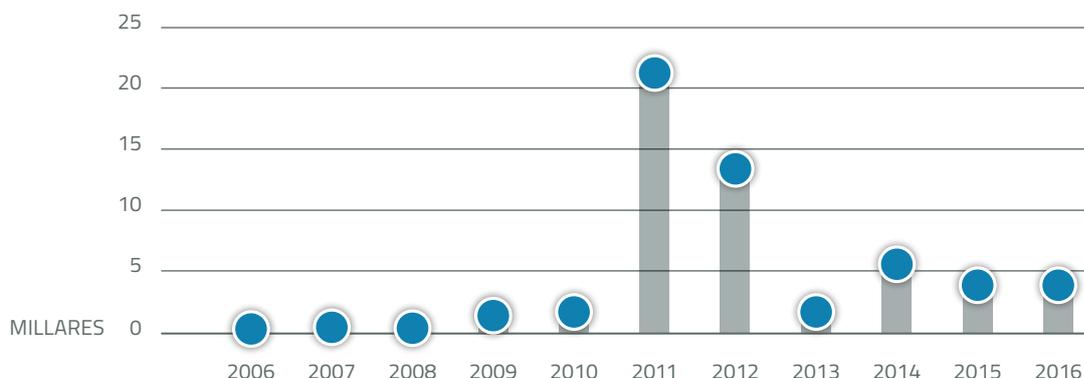
Para el cálculo del impacto económico que tienen los cruceristas de base en el puerto de Palma sobre la actividad aeroportuaria se han utilizado los ingresos generados por un avión estandar de 170 pasajeros.



Así, el número total de aviones que se verían afectados es de 1.625, resultado de dividir los 276.289 cruceristas por el avión tipo.

La información facilitada por Aena ha permitido calcular los ingresos generados en concepto de uso infraestructuras, tránsito, aterrizaje, estacionamiento, meteorología, servicios para personas de movilidad reducida (PMR) y seguridad. Por otro lado, la información facilitada por diversas compañías aéreas ha permitido la estimación de los ingresos obtenidos por handling, fueling, catering y transporting.

Inversiones en cruceros en los puertos gestionados por la APB



2.2 Metodología del impacto indirecto e inducido

Para la estimación del impacto indirecto e inducido, se han utilizado las últimas tablas Input-Output disponibles (las del 2004). Aunque el Marco input-output es la metodología habitual para su cálculo, las relaciones intersectoriales de las Illes Balears tendrán que tomarse con prudencia porque describen una actividad de hace más de 10 años. Se presentan los impactos directos, por una parte, y los indirectos e inducidos, por otra.

Dichos impactos se cuantifican sobre los efectos en el VAB, los impuestos netos sobre los productos (básicamente Impuesto sobre el Valor Añadido IVA) y los empleos totales.

El **impacto indirecto** recoge el efecto que se genera en el resto de sectores de la economía como consecuencia de los requerimientos de bienes y servicios de las empresas receptoras del gasto directo (Murillo, 2014).

En nuestro caso, por ejemplo, para que un restaurante pueda atender a un crucerista necesita adquirir un conjunto de bienes (alimentos, bebidas, manteles,...) y de servicios (servicios de limpieza, transporte,...) que activarán una cadena de producción indirecta en todos los sectores implicados.

El **impacto inducido** engloba los efectos derivados del gasto de las rentas del trabajo generadas directa e indirectamente por la actividad de cruceros. Así, aquellos ocupados que deben, de manera directa e indirecta, su puesto de trabajo a la actividad de cruceros, acaban percibiendo unas rentas salariales que destinarán en parte a consumir bienes y servicios.

Partiendo del mismo ejemplo, los bienes y servicios consumidos por el porcentaje de empleados contratado por el restaurante, y sus proveedores, para atender la demanda de cruceristas y tripulantes se define como impacto inducido. Se vuelve a activar una cadena de relaciones intersectoriales que llevan a un incremento de la facturación de los diferentes sectores económicos.



3. Estimación del impacto económico de la actividad de cruceros



En este capítulo se explica el impacto económico de la actividad de cruceros para los cinco puertos de la Autoridad Portuaria de Balears, desglosado en impacto directo, indirecto e inducido, distinguiendo en Valor Añadido Bruto (VAB), impuestos netos sobre los productos y empleo total.

3.1 Impacto económico directo

El impacto directo se forma a través de cinco agentes generadores de gasto: los cruceristas (de tránsito y de base) y la tripulación, desde el punto de vista demanda; las empresas navieras y los consignatarios, desde el punto de vista de la demanda intermedia; la inversión pública en cruceros, y la actividad aeroportuaria vinculada a los pasajeros de cruceros.

Con toda la información consultada, los cruceros generan, de manera directa, un **VAB en las Illes Balears de 128,08 millones de euros** y dan empleo a **2.943 personas**. Los **impuestos netos sobre los productos** (principalmente el IVA) ascienden a **9,87 millones de euros**.

Por agentes de actividad de cruceros, y como se puede observar en el siguiente gráfico, la **mitad del VAB directo** generado por los cruceros en la economía balear se debe al gasto directo de los **cruceristas de tránsito en destino**. Y, un 22% lo generan los gastos de los cruceristas de base.

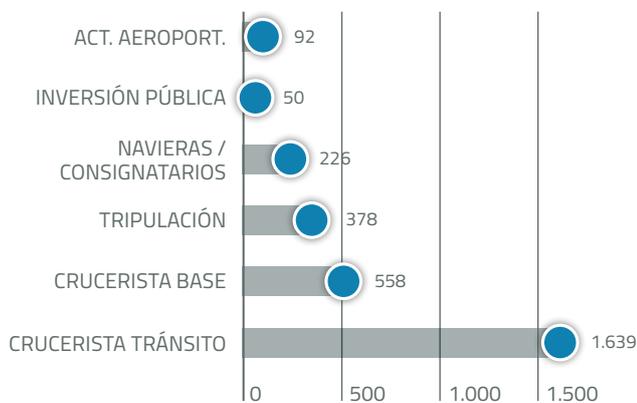


	Crucerista tránsito	Crucerista base	Tripulación	Navieras / consignatarios	inversión pública	Act. Aeroport.	Total
VAB Directo	62.622.847	28.433.075	14.014.885	16.133.977	1.987.456	4.891.176	128.083.415
Impuestos netos s/ productos	4.805.709	2.000.138	896.258	1.166.487	145.256	858.529	9.872.377
Puestos de trabajo totales	1.639	558	378	226	50	92	2.943

Respecto a los **puestos de trabajo** totales directos generados por la actividad de cruceros, se contrataron 2.943 personas, estando 1.639 personas vinculadas al gasto de los cruceristas de tránsito. Esto supone el 56% del empleo directo total.

En segundo lugar, se sitúan los puestos de trabajo originados del gasto de los cruceristas de base, con 558 personas y un porcentaje del 19% del total.

Puestos de trabajo totales directos generados por la actividad de cruceros 2015



3.1.1 Impacto económico directo del gasto turístico de los cruceristas

Según datos de la Memoria Anual 2015 publicada por la APB, hubo **1.958.848 pasajeros de cruceros**, de los que 1.406.270 hicieron escala en Baleares (tránsito) y 552.578 corresponden a pasajeros que iniciaron y finalizaron el crucero en Baleares, que equivalen a 276.298 cruceristas.

Las cifras de la **estancia media** difieren en función de si son cruceristas de tránsito o de base. Según la encuesta del IBES, la mayor parte de los cruceristas de tránsito realiza una visita media a la ciudad de 4,1 horas. Hay que tener en cuenta que a estas horas de visita hay que añadir las horas en las que el crucero está en el puerto (que podrían llegar a ser de 4 a 5 horas más).

La estancia para los cruceristas de base, sin considerar los días de inicio y final del crucero, se estima en 4,2 días (de media) para el 21,9% que declara realizar una estancia adicional.

En cuanto al **gasto**, y según se desprende de la encuesta realizada a 2.000 personas, es diferente en función del tipo de crucerista. Los de **tránsito** realizaron un gasto durante su estancia (de 4,1 horas) de **72€ por persona**, mientras que el del **crucerista de base** fue de **155€ de media en toda su estancia** (incluyendo día de inicio del crucero, día de finalización y estancia adicional).

En total, los cruceristas realizan un **gasto directo** en las Illes Balears de 130,18 millones de euros y contribuyen a generar un VAB directo en las islas de **91,05 millones de euros** y **2.197 puestos de trabajo**. Además, la Administración autonómica se beneficia de la generación de unos **impuestos netos** sobre los productos de **6,8 millones de euros**.

	Tránsito	Base	
		Inicio/final	Estancia adicional
Cruceristas que gastaron (%)	82,96%	6,40%	21,90%
Gasto total (€)	90.617.293	2.242.443	37.325.727
Estancia media	4,1 horas	n.d.	4,2 días*
Gasto medio escala/pasajero (€)	72	4	73
Número de Pasajeros	1.406.270	552.578	
Número de Cruceristas	1.406.270	276.289	

*del 21,9% que declararon realizar una estancia adicional.

Impacto directo del gasto turístico de los cruceristas de tránsito

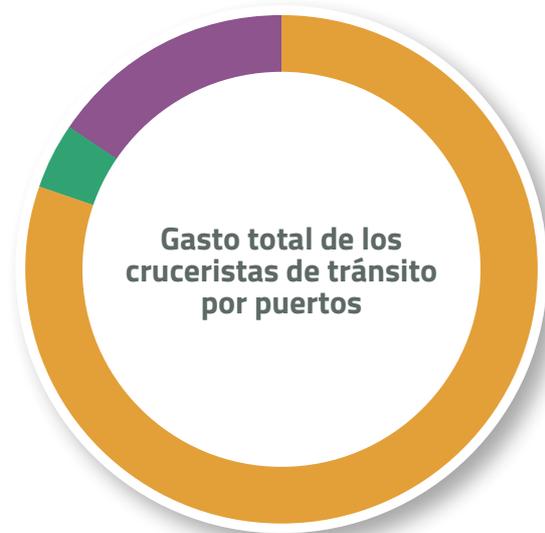
En 2015 hubo 1,40 millones de **cruceristas de tránsito**, de los cuales se supone que bajaron a tierra un 90%. Es decir, unos **1,26 millones de personas**.

La **estancia media en tierra** se estima en **4,1 horas**, aunque en puertos como Maó o Eivissa, pueden llegar, de media, hasta las 6 horas de visita.

A través de las encuestas realizadas en 2015 se calcula que los cruceristas de tránsito **se gastaron en las Illes Balears 90,62 millones de euros**. En comercio (compras) se gastaron 49,4 millones, lo que supone el 55% del total. Le siguieron en los Otros gastos (que incluyen los alquileres de coches y bicicletas, galeras, taxis, buses, entradas a museos y a la Catedral y otros gastos) por un importe de 20,1 millones de euros (un 22% del total); en establecimientos de bebidas y restaurantes, 15,7 millones de euros (un 17%); y en agencias de viaje y otras actividades anexas (excursiones), 5,5 millones de euros (un 6%).



- OTROS GASTOS 22%
- EXCURSIONES 6%
- RESTAURANTES 17%
- COMPRAS 55%



- PALMA 73.434.467
- ALCÚDIA 81.698
- MAÓ 3.929.009
- EIVISSA 14.021.096

El gasto en excursiones se ha ajustado, porque un porcentaje de dichas excursiones se compra en el propio crucero: un 33% según las encuestas realizadas a los cruceristas en el puerto de Palma, un 58% según los de Maó y un 80% según los de Ibiza. Además, se añade una hipótesis restrictiva de que dichas ventas incluyen una comisión sobre ventas (que se estima del 30%).

Por puertos, **Palma** genera 73,43 millones de euros, lo que supone un **81% del gasto total**, seguido por Eivissa que aporta el 15% al gasto total, con 14,02 millones de euros.

El **gasto medio por crucerista de tránsito que visita las islas es de 72€**, clasificado por puertos según la siguiente tabla.

Puerto	Gasto medio
Palma	70,9
Alcúdia	66,6
Maó	73,9
Ibiza	80,7
Baleares	72,4



Estos 90,62 millones de euros de gasto se traducen en un **impacto directo de los cruceristas de tránsito** medido en **VAB de 62,62 millones de euros** y en un **empleo total de 1.639 personas**.

Cruceista tránsito	Directo
VAB	62.622.847
Impuestos netos s/productos	4.805.709
Puestos trabajo totales	1.639

En la siguiente tabla se calcula el porcentaje del impacto directo de los cruceristas de tránsito sobre el total de las magnitudes (VAB, Impuestos netos sobre los productos y puestos de trabajo totales) de las Illes Balears. En porcentaje, el impacto directo del gasto de los cruceristas de tránsito medido en términos de VAB es de un 0,25% del total y en puestos de trabajo un 0,34%.

Cruceista tránsito	Directo
VAB	0,25%
Impuestos netos s/productos	0,19%
Puestos trabajo totales	0,34%

La desagregación del impacto directo del VAB le corresponde en su mayoría al puerto de Palma. Concretamente, el 80,5% del impacto directo se queda en la capital (50,4 millones de euros). Le sigue el puerto de Eivissa, aunque a más distancia, con 9,6 millones.

Impacto directo

Tránsito	Palma	Alcúdia	Maó	Eivissa	Total
VAB Directo	50.430.170	52.404	2.532.863	9.607.410	62.622.847
Impuestos netos s/ productos	3.839.168	3.600	203.388	759.554	4.805.709
Puestos de trabajo totales	1.331	2	64	242	1.639

Impacto directo de los cruceristas de base

Según la Memoria de la APB, en 2015 hubo 552 mil pasajeros de base, que equivalen a **276 mil cruceristas**, ya que su crucero inicia y/o finaliza el trayecto en Palma. Es el único puerto de base de las Illes Balears.

Con la información estadística, el **21,9% respondieron que sí pernoctaron en las islas**, estimando una estancia media de 4,2 días adicionales, sin incluir el día de embarque o desembarque.

Es interesante resaltar que, aunque la **estancia** media en Mallorca se haya quedado en los **4,2 días**, las respuestas más numerosas han sido de los que han pasado una semana (para el 8,3% de las respuestas de base), seguidos de los que han estado sólo un día (para el 5,0% de las respuestas de base). En cualquier caso, el hotel ha sido la modalidad de alojamiento elegida para el 82% de los cruceristas de base.

De las encuestas se refleja que el **gasto** que los cruceristas de base dejan en las Illes Balears asciende a **39,57 millones de euros**, desagregados, según se observa en la gráfica, en alojamiento (el 54%), en comercio (compras), en establecimientos de bebidas y restaurantes y en otros gastos.



El **gasto medio por crucerista de base, incluyendo estancia adicional**, es de **155€**.

Estos 39,57 millones de euros de gasto se traducen en un **impacto directo de los cruceristas de base** calculado en **VAB de 28,43 millones de euros** y una **ocupación de 558 personas**. Esta imputación directa se hace en el puerto de **Palma**, ya que, a día de hoy, es el único puerto de base de las Illes Balears.

Crucerista base	Directo
VAB	28.433.075
Impuestos netos s/productos	2.000.138
Puestos trabajo totales	558

En la siguiente tabla se calcula el porcentaje del impacto directo de los cruceristas de base sobre el total de las magnitudes de las Illes Balears (VAB, Impuestos netos sobre los productos y puestos de trabajo totales). En porcentaje, el impacto directo del gasto de los cruceristas de base medido en términos de VAB es de un 0,12% del total, lo mismo que en puestos de trabajo.

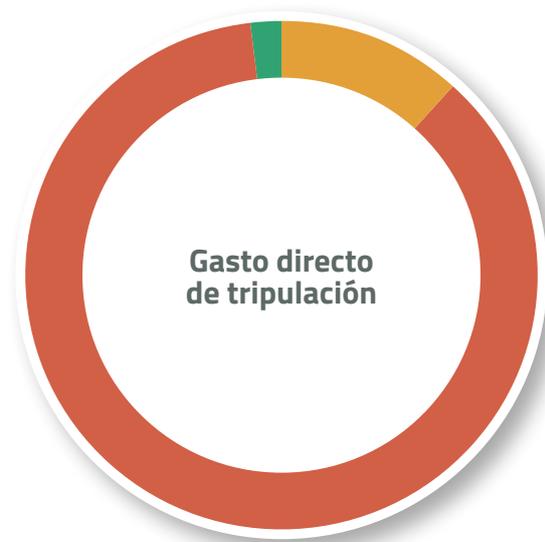
Crucerista base	Directo
VAB	0,12%
Impuestos netos s/productos	0,08%
Puestos trabajo totales	0,12%

3.1.2 Impacto económico directo de la tripulación

Con los datos publicados por la APB, en 2015 atracaron en las Illes Balears 788 cruceros. Se estima una media de 800 tripulantes por buque, y de éstos el 40% suele descender al llegar a tierra (sin especificar si se trata de un crucero de tránsito o de base). En este sentido, en 2015 unos **252 mil tripulantes bajaron a tierra**.

Las encuestas reflejan que el **gasto medio de los tripulantes** que visitaron la ciudad fue de **76€**, generando un **gasto total de 19,22 millones de euros**.

Esta cantidad se distribuyó en tres partidas: un 86% en comercio (compras), un 12% en establecimientos de bares y restaurantes y un 2% en otros gastos (que incluye el alquiler de coches y bicicletas, galeras, taxis, buses, entradas a museos y a Catedral,...).



- RESTAURANTES 2.275.873
- COMPRAS 16.588.526
- OTROS GASTOS 358.942

Además, como perfil del tripulante y como se desprende de la propia encuesta, en Palma la mayoría de las compras se hicieron en el centro comercial más cercano al puerto.

De esta manera, se origina un **VAB por efectos directos de 14,01 millones de euros** y una **ocupación de 378 personas**. Para la Administración (como impuestos netos sobre los productos) se generan **896 mil euros**.

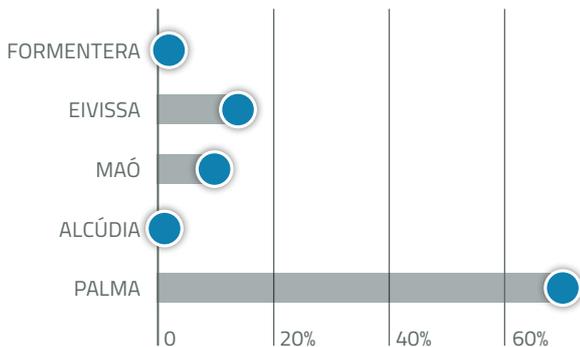
Tripulación	Directo
VAB	14.014.885
Impuestos netos s/productos	896.258
Puestos trabajo totales	378

En la siguiente tabla se calcula el porcentaje del impacto directo de la tripulación sobre el total de las magnitudes de las Illes Balears (VAB, Impuestos netos sobre los productos y puestos de trabajo totales). En porcentaje, el impacto directo de la tripulación medido en términos de VAB es de un 0,06% del total y en puestos de trabajo un 0,08%.

Tripulación	Directo
VAB	0,06%
Impuestos netos s/productos	0,04%
Puestos trabajo totales	0,08%

Por puertos, **Palma y Eivissa** fueron los dos que más movimiento de cruceros tuvieron, lo que repercutió en su gasto medio directo. En el puerto de Palma se generó el 72% del impacto directo de la tripulación de cruceros y en Eivissa el 15%.

Distribución del gasto de la tripulación por puerto



3.1.3 Impacto económico directo de las navieras y consignatarios

Al igual que en el resto de agentes generadores, sólo se recoge la parte del gasto realizado que revierte directamente en la comunidad. No incluye los gastos realizados por la naviera en otros puertos.

Las empresas navieras y consignatarias generan un **VAB directo de 16,13 millones de euros** y dan trabajo de forma directa a **226 personas**. Además, generan **1,17 millones de euros para la Administración** en concepto de impuestos netos sobre los productos.

Navieras / consignatarios	Directo
VAB	16.133.977
Impuestos netos s/productos	1.166.487
Puestos de trabajo totales	226

En la siguiente tabla se calcula el porcentaje del impacto directo de las empresas navieras y consignatarias sobre el total de las magnitudes de las Illes Balears (VAB, Impuestos netos sobre los productos y puestos de trabajo totales). En porcentaje, el impacto directo de las navieras y consignatarios medido en términos de VAB es de un 0,07% del total y en puestos de trabajo un 0,05%.

Navieras / consignatarios	Directo
VAB	0,07%
Impuestos netos s/productos	0,05%
Puestos de trabajo totales	0,05%

En cuanto a la desagregación por puertos, Palma engloba el 90% del impacto económico de las navieras y consignatarios. Se generan más de 14,5 millones de euros en la capital. A más distancia le sigue Eivissa con el 7,6% y un impacto de 1,2 millones de euros.



- EIVISSA 8%
- MAÓ 2%
- PALMA 90%

3.1.4 Impacto económico directo de la inversión pública en cruceros

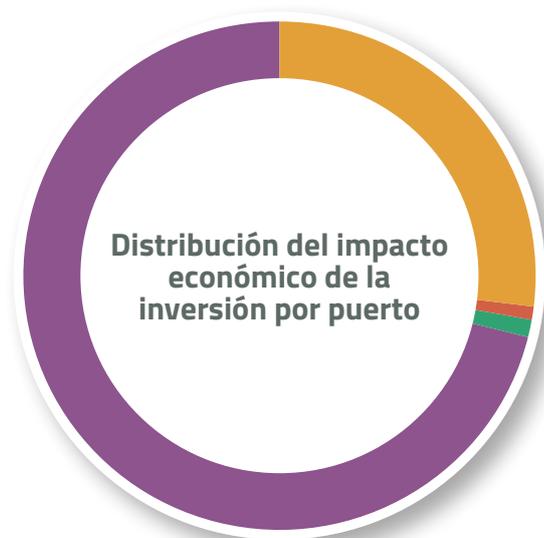
Se generó un **VAB directo por las inversiones de la APB** en cruceros de **1,99 millones de euros** y un empleo directo de **50 personas**. Así mismo ayudó a generar **impuestos directos netos sobre los productos por valor de 145,25 mil euros**.

Inversión pública	Directo
VAB	1.987.456
Impuestos netos s/productos	145.256
Puestos de trabajo totales	50

En la siguiente tabla se calcula el porcentaje del impacto directo de las inversiones sobre el total de las magnitudes de las Illes Balears (VAB, Impuestos netos sobre los productos y puestos de trabajo totales). En porcentaje, el impacto directo de las inversiones medido en términos de VAB es de un 0,01% del total, lo mismo que en puestos de trabajo.

Inversión pública	Directo
VAB	0,01%
Impuestos netos s/productos	0,01%
Puestos de trabajo totales	0,01%

En cuanto a la desagregación por puertos, Palma engloba el 71% del impacto económico de las inversiones. Se generan más de 1,4 millones de euros en la capital. A más distancia le sigue Eivissa con el 26,9% y un impacto de 536 mil euros.



- EIVISSA 536.613
- MAÓ 19.875
- LA SAVINA 19.875
- PALMA 1.411.094

3.1.5 Impacto económico directo de las actividades aeroportuarias

Se generó un **VAB directo por las actividades aeroportuarias** vinculadas a los cruceros de **4,89 millones de euros** y un empleo directo de **92 personas**. Así mismo ayudó a generar **impuestos directos netos sobre los productos por valor de 858 mil euros**.

Inversión pública	Directo
VAB	4.891.176
Impuestos netos s/productos	858.529
Puestos de trabajo totales	92

En la siguiente tabla se calcula el porcentaje del impacto directo de la actividad aeroportuaria sobre el total de las magnitudes de las Illes Balears (VAB, Impuestos netos sobre los productos y puestos de trabajo totales). En porcentaje, el impacto directo de las inversiones medido en términos de VAB es de un 0,02% del total, lo mismo que en puestos de trabajo.

Inversión pública	Directo
VAB	0,02%
Impuestos netos s/productos	0,03%
Puestos de trabajo totales	0,02%

3.2 Impacto económico indirecto e inducido

El impacto económico de la actividad de cruceros en los puertos de las Illes Balears no se limita al gasto inicial estimado. A partir de dicho impacto se desatan una serie de relaciones intersectoriales resultado de las necesidades de consumos intermedios que las empresas beneficiadas directamente por la actividad de cruceros requieren.

Se desencadena un efecto multiplicador sobre todo el sistema, es decir, un impacto indirecto en términos de VAB y de ocupación. Y, a su vez, un efecto inducido derivado del indirecto.

Por medio de la metodología Input-Output, y utilizando las últimas disponibles del 2004, sabiendo las limitaciones que esta metodología puede tener sobre las relaciones intersectoriales después de 12 años y con una crisis por medio, se ha estimado un efecto indirecto e inducido sobre la economía balear que aportó la actividad de cruceros.

Se ha estimado que en el 2015 el **VAB** generado de manera **indirecta e inducida** por los cruceros en la economía balear fue de **128,58 millones de euros y dió empleo a 2.790 personas.**

Indirecto e inducido	Cruceroista tránsito	Cruceroista base	Tripulación	Navieras / consignatarios	Inversión pública	Act. Aeroport.	Total
VAB Indirecto e inducido	62.293.693	28.379.763	15.626.596	10.033.731	3.199.803	3.047.942	128.581.529
Impuestos netos s/ productos	6.062.313	2.549.267	1.378.444	725.438	259.136	425.493	11.400.091
Puestos de trabajo totales	1.561	606	349	140	76	59	2.790

Por agentes de actividad de cruceros, el **47% del VAB indirecto e inducido** generado por los cruceros en la economía balear se debe al gasto turístico de los **cruceroistas de tránsito.**

En cuanto al **empleo indirecto e inducido**, la mitad de esos puestos de trabajo creados se derivan del gasto que los cruceroistas de tránsito generan.



- CRUCERISTA TRÁNSITO **47%**
- CRUCERISTA BASE **19%**
- TRIPULACIÓN **14%**
- NAVIERAS / CONSIGNATARIO **16%**
- INVERSIONES PÚBLICAS **2%**
- ACT. AEROPORT. **2%**



- CRUCERISTA TRÁNSITO **49%**
- CRUCERISTA BASE **19%**
- TRIPULACIÓN **17%**
- NAVIERAS / CONSIGNATARIO **10%**
- INVERSIONES PÚBLICAS **3%**
- ACT. AEROPORT. **2%**

En la siguiente tabla se calcula el porcentaje del impacto indirecto e inducido de todos los agentes de actividad implicados en los cruceros sobre el total de las magnitudes de las Illes Balears (VAB, Impuestos netos sobre los productos y puestos de trabajo totales). En porcentaje de VAB, el impacto indirecto e inducido total supone el 0,52% del total y en puestos de trabajo del 0,58%.

Indirecto e inducido	Cruceroista tránsito	Cruceroista base	Tripulación	Navieras / consignatarios	Inversión pública	Act. Aeroport.	Total
VAB Directo	0,28%	0,11%	0,06%	0,04%	0,01%	0,01%	0,52%
Impuestos netos s/ productos	0,24%	0,10%	0,05%	0,03%	0,01%	0,02%	0,45%
Puestos de trabajo totales	0,32%	0,12%	0,07%	0,03%	0,02%	0,01%	0,58%

Impacto directo

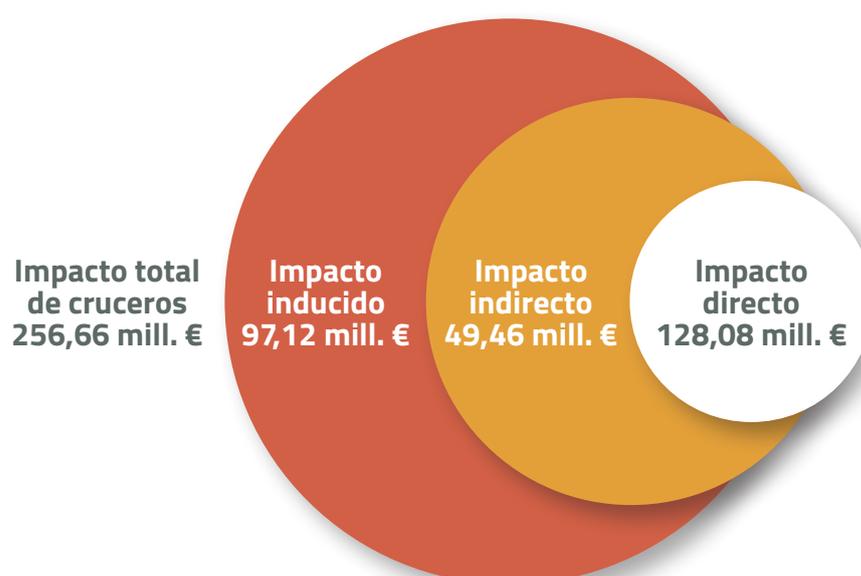
Tránsito	Palma	Alcúdia	Maó	Eivissa	Total
VAB Directo	54.965.180	71.125	2.778.905	10.478.483	68.293.693
Impuestos netos s/ productos	4.869.443	6.538	247.757	938.574	6.06.313
Puestos de trabajo totales	1.261	1	63	236	1.561

Con las cifras del gasto de los cruceros turísticos, en el puerto de Palma se genera un impacto indirecto e inducido, medido en VAB, de 54,96 millones, lo que supone el 80,4% del total. En segunda posición va Eivissa, con un impacto de 10,47 millones (un 15,3%).

De los 1.561 empleos generados por los impactos indirectos e inducidos, más del 80% se crean en Palma, alcanzando los 1.261 puestos. A más distancia, Eivissa da empleo a 236 personas.

3.3 Impacto total: directo, indirecto e inducido

Si tenemos en cuenta de forma conjunta los tres impactos (directo, indirecto e inducido), se concluye que la actividad de cruceros de los puertos de la APB generó en el 2015 en las Illes Balears **256,66 millones de euros de VAB**, 21,27 millones de euros de impuestos netos sobre los productos y **5.733 puestos de trabajo**.



Total	Crucrista tránsito	Crucrista base	Tripulación	Navieras / consignatarios	Inversión pública	Act. Aeroport.	Total
VAB Total	130.916.540	56.812.838	29.641.481	26.167.708	5.187.259	7.939.118	256.664.944
Impuestos netos s/ productos	10.868.022	4.549.405	2.274.702	1.891.925	404.392	1.284.022	21.272.468
Puestos trabajo totales	3.200	1.164	727	366	126	151	5.733

% Total	Crucrista tránsito	Crucrista base	Tripulación	Navieras / consignatarios	Inversión pública	Act. Aeroport.	Total
VAB	51%	22%	12%	10%	2%	3%	100%
Impuestos netos s/ productos	51%	21%	11%	9%	2%	6%	100%
Puestos trabajo totales	56%	20%	13%	6%	2%	3%	100%

Por agentes de actividad, y según se observa en la tabla siguiente, la **mitad del VAB total generado por los cruceros se produce por el gasto turístico de los cruceristas de tránsito**. Los de base se encargan de generar una cuarta parte.

En la siguiente tabla se calcula el porcentaje del impacto total de todos los agentes de actividad implicados en los cruceros sobre el total de las magnitudes de las Illes Balears (VAB, Impuestos netos sobre los productos y puestos de trabajo totales). En porcentaje de VAB, el impacto total supone el 1,04% del total y en puestos de trabajo del 1,18%.



Total	Crucrista tránsito	Crucrista base	Tripulación	Navieras / consignatarios	Inversión pública	Act. Aeroport.	Total
VAB Directos	0,53%	0,23%	0,12%	0,11%	0,02%	0,03%	1,04%
Impuestos netos s/ productos	0,43%	0,18%	0,09%	0,07%	0,02%	0,05%	0,84%
Puestos de trabajo totales	0,66%	0,24%	0,15%	0,08%	0,03%	0,03%	1,18%



Si comparamos los resultados del impacto directo con el indirecto e inducido, se puede concluir que por cada 100€ de gasto directo proveniente de la actividad de cruceros en las Illes Balears, se generaron de manera indirecta e inducida 111€ (**efecto multiplicador sobre la producción 2,11**).

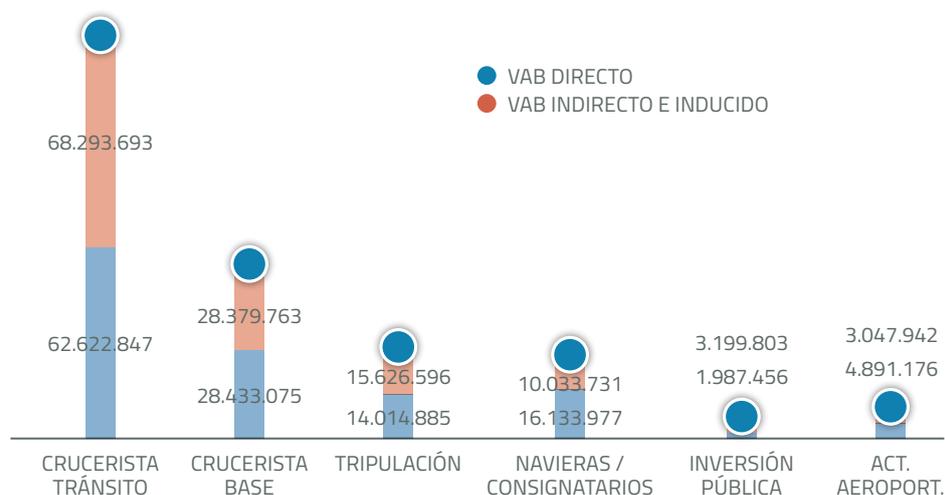
Los **efectos multiplicadores** de cada uno de los agentes generadores de actividad de cruceros se quedan en torno a 2-2,30.

Efecto multiplicador

Total	Efecto multiplicador s/ producción
Cruceristas tránsito	2,12
Cruceristas base	2,08
Tripulación	2,13
Navieras / Consignatarios	
Inversión pública	2,31
Act. Aeroportuarias	1,62
Total	2,11

El efecto multiplicador de los cruceristas de tránsito es de 2,12. Es decir, de cada 100€ producidos de manera directa por los cruceristas de tránsito, se generan de manera indirecta e inducida 112€ adicionales. La inversión pública es el agente que mayor efecto multiplicador tiene: 2,31. Por cada 100€ producidos por la inversión pública en cruceros, se generan en la sociedad 131€ adicionales.

Desagregación VAB



4. El impacto económico desagregado

En este capítulo se analizan por una parte los impactos totales para cada uno de los puertos gestionados por la APB, considerando los cinco agentes de actividad (cruceiristas, tripulación, navieras y consignatarios, inversión y actividad aeroportuaria) y por otra se analiza el reparto porcentual en cada uno de los sectores de actividad del impacto de la parte correspondiente al gasto turístico de cruceiros.

Desagregación por puertos

Se observa que el puerto de Palma es el principal generador de riqueza. El puerto de la capital origina un impacto de VAB en las Illes Balears de 224,06 millones de euros, lo que supone el 87% del total generado.

VAB	Total	Palma	Eivissa	Maó	Alcúdia
Cruceirista tránsito	130.916.540	105.427.071	20.084.824	5.295.091	109.553
Cruceirista base	56.812.838	56.812.838	0	0	0
Tripulación	29.655.496	26.663.283	2.370.070	592.517	29.626
Navieras / Consignatarios	26.167.708	23.543.087	1.999.213	612.324	13.084
Inversión	5.187.260	3.682.953	1.400.559	51.874	51.874
Act. Aeroportuaria	7.939.118	7.939.118	0	0	0
Total	256.678.960	224.068.351	25.854.666	6.551.806	204.137
Cruceiros (nº)	788	568	120	85	5
Impacto por cruceiro	325.735	394.487	215.456	77.080	40.827

Puestos de trabajo	Total	Palma	Eivissa	Maó	Alcúdia
Cruceirista tránsito	2.924	2.355	449	118	2
Cruceirista base	1.269	1.269	0	0	0
Tripulación	662	596	53	13	1
Navieras / Consignatarios	584	526	45	14	0
Inversión	116	82	31	1	1
Act. Aeroportuaria	177	177	0	0	0
Total	5.733	5.005	577	146	5
Cruceiros (nº)	788	568	120	85	5
Impacto por cruceiro	7	9	5	2	1

Impuestos netos s/productos	Total	Palma	Eivissa	Maó	Alcúdia
Crucero tránsito	10.849.810	8.737.350	1.664.545	438.835	9.079
Crucero base	4.708.408	4.708.408	0	0	0
Tripulación	2.457.722	2.209.740	196.421	49.105	2.455
Navieras / Consignatarios	2.168.669	1.951.152	165.686	50.747	1.084
Inversión	429.898	305.228	116.072	4.299	4.299
Act. Aeroportuaria	657.961	657.961	0	0	0
Total	21.272.468	18.569.838	2.142.726	542.986	16.918
Cruceros (nº)	788	568	120	85	5
Impacto por crucero	26.996	32.693	17.856	6.388	3.384

Impactos sectoriales

En las siguientes tablas se relacionan los sectores que reciben mayor aportación del gasto que realizan los pasajeros y tripulantes de cruceros en su estancia en Baleares.

Aportación en términos de **VAB**:

	Sector	%
29	Servicios de comercio al por menor, excepto el comercio de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores; servicios de reparación de efectos personales y enseres domésticos	39,44
30	Servicios de alojamiento en establecimiento	12,54
33	Servicios de transporte terrestre de pasajeros regular	12,46
32	Servicios de restauración	11,89
45	Servicios inmobiliarios - alquiler de inmuebles.	5,73
49	Otros servicios empresariales, Servicios proporcionados por organizaciones empresariales, profesionales y patronales	2,99
26	Trabajos de construcción general de inmuebles y obras de ingeniería civil	1,77
2	Electricidad, agua y gas	1,63
43	Servicios de intermediación financiera. Servicios de seguros y planes de pensiones, excepto seguridad social obligatoria. Servicios auxiliares a la intermediación financiera	1,58
1	Productos de la agricultura, ganadería, caza, selvicultura, explotación forestal y pesca	1,43
42	Servicios de telecomunicaciones	1,34
27	Servicios de comercio y reparación de vehículos y motocicletas; Servicios de comercio al por menor de combustible	1,28
	Resto	5,93
	TOTAL	100,00

(El 39,44% del valor añadido total necesario para satisfacer el gasto turístico de los cruceros de base, tránsito y tripulación se genera en el sector del comercio)

Aportación en términos de **puestos de trabajo**:

	Sector	%
29	Servicios de comercio al por menor, excepto el comercio de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores; servicios de reparación de efectos personales y enseres domésticos	56,05
33	Servicios de transporte terrestre de pasajeros regular	12,57
32	Servicios de restauración	9,72
30	Servicios de alojamiento en establecimiento	7,66
49	Otros servicios empresariales, Servicios proporcionados por organizaciones empresariales, profesionales y patronales	2,79
26	Trabajos de construcción general de inmuebles y obras de ingeniería civil	2,00
1	Productos de la agricultura, ganadería, caza, selvicultura, explotación forestal y pesca	1,18
34	Servicios de transporte de pasajeros terrestre discrecional	0,76
	Otros	7,28
	TOTAL	100,00

(El 56,05% del total de puestos de trabajos necesario para satisfacer el gasto turístico de los cruceristas de base, tránsito y tripulación se genera en el sector del comercio)

En términos de **producción**:

	Sector	%
29	Servicios de comercio al por menor, excepto el comercio de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores; servicios de reparación de efectos personales y enseres domésticos	36,26
32	Servicios de restauración	11,98
30	Servicios de alojamiento en establecimiento	11,56
33	Servicios de transporte terrestre de pasajeros regular	11,06
45	Servicios inmobiliarios - alquiler de inmuebles.	5,39
40	Otros servicios anexos a los transportes de pasajeros	3,60
26	Trabajos de construcción general de inmuebles y obras de ingeniería civil	2,87
49	Otros servicios empresariales, Servicios proporcionados por organizaciones empresariales, profesionales y patronales	2,64
2	Electricidad, agua y gas	2,28
43	Servicios de intermediación financiera. Servicios de seguros y planes de pensiones, excepto seguridad social obligatoria. Servicios auxiliares a la intermediación financiera	1,55
42	Servicios de telecomunicaciones	1,41
1	Productos de la agricultura, ganadería, caza, selvicultura, explotación forestal y pesca	1,37
27	Servicios de comercio y reparación de vehículos y motocicletas; Servicios de comercio al por menor de combustible	1,00
	Resto	7,04
	TOTAL	100,00

(El 36,26% de la producción total necesaria para satisfacer el gasto turístico de los cruceristas de base, tránsito y tripulación se genera en el sector del comercio.)



5. Resumen y Conclusiones

La Autoridad Portuaria de Baleares está en proceso de redefinición de su Plan Estratégico para los próximos años, contemplando los cinco puertos del Estado que gestiona y sus distintos tráficos y sectores y segmentos de actividad, considerando la aportación actual y potencial de cada uno de ellos al servicio de la actividad socio-económica de las Islas.

El sector de los cruceros turísticos ha venido aumentando progresivamente su relevancia a nivel global, en el Mediterráneo (particularmente en los últimos años en el Mediterráneo occidental) y desde luego en Baleares, y especialmente en Palma como puerto base o de inicio y final de itinerarios.

A nivel mundial los cruceros mueven, en más de 500 barcos muy distintos (con inversiones multimillonarias en nuevos buques, alcanzando hasta 1.000 millones de € por buque), unos 25 millones de turistas, por lo que puede considerarse una industria relativamente pequeña dentro de la industria turística (con aproximadamente 1.200 millones de turistas internacionales), aunque ha experimentado un fuerte crecimiento (70% de incremento en los últimos 10 años). Los itinerarios se reparten entre distintas regiones del mundo, destacando el Caribe con más de un 30% de los tráficos, y a continuación el Mediterráneo con un 20%. Casi la mitad de los pasajeros todavía siguen siendo americanos, y en la Unión Europea viajan por encima de los demás británicos y alemanes.

Baleares se ha convertido en un gran destino de cruceros, favorecido por su ubicación geoestratégica, la estabilidad y seguridad física y jurídica del entorno, las conexiones aeroportuarias con Reino Unido y Alemania y la potente oferta turística.

En definitiva, pese a su peso relativamente pequeño (en nº de estancias turísticas/año), el turismo de cruceros representa desde hace años una puerta de entrada importante -en algunos casos la primera- de visitantes a las Islas Baleares, generando los impactos económicos cuantificados en este Estudio, a los que cabría añadir otros, como los asociados a su carácter prescriptor de otros productos turísticos.

Atendiendo las demandas provenientes desde instituciones públicas y privadas, desde 2003 la Autoridad Portuaria de Baleares ha venido considerando este tráfico estratégico (a efectos de aplicación de bonificaciones), y ha dedicado importantes recursos para la inversión en mejora de las infraestructuras e instalaciones portuarias (con nuevos muelles y ampliaciones de otros existentes, estaciones marítimas y zonas anexas para taxis, autobuses, pasarelas fijas y móviles para embarque/desembarque), para finalmente mejorar en definitiva la calidad, la eficiencia y la seguridad en los servicios portuarios (en estos últimos sobre todo de la mano del sector privado).

Estas inversiones en los puertos han sido acompañadas en general por el conjunto del Destino con sus propias infraestructuras (el aeropuerto de Palma es un buen ejemplo), servicios de transporte, y sobre todo con los productos turísticos, excursiones, comercios, bares y restaurantes, etc, que se ofrecen a los visitantes de las Baleares.

En el mencionado contexto de "repensamiento estratégico" de los puertos, previo a la elaboración de un nuevo Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria con el horizonte puesto en los próximos 10-15 años, y tomando conciencia de la preocupación que en algunos sectores de la Sociedad está generando el crecimiento turístico acelerado de los últimos años (no acompañado de un mismo crecimiento en el PIB per capita de los ciudadanos de las Islas), se está avanzando particularmente en el análisis y evaluación de los impactos de distinto signo producidos por este sector de los cruceros, poniéndose de manifiesto la necesidad de elaborar y acordar una Estrategia de Destino que facilite trabajar coordinadamente, desde el sector público y el sector privado, para la consolidación y desarrollo sostenible -y en equilibrio con las ciudades- del tráfico del tráfico y turismo de cruceros, con el objetivo final de maximizar a largo plazo el beneficio global para el conjunto del destino -ó destinos, considerando cada Isla un destino en sí mismo- y por tanto para las empresas y ciudadanos de Baleares, en términos de aportación de valor económico y creación de empleo.

Desde algunos sectores sociales se transmite la preocupación que generan temas como el consumo de agua, la gestión de los residuos, la contaminación atmosférica y la sensación de saturación y congestión turística (principalmente en el centro de Palma). Todos estos aspectos están siendo ya abordados desde el rigor en la obtención de datos y en la medición de los impactos para -desde la objetividad- poder continuar mejorando en la gestión de los mismos y planteando las soluciones más adecuadas en cada caso con los distintos agentes involucrados.

Pero para que puedan tomarse decisiones estratégicas acertadas en relación a un determinado sector económico, han de ponerse en la balanza todos los elementos vinculados al mismo, y particularmente también los impactos positivos de que generan todas las actividades desarrolladas.

Precisamente para esto, para medir, cuantificar y objetivar los impactos económicos de este sector de los cruceros en Baleares (principalmente generación de VAB, empleos, y recursos para las arcas públicas), se ha llevado a cabo este Estudio, con trabajos desarrollados a lo largo de más de un año (recogida de datos, procesos de encuestación, tratamiento, análisis, revisión etc), y formando parte de un estudio más amplio que abarca también los impactos sobre la actividad económica del resto de actividades que se desarrollan en los puertos del Estado en las Islas Baleares.

El impacto económico del gasto turístico de los cruceristas en Baleares se ha determinado a partir de datos obtenidos mediante encuestas a pasajeros en puerto ("a pie de buque"), con algunos otros índices "medios" también obtenidos mediante encuestas a navieras y operadores.

Las compras de bienes y servicios en Baleares por parte de las navieras de cruceros tuvieron en cuenta, para las excursiones, los resultados de las encuestas a pasajeros (para la estimación del número de excursiones contratadas, y del precio medio de las mismas), así como el porcentaje de las mismas que se compran a través de la naviera y el margen de ésta por su comercialización y venta "a bordo". El resto de compras de bienes y servicios por las navieras se obtuvo a partir de la facturación/ingresos de los consignatarios (cuentas anuales 2015, segregándose las áreas de negocio vinculadas exclusivamente a cruceros en Baleares.



Además, se consideró el impacto en actividades aeroportuarias producido por los tráficos de base en Palma, teniendo en cuenta el número de cruceristas y correspondientes movimientos/año (aterrizajes y despegues) y las tasas/tarifas medias de AENA para un avión tipo, además de los principales suministros a los mismos (también considerando un avión tipo medio).

Y también se incluyen los impactos de las inversiones Públicas (por la APB) motivadas por el tráfico portuario de cruceros.

A partir de los impactos directos, se obtuvieron (con las últimas tablas input-output disponibles) los indirectos e inducidos, y se hizo una desagregación por puertos.

Así, con datos 2015 (1.958.848 pax = 1.406.270 tránsitos + 552.578 bases), se obtienen los siguientes resultados:

Aportación a la economía de Baleares

1. El impacto económico directo de las actividades vinculadas a los cruceros turísticos, en el conjunto de Baleares, generó (en 2015) un Valor Añadido Bruto de 128 millones de Euros, 2.934 empleos y 9,9 millones de Euros de recaudación fiscal (impuestos netos sobre los productos, principalmente IVA).

2. Si se tienen en cuenta las relaciones intersectoriales y se consideran los efectos indirectos (consecuencia de los requerimientos de bienes y servicios de los receptores del gasto directo) e inducidos (derivados de las rentas generadas directa e indirectamente) a través de las mismas, se obtiene el impacto global del turismo de cruceros que operan en los puertos que gestiona la Autoridad Portuaria de Baleares:

- Contribuye con 256.678.960 € al VAB Balear, lo que supone un 1,04% del total.
- Permite mantener 5.733 puestos de trabajo
- Genera más de 21 millones de Euros de impuestos netos sobre los productos para las arcas públicas.



3. Podría decirse que cada escala de un crucero en Baleares genera, en términos de media:

- 325.735 € de VAB
- 26.996 € de impuestos sobre productos
- 7 puestos de trabajo

4. La aportación diaria al VAB de los cruceros a la economía balear durante el año 2015 fue de 703.230 €

5. El gasto turístico medio "en tierra" por pasajero de tránsito es el siguiente:

Puerto	Gasto medio
Palma	70,9
Alcúdia	66,6
Maó	73,9
Ibiza	80,7
Baleares	72,4

El de los tripulantes (que totalizan en torno a un tercio de los pasajeros, y de ellos en torno al 40% desembarcando y fundamentalmente haciendo compras "en tierra") asciende a 76 €.

6. El gasto turístico medio "en tierra" por crucerista de base (contabilizado en el puerto como dos pasajeros, uno el día del embarque y otro en el de desembarque) se produce principalmente durante la estancia adicional (antes o después del crucero) de 4 días de media con la que complementan su visita el 21,9% de los mismos, con un gasto medio diario de 155 €.

7. Los sectores que mayor impacto reciben como consecuencia del gasto que realizan los pasajeros y tripulantes de los cruceros turísticos son:

Sector	%		
	VAB	Puestos de trabajo	Impuestos
Servicios de comercio al por menor	39,44	56,05	36,26
Servicios de restauración	11,89	9,72	11,98
Servicios de alojamiento en establecimiento	12,54	7,66	11,56
Servicios de transporte terrestre de pasajeros regular	12,46	12,57	11,06

8. En cuanto al perfil y comportamiento de los cruceristas, cabe destacar:

- Los cruceristas de tránsito declaran pasar una media de entre 4 y 6 horas en tierra. La mayoría coinciden en opinar que este tiempo no es suficiente para cumplir con sus expectativas. En este sentido, lo responden el 57% de los turistas.
- El 21,9% de los cruceristas de base (en Palma) disfrutan en la Isla de una estancia adicional al crucero de 4,2 días de duración media.
- Más del 40% de los cruceristas viaja con familia o pareja.
- El 11,3% de los cruceristas contratan un tour turístico, frente al 88,6% que realiza la excursión por su cuenta.
- El 80% de los cruceristas de tránsito han realizado alguna compra en su estancia en tierra.

6. Bibliografía



- Input-Output Marc de les Illes Balears 2004
- Autoritat Portuària de Balears (2015-2016), "Memoria Anual"
- Instituto Balear de Estudios Sociales IBES (2017), "Estudio de la satisfacción de los clientes de los puertos que gestiona la APB y cuantificación de gasto del turismo de cruceros en su estancia en Baleares de los pasajeros y tripulación".
- Vayá, E.; García, J.R.; Murillo, J.; Romaní, J.; Suriñach, J. (2015) "Impacto Económico de la Actividad de Cruceros: El Caso del Puerto de Barcelona".
- Port de Barcelona (2005), "Impacto Económico del Port de Barcelona" Año 2000
- Port de Barcelona (2014), "Actividad de cruceros en Barcelona. Impacto sobre la economía catalana y perfil socioeconómico del crucerista".
- Ports de Balears (2011), "El impacto económico de los puertos del estado en Baleares".
- Fundación Valenciaport (2015), 1ª Convención sobre el Turismo de Cruceros y RSE, en Argentina.