

5. -EL MERCADO DEL CRUCERO EN EUROPA

5.1-Comentarios generales.

Cuando se habla de industria del crucero inmediatamente se piensa en los EE.UU. Hay razones para ello. A pesar de su existencia anterior en Europa, puede decirse que fue en Norteamérica donde nació la moderna industria del crucero a partir de la década de los años sesenta, y más concretamente, en el Caribe.

No se puede decir que la industria no exista en otras áreas, sino que la diferencia es abrumadora a favor del mercado y la industria norteamericanas, no tan solo en la importancia de las compañías sino también en número de pasajeros y su potencial crecimiento..

En el párrafo 2.1.1 del capítulo 2 “*La Industria del Crucero en 2001*”, la tabla 2.1 nos muestra las siguientes cifras previstas para 2001 que se cumplieron sobradamente.

Se preveían en el mercado norteamericano, unos 7,5 millones de pasajeros; en el europeo, aproximadamente 1.900.000, y en el asiático poco más de 800.000.(*Passengers Ships Association.UK.2000*). Los cálculos finales, aún no concluidos, confirman que las previsiones han sido superadas.

El 70% de los cruceristas en Europa proceden del mercado americano, por lo tanto, no es aventurado decir que la industria europea del crucero está dominada por el mercado norteamericano.

El mercado del crucero es de una gran vulnerabilidad siendo muy afectado por factores que en otros sectores del turismo no tendrían tan graves consecuencias. Independientemente de otras razones con menor incidencia, se pueden considerar como más importantes tres causas: terrorismo, situación política y recesión económica

Un ejemplo evidente de ello es la consecuencia de los acontecimientos del 11-S en los EE.UU. Los efectos que estos actos de terrorismo han causado en la industria del crucero han sido muy graves aunque, afortunadamente, no tan devastadores como se creía en principio ya que con posterioridad, se ha demostrado que han afectado a la industria en mucho menor grado que se preveía según la reacción inicial del mercado. (*G.P.Wild 2001*)

Ninguno de los actos terroristas acaecieron en un barco y ni siquiera en un puerto. Sin embargo, las consecuencias inmediatas fueron realmente preocupantes: las cancelaciones de las reservas llegaron a alcanzar hasta el 50 %, en muchos casos y, aunque no fue esta la única razón, precipitaron la bancarrota de dos importantes compañías norteamericanas: Renaissance Cruises y American Classical Voyages (AMV).

A pesar de las pesimistas previsiones de recuperación del mercado, la gran sorpresa ha sido la casi inmediata vuelta a la normalidad, ya que el mercado se ha recuperado de una forma sorprendente.

Entre otros acontecimientos que también afectaron gravemente a la industria del crucero, se pueden citar tres de la mayor importancia sobre otros: el secuestro del *Achille Lauro* en 1985, la guerra del Golfo en 1991 y la guerra de Kosovo en 1999. Dos de ellos han ocurrido en el Mediterráneo.

En el primer caso cuando se produjo el secuestro del *Achille Lauro*, el mercado no volvió a la normalidad hasta 1990, es decir cinco años después. En 1991, cuando estalló la guerra del Golfo la recuperación fue de cuatro años, es decir de 1991 hasta 1995, y en el caso de la guerra de Kosovo, el período de recuperación fue solamente de dos años, es decir, que en el año 2001 todo había vuelto a la normalidad. (G.P.Wild 2000).

Esta favorable situación no ha sido fruto de la casualidad, sino de una serie de medidas que las compañías navieras han activado y que han resultado efectivas.

Una de ellas, quizá la que mejores resultados ha obtenido, ha sido la retirada de un número importante de barcos que operan en Europa para emplearlos en zonas crucerísticas más cercanas a Norteamérica. La razón de esta decisión fue evitar que el pasajero norteamericano tenga necesidad de volar para efectuar un crucero.

5.1.1. -Estrategia de ventas en el mercado de cruceros en Europa y EE.UU.

Analizando y comparando las estrategias de venta de pasajes de cruceros y captación de cruceristas, en Europa y en Norteamérica, se encuentran grandes diferencias de sistemas y conceptos diametralmente opuestos.

En Norteamérica la distribución de ventas está dominada por muchos pequeños distribuidores y muy pocos grandes. El sistema que utilizan prácticamente todas las compañías americanas, es la contratación de pequeños distribuidores a través de todo el país. Igualmente, la industria norteamericana obliga a las grandes agencias con las que trabaja, a contratar distribuidores locales independientes, con el fin de que visiten directamente a los potenciales consumidores y fomenten el turismo de crucero en sus lugares de residencia. Carnival, por ejemplo ha vendido pasajes a través de 26.000 distribuidores menores durante los últimos años.

Contrariamente, en Europa las ventas de pasajes de cruceros están monopolizadas por los grandes distribuidores y agencias de viajes. Ejemplo de ello es el mercado alemán, que está prácticamente controlado por el gigante tour operador Preussag AG, que también domina el mercado de paquetes de vacaciones. Consecuencia de ello es que en Europa el pasajero que desea efectuar un crucero debe contactar con el agente de ventas, contrariamente al sistema americano, en que el agente contacta con el potencial pasajero directamente.

Por parte de los operadores norteamericanos se está tratando de convencer a los grandes tour operadores europeos para que substituyan su actual sistema de ventas por otro sistema más agresivo. Sus argumentos son que con aproximadamente el mismo número de habitantes con muy parecida capacidad adquisitiva a la de los norteamericanos, en la mayoría de los países de Europa, solamente el 2% de los europeos ha efectuado un crucero, frente al 11% de los norteamericanos. Esta diferencia, según los norteamericanos se debe, sino en su totalidad, en gran parte a la falta de agresividad y técnicas comerciales de venta europeas.

A las compañías norteamericanas les gustaría que su método fuera aplicado en Europa ya que, según manifestaciones de importantes operadores norteamericanos como Carnival Cruises, RCL y NCL, debido a este sistema de ventas solamente el 5% de sus cruceristas proceden del mercado europeo. Según los norteamericanos, el mercado europeo está poco extendido debido al sistema de dirigir sus ventas a través unos pocos grandes agentes. Para solucionar esta situación, que a su juicio está impidiendo la expansión del mercado, las compañías norteamericanas ya están tomando posiciones para implantar su sistema en Europa. Royal Caribbean ha establecido cinco oficinas en Europa con el fin de no depender en sus ventas exclusivamente de los tour operadores europeos y organizarlas según su sistema.

Norwegian Cruise Line, con cuatro oficinas en Europa, ha abierto otra en Berna, Suiza, con el fin de incrementar su presencia en el mercado helvético, a la vez que captar cruceristas europeos para el mercado norteamericano.

Muchas líneas de cruceros apuntan sus esfuerzos hacia Alemania por considerarlo un importante mercado, debido al número ciudadanos alemanes con un alto nivel económico y con seis semanas de vacaciones al año.

Las líneas de cruceros norteamericanas dirigen sus esfuerzos a mercados como el británico y el alemán, pero tampoco olvidan a países como Italia, España y Francia, que también poseen un importante potencial.

Por todo ello, no es difícil suponer que si los operadores europeos no reaccionan urgentemente reorganizando sus actuales estrategias de ventas, están en peligro de perder su actual hegemonía en Europa, permitiendo que, basándose en el mercado de libre competencia, empresas norteamericanas acaparen gran parte del mercado europeo.

5.2. - La nueva industria europea del crucero

El mercado del crucero marítimo europeo se divide en cinco bloques que, en orden de importancia, son: británico, alemán, francés e italiano. El cuarto bloque está formado por el resto de los mercados europeos y los cruceros fluviales por los grandes ríos europeos.

En el año 2001 el número total de pasajeros europeos que efectuaron un crucero marítimo, excluyendo al emergente campo de cruceros interiores por los principales ríos europeos, en el año 2001, ha sido de 2,1 millones, distribuidos según la tabla 5.1.

Mercado	Cruceristas año 2001
Británico	800.000
Alemán	392.000
Francés	300.000
Italiano	450.000
Español	65.000
Otros	93.000
Total	2.100.000

Fuente : Fairplay Review Tabla 5.1

Tradicionalmente el mercado europeo más importante ha sido el británico. Antes de la gran expansión del turismo de crucero en Norteamérica en la década de los sesenta, los cruceristas británicos disfrutaban de viajes de crucero por el Mediterráneo y norte de Europa y, en menor cuantía, a otros destinos.

La firma G.P.Wild International, especializada en análisis del mercado de crucero, calcula que la cifra de 7 millones de cruceristas del mercado norteamericano en el año 2001 podría convertirse en 8,2 millones en el año 2005. Estas cifras significan que solamente el 2,05% de pasajeros en el año 2001 y el 2,26 % en el año 2005, habrán efectuado un crucero.

En cuanto a los 2,1 millones de cruceristas europeos en el año 2001, se calcula poder conseguir fácilmente a los 2,7 millones en el 2005, y a 3,5 en el año 2010. A pesar de ello, estas cifras representan únicamente el 0,9 % de la totalidad de la región, porcentajes muy por debajo de la industria norteamericana.

En Europa las circunstancias han cambiado notablemente en los últimos cinco años. El nivel de vida y capacidad adquisitiva de los europeos ha aumentado notablemente siendo, sino igual, al menos muy cercano al norteamericano.

Todas estas circunstancias ya han sido detectadas y analizadas por las compañías europeas, y, aprovechando las cambiantes circunstancias en el mercado americano, una vez más hay que mencionar el 11-S, las compañías europeas están mostrando una favorable respuesta al reto, iniciando un amplio plan de expansión y de nuevas construcciones.

Debido a este plan de expansión, los analistas del mercado calculan que en el período del año 2002 al 2007 el aumento del mercado será de aproximadamente el 9%, es decir dos puntos más que el americano, ya que los cálculos más optimistas en esta región no se prevén superiores al 7%.

5.3. - Análisis de los principales mercados europeos.

El mercado europeo se divide a su vez de tres regiones principales: Norte de Europa, Báltico y Mediterráneo. También se puede considerar una

cuarta área que cómo se ha comentado anteriormente, se trata del mercado de crucero interior por los grandes ríos europeos.

5.3.1. - *El mercado británico.*

Los diferentes apartados de esta tesis, han demostrado gran importancia de este mercado, no solamente en el crucerismo moderno, sino incluso antes de la primera guerra mundial (*Fairplay 2001-3*).

Según muestra la tabla 5.1, el mercado británico de pasajeros de crucero alcanzó la cifra de 800.000 en el año 2001 que supuso un aumento de 3,5% con respecto al año anterior. *Passengers Shipping Association (PSA)* del Reino Unido, comenta que de no haber sido por los sucesos del 11-S y su crisis posterior, el aumento en el 2001 se hubiese acercado al 7 %.

La caída más importante en cuanto al mercado británico se experimentó el número de pasajeros que efectuaron cruceros desde Chipre, ya que cayeron de los 101.856 pasajeros del año 2000 a los 64.413 del año siguiente, sin duda debido a la situación de la isla en plena zona conflictiva del Mediterráneo

Los armadores y autoridades portuarias británicas están respondiendo muy favorablemente al actual reto con nuevas construcciones, modernizaciones de las infraestructuras portuarias y aumento de su flota que opera en Europa, incluso con unidades nueva construcción.

En cuanto a los puertos tradicionalmente cruceristas como son, en primer lugar, Southampton, seguido del puerto de Dover, están invirtiendo importantes sumas de dinero en nuevas estructuras y reacondicionamiento de las actuales terminales de pasajeros. La transformación ha sido tan importante, que ya ha sido galardonado como mejor puerto de “*turnaround*” del norte de Europa. En cuanto a Dover, su gran rival, continúa su ascensión en el ranking, habiendo mejorado bastante sus instalaciones. Debido a la desaparición de la compañía norteamericana Renaissance Cruises en el año 2001, en el 2002 sólo se esperan unas 100 escalas de Fred Olsen, Saga Cruises, Norwegian Cruise Line y Celebrity Cruises con su nueva unidad, *Constellation*.

Por su parte, el puerto de Harwick, espera recibir unas 43 escalas durante el año 2002.

Entre los nuevos desarrollos en el mercado británico se encuentran el establecimiento de Island Cruises, compañía formada por la británica Islands Tours y la norteamericana Royal Caribbean Cruise Lines, que está ofreciendo viajes económicos al Mediterráneo occidental, con puerto base en Palma de Mallorca.

Otro de los casos a resaltar en este campo es el de la agencia de viajes Thonsom, el tour operador mas importante de las islas británicas. Recientemente ha fletado el *New Amsterdam* construido en 1983, por período de tres años y medio para comenzar en la temporada del año 2003, substituyendo al veterano *Topaz* construido en 1956. El *New Amsterdam* será bautizado con el nombre de *Thomson Spirit*.

El capítulo de nuevas construcciones también es importante. En primer lugar hay que referirse al nuevo *Queen Mary 2*, de Cunard, de 150.000 GT, 2.620 pasajeros, con coste de \$780 millones, estando prevista su entrada en servicio para mediados del año 2003. Por el momento este nuevo buque será dedicado exclusivamente a viajes trasatlánticos retomando así la histórica tradición de los antiguos buques de línea. En el año 2005 terminará la construcción de otro nuevo buque de la serie *Vista* de 85.000 GT con capacidad para 1.958 pasajeros. A pesar de que la propiedad de Cunard en la actualidad no es británica sino que pertenece al grupo norteamericano Carnival, sus pasajeros continuan siendo mayoritariamente británicos.

Princess Cruises recibirá en el año 2002 dos nuevas unidades: el *Coral Princess* y el *Star Princess*, el primero de 88.000 GT y 1.848 pasajeros y el segundo de 109.000 GT y 2.600 pasajeros. Esta misma compañía está construyendo otros dos buques, el *Island Princess* y el *Diamond Princess* de 1.950 y 2.600 pasajeros respectivamente, con entrega prevista para el año 2003.

Por su parte P&O Cruises recibirá en el año 2005, otros dos nuevos buques de 109.000 GT y 113.000 GT respectivamente con una capacidad de 2.600 pasajeros cada uno de ellos.

En menor escala, Saga Holidays que vende directamente sus productos a cruceristas de mas de 50 años, fletará el *Minerva* actualmente operado por P&O Cruises. También ha fletado el *R.8*, de la desaparecida Renaissance Cruises de 30.277 GT y capacidad para 680 pasajeros, habiendo comenzado sus operaciones en la primavera del año 2002.

Es decir, que por el momento, las operadoras británicas a partir del año 2002 hasta 2005, aumentarán su flota con ocho nuevas grandes y modernas unidades, con una capacidad de 18.806 pasajeros, con 855.000 GT.

Según información aparecida el 22.05.02 en *Fairplay Daily News*, el sector del crucero en el Reino Unido ha experimentado, por decimoquinto año consecutivo, un aumento de 2,4% en el número de pasajeros, habiendo alcanzado la cifra de 890.000. Según *Passenger Shipping Association*, por primera vez el aumento de pasajeros de cruceros marítimos, se ha incrementado más que en los EE.UU. Durante el año 2002 las compañías de cruceros están potenciando el mercado del crucerismo joven.

En cuanto al crucerismo fluvial, bastante extendido en el Reino Unido, permanece estable con aproximadamente 117.000 pasajeros, después de haber experimentado un importante aumento entre los años 1984 y 2000.

5.3.2. - *El mercado alemán.*

El mercado alemán ha sido tradicionalmente el segundo en Europa, después del británico. Sin embargo, en la actualidad el mercado italiano le ha superado en número de pasajeros, al llegar en el año 2001 a los 450.000 pasajeros frente a los 392.000 cruceristas alemanes. Ahora bien, aunque el mercado italiano ha sido superior en número, no lo ha sido en calidad. (*Lloyds Cruise International 2001*)

El nivel de crucerista de una y otra nacionalidad es totalmente distinto. El mercado alemán hasta hace muy pocos años ha sido, en la mayoría de los casos, un crucerismo muy conservador y dentro del segmento alto. Los alemanes normalmente no viajaban nada más que en barcos alemanes y de habla alemana, operados por compañías alemanas y con itinerarios adaptados al gusto alemán. Sin embargo existen evidencias, de que aunque los alemanes mantienen su preferencia por las compañías de su bandera, cuando deciden la alternativa de un buque extranjero sus preferencias se decantan por otras compañías europeas. Uno de cada tres alemanes que han efectuado un crucero últimamente, lo han hecho en compañías europeas

En un pasado muy reciente, la entrada de compañías extranjeras en el mercado alemán era muy difícil, ya que el extraordinario conservadurismo del pasajero alemán les inducía a navegar en buques alemanes y, sobre todo, en aquellos que el idioma usado a bordo sea el alemán. Esta situación ha variado notablemente, principalmente porque las navieras extranjeras

han adoptado la táctica de ofrecer al mercado germano buques específicamente adaptados a su idiosincrasia y con el alemán como idioma utilizado a bordo.

Estudios efectuados por la *German Tourist Bureaux Association* evidencian que las compañías extranjeras tienen una importante participación en el mercado alemán. En el año 2001 los operadores alemanes disminuyeron sus ventas en un 10%, mientras que los capturados por las líneas extranjeras que operan en el mercado germano, aumentaron un 21%.

En la actualidad hay doce compañías alemanas operando en su mercado. Como mínimo el doble de compañías internacionales, compite con ellas, entre las que se cuentan empresas tan importantes como Royal Caribbean International, Costa Crociere, Norwegian Cruise Line, Celebrity entre otras.

Es importante observar que de los 392.000 pasajeros del mercado germano, según declara Mr. Sudholter, experto en transportes del banco *Deutsche Verkehrsbank*, 150.000 son repetidores, es decir, que han efectuado uno o más cruceros con anterioridad, preferentemente en buques operados por compañías alemanas. Sin embargo esta tendencia está variando y la preferencia de los cruceristas alemanes por compañías extranjeras están aumentando considerablemente. Un ejemplo significativo es el caso de Costa Crociere que ha adaptado el *Costa Marina* a los gustos e idiosincrasia germanas, habiendo establecido el alemán como idioma oficial del crucero.

Según Mr. Richard J. Vogel, director de marketing de Seetours, se espera que durante el año 2002 el número de cruceristas alemanes alcance la cifra de 500.000. Siempre siguiendo las apreciaciones de Mr. Vogel, el potencial del mercado alemán será de unos 10 millones de cruceristas en los próximos años

Otro segmento muy importante en el mercado alemán es el crucero de navegación fluvial. Actualmente dieciséis compañías alemanas operan aproximadamente noventa y seis buques. El aumento en este segmento es espectacular.

En estas circunstancias los armadores han emprendido la construcción de nuevas unidades fluviales. En el año 2001 el crucerismo fluvial atrajo a 216.000 pasajeros.

En el mercado alemán es quizá en el que mejor se demuestra que el mercado europeo, contrariamente al norteamericano, opera con buques fletados, y que la gran mayoría de las operadoras son agencias de viajes ya establecidas en el turismo convencional que han entrado en el mercado del crucerismo. Existen muy pocos armadores con buques de crucero propios y que a la vez los operen directamente. Entre estos armadores se encuentran Hapag Lloyd, Peter Deilmann Reederei y Sea Cloud Cruises. Es decir, que solamente tres compañías son armadores y a la vez operan sus propios buques.

La lista de agencias de viajes que ofrecen y operan buques de crucero fletados por ellas mismas es mucho más importante. En este grupo se encuentran: Aida Cruises Seetours, de Rostok; Delphin Seereisen, de Offenbach; Phoenix Reisen de Bonn, Plantours and Partners de Bremen y Transocean Tours de Bremen.

Hasta hace poco tiempo la empresa Aida Cruises Seetours, era de propiedad mixta anglo-alemana en sociedad con la británica de P&O Cruises. Recientemente esta compañía ha adquirido la propiedad total. En la actualidad posee el *A Rosa Blu ex Crown Princess* y el *Aidavita*, de nueva construcción, de 42.000 GT y 1.300 pasajeros, recientemente puestos en servicios. Tiene en construcción el *Aidadaura*, y el *Aidabella*, buques gemelos del *Aidavita*. Debido a la reestructuración iniciada por P&O, la nueva compañía, que opera con el nombre de *P&O Aida Cruises*, puede considerarse también como armador. Una sección de la firma continúa con su tradicional mercado de turismo no marítimo.

Costa Crociere, originalmente italiana y en la actualidad propiedad total del grupo norteamericano Carnival, ha reacondicionado el *Costa Marina*, de 25.411 GT y capacidad de 772 pasajeros, construido en 1990, adaptado a las peculiaridades del mercado alemán para ofrecer viajes del segmento medio por el Mediterráneo. En invierno efectuará viajes por el Caribe. Costa está participando en el mercado germano a través de filial alemana *Costa Kreuzfahrten*

La flota alemana propia y la operada bajo fletamento por compañías germanas no son suficiente para la demanda del actual mercado alemán, por lo que en el año 2001 se encontraban operando en este mercado hasta veinticinco buques no alemanes.

El mercado en Alemania está tomando un gran impulso. Una de sus características era la elevada edad del crucerista. La edad promedio, hasta

no hace mucho tiempo, era de 55 años, nivel que en los últimos años ha bajado hasta los 49 años. La tendencia continúa a la baja.

5.3.3. - *El mercado francés.*

Durante estos últimos años, el mercado francés ha experimentado un importante desarrollo. En el año 1992 los cruceristas franceses fueron 120.000, que pasaron a ser 220.000 en el año 1999. El año 2000 no se caracterizó precisamente, por un aumento importante, ya que según la compañía inglesa *Maritime Evaluation Group*, el número de cruceristas fue de 223.000. Cálculos y recientes estudios basados en las reservas efectuadas hasta el mes de marzo actual, se espera conseguir un aumento del 10%, con lo que la cifra alcanzaría aproximadamente los 300.000 pasajeros en el año 2002. Esto situaría al mercado francés como el cuarto de Europa, después del británico, italiano y alemán.

En el orden de preferencia de los cruceristas franceses, se destacan en primer lugar el Mediterráneo con un 54%, seguido del Caribe, escogido por el 29% de los pasajeros que efectúan un crucero, y el resto prefieren el norte de Europa y mar Báltico.

Al igual que el alemán, en la actualidad el mercado francés está dominado por tres clases de operadores: armadores franceses operando sus propios barcos, agencias de viaje francesas, operando con buques fletados y por último, compañías extranjeras que han comenzado sus operaciones en el mercado francés aprovechando la actual situación de demanda.

En cuanto al primer grupo, pocos armadores franceses se pueden mencionar. Solamente la compañía naviera *Services et Transports* de Le Havre, comenzó la división de cruceros de su flota, construyendo dos buques de lujo, de propulsión mixta de motor y vela, llamados *Club Med I* y *Club Med II*, de 392 pasajeros de capacidad y 14.983 GT. Ambos fueron construidos en 1992, y desde el primer momento no fueron operados por los armadores directamente, sino que fueron fletados a la agencia de viajes Club Méditerranée. En 1999, *Services et Transports* vendió a Wind Star Cruises Cruises, del grupo norteamericano Carnival, el *Club Med I*, pasando a formar parte de su flota con el nombre de *Wind Surf*.

Otra empresa de bastante prestigio, es la Cie. Française de Croisieres, que hasta hace poco tiempo era propietaria del *Mermoz*, siendo este buque

considerado como un símbolo en el mercado doméstico de lujo que ha sido adquirida recientemente por Louis Cruises, de Chipre.

La importante compañía naviera CMA-CGM ha decidido diversificar su actividad al sector de la industria del crucero. Esta compañía ha retomado las actividades de la antigua French Line que en su momento, operó la Compagnie Trasatlantique Francaise, con sus prestigiosos *Normandié*, *Ile de France* y *France*. La nueva empresa actuará con el nombre de *CMA-CGM Croisieres et Voyages*.

Entre los principales tour operadores franceses que operan con buques fletados se encuentran TMR, Plaein Cap, Croisifrance, Look Voyages, Transtours y Nouvelles Frontieres.

TMR ha fletado varias veces el *Norway ex France* a Norwegian Cruise Lines. En los medios de la industria se comenta que TMR está interesado en adquirirlo para abanderarlo nuevamente en Francia y recobrar su antiguo nombre de *France*. El resto de las compañías mencionadas anteriormente, operan principalmente por el Mediterraneo con buques fletados.

Recientemente, la compañía Transtours, en sociedad con el grupo español Marsans, ha adquirido el *Oceanic* de 1.500 pasajeros del segmento budget, para operarlo principalmente en el Mediterráneo

Las compañías extranjeras que actúan en Francia están representadas por Costa Crociere, con aproximadamente el 25% de participación en el mercado, Festival Cruises, Mediterranean Shipping Cruises, Holland America Line y, hasta su desaparición en el año 2001, Renaissance Cruises, compañía que mantenía gran actividad.

5.3.4. - *El mercado italiano.*

Contrariamente a lo que ocurre en los mercados alemán y francés, el mercado italiano está operado por armadores propios, aunque en la actualidad la casi totalidad de las compañías italianas pertenecen a grandes grupos norteamericanos.

En el año 2001 el número de cruceristas italianos ha alcanzado la cifra de 250.000 . El pasajero italiano muestra su preferencia casi exclusivamente por los itinerarios por el Mediterráneo occidental.

En Italia la oferta está representada casi monopolísticamente, por Costa Crociere que, como ya se ha comentado anteriormente, es propiedad en su totalidad del grupo norteamericano Carnival, pero que aún sigue considerándose como compañía italiana. Por otra parte, el mismo grupo Carnival, visto el prestigio que Costa Crociere tiene en Europa, es proclive a mantener la idea de la europeidad de la compañía, está dedicando muchos de sus barcos al mercado europeo. Recuérdese que el *Costa Marina*, ha sido recientemente transformado y adaptado a las preferencias alemanas, para dedicarlo, casi exclusivamente, a este mercado.

El número de cruceristas que han escogido de Costa Crociere para efectuar un crucero ha ascendido aproximadamente a 447.000, de los cuales 175.000 han tenido su origen en el mercado italiano, 60.000 en el francés y 55.000 en el alemán. El resto pertenecen al mercado del Caribe.

En mayo de 2002 Mediterranean Shipping ha trasladado su división de cruceros Mediterranean Shipping Cruises (MSC), de Ginebra a Génova. Al mismo tiempo ha cambiado su denominación a *MSC Crociere Italiane*.

La compañía griega Festival Cruises, bastante introducida en el mercado italiano, está iniciando una gran campaña para ampliar su cuota de mercado mediante la oferta en el mercado italiano de su nueva construcción *European Star* con capacidad para 1.500 pasajeros, que se ha unido al *European Visión* y *Mistral*, ya en servicio en el mismo mercado.

En el año 2001 Mediterranean Shipping Cruises vendió un total de 30.000 cruceros. La principal fuente de ventas de MSC se encuentra en Nápoles, sede de la Flota Lauro, propiedad de Achille Lauro y también principal accionista de división de cruceros de Mediterranean Shipping Co.

Otra nueva compañía que se está introduciendo con fuerza en el mercado italiano es la griega Royal Olympic Cruises. Esta compañía tiene previsto efectuar 46 viajes desde Venecia al mar Egeo y Mediterráneo occidental con su buque de nueva construcción *Olimpia Explorer*, además de sus veteranos *Triton* y *Odysseus*.

No cabe duda de que el mercado italiano esta en plena fase de crecimiento. Italia, al igual que otros países mediterráneos, ha sido favorecido por la retirada en el año 2001, de los buques de las compañías norteamericanas a otras regiones. El Adriático ha sido una de las zonas europeas más favorecidas por esta circunstancia.

5.3.5. - *El mercado griego*

En la importantísima flota mercante griega, los armadores de cruceros han representado históricamente una mínima parte de la misma. Quizá por esa razón, aunque no sea la única, el comercio del crucerismo en Grecia no está muy extendido.

Grecia, compuesta por sus varios cientos de islas, forzosamente tiene que tener un gran tráfico de ferries para unir dichas islas entre ellas y la Grecia continental. Del puerto del Pireo zarpan diariamente decenas de buques que cubren el servicio interinsular. Estos mismos barcos son utilizados por los turistas que visitan Grecia y que, a efectos de este estudio, no se van a considerar.

En la actualidad son muy pocas las compañías griegas armadoras de barcos de cruceros. Gran parte de las que operaban en este campo o bien han desaparecido, se han asociado con otras compañías, o han trasladado su sede operativa a otros países, especialmente a los EE.UU. Como ejemplos más significativos se pueden citar Royal Cruise Line, absorbida por Norwegian Cruise Line, cuando ésta última ya estaba establecida en Norteamérica y de la que forma parte desde 1977. Otra importante compañía griega, el grupo Chandris, que también fue adquirida en 1999 por el grupo norteamericano Royal Caribbean Cruise Line, fue Celebrity Cruises; Royal Olympic Cruises fue adquirida en 1999 por la compañía chipriota Louis Cruises, y sigue operando desde Atenas.

Esto deja a Grecia con tres operadores de cierta importancia, manejando pequeñas flotas envejecidas en un extraordinariamente competitivo mercado. Estas compañías son: Dolphin Hellas, Majestic International Cruises y la división de cruceros de Minoan Cruises. Existe una cuarta compañía, Golden Sun Cruises, formada por la unión de Epirotiki Lines y Sun Cruises, que maneja tres buques con capacidades entre 400 y 800 pasajeros

Uno de los mayores problemas que se les presenta a los armadores griegos para ampliar su flota y participar más en la industria del crucero, es, sin duda, el alto coste y condiciones laborales de las tripulaciones griegas que navegan en buques bajo pabellón griego, siendo esta la razón de la casi endémica situación conflictiva entre los armadores griegos y los

poderosísimos sindicatos, así como la falta de subsidios por parte del gobierno griego a los armadores

Al contrario que en Francia y Alemania, no existen prácticamente agencias de viajes que operen buques fletados. Los pocos buques de cruceros de la flota griega están operados por sus propios armadores.

El puerto más importante de cruceros en Grecia es El Pireo, de hecho el puerto de Atenas por su proximidad geográfica. Este puerto goza de gran actividad en movimiento de pasajeros. En el año 2000 pasaron por sus muelles un millón de pasajeros. Sin embargo, hay que tener en cuenta que en esta cifra se incluye el movimiento de pasajeros propio del servicio interinsular de ferries de pasaje y carga así como los pasajeros de viajes de uno o dos días a las islas griegas, cercanas al Pireo.

El número de pasajeros a bordo de buques de crucero en el año 2000 fue realmente de 508.107, incluyendo los 278.469 de embarque y desembarque y los 229.638 de pasajeros en tránsito.

El número de cruceristas generado por el mercado griego está incluido en los 93.000 que muestra el cuadro 5.1, bajo la denominación de “Otros”.

5.3.6. - El mercado español

El mercado español no se distingue por figurar entre los primeros lugares. De los 2,1 millones de cruceristas que generó el mercado europeo durante el año 2001, apenas 65.000 han sido españoles. Sin embargo, es importante observar que durante el año 2000 la cifra de cruceristas españoles fue únicamente 15.000. Según Antonio Wangüemert, presidente de una agencia de venta de pasajes de cruceros de las navieras más importante del mundo en Barcelona, en el año 2002 la cifra de cruceristas españoles llegará a los 140.000, pudiéndose alcanzar los 200.000 en el año 2004.

Desde la desaparición de las grandes compañías de pasajeros españolas en las décadas de los cincuenta y sesenta, la industria del pasaje marítimo quedó limitada a la actividad de la compañía Trasmediterránea, que gozaba del monopolio exclusivo del servicio interinsular con las islas Baleares y las islas Canarias.

Cuando la industria del crucero comenzó su gran expansión en el mundo, el armador español, bien por falta de visión comercial, por apatía o quizá por falta de recursos, no participó en la emergente industria.

La participación en el mercado del Caribe, Norteamérica, Pacífico, etc., hubiera sido poco más que una quimera, debido a la enorme superioridad de la industria allí establecida, así como el tremendo potencial económico de las grandes empresas norteamericanas y británicas que invierten en este campo enormes sumas de dinero.

Sin embargo, en la última parte de la década de los ochenta y sobre todo a partir de principios de los noventa, cuando la industria en el Mediterráneo occidental comenzó su gran expansión, tampoco los armadores españoles tuvieron suficiente visión de futuro dejándose arrebatar, una vez más, por armadores extranjeros, la participación en el emergente e importantísimo mercado del Mediterráneo.

La única y tímida reacción fue el establecimiento en 1991, por parte de Transmediterránea, de dedicar uno de sus buques, el *Isla de Gran Canaria*, a la oferta de cruceros, al que bautizó con el nombre de *Don Juan*. Sin embargo debido a los problemas técnicos y de todo tipo, tuvo que suspenderse el servicio en 1993.

Consecuencia de la falta de oferta en el mercado español, dirigido al crucerista de habla española, ha sido que, de la modesta cifra de 65.000 pasajeros generados por el mercado español en el año 2001, la inmensa mayoría han efectuado sus cruceros en buques de armadores extranjeros que tocan, inician y finalizan sus cruceros en puertos españoles, navegando por el Mediterráneo.

Finalmente, aunque quizás a destiempo para obtener una aceptable participación en la industria, al menos en el Mediterráneo, se han creado en España dos empresas de cruceros, *Spanish Cruise Line* y *Pullmantur Cruises*. Sin embargo, la iniciativa no ha partido precisamente de armadores españoles. *Spanish Cruise Line*, establecida en el año 2001, es una asociación entre la naviera griega Festival Cruises, la agencia de viajes española Iberojet y la también española Compañía Trasmediterránea, que parece ser el único armador español con visión de futuro en el campo del crucerismo. Esta compañía ofrece viajes de una semana de duración, durante todo el año, por el Mediterráneo occidental, con un buque fletado a Festival Cruises. Con precios asequibles, está dirigida principalmente al

segmento de cruceristas de habla española. Esta compañía continúa su actividad en el año 2002.

La segunda de las compañías mencionadas, *Pullmantur Cruises*, es iniciativa de la agencia de viajes española Pullmantur. Comenzó en el año 2000 con el *Seawing Crown*, buque fletado a la empresa norteamericana Premier Cruises. Debido a la bancarrota de esta compañía y al embargo de sus buques, tuvo que suspender su servicio en septiembre de ese mismo año. No obstante, continúa su actividad, habiendo comprado el *Oceanic ex Big Red Boat I*, buque que perteneció a la quebrada compañía Premier Cruises. Actualmente se encuentra desarrollando sus actividades por el Mediterráneo occidental, ofreciendo cruceros económicos de siete días dirigidos a pasajeros de habla española. Recientemente ha fletado el R-8 ex *Renaissance Cruises*, para el mismo servicio.

Los operadores españoles calculan que, basándose en esta nueva oferta y las que posiblemente aparezcan en el futuro, y teniendo en cuenta el aumento de la capacidad adquisitiva de los españoles, el número de cruceristas aumentará hasta los 300.000 a partir del año 2005.

Una de las razones que permite vislumbrar este futuro optimista, además del mayor nivel de vida de los españoles, es la nueva oferta de buques mayores y más modernos que se traduce en una mayor competencia, como consecuencia de un substancial abaratamiento de precios que han descendido en más de un 25% en los últimos años

5.3.7. - *El mercado del Báltico*

Los países Bálticos no generan un importante número de pasajeros de buques de crucero). Sin embargo, su actividad en la industria es muy intensa, ya que sus puertos son visitados por todos los buques de crucero que operan durante la temporada de junio a septiembre. Durante este período, operan en esta zona las principales compañías de cruceros, entre las que se encuentran, Princess Cruises, Costa Crociere, Royal Caribbean, Carnival Cruise Line, Celebrity Cruises, entre otras. (*Fairplay 2000-5*).

A pesar de que la temporada es corta, la actividad crucerística durante el verano, es muy importante y activa. La fuente de cruceristas de esta área se

encuentra principalmente en los EE.UU, Reino Unido, Francia y, en menor medida, en los países del sur de Europa, España y Italia.

Algunos operadores locales, como Viking Line, han iniciado, en invierno, viajes de fin de semana entre Helsinki y Riga. Recientemente, Silja Lines ha comenzado la oferta de cruceros de corta duración entre Helsinki, Visby, Tallin y Riga.

5.3.8. Otros mercados europeos

Ya se han analizado los mercados británico, báltico, alemán, francés, italiano, griego y español. En el resto de los países europeos, el mercado de pasajeros no existe o si lo hay, es mínimo comparado con los ya estudiados.

Países europeos tan desarrollados y de tan alta capacidad adquisitiva como son los Países Bajos, Noruega, Dinamarca, Finlandia, etc., no son generadores de cruceristas, sino receptores de la industria.

Efectivamente, en el pasado, países como Holanda y Noruega han sido la cuna de grandes armadores de buques de crucero y de línea, pero en la actualidad o bien han sido adquiridas por compañías extranjeras, principalmente norteamericanas o se han asociado con otras empresas trasladando sus bases fuera de Europa.

Como ejemplo más notable, se puede citar Holland America Line, compañía holandesa de enorme prestigio e historia en el campo de los buques de línea de pasajeros y de buques de cruceros, hoy en día propiedad del grupo Carnival Corporation, con base en Seattle, Washington, USA. Otro caso destacable es el grupo griego Chandris establecido en Atenas, Grecia, que trasladó su sede corporativa a Miami, Florida, en 1989, fundando una nueva línea llamada Celebrity Cruises, que en 1994 pasó a formar parte del grupo Royal Caribbean Cruises, de Miami. Incluso la prestigiosa compañía Cunard Line, orgullo de la flota de pasajeros británica, después de pasar por diversas vicisitudes, ha sido adquirido finalmente en el año 1998 por el grupo Carnival Corporation y que trasladó definitivamente su sede corporativa a Miami desde donde actualmente opera.

Por el contrario, si bien Europa ha perdido la hegemonía de la industria del crucero, ha ganado un aspecto muy importante de la misma. La construcción de buques de crucero está prácticamente en manos de astilleros europeos, principalmente franceses, italianos, alemanes y finlandeses. En el capítulo 2, “*La Industria del crucero en 2001*”, en su apartado 2.2, se ha tratado, con cierta profundidad, este aspecto de la industria.

5.3.9. - *El mercado europeo del crucero fluvial.*

Aunque el mercado fluvial en Europa existe hace muchos años, su auge es relativamente reciente). Los operadores fluviales son principalmente alemanes, suizos y austriacos. También algunos operadores rusos que operan el Volga han entrado en este mercado. Los ríos europeos que absorben la mayor parte de este tráfico, son el Danubio, Elba y Rin, aunque últimamente también los cruceros por el Volga están experimentando un gran incremento. (*Fairplay 2002-10*).

Actualmente existen en servicio mas de cien barcos fluviales. La gran mayoría de los armadores de estos buques se han agrupado en defensa de sus intereses y coordinación del mercado a través de una sociedad internacional, la llamada *IG River Cruise (River Cruise Association)*. Fundada hace aproximadamente un año, esta asociación está compuesta por 11 miembros, representando a casi 100 barcos fluviales

La tabla 5.2 muestra las principales compañías de cruceros fluviales que operan en el mercado europeo

Compañía	País	Barcos	Región de actividad
Bingen-Rudhesheiner	Alemania	5	Rin
Donauschiffahrtsgeseschat Wurn	Alemania	7	Danubio
FPS-Frankische Personen Schiffahrt	Alemania	2	Main
Mindener Fahrgastschiffahrt	Alemania	3	Weser
Nekar Personenschiffahrt	Alemania	5	Nrckar, Rin, Main
Oberweser-Dampschiffaerst	Alemania	7	Weser
Sachische Dampfschiffahrts	Alemania	13	Elba
Ukranian Danube Shipping Company	Alemania	6	Danubio
Peter Deilmann Reederei	Alemania	10	Danubio, Elba, Oder, Rin, Main. Mosela, Rodano, Saona, y Po
Sea Cloud Cruises	Alemania	1	Danubio, Main
Dr. Lufner	Austria	5	Donau
Croisi Europa	Francia	10	Ríos europeos
Silla Tours	Suiza	7	Ríos suizos
K D. Triton AG	Suiza	9	Ríos suizos

Fuente propia

Tabla 5.2

Además de las compañías mostradas en el cuadro, existen numerosas compañías de menor entidad en Francia y Holanda, propietarias de uno o dos barcos, normalmente de poco tonelaje, que también ofrecen cruceros fluviales.

El pasajero alemán tiene gran predilección por los viajes fluviales. Del total de compañías operando esta clase de cruceros, 16 son alemanas, con total de 96 buques y 96.000 camas. Según cifras facilitadas por el *Deutsche Reisebüro*, en el año 2001 han efectuado esta modalidad de cruceros 216.000 pasajeros, con un aumento del 15,5 % sobre las cifras del 2000. El Danubio es el primer destino escogido por los alemanes, con 62.000 pasajeros, equivalentes al 36% del total. En segundo lugar, y con cifras muy parecidas ya que alcanzaron los 61.000 pasajeros, se encuentra el Nilo, seguido por los 31.000 cruceristas en otros ríos alemanes y 22.000 en ríos rusos. (*Bond Mary 2002*).

Sin duda el río estrella es el Danubio. Según cifras facilitadas por *Passau Tourist Office* y la *DGS Group* en Viena, el número de pasajeros de varias nacionalidades que efectuaron un crucero en el Danubio en el año 2001 fueron 110.000, en un total de 65 buques fluviales. En el año 2002 serán 70 los buques que ofrecerán viajes fluviales, ya que se han incrementado con cinco nuevas entregas con respecto al año 2001.

5.4. - Zonas del crucerismo en Europa.

A efectos de mercado y de itinerarios de cruceros, Europa se divide en dos zonas principales: Mediterráneo y norte de Europa y dentro de ésta una subzona: el mar Báltico.

El Mediterráneo representa en la actualidad el segundo mercado del crucero en el mundo después del Caribe. En los últimos años su importancia en el contexto mundial ha crecido significativamente. Hasta no hace muchos años el Mediterráneo era considerado como un mercado secundario con respecto al Caribe. Sin embargo el panorama ha cambiado radicalmente en los últimos tiempos. El crecimiento y desarrollo del mercado mediterráneo ha forzado a las grandes compañías a reconsiderar este concepto, dedicando parte de su más moderno tonelaje a la oferta en esta área.

En el Mediterráneo, existen a su vez dos sub-zonas: Mediterráneo oriental y Mediterráneo occidental. Del Mediterráneo oriental, se puede segregar el mar Egeo, ya que antes de la expansión del crucerismo en el Mediterráneo ya existía un mercado propio y en la actualidad continúa operando independientemente, servido principalmente por compañías locales griegas. Por otra parte, se puede considerar una zona central mediterránea que comprende el mar Adriático donde se inician los viajes a las islas griegas.

Con respecto al norte de Europa, que comienza en la Francia atlántica y termina en el Cabo Norte, se puede distinguir la zona de Europa occidental y la del mar Báltico.

Cada una de las zonas tienen un mercado y unas características propias y perfectamente diferenciadas. Por razones climatológicas todas ellas son estacionales.

Debido a la climatología, la estacionalidad es un factor determinante tanto en la industria del crucero en el Mediterráneo, como en la del norte de Europa. En la primera región mencionada su temporada alta se produce durante los meses de abril a octubre y dentro de este período, los más favorables son los meses de mayo, junio y octubre. Antes de abril y después de octubre, la actividad baja muy notablemente, con un volumen mínimo en el mes de febrero. En el norte de Europa la temporada de mas actividad se encuentra entre los meses de junio y agosto.

La publicación *Seatrade Cruise*, en su número de junio de 1998, edita el la siguiente tabla, que muestra la distribución mensual de la demanda de pasajeros de cruceros en el Mediterráneo y norte de Europa, en porcentajes con relación a la demanda mundial.

Región	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sept	Oct	Nov	Dic
Mediterráneo	0,93	0,87	2,70	6,61	10,44	8,14	8,23	9,35	12,50	12,44	3,74	1,34
N. de Europa	0,00	0,00	0,00	0,19	2,69	5,63	7,38	4,85	1,41	0,30	0,00	0,00

Fuente: *Seatrade Cruise* (1998)

Tabla 5.3

A pesar de que información la tabla anterior es un tanto obsoleta, puesto que está confeccionada con datos correspondientes al año 1998, sin embargo igualmente refleja la realidad de los años siguientes ya que aunque hubiera variado la participación, la tendencia es la misma en la

actualidad. En esta tabla se observa la diferencia de demanda entre el Mediterráneo y el norte de Europa, siendo la primera mucho mayor que la segunda, incluso en los meses más activos en ambas regiones. En el Mediterráneo, la demanda principal se encuentra en los meses de abril y junio y un posterior periodo en los meses de septiembre y octubre. En el norte de Europa, esta circunstancia se da en los meses de junio, julio y agosto.

Con relación al Mediterráneo, aunque se mantiene una gran oferta de cruceros en función de la climatología, recientemente algunas compañías han comenzado a operar durante todo el año, en algunos casos con la excepción de los meses de enero y febrero, ofertando precios al alcance de economías modestas.

Se pueden citar Spanish Cruise Line, empresa mixta hispano-griega, y Pullmantur Cruises, agencia española de viajes. Por su parte, Costa Crociere, perteneciente al grupo Carnival, ha aumentado sus operaciones en dos meses, comenzando en marzo y terminando en noviembre e, incluso en ocasiones, extendiendo sus actividades hasta el mes de diciembre.

Dentro del Mediterráneo la mayor actividad y número de barcos operativos, se encuentra en su zona occidental. Una de las principales razones de esta diferencia, a pesar de los grandes atractivos del Oriente Medio, es la inestabilidad política y social, que desde hace años impera en el área. De hecho en la actualidad, la gran mayoría de los cruceros se limitan a Mediterráneo occidental Adriático, mar Egeo e islas griegas.

En cuanto al norte de Europa, la temporada es mucho más corta, ya que se circunscribe a los meses de junio a septiembre. Los meses de julio a agosto son los de más actividad, debido a su bonanza climática. Durante estos meses, una gran cantidad de buques de crucero de todos los segmentos, operan en la zona.

Al igual que en el Mediterráneo, existen dos itinerarios distintos. Parte de ellos comienzan en sur del Reino Unido, escalando en puertos europeos, para después navegar por los fiordos noruegos hasta llegar a Cabo Norte. La gran mayoría, sin embargo, operan en el interior del mar Báltico, visitando las principales capitales bálticas, en cruceros con duración de cinco a siete días.

5.4.1. - Zona Mediterránea.

Ya se ha comentado anteriormente que el Mediterráneo se divide en dos zonas: occidental y oriental. Se puede hablar de otra tercera zona, menos importante, que comprende el mar Egeo y las islas griegas, zona que en la actualidad está también comprendida en la oferta de las compañías que operan en toda la zona oriental y mar Negro.

El producto típico en el Mediterráneo se divide en tres grupos, basándose en la duración del crucero. El primero corresponde al tradicional de 7 días y los otros dos a los de duración entre 9 y 12 días, por un lado y a los de más de 12 y menos de 15 por otro. Como promedio, puede considerarse que los primeros suponen el 50% del total, los segundos el 30% y los de más de doce días, el 13%. El restante 7% corresponde a aquellos que comienzan en el Mediterráneo oriental, escalando en los puertos mediterráneos y continuando hasta el norte de Europa, en la temporada de verano. (*Scorza Angelo 1999*).

Puesto ranking europeo	Puerto	País	Número de escalas	Número de pasajeros
1 (3)	Barcelona	España	473	572.571
2 (1)	Pireo	Grecia	813	525.959**
3 (6)	Kusadasi	Turquía	702	524.938
4 (6)	Mikonos	Islas griegas	588	397.092
5 (2)	Venecia	Italia	502	387.583
6 (13)	Nápoles	Italia	331	380.541
7 (8)	Civitavecchia	Italia	485	365.160
8 (4)	Rodas	Grecia	570	358.439
9 (2)	Limassol	Chipre	592	337.473**
10 (5)	Palma de Mallorca	España	386	337.270
11 (7)	Santorini	Grecia	507	321.673
12 (11)	Estambul	Turquía	310	247.367
13 (10)	Génova	Italia	210	221.164
14 (15)	Haifa	Israel	355	208.951
15 (17)	Livorno	Italia	209	198.450
16 (18)	Patmos	Grecia	360	187.231
17	La Valetta	Malta	213	182.309
18	Nice	Francia	246	179.601
19	Heraklion	Grecia	277	170.755
20	Marsella	Francia	148	169.732
21	Palermo	Italia	156	151.495
22	Túnez	Túnez	148	150.445

Fuente Lloyds Cruise International año 2001

Tabla 5.4

* Los números entre paréntesis corresponden al número que ocupaba en 1999

** Incluye los pasajeros de cruceros de 1 ó 2 días por las proximidades de la isla.

La tabla 5.4 nos muestra los principales puertos cruceísticos y número de pasajeros en el Mediterráneo en el año 2000, según la publicación *Lloyds Cruise International* en su número del año 2001, con datos confirmados para el mencionado año.

En el Mediterráneo operaron en el año 2001 un total de 86 buques, con capacidad para 84.693 pasajeros, según detalle de la tabla siguiente:

Categoría	Buques en operación	Total pasajeros	Promedio pasajeros por buque
2 estrellas +	13	8.439	649
3 estrellas	20	20.060	1.003
3 estrellas +	8	11.396	1.423
4 estrellas	16	22.936	1.433
4 estrellas +	15	14.433	962
5 estrellas	14	7.249	530
Total	86	84.513	

Fuente propia

Tabla 5.5

Tal y como se aprecia en la tabla 5.5 la oferta mayoritaria en el mercado mediterráneo es la de 3 y 4 estrellas, en sus dos variantes, normal y plus, con dominio de la de barcos de 4 estrellas. Los buques de categoría 3 estrellas totalizan una oferta de 31.996 pasajeros, mientras que los de 4 estrellas suman 37.369.

En el año 2002 el número de barcos ha aumentado y la capacidad de cada uno de ellos es superior. El promedio de pasajeros por buque ha aumentado considerablemente, ya que las nuevas unidades puestas en operación son buques de nueva construcción y diseño, con más capacidad de pasajeros por unidad.

El Mediterráneo occidental y central, han sido las zonas de cruceros que más ha sufrido las consecuencias indirectas de los acaecimientos del 11-S, junto con la zona del Caribe y Golfo de Méjico.

Al ocurrir los hechos del 11-S, la reacción del mercado norteamericano fue la anulación de reservas para el año 2002 hasta alcanzar, en algunos casos, más del 50 %. Sin embargo, la incidencia mayor fue la cancelación de las reservas para el mismo año 2001, hasta final de la temporada.

Es decir, al ocurrir los hechos a mediados del mes de septiembre, la temporada terminó prácticamente mes y medio antes ya que normalmente

dura hasta octubre. Incluso se dieron bastantes casos de interrupción del crucero antes de su finalización por parte de los pasajeros ya embarcados.

La reacción inmediata de los armadores norteamericanos fue la retirada anticipada de parte de sus unidades que operaban en el Mediterráneo, trasladándolas a otras áreas, principalmente al área del Caribe y Golfo de Méjico, mas cerca de las fuentes norteamericanas generadoras de cruceristas.

Esta decisión ha tenido una enorme influencia en el mercado europeo. Por una parte, ha provocado la reacción de las compañías armadoras y operadoras europeas para cubrir la ausencia de las unidades norteamericanas y, por otra ha puesto en evidencia que la industria del crucero en Europa estaba en manos de los armadores norteamericanos.

Es sabido que la industria en Europa está operada en gran parte, por agencias de viajes que operan barcos fletados, y muy pocos armadores, contrariamente a lo que ocurre en la industria norteamericana, donde la práctica totalidad de la industria está operada por las mismas compañías, formando grandes grupos de influencia mundial.

En contra de lo esperado por las compañías y los analistas del mercado del crucero, la recuperación ha sido tan rápida como inesperada, ya que en algo más de dos meses la demanda de reservas estaba al mismo nivel que antes del 11-S.

Debido a ello, y ya que la demanda para el Mediterráneo no solamente se mantiene, sino que incluso aumenta, las compañías norteamericanas han vuelto a programar sus cruceros por el Mediterráneo y Europa para las temporadas de 2002 y 2003.

Esta situación es consecuencia de las varias circunstancias concurrentes. Por una parte, la reacción de los armadores y operadores europeos de aumentar su influencia en el mercado propio; la entrada en servicio de nuevas unidades de las compañías europeas y norteamericanas durante el año 2002, y la vuelta al mercado europeo de las unidades que las compañías norteamericanas retiraron en septiembre de 2001.

Durante al año 2001 operaron en el Mediterráneo veinticinco compañías de cruceros, de las cuales doce corresponden a empresas europeas y catorce a compañías norteamericanas.

Las tablas 5.6 y 5.7 muestran las compañías que operaron en el Mediterráneo, durante el año 2001.

Compañías europeas

Armador /Operador	Nacionalidad	Numero de buques	Número de camas
Aida Cruises	Alemana	1	1.186
Aitours Cruises	Británica	4	4.342
Festival Cruises	Griega	5	6.336
Fred Olsen Cruises	Británica	2	1.409
Golden Sun Cruises	Griega	4	2.824
Island Cruises*	USA/Reino Unido	1	701
Louis Cruises	Chipriota	9	6.259
Mediterranean Shipping	Suiza	3	3.836
P&O Cruises	Británica	6	10.552
Royal Olympic Cruises	Griega	6	5.043
Sea Cloud	Alemana	2	164
Thomson Holidays	Británica	2	2.584
Total		44	45.246

Fuente propia

Tabla 5.6

* Sea trata de una empresa mixta formada entre la agencia de viajes británica First Choice y la norteamericana Royal Caribbean International

Compañías norteamericanas

Armador /Operador	Nacionalidad	Número de buques	Número de camas
Celebrity	USA	1	1.950
Costa Cruises	USA*	7	11.182
Cunard Lines	USA	2	2.622
Crystal Cruises	USA	1	1.000
Holand America Line	USA	3	4.671
Orient Lines	USA	2	2.136
Norwegian Cruise Line	USA	2	4.609
Radisson Seven Seas	USA	3	1.082
Renaissance Cruises**	USA	2	2.472
Royal Caribbean International	USA	3	6.586
Seaborn Cruises	USA	6	1.032
Silversea Sea Cruises	USA	4	1.307
Star Clippers	USA	3	610
Wind Star Cruises	USA	3	630
Totales		42	39.267

Fuente propia

Tabla 5.7

*. Aunque originalmente italiana, en la actualidad es propiedad de la compañía norteamericana Carnival Corporation.

** Renaissance Cruises se declaró en bancarrota en septiembre de 2001, cuando fue liquidada, y desapareció del mercado.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que no todas las compañías americanas operan en el Mediterráneo durante la temporada de abril a octubre, sino que algunas retiran sus unidades para operar en el Báltico y norte de Europa durante los meses de junio, julio, agosto y parte de septiembre, cuando nuevamente vuelven al Mediterráneo a terminar la temporada en esta región.

Esta estrategia la llevan a cabo todas las compañías excepto Costa Crociere y Royal Caribbean Cruise Lines que mantienen su servicio durante toda la temporada. Spanish Cruise Line y Pullmantur, ofrecen su servicio durante todo el año, excepto los meses de diciembre y enero.

El número total de camas en el Mediterráneo durante al año 2001 fue de 84.513. Para calcular la cantidad la disponibilidad real de camas durante la temporada se debe tener en cuenta no solamente las camas por buque, o lo que es lo mismo, el número de pasajeros, sino el número de camas-día. Esta es otra forma de calculo de disponibilidad en la industria del crucero. Para ello se multiplica el número de camas bajas de un buque por 350 días al año y se descuentan 15 días de los 365 del año, que es tiempo aproximado que el buque permanece inactivo para su entrada anual en dique seco y mantenimiento en general.

En el caso del Mediterráneo, no deben considerarse los 350 días, ya que la temporada tiene únicamente seis meses de duración, por lo que la cifra de días a tener en cuenta será únicamente de 175. Por lo tanto:

Total camas disponibles: $84.513 \times 175 = 14.789.775$.

Esta última la cifra corresponde a los días-cama disponibles en el Mediterráneo en la temporada de 2001.

Las perspectivas para el año 2002 son aún optimistas debido a la rápida recuperación del mercado después de la crisis provocada por los acontecimientos del 11-S en EE.UU. Una vez superada esta situación de crisis temporal, las compañías norteamericanas han vuelto al Mediterráneo y las europeas han aumentado su oferta notablemente. Se ha incrementado el número de barcos operativos, no solamente por la continuidad de las naves en servicio, sino por la entrada en el mercado de nuevas unidades. Por ejemplo, Festival Cruises ofrecerá cruceros por el Mediterráneo occidental con sus nuevas unidades de 1.500 pasajeros, *European Stars* y *European Vision*.

La única baja importante es la de los buques de la disuelta compañía norteamericana Renaissance Cruises. Sin embargo, aunque la compañía ha desaparecido, sus buques continuarán navegando, operados por sus nuevos propietarios o fletados, como es el caso de R-3, que ha sido fletado por la compañía de viajes española Pullmantur para ofrecer cruceros por el Mediterráneo.

Igualmente ha incrementado sus ofertas, con dos buques, la compañía mixta hispano-griega, Spanish Cruise Line, así como la mencionada Pullmantur, que operará con dos buques.

La oferta cruceística para 2002 en el Mediterráneo ha aumentado en un veinte por ciento con respecto al año 2001. La desaparición de Renaissance Cruises ha sido sobradamente compensada por la entrada en servicio de nuevas unidades. Puertos como Barcelona y Palma en España, Génova en Italia y Marsella en Francia, esperan un incremento espectacular en escalas y, en consecuencia, en el número de pasajeros que recibirán durante la temporada.

Estudiando la oferta para el Mediterráneo durante el año 2002 junto con los itinerarios ofrecidos, se observa un aumento muy importante en la zona occidental, habiendo disminuido sensiblemente en la oriental. La zona central, es decir, la que corresponde al mar Adriático, ha sido también notablemente beneficiada por esta situación. Los puertos de Venecia, Bari, Ancona, Ravena y Drubrovnik, han visto incrementadas sus escalas, por el aumento del número de viajes en la zona. La razón principal de esta situación es la inestabilidad en esta zona mediterránea, causada por la situación política y el conflicto árabe-israelí. A raíz del 11-S, el Mediterráneo oriental perdió cerca del 60% de pasajeros durante los últimos cuatro meses de 2001.

5.4.2. -Principales puertos de cruceros del Mediterráneo.

Los puertos cruceísticos ya establecidos y aquellos que se están promocionando para entrar en la emergente industria del crucero se han agrupado en una asociación llamada *MedCruises*, fundada en Roma en 1996 con 25 miembros. A principios del año 2002, formaban parte de esta asociación 52 puertos mediterráneos y del mar Negro. Por orden alfabético son los siguientes:

Alicante, Alejandría, Ancona, Baleares (Palma de Mallorca, Ibiza y Mahon), Barcelona, Bari, Cagliari, Cartagena, Catania, Ceuta, Civitavecchia, Dubrovnik, Empedocle, Génova, Gibraltar, Haifa, La Spezia, Lisboa, Livorno, Lárnaca, Limassol, Málaga, Marsella, Messina, Mónaco, Nápoles, Niza, Odessa, Palamós, Palermo, Pireo, Portu Quatu (Cerdeña), Tánger, Portoferraio, Pula (Croacia), Salerno, Savona, Sete, Sebastopol, Tarragona, Tesalónica, Tolón, Túnez, Valencia, Valetta, Venecia, Villefranche, Volos y Yalta.

Cualquier puerto puede recibir buques de cruceros siempre que posea muelles con suficiente longitud y calado apropiado. Sin embargo, los puertos de escalas habituales de buques cruceros deberán estar dotados de una serie de características específicas, que no son solamente la posibilidad de entrada y atraque seguro. Debe de estar equipados con las estructuras necesarias para dar servicio a los cruceristas y cubrir las numerosas necesidades y condicionantes que ello conlleva.

Los puertos, a efectos de la industria del crucero, se dividen en dos grandes grupos: *puertos base (hubport)* y *puertos de tránsito*.

En los primeros se realizan las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros y suelen ser principio y fin de itinerarios (*turnarounds*), para lo cual deben estar dotados de toda clase de equipamientos, terminales de pasajeros en régimen de crucero, buenos accesos al puerto y comunicaciones con el exterior, teniendo cercanas y fáciles conexiones con aeropuertos internacionales, facilidades por parte de las autoridades de emigración, etc.

En el Mediterráneo los puertos más importantes en esta clase son Barcelona y Palma de Mallorca en España; Marsella en Francia; Génova, Venecia y Civitavecchia en Italia; Pireo en Grecia; Estambul en Turquía y, últimamente, algunas compañías están considerando también el puerto de Alejandría, dentro de esta categoría. El puerto de Haifa habitualmente con un importante tráfico, debido a la situación de guerra, por el momento no tiene ninguna actividad en cuanto al crucerismo se refiere.

En la tabla 5.8 se muestra el número de pasajeros que tocaron en puertos mediterráneos desde el año 1992 hasta el año 2000. Las cifras reflejan los pasajeros en su totalidad, es decir, aquellos que escalaron en puertos tanto en régimen de embarque y desembarque (*turnaround*), como de tránsito, ordenados por orden alfabético. La información para la confección del

cuadro anterior, procede de MedCruise, con datos facilitados por los puertos miembros de esta asociación.

El resto de los puertos son considerados como puertos de escalas de tránsito donde el pasajero únicamente visita el puerto como medio de hacer turismo y efectuar excursiones. En estos puertos, los buques de crucero, no es necesario su atraque a muelle. En muchas ocasiones, los buques quedan fondeados y los pasajeros desembarcan por medio de embarcaciones auxiliares. La tabla 5.4 se muestran los 22 puertos crucerísticos principales en el Mediterráneo durante el año 2000, ordenados por orden de importancia en cuanto al número de pasajeros y el lugar que ocupaban en el año 1999.

Puerto	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Alejandría	34.000	93.000	51.000	54.000	53.000	55.000	43.000	58.000	120.867
Ajaccio	7.413	22.560	25.674	66.044	65.933	72.080	86.558	77.400	117.076
Alicante	10.913	9.335	9.546	9.250	17.731	11.933	13.695	18.264	15.500
Ashdod	62.285	37.563	68.621	72.672	81.392	93.007	107.157	86.809	67.660
Barcelona	132.208	152.082	174.008	233.389	277.324	358.283	466.268	546.023	573.571
Bari*	8.569	14.198	15.745	22.435	22.318	99.304	120.527	1506	106.789
Bonifacio	Nd	3.168	3.860	4.470	4.124	5.885	6.994	9.198	6.544
Cagliari	Nd	Nd	Nd	5.777	8.687	9.443	12.977	23.695	25.000
Cannes	47.427	43.844	31.936	44.210	51.067	54.873	56.486	60.798	105.594
Cartagena	Nd	Nd	Nd	3.653	1.722	2.401	3.934	20.735	18.000
Ceuta	Nd	1.207	550	1.325	621	646	4.076	4.832	5.309
Civitavecchia	55.258	96.827	95.887	165.961	156.241	259.122	255.953	296.213	392.103
Dubrovnik	Nd	Nd	Nd	Nd	Nd	Nd	59.500	13.500	65.000
Estambul	N/d	247.367							
Génova	183.588	209.052	292.982	310.528	399.227	353.566	364.647	569.124	397.516
Gibraltar	67.537	67.136	68.957	85.661	96.634	70.081	93.300	123.122	133.069
Haifa	301.849	307.991	362.147	299.379	246.014	255.100	253.128	254.852	250.349
Ibiza	60.539	46.848	51.136	77.645	49.852	59.361	36.064	45.768	37.516
Kusadasi	N/D	524.938							
Lárnaca	36.448	41.649	16.567	7.892	14.224	8.104	4.003	3.471	34.340
Limassol**	724.593	627.006	734.202	690.994	582.531	609.676	604.373	690.174	884.609
Livorno	Nd	Nd	Nd	65.391	114.244	178.771	197.743	251.394	237.119
Málaga	78.077	73.166	89.586	106.528	96.679	97.646	105.965	167.327	134.100
Mallorca	71.408	85.988	97.444	167.458	281.556	422.347	392.750	582.257	507.486
Mahon	20.904	27.445	37.098	49.076	37.505	67.797	70.745	93.152	76.630
Malta	52.330	67.444	62.820	78.130	73.352	130.041	147.484	192.765	172.178
Marsella	6.219	8.434	21.066	18.954	62.472	65.955	152.708	148.511	165.381
Mesina	22.985	61.083	25.128	26.959	35.484	72.269	120.708	111.868	128.023
Mikonos	N/d	397.092							
Mónaco	Nd	24.096	21.629	22.854	25.749	21.550	56.331	60.247	77.510
Napoles	Nd	Nd	Nd	176.000	194.875	236.786	334.695	502.265	404.568
Niza	88.547	71.249	91.768	136.578	122.262	181.515	218.198	193.780	195.184
Odessa	1.195	424	1.100	226.000	173.000	160.000	189.000	149.000	172.200
Palermo	32.184	50.995	61.023	82.398	98.552	90.143	83.171	135.427	157.092
Patnos	N/d	187.231							
Pireo	213.889	378.983	402.363	412.267	422.567	429.946	436.674	384.847	506.107
Portoferraio	17.663	18.148	17.998	36.858	23.461	20.123	36.257	24.372	28.850

Portivechio	N/d	2.689	1.104	2.458	5.485	2.440	2.764	18.518	11.155
Savona	Nd	Nd	1.937	223	12.168	98.646	102.755	89.332	120.071
Sete	2.200	5.600	12.000	16.764	9.343	3.639	6.032	1.642	17.283
Sebastopol	Nd	Nd	Nd	Nd	Nd	12.092	8.154	4.926	2.423
Sharm el Sheik	376.000	288.000	328.000	297.000	282.000	283.000	223.000	276.000	278.000
Rodas	N/d	358.439							
Salónica	2.499	7.345	6.613	4.500	4.500	4.290	5.201	5.687	14.459
Santorini	N/d	321.673							
Tarragona	384	-	685	4.031	3.339	654	577	582	1.869
Túnez	30.759	51.509	66.826	83.192	66.500	130.304	100.810	156.247	170.000
Var Region***	41.362	49.196	45.661	51.869	32.115	42.330	39.026	58.771	70.000
Trieste	14.276	13.185	12.143	6.383	10.247	13.174	12.076	8.209	8.350
Valencia	4.824	4.803	7.251	2.199	1.891	2.423	665	3.169	10.219
Venecia	165.767	205.888	214.426	242.884	262.752	299.450	335.483	97.388	337.473
Yalta	38.975	21.000	25.000	14.000	23.323	16.853	24.000	23.795	22.082

Fuente MedCruise / Lloyd Cruise International Tabla 5.8

* La caída en el número de pasajeros en el puerto de Bari fue debido a la guerra de Kosovo al igual que en el puerto de Venecia.

** En estas cifras se incluyen los pasajeros que efectuaron cruceros de uno o dos días de duración alrededor de Chipre y puertos cercanos del continente, por lo que no se contabilizan a efectos de estadísticas del crucero marítimo.

*** Corresponde a los puertos de Tolon, St. Tropez, Porquerolles, Le Lavandou, Croix Valner,

Si se comparan estas cifras con las mostradas en la tabla 5.4 editado por la publicación Lloyds Cruise International, las diferencias son evidentes y, en algunos casos, muy importantes.

En la tabla 5.8 se puede observar que se han incluido varios puertos de los que figuran solo los datos correspondientes al año 2000. Ello es debido a que este último cuadro ha sido confeccionado con información facilitada por MedCruise, y se refiere sólo a sus miembros.

Los puertos de Kusadasi, Mikonos, Santorini y Patmos corresponden todos ellos a pequeños puertos en las islas griegas, y el de Estambul a Turquía. Ninguno de ellos es miembro de MedCruise. Sin embargo, son puertos que, aunque sin importancia comercialmente, excepto el de Estambul, son de gran movimiento turístico.

En varios de ellos, como son los de Santorini, Mikonos y Patmos, ni siquiera se atraca por no disponer de muelle apropiado, sino que el buque queda fondeado y el servicio de embarque y desembarque de pasajeros se realiza por medio de embarcaciones auxiliares.

5.4.3 Características de los principales puertos turísticos del Mediterráneo

En la actualidad están considerados como principales puertos de escala de buques de crucero en el Mediterráneo, independientemente del número de cruceristas, los de Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Marsella, Niza, Génova, Livorno, Civitavecchia, Nápoles, Bari, Venecia, Dubrovnik, Pireo, Estambul, Kusadasi, Port Said y Alejandría

Existen otros puertos que si bien no están dotados de infraestructuras para este tráfico marítimo, su importancia radica en el número de pasajeros que los visitan. No obstante, estos puertos o fondeaderos están equipados con los medios de seguridad necesarios y servicios suficientes, lo que les hace atractivos para el tráfico de buques de crucero. Las razones de ello son sin duda los atractivos turísticos e históricos de su entorno, lo que hace que la escala en estos puertos sea considerada por los operadores de la industria.

Ya se ha visto en la tabla 5.4, los 30 primeros puertos crucerísticos, ordenados por número de pasajeros que han recibido en el año 2000. Puede observarse que algunos de ellos, como Santorini, Mikonos y Patmos, en las islas griegas, son fondeaderos, y algunos otros no tienen infraestructuras específicamente dedicadas a la industria del crucero como son, por ejemplo, los de Rodas en Grecia, Odessa en Ucrania, Gibraltar Montecarlo, etc.

En cuanto al número de pasajeros por puerto que se dan en las tablas, según la fuente que se consulta las cifras varían notablemente, y en consecuencia, variaría su puesto en el ranking mundial. En unos casos por discrepancias entre las diferentes autoridades portuarias y estamentos involucrados en la industria como en publicaciones especializadas en la industria e incluso en informaciones de prestigiosos analistas. Uno de las discrepancias más comunes es el considerar cómo pasajeros en régimen de crucero a aquellos que efectúan travesías locales o simplemente travesías de corta duración. El ejemplo más evidente lo encontramos en la tabla 5.8, en el puerto de Limassol, donde se da una cifra de 884.609 pasajeros.

Los puertos mencionados son los considerados internacionalmente como seguros y equipados para la industria crucerística, teniendo en cuenta los atraques, infraestructuras para el servicio de pasajeros, suministros en general, etc.

En el siguiente análisis no se analizarán los puertos españoles comprendidos por haber sido ya estudiados en el capítulo 3, apartado 3.3.

Puerto de Marsella - Francia

En la actualidad posee dos terminales de cruceros y muelles con una longitud de 680 metros y calados entre los 7,5 y 10,5 metros. Las autoridades portuarias tienen en proyecto la construcción de cuatro muelles, prevista su terminación para el año 2004. que le permitirá aceptar los buques de crucero de cualquier generación.

A últimos del año 2002 entrarán en servicio tres nuevos muelles de 1.900 metros en total, suficientes para atracar buques de hasta 300 metros de eslora.

Durante el año 2000 en este puerto recibió la visita de 165.381 cruceristas, y en el año 2001 ha recibido casi los 245.000.

Puerto de Niza/Villefranche - Francia

El puerto de Niza tiene cuatro muelles desde 112 a 245 metros para buques cruceros, con un calado medio de 5 a 7 metros. Las características de sus muelles no permiten el atraque de los buques de cruceros de la última generación, ya que todos ellos superan los 250 metros de eslora con un calado comprendido entre los ocho y diez metros. Sin embargo, tiene un magnífico fondeadero, que es utilizado por esta clase de barcos. En la actualidad tiene un gran programa de expansión mediante la construcción de un muelle para poder atracar buques de la última generación.

El puerto de Villefranche, posee dos atraques para buque de hasta 360 metros y disponer de estación marítima adecuada.

Entre los dos puertos, en el año 2000, recibieron 195.184 pasajeros y se calcula que el año 2001, se recibieron aproximadamente 250.000.

Puerto de Génova - Italia

Este puerto ha sido tradicionalmente la base de los cruceros del mercado italiano. Posee una terminal de pasajeros que ha sido renovada recientemente, dotándola de los servicios actualizados que requieren las

operaciones de buques de cruceros de última generación. Génova puede admitir cinco barcos de hasta 300 metros simultáneamente.

En los últimos años, Génova está recuperando su anterior importancia en la industria del crucero en el Mediterráneo. En el año 1991, recibió 175.000 pasajeros, habiendo llegado en el año 2000 a casi los 400.000.

En cuanto a los muelles específicos de atraque de buques de crucero, en la actualidad posee cinco muelles con una longitud total de 2.770 metros, con entre 7,5 y 11 metros de calado. Tiene en construcción otros dos nuevos atraques de 310 metros cada uno con el mismo calado, por lo que la posibilidad de admisión simultánea de buques de crucero aumenta hasta siete. Además se está construyendo una nueva terminal de pasajeros.

Es puerto base para el Mediterráneo de Costa Crociere. Aunque hoy en día se encuentra en su totalidad dentro del grupo norteamericano Carnival Corporation, todas sus operaciones para Europa son dirigidas desde Génova.

Este puerto es el actual gran competidor de Barcelona, al que aspira a superar, habiendo recibido en el año 2000 casi 400.000 cruceristas, frente a los 573.571 de Barcelona. En el año 2000 ha ocupado el puesto número seis en el ranking de puertos crucerísticos del Mediterráneo. Las autoridades del puerto esperan recibir 675.000 pasajeros en el año 2002.

Puerto de Livorno - Italia

Ocupa el puesto quince en el ranking del Mediterráneo, ha sido visitado por 237.119 pasajeros en el año 2000. Está dotado de cuatro muelles especiales para atraque de buques de cruceros, con una longitud total de 450 metros u un calado medio de 7.5 metros. Posee terminal de pasajeros.

Las características de sus muelles no le permiten recibir buques de más de 250 metros aunque posee un buen fondeadero donde quedan los buques de mayor porte.

A pesar de las relativamente modestas dimensiones de sus muelles, es un puerto de gran actividad por ser la puerta de entrada a una región importante desde el punto de vista turístico. Es también un puerto muy importante en cuanto a reparaciones se refiere, ya que posee un dique seco

de 350 metros lo que permite la operatividad de los mayores buques de crucero que navegan actualmente.

Puerto de Civitavecchia - Italia

Puerto de escala para visitar Roma, tiene un importante movimiento de buques de crucero. En el año 2000 recibió 392.103 pasajeros y ocupó el octavo puesto en el ranking europeo.

Posee un total de veinte muelles, con longitud de 3.509 metros de longitud y un calado medio de 14 metros. Posee además terminal de pasajeros. El número de atraques que se cita corresponde a la totalidad del puerto, incluyendo los muelles comerciales que son utilizados en caso de congestión, si los muelles específicos de cruceros no se encuentran disponibles.

Desde el año 2000, el puerto tiene en ejecución un importante plan de expansión, en el que se contempla la construcción de un muelle de 550 metros específico para cruceros, dotado de una nueva terminal y toda clase de servicios.

Puerto de Nápoles - Italia

Este puerto es capaz de acomodar buques de última generación. La máxima dimensión admitida es 380 metros de eslora y 40 metros de manga. Tiene cuatro muelles de atraque con una longitud desde los 190 a los 350 metros. Así mismo posee una buena terminal de pasajeros, situada en el centro de la ciudad.

Durante el año 2000, recibió 404.568 pasajeros y ocupa el quinto puesto en el ranking del Mediterráneo. Su importancia sigue en alza por los planes de ampliación que las autoridades están desarrollando.

Puerto de Bari – Italia

Este puerto adriático está aumentando su importancia en los últimos años. Situado estratégicamente en la costa italiana, se encuentra en los itinerarios que comienzan en Venecia, para seguir a las islas griegas, de manera que en el año 2000 llegaron a transitar por sus muelle 106.879 pasajeros y se

espera que en el 2001 haya conseguido la cifra de 150.000. Para 2002 están previstas 131 escalas en el puerto.

Está dotado de dos muelles para buques de cruceros, con una línea de atraque de 400 metros y un calado de 10,5 metros con terminal de pasajeros.

Las autoridades tienen construcción dos nuevos atraques de 400 metros cada uno, que estarán operativos a finales del año 2002.

Puerto de Venecia - Italia

Este puerto tienen un total de 18 muelles dedicados al atraque de buques de cruceros, distribuidos en tres diferentes terminales, y capaces de acomodar buques de hasta 300 metros de eslora.

La *Terminal de San Basilio* tiene un muelle con una longitud de 790 metros. La terminal *Marítima* esta compuesta de un muelle de 1.550 metros y, por último la terminal *Riva Sete Martiri* posee un muelle de 360 metros. Los calados medios en las tres terminales se encuentran entre los 7.5 y 9,5 metros.

Venecia es el puerto base en el Adriático, donde se inician la totalidad de los cruceros de la parte central del Mediterráneo, habiendo transitado por sus muelles en el año 2000 un gran número de pasajeros, que han alcanzado la cifra de 337.473.

Puerto de Dubrovnik / Korkula - Croacia

Estos dos puertos croatas están cobrando cada vez más importancia en el contexto de la industria, después de su estabilización política y social. En la actualidad forman parte de todos los itinerarios que parten del Adriático con base en Venecia.

Sus características son las siguientes:

Dubrovnik; máxima eslora permitida 280 metros, pero sin límite de manga. Posee seis muelles con un total de 1.250 metros y un calado desde los 6 a los 10,5 metros. Buen fondeadero para los buques de mayores dimensiones.

Korkula, máxima eslora permitida 170 metros con un límite de manga de 40 metros. Tiene un muelle de 270 metros con un calado máximo de 6 metros.

Debido al incremento que está experimentado el crucerismo en la parte central del Mediterráneo, el puerto de Dubrovnik está tomando cada vez mas protagonismo. No existen datos hasta 1998, año en que recibió 59.500 pasajeros, siendo únicamente de 13.000 en 1999 debido a la guerra de Kosovo, y alcanzando nuevamente el nivel de los 65.000 en el año 2.000. Para 2001 se esperan mas de 100.000 cruceristas.

Puerto de Pireo - Grecia

Este puerto es el más importante del Mediterráneo oriental, siendo la base de todos los cruceros que navegan por esta área, así como de los cruceros de corta duración por las islas griegas. Ocupa el cuarto puesto en el ranking del Mediterráneo, con 506.107 pasajeros en el año 2000.

Los muelles de atraque para buques de crucero son siete, desde los 185 a los 295 metros, con una longitud total de casi 1.700 metros distribuidos en 3 muelles con 8 metros de calado; 2 de 10 metros y 2 de 11 metros. Debido a sus características, el puerto del Pireo es capaz de admitir buques de última generación de hasta 300 metros.

Puerto de Estambul - Turquía

Puede considerarse el otro puerto base del Mediterráneo oriental, después de Pireo. Ocupa el puesto decimocuarto en el ranking, con un movimiento de 247.367 pasajeros en el año 2000.

Este puerto tiene tres muelles dedicados a los buques de crucero. El muelle *Salipazari*, de 625 metros de longitud y un calado de calado 10 metros; el muelle de *Karakoy*, de 600 metros y 6 metros de calado y, por último, el muelle *Sirecci*, de 190 metros de longitud y calado 7 metros de calado.

El año 2002 no se presenta muy optimista para el tráfico de cruceros en los puertos turcos, al igual que en todos aquellos en la costa oriental del Mediterráneo. Debido a la situación de guerra en Israel, las compañías han anulado la mayor parte de los cruceros previstos. En el año 2003 puede

recuperar su importancia, condicionado a la consecución de la estabilidad política y social en el Oriente Medio.

Puerto de Kusadasi - Turquía

A pesar de sus modestas dimensiones, se trata de uno de los puertos más importantes del Mediterráneo, ya que en el año 2000 recibió la importante cifra de 524.938 pasajeros, todos ellos en tránsito.

Tiene únicamente un muelle, con dos atraques de 240 metros de longitud cada uno y calado desde los 7,5 a los 11,5 metros.

Port Said – Egipto

Este puerto, además del movimiento propio de los cruceros del Mediterráneo oriental, es de escala obligada para los que transitan por el Canal de Suez con destino a los puertos del Indico. Tiene cinco muelles para atraque de buques de crucero con una longitud total de 1.150 metros y un calado de 11,5 metros.

Por el número de pasajeros recibidos, ocupa el puesto duodécimo en el ranking Mediterráneo, habiendo sido de 278.000 en el año 2000.

Puerto de Alejandría – Egipto

En el año 2000, este puerto recibió 120.867 pasajeros en tránsito, ocupando el puesto 25 en el ranking Mediterráneo. Al igual que en los puertos de la costa oriental, el año 2002 no se presenta con buenas perspectivas, debido a la guerra en el Oriente Medio.

En su puerto interior, posee cuatro muelles para atraque de cruceros con una longitud de 600, 275, 605 y 870 metros cada uno con un calado de 10, 9, 8 y 7 metros respectivamente

5.4.4. - Zona del norte de Europa

El norte de Europa es la segunda zona en importancia de la industria del crucero del continente europeo. Al igual que el Mediterráneo, es un área

sometida a la estacionalidad debido a una dura climatología durante gran parte del año. A diferencia de la zona mediterránea, donde la temporada se extiende de abril a octubre, aunque algunas compañías ya están ofreciendo cruceros durante todo el año, la estación en el norte de Europa se limita al período entre junio y septiembre.

El mercado de esta zona está en franca expansión, aumentando cada año cerca de un 10%. Cada vez son más las compañías que sitúan sus buques para operar en la región. Se encuentran entre ellas las más importantes, tanto norteamericanas como europeas. Durante la temporada del año 2002, están operando Carnival Cruises, Costa Crociere, Cunard Line, Festival Cruises, Fred Olsen Cruises Lines, Hapag Lloyd Cruises, Holland America Line, Norwegian Cruise Lines, Oriente Lines, Peter Deilmann Princess Cruises y Royal Caribbean International.

El mercado europeo tiene un gran potencial sin explotar. Hasta el momento este potencial ha sido explotado, en su gran mayoría, por las compañías norteamericanas con pasajeros procedentes del mercado norteamericano. Los acontecimientos del 11-S en los EE.UU. también han llegado al mercado europeo. Observando los nombres de las compañías que ofrecen cruceros en la temporada 2002, se observa que comienzan a participar empresas europeas como Festival, Fred Olsen Cruise Lines, Hapag Lloyd, Peter Deilmann y Princess Cruises, que obtienen una importante cuota de mercado en aumento progresivo.

Al igual que en el Mediterráneo, los puertos del norte de Europa, se han agrupado en una asociación denominada *Cruise Europe*, de la que forman parte más de 70 puertos de la región. La asociación fue fundada en 1991 y tiene su sede en el Reino Unido. Su objetivo principal es la potenciación de sus puertos, con el fin de expandir la industria en los puertos del área.

Existen varios itinerarios establecidos en la zona. Uno de ellos parte del puerto de Dover y Southampton en el Reino Unido, y ofrece dos versiones: una entra en el mar Báltico y la otra escala en los fiordos noruegos hasta el cabo Norte. Otras ofertas comienzan principalmente en Dinamarca o Alemania, para escalar en los puertos bálticos, con una segunda versión para los fiordos noruegos y Cabo Norte.

Los principales puertos de escala son: Dover, Harwick, Plymouth (Reino Unido), Le Havre (Francia), Oslo, Estocolmo, Visby, Kalmar (Suecia), St. Petersburg (Rusia), Rostock, Warnemunde, Hamburgo (Alemania), Copenhague, Aarhus (Dinamarca), Oslo, Trodheim, Geirange, Bergen,

Stavanger, Skarsvaag, Tromso (Noruega), Tallin (Estonia), Ámsterdam (Holanda), Helsinki (Finlandia) y Zeebrugge (Bélgica). Existe otra oferta con escalas únicamente en las islas británicas, partiendo desde Southampton y escalando en Cornwall, Waterford, Dublín, Holyhead, Greenock, Kirkwall, Invergordon, Rosyth y Le Havre, para finalizar de nuevo en Southampton.

Puerto	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
<i>Bélgica</i>							
Amberes	-	1.500	5.000	7.266	7.214	17.434	32.200
<i>Dinamarca</i>							
Copenhague	115.620	150.000	151.000	212.000	210.000	291.000	-
<i>Reino Unido</i>							
Dover	22.000	100.000	140.000	145.808	153.399	143.000	150.000
Harwich	52.500	52.000	50.000	55.000	77.000	55.000	70.000
Liverpool	4.500	6.100	8.000	20.300	23.800	1.630	N/d
Londres	4.600	7.400	11.700	8.300	7.650	6.500	N/d
Plymouth	N/d	N/d	N/d	N/d	4.500	16.000	N/d
Southampton	233.500	226.000	220.000	262.000	253.000	332.000	350.000
Tylbury	47.200	11.500	11.300	5.500	5.600	-	-
<i>Estonia</i>							
Tallin	35.500	53.500	59.000	95.000	108.750	110.000	138.000
<i>Finlandia</i>							
Helsinki	58.000	75.000	69.900	84.000	99.000	135.000	150.000
Kotka	-	-	-	-	55.000	60.000	60.000
<i>Alemania</i>							
Bremerhaven	-	-	31.000	28.804	18.667	53.444	-
Hamburgo	10.800	19.076	17.166	14.030	10.720	18.362	20.000
Kiel	36.065	21.036	19.984	35.000	40.392	48.033	-
Rostock	20.000	21.817	17.956	13.212	45.523	52.662	70.000
<i>Holanda</i>							
Amsterdam	63.000	59.000	48.000	69.000	81.000	100.000	100.000
Rotterdam	-	-	-	3.000	14.100	2.000	4.500
<i>Letonia</i>							
Riga	-	28.617	60.790	97.013	72.878	63.628	100.000
<i>Noruega</i>							
Bergen	70.687	68.371	73.100	83.135	84.411	99.680	106.000
Kristiansand	-	-	-	6.109	13.000	14.108	25.000
Oslo	39.231	64.758	59.090	90.054	118.123	108.813	110.000
Stavanger	17.900	17.641	17.841	19.905	20.639	22.164	23.000
Trondheim	26.100	20.887	25.914	20.074	22.964	27.888	34.000
<i>Polonia</i>							
Gdansk	104.401	96.234	116.719	116.572	120.867	171.975	180.000
<i>Rusia</i>							
St Petersburg	N/d						
<i>Suecia</i>							
Goteborg	10.000	9.000	7.000	5.000	2.000	5.000	5.900
Estocolmo	60.000	78.000	87.000	106.000	119.000	157.000	175.000
Visby	27.500	30.700	32.366	38.011	35.400	48.996	36.000
<i>Francia</i>							
Le Havre	65.000	50.000	19.000	28.500	30.000	36.000	-

Fuente Cruise Industry News 2001

Tabla. 5.9

La tabla 5.9 muestra el movimiento de pasajeros, ordenados por países, en la zona de norte de Europa, desde el año 1995 al año 2001.

Además de los puertos mencionados en el cuadro, también tienen cierta actividad crucerística los puertos españoles de Vigo, La Coruña, Gijón, Santander y Bilbao, todos ellos estudiados en el apartado correspondiente a puertos españoles. Estos puertos son eventualmente incluidos en los itinerarios de posicionamiento de los buques del Mediterráneo al norte de Europa en el mes de junio, cuando comienza la temporada en el Báltico, y nuevamente en el mes de septiembre, cuando finaliza la temporada en el mar del Norte y los armadores posicionan los buques en el Caribe, Pacífico, etc. ofreciendo cruceros trasatlánticos que últimamente están teniendo gran aceptación.

Examinando la tabla anterior se comprueba, una vez más, que los puertos importantes no son aquellos que atraen más escalas de cruceros. Puertos como Amberes, Liverpool, Londres, Tylbury, Hamburgo y Goteborg, de gran tráfico comercial, gozan de un modestísimo número de visitantes. Una de las principales razones es, sin duda, que todos ellos están situados en el interior del país, asequibles únicamente después de una larga travesía por ríos o alejados de los itinerarios normales de los cruceros. Esto supone un importante desvío y gran pérdida de tiempo que se traduce en un importante aumento del coste de explotación, tanto por la pérdida de tiempo como por el gasto extra de combustible, coste de practica y otros inherentes a la operatividad del buque. Las ciudades importantes son visitadas desde el puertos marítimo más cercano.

Ranking norte Europa	Puerto	País	Núm. de pasajeros
1	Southampton	Reino Unido	332.000
2	Copenhague	Dinamarca	291.900
3	Gdansk	Polonia	171.975
4	Estocolmo	Suecia	157.000
5	Dover	Reino Unido	150.000
6	Harwich	Reino Unido	143.000
7	Helsinki	Finlandia	135.000
8	Tallin	Estonia	110.000
9	Oslo	Noruega	108.813
10	Bergen	Noruega	106.000
11	Riga	Lituania	63.628
12	Kotka	Finlandia	60.000
13	Rostock	Alemania	52.662
14	Visby	Suecia	48.996
15	Kiel	Alemania	48.033
16	Le Havre	Francia	36.000
17	Trondheim	Noruega	27.888
18	Stavanger	Noruega	22.164

Fuente Cruise Industry News 2001

Tabla. 5.10

La tabla 5.10 muestra los puertos más importantes de la industria, atendiendo al número de pasajeros que los visitaron durante el año 2000. En esta lista se observa la falta de datos correspondientes importante puerto de St. Petersburg, ya que no nos han sido suministrados por las autoridades portuarias.

Una importante observación a tener en cuenta si se comparan las dos zonas cruceísticas europeas, norte de Europa y Mediterráneo, es que el número de pasajeros se produce únicamente a la temporada en la zona, es decir, al período de junio a septiembre, frente a la zona de Mediterráneo, con casi ocho meses más de duración.

En el cuadro anterior se puede observar que excepto cuatro de ellos, Southampton, Dover y Harwick en el Reino Unido y Le Havre en Francia, los puertos principales se encuentran dentro del mar Báltico. Excepto Le Havre, todos ellos son puertos de inicio y fin de cruceros (hub port), para el mar Báltico.

Características de algunos de los principales puertos en el norte de Europa

Puerto de Southampton – Reino Unido

Se trata del principal puerto de escala de cruceros del norte de Europa, siendo puerto de inicio y fin de cruceros. Dispone de dos terminales y muelles específicos para atraque de buques de crucero.

La Terminal QEII tiene un muelle de 505 metros de longitud y 10,5 metros de calado. En una segunda terminal denominada *Mayflower*, existe un muelle de 520 metros de longitud y 11,5 metros de calado. Ambas terminales están dotadas con toda clase de instalaciones para buques de cruceros.

Puerto de Copenhague - Dinamarca

Puede aceptar hasta 10 buques de crucero simultáneamente, en muelles con una profundidad de 10 metros. Este puerto está incluido en la casi totalidad de los itinerarios de los cruceros en el Báltico y forma parte integral de la oferta cruceística en la región. Desde el año 1988 en que recibió 69.217 pasajeros hasta la temporada del 2000, en que alcanzó la cifra de 291.000, se demuestra la importancia del puerto en el contexto cruceístico.

Puerto de Gdansk – Polonia

Puerto de gran desarrollo en los últimos años, ya que de los 18.400 pasajeros que lo visitaron en 1994, ha alcanzado la respetable cifra de 171.975 en la temporada de 2000.

Dispone de dos atraques específicos para buques de crucero con una longitud de 730 metros y una profundidad de 7,5 metros.

Las autoridades tienen como proyectos inmediatos la ampliación del muelle de atraque y la construcción de una terminal de pasajeros en régimen de crucero.

Puerto de Estocolmo – Suecia

Este es otro puerto integrante de la oferta de cruceros en la zona. Posee ocho muelles totalizando aproximadamente 1.300 metros de longitud con profundidad media de 10,5 metros. También este puerto ha experimentado un importantísimo desarrollo, ya que desde el año 1988 en lo visitaron 20.000 pasajeros, en el año 2000 ya han sido 157.000.

Puerto de Dover – Reino Unido

De gran importancia en el tráfico de ferries cruzando el Canal de la Mancha hacia el continente y viceversa. Posee dos muelles dedicados exclusivamente al atraque de buques de crucero con una longitud de 360 metros cada uno de ellos y de 10,5 metros de profundidad. Es uno de los tres de puertos británicos donde inician los cruceros la gran mayoría de los barcos que se dirigen a los fiordos noruegos y cabo Norte, ofreciendo viajes con una duración de siete a diez días.

Sus terminales están dotadas de conexiones peatonales cubiertas con la terminal de cruceros. El desarrollo de este puerto ha sido uno de los más espectaculares de la zona. En 1991, escalaron en Dover 2.000 pasajeros en régimen de crucero, y en el año 2000 se alcanzó la cifra de 150.000.

Puerto de Harwich – Reino Unido

Es parte del trío Southampton, Dover y Harwich, de puertos británicos que han experimentado un importante desarrollo en la industria del crucero en el norte de Europa.

Posee tres muelles para atraques de buques de crucero. La terminal de pasajeros está situada en un muelle con una longitud de 350 metros y una profundidad de 9,5 metros.

Al igual que los otros dos puertos británicos de la zona, su desarrollo ha sido muy importante. En 1994 recibió 22.500 pasajeros y en año 2000 su número fue de 70.000.

Puerto de Helsinki- Finlandia

De gran tradición marítima y crucerística. El aumento de pasajeros no ha sido tan espectacular como en otros puertos de la zona, ya que en el año 1989 recibió la importante cifra de 50.000 cruceristas. En el año 2000 la cifra ha alcanzado la cifra de 150.000 pasajeros Posee dos muelles para cruceros, uno de ellos con una longitud de 400 metros y el otro de 270 metros, siendo su calado entre 8,5 y 10,5 metros.

Puerto de Tallin - Estonia

Posee tres muelles para buques de crucero con una longitud total de 550 metros y una profundidad de 10,5 metros.

Puerto de Oslo - Noruega

Junto con el puerto de Bergen, forma parte de la infraestructura de la industria de crucero en el Báltico, habiendo recibido en el año 2000 más de 110.000 pasajeros, cifra realmente importante teniendo en cuenta que en el año 1988 esta cifra fue únicamente de 28.811.

Posee tres muelles utilizados para atraque de cruceros: el muelle de *Akerhus Quay*, de 670 metros de longitud y con profundidades de 6 a 11 metros; el de *Vippetangen N*, de 190 metros y 9 metros de calado y el de *Revierkaia Quay* de 360 metros y 10 metros de profundidad. Adicionalmente posee otros seis muelles multipropósito para acomodar buques de crucero en caso de congestión.

Puerto de Bergen - Noruega

Posee ocho muelles para atraque de cruceros, desde 105 a 250 metros con profundidades que oscilan entre 8,5 y 12 metros.

Puerto de Riga - Lituania

Este puerto comenzó su andadura en la industria del crucero a partir de principios de los noventa, cuando consiguió su independencia de la desaparecida Unión Soviética. Su desarrollo ha sido muy importante habiendo conseguido en el año 2000 63.628 pasajeros, y las perspectivas son de alcanzar los 100.000 en el año 2001, ya que se ha convertido en uno de los destinos fijos en los itinerarios bálticos.

Tiene tres muelles para cruceros con una longitud de 575 metros en total y profundidades de 6 a 9 metros. Tiene en construcción una nueva terminal de pasajeros.

5.4.5. - Cruceismo fluvial

El cruceismo fluvial es una vertiente de la industria completamente diferente al cruceismo marítimo. Existen importantes diferencias entre ellas. En primer lugar, los barcos tienen una concepción diferente, ya que la navegación que van efectuar uno y otro son totalmente distintas.

El buque de cruceismo fluvial debe reunir ciertas características que le permitan efectuar operaciones a las que no están sometidos los cruceros marítimos como, por ejemplo, navegar por aguas de poca profundidad, pasar por debajo de numerosos puentes a lo largo del río, reducido franco bordo y una especial facilidad de maniobra.

Es necesario que los barcos fluviales no tengan grandes dimensiones, como ocurre con los buques de navegación marítima.

La eslora de los buques fluviales se encuentra entre los 90 y 130 metros, con una manga entre de 11 y 17 metros y de 1.000 a 3.000 GT. También son características diferenciales de los buques de navegación marítima su pequeño calado, que en ningún caso es superior a 1,5 metros, poco franco bordo, y una o dos cubiertas por encima de la línea de flotación. Su capacidad en cuanto al número de pasajeros se encuentra entre los 70 los 150, como media.

Desde el punto de vista turístico, tampoco el crucero fluvial tiene mucho que ver con el marítimo. Las escalas son más numerosas a igualdad de duración del crucero, no se pierde nunca de vista la costa y tampoco tiene gran importancia el mal tiempo, ya que no se producen movimientos

indeseables del buque al navegar por un río. Por otra parte, no es necesario efectuar excursiones fuera del puerto, ya que el buque atraca generalmente en el mismo centro de la ciudad

La duración de los cruceros fluviales es muy variable y oscila desde los seis a los doce o catorce días. La mayoría de los cruceros fluviales en Europa se realizan en sus grandes ríos, el Danubio, Rin, Mosela, Elba y, últimamente, el Volga a través de Rusia ex Unión Soviética. Existen otros cruceros por otros ríos, por ejemplo en Sena, pero no gozan de la preferencia del pasajero tanto como aquellos que transcurren por los ríos mencionados.

Sin duda el río estrella es el Danubio. De los 2.888 kms. de su curso, 2.400 son navegables, lo que permite atravesar Europa de norte a sur. Una de las ofertas más conocidas es itinerario de Budapest a Nuremberg, tocando los puertos fluviales de Budapest (Hungría), Viena (Austria), Durstein (Austria), Melk (Austria), Passau, Regensburg, Kellheim y Nuremberg, todos estos últimos puertos alemanes.

Los cruceros en el Rin, comienzan en Basilea hasta Ámsterdam, escalando en Ámsterdam (Holanda), Colonia (Alemania), Coblenza (Alemania), Rudesheim y Mannheim (Alemania), Estrasburgo (Francia), y finalizando en Basilea (Suiza).

En el Elba los cruceros comienzan en Praga, tocando Usti, Bad Schandau, Dresden, Meissen, Torgu, Witterberg, Dessau. todos ellos puertos alemanes, para desembarcar en Magdeburg- Berlin (Alemania)

Los itinerarios en el río Mosela comienzan en Wurzburg hasta Treveris, tocando Wertheim, Mittemberg, Frankfurt, Alken, Cochem, Trabe, Bernkastel y Mettach, todos ellos puertos alemanes.

Los cruceros sobre el río Volga, son relativamente recientes, ya que se abrieron a la Europa occidental a partir del desmembramiento de la Unión Soviética. El más característico y conocido es el que comenzando en San Petersburgo, llega hasta Moscú, navegando por los ríos Neva, Svir y Volga, atravesando los lagos Ladoga, Onega y Blanco. Los puertos de escala comenzando en Moscú son: Uglich, Yaroslav, Goritsy y Kizhi (Lago Onega), todos ellos en territorio ruso.

