



4 de julio de 2021 | activos | EMV

Análisis

El debate sobre el turismo de cruceros atraca en València



LA VUELTA DE LOS CRUCEROS REABRE LA POLÉMICA EN TORNO A UN FENÓMENO EN AUJE PERO AL QUE ALGUNAS CIUDADES QUE SON DESTINO ESTRELLA TRATAN DE PONER COTO

Mateo L. Belarte

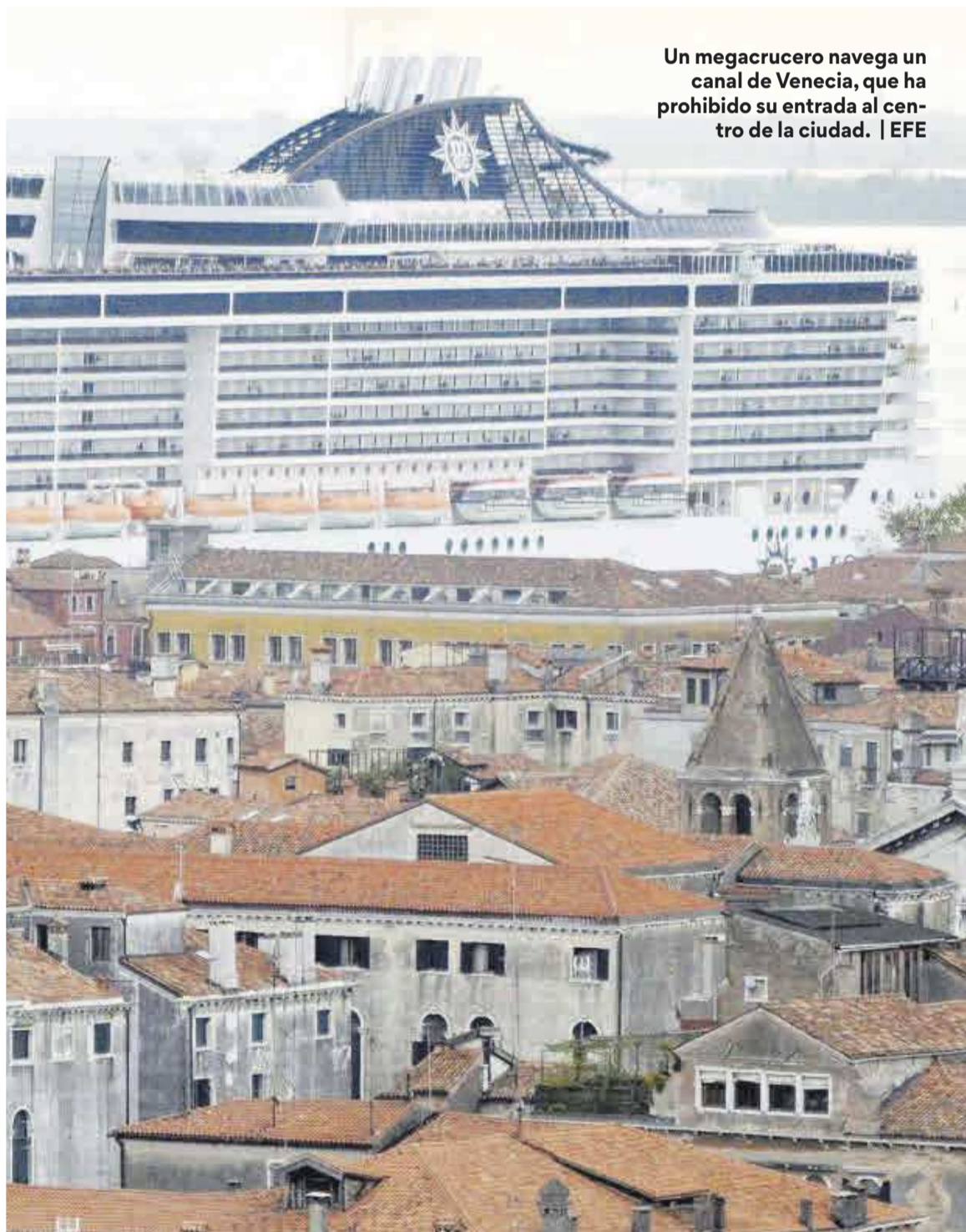
La pandemia ha sido un paréntesis que ha devuelto la ciudad a sus habitantes. Los turistas desaparecieron por imposición, dejando tras de sí imágenes de lugares icónicos, habitualmente abarrotados de visitantes, desiertos. Pero volverán. Y lo harán en un escenario distinto del que dejaron, en el que la sostenibilidad emerge como uno de los ejes principales del mundo poscovid y obliga a las Administraciones y al propio sector a definir su encaje en este nuevo modelo.

Compatibilizar el cumplimiento de los compromisos climáticos con la explosión que vivía el turismo hasta la llegada de la pandemia no se antoja tarea fácil. Desde el año 2000, el número de viajeros se ha disparado de 670 a 1.460 millones en todo el mundo, con España y la Comunitat Valenciana experimentando también ese fuerte crecimiento. El país





A la izquierda, cruceristas en el Tribunal de las Aguas de València y, a la derecha, camino de la ciudad tras desembarcar en el puerto. | G. Caballero/J. L. Bort



Un megacrucero navega un canal de Venecia, que ha prohibido su entrada al centro de la ciudad. | EFE

navieras y trenes de bajo coste. **García** defiende que en el caso de los cruceros además este proceso de abaratamiento los ha hecho más contaminantes. «Apuestan por la economía de escala para reducir costes, por eso surgen los megacruceros». Además, denuncia que utilizan un combustible «más barato» que se prohibió para los vehículos de tierra por su alta toxicidad, lo que vincula directamente con que Barcelona y Palma, los puertos líderes del sector en España, sean «los más contaminados de toda Europa».

Pero no todo son voces contrarias. Desde Turisme Comunitat Valenciana destacan que la «importancia fundamental» de este sector es su labor de «prescriptor de destino» que ejerce sobre turistas «que vienen de forma fugaz pero que luego deciden regresar en otro tipo de formato de viaje, de estancia más

ha saltado de recibir 52 millones de turistas en 2010 a 83 millones en 2019 y la autonomía, de cinco a nueve millones en ese mismo plazo.

Si hay un tipo de turismo que concentra todos los elementos del debate sobre el modelo turístico es el de cruceros. Los puertos valencianos están lejos de liderar esta industria, que mueve en el Mediterráneo a un tercio de los 30 millones de usuarios que tiene en todo el mundo, pero ya hay voces que alertan del impacto que tendría para València -el pasado domingo atracó el primer megabuque desde la covid- o Alicante convertirse en una escala de referencia, especialmente atendiendo a las experiencias de otras ciudades con puertos estrella como Barcelona, Venecia o Santorini, que se han visto desbordadas por este fenómeno en los últimos tiempos y que ahora tratan de ponerle freno.

Por eso, organizaciones ecologistas y sociales se manifestaron en València y otros puntos de España hace dos semanas para protestar por la reactivación de los cruceros nacionales. La portavoz de Ecologistas en Acción en esta materia, **María García**, resume el sentir de estos colectivos: «Es un modelo de turismo masivo y contaminante que desembarca por poco tiempo, en zonas concretas de una ciudad, e impacta en la vida local sin dejar apenas ingresos económicos y provocando un fenómeno de gentrificación, aumento de precios y de surgimiento de comercios enfocados al turista *low cost* pero sin apenas valor para el ciudadano local».

La experta incide en la brecha entre las «muchas emisiones» y el «poco impacto económico» que genera este modelo de turismo que, además, «espanta a otro tipo de turista que busca un estilo diferente de experiencias, que disfruta de estancias más largas y que tiene un poder adquisitivo mayor» así como a otros visitantes «más sostenibles y de proximidad». «Hemos de insistir en que el turismo no es un derecho», remata.

Y es que uno de los factores clave del *boom* del sector ha sido la 'democratización' de precios al calor del surgimiento de aerolíneas,

Sus detractores denuncian la brecha entre el impacto ambiental y el económico mientras Turisme defiende su papel como prescriptor de destino

larga y mayor gasto». Eso sí, advierten que se debe «controlar la capacidad de carga de la ciudad destino y gestionar los flujos para evitar posibles perturbaciones», si bien no manejan una cifra límite para la Comunitat, que en 2019 recibió cerca de medio millón de cruceristas, muy lejos de los tres millones de Barcelona.

El presidente de Confecomerc, **Rafael Torres**, admite que el impacto de estos visitantes en el pequeño comercio es «reducido» y que los tickets medios «suelen estar por debajo del turista que pernocta», por lo que pide «apostar por la calidad más que la cantidad» si bien entiende que «todo lo que suma es bienvenido». El vicepresidente de la organización, **Carlos Baño**, es más positivo y confía en que sea un «revulsivo» para el comercio y la hostelería de la ciudad.