



Dades generals sobre la indústria del turisme de creuers i els seus impactes econòmics, socials i mediambientals, amb especial atenció a la ciutat de Palma.

MEGACREUERS

Megacreuers. Dades generals sobre la indústria del turisme de creuers i els seus impactes econòmics, socials i mediambientals, amb especial atenció a la ciutat de Palma.

Document elaborat per: Fundació Iniciatives del Mediterrani
Contacte: info@iniciativesdelmediterrani.com

Darrera revisió: juny de 2020.

Índex

Introducció: el turisme sostenible a l'agenda política balear	4
1. El turisme de creuers: dades generals	6
Dades 2018.....	6
Dades 2019.....	6
La patronal i les grans companyies	6
Descripció tècnica.	8
Ofertes de viatges.	8
Comunicació.....	8
2. Impacte ambiental i a la salut pública.....	10
Consum de combustible, emissions i salut.	10
Aigua i residus.	11
Renous.....	12
Àrees especials.	12
Energies alternatives i “sostenibilitat”	12
Seguretat i salut pública.....	13
3. Impacte econòmic.....	15
Despesa dels passatgers.....	15
Externalitats.	15
Despesa pública.....	15
4. Impacte social i cultural.....	17
Expulsió dels veïns i saturació dels carrers.	17
Espai públic.....	17
Canvis al teixit comercial.....	17
Pèrdua de qualitat de vida del resident.	17
5. El port de Palma i la seva adaptació als Megacreuers	18
6. La internacionalització del problema	21
Resposta de les administracions locals a altres ciutats.....	21
Resposta de les autoritats portuàries	21
Resposta de la patronal.....	21
7. La moratòria que demana Palma	22
La reacció de l'administració pública	23
8. El turisme de megacreuers i la crisi de la Covid-19.....	24
Creuers en quarantena i el perjudici a la imatge turística	24

Introducció: el turisme sostenible a l'agenda política balear

L'actual situació de crisi climàtica està motivant que els diferents governs comencin a prendre mesures i promoure mecanismes per tal de mitigar els efectes negatius de determinades pràctiques industrials o econòmiques envers el medi ambient. Aquestes mesures s'estan prenent tant des dels governs d'àmbit local i regional, a estatal o supraestatal. En aquest sentit, el turisme, pel seu caràcter transversal, té un especial protagonisme i està sent objectiu de tota una sèrie de polítiques per tal d'equilibrar la seva activitat en termes no només ambientals sinó també econòmics i socials.

El turisme i la seva gestió "sostenible" ja surten esmentats en el marc general que suposen els **Objectius de Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides**¹. El turisme pot contribuir, directa o indirectament, a tots els Objectius, i surt esmentat expressament a les Metes dels Objectius 8, 12 y 14, que estan relacionats, respectivament, amb el desenvolupament econòmic inclusiu i sostenible, el consum i la producció sostenibles i l'ús sostenible dels oceans i els recursos marins. En aquest sentit es planteja, per exemple, la necessitat d'aconseguir un turisme sostenible que crei llocs de feina i promogui la cultura i els productes locals, o reduir el consum d'energia i utilitzar fonts renovables en el sector del transport i l'allotjament.

El Govern espanyol, per exemple, a les **Directrius generals de la Estratègia de Turisme Sostenible de Espanya 2030**², estableix les línies generals de l'agenda nacional de turisme de l'Estat. Pel que fa al model de creixement de l'activitat, que defineix com a sostenible i sostingut, destaca que s'han de *"reduir les externalitats negatives de l'activitat turística": "les bondats del creixement turístic són patents, però també ho són les externalitats negatives del turisme, que poden afectar la qualitat de vida dels ciutadans. És necessari prevenir i corregir aquestes externalitats aquí on es produeixen, i la futura estratègia de turisme ha d'articular els mecanismes de gestió necessaris per a afrontar els reptes que planteja la creixent saturació de l'espai ciutadà i la irrupció de pràctiques del sector públic i del privat que deterioreen la qualitat de vida dels residents, especialment en entorns urbans. Per a això, es buscaran fórmules consensuades que equilibrin l'interès comú de la societat receptora amb els legítims interessos de les destinacions i les empreses."*

El turisme contribueix al canvi climàtic i alhora es veu afectat per ell. La degradació que la mateixa activitat turística pot generar al paisatge, al medi ambient, al clima o als recursos naturals, pot revertir en conseqüències negatives en l'oferta d'un destí turístic. L'**Estudi sobre la Prospectiva Econòmica, Social i Mediambiental de les Societats de les Illes Balears a l'Horitzó 2030 (H2030)**³, analitza el turisme de masses com a vector transversal a tots els camps d'anàlisi (demografia, economia, tecnologia, benestar social...). Aun dels capítols es conclou que *"el canvi climàtic afectarà seriosament l'activitat turística i posarà en perill l'economia balear, que fonamenta la seva estructura productiva en el turisme. [...] la variació de les condicions atmosfèriques, sobretot de la temperatura, [...] podria augmentar els dies amb condicions atmosfèriques acceptables per als turistes"* però *"els efectes del canvi climàtic sobre els ecosistemes illencs – com la pèrdua de platges, l'augment del risc d'inundacions i d'incendis forestals, l'augment d'episodis de grumers, la pèrdua de la qualitat de les*

¹ Objectius de Desenvolupament Sostenible. Agenda 2030 de Nacions Unides.

<https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals.html>

² Directrius generals de la Estratègia de Turismo Sostenible de España 2030. Enero de 2019.

<https://turismo.gob.es/es-es/estrategia-turismo-sostenible/Documents/directrices-estrategia-turismo-sostenible.pdf>

³ Estudi sobre la Prospectiva Econòmica, Social i Mediambiental de les Societats de les Illes Balears a l'Horitzó 2030 (H2030). http://www.caib.es/sites/ces/es/home_del_ces-58/archivopub.do?ctrl=MCRST16Z1281048&id=281048

aigües i del valor paisatgístic- *podrien incidir negativament en la demanda turística i contrarestar aquest efecte*". Al mateix informe es suggereix aplicar mesures de mitigació per reduir *"la pressió humana derivada del turisme [...] com un element important de cara a reduir les emissions en aquests sectors"*.

El Govern Balear, amb el seu **Pla Anual d'Impuls del Turisme Sostenible**, finança, mitjançant la recaptació de l'impost de turisme sostenible, projectes que *"compensin a la societat balear pel cost mediambiental i social que pot suposar l'activitat turística, que millorin la competitivitat de les Balears i combatin la precarietat laboral"*. D'altra banda, l'**Estratègia de Turisme Sostenible per a les Illes Balears 2017-2020**⁴ estableix entre els seus objectius generals procurar *"un ús òptim dels recursos ambientals (element fonamental pel turisme) que mantingui els processos ecològics essencials i ajudi a conservar els recursos naturals i la biodiversitat biològica"*. Així mateix, puntualitza que s'han de minvar *"els impactes negatius que es deriven de l'activitat turística i potenciar els positius"*, així com *"minvar la concentració de visitants en temporada d'estiu tot evitant concentracions elevades que impactin negativament sobre els ecosistemes, de tal manera que sigui compatible els usos turístics amb la conservació dels recursos natural"*. Més concretament, als **Acord2 de Governabilitat**⁵ signats pels actuals partits al front del GOIB, es mostra el compromís de reclamar *"la protecció de la mar balear, prohibint les prospeccions, creant una zona de control d'emissions per a millorar la qualitat de l'aire i limitar les emissions dels vaixells"*.

A l'àmbit local, els Acord de govern de l'Ajuntament de Palma 2019-2023⁶, s'hi remarca el compromís de fomentar *"un turisme respectuós, sostenible, que creï ocupació de qualitat i que redistribueixi millor la riquesa que genera"*, promoure *"l'enteniment amb totes les administracions implicades per vetllar per la qualitat ambiental de la badia de Palma"*, així com d'acordar *"paràmetres de sostenibilitat humana i ambiental als creuers que arriben a la ciutat de Palma"*.

Tot i autodenominar-se la "indústria sense xemeneies", el turisme es configura com un dels principals agents de deteriorament ambiental en l'actualitat i té un vincle inequívoc amb les tres principals crisis que assoleixen el planeta: la crisi climàtica, l'ecològica i l'energètica. D'altra banda, el turisme de creuers està suposant greus impactes sobre les comunitats, les persones i els entorns naturals. Una tipologia de turisme que representa menys del 2% en consumidors y menys del 3% del total d'ingressos de la indústria, els impactes derivats d'aquesta activitat són totalment desproporcionats al pes d'aquest subsector⁷.

Les intencions d'adaptar el sector turístic a les condicions actuals i futures de la societat i del clima estan damunt la taula però, seran suficients i seran a temps?

⁴ Estratègia de Turisme Sostenible per a les Illes Balears 2017-2020.

<http://www.caib.es/sites/plansiprogrames/f/262804>

⁵ Acord2 de Governabilitat. <http://www.psib-psoe.org/wp-content/uploads/ACORD2-DE-GOVERNABILITAT.pdf>

⁶ Acords de govern de l'Ajuntament de Palma 2019-2023.

<https://www.ultimahora.es/sfAttachPlugin/903777.pdf>

⁷ Fernández-Miranda, R. (2012). *Lo que hunden mientras flotan. Auge y análisis crítico del turismo de cruceros en la globalización*. <http://www.albasud.org/noticia/es/355/lo-que-hunden-mientras-flotan>

1. El turisme de creuers: dades generals

Dades 2018. El Mediterrani és una de les regions amb major intensitat de navegació de creuers, amb un 18% del trànsit mundial, superat únicament pel Carib. L'any 2018, segons APB, el **port de Palma va rebre 2.051.782 passatgers en 594 escales** de creuers turístics. El port de Palma **és el tercer del Mediterrani** en quant a volum de passatgers, després de Barcelona i Civitavecchia. Palma va acollir 1.193.354 passatgers en trànsit i 858.428 en base⁸, 58% i 42% respectivament.

D'altra banda, el port de Palma és la primera o la darrera aturada de molts de creuers que fan la ruta amb inici o final a Barcelona. Per exemple, amb dades del segon semestre del 2019, el 34% dels creuers tenen el seu origen a Barcelona, mentre que el 28% tenen aquest port com a destí.

Dades 2019. Balears ha estat el segon destí de turisme de creuers de l'estat espanyol en 2019 (després de Barcelona), amb 2.656.443 persones, un 9,3% més que l'any anterior; i el primer en bucs, amb 818 (un 4,9% inferior a 2018)⁹.

La patronal i les grans companyies. La **principal patronal a nivell mundial és CLIA** (Cruise Lines International Association), que compta entre els seus membres amb 60 companyies navilieres, representant així el 95% del sector. Dins l'àmbit europeu, MedCruise és l'associació que aglutina els ports del mediterrani, amb membres de 21 països (entre ells, Autoritat Portuària de les Illes Balears).

El turisme de creuers està controlat a nivell mundial per **quatre grans companyies**¹⁰:

- Carnival Corporation & plc encapçala el rànquing amb un 45 % de la quota de mercat mundial. Destaquen dins aquest grup navilieres com Costa Crueros, Aida Cruises o Cunard Line (propietària de bucs com el Queen Mary 2).
- Roya Caribbean és el segon operador mundial amb el 25 de la quota de mercat. Són filials les companyies Royal Caribbean (Oasis of the Seas, etc.), Celebrity Cruises, Pullmantur o TUI Cruises.
- Norwegian Cruise Line, és la tercera amb el 9%.
- I la quarta posició l'ocupa MSC Cruises, amb un 6% mundial.

Les tres primeres tenen seu a Estats Units i cotitzen a la borsa del país, compten però també amb una complexa estructura operacional en diferents països i paradisos fiscals (banderes

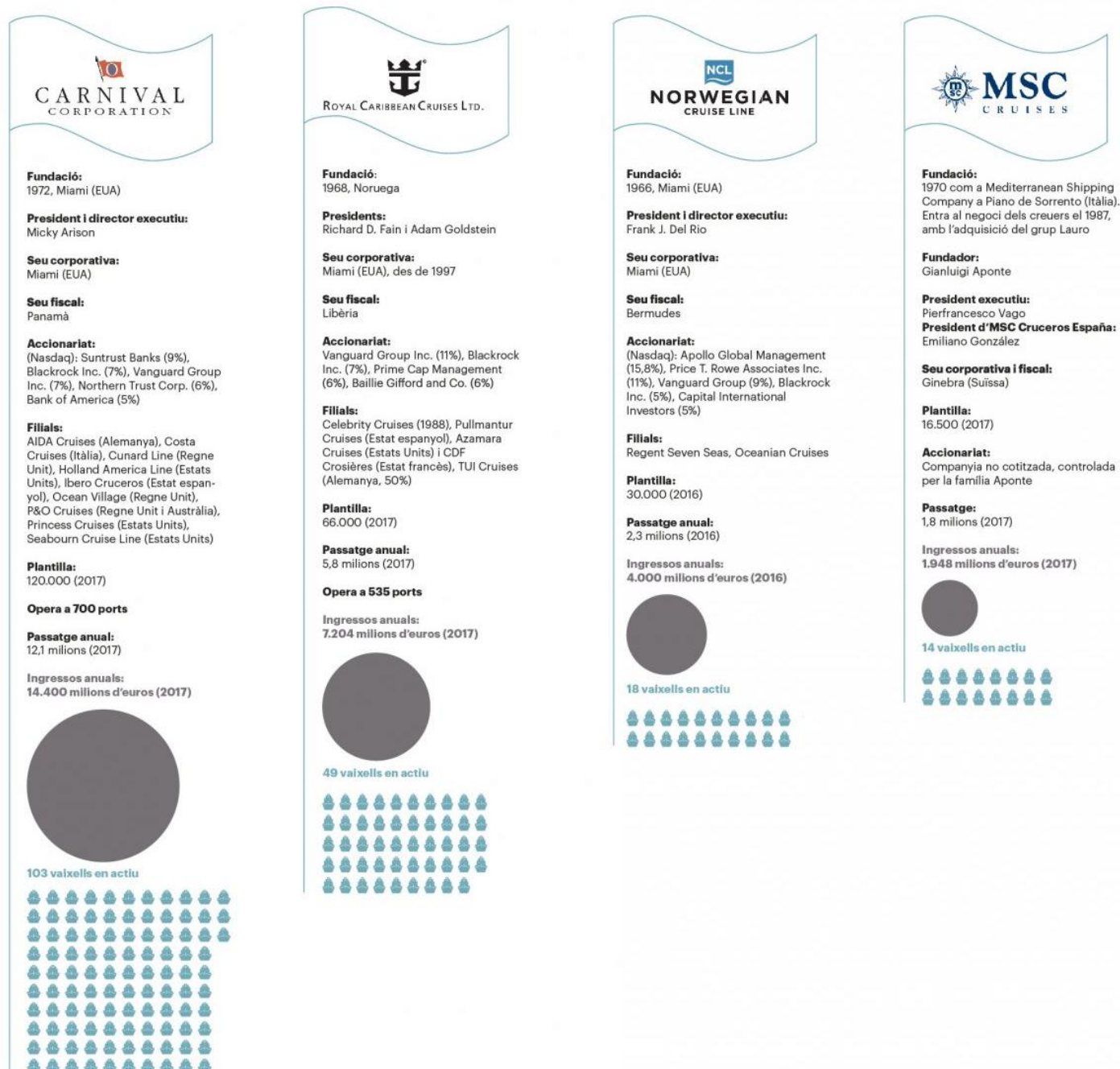
⁸ S'ha de tenir en compte que els passatgers de base són "dobles", és a dir, és la mateixa persona que embarca per iniciar l'itinerari i que desembarca al acabar la ruta de creuer. El passatger en trànsit és únic, només passa una vegada per cada destí.

⁹ <https://www.ultimahora.es/noticias/local/2020/02/12/1141251/cruceros-baleares-sido-destino-espanol-mas-tenido.html>

¹⁰ *Estudio sobre el impacto económico de los cruceos en las Illes Balears 2015*. Cambra de Comerç, Autoritat Portuària de Balears i UIB.

de conveniència) per tal d'evitar determinades garanties laborals¹¹, pagar menys impostos i evadir controls mediambientals¹².

Pel que fa al poder de les companyies, la mateixa APB declara que els trajectes els combinen les navilieres, fent que els seus itineraris siguin difícilment modificables per suggeriments de ports o d'altres agents públics o privats.



Taula extreta de l'article "El negoci dels creuers", publicat a Directa el de maig de 2018.

¹¹ <https://www.businessinsider.in/careers/news/17-hours-a-day-7-days-a-week-cruise-ship-workers-describe-the-grueling-conditions-they-face-on-the-job/articleshow/71868467.cms>

¹² Vacaciones en aguas de nadie. Investigació guardonada amb el Premi Ortega y Gasset 2017. <http://huelladigital.univisionnoticias.com/cruceros-vacaciones-en-aguas-de-nadie/index.html>

Descripció tècnica. Els bucs tenen una vida mitjana de 30-40 anys. Pel que fa a les **característiques tècniques** dels vaixells, detallarem els bucs amb major previsió d'escales al Port de Palma per a l'any 2020¹³:

	Costa Pacifica	Aida Nova	Allure of the Seas	MSC Fantasia
Propietari	Carnival Corp. & plc	Carnival Corp. & plc	Royal Caribbean C.	MSC Cruises
Operador	Costa Cruises	AIDA Cruises	Royal Caribbean Intl.	MSC Cruises
Bandera	Italia	Italia	Bahamas	Panama
En servei des de	2009	2018	2010	2008
Tonatge (GT)	114.500	183.900	225.282	137.936
Eslora	290 m	337 m	362 m	333 m
Mànega	36 m	42 m	47 m (60,5 màx.)	38 m
Calat	8,20 m	8,80 m	9,32 m	8,65 m
Passatgers	3.780	5.228	6.296	3.959
Tripulació	1.100	1.500	2.384	1.313
Comentaris		És el 1r que pot operar completament amb gas natural líquid (GNL).	Creuer més gran del món (=Oasis).	

Ofertes de viatges. Alguns exemples de promocions a Logitravel (a 12 d'agost de 2019). Tarifes pel mes d'abril de 2020 amb règim de tot inclòs.

Companyia	Vaixell	Durada	Ruta	Preu final
Costa Cruises	Costa Pacifica	8 dies	Palma-La Valletta-Catania-Civitavecchia-Gènova-Barcelona-Palma	1.005 € (1 pax) 1.638 € (2 pax)
AIDA	AIDAnova	8 dies	Palma-BarcCivitavecchia-Livorno-Marsella-Barcelona-Palma	1.592,50 € (1 pax) 1.750 € (2 pax)
Royal Caribbean	Allure of the Seas	8 dies	Barcelona-Palma-Marsella-La Spezia-Civitavecchia-Nàpols-Barcelona	n/d €* (1 pax) 1.806,80 (2 pax) <i>*mes de maig</i>
MSC	MSC Fantasia	8 dies	Palma-Eivissa-Nàpols-Livorno-Gènova-Marsella-Palma	998 € (1 pax) 1.198 € (2 pax)

Comunicació. Hi ha tot un tram de agències de comunicació vinculades al sector de creuers que treballen per llençar missatges positius lligats a aquest tipus de turisme. Hi destaquen: CLIA (mitjançant els seus perfils a xarxes socials, com el de [CLIA España](#)), l'agència [Seatrade Cruise News](#), o les revistes especialitzades [World of Cruising](#) (publicada des del 1997) i Porthole Magazine.

A l'àmbit local hi trobam exemples com [Cruises News Media Group](#) ("grup de comunicació del sector de creuers a Espanya"), [Hosteltur](#) o les plataformes [Escala BCN](#) i [Escala Palma](#), creades per la mateixa CLIA.

¹³ Previsió d'arribada de creuers per a l'any 2020 segons les dades d'APB disponibles a 1 d'agost de 2019. Aquests quatre megacreuers estan entre el top-10 de més freqüents pel 2020 i representen el 22% del total d'escales de l'any.

**WE RULE
THE
CARIBBEAN.
AFTER ALL,
IT'S OUR
MIDDLE
NAME.**



LEARN MORE



2. Impacte ambiental i a la salut pública

Els **megacreuers** generen una activitat amb molt impacte mediambiental que contribueix a la crisi climàtica, a l'ecològica i a l'energètica. La regulació crea un status de laxitud que suposa un greuge comparatiu front d'altres activitats (també turístiques), de manera que el sector dels creuers duu a terme accions que serien impensables i completament il·legals si es tractés, per exemple, d'un hotel al Passeig Marítim de Palma (front la mateixa Estació Marítima).

Consum de combustible, emissions i salut. El consum de combustible amarrats a port dels 591 creuers que arribaren a Palma el 2018 és equivalent al que consumirien 20.000 cotxes fent la volta a la circumferència de la Terra¹⁴, agreujat encara més pel fet que el fueloil que fan servir la majoria dels bucs és 3.500 vegades més brut que el diesel per vehicles¹⁵. El combustible es fa servir per navegar i per mantenir el sistema elèctric d'aquestes ciutats flotants: llum, refrigeració, aire condicionat, comerços, discoteques, televisions, etc. Quan l'embarcació és a port ha de canviar a un combustible més refinat, que tot i així és de menor qualitat que el dièsel normal. L'emissió de gasos perjudicials per a la salut és també producte del procés de tractament de residus, part dels quals són incinerats a bord.

Les emissions nocives contenen micropartícules i diversos gasos com òxids de carboni, nitrògen i sofre (com CO₂, NO_x o SO_x¹⁶), potencialment nocius per al medi ambient i per a la salut^{17 18 19}. Segons els estudis de NABU, a la coberta d'un creuer l'emissió de partícules ultrafines és de 380.000 partícules/cm³; molt superiors a les 20.000 part./cm³ d'un carrer de Barcelona o les 2.000 part./cm³ a un entorn natural.

Comparant la magnitud de les emissions amb les que emet la central d'es Murterar durant tot un any, els creuers emeten 6,3 vegades més partícules PM10, doblen les emissions de NO_x, pràcticament igualen les de sofre i emeten el 10% de CO₂ que genera la central²⁰.

El conveni MARPOL fixa un calendari restrictiu d'emissions de SO₂ per a tots els bucs que naveguin a la Zona Econòmica Exclusiva (ZEE) de la Unió Europea, de manera que la quantitat de sofre en fuel passarà de l'1,5% actual a un màxim de 0,5% a partir de 2020. Això no

¹⁴ Segons dades de Terraferida publicades l'agost de 2019.

¹⁵ *Air pollution from cruises 2017*. NABU. <https://en.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/1703-nabu-air-quality-measurements.pdf>

¹⁶ S'abreia NO_x tots els òxids de nitrogen, ja que s'emet com a NO₂ però es converteix ràpidament en NO₃, i en combinació amb l'hidrogen de l'atmosfera genera pluja àcida. SO_x fa referència a tots els òxids de sofre, que són gasos irritants i tòxics que en combinació amb l'humitat de l'aire formen àcid sulfúric i, per tant, també pluja àcida. Les micropartícules (PM) són partícules de restes de metalls formades per la combustió, conegut com sutge (en castellà, *hollín*).

¹⁷ *Common air pollutants*, American Lung Association <https://www.lung.org/our-initiatives/healthy-air/outdoor/air-pollution/>

¹⁸ *Criteria air pollutants*, EPA <https://www.epa.gov/criteria-air-pollutants>

¹⁹ Les partícules PM 2.5 i PM 10, així com el CO₂ són assenyalats també pel seu impacte a la fertilitat (segons l'article "Som una societat menys fèrtil que la de fa 30 anys", publicat al diari Ara Balears el 21 de setembre del 2019). Així mateix, s'ha demostrat que les partícules contaminants es poden transmetre de mare a fetus (https://www.eldiario.es/theguardian/contaminacion-atmosferica-afecta-feto-dentro-investigadores_0_943505884.html).

²⁰ Terraferida (2019).

obstant, només 172 megacreuers ja emetran 18 vegades més SO_x que tots els cotxes d'Espanya.²¹

Segons les dades de NABU, la concentració de micropartícules és 400 vegades més alta als ports que a zones allunyades, i 50-80 vegades superior a les zones properes a autovies amb tràfic dens.

En termes absoluts, **Espanya, Itàlia, Grècia, França i Noruega són els països més exposats d'Europa a la contaminació atmosfèrica que provoquen els creuers. D'entre els principals ports, Barcelona, Palma i Venècia són, en aquest ordre, els més contaminats**²².

Els creuers que arriben a Palma emeten 9,4 vegades més SO_x que tots els cotxes de la ciutat, el 6,8% de PM2.5 i el 56,1% de NO₂²³. Palma supera el límit de concentració anual de PM2.5 establert per la OMS²⁴.

Un creuer que realitza la ruta entre Estats Units i Europa produeix més gasos d'efecte hivernacle per km i passatger que un avió que fa la mateixa ruta segons ClimateCare.

Autoritat Portuària i la Universitat de les Illes Balears han posat en marxa (2017) el projecte SmartSensPort, per tal de mesurar les emissions que es produeixen al Port de Palma. A la primera comunicació que varen fer, el juliol de 2018, conclouien que no hi havia correlació clara entre l'activitat portuària i les diferents variables de contaminació que s'analitzaren. En l'anàlisi posterior dels resultants, apuntaven que hi havia una "correlació dèbil" entre el cicle de PM10 i l'activitat de creuers²⁵. Això no obstant potser degut a la metodologia, a la mida de la mostra, al tipus de sensor o a la seva col·locació. Hi poden afectar aspectes meteorològics (com el vent) així com la posició (les emissions no es manifesten únicament als voltants del focus si no que poden arribar a qualsevol punt de l'illa).

La problemàtica de les emissions afecta fins i tot a les descàrregues de fueloil als dipòsits, fins al punt que els veïnats denuncien fortes olors²⁶ que evidenciarien l'alta concentració de composts orgànics volàtils, substàncies perilloses per a la salut i el medi ambient i precursoras de la generació d'ozó troposfèric²⁷.

Aigua i residus. Segons Oceana, un megacreuer amb capacitat per a 2.000-3.000 passatgers pot generar fins a 1.000 tones de residus al dia²⁸, tals que:

- 500 a 800 mil litres d'aigües grises.
- 100 mil litres d'aigües negres.
- 13 a 26 mil litres d'aigües olives procedents de les sentines.
- 7 a 10,5 mil quilos de fems i residus sòlids.

²¹ *Emisiones atmosféricas de los cruceros en Europa. Junio 2019.* Transport & Environment (T&E).

²² Transport & Environment (2019).

²³ Transport & Environment (2019).

²⁴ <https://www.diariodemallorca.es/palma/2019/11/29/palma-rebasa-limite-oms-particulas/1467561.html>

²⁵ <https://www.esmartcity.es/comunicaciones/comunicacion-smartsensport-palma-red-para-evaluacion-interfaz-puerto-ciudad>

²⁶ <https://www.ultimahora.es/noticias/palma/2019/08/25/1102445/govern-medira-olores-descargas-depositos-clh-portopi.html>

²⁷ Arcadio Barbas. Comentari personal.

²⁸ Oceana (2004).

- 60 a 130 quilos de substàncies tòxiques.

És a dir, **cada passatger genera 350 litres de residus al dia.**

Els creuers produeixen el 24% del total dels residus sòlids generats pel tràfic marítim mundial.²⁹

La major part de la legislació referent a contaminació es va aprovar molt abans del desenvolupament de la indústria creuerística i per aquest motiu possiblement no s'adapta a les seves característiques. El conveni MARPOL és el marc legislatiu quant a contaminació, i estableix que es poden descarregar aigües grises a partir de les 4 milles de la costa, i aigües no tractades a partir de 12 milles.

Renous. El renou generat pels megacreuers afecten per una doble vessant. D'una banda, en termes ecològics, afecta els cetacis, ja que els hi genera interferències amb el seu sistema d'ecolocalització de manera que els impedeix comunicar-s'hi entre si, deixant d'alimentar-se a no sentir l'eco i poden canviar el seu comportament de busseig al espantar-se.

En termes socials, el fet de mantenir els motors encesos quan són a port, manté el nivell de renou que afecta els veïnats. També així en el cas de fer-se festes a bord, on en aquest cas és la música la que interfereix en la vida dels barris confrontants al port.

Àrees especials. L'Organització Marítima Internacional (IMO) designa "[Àrees marines particularment sensibles](#)" (PSSA, per les seves sigles en anglès) en funció dels seus valors ecològics, socioeconòmics o científics i que poden ser vulnerables per activitats marítimes. A Europa, hi trobam les PSSA: mar de Walden (2002), [aigües d'Europa occidental](#) (2004), Illes Canàries (2005) i mar Bàltica (2005).

També existeixen zones especials segons [el Conveni MARPOL amb un nivell de protecció superior al d'altres zones marines](#). A l'Annex VI: "Normes per a prevenir la contaminació atmosfèrica ocasionada pels bucs", s'estableixen zones de control de les emissions (zones ECA, *Emission Control Area*) d'òxids de sofre (SO_x), on s'imposen uns controls més rigorosos sobre aquestes emissions, i zones de control de les emissions d'òxids de nitrogen (NO_x). A Europa existeixen les zones de la mar Bàltica (des de 2006) i la mar del Nord (2007).

Tot i així, T&E afirma que els ports protegits per SECA també registren altres concentracions de SO_x i PM.

Energies alternatives i "sostenibilitat". L'adopció de tecnologies per mitigar la contaminació és viable i relativament assequible. L'instal·lació de sistemes de tractament d'aigües residuals costaria uns 2 milions de dollars³⁰ per buc. També s'hauria de treballar en la reducció en generació de residus.

Una altra mesura seria l'electricitat a terra (SEE, per les seves sigles en anglès), de manera que els bucs atracats es connectin a la xarxa elèctrica. A dia d'avui les navilieres encara no es llancen a invertir en aquest sistema ja que no està disponible a molts de ports, alhora que els ports no inverteixen degut a que no hi ha demanda per part de les navilieres. De totes maneres, la tecnologia SEE només reduiria les emissions a port, i es necessitaria igualment

²⁹ Oceana (2004) i National Research Council (1995) *Clean ships, clean Ports, clean Oceans: Controlling Garbage and Plastic Wastes at Sea*.

³⁰ Oceana (2004).

generar l'electricitat (amb les conseqüents emissions) que requereix el sistema i els bucs a port. Per descomptat, aquesta sèrie una mesura de caràcter únicament ambiental, ja que no repercutiria en les afectacions negatives de caire econòmic o social del turisme de creuers.

Pel que fa al combustible, es cerquen alternatives menys contaminants, com el gas natural líquat (GNL), el qual no emet SO_x ni PM i que redueix un 90% les emissions de NO_x i un 20% les de CO₂. El AIDAnova és el primer creuer propulsat únicament amb GNL. Tot i ser comparativament menys contaminant, el GNL és un combustible fòssil (és a dir, una font d'energia no renovable) que únicament redueix, que no elimina, les emissions responsables de la contaminació atmosfèrica però que segueix afectant el clima igual que qualsevol altre combustible. A més, els efectes positius que incorpora en relació a la reducció de contaminació podrien aconseguir-se incorporant sistemes de postractament de NO_x i la reducció del contingut en sofre dels combustibles³¹. D'altra banda, al igual que la tecnologia SEE, aquesta mesura només té incidència en l'àmbit ambiental, però no en l'econòmic o el social.

Existeixen una sèrie de reconeixements provinents del *lobby*. Costa Cruceiros, després de l'accident del Costa Concordia, va rebre el Go Green Award 2012 per la posada en marxa de pràctiques de gestió de residus i reciclatge, així com pels sistemes de dessalinització d'aigua i estalvi d'energia i combustible. Guardó incompatible amb el rànquing 2019 Cruise Ship Report Card de Friends of the Earth-USA³², que suspèn a la companyia tant en tractament de residus com en contaminació. MSC ha rebut el premi "8 perles daurades" per la gestió de qualitat, salut, seguretat i medi ambient; companyia que també suspèn al Cruise Ship Report de FoE-USA i al Cruise Ship Ranking 2019 de Nabu³³. D'altres opten per invertir en projectes de Responsabilitat Social Corporativa.

Seguretat i salut pública

El febrer de 2020 s'experimenta al sud-est asiàtic i a Europa un brot de coronavirus COVID-19. Arrel d'aquest brot, es posa de manifest una afectació a la seguretat i a la salut pública derivada de l'aparició de positius (i falsos positius) entre els passatgers de diversos creuers. Al donar-se aquests casos, les autoritats es troben en l'obligació de mantenir en aïllament al passatge al complet, de vegades prohibint-se fins i tot l'amarrament dels bucs.^{34 35}

Aquest fet posa de manifest també el difícil seguiment de persones infectades que poden desplaçar-se de port a port i de ciutat en ciutat³⁶ abans de presentar símptomes o de diagnosticar la infermetat, i per tant, el potencial risc de propagació.

³¹ GNC y GNL para vehículos y buques: los hechos. Octubre de 2018. Transport & Environment. <https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/2018/10/informe-GNC-y-GNL-para-vehiculos-y-buques.pdf>

³² Cruise Ship Report Card. Friends of the Earth 2019. <https://foe.org/cruise-report-card/#>

³³ Cruise ship ranking 2019. NABU. <https://en.nabu.de/news/2019/26855.html>

³⁴ https://elpais.com/sociedad/2020/02/17/actualidad/1581970236_015342.html

³⁵ https://elpais.com/economia/2020/02/19/actualidad/1582141666_821998.html

³⁶ <https://www.ultimahora.es/noticias/local/2020/01/30/1138173/coronavirus-bloqueado-italia-crucero-hizo-escala-palma.html>



3. Impacte econòmic

Els megacreuers són una activitat contrària a una economia sòlida per a la nostra ciutat. La condició de no territorialitat dels creuers i el fet de fer servir banderes de conveniència els col·loca en una posició de superioritat econòmica, fiscal, laboral i comercial amb qualsevol altre tipus de turisme.

Despesa dels passatgers. Aquests megacreuers, són veritables ciutats flotants, proveïdes de tot tipus d'oferta (botigues, restaurants, cinemes, discos, pistes d'esports, piscines, teatres, etc.) motiu pel qual el turista que visita la ciutat té escàs interès per consumir alguna cosa fora del vaixell. **El turisme d'hotel genera una cadena de valor que no es produeix en el cas dels megacreuer**, que generen un mercat tancat intentant controlar la despesa dels passatgers tant al vaixell com a terra (per exemple, segons APB el 40% de les excursions es compren al vaixell).

Depenent dels estudis, s'estima que els creueristes fan una despesa diària d'entre 71€³⁷ i 60€/persona³⁸ (el creuerista de trànsit); i 155€ / 170€ (el de base, incloent estància addicional).

S'estima que davalla entre un 90% i un 75%. I que el 22% dels creueristes de base fan una estància addicional (en el cas de Palma, d'una mitjana de 4 dies).

Pel que fa la tripulació, s'estima que davalla entre el 40% (APB) i el 50% (CE); i que fan una despesa diària d'entre 76€ (APB) i 25€ (CE).

Externalitats. En total, pel 2015, despesa directa s'estima per les Balears una despesa directa de 128 milions d'euros i 1.331 llocs de feina generats (APB). Però no té en compte les despeses que genera aquesta activitat. Un estudi per Venècia de l'any 2014³⁹ monetitza els danys ambientals que genera el turisme de creuers a la ciutat i a la llacuna: contaminació de l'aire mitjançant gasos que afecten a la salut pública com NO_x SO_x o PM, contaminació de la mar, emissió de gasos d'efecte hivernacle, saturació, danys als monuments, etc. **El balanç final entre els ingressos provinents del sector i el cost ambiental és negatiu.**

Despesa pública. Es necessita una inversió pública contínua per a la construcció i ampliació d'infraestructures portuàries per rebre els megacreuers, en detriment d'altres inversions com la sanitat o l'educació. En el cas de Balears, per a l'any 2018 el balanç per a Autoritat Portuària ha estat de -94.597€, i per a l'any 2019 s'esperen dades similars. Entre el 2000 i el 2016 s'han invertit 282 milions d'euros en instal·lacions al port per al passatge de creuers, i hi ha una estimació d'inversió de fins a 25 milions fins a l'any 2022.

³⁷ Dades per Palma a l'any 2015 segons estudi de la Cambra de Comerç, APB i UIB.

³⁸ *Tourist facilities in ports. The economic factor. August 2009.* European Comissions, Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries.

³⁹ *Quantifying cruising.* Giuseppe Tattara. 2014.



Interior del Independence of the Seas, de Royal Caribbean.

4. Impacte social i cultural

Des d'inicis dels segle XX hi ha hagut turisme de creuers, però mai s'han patit els efectes negatius ni els problemes que tenim ara. A l'any 2006 es va rebre la visita d'1 milió de creueristes, que ja el 2018 han superat els dos milions.

	2006	2018	Diferència
Agost	161.464	263.300	+102.836
Total any	923.868	2.051.782	+1.127.914
Bucs	471	594	+123
Passatgers/buc	1.962	3.454	+1.493

Expulsió dels veïns i saturació dels carrers. El turisme dels megacreuers és una activitat contrària al dret a la ciutat que tenen els residents. Dret a viure en seguretat i tranquil·litat. Un dia mitjà d'estiu visiten els centre històric 8.000 creueristes⁴⁰, tot i que en dies amb major afluència poden arribar a concentrar-se en un dia fins a 16.000 creueristes, provoca enormes molèsties als residents, obligats a canviar la seva habitual forma de vida. **El Port de Palma acull de mitjana 10 vegades més creueristes un dia d'agost que un dia de gener**⁴¹.

Espai públic. La massificació turística d'excursionistes de poques hores per veure la ciutat, devalua el nostre patrimoni històric i cultural, i converteix l'espai urbà en un parc temàtic només per turistes. Devalua l'experiència turística d'altres i per tant va en contra d'un turisme de qualitat.

Canvis al teixit comercial. L'adaptació del comerç als turistes d'unes hores, provoca un canvi en la tipologia dels comerços que deixen de ser de poca utilitat per als residents, provocant el desplaçament dels comerços tradicionals, que són els que necessiten els ciutadans per a la seva vida quotidiana.

El 64% dels comerços del centre històric de Palma es dediquen al turisme d'alta temporada. Només un 20% dels comerços tenen productes de marques regionals⁴².

Als Acords de Bellver (punt 116) els partits a l'Ajuntament de Palma es comprometen a apostar *"pel comerç de proximitat i no volem noves grans superfícies a Palma. Posarem en valor el comerç singular dels barris i del centre de la ciutat, amb mecanismes de suport i promoció"*.

Pèrdua de qualitat de vida del resident. El 64% dels residents opina que la intensitat turística afecta la seva vida quotidiana; el 66% troba que ja hem arribat o sobrepassat el límit de rebuda de visitants al centre històric⁴³. El 39% és de l'opinió que convindria regular i limitar el nombre de creuers i el 35% que són perjudicials per l'arribada sobtada d'una gran quantitat de gent⁴⁴.

⁴⁰ *Estudi sobre la capacitat de càrrega turística a Palma*. Fundació Iniciatives del Mediterrani (FIM). 2018.

⁴¹ H2030 del CES.

⁴² FIM (2018).

⁴³ FIM (2018).

⁴⁴ Enquesta realitzada per Gadeso. 2019.

5. El port de Palma i la seva adaptació als Megacreuers

Des de 1997, a les Balears s'està experimentant un increment constant de tràfic de passatgers i vehicles per port: entre 1997 i 2006 la mobilitat marítima es va incrementar un 137%, i només el 2006 es gestionaren 600 mil vehicles. Aquestes augments varen fer que a la temporada estival de 2007 les infraestructures portuàries donessin mostres de saturació. Així, el 2008 es va posar en marxa el projecte d'ampliació, amb la idea de guanyar 100 hectàrees de superfície, amb la construcció d'un espigó de 12,6 mil metres quadrats únicament per a la recepció dels megacreuers turístics i la remodelació dels molls comercials.⁴⁵

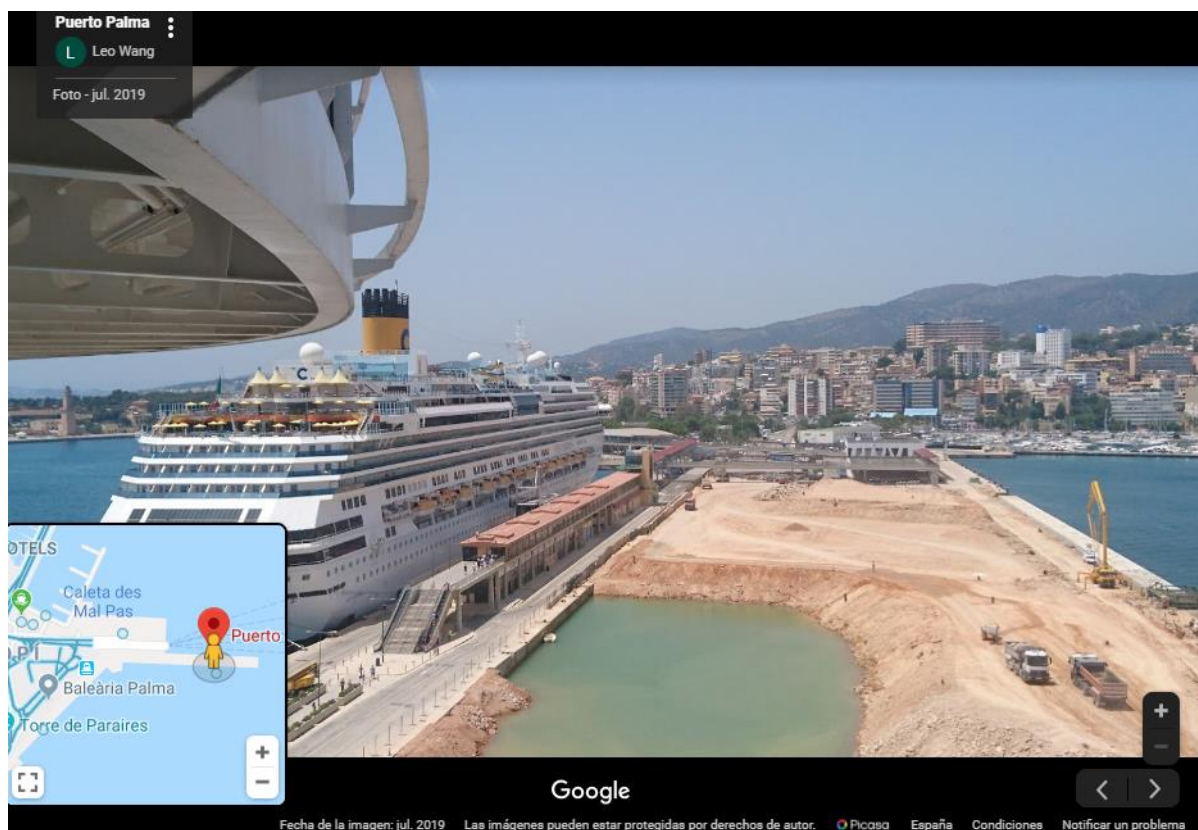
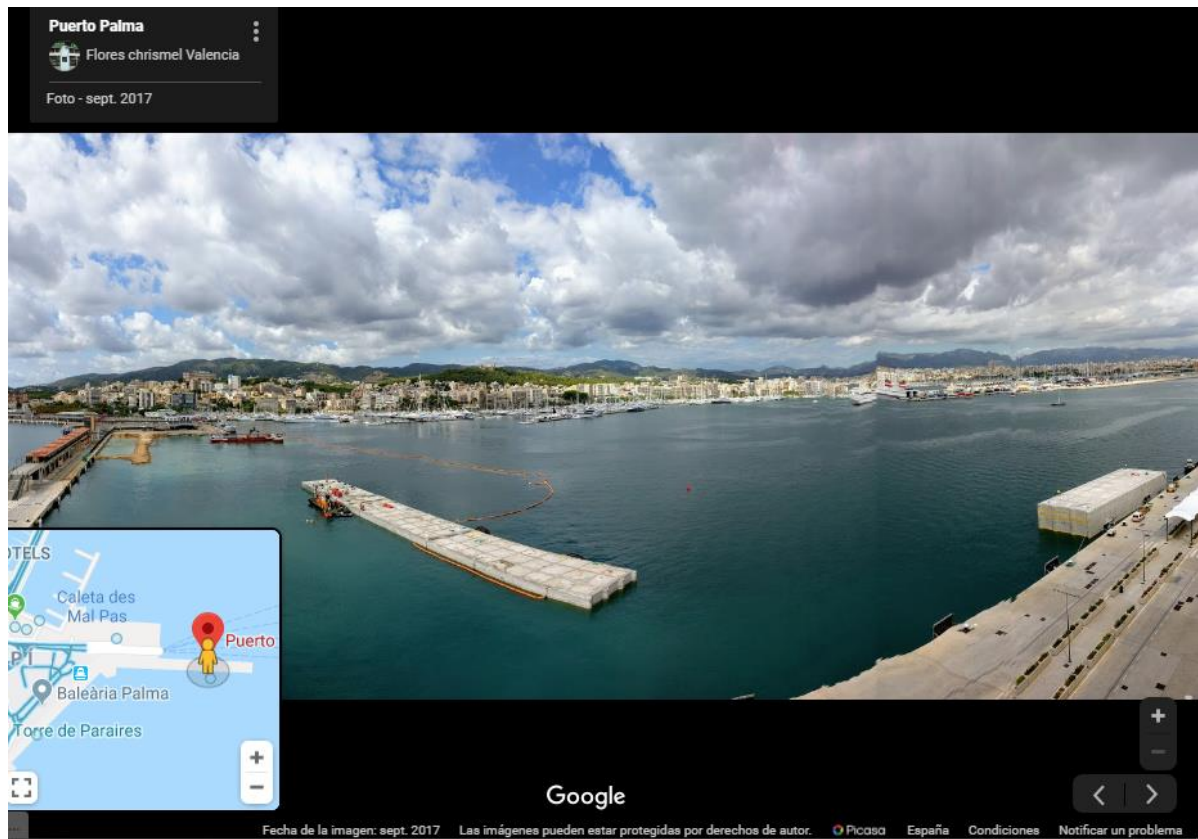
[Link al plànol del Port de Palma.](#)



Font: APB.

⁴⁵ Fernández Miranda (2012) i Seguí Pons i Martínez Reynés (2008) *Las nuevas pautas de movilidad y su impacto en las infraestructuras de transporte en Balears*.

Imatges de les darreres obres. Anys 2017 i 2019.



Evolució del port de Palma. Foto aèria (IDEIB).



1956



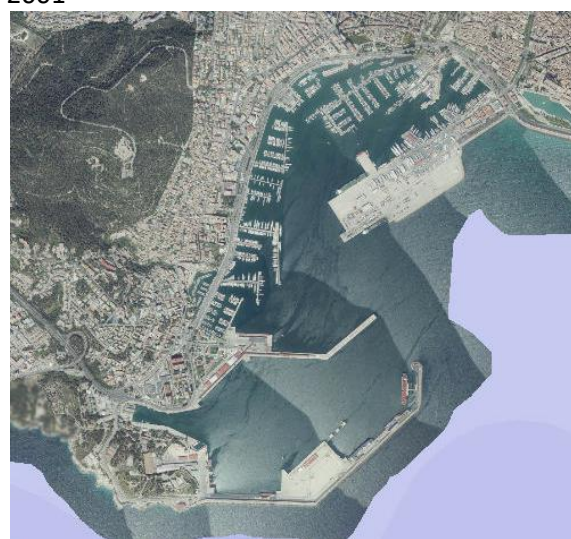
1984



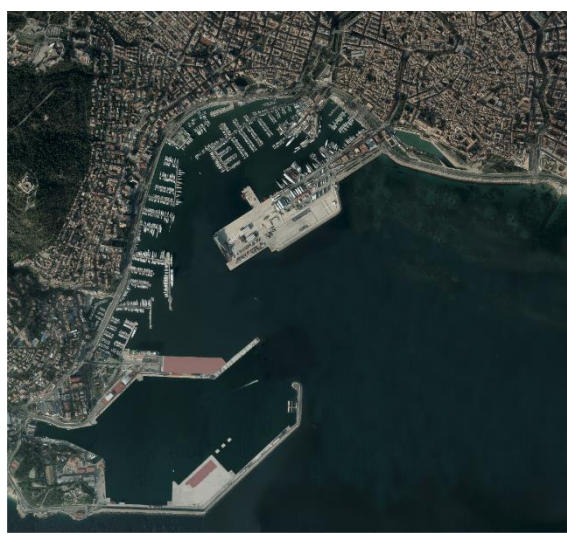
2001



2006



2015



Actualitat

6. La internacionalització del problema

Resposta de les administracions locals a altres ciutats

Venècia: S'està plantejant des del govern italià que els megacreuers no tinguin accés al canal Giudecca, de manera que deixarien d'entrar a la llacuna per arribar a ports propers com el de Marguera. Aquesta mesura s'implementaria de manera gradual a partir de gener de 2020, tot i que de moment no s'ha fet cap comunicació oficial. Això no obstant, hi ha veus com Europa Nostra que critiquen la passivitat de la UNESCO per no prendre mesures més estrictes en relació a aquesta ciutat Patrimoni de la Humanitat⁴⁶.

Des de mitjans de 2019 s'hi aplica una taxa als turistes que no pernocten d'entre 3€ i 10€.

Amsterdam. Des de principis de 2019 aplica una taxa de 8€ per passatger als creuers de trànsit. Estan exempts aquells que inicien o finalitzen el seu viatge a la ciutat.

Illa de Boracay, Filipines. Els creuers de més de 2.000 passatgers tenen prohibida l'escala a la illa de Boracay als períodes de temporada alta (abril-maig, octubre-novembre i Nadal-cap d'any).

Dubrovnik. Es vol establir un límit de dos creuers al dia, amb un màxim de 5.000 passatgers en total al dia.

Barcelona. Des de 2012, als vaixells que passen més de 12 hores al port se'ls hi aplica una taxa de 2,25€ per passatger. Des de abril de 2019 s'hi aplica una taxa de 0,60€ per passatger als que estan menys de 12 hores.

Santorini. El 2019 s'ha limitat el nombre de creuristes a 8.000 al dia (en front de la mitjana de 10.000 dels darrers anys).

Dublin. A partir de 2021, vol limitar les escales de creuers a dos per setmana i eliminar els de port base. La motivació d'aquesta mesura és tenir disponibles els molls per als bucs de càrrega.

Bergen. El 2018, l'Ajuntament de Bergen anunciava la restricció a un màxim de 3 creuers i 8.000 passatgers al dia amb l'objectiu de "mantenir Bergen com una destinació sostenible i atractiva en termes climàtics, mediambientals i de nombre de passatgers"⁴⁷.

Resposta de les autoritats portuàries

L'estiu de 2019, el president de l'Autoritat Portuària de Venècia, Pino Musolino, [convocava a una reunió](#) als respectius responsables de la gestió dels ports de Màlaga, Barcelona, Marsella, Zeebrugge, Dubrovnik, Hamburg, Amsterdam i Palma. L'objectiu d'aquesta reunió internacional és aconseguir una veu comú i crear una plataforma de propostes en relació a la gestió del turisme de creuers.

Resposta de la patronal

CLIA i Dubrovnik. El mes de juliol de 2019, es signava [un acord entre CLIA i l'ajuntament de Dubrovnik](#) amb l'objectiu de col·laborar en la conservació del patrimoni cultural de la ciutat mitjançant una gestió responsable del turisme de creuers.

⁴⁶ <https://www.theartnewspaper.com/news/dramatic-speech-by-europa-nostra-challenges-unesco-world-heritage-site-committee-s-support-for-damaging-venice-cruise-ship-decision>

⁴⁷ <https://bergenhavn.no/en/introducing-further-restrictions-for-cruise-ships-in-bergen/>

CLIA i Palma. En relació a les darreres protestes i a la publicació de l'estudi de Terraferida, [CLIA demana "rigor"](#) en l'anàlisi de l'activitat del sector, alhora que es mostren oberts al debat.

CLIA i Dublín. Davant l'anunci de la restricció de l'arribada de creuers a partir de 2021, CLIA ha proposat al govern d'Irlanda i al Port de Dublín a fer feina per una estratègia de sostenibilitat del turisme de creuers a llarg termini.

CLIA i Venècia. La patronal fa feina per mantenir l'accés dels megacreuers a la llacuna. Es mostren d'acord en transitar pel canal de Vittorio Emanuele, com alternativa al de Giudecca, però volen seguir accedint a l'estació marítima.

7. La moratòria que demana Palma

En base a les repercussions negatives (en el medi ambient, en el sector econòmic, en la vida social) que genera el turisme de megacreuers i tenint present que les navilieres planifiquen les següents temporades amb antelació, des de la *Plataforma contra els megacreuers* proposam aprovar una moratòria per limitar la contractació de megacreuers al port de Palma i per regular la visita de creueristes al centre de la ciutat.

La moratòria s'estructura en els següents deu punts:

1. L'objecte d'aquesta MORATÒRIA és suspendre temporalment la contractació dels serveis portuaris de desembarcament, embarcament i amarrament de creuers i megacreuers al port de Palma.
2. La MORATÒRIA entrarà en vigor immediatament i tindrà vigència fins a l'aprovació d'una nova regulació més restrictiva de l'activitat creuerista basada en un diagnòstic fidedigne i contrastat sobre els efectes de l'activitat dels creuers i megacreuers.
3. Durant la MORATÒRIA, una comissió tècnica qualificada i independent de les parts interessades, definirà els límits de la capacitat de càrrega mediambiental, social i econòmica del turisme de creuers i megacreuers a Palma i especialment al seu centre històric.
4. Es durà a terme un estudi elaborat per entitats independents qualificades per avaluar els paràmetres contaminants conseqüència de l'activitat de creuers i megacreuers, i, en particular, l'emissió de gasos i partícules ultrafines mitjançant punts de mostreig instal·lats en xarxa, en ubicacions davant del port i a la resta de la ciutat.
5. Durant el període que duri la MORATÒRIA, els creuers i megacreuers que arribin al port de Palma aplicaran les mesures de prevenció de contaminació atmosfèrica relatives als nivells de gasos contaminants, d'efecte hivernacle i nocius per a la salut pública, com ja s'exigeix en altres zones d'Europa com la mar Bàltica o la mar del Nord.
6. Per a una major transparència i democràcia, durant la MORATÒRIA s'establiran les bases per a una participació dels poders públics locals en la representació que vagi més enllà de la mera presència en el Consell d'Administració i garanteixi la representació dels agents socials.
7. Es duran a terme les accions adients amb l'objectiu d'assolir la cogestió del port.
8. Es posaran en marxa sistemes de gestió de la informació per tal de garantir la transparència en relació amb la contractació i negociació amb les navilieres. La informació estarà disponible en línia de manera oberta i en temps real.

9. Per fer un seguiment de les mesures esmentades es farà una Comissió de la Moratòria en la qual estaran representats: l'Autoritat Portuària de Balears, les institucions autonòmiques i locals, així com el sector empresarial i les entitats socials proposants.
10. Rebutjam la política de fets consumats en activitats sospitoses de perjudicar l'interès general. Com s'ha fet a l'àmbit urbanístic i d'oferta d'allotjament turístic, demanam un ténol immediat i un debat real en defensa del bé comú, el principi de precaució, i la participació ciutadana.

La reacció de l'administració pública

A finals del mes de febrer de l'any 2020, el Govern de les Illes Balears, mitjançant la conselleria de Turisme (Iago Negueruela) i la de Medi Ambient (Miquel Mir), proposen l'aplicació d'una moratòria en la contractació de creuers a partir de l'1 de gener de 2022. D'aquesta manera, insten a Autoritat Portuària a no confirmar les reserves a partir d'aquesta data, sol·licitud que el Consell d'Administració d'APB accepta. Així, el Govern vol garantir-se un marge de maniobra per a preparar la normativa que reguli aquesta modalitat de turisme.⁴⁸

Des de les institucions europees, la presidenta de la Comissió de Transports i Turisme del Parlament Europeu es va manifestar en la mateixa línia, afirmant que a un port com el de Palma [no haurien de coincidir diversos megacreuers a la vegada](#).



⁴⁸ <https://www.diariodemallorca.es/palma/2020/02/25/govern-exige-autoridad-portuaria-moratoria/1489260.html>

8. El turisme de megacreuers i la crisi de la Covid-19

En el context actual de crisi sanitària, és especialment preocupant la gestió que es pugui fer en el futur immediat del turisme de megacreuers i creuers al Port de Palma. De nou, l'activació d'aquesta modalitat de turisme hauria de venir establerta a iniciativa de les institucions balears i no per decisió unívoca de l'Autoritat Portuària i les empreses multinacionals de creuers.

El turisme de megacreuers ha esdevingut en aquests moments un risc important pel que fa a la seguretat sanitària. Es tracta d'una modalitat turística que connecta diferents ciutats en només unes hores, al punt de poder fer visitables cinc ciutats diferents en només una setmana, i que a més transporta una quantitat enorme de passatge (entre tripulació i passatgers, en un buc es poden sobrepassar les 5.000 persones). A més la seva pertinència a països amb opacitat del control sanitària i una tripulació de provinença molt diversa, fa augmentar la nostra preocupació respecte de si és viable aquest turisme a la nostra ciutat, en el context de la pandèmia mundial encara sense controlar.

Aquestes característiques fan que un possible positiu per coronavirus sigui difícilment traçable i aïllable, de manera que suposa un perill potencial per a les ciutats on fa escala; així com una manca de seguretat per al mateix passatge i tripulació, que es pot trobar amb la conjuntura de veure's obligat a romandre confinat al buc.

No oblidem [que el mes de març, els ciutadans de Palma varen haver de patir la inseguretat generada per megacreuers](#) arribats de països on la pandèmia s'havia desenvolupat amb més rapidesa, així com casos de passatgers que varen presentar símptomes dies després d'haver visitat la nostra ciutat. Aquesta controvèrsia, inclòs amb bucs amarrats a port sense poder desembarcar, l'hem vist malauradament replicada durant el període de confinament a altres ciutats d'Europa i de la resta del món, com per exemple als Estats Units, el Carib, el sud-est asiàtic, i fa molt pocs dies a Barcelona.

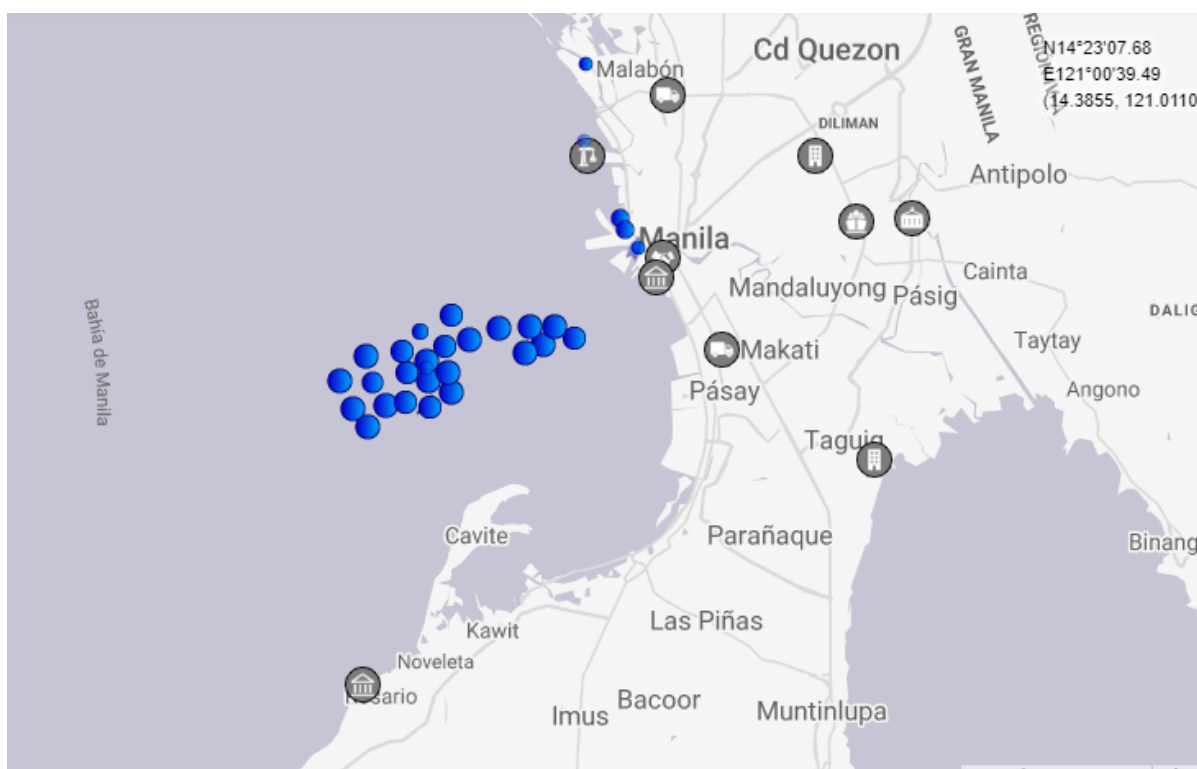
Creuers en quarantena i el perjudici a la imatge turística

Reiniciar aquesta activitat al port de Palma sense una garantia total que les seves externalitats en qüestions sanitàries estan cobertes per un Pla de Contingència efectiu i conegut per la ciutadania de Palma és una amenaça per a la imatge turística de la ciutat i la seva projecció com a destí segur. El risc de tenir en quarantena al port de Palma durant varies setmanes un megacreuer amb milers de persones confinades, és una imatge que donarà voltes a tot el món, cosa que va totalment en contra de la idea que som una comunitat segura per al turisme.

D'ençà que es va iniciar l'emergència sanitària, s'han presenciat diversos casos on els creuers han esdevingut protagonistes per haver de quedar retinguts a ports de ciutats o per no rebre permís de les institucions a atracar. Especialment afectada s'ha vist la tripulació, ja que sovint aquests bucs naveguen amb banderes de paradisos fiscals o amb regulacions laxes en termes laborals, el que ha derivat en un abandonament a molts de treballadors. Aquestes circumstàncies fan que [a diversos països es reclami prendre](#)

[mesures per a dignificar les condicions laborals d'aquests treballadors](#). A més de tripulants, s'han donat situacions on s'ha generat incertesa tant a passatgers com a la població de les diferents ciutats:

- El mes de maig, un creuer va haver d'aïllar-se [al port de Barcelona, mantenint en quarantena als seus 400 ocupants](#).
- És de destacar el cas del Diamond Princess, un creuer amb més de [3.700 passatgers que va reportar més de 450 casos a bord](#) i que es va haver de mantenir en quarantena al port de Yokohama.
- A Civitavecchia hi va quedar també un creuer retingut, on es va instal·lar [una webcam en directe que informava de la situació](#).
- Al port italià de Messina va arribar un creuer [que havia estat rebutjat a Malta](#).
- A la costa de Marsella, un creuer de la companyia AIDA [va quedar bloquejat a enfront de les costes franceses](#) per haver-se detectat dos casos de coronavirus entre els seus passatgers. La mateixa situació es va donar a Califòrnia, [amb un creuer amb més 3.500 passatgers i una vintena de casos positius, esperant enfront de la ciutat de San Francisco](#).



Creuers fondejats enfront de la costa de Manila. Molts d'ells varen ser rebutjats a ports australians.
Data de la captura: 10 de juny de 2020. Font: marinetrain.com



Campanya promocional de CLIA. Primavera 2020.

