



Trascender, Contabilidad y Gestión. Vol. 7, Núm. 20 (mayo – agosto del 2022).

Universidad de Sonora. Departamento de Contabilidad. México.

ISSN: 2448-6388. Reserva de Derechos 04-2015-04172070800-203.

Incidencia del COVID-19 en el sector de los cruceros turísticos con operativa en el Puerto de La Luz y Las Palmas

Impact of COVID-19 in the tourist cruise sector with operations in the Port of La Luz and Las Palmas

Raquel Acosta Sosa ¹ ; Lourdes Jordán Sales ²

Recibido: 10 de febrero de 2022.

Aceptado: 18 de marzo de 2022.

DOI: <https://doi.org/10.36791/tcg.v8i20.165>

JEL: C01. Econometría.

L92. Ferrocarriles y otros medios de transporte de superficie: automóviles, autobuses, camiones y transportes fluviales; Puertos.

Resumen

El objetivo del trabajo consiste en analizar la incidencia del COVID-19 en el sector de los cruceros turísticos con operativa en el Puerto de La Luz y Las Palmas centrándonos en el gasto medio que realiza el cruceristas en la ciudad una vez desembarca. Para ello, se ha calculado la pérdida económica generada por la pandemia y, tras analizar las perspectivas de recuperación económica de los principales países visitantes, se plantean tres escenarios de recuperación

del sector. Concluimos, que existe una mayor probabilidad de que el sector de los cruceros con operativa en el Puerto de La Luz y Las Palmas se recupere en la temporada de noviembre de 2022 a abril 2023.

Palabras clave: cruceros, COVID-19, Puerto de La Luz y Las Palmas.

¹ Raquel Acosta Sosa. Grado en Administración y Dirección de Empresas, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, España. Investigador independiente. Correo: raquel.acosta104@alu.ulpgc.es

² Lourdes Jordán Sales. Doctora en Ciencias Económicas y Empresariales. Profesora Titular de Universidad, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España. Correo: lourdes.jordan@ulpgc.es

Abstract

The objective of the work is to analyze the incidence of COVID-19 in the tourist cruise sector with operations in the Port of La Luz and Las Palmas, focusing on the average expenditure made by cruise passengers in the city once they disembark. To do this, the economic loss generated by the pandemic has been calculated and, after analyzing the prospects for economic recovery in the main visiting countries, three recovery scenarios for the sector are proposed. We conclude that there is a greater probability that the cruise sector with operations in the Port of La Luz and Las Palmas will recover in the season from November 2022 to April 2023.

Keywords: *cruises, COVID-19, La Luz and Las Palmas port.*

Introducción

La actividad de los cruceros turísticos internacional ha registrado sistemáticamente una tasa de crecimiento anual promedio del 8.4% desde 1980, con el crecimiento más rápido en la última década. En concordancia, el sector de los cruceros con operativa en el Puerto de La Luz y Las Palmas también ha experimentado un incremento a lo largo de los años. Sin embargo, en marzo de 2020 se produjo una crisis sanitaria producida por el COVID-19 y el Gobierno español decretó el Estado de Alarma e impuso el confinamiento. Durante los tres meses que duró el confinamiento solo se podía salir del hogar para realizar actividades esenciales. Debido a esta circunstancia el sector de los cruceros se vio muy afectado, llegando a haber meses sin ninguna llegada de cruceros al puerto.

Ante este hecho, el objetivo del trabajo consiste en analizar la incidencia del COVID-19 en el sector de los cruceros turísticos con operativa en el Puerto de La Luz y Las Palmas centrándonos en el gasto medio que realiza el crucerista en la ciudad una vez desembarca. Para ello, mediante una estimación del número de pasajeros que debió haber llegado al puerto de no haberse producido la pandemia, se cuantificará el impacto económico resultante. Asimismo, se plantearán distintos escenarios de recuperación de acuerdo con las perspectivas de crecimiento de la economía de los países visitantes. Para cada escenario se tratará de obtener una fecha estimada en la que el sector de cruceros en el Puerto de La Luz y Las Palmas volverá a su tráfico de pasajeros habitual. Además, se analizará el impacto económico debido a la incidencia del COVID-19. Este análisis contará con tres partes. En la primera, se calculará la previsión del número de pasajeros que debió haber venido al Puerto de La Luz y Las Palmas. Seguidamente, se realizará la cuantificación económica de la pérdida teniendo en cuenta el gasto medio que realiza el crucerista en la ciudad una vez desembarca. Por último, se plantearán distintos escenarios de recuperación y, finalmente, se expondrán las conclusiones del trabajo.

Sector de los cruceros en el Puerto de La Luz y Las Palmas

Importancia del Puerto de La Luz y Las Palmas

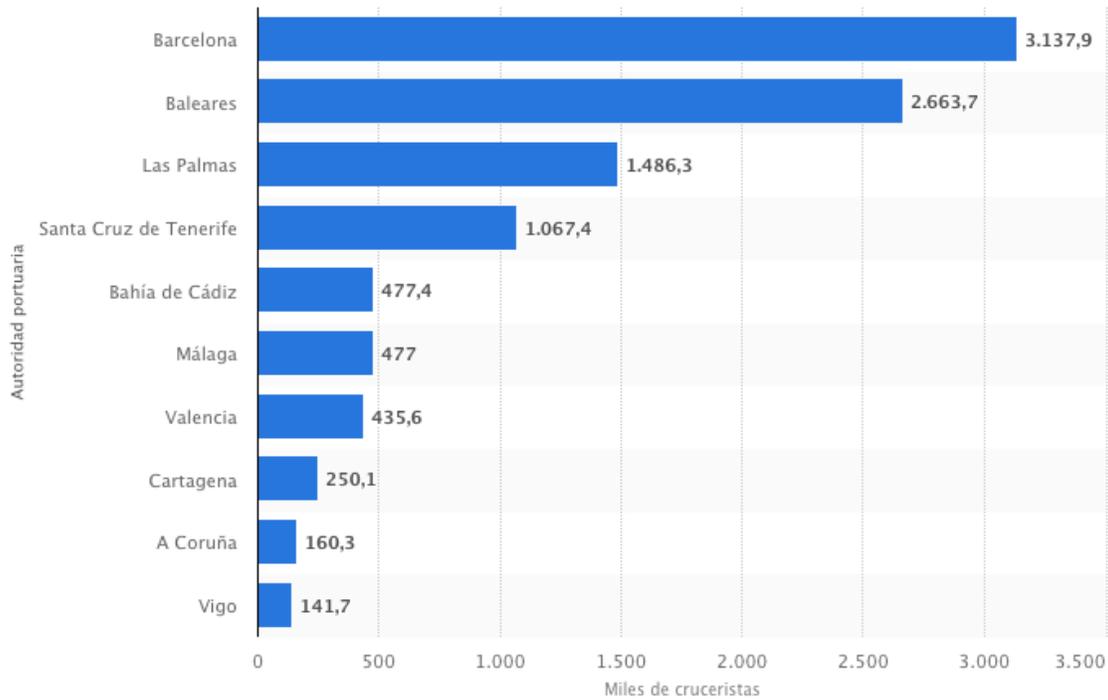
Desde 1993 el Puerto de La Luz y las Palmas no ha vuelto a ser el mismo en lo que a tráfico de cruceros se refiere. El cambio ha sido tal, que a día de hoy forma una Autoridad Portuaria junto a los puertos de Arrecife, Arinaga, Salinetas y Puerto del Rosario. Sin embargo, solo reciben pasajeros de cruceros el Puerto de Arrecife, Puerto del Rosario y el Puerto de La Luz y Las Palmas.

Asimismo, cabe destacar que la Autoridad Portuaria de Las Palmas posee el tercer lugar en el ranking de puertos

españoles que más pasajeros de cruceros reciben al año, tal y como se puede apreciar en el gráfico 1.

Gráfico 1

Ranking de puertos por número de pasajeros de crucero en España en 2019



Fuente: Díaz (2020).

Por otro lado, compañías como AIDA, TUI y Kristina Cruises han establecido su puerto base en el Puerto de Las Palmas [EDEI, 2012]. Esto significa que no solo se trata de un puerto donde se realizan escalas, sino que, a su vez, se comienzan y finalizan rutas en el mismo.

En lo que se refiere a la frecuencia de cruceros en el puerto, se trata de una actividad estacional con mucha concentración de operaciones en la temporada de invierno [EDEI, 2012]. En otras palabras, la temporada alta de cruceros en el Puerto de las Palmas va de

noviembre a abril, con picos de actividad en los meses de marzo y diciembre. Esto es debido a que el puerto recibe cruceros que operan regularmente durante la temporada y, además, en octubre reciben cruceros que hacen escala para luego ir a América y en marzo se reciben a estos mismos cruceros cuando vuelven a Europa. Es por ello que el presidente de la Autoridad Portuaria se ha fijado como objetivo fomentar la llegada de cruceros en la temporada de verano [Goycoolea y Amaro, 2015].

Evolución del sector de los cruceros en el Puerto de La Luz y Las Palmas

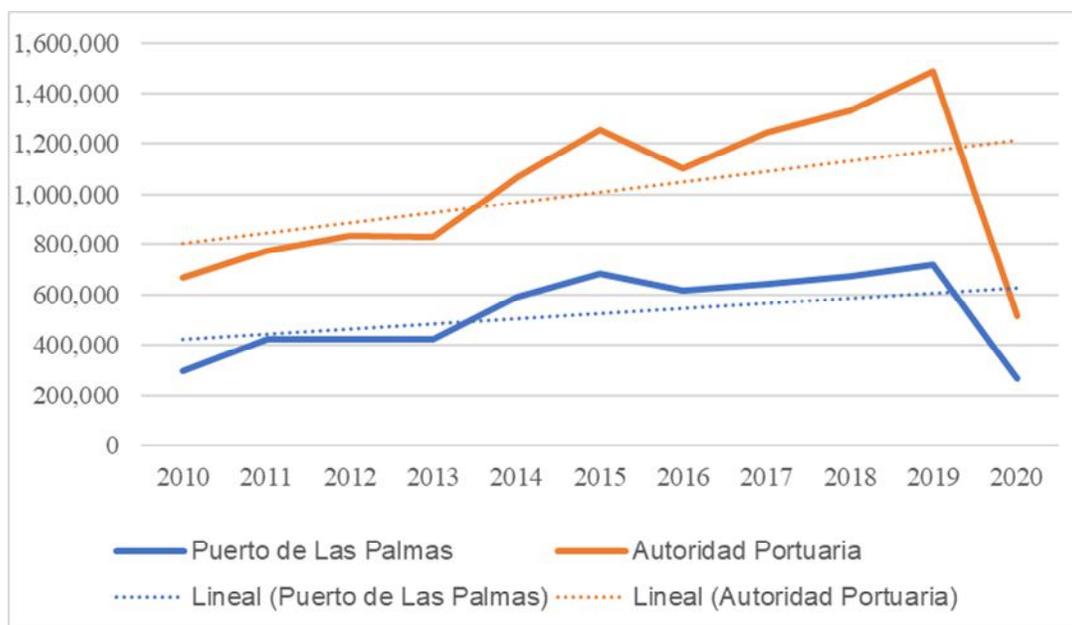
El sector de los cruceros en el Puerto de La Luz y Las Palmas ha experimentado una evolución creciente a lo largo de los últimos diez años. En 2019 atracaron un 42,51% más de cruceros que en el año 2010 y el incremento en el número de pasajeros fue de casi un 143%. En los siguientes gráficos (gráfico 2 y gráfico 3) se puede observar la evolución creciente del número de

pasajeros y del número de cruceros desde el año 2010 hasta la actualidad. Sin embargo, en 2020 se aprecia una fuerte caída en ambas magnitudes debido a la crisis provocada por el COVID-19.

Asimismo, los gráficos muestran una comparativa entre los datos de la Autoridad Portuaria de Las Palmas y el Puerto de La Luz y Las Palmas. Al observar los gráficos se aprecia como la evolución de ambos a lo largo de los años es muy similar.

Gráfico 2

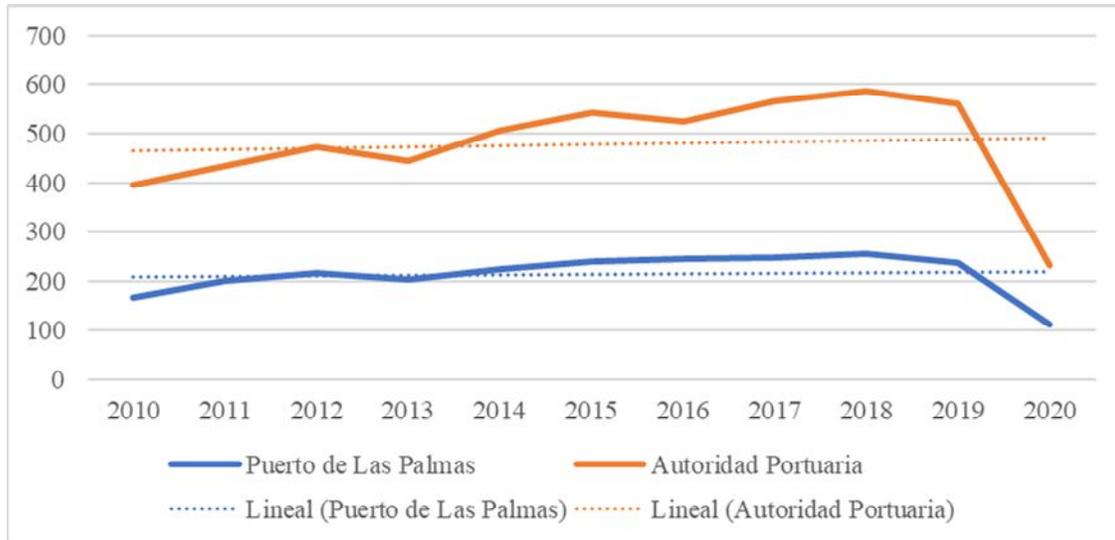
Evolución del número de pasajeros de cruceros en los últimos diez años



Fuente: Elaboración propia con datos del ISTAC (Gobierno de Canarias, 2021).

Gráfico 3

Evolución del número de cruceros en los últimos diez años



Fuente: Elaboración propia con datos de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Según Goycoolea y Amaro (2015) el crecimiento del turismo de cruceros en Las Palmas de Gran Canaria puede dar lugar a dos situaciones de signo contrario, una positiva y una negativa. Por un lado, la positiva está relacionada con el uso y disfrute de los monumentos, museos y bienes de interés cultural por parte de los turistas y que, mediante su comercialización, ayudan a su mantenimiento y conservación. Por otro, la negativa está asociada al impacto social y espacial que se generaría, ya que habría un gran número de turistas que demandan los mismos bienes y servicios al mismo tiempo y, además, para poder albergar a un elevado número de cruceros son necesarias grandes infraestructuras.

En este sentido, la ciudad ha experimentado grandes cambios a lo largo de los años debido al fuerte crecimiento de este sector. El Puerto de La Luz y Las Palmas ha experimentado grandes ampliaciones destinadas a que atraquen los cruceros. También ha habido mejoras en los medios de transporte urbanos para facilitar el desplazamiento de los viajeros y ha habido cambios normativos, como es el permiso de apertura dominical para los comercios que se encuentran en la zona turística-patrimonial de la ciudad.

Objetivo, muestra y metodología

Objetivo

El sector del turismo de cruceros ha sufrido las consecuencias de la crisis económica derivada de la pandemia del COVID-19. Ante este hecho, el objetivo del trabajo consiste en analizar la incidencia del COVID-19 en el sector de los cruceros turísticos con operativa en el Puerto de La Luz y Las Palmas considerando el gasto medio que realiza el cruceristas en la ciudad una vez desembarca. Para ello, en primer lugar se estimará, mediante el modelo econométrico ARIMA, el número de pasajeros de cruceros que habría llegado al Puerto de La Luz y Las Palmas si no hubiera ocurrido dicha pandemia.

Además, considerando una estimación del gasto medio por pasajero, se tratará de cuantificar el impacto económico resultante de la pandemia. Teniendo en cuenta la nacionalidad de los pasajeros que en mayor medida realizan estos cruceros, se analizarán las previsiones económicas de recuperación de dichos países, con el fin de estimar cuando se podrá producir la recuperación del número de pasajeros de cruceros a los niveles estimados obtenidos en el análisis econométrico.

El horizonte temporal considerado es desde el mes de marzo de 2020 a mayo de 2024, y se plantearán tres posibles escenarios de recuperación (normal, optimista y pesimista) con la finalidad de obtener un período de tiempo estimado en cada escenario en el que el número de pasajeros de cruceros que llegará al puerto en función

de la recuperación económica de dichos países, será el mismo que el obtenido en la predicción de pasajeros que llegarían de no haberse producido el COVID-19.

Descripción de la muestra

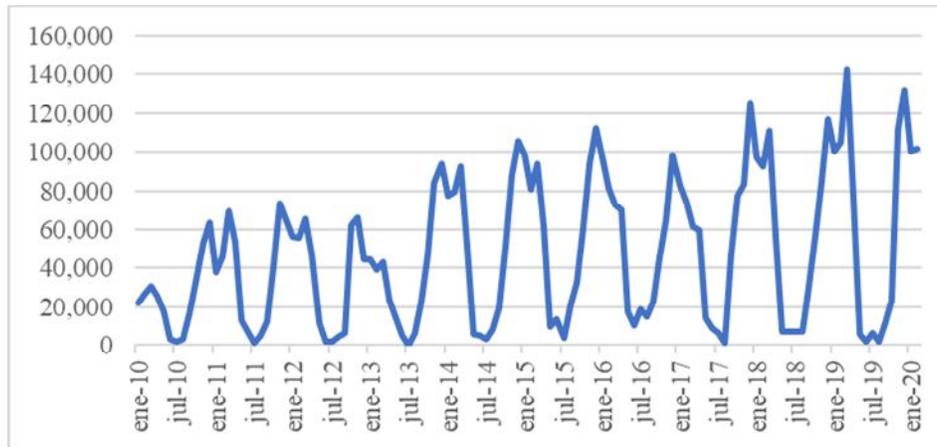
Para la realización del presente trabajo se ha elaborado una muestra con periodicidad mensual para el período 2010-2020, compuesta por los siguientes datos del Puerto de La Luz y Las Palmas:

- Número de pasajeros de cruceros.
- Nacionalidades de los pasajeros.
- Gasto medio del turista de crucero.
- Compañías de cruceros con operativa en el puerto.

El dato del número de pasajeros de cruceros en el Puerto de La Luz y Las Palmas se obtuvo del ISTAC mediante una serie temporal mensual. Se trata de una serie con una fuerte tendencia estacional como se puede apreciar en el gráfico 4. Podemos observar como los meses que cuentan con un mayor número de pasajeros de cruceros son diciembre y marzo, mientras que los meses en los que vienen menos pasajeros al Puerto de La Luz y Las Palmas son junio, julio y agosto. Por ello, se considera que la temporada alta de cruceros en Gran Canaria es de noviembre a abril, mientras que la temporada baja, en la que apenas atracan cruceros, va de mayo a octubre.

Gráfico 4

Serie estacional del número de pasajeros de cruceros en el puerto



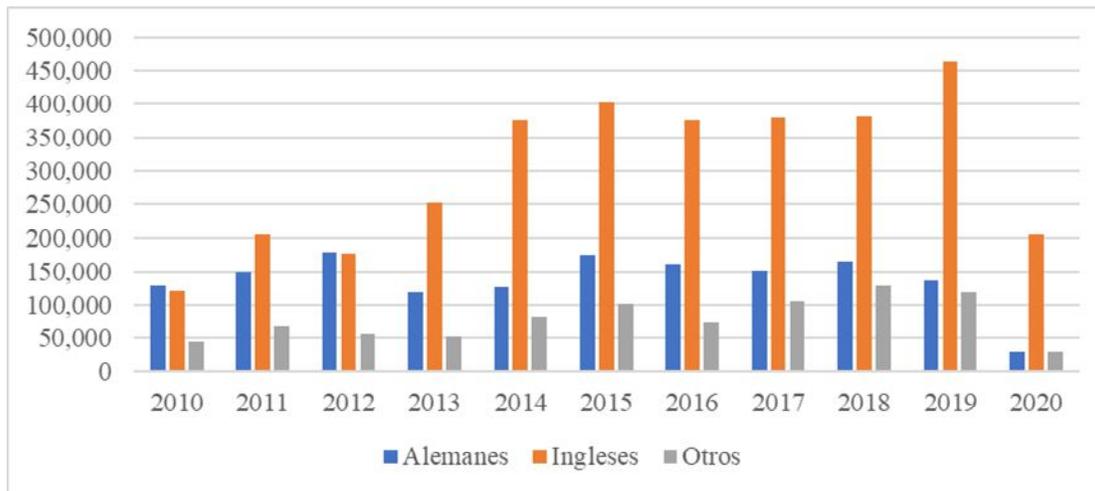
Fuente: Elaboración propia con datos del ISTAC (Gobierno de Canarias, 2021).

Por otro lado, se calcularán las predicciones teniendo en cuenta el país de origen de los cruceristas. Los pasajeros de nacionalidad Alemana e Inglesa son los más frecuentes según los datos obtenidos de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. A continuación, se

puede observar en el gráfico 5 los datos obtenidos, los cuales reflejan el predominio de dichas nacionalidades entre los pasajeros de cruceros con operativa en el puerto.

Gráfico 5

Nacionalidades de los pasajeros de cruceros que atracan en el Puerto de La Luz y Las Palmas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (2021).

El dato del gasto medio del turista de cruceros en el Puerto de Las Palmas se ha obtenido de un artículo del año 2018 de la revista El Espejo Canario donde el responsable comercial de la Autoridad Portuaria de Las Palmas afirma que el gasto del turista que viene en crucero a las islas está entre 60 y 67 euros, siendo en Madeira de 80 euros, en el Mediterráneo de 100 euros y en el Báltico de 120 euros. A partir de dicha información, para la realización de las estimaciones, se ha considerado que el gasto medio es 63,5 euros.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas facilitó el dato de todas las compañías de cruceros que han atracado en el Puerto de La Luz y Las Palmas en los últimos diez años. Las compañías más frecuentes son Aida Cruises, Celebrity Cruises, Costa Cruises, Cunard Line Ltd., Fred Olsen Cruise Line Ltd., MSC Cruises, Norwegian Cruise Line, P&O Cruises, Phoenix Reisen GmbH, Royal Caribbean International, Saga Shipping Ltd. y TUI Cruises.

Para el análisis de los precios solo tendremos en cuenta a AIDA Cruises, P&O Cruises y TUI Cruises debido a que son las compañías que más pasajeros transportan y que, además, han continuado operando tras la apertura del puerto a cruceros tras el confinamiento.

El análisis de estas compañías servirá para obtener una estimación del nivel económico de los pasajeros de cruceros con operativa en el Puerto de La Luz y Las Palmas. Los barcos de cruceros se pueden clasificar según la experiencia a bordo en barcos de cruceros populares, barcos de cruceros convencionales, barcos de cruceros premium y barcos de cruceros de lujo. Los barcos de cruceros populares son barcos antiguos de tamaño pequeño o mediano que han sido renovados y actualizados. En el resto de categorías la diferencia se encuentra en el número de pasajeros que transportan,

siendo este más pequeño cuanto más lujoso es el crucero [García, 2020]. Por tanto, de acuerdo a esta clasificación, AIDA Cruises, P&O Cruises y TUI Cruises son barcos de cruceros convencionales, puesto que son barcos que alojan entre 3.000 y 6.000 pasajeros. Esto quiere decir que se puede considerar que los pasajeros de cruceros que visitan las islas pertenecen mayoritariamente a la clase media.

Metodología

Para lograr el objetivo planteado se han calculado las predicciones del número de pasajeros que habrían llegado al Puerto de La Luz y Las Palmas, a partir de marzo de 2020, en el caso de no haber ocurrido la pandemia. Para ello, se ha utilizado el modelo econométrico ARIMA (Modelo Autorregresivo Integrado de Media Móvil) a partir de una serie temporal de pasajeros obtenida del ISTAC.

Una vez calculado el número de pasajeros previsto, se cuantificará la pérdida económica debida al paro en la actividad de cruceros que hubo en el puerto como consecuencia del COVID-19. Esta pérdida se calculará considerando, tal y como se ha señalado anteriormente, un gasto medio de 63,5 euros por pasajero.

Teniendo en cuenta las nacionalidades de los pasajeros, se plantearán distintos escenarios de recuperación de acuerdo con las perspectivas de crecimiento de la economía de los países visitantes. Cada escenario indicará una fecha prevista en la que el número de pasajeros de cruceros que llegará al puerto coincidirá con la previsión de pasajeros que llegarían de no haberse dado la situación de crisis por el COVID-19. Es decir, se tratará de obtener una fecha estimada en la que el sector de cruceros en el Puerto de La Luz y Las Palmas volverá a su tráfico de pasajeros habitual.

Impacto económico del COVID-19 en el sector de los cruceros con operativa en el Puerto de La Luz y Las Palmas

Cálculo de la previsión de pasajeros

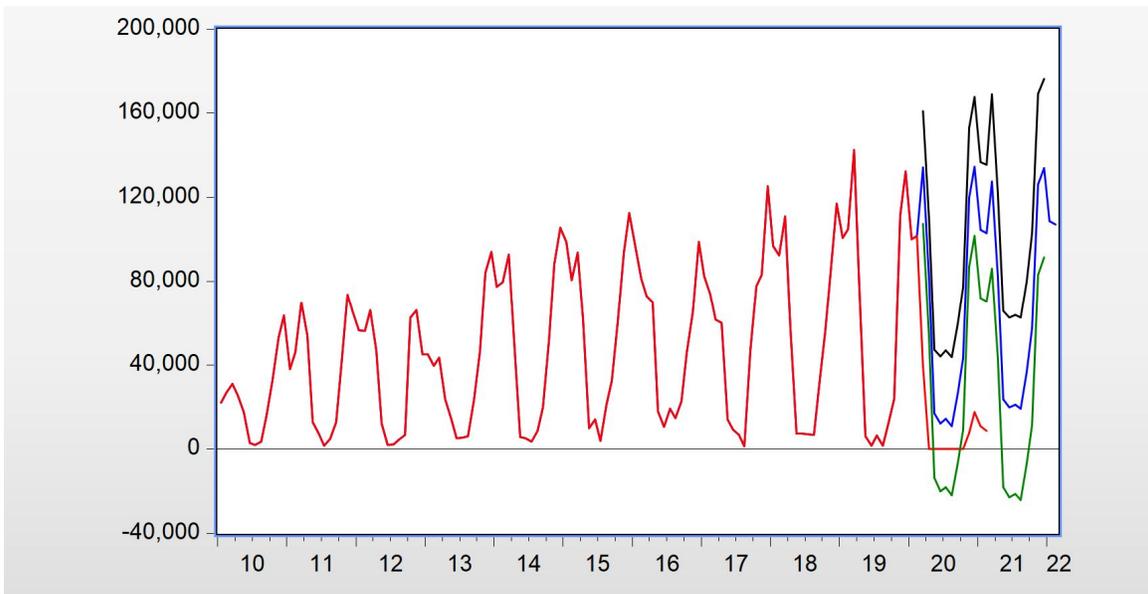
A la hora de desarrollar el modelo ARIMA, se analizaron los datos correspondientes al número de cruceristas que llegaron al Puerto de La Luz y Las Palmas entre enero de 2010 y febrero de 2020, dando

lugar a un modelo SARIMA (1,0,3) (0,1,2)₁₂ con deriva y con tratamiento de un outlier en noviembre de 2019.

Con la estimación alcanzada a través del modelo, se han obtenido las predicciones del número de pasajeros que habrían llegado al Puerto de La Luz y Las Palmas, desde marzo de 2020 hasta febrero de 2022, en el caso de no haber ocurrido la pandemia. A continuación, en el gráfico 6, se puede observar la estimación obtenida.

Gráfico 6

Estimación mensual del número de pasajeros



Fuente: Elaboración propia usando el programa E-Views.

En el gráfico se puede identificar la línea roja como la serie original, la línea azul es la estimada sin tener en cuenta los datos de la serie original a partir de marzo de 2020 y las líneas negra y verde representan los límites de confianza superior e inferior de la predicción,

respectivamente.

Los valores estimados para el horizonte temporal de marzo de 2020 hasta febrero de 2022 se encuentran en la tabla 1.

Tabla 1

Valores estimados del número de pasajeros de marzo de 2020 a febrero de 2022

Fecha	Nº pasajeros
Marzo 2020	134.230
Abril 2020	81.545
Mayo 2020	16.760
Junio 2020	11.975
Julio 2020	14.360
Agosto 2020	10.823
Septiembre 2020	26.407
Octubre 2020	43.297
Noviembre 2020	119.990
Diciembre 2020	134.641
Enero 2021	104.454
Febrero 2021	103.069

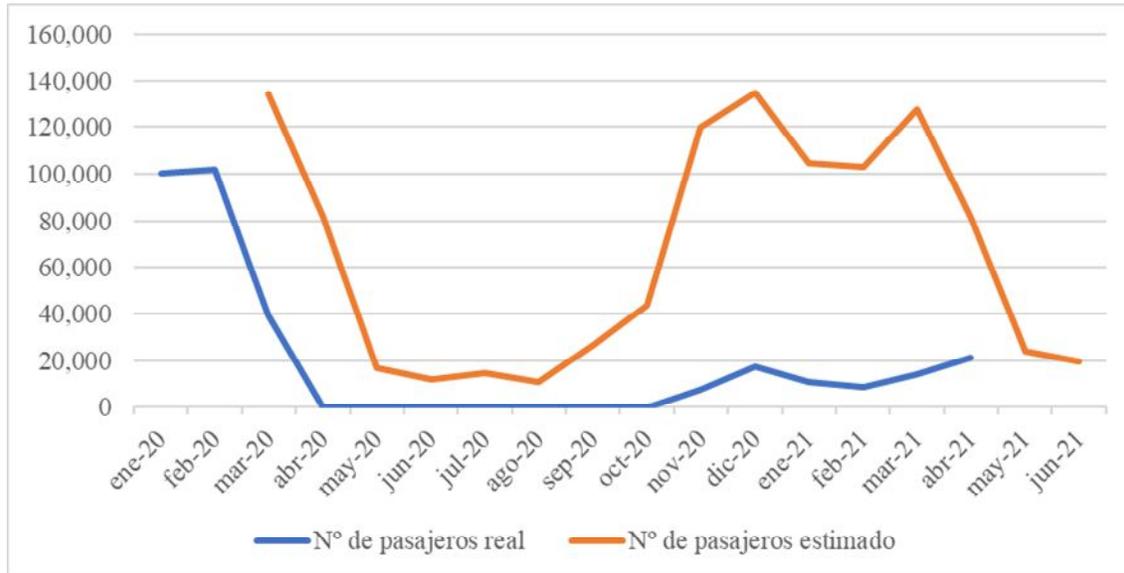
Fecha	Nº de pasajeros
Marzo 2021	127.421
Abril 2021	81.678
Mayo 2021	23.702
Junio 2021	19.659
Julio 2021	21.131
Agosto 2021	19.076
Septiembre 2021	36.513
Octubre 2021	57.253
Noviembre 2021	126.257
Diciembre 2021	133.806
Enero 2022	108.740
Febrero 2022	107.052

Fuente: Elaboración propia usando el programa E-Views.

En el gráfico 7 se puede observar la comparativa entre el número de pasajeros que realmente llegó al Puerto de La Luz y Las Palmas, desde el comienzo de la pandemia hasta la actualidad, con el número de pasajeros estimado por el modelo.

Gráfico 7

Número de pasajeros real y número de pasajeros estimado en el período de marzo de 2020 hasta abril de 2021



Fuente: Elaboración propia.

Debido al tamaño de la muestra y a las limitaciones del modelo no se ha podido predecir un período mayor, no obstante, se ha ampliado dos años más, llegando hasta 2024, aplicando la misma tendencia de crecimiento seguida en los dos años anteriores por el modelo ARIMA. Para obtener estos porcentajes, se comparó cada mes con el mismo mes del año anterior. Los porcentajes de crecimiento obtenidos fueron los siguientes (véase tabla 2).

Tabla 2

Porcentajes de crecimiento del número de pasajeros en los dos últimos años estimados

Fecha	% de crecimiento
Marzo 2021	-5,07%
Abril 2021	0,16%
Mayo 2021	41,42%
Junio 2021	64,18%
Julio 2021	47,15%
Agosto 2021	76,25%
Septiembre 2021	38,27%
Octubre 2021	34,24%
Noviembre 2021	5,22%
Diciembre 2021	-0,62%
Enero 2022	4,10%
Febrero 2022	3,86%

Fuente: Elaboración propia.

Al aplicar estos porcentajes de crecimiento al número de pasajeros obtenido mediante el modelo ARIMA, obtenemos las siguientes predicciones del número de pasajeros que debería venir al Puerto de La Luz y Las Palmas, desde marzo de 2022 hasta abril de 2024, si no hubiera ocurrido la crisis provocada por el COVID-19 (véase tabla 3).

Tabla 3

Valores estimados del número de pasajeros de marzo de 2022 a abril de 2024

Fecha	Nº pasajeros
Marzo 2022	120.957
Abril 2022	81.812
Mayo 2022	33.520
Junio 2022	32.276
Julio 2022	31.094
Agosto 2022	33.622
Septiembre 2022	50.489
Octubre 2022	75.710
Noviembre 2022	132.852
Diciembre 2022	132.976
Enero 2023	113.203
Febrero 2023	111.189
Marzo 2023	114.821

Fecha	Nº de pasajeros
Abril 2023	81.945
Mayo 2023	47.404
Junio 2023	52.990
Julio 2023	45.754
Agosto 2023	59.260
Septiembre 2023	69.813
Octubre 2023	100.115
Noviembre 2023	139.791
Diciembre 2023	132.151
Enero 2024	117.848
Febrero 2024	115.486
Marzo 2024	108.997
Abril 2024	82.079

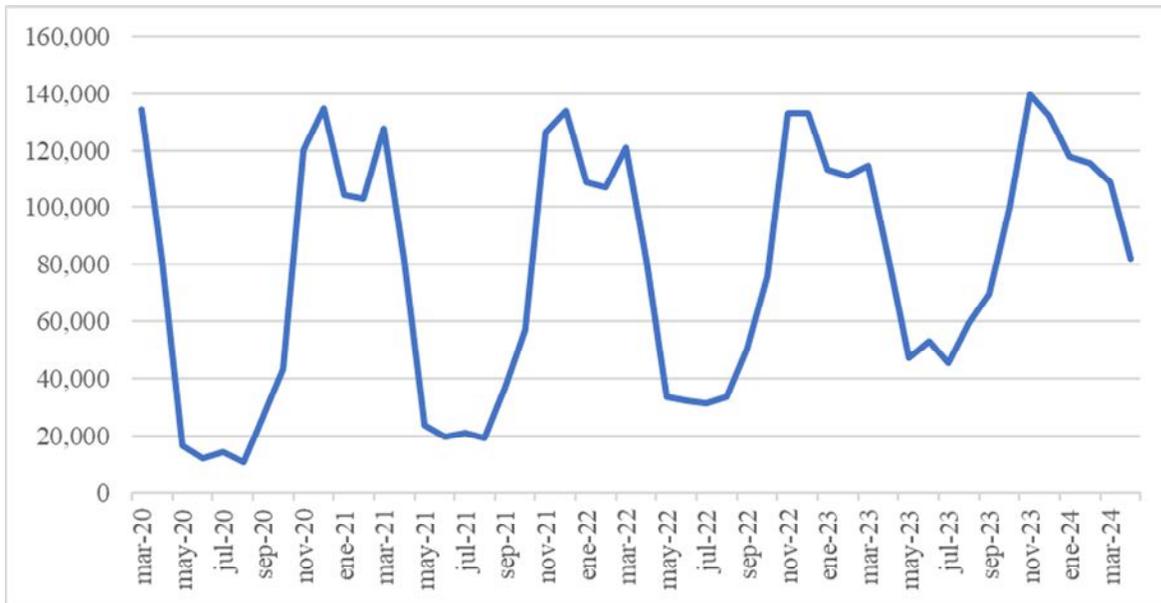
Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, en el gráfico 8 se puede apreciar cómo queda la serie del número de pasajeros obtenida mediante las predicciones del modelo ARIMA (marzo 2020 - febrero 2022) y mediante la aplicación del

porcentaje de crecimiento obtenido (marzo 2022 - abril 2024). Asimismo, se puede observar como la serie mantiene su comportamiento estacional.

Gráfico 8

Serie estacional del número de pasajeros de cruceros estimado que deberían haber llegado al Puerto de La Luz y Las Palmas



Fuente: Elaboración propia.

Cuantificación económica de la pérdida

El turismo de cruceros es un gran motor de la economía, implicando a muchos sectores de actividad económica, bien directa o indirectamente. Este sector genera un volumen muy importante de ingresos, resultado del gran crecimiento que ha experimentado tanto el número de pasajeros de embarque y de escala con el consiguiente aumento del gasto generado por los mismos. Estos gastos se distribuyeron principalmente a través de los siguientes segmentos: gastos de cruceristas y tripulación, construcción y reparación de barcos, compras de las compañías de cruceros y salarios de los empleados de las navieras.

En concreto, los impactos económicos directos de la industria de cruceros en España se derivan de una amplia gama de actividades que incluyen:

- Empleo en servicios portuarios y en la industria de cruceros.
- El transporte de pasajeros de cruceros de su lugar de residencia a los puertos de embarque.
- Comisiones de agentes de viajes y seguros.

- Gastos en bienes de consumo en las ciudades portuarias por los pasajeros y tripulación en concepto de alimentación, excursiones, compras, transporte...
- Compras de bienes de consumo de las líneas de cruceros que incluiría alimentación, combustibles, reparaciones, bienes de equipo...
- Tasas portuarias.

Sin embargo, este trabajo se centrará únicamente en las implicaciones económicas del COVID-19 en lo que se refiere a los ingresos que provienen de los gastos de los pasajeros en los puertos de embarque y en escalas, es decir, en el gasto medio que deja el crucerista cuando desembarca en el Puerto de la Luz y Las Palmas.

En 2019, la llegada de 718.840 pasajeros de cruceros supuso una inyección en la economía de cerca de 45,7 millones de euros. Sin embargo, debido a la crisis ocasionada por el COVID-19, en 2020 tan solo llegaron al Puerto de La Luz y Las Palmas 64.450 pasajeros de

cruceros. Esta pérdida considerable en el número de cruceristas se debió principalmente al confinamiento que hubo en España, el cual duró desde mediados de marzo de 2020 hasta principios de junio de 2020. Una vez finalizado el período de confinamiento, el Puerto de La Luz y Las Palmas solo permitió la llegada de cruceros que fueran a operar únicamente en Canarias a partir del 5 de noviembre de 2020. Las primeras compañías en conseguir el permiso fueron TUI Cruises y Hapag Lloyd Cruises.

A continuación, en la tabla 4, se expone el número de pasajeros que llegó al Puerto de La Luz y Las Palmas desde marzo de 2020 hasta abril de 2021 frente al número de pasajeros que debió haber llegado según la estimación obtenida a través del modelo ARIMA. En ella, se puede observar como no hubo llegada de pasajeros alguna durante los meses de abril de 2020 a octubre de 2020 y la pérdida de 891.225 pasajeros en el período señalado.

Tabla 4

Número real y estimado de pasajeros de cruceros desde marzo de 2020 hasta abril de 2021

Fecha	Nº de pasajeros real	Nº de pasajeros estimado
Marzo 2020	39.271	134.230
Abril 2020	0	81.545
Mayo 2020	0	16.760
Junio 2020	0	11.975
Julio 2020	0	14.360
Agosto 2020	0	10.823
Septiembre 2020	0	26.407
Octubre 2020	0	43.297
Noviembre 2020	7.609	119.990
Diciembre 2020	17.570	134.641
Enero 2021	10.970	104.454
Febrero 2021	8.543	103.069
Marzo 2021	14.235	127.421
Abril 2021	21.225	81.678
Totales	119.423	1.010.648

Fuente: Elaboración propia.

En la tabla 5 se encuentran los porcentajes de pérdida del número de pasajeros que se produjo comparando los valores reales frente a los estimados por el modelo ARIMA.

Tabla 5

Porcentajes de pérdida del número de pasajeros

Fecha	% de pérdida
Marzo 2020	70,74%
Abril 2020	100%
Mayo 2020	100%
Junio 2020	100%
Julio 2020	100%
Agosto 2020	100%
Septiembre 2020	100%
Octubre 2020	100%
Noviembre 2020	93,66%
Diciembre 2020	86,95%
Enero 2021	89,50%
Febrero 2021	91,71%
Marzo 2021	88,83%
Abril 2021	71,01%

Fuente: Elaboración propia.

Como puede verse en la tabla anterior, las pérdidas en cada uno de los meses han variado entre un 70,74% y un 100%, pero si obtenemos estos datos en términos anuales considerando los meses que van desde marzo del año 2020 hasta abril del año 2021, el modelo estimado predijo que el número de cruceristas que visitarían el Puerto de La Luz y Las Palmas era de 1.010.648, mientras que realmente los pasajeros que llegaron al puerto alcanzaron la cifra de 119.423, lo que implica una caída del 88,18%.

Con el fin de poder estudiar la pérdida económica que el COVID-19 ha generado en el sector de los cruceros con operativa en el Puerto de La Luz y Las Palmas, teniendo en cuenta únicamente el gasto medio del

crucero al desembarcar en la ciudad, se considerará, tal y como se ha señalado, un gasto medio por pasajero de 63,5 euros. Este gasto medio se multiplicará por el número de pasajeros para poder obtener la pérdida monetaria debida a la incidencia del COVID-19. Desde marzo hasta diciembre de 2020 la pérdida asciende a 33,6 millones de euros, mientras que en lo que va de 2021 la pérdida supone 23 millones de euros. Esto representa una pérdida económica total desde el comienzo de la pandemia en marzo de 2020 hasta la actualidad, abril de 2021, de aproximadamente 56,6 millones de euros. En la tabla 6 y gráfico 9 se puede observar la pérdida monetaria por meses.

Tabla 6

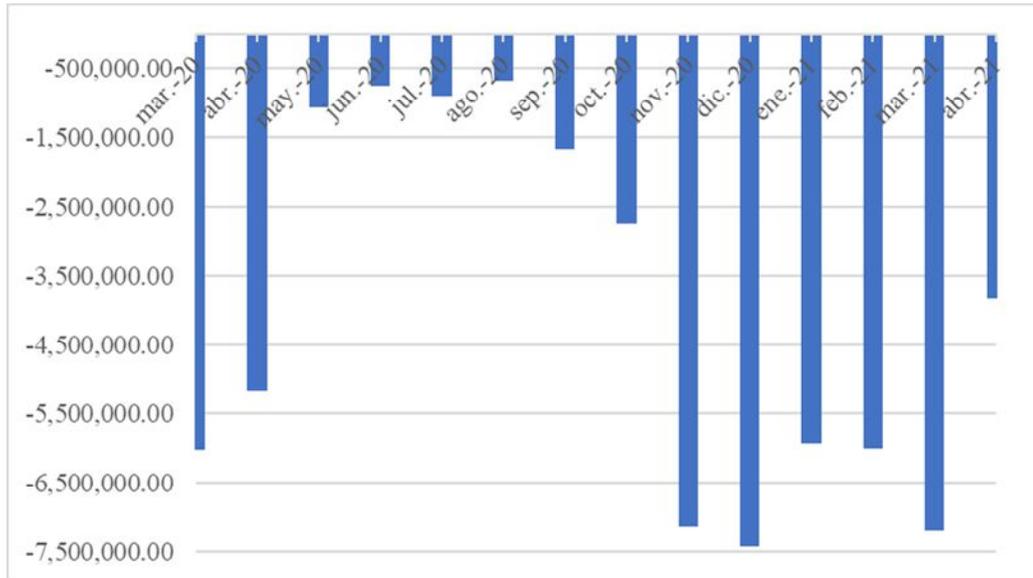
Pérdida económica debida al COVID-19 desde marzo de 2020 hasta abril de 2021

Fecha	Pérdida en euros
Marzo 2020	6.029.866,74
Abril 2020	5.178.099,87
Mayo 2020	1.064.267,31
Junio 2020	760.382,48
Julio 2020	911.889,83
Agosto 2020	687.277,86
Septiembre 2020	1.676.813,34
Octubre 2020	2.749.328,79
Noviembre 2020	7.136.202,40
Diciembre 2020	7.434.014,68
Enero 2021	5.936.233,45
Febrero 2021	6.002.373,16
Marzo 2021	7.187.287,28
Abril 2021	3.838.775,52
Total	56.592.812,72

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 9

Pérdida económica debida al COVID-19 desde marzo de 2020 hasta abril de 2021



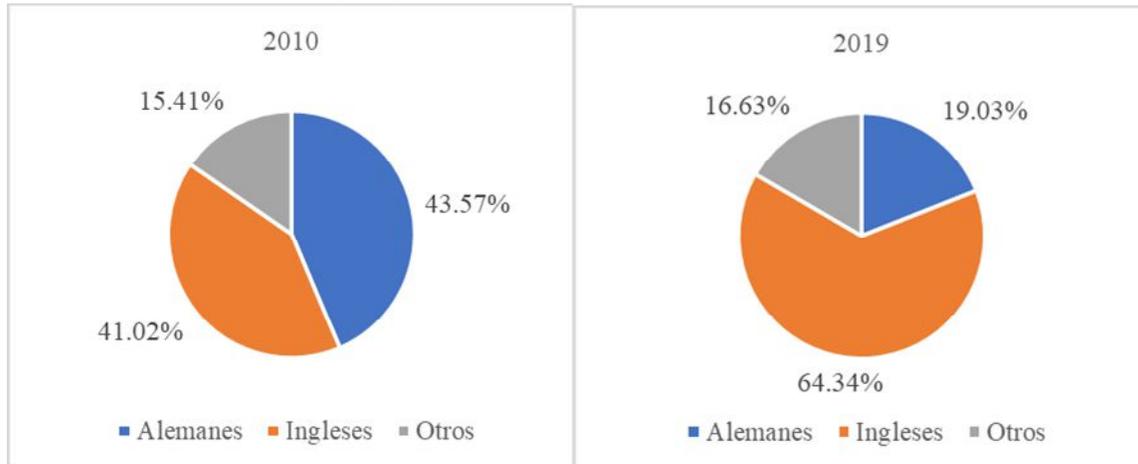
Fuente: Elaboración propia.

Además, a continuación se analizarán las pérdidas teniendo en cuenta los países de procedencia de los pasajeros. En el gráfico 10, podemos observar como en 2010 los pasajeros ingleses y alemanes representaban un porcentaje similar del total de pasajeros que

desembarcaban en el Puerto de La Luz y Las Palmas, con una presencia mayor de viajeros alemanes. Sin embargo, en 2019 vemos como un 64,34% de los pasajeros proviene de Reino Unido.

Gráfico 10

Distribución de la nacionalidad de los pasajeros



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (2021).

Para llevar a cabo el siguiente análisis se tendrán en cuenta los porcentajes de 2019, los cuales aplicaremos a las pérdidas totales para poder cuantificar las pérdidas

que provienen de cada país de procedencia de los pasajeros (véase tabla 7 y gráfico 11).

Tabla 7

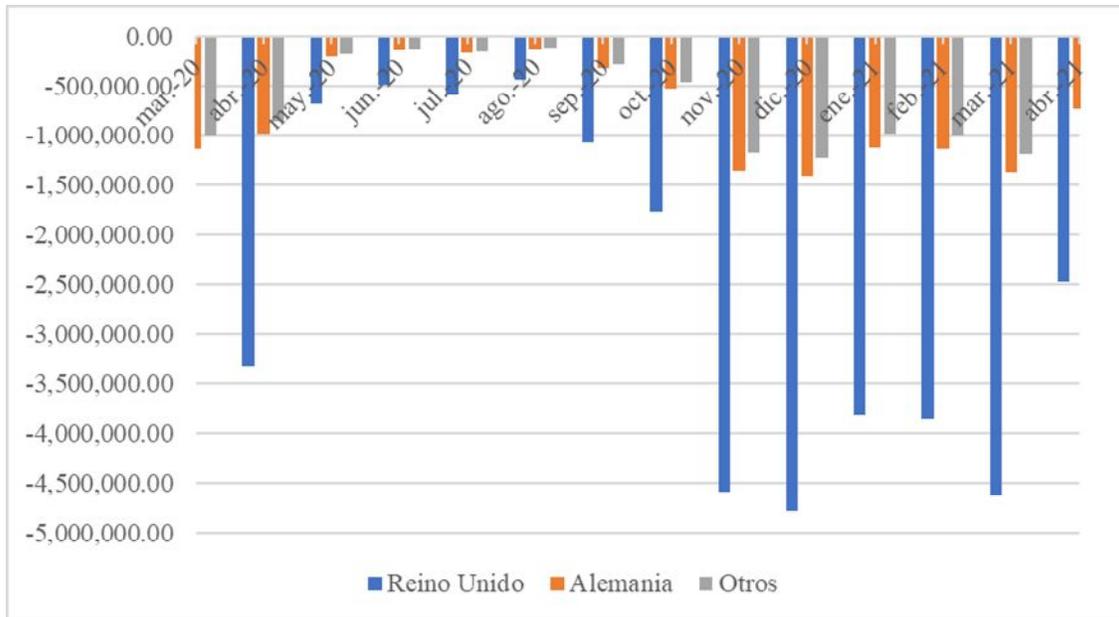
Distribución de las pérdidas según el país de procedencia de los pasajeros

	Reino Unido	Alemania	Otros
Marzo 2020	3.879.616,26	1.147.483,64	1.002.766,84
Abril 2020	3.331.589,45	985.392,40	861.118,01
Mayo 2020	684.749,59	202.530,07	176.987,65
Junio 2020	489.230,09	144.700,79	126.451,61
Julio 2020	586.709,92	173.532,64	151.647,28
Agosto 2020	442.194,57	130.788,98	114.294,31
Septiembre 2020	1.078.861,70	319.097,58	278.854,06
Octubre 2020	1.768.918,14	523.197,27	457.213,38
Noviembre 2020	4.591.432,62	1.358.019,32	1.186.750,46
Diciembre 2020	4.783.045,05	1.414.692,99	1.236.276,64
Enero 2021	3.819.372,60	1.129.665,23	987.195,62
Febrero 2021	3.861.926,89	1.142.251,61	998.194,66
Marzo 2021	4.624.300,63	1.367.740,77	1.195.245,87
Abril 2021	2.469.868,17	730.518,98	638.388,37
Totales	36.411.815,71	10.769.612,26	9.411.384,76

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 11

Distribución de las pérdidas según el país de procedencia de los pasajeros



Fuente: Elaboración propia.

Planteamiento de los escenarios de recuperación

Se ha señalado que las principales nacionalidades de los pasajeros de cruceros del Puerto de La Luz y Las Palmas son alemana e inglesa. De acuerdo a la recuperación de la economía de estos países se plantearán distintos escenarios de recuperación con el objetivo de determinar en cada uno de ellos la fecha aproximada de recuperación del número de pasajeros a los niveles estimados por el modelo ARIMA.

Asimismo, ambos países crearon unas “listas verdes” donde incluyen las regiones que consideran seguras para viajar, siendo un aspecto importante a analizar si Canarias se encuentra en ellas o no.

En lo que se refiere a Alemania, su economía se está recuperando a pasos agigantados tras la caída histórica del PIB del país en un 4,9% en 2020. El pasado 27 de abril el ministro de economía Peter Altmaier afirmó que había motivos para ser optimistas y que la economía estaba preparada para un nuevo comienzo. Además, el Gobierno alemán elevó su previsión de crecimiento de un 3% a un 3,5% para este año, pese al esperado retroceso que hubo en el primer trimestre, y para el 2022 se espera un crecimiento del 3,6%. Por otra parte, algunos de los principales institutos económicos predicen un crecimiento del 3,7% para el 2021. Este nuevo pronóstico implica que la economía alemana no recuperará los niveles pre-crisis hasta la primera mitad del año que viene.

En cuanto a la situación de Alemania con respecto a Canarias, el pasado 14 de mayo las islas salieron de la lista de zonas de riesgo y entraron en la “lista verde” de destinos seguros para viajar. La diferencia de una lista con respecto a la otra radica en que al viajar a regiones que se encuentran en la lista de zona de riesgo, una vez se vuelva a Alemania se debe realizar un test obligatorio en las primeras 48 horas y hacer una cuarentena de diez

días con la posibilidad de realizar otro test a los cinco días y salir antes de la cuarentena, y no todas las personas están dispuestas a viajar en esas condiciones.

Siguiendo con la situación económica actual de Reino Unido, durante el 2020 su economía se contrajo en casi un 10%, lo que implica que el COVID-19 afectó a la economía inglesa más que a la alemana. Sin embargo, según las previsiones más recientes por parte del Banco de Inglaterra la recuperación económica de Reino Unido será mucho más acelerada, estimando una vuelta a los niveles económicos previos a la pandemia a finales de este año con un crecimiento de la economía en un 7,25%, en vez del 5% estimado inicialmente. Sin embargo, Reino Unido ha perdido parte de sus exportaciones a la Unión Europea debido al Brexit, por lo que es posible que estas predicciones sean demasiado optimistas.

Del mismo modo que Alemania creó una “lista verde” donde incluye a los países que considera seguros para viajar, Reino Unido también. No obstante, Canarias no se encuentra dentro de esta lista, aunque el Gobierno británico está valorando incluir a las Islas Canarias y Baleares en su “lista verde” el jueves 3 de junio. Por otro lado, pese a que Canarias no se encuentra en la lista, en la última actualización de las recomendaciones de viaje realizadas por el Ministerio de Relaciones Exteriores, se consideró que las islas eran seguras para viajar. A día de hoy, 11 de junio de 2020, el Gobierno británico sigue manteniendo a toda España en su “lista ámbar” sin estar excluidas las Islas Canarias.

En lo que se refiere al perfil económico de los pasajeros que vienen al Puerto de La Luz y Las Palmas en cruceros, teniendo en cuenta las compañías y los tipos de cruceros que se han analizado, se ha señalado anteriormente que se trata fundamentalmente de pasajeros de clase media. Generalmente, la clase media

es una de las más afectadas cuando se producen crisis económicas. Muchas personas han perdido su empleo o se han acogido a un ERTE, por lo que probablemente realizar un crucero no entre en sus planes inmediatos. Pero, por otra parte, también otras personas de clase media han mantenido su empleo y han tenido una mayor capacidad de ahorro durante la pandemia ya que no han podido gastar debido a las restricciones existentes, y podrían planear realizar un crucero. Incluso personas de un mayor poder adquisitivo, que antes del COVID-19 hubieran realizado un tipo de crucero de otras características, en este momento podrían decidir escoger un tipo de crucero como el analizado.

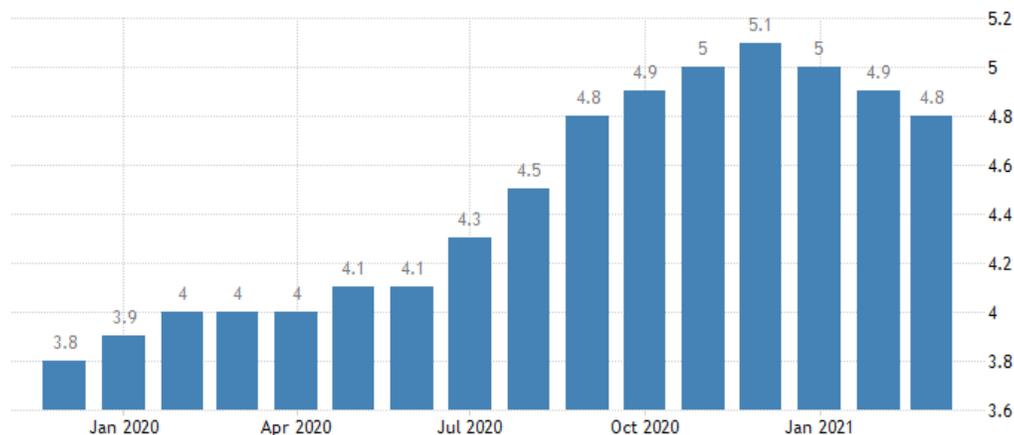
Muchos economistas recurren a la Ley de Okun para

explicar la relación existente entre el crecimiento del PIB de un país y la disminución de su tasa de desempleo. Una investigación del FMI realizada en noviembre de 2016 concluye que el crecimiento económico de un país fomenta la creación de empleo, en algunos países de una forma más leve que en otros.

En este sentido, podemos ver como en Reino Unido los niveles de paro han ido disminuyendo a lo largo del año 2021 y, pese a que en Alemania el nivel de desempleo ha aumentado ligeramente, cabe esperar que a medida que la economía se vaya recuperando vuelva a los niveles anteriores. En los siguientes gráficos se pueden apreciar los niveles de desempleo en ambos países (véase gráficos 12 y 13).

Gráfico 12

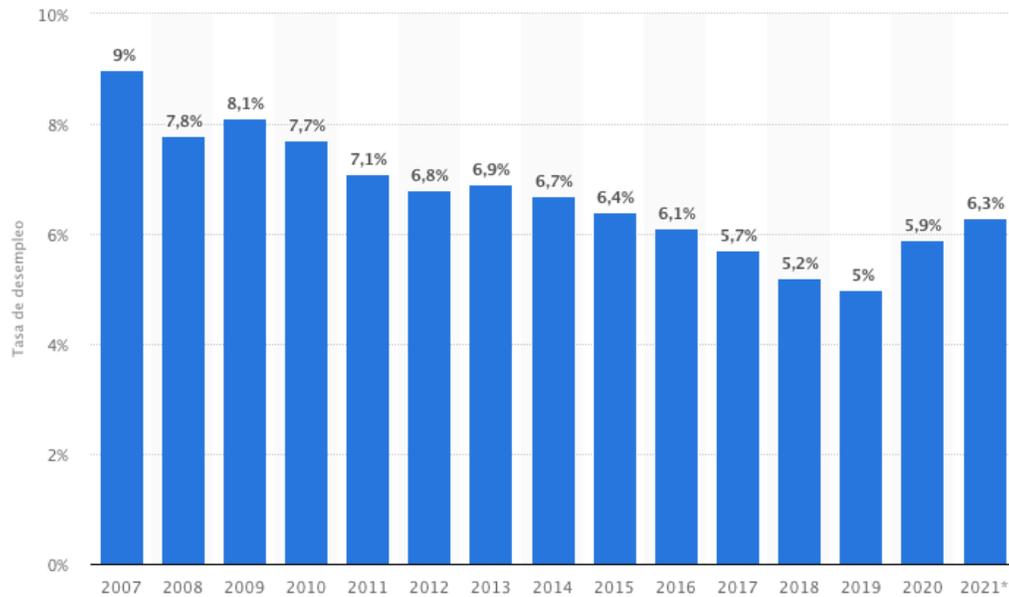
Tasa de desempleo en Reino Unido



Fuente: Trading Economics (2021).

Gráfico 13

Tasa de desempleo en Alemania



Fuente: Fernández (2021).

En definitiva, podemos considerar que dependiendo de la evolución de distintos factores la recuperación del sector de cruceros con operativa en el Puerto de La Luz

y Las Palmas será más rápida o no. En la tabla 8 se han sintetizado algunos sucesos que pueden favorecer o no en la recuperación del sector de cruceros.

Tabla 8

Sucesos que pueden favorecer o no en la recuperación del sector de cruceros con operativa en el Puerto de La Luz y Las Palmas

Sucesos favorables	Sucesos no favorables
Crecimiento económico	Retroceso de la economía
Eliminación de las restricciones	Mantenimiento de las restricciones
Aumento del ahorro tras la pandemia	Nuevos brotes de COVID-19
Inclusión de las islas en la “lista verde”	Obligatoriedad de PCR y cuarentena a la vuelta del viaje
Ganas de viajar	Pérdida del puesto de trabajo
Aumento del número de vacunados	
Reincorporación tras ERTE	

Fuente: Elaboración propia.

Teniendo en cuenta estos sucesos, pero fundamentalmente la evolución y previsión de crecimiento de las economías de Alemania y Reino Unido, a continuación, se van a plantear tres escenarios de recuperación, uno normal, uno optimista y otro pesimista.

Escenario normal

Para este escenario se tendrán en cuenta las previsiones de crecimiento económico de Alemania y Reino Unido, teniendo en cuenta que Canarias se encuentra en la “lista verde” alemana y a las fuertes probabilidades de que pronto esté también en la “lista verde” británica. Estos hechos animarán a los turistas a volver a contratar viajes de cruceros.

La economía alemana cayó un 4,9% en 2020 y se prevé una recuperación de un 3,5% para este año, lo que indica que no recuperará los niveles pre-pandemia hasta mediados de 2022. Lo mismo pasa en el caso de Reino Unido, puesto que aunque se comenta que a finales de 2021 ya podría recuperar el nivel económico que había antes de la pandemia, su estimación de crecimiento es de un 7,25% y la economía se contrajo en un 10% en 2020.

En suma, se va a considerar que, en un escenario de normalidad, la recuperación de los niveles de cruceros pre-crisis tendrá lugar en la mitad del año 2022 lo que implicaría que se volvería al nivel de pasajeros de cruceros estimados por el modelo ARIMA en la temporada 2022-2023.

Escenario optimista

Las economías se están recuperando de manera acelerada. Cada vez que se revisan las estimaciones de crecimiento para el año 2021, éstas van en aumento. Por este motivo, se determina que, en un escenario optimista, a finales de este año la economía alemana y británica se podría recuperar por completo. Esto significa que en la temporada de cruceros 2021-2022 se

recuperaría el tráfico de pasajeros estimado mediante el modelo ARIMA.

Escenario pesimista

En el posible caso de que hubiera nuevas olas de contagios que provocaran un menor crecimiento económico del esperado, en cuyo caso volverían las restricciones de movilidad, y todas las consideraciones de carácter negativo señaladas anteriormente, nos encontraríamos ante un escenario pesimista en el cual se considera que el sector de los cruceros con operativa en el puerto de La Luz y Las Palmas no recuperaría los niveles estimados en el modelo ARIMA hasta la temporada 2023-2024.

Conclusiones

La Autoridad Portuaria de Las Palmas es una de las más importantes de España, siendo el Puerto de La Luz y Las Palmas el más valioso. En lo que al sector de cruceros se refiere ocupa la tercera posición, tras Barcelona y Baleares, como la Autoridad Portuaria española que más pasajeros de cruceros recibe al año.

La industria de cruceros mundial ha mantenido una tasa creciente media anual cercana al 8,4% desde 1980. Es decir, se trata de un sector puntero y en constante crecimiento. Por otra parte, el Puerto de La Luz y Las Palmas mantenía una tasa de crecimiento media anual del 11,55% desde 2010 y las estimaciones predecían un crecimiento similar para los próximos años. Sin embargo, cuando comenzó la pandemia mundial ocasionada por el COVID-19 en marzo de 2020, el puerto se vio obligado a permanecer cerrado, sin permitir que entraran cruceros, hasta noviembre de 2020. A partir de esta fecha, se permitió de nuevo el tráfico de cruceros por las Islas Canarias a aquellos cruceros que cumplieran con las medidas de seguridad para evitar contagios del COVID-19, siendo el primer puerto español en reabrir el tráfico de cruceros.

La crisis sanitaria por el COVID-19, que ha derivado también en una crisis económica, comenzó en España en marzo de 2020. El 15 de marzo de 2020 el Gobierno español decretó el Estado de Alarma y con él impuso el confinamiento. Dicho Estado duró hasta el 21 de junio de 2020 y posteriormente se decretó otro Estado de Alarma el 25 de octubre de 2020 que terminó el 9 de mayo de 2021. Debido a todos estos cierres y medidas restrictivas la economía española cayó en el año 2020 en un 10,8%. Del mismo modo, una situación similar ocurrió en los países de origen del mayor porcentaje de cruceristas, Alemania y Reino Unido, en donde el PIB se desplomó en un 4,9% y en un 10%, respectivamente.

Todo ello se tradujo en una pérdida económica en el sector de los cruceros así como una pérdida de tráfico de pasajeros para el Puerto de La Luz y Las Palmas. Si comparamos los datos reales del número de pasajeros que llegaron al puerto tras el cierre en 2020, con el valor estimado de pasajeros que debió haber llegado según las predicciones obtenidas en el modelo ARIMA, hay una pérdida de 529.577 pasajeros, es decir, un 89,15%. En términos monetarios supone una pérdida de 33,6 millones de euros en concepto del gasto medio estimado que realizan los cruceristas en la ciudad. Si realizamos el mismo procedimiento para los primeros meses de 2021, nos encontramos con una pérdida del 86,81% en el número de pasajeros (361.648 pasajeros), equivalente a una pérdida económica de 23 millones de euros. En suma, desde el comienzo de la pandemia se han producido pérdidas por valor de 56,6 millones de euros.

No obstante, la crisis actual que estamos viviendo no se trata de una crisis económica como tal, sino que es consecuencia de una crisis sanitaria. Esto implica que una vez se vuelva a la normalidad y se acaben las restricciones existentes a la movilidad y a algunos establecimientos, la economía debería experimentar un

importante crecimiento volviendo a los valores anteriores a la crisis e incluso superiores. Como ejemplo, se puede señalar como en España, cuando se acabó el primer Estado de Alarma, la economía experimentó un repunte del 16,7% en el tercer trimestre del año 2020.

Con el fin de estimar una fecha en la que el sector de los cruceros con operativa en el Puerto de La Luz y Las Palmas podría volver a los niveles de tráfico de pasajeros en los que debería estar, según las predicciones del modelo ARIMA, se desarrollaron tres escenarios de recuperación, escenario normal, pesimista y optimista.

Estos escenarios de recuperación se han establecido tras llevar a cabo un análisis de las estimaciones de crecimiento económico para el año 2021 de Alemania (3,5%) y Reino Unido (7,25%). Ambos países son los que mayor número de pasajeros mueven en el puerto de estudio, siendo superior la presencia de pasajeros de procedencia inglesa.

Por un lado, en un escenario optimista, donde la mayor parte de la población esté vacunada y se eliminen las restricciones en lo que queda de 2021, haciendo que la recuperación económica se produzca de manera acelerada, podría alcanzarse el tráfico de pasajeros estimado en el modelo en la temporada que va de noviembre de 2021 a abril de 2022. Además, una importante restricción que debe suprimirse para que se dé lugar a este escenario, es que Reino Unido debe incluir a Canarias en su “lista verde” de destinos seguros para viajar. Al estar en esta lista los viajeros que visiten las islas no deberán hacer cuarentena a su regreso ni hacerse PCR.

Por otro lado, en un escenario pesimista, en el que se producen varios repuntes en el número de casos y las

restricciones permanecen durante un mayor período de tiempo, prevemos que se podría alcanzar el número de pasajeros estimado por el modelo, en la temporada que va de noviembre de 2023 a abril de 2024.

Finalmente, en un escenario normal, con los datos que tenemos a día de hoy, la recuperación económica de Alemania y Reino Unido se producirá a mediados de 2022. Esto se traduce en que se podría alcanzar el tráfico de pasajeros de cruceros, estimado en el modelo ARIMA, en la temporada de noviembre de 2022 a abril de 2023.

Actualmente Reino Unido sigue sin incluir a las Islas Canarias en su “lista verde”, pero se prevé que pronto lo serán. Este es un factor importante puesto que el 64,34% de los pasajeros de cruceros que vienen al Puerto de La Luz y Las Palmas es británico. Como aspecto positivo, Alemania ya ha incluido a Canarias en su “lista verde” y aunque no supongan una parte tan grande de pasajeros como es los ingleses, los cruceros que están operando a día de hoy son mayoritariamente alemanes. Este sería el caso de AIDA Cruises y TUI Cruises. Con todo ello, unido a los deseos de las personas por volver a la normalidad y a viajar, creemos que hay una mayor probabilidad de que el escenario de recuperación que tendrá lugar será el escenario normal.

Referencias

Consulta general

Box, G., Jenkins, G., Reinsel, G., y Ljung, G.

(2015). *Time Series Analysis. Forecasting and Control* (5.ª ed.). Wiley.

Brida, J. G., Bukstein, D., Garrido, N., Tealde, E., y Zapata Aguirre, S. (2010). *Impactos económicos del turismo de cruceros. Un análisis del gasto de los pasajeros de cruceros que visitan el Caribe colombiano* (Vol. 19). *Estudios y Perspectivas en Turismo*.

Bueno Cruceiras, I. (2017). *Análisis del impacto socioeconómico del turismo de cruceros en el puerto de Palma*. Universitat de les Illes Balears.

Butler Halter, M., y López Pulido, R. (2018). *La actividad económica del sector de cruceros. ICE: el sector marítimo en la economía y el comercio*.

Dwyer, L. (2014). *Estimating the economic contribution of a cruise ship visit* (Vol. 1). *Tourism in Marine Environments*.

Dwyer, L., y Forsyth, P. (1998). *Economic significance of cruise tourism* (Vol. 25). Elsevier.

EDEI. (2012, junio). *Estudio del mercado del turismo de cruceros en Canarias*. EDEI. Consultores de dirección.

Garay Tamajón, L. A. (2015). *Luces y sombras del turismo de cruceros: el caso de Barcelona* (Vol. 61/3). *Documents d'Anàlisi Geogràfica*.

Goycoolea Prado, R., y Amaro García, A. (2015). *Turismo de cruceros y patrimonio. Una relación compleja, bien reflejada en Las Palmas de Gran Canaria, España*. *Revista Márgenes*.

Harvey, A. C., y Todd, P. H. J. (1983). *Forecasting economic time series with structural and Box-Jenkins models: A case study*. *Journal of Business & Economic Statistics*, 1(4), 299-307.

Klein, R. A. (2005). *Playing off the ports BC and the Cruise Tourism Industry*. CCPA.

Organización Mundial del Turismo. (2008). *Turismo de cruceros. Situación actual y tendencias*. Organización Mundial del Turismo.

Páginas Web

- Aguilar, J. (2021, 9 junio). El Reino Unido valora meter a Baleares y a Canarias dentro de su lista verde, excluyendo al resto de España. abc.
https://www.abc.es/economia/abci-reino-unido-valorar-meter-baleares-y-canarias-dentro-lista-verde-excluyendo-resto-espana-202105281122_noticia.html
- CruisesNews Media Group. (2018, 27 septiembre). Contribución del turismo de cruceros a la economía española en 2017. Portal de noticias de cruceros de CNMG.
<https://www.cruisesnews.es/Portal/2018/09/27/contribucion-del-turismo-de-cruceros-a-la-economia-espanola-en-2017/>
- Dialogoafondo. (2016, 9 noviembre). Evidencia de que el crecimiento crea empleo. Blog Dialogoafondo.
<https://blog-dialogoafondo.imf.org/?p=6895>
- Díaz, A. (2020, 28 octubre). Ranking de puertos por número de pasajeros de crucero en España en 2019 [Gráfico]. Statista.
<https://es.statista.com/estadisticas/572507/principales-puertos-por-numero-de-cruceras-espana/>
- El Economista. (2021, 28 abril). Alemania, más optimista sobre su recuperación económica. El Economista.
<https://www.eleconomista.com.mx/economia/Alemania-mas-optimista-sobre-su-recuperacion-economica-20210427-0123.html>
- El Espejo Canario. (2018, 10 enero). El gasto medio de los turistas, punto débil del sector de cruceros en Canarias. El Espejo Canario.
<https://www.elespejocanario.es/secciones/el-gasto-medio-de-los-turistas-punto-debil-del-sector-de-cruceros-en-canarias/>
- El Independiente. (2021, 4 junio). Reino Unido mantiene las restricciones para sus viajes a España. El Independiente.
<https://www.elindependiente.com/internacional/2021/06/04/reino-unido-permite-ahora-los-viajes-a-canarias-pero-sigue-vetando-a-baleares/>
- ElDiario. (2021, 14 mayo). Alemania incluye a Canarias en su «lista verde» de destinos turísticos. ElDiario.es.
https://www.eldiario.es/canariasahora/turismo/alemania-incluye-canarias-lista-verde-destinos-turisticos_1_7935395.html
- Fernández, R. (2021, 22 abril). Evolución de la tasa de paro en Alemania [Gráfico]. Statista.
<https://es.statista.com/estadisticas/720343/evolucion-de-la-tasa-de-paro-en-alemania/>
- France 24. (2021, 27 abril). Rayo de esperanza para la recuperación económica en Alemania tras túnel pandémico. France 24.
<https://www.france24.com/es/minuto-a-minuto/20210427-rayo-de-esperanza-para-la-recuperacion-economica-en-alemania-tras-tunel-pandemico>
- García, J. (2020, 25 febrero). Estos son todos los tipos de barcos de crucero clasificados por tamaño, itinerarios, estilo y experiencia a bordo. CruceroAdicto.com.
<https://cruceroadicto.com/clasificacion-y-tipos-de-barcos-de-crucero.html#nbsp-barcos-cruceros-populares>

- Gobierno de Canarias. (2020, 17 octubre). El Gobierno de Canarias autoriza a los cruceros a operar entre islas. Gobierno de Canarias.
<https://www3.gobiernodecanarias.org/noticias/el-gobierno-de-canarias-autoriza-a-los-cruceros-a-operar-entre-los-puertos-de-las-islas-a-partir-del-5-de-noviembre/>
- Gobierno de Canarias. (2021). ISTAC: Estadísticas de la Comunidad Autónoma de Canarias. Gobierno de Canarias.
<http://www.gobiernodecanarias.org/istac/jaxi-istac/tabla.do?uripx=urn:uuid:c6a663ac-6000-40da-94fb-c9b154830c9d&uripub=urn:uuid:35717f3f-feaf-4be6-8487-722ff4757eec>
- Hosteltur. (2021, 14 mayo). Alemania saca a Canarias de la lista de riesgo. Hosteltur.
https://www.hosteltur.com/144189_alemania-saca-a-canarias-de-la-lista-de-riesgo.html
- Hosteltur. (2021, 26 mayo). Reino Unido se abre a enviar turistas a Baleares y Canarias. Hosteltur.
https://www.hosteltur.com/144430_reino-unido-se-abre-a-enviar-turistas-a-baleares-y-canarias.html
- La Provincia. (2018, 30 mayo). Cardona busca fórmulas para aumentar el gasto medio de los cruceristas en la Isla. La Provincia - Diario de Las Palmas.
<https://www.laprovincia.es/las-palmas/2018/05/30/cardona-busca-formulas-aumentar-gasto-9473005.html>
- Martín, J. R. (2020, 6 noviembre). Las Palmas inicia la temporada de cruceros de Canarias y será la “prueba piloto” para el resto de España. Puertos de Las Palmas.
<http://www.palmasport.es/es/las-palmas-inicia-la-temporada-de-cruceros-de-canarias-y-sera-la-prueba-piloto-para-el-resto-de-espana/>
- Miguel, R. (2021, 12 mayo). La economía del Reino Unido se contrajo un 1,5% durante el primer trimestre tras el Brexit. EL PAÍS.
<https://elpais.com/economia/2021-05-12/la-economia-del-reino-unido-se-contrajo-un-15-durante-el-primer-trimestre-tras-el-brexite.html>
- Muñoz, A. (2021, 28 mayo). Reino Unido quiere excluir a Canarias y Baleares de su lista de destinos de riesgo, pero no al resto de España. ELMUNDO.
<https://www.elmundo.es/economia/2021/05/28/60b0a64021efa0215e8b4677.html>
- Puertos de Las Palmas. (2019, 29 marzo). Memorias anuales. Puertos de Las Palmas.
<http://www.palmasport.es/es/actividad-portuaria/memorias-anuales/>
- Puertos del Estado. (2021). Estadística Mensual. Puertos del Estado. [http://www.puertos.es/es-es/estadisticas/Paginas/estadistica_mensual.aspx](http://www.puertos.es/es/es/estadisticas/Paginas/estadistica_mensual.aspx)
- RankiaPro. (2021, 20 mayo). ¿Puede la recuperación del Reino Unido ofrecer un impulso a largo plazo? RankiaPro. <https://es.rankiapro.com/puede-recuperacion-reino-unido-ofrecer-impulso-largo-plazo/>
- Trading Economics. (2021). [Gráfico]. Tasa de desempleo en Reino Unido. Trading Economics.
<https://es.tradingeconomics.com/united-kingdom/unemployment-rate>