UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos

Estudio de la influencia de cruceristas en la movilidad de la ciudad de Valencia. Propuestas de mejora.

Trabajo Fin de Máster

Máster Universitario en Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos

AUTOR/A: Ortuño Moreno, Eduardo

Tutor/a: Arroyo López, María Rosa

CURSO ACADÉMICO: 2023/2024

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

ETS INGENIERÍA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

TRABAJO DE FIN DE MASTER

Estudio de la influencia de cruceristas en la movilidad de la ciudad de Valencia. Propuestas de mejora.

Presentado por

Ortuño Moreno, Eduardo

Para la obtención del

Máster Universitario en Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos

Curso: *2023/2024*

Fecha: *Julio de 2024*

Tutor: *María Rosa Arroyo López*

RESUMEN

España se ha consolidado como uno de los destinos turísticos más atractivos del mundo, destacándose en el turismo de cruceros. Valencia, en particular, ha visto un notable aumento en esta actividad, lo que ha llevado a un análisis exhaustivo de su impacto en la movilidad urbana.

El presente trabajo final de máster se centra en el estudio de la movilidad de los cruceristas en la ciudad de Valencia, prestando especial atención al entorno de la terminal de pasajeros del Puerto de Valencia, evaluando la situación actual a través del análisis de datos y proponiendo medidas para minimizar impactos y mejorar su integración y distribución en las redes de transporte de la ciudad. La gestión del transporte de miles de personas desde la terminal hasta zonas de interés de la ciudad de Valencia tiene un impacto muy relevante en los sistemas de transporte de la ciudad. A medida que la tecnología y las redes sociales promueven un turismo más independiente, se ha incrementado la demanda de transporte público, generando nuevos desafíos que deben ser abordados para no interferir con la vida diaria de los residentes.

El objetivo principal es estudiar la influencia de los cruceristas en la movilidad de Valencia y ofrecer soluciones. Se analiza la oferta de transporte disponible, se desarrolla un completo estudio de la demanda de movilidad, se realizan estimaciones del número de cruceristas independientes y se desarrollan propuestas de mejora las cuales se estudian en una evaluación multicriterio en base a criterios de sostenibilidad y económicos. Además, se identifican las principales necesidades y desafíos para cada una de las partes implicadas en la gestión de los cruceristas. Este estudio pretende servir de referencia para otros puertos a nivel nacional, replicando su metodología y aplicación de datos.

Todo ello compone el *Estudio de la influencia de cruceristas en la movilidad de la ciudad de Valencia. Propuestas de mejora.*

Palabras clave: análisis de datos; big data; evaluación multicriterio; cruceristas; MITMA; movilidad urbana; PMOME; propuestas de mejora; sostenibilidad; terminal de pasajeros; transporte.

RESUM

Espanya s'ha consolidat com una de les destinacions turístiques més atractius del món, destacant-se en el turisme de creuers. València, en particular, ha vist un notable augment en aquesta activitat, la qual cosa ha portat a una anàlisi exhaustiva del seu impacte en la mobilitat urbana.

El present treball final de màster se centra en l'estudi de la mobilitat dels creueristes en la ciutat de València, prestant especial atenció a l'entorn de la terminal de passatgers del Port de València, avaluant la situació actual a través de l'anàlisi de dades i proposant mesures per a minimitzar impactes y millorar la seua integració i distribució en les xarxes de transport de la ciutat. La gestió del transport de milers de persones des de la terminal fins a zones d'interés de la ciutat de València té un impacte molt rellevant en els sistemes de transport de la ciutat. A mesura que la tecnologia i les xarxes socials promouen un turisme més independent, s'ha incrementat la demanda de transport públic, generant nous desafiaments que han de ser abordats per a no interferir amb la vida diària dels residents.

L'objectiu principal és estudiar la influència dels creueristes en la mobilitat de València i oferir solucions. S'analitza l'oferta de transport disponible, es desenvolupa un complet estudi de la demanda de mobilitat, es realitzen estimacions del nombre de creueristes independents i es desenvolupen propostes de millora les quals s'estudien en una avaluació multicriteri en base a criteris de sostenibilitat i econòmics. A més, s'identifiquen les principals necessitats i desafiaments per a cadascuna de les parts implicades en la gestió dels creueristes. Aquest estudi pretén servir de referència per a altres ports a nivell nacional, replicant la seua metodologia i aplicació de dades.

Tot això compon *l'Estudi de la influència de creueristes en la mobilitat de la ciutat de València. Propostes de millora.*

Paraules clau: anàlisi de dades; big data; avaluació multicriteri; creueristes; MITMA; mobilitat urbana; PMOME; propostes de millora; sostenibilitat; terminal de passatgers; transport.

ABSTRACT

Spain has consolidated itself as one of the world's most attractive tourist destinations, particularly excelling in cruise tourism. Valencia, in particular, has experienced a notable increase in this activity, leading to an exhaustive analysis of its impact on urban mobility.

This master's thesis focuses on the study of the mobility of cruise passengers in the city of Valencia, with special attention to the surroundings of the passenger terminal of the Port of Valencia. It evaluates the current situation through data analysis and proposes measures to minimize impacts and improve their integration and distribution within the city's transport networks. The management of transporting thousands of people from the terminal to areas of interest in the city of Valencia has a very significant impact on the city's transportation systems. As technology and social media promote more independent tourism, there has been an increased demand for public transport, creating new challenges that need to be addressed to avoid interfering with the daily lives of residents.

The main objective is to study the influence of cruise passengers on Valencia's mobility and offer solutions. The available transport options are analyzed, a comprehensive study of mobility demand is developed, estimates of the number of independent cruise passengers are made, and improvement proposals are developed and studied through a multi-criteria evaluation based on sustainability and economic criteria. Additionally, the main needs and challenges for each of the parties involved in managing cruise passengers are identified. This study aims to serve as a reference for other ports nationwide, replicating its methodology and data application.

All of this composes the *Study of the Influence of Cruise Passengers on the Mobility of the City of Valencia. Improvement Proposals.*

Keywords: data analysis; big data; multi-criteria evaluation; cruise passengers; MITMA; urban mobility; PMOME; improvement proposals; sustainability; passenger terminal; transport."

AGRADECIMIENTOS

Con este trabajo se cierra una etapa de 6 años de mi vida a la cual siempre estaré muy agradecido. Esfuerzo, constancia y persistencia nos han traído hasta aquí.

Gracias a mis compañeros de clase, y en especial a mis amigos, sin los cuales no me hubiera convertido en quien soy.

A Rosa, gracias por tu tutorización y tu apoyo siempre disponible, así como por ayudarme a comprender todo lo relacionado con la movilidad, te estoy muy agradecido.

También agradecer a la Cátedra ValenciaPort por presentarme esta oportunidad de investigación.

Y, por último, gracias a mi familia, por los recursos y educación que me habéis proporcionado, sin vosotros nada de esto habría sido posible.

A todos ellos, muchas gracias.

El camino no ha hecho más que empezar.

ÍNDICE

RESUMEN 1

RESUM 2

ABSTRACT 3

AGRADECIMIENTOS 4

ÍNDICE DE FIGURAS 10

ÍNDICE DE GRÁFICAS 14

ÍNDICE DE TABLAS 16

1. INTRODUCCIÓN 19

2. INTRODUCCIÓN AL TURISMO 22

2.1 EVOLUCIÓN DEL TURISMO 22

2.1.1 EVOLUCIÓN DEL TURISMO A NIVEL NACIONAL 23

2.1.2 EVOLUCIÓN DEL TURISMO A NIVEL AUTONÓMICO 24

2.1.3 EVOLUCIÓN DEL TURISMO A NIVEL LOCAL 25

2.2 MOVILIDAD TURÍSTICA 28

2.2.1 INTRODUCCIÓN A LA MOVILIDAD TURÍSTICA 28

2.2.2 MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y TURISMO 29

2.2.3 MEDIDAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ENTORNOS TURÍSTICOS 30

2.2.4 TENDENCIAS Y FUTURO EN LA MOVILIDAD TURÍSTICA 31

2.2.5 ESTRATEGIA DE MOVILIDAD TURÍSTICA EN VALENCIA 32

3. TURISMO DE CRUCEROS 35

3.1 INTRODUCCIÓN AL TURISMO DE CRUCEROS 35

3.2 CARACTERÍSTICAS DE LA INDUSTRIA DE CRUCEROS 35

3.2.1 TIPOLOGÍA DE ITINERARIO 35

3.2.2 TIPOLOGÍA DE BUQUE DE CRUCERO 37

3.2.3 CARACTERÍSTICAS DE LOS PUERTOS DE CRUCEROS 39

3.3 HISTORIA DE LOS CRUCEROS Y EVOLUCIÓN DEL SECTOR 41

3.4 EVOLUCIÓN DEL TURISMO DE CRUCEROS A NIVEL NACIONAL Y AUTONÓMICO 43

4. MOVILIDAD DE CRUCERISTAS EN DESTINO....47
4.1 INTRODUCCIÓN....47
4.2 IMPACTO DEL TURISMO DE CRUCEROS EN LA MOVILIDAD URBANA....47
4.3 MÉTODOS DE RECOPILACIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS....48
4.3.1 ENFOQUE TRADICIONAL Y NUEVAS PERSPECTIVAS....48
4.3.2 FUSIÓN DE DATOS....50
4.4 ESTUDIOS DE CASO EN LA CIUDAD DE VALENCIA....50
5. TURISMO DE CRUCEROS EN LA CIUDAD DE VALENCIA....53
5.1 INTRODUCCIÓN AL TURISMO DE CRUCEROS EN LA CIUDAD DE VALENCIA....53
5.2 PRINCIPALES ACTORES DEL TURISMO DE CRUCEROS EN VALENCIA....54
5.3 IMPACTO ECONÓMICO DEL TURISMO DE CRUCEROS EN VALENCIA....56
5.4 CARACTERIZACIÓN DE LOS CRUCEROS EN EL PUERTO DE VALENCIA....58
5.4.1 FRECUENCIA, ESCALAS Y NÚMERO DE PASAJEROS....58
5.4.2 PRINCIPALES RUTAS DE CRUCERO EN EL PUERTO DE VALENCIA....61
5.4.3 PERFIL DEL TURISTA Y DEL CRUCERISTA SIN SEGMENTAR EN VALENCIA....64
5.5 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PARA CRUCEROS EN EL PUERTO DE VALENCIA....66
5.6 PERSPECTIVAS INSTITUCIONALES SOBRE LA MOVILIDAD DE LOS CRUCERISTAS EN VALENCIA....69
5.6.1 INTRODUCCIÓN....69
5.6.2 EMT VALENCIA....69
5.6.3 AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA (APV)....71
5.6.4 AYUNTAMIENTO DE VALENCIA....72
5.6.5 CONCLUSIONES....73
6. ESTUDIO DE LA OFERTA DE TRANSPORTE EN EL ENTORNO DE LA TERMINAL DE PASAJEROS DE CRUCEROS DE VALENCIA....76
6.1 INTRODUCCIÓN AL ESTUDIO DE LA OFERTA....76
6.2 OFERTA DE TRANSPORTE EXISTENTE....76
6.2.1 AUTOBÚS (EMT VALENCIA)....78

6.2.2 TRANVÍA Y METRO (METROVALENCIA).....81
6.2.3 INFRAESTRUCTURA CICLISTA.....85
6.2.4 OTROS.....87
6.3 OFERTA TURÍSTICA PARA CRUCERISTAS EN VALENCIA.....90
6.4 SERVICIOS DE APOYO PARA CRUCERISTAS EN VALENCIA.....93
6.5 OPERATIVA E INFRAESTRUCTURA PARA CRUCERISTAS INDEPENDIENTES EN LA TERMINAL DE CRUCEROS DE VALENCIA.....94
6.5.1 INTRODUCCIÓN.....94
6.5.2 DESCRIPCIÓN DE LA TERMINAL DE CRUCEROS DEL PUERTO DE VALENCIA.....95
6.5.3 TRAYECTO DE LOS CRUCERISTAS HACIA LA PARADA DE AUTOBÚS.....97
6.5.4 OPERATIVA DE LA EMT PARA CRUCERISTAS INDEPENDIENTES.....101
6.5.5 CONCLUSIONES.....105
7. ESTUDIO DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD EN EL ENTORNO DE LA TERMINAL DE CRUCEROS DE VALENCIA.....108
7.1 INTRODUCCIÓN AL ESTUDIO DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD.....108
7.2 METODOLOGÍA SEGUIDA PARA EL ESTUDIO DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD.....109
7.2.1 MATRICES O-D (ORIGEN - DESTINO).....110
7.3 ANÁLISIS DE DATOS DE LOS ESTUDIO DE MOVILIDAD CON BIG DATA (MITMA).....112
7.3.1 INTRODUCCIÓN AL ANÁLISIS DE DATOS DEL MITMA.....112
7.3.2 FUENTES DE DATOS UTILIZADAS.....114
7.3.3 METODOLOGÍA Y SOLUCIÓN TÉCNICA.....115
7.3.4 ZONIFICACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO.....116
7.3.5 ESTUDIOS COMPLETOS.....119
7.3.6 ESTUDIOS BÁSICOS.....128
7.3.7 CONCLUSIONES.....134
7.4 ANÁLISIS DE DATOS DEL PLAN DE MOVILIDAD METROPOLITANO SOSTENIBLE DEL ÁREA DE VALENCIA (PMOME).....135
7.4.1 INTRODUCCIÓN AL ANÁLISIS DE DATOS DEL PMOME.....136

7.4.2 FUENTE DE DATOS UTILIZADAS 137
7.4.3 METODOLOGÍA 137
7.4.4 ZONIFICACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO 138
7.4.5 TRATAMIENTO DE LOS DATOS 140
7.4.6 RESULTADOS 142
7.4.7 CONCLUSIONES 156
7.5 ANÁLISIS COMPARATIVO DE FUENTES DE DATOS DE MOVILIDAD EN EL PUERTO DE VALENCIA 158
7.6 OTROS ANÁLISIS 160
7.6.1 MONITORIZACIÓN DE LA MOVILIDAD DE CRUCERISTAS EN VALENCIA CON GPS Y ENCUESTAS 161
7.7 ESTIMACIÓN DEL FLUJO DE CRUCERISTAS INDEPENDIENTES EN VALENCIA 164
7.7.1 INTRODUCCIÓN 164
7.7.2 ESTUDIO Y SEGMENTACIÓN DEL PERFIL DEL CRUCERISTA 166
7.7.3 PROCEDIMIENTO DE CÁLCULO 173
7.7.4 DATOS Y SUPOSICIONES PARA LA ESTIMACIÓN DE CRUCERISTAS INDEPENDIENTES 174
7.7.5 ESTIMACIÓN CUANTITATIVA DEL NÚMERO DE CRUCERISTAS INDEPENDIENTES 176
7.7.6 CONCLUSIONES 180
7.8 INFLUENCIA DE LOS CRUCERISTAS EN LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO 181
7.8.1 INTRODUCCIÓN 181
7.8.2 ANÁLISIS DE DATOS 182
7.8.3 CONCLUSIONES 184
7.9 CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD EN LA TERMINAL DE CRUCEROS DE VALENCIA 185
8. PROPUESTAS DE MEJORA DE LA MOVILIDAD DE CRUCERISTAS EN VALENCIA 189
8.1 INTRODUCCIÓN 189
8.2 PROPUESTAS DE MEJORA 193

8.3 CONCLUSIONES 265

9. EVALUACIÓN MULTICRITERIO PARA LA PRIORIZACIÓN DE MEDIDAS 268

9.1 INTRODUCCIÓN 268

9.2 CRITERIOS DE VALORACIÓN 268

9.3 CÁLCULO DE LA PRIORIDAD 271

9.4 RESULTADOS 272

9.5 CONCLUSIONES 277

10. CONCLUSIONES 279

REFERENCIAS 282

ANEXO I. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS) 293

ANEXO II. PLANOS 296

ANEXO III. RESULTADOS MINISTERIO DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (MITMA) 306

ANEXO IV. SEGMENTACIÓN PREVISIÓN LLEGADA CRUCEROS 330

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Evolución de la aportación del sector turístico al PIB en el mundo de 2013 a 2022 23
Figura 2. Gastos mensuales de los turistas extranjeros (en millones de euros) en el año 2019 24
Figura 3. Peso PIB turístico sobre total economía en la Comunitat Valenciana 25
Figura 4. Ciudad de las Artes y las Ciencias 27
Figura 5. Itinerario de crucero "cerrado" por el mar Mediterráneo. 36
Figura 6. Itinerario de crucero "abierto" por el mar Mediterráneo. Fuente: La industria de cruceros: características, agentes y sus funciones 37
Figura 7. Comparativa de tamaños de buques de crucero. Fuente: La industria de cruceros: características, agentes y sus funciones 38
Figura 8. Representación conceptual de la intermodalidad presente en el producto crucero con el inicio del itinerario. 39
Figura 9. Representación de la intermodalidad presente en el producto crucero asociada a la escala en un puerto 40
Figura 10. Evolución anual del número de pasajeros de crucerso en el mundo entre 2009 y 2022 (en millones). 42
Figura 11. Evolución anual del número total de pasajeros de crucero en los puertos de España entre 2006 y 2021 (en miles). 43
Figura 12. Evolución del número total de pasajeros de cruceros en los puertos de España entre 2018 y 2023. 44
Figura 13. Principales puertos por número de cruceros en España en 2022. 45
Figura 14. Crucero MSC Seaside de duración 2 días. 62
Figura 15. Crucero MSC Grandiosa de duración 3 días. 62
Figura 16. Crucero Costa Pacífica de duración 4 días. 63
Figura 17. Crucero Costa Fascinosa de duración 6 días 63
Figura 18. Crucero MSC Magnifica de duración 8 días. 63
Figura 19. Crucero RoyalCaribbean Brilliance of the Seas de duración 9 días. 63
Figura 20. Crucero RoyalCaribbean Explorer of the Seas de duración 13 días. 64
Figura 21. Nacionalidad de los pasajeros de cruceros que llegan a Valencia. 65
Figura 22. Muelle Transversal y de Poniente situados en la Dársena Levante del Puerto de Valencia 67

Figura 23. Muelles tercero y cuarto situados en la ampliación Norte del Puerto de Valencia. 67

Figura 24. Explanada desembarco en la ampliación Norte del Puerto de Valencia. 68

Figura 25. Instalaciones para el tráfico de cruceros una vez se inicien las obras de la Terminal Norte. 68

Figura 26. Conexiones de transporte existentes desde el Puerto de Valencia con las principales áreas turísticas de la ciudad.....77

Figura 27. Recorrido línea 4 de autobús EMT Valencia.....78

Figura 28. Recorrido línea 30 de autobús EMT Valencia.....79

Figura 29 Recorrido línea 95 de autobús EMT Valencia.....80

Figura 30. Plano general MetroValencia del año 2023. 82

Figura 31. Itinerario L6 Tossal del Rei-Marítim MetroValencia. 83

Figura 32. Itinerario L8 Marítim MetroValencia. 84

Figura 33. Red de carriles bici del área metropolitana de Valencia.....85

Figura 34. Estaciones y establecimientos de alquiler público o privado de bicicletas de la ciudad de Valencia. 87

Figura 35. Paradas de taxi disponibles en el entorno de la terminal de pasajeros del puerto de Valencia. 89

Figura 36. Larga cola de espera en la parada de taxi de la terminal Trasmed. 89

Figura 37. Localización de la terminal de cruceros del Puerto de Valencia. 95

Figura 38. Visión general de la terminal de cruceros del Puerto de Valencia. 96

Figura 39. Infraestructura de transporte existente en la terminal de cruceros del Puerto de Valencia. 97

Figura 40. Salida de la terminal Trasmed de cruceros y parada de taxi. 99

Figura 41. Cartel de indicación en la salida de la terminal. 99

Figura 42. Marcas direccionales en el suelo a lo largo del recorrido. 100

Figura 43. Punto de cruce con la vía del tren de mercancías. 100

Figura 44. Parte del trayecto con la señalización en el suelo dañada.....101

Figura 45. Un grupo de cruceristas recorriendo el camino desde la terminal de cruceros hasta la parada de autobús. 103

Figura 46. Dos trabajadores de la EMT Valencia (individuo camiseta y gorra roja, individuo camisa blanca) preparados para recibir al grupo de cruceristas y proporcionarles información. 103

Figura 47. La parada de autobús con un volumen considerable de turistas, esperando recibir indicaciones. 104
Figura 48. El grupo de cruceristas esperando el autobús de la L4 o L95, coordinados por un encargado de EMT Valencia.....104
Figura 49. Los pasajeros subiendo al autobús, una vez ha llegado, con una cola considerable. 105
Figura 50. Ejemplo de matriz origen-destino. 112
Figura 51. Esquema de alto nivel de la solución técnica empleada en el proyecto. 115
Figura 52. Distribución de los 19 distritos de Valencia. 118
Figura 53. Distrito 11 donde se encuentra la terminal de pasajeros del Puerto de Valencia. 118
Figura 54. Logo corporativo PMOME. 136
Figura 55. Zonificación PMOME del Área Metropolitana de Valencia. 139
Figura 56. Zonas objeto de estudio del presente apartado. 139
Figura 57. Zona 137 donde se encuentra emplazada la terminal de cruceros Trasmed del Puerto de Valencia. 140
Figura 58. Comportamiento espacio-temporal de visitantes de cruceros independientes en un único nodo. 163
Figura 59. Características generales de los diferentes segmentos de mercado. 167
Figura 60. Edad y género de los pasajeros de cruceros 'Contemporary'. 169
Figura 61. Mapa correspondiente a la procedencia de los pasajeros de cruceros 'Contemporary'. 170
Figura 62. Edad y género de los pasajeros de cruceros 'EPL'. 171
Figura 63. Mapa correspondiente a la procedencia de los pasajeros de cruceros 'EPL'. 172
Figura 64. Localización de las paradas de autobús actualmente....193
Figura 65. Dos propuestas de posible localización de parada de autobús.....194
Figura 66. Red actual de MetroValencia 2024.....196
Figura 67. Red de L10 MetroValencia tras proyecto de ampliación. 197
Figura 68. Red de carril bici actual en el entorno de la terminal de cruceros de Valencia. 199
Figura 69. Propuesta de mejora del carril bici y de su acceso a la red existente en la ciudad de Valencia. 200

Figura 70. Actual terminal de cruceros sin ningún espacio reservado para estacionar bicicletas. 202

Figura 71. Propuestas de localización 1 y 2 del posible espacio para el estacionamiento y alquiler de bicicletas en la terminal de cruceros de Valencia. 203

Figura 72. Localización de las estaciones actuales de ValenBisi en la ciudad de Valencia. 205

Figura 73. Propuesta de localización de estación de ValenBisi en la salida de la terminal de cruceros del Puerto de Valencia 206

Figura 74. Camino peatonal actual desde la terminal de cruceros a la Playa de la Malvarrosa. 208

Figura 75. Propuesta de localización de la rehabilitación del paseo peatonal. 209

Figura 76. Idea de punto de aparcamiento y recarga de patinetes eléctricos. 211

Figura 77. Motos eléctricas de referencia en la ciudad de Valencia. 216

Figura 78. Principales destinos turísticos por los que circularía esta nueva línea de autobús TC1. 218

Figura 79. Ruta actual del Bus Turístic Valencia. 221

Figura 80. Localización de la propuesta de parada del Bus Turístic frente a la terminal de cruceros del Puerto de Valencia. 222

Figura 81. Puntos a conectar mediante la ruta de autobús. 224

Figura 82. Ruta propuesta para el bus transfer entre la terminal de pasajeros de cruceros y la estación de metro Marítim 225

Figura 83. Ejemplo de señalización en parte del tramo a la salida de la terminal de cruceros. 227

Figura 84. Ejemplo de señalización combinando elementos físicos y QR. 230

Figura 85. Ejemplo de una app móvil y su interfaz. 233

Figura 86. Ejemplo de pantalla de información. 236

Figura 87. Ejemplo de redes sociales. 239

Figura 88. Ejemplo de punto de información para cruceristas en Las Palmas de Gran Canaria. 242

Figura 89. Algunos de los agentes implicados en la gestión de los cruceristas en la ciudad de Valencia 245

Figura 90. Ejemplo de encuesta en smartphone.. 251

Figura 91. Shuttle Bus en la ciudad de Barcelona. 260

Figura 92. Objetivos de Desarrollo Sostenible 293

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfico 1. Evolución del número de escalas de crucero en la Autoridad Portuaria de Valencia. 59

Gráfico 2.Evolución del número de pasajeros de crucero en la Autoridad Portuaria de Valencia. 60

Gráfico 3. Evolución del número de pasajeros de base y de tránsito de crucero en la Autoridad Portuaria de Valencia. 60

Gráfico 4. Evolución de la longitud (km) del carril bici y ciclocalles 1996-2022. 86

Gráfico 5. Resultados de la distribución por género de los desplazamientos en la zona 137. 144

Gráfico 6. Resultados de la distribución modal de los desplazamientos en la zona 137. 145

Gráfico 7. Resultados de la distribución por rango de edad de los desplazamientos en la zona 137. 146

Gráfico 8. Resultados de la distribución por género de los desplazamientos en la zona 132. 149

Gráfico 9. Resultados de la distribución modal de los desplazamientos en la zona 132. 150

Gráfico 10. Resultados de la distribución por rango de edad de los desplazamientos en la zona 132. 150

Gráfico 11. Resultados de la distribución por género de los desplazamientos en la zona 136. 152

Gráfico 12. Resultados de la distribución modal de los desplazamientos en la zona 136. 153

Gráfico 13. Resultados de la distribución por rango de edad de los desplazamientos en la zona 136. 153

Gráfico 14. Resultados de la distribución por género de los desplazamientos en la zona 139. 155

Gráfico 15. Resultados de la distribución modal de los desplazamientos en la zona 139. 155

Gráfico 16. Resultados de la distribución por rango de edad de los desplazamientos en la zona 139. 156

Gráfico 17. Evolución del número de cruceristas de las líneas 4 y 95 de la EMT Valencia en conjunto.....182
Gráfico 18. Evolución del número de cruceristas de la línea 4 de la EMT Valencia.....183
Gráfico 19. Evolución del número de cruceristas de la línea 95 de la EMT Valencia....184

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Principales acontencimientos relacionados con el tráfico de cruceros en la ciudad de Valencia. 55

Tabla 2. Evolución del impacto económico total de la industria de cruceros en el período de tiempo de 2010-2023 en la ciudad de Valencia 57

Tabla 3. Evolución del número de escalas, pasajeros base, pasajeros tránsito y pasajeros totales en el período de tiempo de 2010-2023 en la Autoridad Portuaria de Valencia.....59

Tabla 4. Oferta turística para cruceristas en la ciudad de Valencia.. 92

Tabla 5. Resultados de movilidad del año 2022 en la ciudad de Valencia tomando el distrito 11 como origen. 121

Tabla 6. Resultados de movilidad del año 2023 en la ciudad de Valencia tomando el distrito 11 como origen. 122

Tabla 7. Resultados de movilidad del año 2022 en la ciudad de Valencia tomando el distrito 11 como destino. 124

Tabla 8. Resultados de movilidad del año 2023 en la ciudad de Valencia tomando el distrito 11 como destino. 125

Tabla 9. Resultado de movilidad diarios del año 2022 en la ciudad de Valencia tomando el distrito 11 como origen. 130

Tabla 10.Resultados de movilidad diarios del año 2023 en la ciudad de Valencia tomando el distrito 11 como origen. 132

Tabla 11.Resultados de movilidad de la zona 137 como origen de la ciudad de Valencia. 143

Tabla 12.Resultados de movilidad de la zona 132 como origen de la ciudad de Valencia. 148

Tabla 13. Resultados de movilidad de la zona 136 como origen de la ciudad de Valencia. 151

Tabla 14. Resultados de movilidad de la zona 139 como origen de la ciudad de Valencia. 154

Tabla 15. Puntos débiles y fuertes de cada fuente de datos empleada para el estudio de la movilidad en el entorno de la terminal de cruceros. 159

Tabla 16. Distribución de visitantes independientes por nodo turístico específico visitado. 162

Tabla 17. Estimación del número de cruceristas y su distribución según tipo de buque para el año 2024. 178

Tabla 18. Estimación del número de cruceristas y su distribución según tipo de buque para el año 2025. 179
Tabla 19. 294

1. INTRODUCCIÓN

1. INTRODUCCIÓN

Cada año, España se consolida como uno de los destinos turísticos más atractivos a nivel mundial, situándose como el segundo país que más turistas extranjeros recibe anualmente. El turismo de cruceros se ha convertido en un componente esencial del sector turístico global, con España como el segundo mercado europeo en este ámbito. Las características de esta industria, como la flexibilidad y la variada oferta, han permitido su evolución continua, satisfaciendo así los diversos gustos y necesidades de los turistas.

La actividad turística en Valencia, al igual que en el resto del país, ha experimentado una transformación significativa en las últimas décadas. Desde el año 2000, la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), en colaboración con la Fundación Turismo Valencia, ha promovido el turismo de cruceros como una modalidad de oferta turística. En los últimos años, el número de cruceristas ha crecido exponencialmente, alcanzando cerca de 800.000 pasajeros anuales. Este incremento también se refleja en el volumen de buques que han recalado en el Puerto de Valencia, llegando alrededor de 300 buques en 2024 (Autoridad Portuaria de Valencia, 2024).

El crecimiento exponencial del turismo de cruceros ha fomentado una mayor investigación sobre su impacto y oportunidades, especialmente en las últimas dos décadas (Papathanassis & Beckmann, 2011). Sin embargo, este rápido crecimiento también ha generado críticas, particularmente en relación con el impacto ambiental y las percepciones de los residentes locales sobre el desarrollo del turismo de cruceros (Domènech et al., 2020).

La movilidad de los cruceristas en destino es un área de creciente interés, ya que una gestión adecuada de estos flujos puede evitar la congestión y potenciar el impacto económico positivo. Los primeros estudios sobre la movilidad de los pasajeros de cruceros se realizaron mediante métodos de observación (Jaakson, 2004; Scherrer, Smith y Dowling, 2011), y más recientemente, el uso de tecnologías de seguimiento como los dispositivos GPS ha permitido un análisis más preciso del comportamiento espacio-temporal de los turistas (Ferrante, De Cantis, & Shoval, 2016) (Domènech et al., 2020). Sin embargo, aún queda mucho por avanzar.

A medida que los puertos se adaptan a esta nueva tendencia, la integración en la movilidad urbana sigue siendo un reto muy importante. Conceptos como la masificación o el 'overtourism' son cada vez más relevantes, y se hace necesario fomentar medidas de transporte sostenibles, trabajar en la distribución de los flujos, así como mejorar las infraestructuras existentes.

El desarrollo de nuevas tecnologías y medios de comunicación ha llevado a un aumento de cruceristas que optan por explorar la ciudad de manera independiente. Este fenómeno ha incrementado la demanda de transporte público, provocando congestiones y problemas que deben ser resueltos para no interferir en la vida diaria de los residentes de Valencia.

Este estudio se plantea responder a varias preguntas clave: ¿Qué fuentes de datos están disponibles para el estudio de la movilidad de cruceristas en Valencia? ¿Cómo se mueven los cruceristas y qué medios de transporte prefieren? ¿Por qué en ocasiones escogen un modo de transporte y en otras otro? ¿Es fácil para ellos acceder a estos medios? ¿Qué posibles medidas podrían mejorar la situación actual? Estas son algunas de las cuestiones a las que se pretende dar respuesta, destacando la importancia del sector del turismo de cruceros y su impacto en la movilidad urbana, especialmente en la ciudad de Valencia.

Dado que la literatura existente sobre este tema es limitada, el presente estudio se propone recopilar toda la información valiosa posible, evaluar la situación actual y plantear propuestas de mejora para la integración de los flujos de cruceristas independientes con el menor impacto posible sobre los residentes y usuarios habituales de los servicios de transporte disponibles.

El objetivo principal de este trabajo es estudiar la influencia de los cruceristas en la movilidad de Valencia y proponer soluciones de mejora. Para ello, se contextualiza el turismo de cruceros y la movilidad turística, se realiza un estudio detallado de la oferta de transporte para cruceristas en Valencia, y se analiza la demanda mediante el uso y modelado de los datos de las bases de datos disponibles, en este caso la del Plan de Movilidad Metropolitano Sostenible del Área de Valencia (PMOME), así como la del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMA), empleando esta última tecnología de Big Data. Finalmente, se presentan una serie de propuestas de mejora y una evaluación multicriterio para determinar las medidas más efectivas y con el mayor impacto en base a una serie de criterios de valoración.

En la elaboración de este estudio, se han incluido las perspectivas de los principales agentes implicados, como la EMT Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia, con el objetivo de llegar a soluciones efectiva y lógicas que beneficien tanto a la ciudad como a los cruceristas como al resto de partes implicadas. Además, este estudio pretende servir como referencia para analizar la situación en otros puertos a nivel nacional, replicando la estructura de trabajo y el tratamiento de los datos disponibles, permitiendo así una aplicación de las conclusiones obtenidas en otros contextos similares.

2. INTRODUCCIÓN AL TURISMO

2. INTRODUCCIÓN AL TURISMO

2.1 EVOLUCIÓN DEL TURISMO

El turismo es actualmente una de las actividades económicas y culturales más importantes con las que puede contar un país o una región, como ocurre en España. Se define como el conjunto de actividades relacionadas con el conocimiento y disfrute de regiones o espacios en los que uno no reside permanentemente. El turismo abarca diversas variantes, tales como turismo cultural, de aventura, de entretenimiento y de relajación. Asimismo, existen diferentes perfiles de turistas: jóvenes, familias, personas de la tercera edad, parejas, amigos, entre otros (Significado.com, 2011).

Durante décadas, el turismo ha experimentado un crecimiento continuo y una diversificación profunda, convirtiéndose en uno de los sectores económicos de más rápido crecimiento en el mundo. Este sector está estrechamente ligado al desarrollo, con un número creciente de nuevos destinos incorporándose al mapa turístico global. Esta dinámica ha posicionado al turismo como un motor clave del progreso socioeconómico (ONU TURISMO, s. f.).

Hoy en día, el volumen de negocio generado por el turismo iguala o incluso supera al de las exportaciones de petróleo, productos alimentarios o automóviles. El turismo se ha consolidado como uno de los principales actores del comercio internacional y una de las mayores fuentes de ingresos para numerosos países en desarrollo. Este crecimiento ha venido acompañado de una mayor diversificación y competencia entre destinos (ONU TURISMO, s. f.).

Según la Organización Mundial del Turismo (OMT), en 1950 se registraron 25 millones de turistas internacionales, mientras que en 2023 la cifra ascendió a aproximadamente 1.300 millones, lo que lo convierte en uno de los sectores económicos más relevantes a nivel mundial. Este incremento está estrechamente relacionado con el desarrollo comunitario y la incorporación de nuevos destinos turísticos, consolidando al turismo como un motor esencial del progreso socioeconómico (Significado.com, 2011).

El turismo es también un importante generador de empleo. La OMT estima que 1 de cada 11 trabajadores se emplean en sectores relacionados con el turismo, tales como hoteles, restaurantes, turoperadores y transportes. Además, la actividad turística no solo debe valorarse por sus actividades directamente vinculadas (hostelería, restauración, transportes), sino también por su capacidad de arrastre sobre otros sectores productivos de la economía (Significado.com, 2011).

Asimismo, el turismo es una fuente significativa de divisas que contribuyen a la estabilidad macroeconómica. Para muchas economías emergentes, los ciudadanos que trabajan en el extranjero en el sector turístico generan un considerable flujo de remesas. Los países receptores también se benefician de las exportaciones de servicios de viaje y turismo, derivadas de los gastos realizados por los trabajadores extranjeros en sus economías (Significado.com, 2011).

En la siguiente figura se puede observar la evolución de la aportación del sector turístico al PIB en el mundo de 2013 a 2022 (en billones americanos de dólares) (WTTC, 2023).

Figura 1. Evolución de la aportación del sector turístico al PIB en el mundo de 2013 a 2022. Fuente: WTTC (Statista) (2023).

2.1.1 EVOLUCIÓN DEL TURISMO A NIVEL NACIONAL

La importancia del sector turístico español no solo radica en ser uno de los principales motores de la economía nacional, sino también en el hecho indiscutible de que España es una de las principales potencias receptoras de turistas a nivel internacional. Actualmente, España es la segunda economía en cuanto a número de visitas de turistas, recibiendo aproximadamente 84 millones al año, solo superada por Francia con 89 millones. Además, España es el segundo país en volumen de ingresos por turismo, después de Estados Unidos. La significativa aportación exterior de la demanda internacional al turismo español es un factor crucial que debe considerarse al evaluar la contribución de este sector a la economía en general (Cuadrado-Roura & López Morales, 2015).

Durante décadas, el turismo ha seguido contribuyendo de manera constante al crecimiento de la economía española y a su recuperación tras las crisis económicas, a la creación de empleo, aunque en menor medida que en el pasado, y al equilibrio de la balanza por cuenta corriente (Cuadrado-Roura & López Morales, 2015)

La importancia del sector turístico en España se refleja claramente en su peso relativo a diversas macromagnitudes económicas. En 2023, el Producto Interior Bruto (PIB) asociado al turismo alcanzó los 186.596 millones de euros, lo que representó el 12,8% del PIB, el nivel más alto de la serie histórica. Las previsiones para 2024 son aún más optimistas, esperando superar los 200.000 millones de euros e incrementando su participación en la economía nacional hasta el 13,4% (García, 2024)

Por tanto, se puede afirmar que el sector turístico se alzó como el principal motor del crecimiento económico real de España en 2023. Este robusto ritmo de actividad también se tradujo en un aumento del empleo, con la creación de 95.224 nuevos puestos de trabajo respecto a 2022, alcanzando el empleo turístico un 17% del total del empleo generado en España en 2023 (García, 2024)

En cuanto al gasto de los turistas extranjeros, en la siguiente figura se puede observar las comunidades autónomas en las que más gastan los turistas, así como la distribución por meses, en millones de euros.

	España	Andalucía	Islas Baleares	Canarias	Cataluña	C.Valenciana	C. Madrid	Resto CCAA
Enero	4.689	599	135	1.465	945	440	772	333
Febrero	4.667	623	169	1.447	1.015	476	634	303
Marzo	6.037	894	354	1.744	1.235	629	824	357
Abril	7.095	999	995	1.389	1.653	723	833	503
Mayo	8.195	1.188	1.611	1.070	2.003	763	986	574
Junio	9.696	1.247	2.149	1.138	2.498	920	1.068	676
Julio	11.980	1.408	2.892	1.489	2.999	1.368	966	858
Agosto	11.765	1.546	2.808	1.496	2.781	1.427	762	945
Septiembre	9.706	1.397	2.134	1.226	2.277	1.027	940	705
Octubre	8.367	1.281	1.300	1.428	1.876	842	1.018	622
Noviembre	5.068	675	188	1.482	968	523	863	369
Diciembre	5.013	673	144	1.492	1.075	481	787	361
TOTAL	92.278	12530	14879	16.866	21.325	9.619	10.453	6.606

Figura 2. Gastos mensuales de los turistas extranjeros (en millones de euros) en el año 2019. Fuente: Cabrer-Borras & Rico (2021).

2.1.2 EVOLUCIÓN DEL TURISMO A NIVEL AUTONÓMICO

El turismo es una de las actividades económicas más relevantes en la Comunidad Valenciana. Según el último estudio 'IMPACTUR Comunitat Valenciana 2021', el turismo genera 12.775 millones de euros en la región, representando el 11,3% del conjunto de su economía (véase Figura 3. Peso PIB turístico sobre total economía en la Comunitat Valenciana. Fuente: Estudio IMPACTUR Comunitat Valenciana (2022), y proporciona 235.412 empleos, equivalentes

al 12,2% del total (Exceltur, 2022). Durante el año 2023, la contribución del turismo al PIB regional ha aumentado significativamente, alcanzando el 16% del total (Laguía, 2024).

En cuanto al número de turistas, en 2023 se superó por primera vez la cifra de 10 millones de turistas extranjeros, alcanzando los 10,2 millones, lo que representa un incremento de más de medio millón respecto a 2019, el año previo al colapso provocado por la Covid-19. En términos de viajeros totales, sumando tanto extranjeros como nacionales, se registraron 28,5 millones de viajeros en 2023, estableciendo nuevos récords (Laguía, 2024).

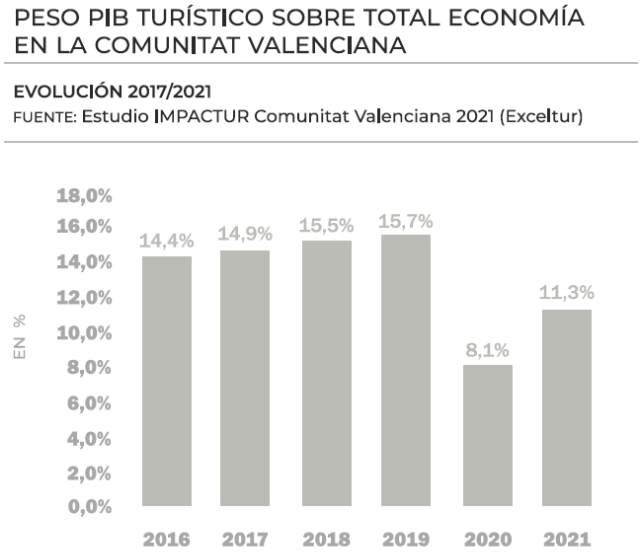


Figura 3. Peso PIB turístico sobre total economía en la Comunitat Valenciana. Fuente: Estudio IMPACTUR Comunitat Valenciana (2022).

Al igual que a nivel nacional, el turismo en la Comunidad Valenciana genera tanto efectos directos como indirectos. El estudio IMPACTUR destaca que, por cada 100 euros de valor añadido generado directamente por la demanda turística, se aportan 26,4 euros en otras ramas de la economía (efectos indirectos). Asimismo, por cada 100 empleos creados en sectores directamente relacionados con el turismo, se generan 25 empleos indirectos en otros sectores (Exceltur, 2022).

Estas cifras subrayan la importancia del turismo en la economía de la Comunidad Valenciana, no solo por su contribución directa al PIB y al empleo, sino también por su capacidad para impulsar otros sectores económicos a través de efectos indirectos significativos.

2.1.3 EVOLUCIÓN DEL TURISMO A NIVEL LOCAL

Tradicionalmente, Valencia no ha sido un destino turístico convencional. Enclavada en el centro de una amplia zona costera caracterizada por su turismo de sol y playa, los visitantes a la

ciudad de Valencia, a pesar de sus numerosos recursos histórico-artísticos, se perfilaban casi exclusivamente como turistas de negocios, ligados a ferias, congresos y otros eventos (Marco Serrano & Rausell Köster, 2005).

El modelo de turista de ocio se limitaba a la semana de celebración de las Fallas, en marzo. Las ventajas de la ciudad de Valencia en términos de accesibilidad incluyen su ubicación en el centro del corredor mediterráneo, uno de los ejes vertebradores del crecimiento europeo, su equidistancia entre Madrid y Barcelona, y su posición como punto de conexión entre Andalucía y Europa (Marco Serrano & Rausell Köster, 2005).

Sin embargo, desde finales de los años 90, Valencia ha experimentado un notable cambio en su perfil turístico, comenzando a ser reconocida como un destino de turismo urbano más convencional. Este fenómeno es similar al experimentado por otras grandes metrópolis españolas como Barcelona en los primeros años de los 90, Bilbao en la segunda mitad de esa década y Málaga más recientemente (Marco Serrano & Rausell Köster, 2005).

Desde el comienzo del siglo XXI, Valencia ha sufrido una transformación significativa en el ámbito turístico, convirtiéndose en uno de los destinos turísticos más destacados de España, gracias al compromiso conjunto de las instituciones y los actores del sector turístico. Este logro se reconoce tanto a nivel nacional como europeo, situándose entre las diez primeras ciudades no capitales en Europa en términos de pernoctaciones (Lozano Arenes, 2020).

Múltiples variables explican el auge del turismo urbano en Valencia. Entre ellas se encuentran las inversiones en infraestructuras especializadas y relacionadas directamente con el turismo de ocio, negocios y congresos, como la Ciudad de las Artes y de las Ciencias (véase Figura 4. Ciudad de las Artes y las Ciencias. Fuente: G. Noé (2021)., así como la obtención de "nominaciones" para eventos internacionales. El ocio se ha convertido en un elemento central en las estrategias de marketing de la ciudad, atrayendo inversiones, residentes de altos ingresos, profesionales cualificados y eventos de impacto internacional (competiciones deportivas, eventos culturales, equipamientos singulares, etc.) (Marco Serrano & Rausell Köster, 2005).

Figura 4. Ciudad de las Artes y las Ciencias. Fuente: G. Noé (2021).

En los últimos 20 años, Valencia ha cambiado su modelo turístico. El número de turistas ha crecido espectacularmente y se ha abierto a nuevos segmentos de demanda, como el turismo de cruceros. Además de la transformación de la imagen de la ciudad, se debe considerar la mejora de la conectividad (vuelos baratos –Ryanair– y AVE), así como el turismo Erasmus y la organización de ferias y congresos (Carrasco & Pitarch-Garrido, 2017).

En términos numéricos, el número de viajeros a Valencia ha pasado de 372.000 en 1992 a 2.319.546 en 2023, convirtiéndose en la segunda ciudad de España en la recepción de turistas. A pesar del estancamiento durante los primeros años de la crisis (2007 a 2012), en los que la cifra de turistas se mantuvo alrededor de 1.800.000 (el peor año fue 2010 con 1.500.000 viajeros), el total no ha dejado de crecer, exceptuando los años afectados por la COVID-19. En 2023, visitaron la ciudad 1.261.464 extranjeros y 1.058.082 españoles, superando el número de viajeros nacionales al de extranjeros en años anteriores. Durante el mismo período, se registraron 5.493.065 pernoctaciones, con un aumento del 7,9% en las pernoctaciones de extranjeros (Gaceta Del Turismo, 2024).

En cuanto a la demanda, Valencia ha diversificado sus segmentos de mercado, destacando el turismo de cruceros por su novedad y gran crecimiento, lo cual se desarrollará en el apartado correspondiente.

2.2 MOVILIDAD TURÍSTICA

2.2.1 INTRODUCCIÓN A LA MOVILIDAD TURÍSTICA

Antes de profundizar en la organización del tráfico de cruceristas y otras cuestiones específicas, es importante introducir el concepto de movilidad turística, dentro del cual se pueden clasificar los desplazamientos realizados por los turistas de cruceros.

La movilidad turística es un fenómeno complejo que abarca diversos aspectos sociales, culturales y económicos, implicando el desplazamiento de personas hacia destinos fuera de su entorno habitual por motivos personales o profesionales. Estos movimientos generan una serie de impactos tanto en los destinos turísticos como en los propios visitantes (Anna La Rocca, 2012).

La movilidad turística implica dos formas principales: la movilidad para llegar al destino y la movilidad interna dentro del destino, relacionada con actividades turísticas como visitas, estancias o entretenimiento. El presente estudio se centrará en la movilidad interna.

Según la Organización Mundial del Turismo (OMT), el turismo involucra actividades de visitantes que pueden ser turistas (pernoctando) o excursionistas (sin pernoctación), tanto residentes como no residentes. Esta definición subraya que la movilidad es esencial para el turismo, dependiendo de la coexistencia de al menos tres condiciones: un desplazamiento del lugar de residencia a otro diferente, una estancia mínima de veinticuatro horas para ser considerado turista, y una motivación distinta al trabajo que activa el desplazamiento (Anna La Rocca, 2012).

El crecimiento y evolución del turismo ha estado intrínsecamente relacionado con el desarrollo del sistema de transporte: se sabe que los ferrocarriles y posteriormente el avión contribuyeron decisivamente a su crecimiento y difusión como fenómeno "de masas" en un tiempo relativamente corto (Anna La Rocca, 2012).

No debemos olvidar que el turismo se beneficia de dos factores esenciales, como son el tiempo y el paisaje, siendo la movilidad el elemento que los conecta. Cuando una persona decide moverse, no necesariamente es solo para ir de un lugar a otro: es probable que también desee hacer un uso diferente del tiempo, vinculándolo al placer de conducir un vehículo, caminar, andar en bicicleta, etc. Este placer es utilizado por muchas empresas turísticas como valor añadido para descubrir la ciudad. El itinerario recorrido es un valor que también forma parte del placer de hacer turismo (Suárez Falcón et al., 2016).

2.2.2 MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y TURISMO

La movilidad urbana sostenible implica una comprensión integral de los desplazamientos urbanos y su impacto en la calidad de vida de la ciudad. Este concepto promueve un cambio hacia un uso reducido de vehículos privados y la adopción de alternativas menos contaminantes para mejorar la salud pública (Anna La Rocca, 2012).

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) juegan un papel crucial en este cambio. Estos planes deben alcanzar un equilibrio entre movilidad, accesibilidad, protección ambiental, cohesión social y desarrollo económico. Tal como recoge el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE, 2003: 49), dependiente del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo de España, "un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos". Un PMUS típico incluye un diagnóstico, objetivos, medidas a adoptar y mecanismos de financiación (Suárez Falcón et al., 2016). Por tanto, se debería plantear la existencia de turismo y de la movilidad turística por tanto en estos PMUS.

La sostenibilidad en la movilidad urbana se centra en la disminución del uso del automóvil, con el fin de reducir la congestión y optimizar el uso del espacio público. Sin embargo, aún queda mucho por hacer para enfrentar los retos actuales, como el cambio climático y la dependencia de los combustibles fósiles, considerando que la movilidad vehicular es la principal causante de la contaminación urbana y, por ende, del calentamiento global (Anna La Rocca, 2012).

No es suficiente la búsqueda de "tecnologías verdes"; se necesita la implementación de acciones capaces de concienciar tanto a los usuarios como a los tomadores de decisiones. En este contexto, el turismo puede desempeñar un papel crucial en la promoción de un estilo de vida más sostenible, actuando como un catalizador para fomentar formas alternativas de uso de la ciudad. (Anna La Rocca, 2012).

No obstante, si no se gestiona adecuadamente, el turismo puede tener un impacto negativo en el medio ambiente, debido al aumento de emisiones, incremento del volumen de tráfico, generación de residuos, consumo de recursos primarios, y en general, afectando la

habitabilidad urbana (calidad de los servicios, integración, bienestar y seguridad de la población residente) (Anna La Rocca, 2012).

2.2.3 MEDIDAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ENTORNOS TURÍSTICOS

Para mejorar la movilidad en destinos turísticos, muchas de las medidas a aplicar son similares a las de los "Planes de Movilidad Urbana Sostenible" (PMUS) en ciudades convencionales. Algunas variantes específicas adaptadas a las particularidades de los destinos turísticos son (Martínez Álvaro & Herraiz de la Fuente, 2012):

Una de las principales estrategias es el control y regulación del tráfico. Estas medidas buscan reducir la intensidad y velocidad de los vehículos para lograr una utilización más segura y confortable del espacio público. Son especialmente necesarias en centros turísticos donde los impactos negativos del vehículo privado, como ruido y congestión, no son aceptables. Esto puede incluir cierres parciales o totales al tráfico en áreas como cascos históricos, zonas monumentales y playas.

La gestión y limitación del estacionamiento es otra medida crucial. La gestión del estacionamiento es esencial para promover actividades de ocio como paseos, equilibrando la necesidad de acceso con la preservación del espacio público. Esto incluye restricciones y regulaciones que desincentiven el uso del vehículo privado en áreas sensibles, ayudando a reducir la congestión y mejorar la calidad del espacio urbano.

La potenciación del transporte público y el uso de la bicicleta también son fundamentales para mejorar la movilidad. No basta con aplicar medidas restrictivas al uso del vehículo privado; es necesario ofrecer alternativas eficientes. Esto incluye el fomento del transporte público y la creación de infraestructura para bicicletas, proporcionando opciones sostenibles y accesibles para turistas y residentes.

Las inversiones en infraestructuras pueden agruparse en tres categorías: la reducción de la congestión mediante la mejora de la capacidad vial, la mejora de la intermodalidad facilitando el cambio del vehículo privado al transporte sostenible y la restricción del uso del vehículo privado junto con la mejora de infraestructuras peatonales. Estas mejoras ayudan a reducir la contaminación, el ruido y la congestión, mejorando la calidad de vida en las áreas turísticas (Galeano Cossío, 2019).

Es importante considerar las especificidades de cada destino turístico. La movilidad en entornos turísticos presenta peculiaridades que requieren soluciones específicas. No es razonable aplicar las mismas medidas en diferentes contextos turísticos, como cascos urbanos medievales y playas con paseos marítimos. Cada destino requiere un enfoque ajustado a sus características y necesidades particulares (Martínez Álvaro & Herraiz de la Fuente, 2012).

Finalmente, la integración del turismo en la planificación de la movilidad es esencial. Es crucial considerar el componente turístico en la demanda urbana y reflejarlo en la planificación de los planes de movilidad a nivel urbano y regional. Los PMUS deben incluir el turismo como un factor clave, ya que estos planes son instrumentos fundamentales para la planificación y gestión de la movilidad sostenible en las ciudades (Suárez Falcón et al., 2016)

Estas medidas y estrategias forman parte de un enfoque integral para mejorar la movilidad sostenible en entornos turísticos. En el apartado correspondiente del presente trabajo se detallarán las propuestas específicas adaptadas a las necesidades y características de Valencia, con el objetivo de lograr una gestión eficiente y sostenible de la movilidad de cruceristas.

2.2.4 TENDENCIAS Y FUTURO EN LA MOVILIDAD TURÍSTICA

La movilidad turística ha estado en constante evolución, impulsada por los avances en los sistemas de transporte, la tecnología y la globalización. Esta evolución ha generado nuevas tendencias que son cruciales para la planificación y optimización de la movilidad turística en el futuro.

Una de las principales tendencias es la incorporación de nuevas tecnologías. La emergencia de tecnologías innovadoras, tanto en el ámbito real como virtual, ha transformado el turismo en una actividad de mayor alcance con nuevas interconexiones globales. Estos avances tecnológicos permiten la creación de nuevos escenarios turísticos y facilitan la llegada de turistas de manera más eficiente y conectada (Onghena & Milano, 2015)

El desarrollo de destinos turísticos sostenibles es otra tendencia clave. Actualmente, se fomenta la implementación de políticas sostenibles que mejoren la accesibilidad y promuevan los desplazamientos intraurbanos como parte de la competitividad turística de los destinos urbanos. El turismo se adapta a los cambios en los gustos y demandas de los consumidores, lo que implica la reformulación de estrategias y procesos de desarrollo en el sector (Ávila Bercial & Timón, 2005).

La movilidad urbana a la carta y el uso de tecnología también representan una tendencia significativa. Se vislumbra un futuro donde la movilidad urbana a la carta será la norma. A través

de smartphones, los usuarios podrán conectar la información con la disponibilidad de transporte, permitiéndoles decidir la mejor ruta basada en el tiempo de espera y el precio. Esta evolución supondrá un cambio notable en la planificación y gestión de la movilidad en destinos turísticos (Ávila Bercial & Timón, 2005).

Otra tendencia importante es el enfoque hacia la intermodalidad. Este concepto implica la integración de diferentes modos de transporte para ofrecer una experiencia de viaje más fluida y eficiente. La intermodalidad facilita los desplazamientos de los turistas, permitiendo combinar diferentes medios de transporte, como bicicletas, autobuses, trenes y vehículos compartidos, para llegar a su destino de manera más cómoda y rápida.

Estas tendencias reflejan la necesidad de adaptar continuamente las estrategias de movilidad turística para responder a los avances tecnológicos y las cambiantes demandas de los consumidores. Al considerar estas tendencias en la planificación y desarrollo de la movilidad turística, se puede optimizar la experiencia del visitante y fomentar un turismo más sostenible y eficiente.

A nivel nacional, a final de este 2024 se espera que esta 'Ley de Movilidad Sostenible' sea aprobada, dando cumplimiento así a lo comprometido con la Comisión Europea en cumplimiento de los hitos y objetivos de la adenda al Plan de Recuperación, ya que esta ley es una de las reformas comprometidas por España en el marco del Plan. Esta ley se fundamenta en cuatro pilares, en los que también se ha apoyado el presente estudio, como son la movilidad como un derecho social, una movilidad limpia y saludable, un sistema de transporte digital e innovador e invertir mejor al servicio de los ciudadanos (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2024b). Se espera que esta nueva normativa suponga un antes y un después en la gestión de la movilidad en el país.

2.2.5 ESTRATEGIA DE MOVILIDAD TURÍSTICA EN VALENCIA

Existen numerosos documentos normativos e informativos elaborados por diversos organismos tanto en la ciudad de Valencia como en la Comunidad Valenciana, en los que se dictan las estrategias y líneas de actuación para los próximos años en lo referente al turismo. Sin embargo, a pesar de estos esfuerzos, las medidas específicas enfocadas en mejorar la movilidad turística a nivel municipal son insuficientes.

El 'Plan Estratégico de Turismo de la Comunitat Valenciana 2020-2025' y el 'Libro Blanco de Turismo de la Comunitat Valenciana' realizan un análisis exhaustivo de la industria turística en la región. No obstante, sus medidas específicas para mejorar la movilidad turística se centran

principalmente a nivel comarcal o autonómico. Muchas de sus conclusiones y líneas de actuación se orientan a fomentar la red de transporte ferroviario para conectar de manera sostenible los municipios valencianos más transitados.

La redacción del PMUS de Valencia representa un avance significativo en la planificación de la movilidad en la ciudad, proporcionando un documento estratégico que establece las líneas de actuación futuras para lograr una movilidad más sostenible. Este documento debe servir como punto de partida para la planificación del transporte metropolitano (Ayuntamiento de Valencia et al., 2023).

De acuerdo con el PMUS, los objetivos del plan incluyen aumentar la participación del transporte público en los desplazamientos urbanos, favorecer la descarbonización del sistema de transporte y mejorar la gestión de la movilidad. También se destacan los aspectos ambientales y energéticos de la movilidad. Sin embargo, el plan no aborda específicamente la movilidad turística o la movilidad de cruceristas ni su creciente importancia como objeto de estudio.

En el análisis DAFO del PMUS, se menciona como oportunidad: “Incrementar el grado de utilización de la red de transporte público, disponibilizando y manteniendo los niveles de oferta, mediante la aplicación de políticas de potenciación del transporte público” (Ayuntamiento de Valencia et al., 2023). Esto subraya las amplias posibilidades de mejora existentes en cuanto a la movilidad turística y la movilidad general de la ciudad de Valencia.

Otro documento fundamental en el análisis de la movilidad, el ‘Plan de Movilidad Metropolitano Sostenible del Área de Valencia’ (PMOME), tampoco aborda análisis ni estrategias específicas para la movilidad turística. Asimismo, el Plan Estratégico del organismo ‘Visit Valencia’ no incluye medidas propuestas para mejorar la movilidad turística.

Por lo tanto, actualmente no existe una estrategia de movilidad turística en la ciudad de Valencia. A pesar de ello, se espera que en el próximo Plan Estratégico de Turismo de 2024-2028 se planteen medidas para hacer del turismo una actividad más sostenible, incluyendo la mejora de la movilidad turística. Del mismo modo y como se ha comentado en el apartado anterior, la ‘Ley de Movilidad Sostenible’ a nivel nacional también se espera que marque directrices de actuación.

3. TURISMO DE CRUCEROS

3. TURISMO DE CRUCEROS

3.1 INTRODUCCIÓN AL TURISMO DE CRUCEROS

El turismo de cruceros es un fenómeno que ha experimentado un crecimiento significativo en las últimas décadas. Esta industria combina de manera única los ámbitos marítimo y terrestre, donde el buque de cruceros juega un papel central como vehículo de transporte y alojamiento (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015)

Este sector, que fusiona las industrias del ocio y el transporte marítimo, ha demostrado una notable expansión a lo largo del tiempo. El turismo de cruceros se caracteriza por su flexibilidad y capacidad de adaptación a las necesidades específicas de los consumidores, ofreciendo una amplia gama de itinerarios y experiencias. Desde sus orígenes en el siglo XIX, cuando los buques de vapor comenzaron a dominar el mercado transatlántico de pasajeros, la industria ha evolucionado para centrarse en el viaje y la experiencia a bordo, más que en el transporte a un destino específico (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

Una característica distintiva del turismo de cruceros es la intermodalidad en sus itinerarios. Los pasajeros pueden combinar diferentes modos de transporte en cada puerto de escala, potenciando la integración de los cruceros en redes de transporte intermodal. Esta intermodalidad resalta la importancia de los puertos de cruceros, no solo como puntos de tránsito, sino también como elementos cruciales en la experiencia turística global. Además, el turismo de cruceros se destaca por su alcance global, con itinerarios que pueden abarcar varios países e incluso continentes, lo que lo convierte en una forma de turismo atractiva para aquellos que buscan explorar múltiples destinos en un solo viaje (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

3.2 CARACTERÍSTICAS DE LA INDUSTRIA DE CRUCEROS

3.2.1 TIPOLOGÍA DE ITINERARIO

Existen fundamentalmente dos conceptos que se utilizan para clasificar las tipologías de itinerarios de cruceros: la época del año durante la cual se ofertan itinerarios en una región de destino específica y la configuración de puertos que constituyen un itinerario.

Atendiendo al primer concepto, podemos encontrar las siguientes tipologías de itinerarios de crucero (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015):

Anuales: Estos itinerarios cubren una región durante todo el año debido a una demanda constante, asociada a condiciones meteorológicas estables e itinerarios fijos y conocidos. Un ejemplo es el Mediterráneo, donde puede haber variación en el número de buques desplegados, pero que es atendido durante todo el año, con una temporada baja en invierno.

De temporada: En este caso, las condiciones climatológicas son el factor dominante que explica la estacionalidad. Algunas regiones tienen un potencial de mercado solo durante un período específico del año. Este es el caso de los cruceros por el Báltico, donde la actividad se concentra en los meses más cálidos.

Reposicionamiento: Este tipo de itinerarios surge como una respuesta a la estacionalidad de los itinerarios en determinadas regiones de destino, así como a las variaciones de demanda en las regiones anuales. Con el fin de mantener altos índices de ocupación y extender la operatividad de los buques al mayor número de días por año (exceptuando los reservados para mantenimiento), los buques realizan rotaciones entre diferentes regiones de crucero.

En cuanto a la configuración de puertos que constituyen un itinerario, es posible identificar tres tipos principales (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015):

Itinerarios Cerrados: Se caracterizan por tener un solo puerto base, donde comienza y termina el crucero, formando un bucle cerrado. Este tipo de itinerario es común en cruceros de corta duración, normalmente en una misma región geográfica (véase Figura 5).

Figura 5. Itinerario de crucero "cerrado" por el mar Mediterráneo. Fuente: La industria de cruceros: características, agentes y sus funciones (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

Itinerarios Abiertos: Estos itinerarios incluyen dos puertos base, con el inicio y el fin del crucero en puertos distintos. En este caso, el bucle cerrado de los itinerarios cerrados se desarrolla en dos etapas: el puerto base donde finaliza un crucero constituye el inicio del siguiente, que finaliza en el puerto de embarque del primero (véase Figura 6).

Figura 6. Itinerario de crucero "abierto" por el mar Mediterráneo. Fuente: La industria de cruceros: características, agentes y sus funciones (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

Fly & Cruise: Son itinerarios que combinan viajes en avión y crucero, donde los pasajeros vuelan al puerto base de inicio del crucero. Este tipo de itinerario es popular cuando el puerto de embarque se encuentra en un país diferente al de origen de los cruceristas.

3.2.2 TIPOLOGÍA DE BUQUE DE CRUCERO

Un buque de crucero se define como un barco de pasaje destinado a realizar viajes de placer o recreo. La principal clasificación de los buques de crucero de navegación oceánica se basa en su tamaño, clasificándose de la siguiente manera, como se observa en la Figura 7 (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015):

Buques Pequeños: Estos buques tienen una capacidad de 50 a 200 pasajeros y ofrecen un servicio de alta calidad y atención personalizada. Están destinados a un segmento de mercado con alto poder adquisitivo, buscando exclusividad y un ambiente más íntimo.

Buques Medianos: Con una capacidad que varía entre 500 y 1.200 pasajeros, estos buques ofrecen una combinación de servicios personalizados y flexibilidad en el acceso a diferentes puertos. Su tamaño les permite atracar en muelles más pequeños, ofreciendo itinerarios más variados.

Buques Grandes: Con capacidad para 850 a 3.000 pasajeros, estos son los tipos de buques de crucero más populares y comunes. Ofrecen una amplia gama de instalaciones y

actividades recreativas, comparables a las de un resort turístico en tierra. Estos buques son ideales para familias y grupos, proporcionando una experiencia completa de vacaciones.

Mega-Buques: Estos colosos del mar pueden albergar a más de 3.000 pasajeros, y algunos incluso superan los 5.000. Surgidos como resultado de las economías de escala, permiten aumentar la cantidad de pasajeros manteniendo un crecimiento moderado de los costes de explotación. Ofrecen una experiencia integral con numerosas opciones de entretenimiento, restauración y actividades, equiparables a una pequeña ciudad flotante.

Esta clasificación permite entender mejor las diferentes opciones disponibles en la industria de cruceros, así como las experiencias y servicios que pueden ofrecer a distintos segmentos de mercado.

Figura 2.38: Comparativa de tamaños de buques de crucero

Fuente: Elaboración propia basada en información de Cruises Ships (2015)

Figura 7. Comparativa de tamaños de buques de crucero. Fuente: La industria de cruceros: características, agentes y sus funciones (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

3.2.3 CARACTERÍSTICAS DE LOS PUERTOS DE CRUCEROS

Los puertos juegan un papel fundamental en el transporte de cruceros, actuando como el enlace entre la parte marítima y la componente turística desarrollada en tierra durante un itinerario de crucero (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

Un puerto de cruceros es el área donde se lleva a cabo la interfaz entre el mar y los modos de transporte terrestre, funcionando como un nodo de transporte intermodal. En este entorno, los pasajeros embarcan y desembarcan del buque de cruceros y son transportados hacia y desde el hinterland utilizando los modos de transporte disponibles (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

Es esencial destacar la naturaleza intermodal de los viajes de crucero, que afecta tanto a los puertos base como a los de escala. En ambos tipos de puertos, es necesario combinar diversos modos de transporte para acceder a las atracciones turísticas, siendo especialmente importante en los puertos de escala. La integración de los puertos de crucero en redes de transporte intermodal, sobre todo los puertos base, es crucial para incrementar su atractivo (véase Figura 8 y Figura 9) (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

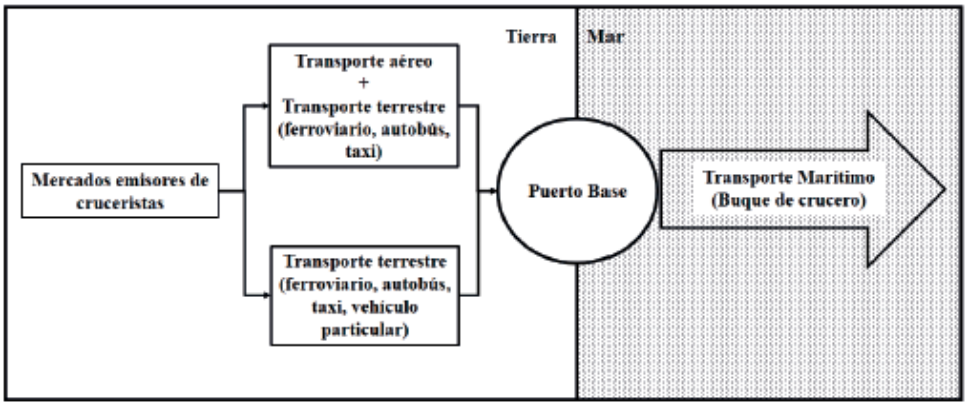


Figura 8. Representación conceptual de la intermodalidad presente en el producto crucero con el inicio del itinerario. Fuente: La industria de cruceros: características, agentes y sus funciones (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

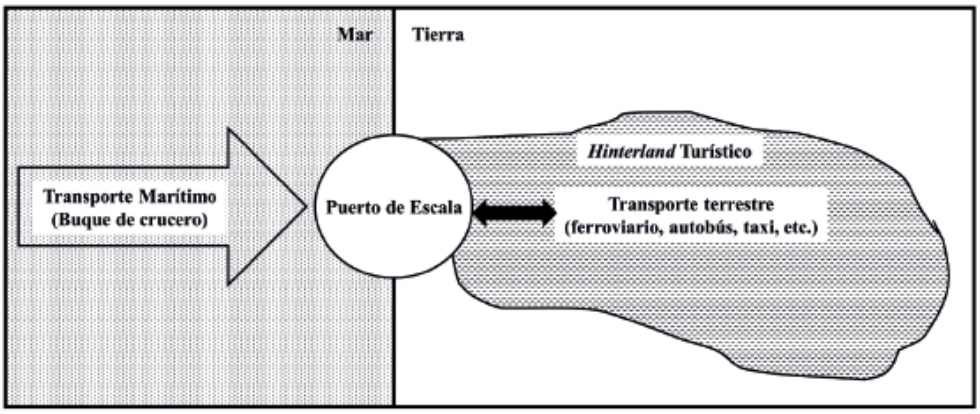


Figura 9. Representación de la intermodalidad presente en el producto crucero asociada a la escala en un puerto. Fuente: La industria de cruceros: características, agentes y sus funciones (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

Dentro del recinto portuario, en el área designada para el tráfico de cruceros, se encuentra la terminal. Las terminales se definen como lugares donde mercancías y/o pasajeros tienen su origen, destino o se manejan durante el proceso de transporte. Funcionan como puntos centrales e intermedios en los movimientos de pasajeros y carga, y a menudo requieren instalaciones y equipos específicos para acomodar el tráfico (Rodrigue et al., 2013).

En el contexto del tráfico de cruceros, estas definiciones se aplican directamente a los puertos base y de escala. En un puerto base, la terminal actúa como un lugar central para la consolidación y dispersión de pasajeros desde y hacia sus países de origen, marcando el inicio y fin del itinerario. En los puertos de escala, la terminal desempeña un papel intermedio en el movimiento de pasajeros dentro de un itinerario (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

Los puertos base constituyen el inicio y la finalización de la experiencia de crucero. En cambio, los puertos de escala culminan la parte de transporte marítimo para dar paso al atractivo turístico en tierra y, viceversa, finalizan la experiencia turística en un destino para iniciar el transporte hacia otro nuevo destino (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

Desde una perspectiva espacial, la evaluación del atractivo de un puerto de cruceros se centra en cuatro ejes. Para un puerto base, estos factores son: la proximidad y accesibilidad a los mercados emisores de pasajeros, las características naturales del puerto, los servicios ofrecidos por la ciudad portuaria a los pasajeros y el atractivo de las zonas cercanas al puerto, que incluye la existencia de lugares o actividades atractivas que conforman el hinterland turístico del puerto (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

3.3 HISTORIA DE LOS CRUCEROS Y EVOLUCIÓN DEL SECTOR

El turismo de cruceros tiene sus raíces en la fusión de la industria del ocio y el transporte marítimo de pasajeros. Inicialmente, los primeros buques no estaban diseñados para transportar pasajeros, sino para la carga. En 1818, la Black Ball Line fue la primera naviera en ofrecer un servicio regular transatlántico, marcando el inicio de la atención a la comodidad de los pasajeros (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

Durante los años 1850 y 1860, se produjo una notable mejora en la calidad del viaje para los pasajeros, con buques que comenzaron a centrarse más en el confort de los viajeros que en la carga. Esto marcó el inicio de la era de los grandes transatlánticos (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

La Primera Guerra Mundial interrumpió la construcción de nuevos buques, y muchos barcos antiguos fueron utilizados como transporte de tropas. Los superliners alemanes fueron entregados a Gran Bretaña y Estados Unidos como indemnizaciones al final de la guerra. El periodo entre 1920 y 1940 se considera la época más glamurosa para los buques transatlánticos de pasajeros (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

Durante la Segunda Guerra Mundial, los buques de crucero volvieron a ser utilizados como transporte de tropas, y toda la actividad de cruceros transatlánticos cesó hasta después de la guerra. Las líneas europeas aprovecharon la demanda de transporte de refugiados de guerra a Estados Unidos y Canadá, así como de viajeros de negocios y turistas a Europa. La falta de buques de crucero estadounidenses en ese momento llevó al gobierno de EE.UU. a subvencionar la construcción de buques transatlánticos, diseñados no solo con lujosas instalaciones, sino también con la capacidad de conversión para transporte de tropas. Sin embargo, el auge de los viajes aéreos y el primer vuelo sin escalas entre EE.UU. y Europa en 1958 marcaron el final del negocio transatlántico para los buques, lo que provocó la venta de muchos barcos de pasajeros y la quiebra de varias navieras debido a la falta de negocio (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

La desaparición de los servicios de línea regular transatlánticos en las décadas de 1960 y 1970, reemplazados por el transporte aéreo, llevó a la reconversión de estos buques en los primeros cruceros. Durante esta época, surgieron las principales compañías modernas de cruceros, y la industria comenzó a enfocarse en viajes de vacaciones en el Caribe (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

Desde los años 70, la industria de cruceros ha experimentado un crecimiento notable. La crisis energética de los 70 impulsó a las navieras a construir barcos más grandes, abriendo el mercado a nuevos clientes. En los años 90, Europa comenzó a ganar importancia como destino y mercado emisor de cruceros (Lozano Arenes, 2020).

El siglo XXI comenzó con una expansión significativa en el turismo de cruceros, liderada por compañías como Carnival, Royal Caribbean, P&O Princess y Star Cruises. Carnival se ha convertido en la línea de cruceros más popular del mundo (Lozano Arenes, 2020).

El crecimiento del turismo de cruceros ha sido impresionante, con un incremento de más de 10 millones de pasajeros entre 2009 y 2019 (véase Figura 10). Aunque la evolución se frenó debido al impacto de la pandemia, la industria se ha recuperado y hoy en día cuenta con estimaciones de 36 millones de pasajeros (Peñalver, 2024b). En resumen, se trata de una industria que ha salido reforzada tras la pandemia.

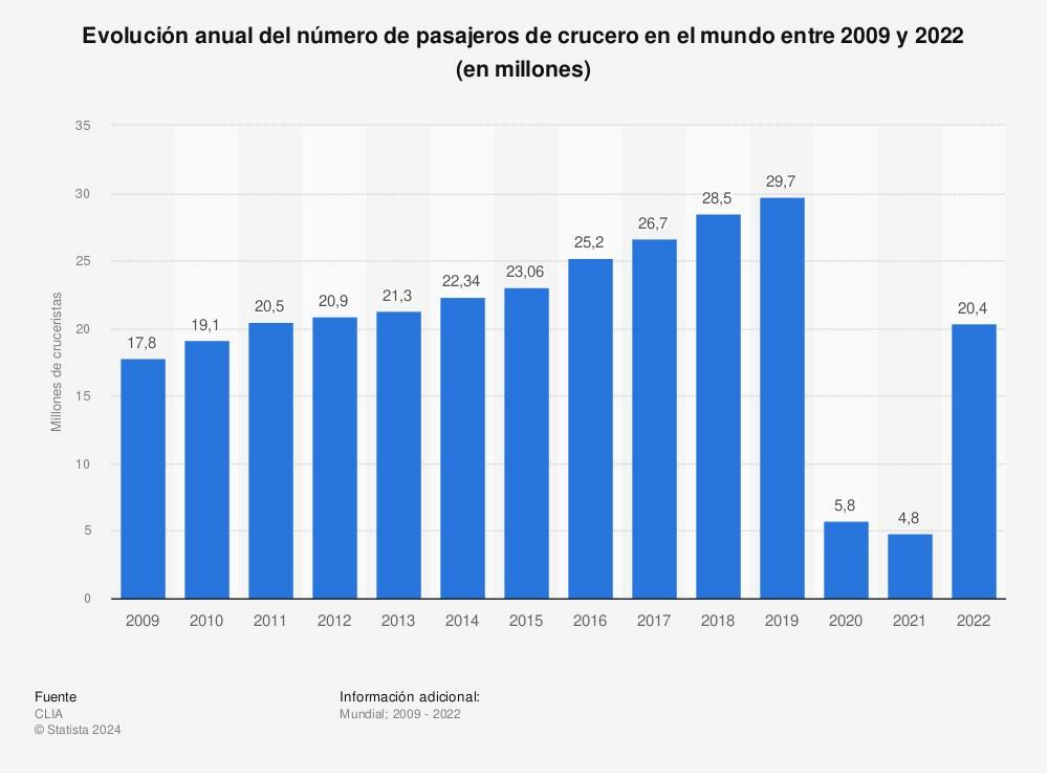


Figura 10. Evolución anual del número de pasajeros de cruceros en el mundo entre 2009 y 2022 (en millones). Fuente: CLIA (2023).

3.4 EVOLUCIÓN DEL TURISMO DE CRUCEROS A NIVEL NACIONAL Y AUTONÓMICO

Según los datos de Puertos del Estado, el turismo de cruceros en España ha alcanzado cifras récord en los últimos años previos a la pandemia de COVID-19. En 2019, se registró un máximo de 10,66 millones de cruceristas (véase Figura 11), un incremento del 4,86% respecto a 2018 (Peñalver, 2024a).

La pandemia de COVID-19 en 2020 causó una drástica caída en el número de cruceristas, con solo 1,37 millones, representando un descenso del 87,16%. En 2021, la cifra aumentó a 2,21 millones, con un crecimiento del 62,06%, lo que devolvió algo de esperanza a la industria (Peñalver, 2024a)

La recuperación fue más evidente en 2022, con 8,17 millones de cruceristas, un aumento del 268,61%. Aunque aún por debajo del récord de 2019, la cifra fue superada en 2023, alcanzando los 12 millones de cruceristas (véase Figura 12), un hito sin precedentes (Peñalver, 2024a).

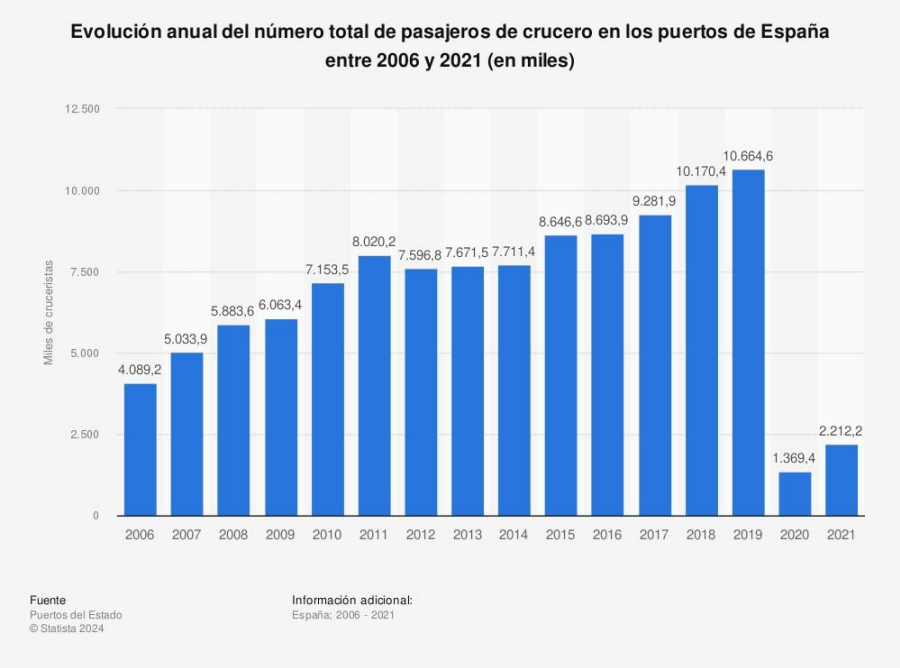


Figura 11. Evolución anual del número total de pasajeros de crucero en los puertos de España entre 2006 y 2021 (en miles). Fuente: Puertos del Estado (2022).

Pasajeros de cruceros en puertos españoles

Año	Nº pasajeros	% incremento/descenso
2018	9.281.923	9,57 %
2019	10.664.581	4,86 %
2020	1.369.361	-87,16 %
2021	2.219.083	62,06 %
2022	8.179.659	268,61 %
2023	12.012.706	46,8 %

Figura 12. Evolución del número total de pasajeros de cruceros en los puertos de España entre 2018 y 2023. Fuente: Jesús Luis Peñalver (2024).

En cuanto a los puertos, Barcelona mantuvo su liderazgo en 2023 con 3,56 millones de pasajeros, un incremento del 52,9% respecto al año anterior. Los puertos de Baleares siguieron con 2,51 millones, superando los 1,72 millones de 2022, con una evolución del 45,7%. Las Palmas ocupó el tercer lugar con 1,51 millones, un aumento del 46% en comparación con el millón de cruceristas del año anterior (Peñalver, 2024a)

Otros puertos destacados incluyen Santa Cruz de Tenerife, que alcanzó por primera vez el millón de cruceristas (1,1 millones), y Valencia, con 0,78 millones en 2023, superando los 0,62 millones del año anterior. Bahía de Cádiz también mostró un crecimiento significativo, pasando de 0,39 millones a 0,67 millones, un aumento del 72,4% (Peñalver, 2024a).

En cuanto a la llegada de buques de crucero, se ha mantenido estable, con una ligera disminución del 0,6% en 2023, con 4.501 cruceros frente a los 4.528 de 2022. Esto indica que, aunque el número de barcos se mantuvo similar, la ocupación de pasajeros fue mayor (Peñalver, 2024a). En la siguiente figura, puede observarse los principales puertos por número de cruceros en España en 2022.

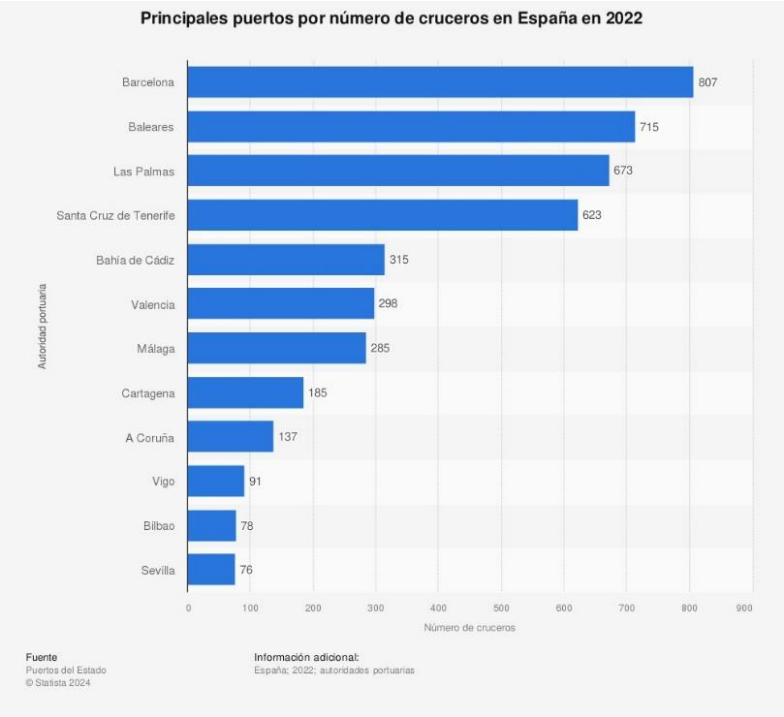


Figura 13. Principales puertos por número de cruceros en España en 2022. Fuente: Puertos del Estado (2023).

En conclusión, los cruceros forman parte integral del turismo en España, con un crecimiento medio del 2% anual en los últimos ocho años. Las inversiones en infraestructuras portuarias han posicionado a España como el segundo mayor receptor de cruceros en Europa (Fernández López, 2017).

Económicamente, el sector del crucero genera cada vez menos estacionalidad y en 2017 produjo 1.255 millones de euros, representando el 10,9% del turismo nacional, lo que subraya su importancia económica para España. Los turistas de cruceros provienen principalmente de Reino Unido, Francia e Italia, con un gasto medio diario de 100 €, y tienen una edad media de 46 años, viajando generalmente en pareja o en familia (Fernández López, 2017).

En la Comunidad Valenciana, el turismo de cruceros también ha mostrado un crecimiento notable. Los principales puertos son Alicante, Valencia y Castellón. El Puerto de Valencia alcanzó cerca de 800.000 pasajeros en 2023, con previsiones de superar esta cifra en 2024 (Vázquez, 2023).

En segundo lugar, El Puerto de Alicante recibió 84 barcos en 2023, con 205.000 cruceristas, y se espera que esta cifra aumente a 230.000 en 2024, gracias a la construcción de una nueva terminal de cruceros (Hosteltur, 2024).

Por último, el Puerto de Castellón no recibió ningún crucero con turistas en 2023, pero se espera la llegada de tres buques en 2024 (Abad Catalán, 2024).

4. MOVILIDAD DE CRUCERISTAS EN DESTINO

4. MOVILIDAD DE CRUCERISTAS EN DESTINO

El turismo de cruceros sigue ganando importancia, pero escasea la información sobre cómo gestionar el tráfico de cruceristas en entornos urbanos. Esta línea de investigación es crucial para los próximos años. Este apartado introduce la movilidad turística de cruceros en destino y analiza cómo se ha abordado en otras ciudades, con el objetivo de ofrecer referencias para Valencia.

4.1 INTRODUCCIÓN

La industria de cruceros, una de las más dinámicas del turismo marítimo, ha crecido exponencialmente, impactando significativamente en la economía de las ciudades portuarias del Mediterráneo español. Sin embargo, este desarrollo también presenta desafíos en términos de movilidad urbana y la relación entre la ciudad y el puerto.

La interacción entre los pasajeros de cruceros y la dinámica urbana es un área de interés creciente, especialmente en el contexto post-COVID-19 y con una mayor concienciación sobre la sostenibilidad en el turismo. En ciudades portuarias como Alicante, Almería, Barcelona, Málaga, Palma de Mallorca, Tarragona y Valencia, la proximidad de los terminales de cruceros a los centros urbanos históricos crea un entorno intermodal donde los cruceristas interactúan frecuentemente con el tejido urbano y las infraestructuras de transporte local. Esta interacción intensificada durante los picos de afluencia turística plantea desafíos significativos en términos de congestión y planificación del espacio urbano, llevando a las autoridades locales a buscar estrategias para una movilidad sostenible y eficiente (Grindlay & Martínez-Hornos, 2022).

Las medidas a adoptar van desde el desarrollo de infraestructuras peatonales hasta la implementación de sistemas de transporte público y sostenible, buscando no solo facilitar el tránsito de turistas sino también mitigar los impactos ambientales y sociales como se ha descrito previamente.

4.2 IMPACTO DEL TURISMO DE CRUCEROS EN LA MOVILIDAD URBANA

El turismo de cruceros es uno de los sectores más dinámicos del transporte marítimo, pero además de sus beneficios económicos, trae consigo efectos negativos. Las terminales portuarias de cruceros generan picos de tráfico que impactan significativamente en la movilidad urbana de las ciudades portuarias (Grindlay & Martínez-Hornos, 2022).

En Valencia, uno de los principales puertos receptores, se observa un efecto relevante en el uso del transporte público urbano, como posteriormente se demostrará.

Las ciudades portuarias con centros urbanos históricos cercanos a las terminales enfrentan saturación en estos centros durante períodos de alta afluencia, lo cual implica retos para la movilidad orientada al peatón y congestiones en los centros urbanos, produciéndose fenómenos como el 'overtourism'. Además, el impacto ambiental es una preocupación creciente, con variaciones en su relevancia según el destino turístico (Grindlay & Martínez-Hornos, 2022).

Se debe trabajar en la implementación de medidas para la diversificación de los flujos turísticos, evitando que los ciudadanos generen un rechazo hacia los turistas, fenómeno conocido como 'turismofobia'. Por tanto, se necesitan estrategias efectivas para aliviar los espacios (Navarro Ruiz et al., 2020).

Algunas de las medidas para tomar acción respecto a la problemática presentada y de acuerdo a la información proporcionada por Sandra Navarro, Ana B.Casado y Josep Ivars-Baidal en el año 2020, incluyen aumentar el número de paradas de autobús, desarrollar un plan estratégico del turismo de cruceros, diseño del sistema de transporte público teniendo en cuenta el impacto de los cruceristas, creación de excursiones regionales atractivas o la creación de rutas peatonales, entre otras

Desde la perspectiva portuaria, la accesibilidad es fundamental para mantener y aumentar la competitividad. Las circulaciones de carga y los movimientos turísticos dependen del acceso al puerto y se ven muy afectados por la movilidad urbana(Grindlay & Martínez-Hornos, 2022).

4.3 MÉTODOS DE RECOPILACIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS

4.3.1 ENFOQUE TRADICIONAL Y NUEVAS PERSPECTIVAS

Actualmente, falta información detallada sobre el comportamiento de los pasajeros de cruceros y los factores que influyen en su comportamiento durante su estancia en los destinos turísticos. La información pública existente se centra en cifras generales, como el total de pasajeros y la cantidad de cruceros que llegan a los puertos, pero no profundiza en aspectos específicos como por ejemplo la forma en que los cruceristas distribuyen su tiempo, cómo organizan sus visitas o cómo seleccionan los medios de transporte para desplazarse en destino. La mayoría de las investigaciones dependen de encuestas realizadas ad-hoc, ante la falta de

estadísticas oficiales que desglosen en detalle el comportamiento de estos turistas en destino (De Cantis et al., 2016).

Tradicionalmente, la recopilación de información sobre los pasajeros de cruceros ha dependido de encuestas basadas en cuestionarios, que proporcionan datos detallados pero estáticos sobre la motivación y experiencia de los pasajeros en el destino. Sin embargo, estos enfoques tienen limitaciones en cuanto a la dinámica de la movilidad y las actividades específicas en el destino. Además, pueden estar afectados por el sesgo de recuerdo (De Cantis et al., 2016).

Los diarios de tiempo y espacio pueden registrar patrones de comportamiento que no pueden ser observados directamente, pero su uso en la investigación turística ha sido limitado debido a la dificultad para que los individuos registren con precisión sus actividades (De Cantis et al., 2016).

En la última década, se han desarrollado nuevas tecnologías para monitorizar el comportamiento de los cruceristas en destino. Las tecnologías GPS ofrecen instrumentos de encuesta muy potentes, permitiendo la recopilación de datos de alta precisión sobre la movilidad humana de manera rentable. Los datos GPS permiten el registro preciso del comportamiento temporal y espacial que surge de las decisiones tomadas por los visitantes durante su visita, cuáles atracciones visitan en sitio, y cuánto tiempo gastan en cada atracción. Este método proporciona información objetiva que no está sesgada por las percepciones de los visitantes. Supera las limitaciones habituales en la recopilación de datos, que provienen del hecho de que los turistas no siempre están conscientes y a menudo no recuerdan exactamente qué atracciones visitaron o cuánto tiempo pasaron en cada una. Todo esto permite una mejor compresión de las relaciones entre la movilidad en tierra y las actividades económicas, lo que es crucial para la planificación y gestión turística (De Cantis et al., 2016).

Sin embargo, el uso de tecnologías GPS también tiene limitaciones, como el consumo de batería y la confiabilidad de la señal en ciertos entornos. En áreas urbanas con edificaciones altas, la señal puede ser menos precisa debido a la interferencia de señales. Del mismo modo, en algunas áreas, como los entornos naturales, la cobertura de GPS puede ser limitada o inexistente. También existen desafíos en la depuración de los datos, incluyendo la identificación de puntos en espacios interiores o el manejo de dispositivos por parte de los visitantes (De Cantis et al., 2016).

Las perspectivas futuras incluyen innovaciones tecnológicas como el big data, datos geolocalizados de redes sociales y el rastreo de teléfonos móviles. Estas tecnologías pueden ofrecer una visión más completa de los comportamientos y necesidades de los turistas.

4.3.2 FUSIÓN DE DATOS

En la actualidad, disponemos de una gran cantidad de datos sobre movilidad y transporte, pero es crucial analizar el potencial de estos grandes datos. Los métodos tradicionales de recolección de datos, como encuestas postales, cara a cara y por teléfono, siguen siendo válidos, aunque tengan sus desafíos particulares como la disminución en las tasas de respuesta, pero las nuevas tecnologías, como dispositivos GPS y smartphones, también ofrecen grandes oportunidades. La fusión de datos, que combina estos métodos tradicionales con nuevas fuentes de datos, se está convirtiendo en una práctica común.

Los grandes datos y los nuevos métodos no reemplazarán las encuestas de transporte "tradicionales" al menos a corto plazo. Sin embargo, las encuestas "tradicionales" deben evolucionar y beneficiarse de la existencia de nuevas fuentes de datos (Bonnel & Munizaga, 2018).

En el caso del estudio de la movilidad de los pasajeros de cruceros, el ejemplo más claro de fusión de datos es la integración de tecnología GPS con encuestas tradicionales. Este enfoque permite el seguimiento preciso de los movimientos de los pasajeros en tiempo real y ofrece una visión detallada de sus patrones de desplazamiento en el destino. Al combinar estos datos con información obtenida a través de cuestionarios o encuestas, se pueden entender mejor las experiencias y comportamientos de los pasajeros en entornos urbanos, así como poder satisfacer mejor las necesidades de los visitantes y cumplir con sus expectativas, conceptos relacionados con la movilidad potencial (De Cantis et al., 2016).

4.4 ESTUDIOS DE CASO EN LA CIUDAD DE VALENCIA

Debido al creciente tráfico de pasajeros de cruceros en el Puerto de Valencia, se ha puesto en valor la importancia de estudiar cómo estos flujos afectan la movilidad urbana de la ciudad. Proyectos de investigación, en colaboración con la Autoridad Portuaria de Valencia y la Fundación Valenciaport, se han llevado a cabo con este fin.

Un ejemplo de ello es el proyecto HERIT-DATA, en el que participa la Fundación ValenciaPort y cuyo objetivo es favorecer una gestión turística sostenible y responsable con el patrimonio histórico y cultural en ciertas ciudades europeas. Con este propósito, el proyecto

detalla un conjunto de actividades que exploran dotar de herramientas de análisis y planificación a los responsables de las políticas turísticas a nivel local y regional, aprovechando para ello las últimas tecnologías y el big data en cuanto a la recogida y tratamiento de los datos (FundaciónValenciaPort, 2022). Sin embargo, aún queda por avanzar al respecto

Otro proyecto actual es el proyecto TOURISMO, que inició en febrero de 2024. La Fundación Valenciaport realizará una prueba piloto en Valencia para analizar, predecir y gestionar los flujos de cruceristas mediante el uso de Internet de las Cosas (IoT) y algoritmos de Inteligencia Artificial (IA). Este proyecto busca favorecer el turismo sostenible utilizando tecnologías innovadoras para estudiar y gestionar los flujos turísticos (FundaciónValenciaPort, 2024). Del mismo modo que para el anterior proyecto, quedan años al respecto, mientras que los efectos de los cruceristas se están sufriendo ya, por lo que se debe trabajar al respecto mediante modos alternativos o temporales de estudio, como en el presente estudio se presenta.

5. TURISMO DE CRUCEROS EN LA CIUDAD DE VALENCIA

5. TURISMO DE CRUCEROS EN LA CIUDAD DE VALENCIA

5.1 INTRODUCCIÓN AL TURISMO DE CRUCEROS EN LA CIUDAD DE VALENCIA

El turismo de cruceros es un componente esencial de la amplia gama de atractivos turísticos que Valencia presenta. Este segmento ha experimentado un notable crecimiento desde los comienzos del siglo XXI, impulsado por sustanciales inversiones en los puertos españoles, las cuales han sido clave para posicionar a España como uno de los destinos líderes en la recepción de cruceros en Europa (Lozano Arenes, 2020).

La evolución de Valencia hacia una ciudad moderna y contemporánea, junto con su rica historia y cultura, ha propiciado su desarrollo en el turismo de cruceros. Los primeros pasos del turismo de cruceros en Valencia se sitúan en 1998, cuando la Autoridad Portuaria de Valencia firmó un importante acuerdo con Turismo Valencia Convention Bureau para la promoción de este tipo de turismo (Lozano Arenes, 2020).

Desde entonces, el turismo de cruceros en la Comunidad Valenciana ha crecido en paralelo con la oferta turística de la ciudad. Desde 1999, cuando Valencia recibió su primer crucero con un total de 12 escalas y 3.169 cruceristas, hasta alcanzar los 781.280 cruceristas con 269 escalas en 2023 de acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia, año en que se alcanzó el máximo histórico.

El crecimiento del turismo de cruceros durante la última década se debe a diversos factores clave, de acuerdo a la información proporcionada por Jaume Lozano Arenes, en el año 2020. Las intensas actividades promocionales llevadas a cabo por Turismo Valencia han incrementado la visibilidad de la ciudad a nivel internacional. Participación en ferias turísticas globales y la creación de material promocional han sido fundamentales.

Las autoridades han invertido significativamente en mejorar las infraestructuras del puerto, transformándolo de un puerto de mercancías a uno capaz de recibir cruceros, gracias a los esfuerzos de la Autoridad Portuaria de Valencia. Estas mejoras han sido esenciales para atraer más cruceros a la ciudad.

Además, la construcción de nuevos puntos de interés como la Ciudad de las Artes y las Ciencias y la organización de eventos internacionales han aumentado la afluencia de cruceristas, reforzando la oferta turística de Valencia.

Las conexiones internacionales mejoradas, como el Aeropuerto Internacional de Valencia y el tren de alta velocidad AVE, han fortalecido la accesibilidad de la ciudad, posicionando al puerto como una opción estratégica para rutas de cruceros en el Mediterráneo.

La saturación de otros puertos europeos ha presentado una oportunidad para Valencia, permitiendo a la ciudad captar una parte significativa del mercado de cruceros y atrayendo nuevas navieras.

Todo ello, ha llevado a que el Puerto de Valencia se ha establecido tanto como punto de partida como de escala para numerosas compañías de cruceros. La industria de cruceros que llega a Valencia genera una cadena de valor significativa, integrada por la oferta local (incluyendo personal, servicios en el destino, transportes e infraestructuras) y la demanda proveniente de los cruceristas. Esta dinámica crea un impacto económico y social positivo en la provincia, reflejando la importancia del turismo de cruceros en la región (Lozano Arenes, 2020).

5.2 PRINCIPALES ACTORES DEL TURISMO DE CRUCEROS EN VALENCIA

Este apartado se enfoca en comprender el turismo de cruceros en Valencia mediante el examen de los roles y acciones de los actores principales de la ciudad. Sus esfuerzos coordinados han posicionado a Valencia como un destino atractivo tanto para las compañías de cruceros como para los turistas.

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) se destaca como un agente clave en el fomento del turismo de cruceros. En 1998, la APV tomó una decisiva iniciativa al formalizar un acuerdo con entidades relevantes del sector, incluyendo la entidad responsable de la Ciudad de las Artes y las Ciencias, la Federación Valenciana de Hosteleros y Turismo Valencia Convention Bureau. Este acuerdo marcó el inicio de una serie de desarrollos importantes en el ámbito de los cruceros en el puerto de Valencia. La APV ha realizado inversiones significativas en las infraestructuras necesarias para adaptarse a las exigencias del tráfico marítimo de cruceros. Estas inversiones han sido cruciales para mejorar la capacidad y la calidad de los servicios portuarios. Además, la APV se enfoca en la promoción internacional del puerto para atraer a las compañías de cruceros, participando en ferias y eventos del sector para aumentar la visibilidad de Valencia como un destino de cruceros de primer nivel (Lozano Arenes, 2020).

La siguiente tabla está basada en la información proporcionada por Jaume Lozano Arenes en su trabajo de final de grado realizado en el año 2020, en la que se puede observar la

evolución temporal de los principales acontecimientos relacionados con el tráfico de cruceros en la ciudad de Valencia:

Año	Acontecimiento
1998	Se firma un convenio de colaboración entre la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), la Ciudad de las Artes y las Ciencias, la Federación Valenciana de Hosteleros, y Turismo Valencia Convention Bureau, marcando el inicio de una estrategia coordinada para promover el turismo de cruceros en Valencia.
1999	La APV se une a MedCruise, la Asociación de Puertos de Crucero del Mediterráneo, y comienza a asistir a las principales ferias de cruceros en colaboración con Turismo Valencia.
2002	Se produce un hermanamiento entre el puerto de Miami Dade y la APV. En este mismo año, Transmediterránea inaugura su nueva terminal de pasajeros.
2006	Mejoras en la dársena interior del puerto permiten el atraque de buques más grandes, evidenciando una modernización y ampliación de las instalaciones portuarias.
2007	La celebración de la 32ª edición de la Copa América en Valencia atrae a nuevos turistas y aumenta la visibilidad de la ciudad.
2010	Se elabora el Plan Director de Cruceros, que incluye acciones para potenciar aún más este sector, destacando la planificación de una ampliación del puerto.
2012	Se crea Valencia Passengers Service (VPS), con el objetivo de gestionar la antigua estación marítima y convertirla en una terminal de pasajeros moderna.
2020	Se lleva a cabo una ampliación significativa del puerto, incluyendo una nueva terminal de pasajeros con capacidad para albergar simultáneamente dos buques y dos ferries.

Tabla 1. Principales acontecimientos relacionados con el tráfico de cruceros en la ciudad de Valencia. Fuente: Lozano Arenes (2020).

Turismo Valencia también ha jugado un papel crucial en la promoción del destino, comunicando las virtudes de Valencia a través de diversos canales, organizando viajes de familiarización y participando en ferias del sector crucerístico. Estas acciones han sido esenciales para atraer a más cruceristas y fomentar el crecimiento del sector (Lozano Arenes, 2020).

Asimismo, la Cámara de Comercio de Valencia ha contribuido significativamente al desarrollo del turismo de cruceros mediante la recopilación y difusión de información sobre la

actividad crucerística, así como facilitando la coordinación entre el sector empresarial y los flujos turísticos. Esta coordinación es vital para maximizar los beneficios económicos y minimizar los impactos negativos del aumento del tráfico de cruceros (Lozano Arenes, 2020).

Por último, la adhesión del puerto de Valencia a MedCruise, la asociación de puertos de cruceros del Mediterráneo también ha mejorado las operaciones portuarias y establecido rutas atractivas para los turistas. MedCruise permite a Valencia beneficiarse del intercambio de buenas prácticas y colaborar con otros puertos del Mediterráneo, fortaleciendo su posición en el mercado de cruceros (Lozano Arenes, 2020).

En conjunto, estos actores y sus acciones coordinadas han sido fundamentales para el crecimiento y consolidación de Valencia como un destino destacado en el turismo de cruceros, demostrando la importancia de la colaboración y la inversión estratégica en infraestructuras y promoción.

5.3 IMPACTO ECONÓMICO DEL TURISMO DE CRUCEROS EN VALENCIA

El impacto económico de la industria de cruceros en la ciudad de Valencia es significativo, influyendo directamente en la economía local y regional. Este análisis se enfoca en evaluar el gasto promedio de los cruceristas. Esta evaluación se utiliza como multiplicador del volumen total de pasajeros para proporcionar una estimación cuantitativa del impacto económico total.

El método empleado permite identificar el alcance económico directo de los cruceros en la economía local, considerando factores como gastos en servicios turísticos, restauración, comercio y transporte, entre otros. A través de esta aproximación, se puede apreciar la magnitud de la contribución de los cruceros al desarrollo económico y la prosperidad de la región.

El gasto medio de un crucerista que desembarca en el Puerto de Valencia se ha estimado en 146,5 euros, según un estudio realizado por la Universidad Politécnica de Valencia y la Fundación ValenciaPort. Esta cifra se basa en estudios previos que analizaron la interacción económica de los cruceristas con la ciudad durante su estancia, que en promedio dura alrededor de cuatro horas (Lluís Pérez, 2022).

Este gasto se distribuye en servicios locales como comercios, hostelería y transporte, generando una significativa actividad económica en la región. En la siguiente tabla, basada en la cifra estimada de gasto medio por crucerista, se muestra el impacto económico total de la industria de cruceros en Valencia durante los últimos años:

Autoridad Portuaria de Valencia		
Año	Pasajeros Totales	Impacto Económico Total
2010	253.743	37.173.350
2011	378.463	55.444.830
2012	480.233	70.354.135
2013	473.114	69.311.201
2014	373.013	54.646.405
2015	374.566	54.873.919
2016	403.264	59.078.176
2017	412.328	60.406.052
2018	421.518	61.752.387
2019	435.616	63.817.744
2020	26.286	3.850.899
2021	130.869	19.172.309
2022	623.053	91.277.265
2023	781.280	114.457.520

Tabla 2. Evolución del impacto económico total de la industria de cruceros en el período de tiempo de 2010-2023 en la ciudad de Valencia: Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar en la tabla, el impacto económico total producido aumenta con el número de cruceristas. Según datos oficiales del año 2017, cada euro generado por la actividad de los cruceros tiene un efecto multiplicador de 1,21 euros en el entramado productivo del municipio (Lluís Pérez, 2022).

La pandemia del año 2020 tuvo un impacto económico negativo significativo en Valencia, con pérdidas de casi 60 millones de euros solo en la industria de cruceros en comparación con el año anterior. Sin embargo, las previsiones de cruceristas para los años 2024 y 2025 indican que se espera ingresar cantidades superiores a los 120 millones de euros, lo que pone de manifiesto el gran impacto económico que esta industria supone para la ciudad.

En un análisis más profundo, sería relevante distinguir entre el impacto económico de los puertos base y los puertos de escala. Los puertos base, donde los cruceristas inician y finalizan su viaje, tienden a generar un mayor gasto económico debido a las necesidades adicionales de los pasajeros, como alojamiento previo y posterior al crucero, transporte al aeropuerto, y compras adicionales. Por otro lado, los puertos de escala, donde los cruceristas pasan solo unas horas, también contribuyen económicamente, pero en menor medida. Esta diferenciación puede proporcionar una visión más detallada y precisa del impacto económico total del turismo de cruceros en la región.

En conclusión, el turismo de cruceros en Valencia no solo contribuye significativamente al desarrollo económico local, sino que también demuestra un fuerte potencial de crecimiento en los próximos años, consolidándose como un sector clave para la economía de la ciudad.

5.4 CARACTERIZACIÓN DE LOS CRUCEROS EN EL PUERTO DE VALENCIA

Este apartado se dedica al análisis detallado de la demanda de cruceros en el Puerto de Valencia, un aspecto crucial para comprender el impacto y el alcance de esta industria en la región. Se abordará la frecuencia o número de buques que hacen escala en Valencia, desglosando tanto la cantidad como los tipos de cruceros que visitan el puerto. Además, se profundizará en el número y las características de los pasajeros que llegan, ofreciendo un perfil detallado del turista de crucero en Valencia.

Esta información es esencial para entender las tendencias actuales y para planificar y adaptar los servicios y la infraestructura local, con el objetivo de satisfacer mejor las necesidades de este sector y potenciar aún más el turismo de cruceros en la ciudad.

5.4.1 FRECUENCIA, ESCALAS Y NÚMERO DE PASAJEROS

En la siguiente tabla se puede observar el número total de escalas, así como el número total de pasajeros, diferenciando entre pasajeros que emplean el Puerto de Valencia como puerto base o como puerto de tránsito.

A continuación, se presentan estos datos:

Autoridad Portuaria de Valencia				
Año	Escalas	Pasajeros Base	Pasajeros Tránsito	Pasajeros Totales
2010	157	79.754	173.989	253.743
2011	204	114.981	263.482	378.463
2012	203	115.893	364.340	480.233
2013	223	74.348	398.766	473.114
2014	197	73.943	299.070	373.013
2015	174	64.207	310.359	374.566
2016	181	59.999	343.265	403.264
2017	203	69.509	342.819	412.328
2018	194	81.756	339.762	421.518
2019	203	69.132	366.484	435.616

2020	12	99	26.187	26.286
2021	95	17.998	112.871	130.869
2022	298	154.900	468.153	623.053
2023	269	182.538	598.742	781.280

Tabla 3. Evolución del número de escalas, pasajeros base, pasajeros tránsito y pasajeros totales en el período de tiempo de 2010-2023 en la Autoridad Portuaria de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Anuarios Estadísticos de la APV (2024).

De manera gráfica, se representan a continuación:

NÚMERO DE ESCALAS DE CRUCERO

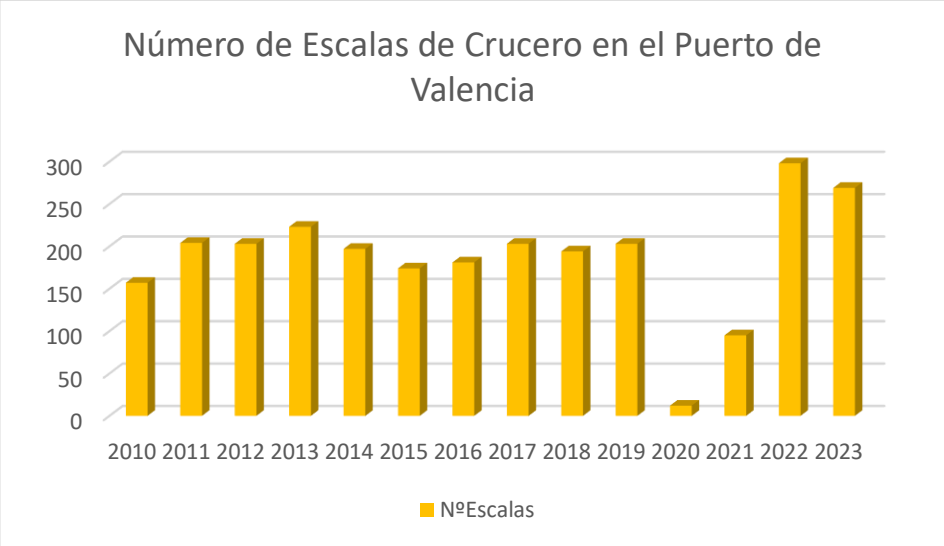


Gráfico 1. Evolución del número de escalas de crucero en la Autoridad Portuaria de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Anuarios Estadísticos de la APV (2024).

En 2010, se registraron 157 escalas, un número considerablemente alto. Hubo un incremento sostenido de las escalas hasta 2013, alcanzando un pico de 223 escalas. Tras un ligero descenso y fluctuaciones en los años siguientes, se observa una caída drástica en 2020, debido a la pandemia de COVID-19. La recuperación es notable en los años 2021 y 2022, con un nuevo pico en 2022 con 298 escalas, lo que indica una clara tendencia de recuperación y crecimiento (véase Gráfico 1).

NÚMERO DE PASAJEROS TOTALES DE CRUCERO

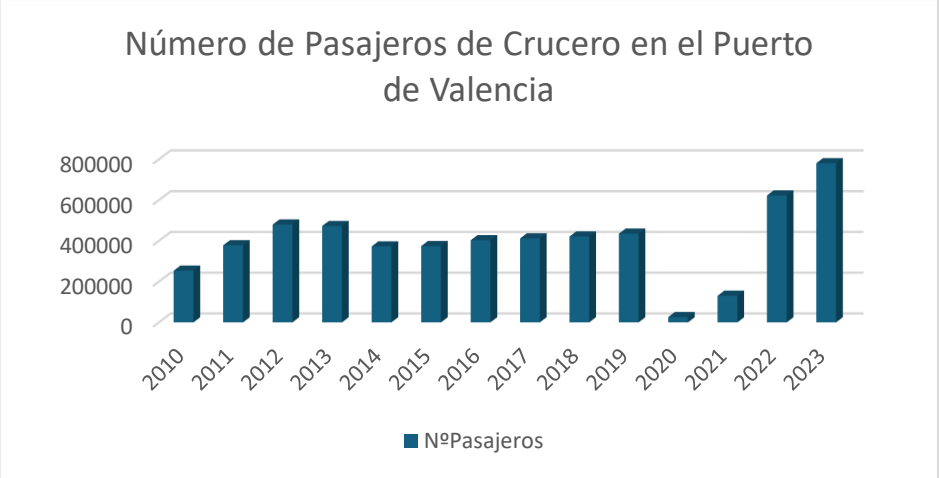


Gráfico 2.Evolución del número de pasajeros de crucero en la Autoridad Portuaria de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Anuarios Estadísticos de la APV (2024).

El número total de pasajeros aumentó progresivamente desde 2010 hasta 2012, alcanzando un pico de 480.233 pasajeros. Desde entonces, y hasta 2019, la cifra total de pasajeros se mantuvo estable, sin superar el pico de 2012 hasta el año 2022. En 2023 se muestra la cifra más alta de la serie con 781.280 pasajeros totales, lo que sugiere una recuperación completa y un crecimiento acelerado tras la pandemia (véase Gráfico 2).

Se puede observar que en 2023 hubo un menor número de escalas, pero un mayor número de pasajeros, lo que sugiere una mayor capacidad de los cruceros, llevando estos buques un mayor número de pasajeros por escala.

NÚMERO DE PASAJEROS DE BASE Y DE TRÁNSITO DE CRUCERO

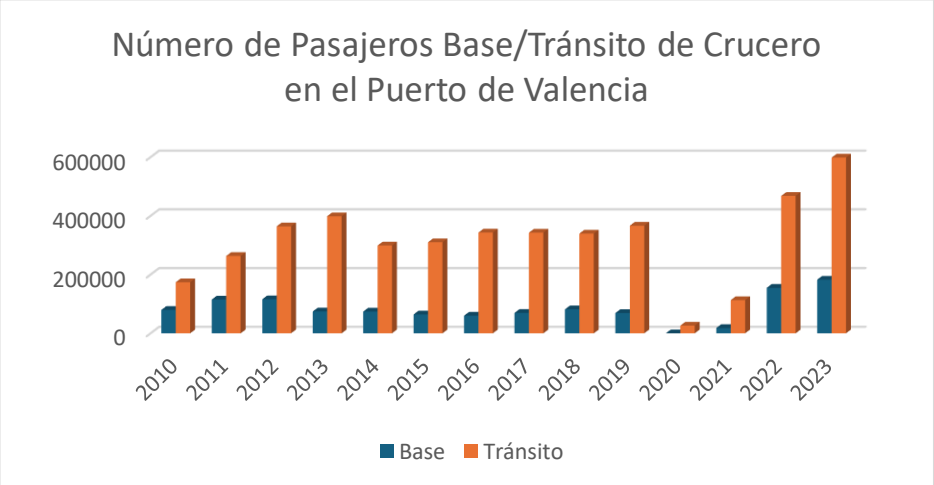


Gráfico 3. Evolución del número de pasajeros de base y de tránsito de crucero en la Autoridad Portuaria de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Anuarios Estadísticos de la APV (Autoridad Portuaria de Valencia, s. f.-b)

La evolución del número de pasajeros de base y de tránsito se produjo de manera constante, sin grandes fluctuaciones en el porcentaje de cada uno. A partir del Gráfico 3, es fácil intuir una sólida preferencia por Valencia como destino de tránsito. Este hecho debería tratar de revertirse en los próximos años desde la Autoridad Portuaria de Valencia, debido a los numerosos beneficios que tiene establecer el Puerto de Valencia como puerto base.

CONCLUSIONES

Como conclusiones generales a los datos mostrados, Las gráficas revelan un sector de turismo de cruceros en Valencia que, tras superar el impacto de la pandemia, muestra signos de fuerte recuperación y crecimiento. La tendencia indica que tanto los pasajeros de base como de tránsito están eligiendo cada vez más Valencia como un puerto clave en sus itinerarios, lo que podría ser resultado de estrategias efectivas de marketing, mejoras en las infraestructuras y la amplia gama de ofertas turísticas de la ciudad.

La capacidad de Valencia para atraer a un número creciente de pasajeros de tránsito también sugiere que se está convirtiendo en un destino de escala preferente dentro del Mediterráneo.

La capacidad de Valencia para atraer a un número creciente de pasajeros de tránsito sugiere que se está convirtiendo en un destino de escala preferente dentro del Mediterráneo. Según la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia, se estiman para el año 2024 un total de 821.692 pasajeros distribuidos en 287 escalas, y para 2025, 896.172 pasajeros en 332 escalas. En caso de cumplirse estas previsiones, se alcanzaría un número récord de pasajeros de cruceros en el Puerto de Valencia (Autoridad Portuaria de Valencia, 2024a), lo cual pone en evidencia la apuesta y el establecimiento del turismo de cruceros en la ciudad de Valencia. Otros factores como el impacto post-pandemia, los conflictos bélicos o los conflictos en Oriente Próximo también han propiciado el incremento de pasajeros de cruceros en Valencia.

5.4.2 PRINCIPALES RUTAS DE CRUCERO EN EL PUERTO DE VALENCIA

Las compañías navieras están intentando reducir la estacionalidad de la actividad crucerística, aunque la mayor afluencia de cruceros en Valencia aún se concentra en los meses más cálidos. Para el año 2024, se espera que los meses de mayor afluencia sean entre mayo y octubre, con octubre como el mes con mayor tráfico de cruceristas, una diferencia notable respecto a años anteriores cuando los picos solían ocurrir durante los meses de verano.

Actualmente, los cruceros están presentes desde los primeros días de enero. La cantidad de cruceros puede variar según el mes, pero ya no se observa la ausencia de cruceros que era común en los primeros años del desarrollo de este sector en la ciudad (Lozano Arenes, 2020).

Las principales navieras que operan en el puerto de Valencia incluyen Pullmantur Group, Royal Caribbean International, MSC Cruceros, Costa Cruceros y P&O Cruise Line, entre otras. La mayoría de los cruceros que salen del Puerto de Valencia realizan rutas que incluyen destinos como Francia, Italia, Malta, el norte de África, y las islas Baleares y Canarias. También hay cruceros que llegan hasta Estados Unidos. La duración de los cruceros varía desde 2 días hasta 15 días, dependiendo del trayecto.

A continuación, vamos a ver algunos ejemplos de las principales rutas de cruceros, cada uno con un trayecto y una duración distinta, con salidas o escalas en Valencia, y que están programadas para los años 2024 y 2025, de acuerdo a la información proporcionada por la página web cruceros.es (véase Figura 14-20):

Figura 14. Crucero MSC Seaside de duración 2 días. Fuente: Cruceros.es (2024).

Figura 15. Crucero MSC Grandiosa de duración 3 días. Fuente: Cruceros.es (2024).

Figura 16. Crucero Costa Pacífica de duración 4 días. Fuente: Cruceros.es (2024).

Figura 17. Crucero Costa Fascinosa de duración 6 días. Fuente: Cruceros.es (2024).

Figura 18. Crucero MSC Magnifica de duración 8 días. Fuente: Cruceros.es (2024).

Figura 19. Crucero RoyalCaribbean Brilliance of the Seas de duración 9 días. Fuente: Cruceros.es (2024).

Figura 20. Crucero RoyalCaribbean Explorer of the Seas de duración 13 días. Fuente: Cruceros.es (2024).

Algunos ejemplos de las principales rutas de cruceros con salidas o escalas en Valencia incluyen diversas opciones que pueden satisfacer a una amplia gama de turistas según sus necesidades. Por ejemplo, las rutas hacia el Mediterráneo son dominadas por MSC Cruceros y Costa Cruceros, mientras que Royal Caribbean suele operar cruceros transatlánticos.

5.4.3 PERFIL DEL TURISTA Y DEL CRUCERISTA SIN SEGMENTAR EN VALENCIA

Este apartado analiza a los visitantes que eligen Valencia como destino turístico, un aspecto clave para adaptar y optimizar la oferta turística y las estrategias de marketing. Se explorarán aspectos demográficos como la edad, el origen de los turistas, sus preferencias y motivaciones de viaje.

Posteriormente en el presente estudio, también se realizará un análisis exhaustivo del perfil del crucerista en Valencia en base a otra fuente de información y con el foco en otro tipo de resultado a obtener. Este último análisis del perfil será más completo en el respectivo apartado.

La información para el desarrollo del presente apartado se basa en datos proporcionados por la Agencia Valenciana de Turismo, el Trabajo de Final de Grado de Jaume Lozano, y artículos de medios de comunicación valencianos. Aunque la mayoría de los datos provienen de un informe de 2016 de la Agencia Valenciana de Turismo, no se han encontrado informes más recientes con una validez similar.

En general, los turistas que llegan a Valencia, independientemente del medio de transporte, presentan las siguientes características:

- El 78% de los turistas llegan por motivos de ocio o vacaciones.
- Tres de cada cuatro turistas llegan a través del aeropuerto.

- Del total de turistas, el 67% viaja en pareja, el 18% con amigos y el 15% con familiares.
- Los principales atractivos turísticos incluyen el Museo de las Ciencias Príncipe Felipe, el Bioparc, el centro histórico y el Oceanográfico.

En cuanto a los turistas que llegan a Valencia por medio de un crucero:

- La edad media del turista es de 52 años. Por grupos de edad, el 37.9% son mayores de 60 años, el 33.2% tiene entre 41 y 60 años, el 15.4% entre 21 y 40 años, y el 13.6% son menores de 20 años (Pérez, 2022).
- Por género, el 53.4% son mujeres y el 47.4% son hombres.
- La duración media de las escalas en el Puerto de Valencia es de 10 horas.

La motivación principal de los pasajeros de cruceros que hacen escala en Valencia es disfrutar del sol y la playa, con un 52.5% de los visitantes eligiendo la ciudad por sus costas y clima cálido. Un 21% de los turistas se interesa principalmente por la cultura, y aproximadamente un 9% corresponde a visitantes enfocados en el turismo de negocios, lo que subraya la versatilidad de Valencia como destino de escala (Lozano Arenes, 2020).

En cuanto a la nacionalidad de los turistas de crucero, en 2016, los británicos representaban el 29% del total de llegadas, seguidos por los franceses con un 23% y los italianos con un 20%. También destaca el 9% de turistas americanos, una cifra que probablemente haya aumentado tras el incremento del número total de cruceristas en los últimos años y especialmente tras la pandemia (véase Figura 21).

Figura 21. Nacionalidad de los pasajeros de cruceros que llegan a Valencia. Fuente: Lozano Arenes (2020).

5.5 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PARA CRUCEROS EN EL PUERTO DE VALENCIA

Este apartado se centra en la infraestructura para cruceros existente en el Puerto de Valencia, destacando tanto las instalaciones actuales como los planes de evolución futura.

En los próximos meses y años, se anticipa una evolución significativa de estas infraestructuras. La ampliación norte del Puerto de Valencia implicará la desactivación de dos de los muelles actualmente en uso, mientras que está programado el inicio de la construcción de la nueva terminal de cruceros de Balearia el próximo año, aunque está última es bastante dudosa. Estas mejoras están destinadas a aumentar la capacidad y eficiencia del puerto, reforzando su posición como uno de los destinos de cruceros más importantes del Mediterráneo y mejorando significativamente la interfaz entre la ciudad y el mar.

Actualmente, la terminal de pasajeros de cruceros existente es operada por TRASMED, que proporciona todos los servicios esenciales para una correcta atención al pasaje.

En cuanto a los muelles existentes y su distribución en el puerto, el puerto de Valencia cuenta con cuatro muelles para el atraque de buques de crucero: dos en la dársena de Levante (muelle de Poniente y muelle Transversal) y los dos restantes en la ampliación Norte del puerto (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015).

El muelle de Poniente tiene una línea de atraque de 330 metros y un calado que oscila entre 9 y 11 metros dependiendo de la zona. El Transversal dispone de una mayor línea de atraque, cerca de 400 metros, con 10,5 metros de calado (véase Figura 22).

Figura 22. Muelle Transversal y de Poniente situados en la Dársena Levante del Puerto de Valencia. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia (2022a).

El tercer y cuarto muelle, comprendidos en las actuaciones del Plan Director de Cruceros de la Autoridad Portuaria de Valencia 2020, tienen una línea de atraque de 430 metros y 440 metros respectivamente, así como alrededor de 14 metros de calado (véase Figura 23).

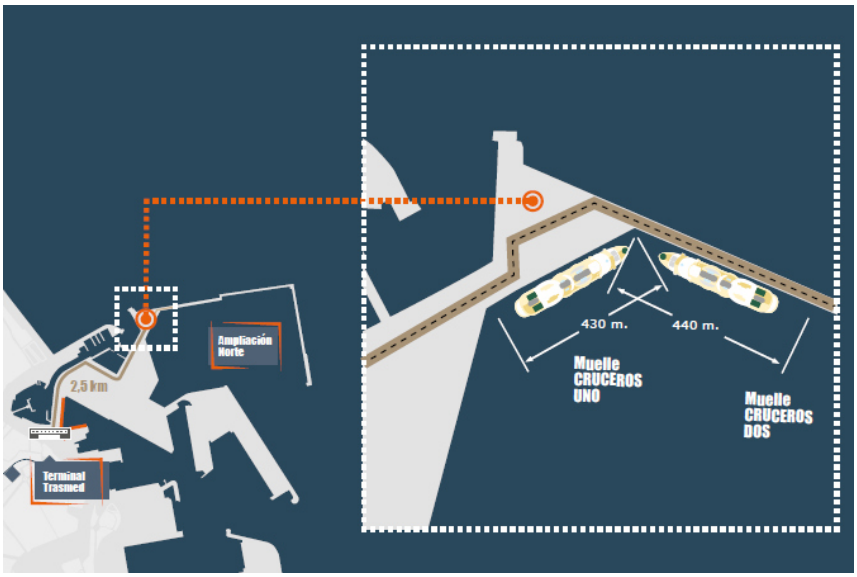


Figura 23. Muelles tercero y cuarto situados en la ampliación Norte del Puerto de Valencia. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia (2022a).

Estos dos últimos muelles situados en la ampliación Norte disponen de una explanada con una capacidad de aproximadamente 30 autobuses, facilitando la integración en los autobuses lanzadera o 'shuttle'. Es importante conocer que estos dos muelles solo son accesibles cuando hay cruceros (véase Figura 24).

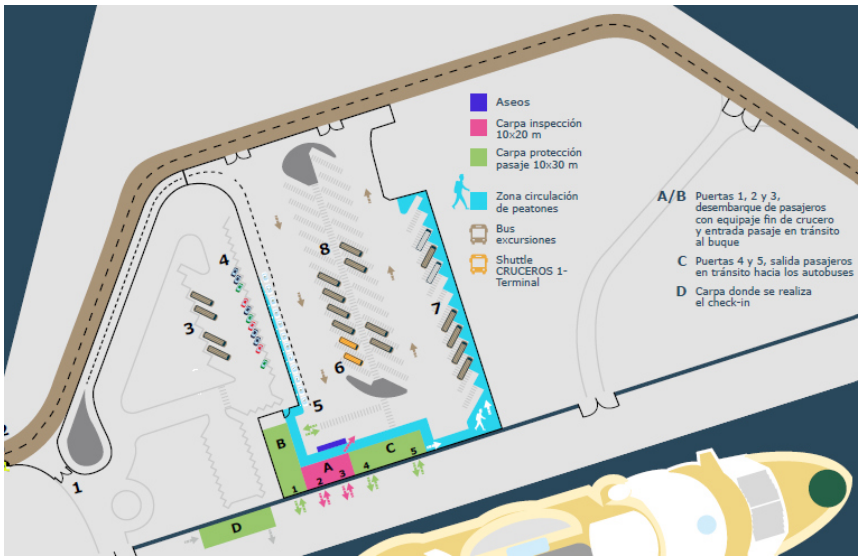


Figura 24. Explanada desembarco en la ampliación Norte del Puerto de Valencia. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia (2022a).

Sin embargo, debido al comienzo de las obras de la nueva terminal de contenedores de la ampliación Norte del puerto de Valencia, estos muelles dejarán de estar disponibles.

Las instalaciones que entrarán en servicio cuando empiecen las obras incluyen un nuevo muelle de hasta 320 metros de longitud en la dársena de Levante y un cuarto muelle en el dique del este, permitiendo mantener el número de cuatro posibles atraques para los buques de crucero (véase Figura 25).

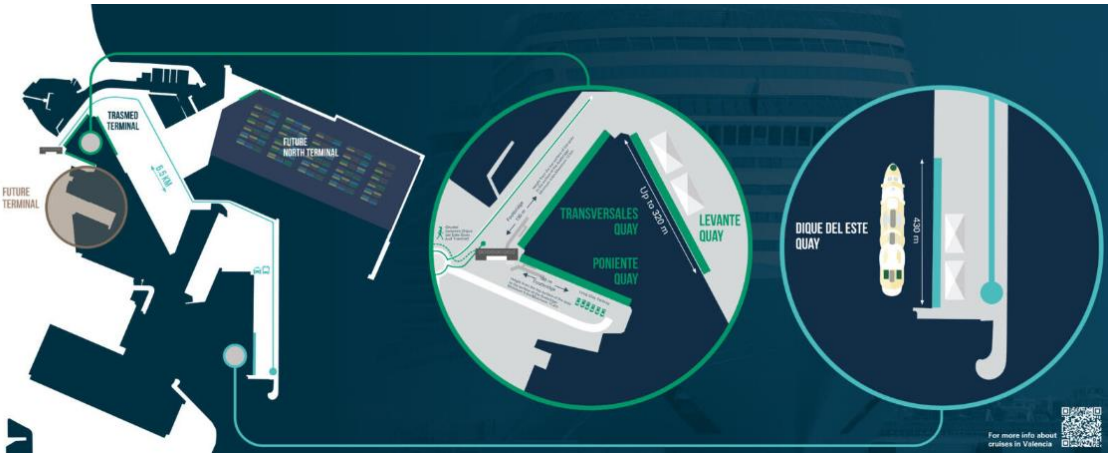


Figura 25. Instalaciones para el tráfico de cruceros una vez se inicien las obras de la Terminal Norte. Fuente: El Canal Marítimo y Logístico (2024).

5.6 PERSPECTIVAS INSTITUCIONALES SOBRE LA MOVILIDAD DE LOS CRUCERISTAS EN VALENCIA

5.6.1 INTRODUCCIÓN

Como parte de la metodología de este estudio, y con el objetivo de comprender de manera integral el funcionamiento y las dinámicas de cada una de las partes implicadas, se concertaron reuniones con algunos de los principales actores en la gestión de cruceristas en Valencia.

En primer lugar, se llevó a cabo una reunión con la EMT Valencia, la entidad responsable de la gestión del transporte público en autobús de la ciudad. Esta reunión tuvo como finalidad obtener una visión detallada del impacto y las estrategias de movilidad en relación con los cruceristas.

Asimismo, para adquirir una perspectiva más cercana a la experiencia de las navieras y entender el primer contacto de los cruceristas al llegar a tierra, se organizó una reunión con la Autoridad Portuaria de Valencia.

Durante ambas reuniones, se presentó una contextualización detallada del estudio, incluyendo sus objetivos y líneas de trabajo, con el fin de que cada entidad pudiera aportar información y perspectivas de la manera más efectiva y relevante.

A continuación, se presentan los puntos principales extraídos de cada una de estas reuniones:

5.6.2 EMT VALENCIA

Desde la perspectiva de la EMT Valencia, es evidente que los cruceristas tienen un impacto significativo en la gestión del transporte público, especialmente en los últimos años, con el aumento del número de cruceristas que optan por desplazarse de manera independiente.

Impacto de los cruceristas y medidas implementadas

La creación de la actual línea 95, con parada en 'Pont de les Drassanes', se implementó con el objetivo de aliviar la carga de la línea 4. Esta última, en días de desembarco de cruceros, no operaba con normalidad, lo que generaba incomodidades para los residentes de la zona. La línea 95 se ha diseñado para desviar el servicio de los cruceristas, ya que en el pasado hubo

numerosas quejas y reclamaciones debido a los retrasos en la línea 4, que va de Natzaret a Juan Verdeguer.

Actualmente, la EMT implementa políticas específicas para reforzar las líneas en días de desembarco de cruceros, asegurando que los ciudadanos y los usuarios habituales no se vean afectados. Este refuerzo se planifica de tal manera que se aísla a los cruceristas, desviándolos a una parada en la calle de enfrente, donde las líneas 4 y 95 prestan servicio exclusivamente para ellos. El objetivo es proporcionar el mejor servicio posible a los residentes.

Desafíos y consideraciones operativas

Esta operativa es difícil de coordinar y enfrenta un conflicto de intereses entre varios actores, como las navieras, que tienen un considerable poder de influencia. Además, la EMT no ha podido establecer una línea específica para los cruceristas debido a que los flujos de estos no son regulares ni previsibles. La EMT está dispuesta a poner en marcha un servicio permanente si la demanda se vuelve constante y ordenada.

Se destacó una tendencia creciente en el interés por el transporte público entre los cruceristas, especialmente aquellos de buques de la categoría 'Contemporary', cuyo significado se explica posteriormente y que no tienen excursiones precontratadas. Las redes sociales y el bajo coste del transporte público en comparación con otras opciones ofrecidas por las navieras son factores clave en este crecimiento.

Perfil de los cruceristas y propuestas de mejora

Es importante conocer bien el perfil de los cruceristas, ya que las necesidades y deseos varían según su nacionalidad. Durante la reunión, se discutieron posibles medidas que podrían implementarse con la colaboración de varios actores implicados, y la EMT expresó su total disposición para ayudar y colaborar en la mejora del servicio de transporte dentro de sus posibilidades. Sin embargo, quedó claro que no es viable asumir todo el tráfico solo con las líneas L4 y L95.

Necesidad de mejor comunicación y recursos

Se subrayó la necesidad de disponer de un mejor sistema de comunicación, más allá de los datos disponibles el día anterior. No obstante, se reconoció que la comunicación ha mejorado significativamente en los últimos años, con un progreso notable en el último año y medio.

La EMT moviliza numerosos recursos, incluyendo personal, para proporcionar el mejor servicio posible. Por ello, disponer de más información mejoraría aún más la operativa. Cuantas

más opciones de transporte se ofrezcan para asumir la creciente demanda, mejor, alineándose con las propuestas de este estudio.

Finalmente, desde la EMT se destacó que el objetivo fundamental es proporcionar el mejor servicio posible a los ciudadanos de Valencia.

5.6.3 AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA (APV)

Desde la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), se destaca la importancia de desarrollar un perfil bien definido del crucerista, ya que las necesidades varían según el tipo de buque que desembarca en la ciudad.

Impacto de los cruceristas y medidas implementadas

Se comentó la diferenciación existente entre los cruceros de lujo ('EPL'), en los cuales las excursiones suelen estar incluidas, resultando en un número reducido de cruceristas independientes. En contraste, los cruceros 'Contemporary', que habitualmente tienen una capacidad superior a 2.000 personas, presentan un mayor número de cruceristas que deciden explorar la ciudad de manera independiente, y son el foco principal de este trabajo.

En colaboración con diversas entidades, la APV está implementando medidas para aumentar la oferta de excursiones y evitar fenómenos de 'Overtourism', promoviendo el turismo en los alrededores de Valencia y contribuyendo al desarrollo económico de la región. Se destaca también la importancia de realizar encuestas a pie de muelle para entender mejor las necesidades e intenciones de los cruceristas.

Desafíos y consideraciones operativas

El crecimiento del número de cruceristas en Valencia en los últimos años ha sido impulsado por la recuperación post-pandemia y los conflictos en Oriente Próximo. Se subraya la importancia de realizar un análisis exhaustivo y no extrapolar datos de manera indiscriminada, dadas estas circunstancias.

Se enfatiza la necesidad de mantener una relación fructífera con las navieras, evitando la competencia directa con los servicios que ofrecen. Conocer cómo se desplazan realmente los cruceristas es crucial, ya que actualmente solo se tiene información sobre las excursiones organizadas y el número de autobuses utilizados. Para mejorar este conocimiento, es importante colaborar con entidades como la EMT para obtener datos sobre el uso de sus servicios por parte de los cruceristas.

Perfil de los cruceristas y propuestas de mejora

Es importante conocer bien el perfil de los cruceristas, ya que las necesidades y deseos varían según su nacionalidad. Otro aspecto relevante es la segmentación según la procedencia de las navieras, ya que las expectativas y deseos de los turistas varían significativamente entre las navieras mediterráneas y las estadounidenses.

La APV, a través de la Fundación ValenciaPort, está trabajando en proyectos como HERIT-DATA y TOURISMO para monitorizar a los cruceristas y desarrollar algoritmos que diferencien los distintos perfiles de cruceristas mediante sensores móviles. Sin embargo, muchos de los datos necesarios son accesibles únicamente a través de las navieras, lo que limita el alcance de estos análisis.

Importancia de la planificación y estudio exhaustivo

Uno de los principales trabajos de la APV en los últimos tiempos, en colaboración con la Diputación de Valencia se centra en gestionar y aumentar la oferta de excursiones, asegurando una distribución efectiva de los flujos de cruceristas. La intención es potenciar las excursiones para ordenar estos flujos y deslocalizar a los cruceristas con ofertas atractivas en toda la provincia de Valencia.

Conocer los días en los que se necesita actuar en términos de movilidad es fundamental. Finalmente, se resalta la importancia de realizar un estudio exhaustivo del tema de los cruceristas, un campo complejo con numerosas partes implicadas. A pesar de los años de estudio por parte de la APV, aún quedan muchos avances por realizar.

5.6.4 AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

Recientemente, el Ayuntamiento de Valencia ha mostrado una clara intención de limitar la llegada de megacruceros a la ciudad a partir de 2026. Esta medida se enmarca en un esfuerzo por promover un turismo más sostenible y de calidad. La decisión surge de preocupaciones sobre la sostenibilidad y el impacto ambiental de los megacruceros, que afectan tanto a la infraestructura urbana como al bienestar de los residentes locales.

El Ayuntamiento ha estado en conversaciones con la Autoridad Portuaria de Valencia para coordinar la implementación de estas restricciones. El objetivo es reducir la capacidad de los buques que arriban al puerto, atrayendo en su lugar cruceros de menores dimensiones que generen un menor impacto ambiental y social. Esta iniciativa se alinea con tendencias observadas en otras ciudades europeas que buscan equilibrar los beneficios económicos del

turismo de cruceros con la necesidad de mantener la calidad de vida de los residentes y proteger el medio ambiente.

Además, el Ayuntamiento ha expresado la necesidad de mejorar la infraestructura de transporte y la gestión del flujo de cruceristas para minimizar la congestión y asegurar una experiencia positiva tanto para los visitantes como para los ciudadanos de Valencia. Estas acciones son parte de una estrategia más amplia para posicionar a Valencia como un destino turístico responsable y sostenible, capaz de atraer a turistas interesados en experiencias de alta calidad y bajo impacto ambiental.

Estas perspectivas institucionales reflejan un compromiso con la sostenibilidad y la calidad de vida, abordando los desafíos asociados con el turismo de cruceros de manera proactiva y coordinada.

5.6.5 CONCLUSIONES

En conclusión, tras las reuniones mantenidas con la EMT Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), se ha obtenido una comprensión profunda de las labores y circunstancias que cada una de estas entidades enfrenta en la gestión de los cruceristas. Un aspecto destacado es la crucial necesidad de mejorar la comunicación y coordinación entre todos los actores implicados. Esta mejora en la comunicación no solo facilitaría la implementación de medidas más efectivas, sino que también podría optimizar la experiencia de los cruceristas, contribuyendo a un enriquecimiento económico y cultural de la ciudad de Valencia.

El análisis detallado de los perfiles de cruceristas, diferenciando entre los buques de lujo y los cruceros contemporáneos, revelará la importancia de segmentar a los turistas para diseñar estrategias de movilidad más adecuadas. Los cruceristas que llegan en buques de lujo generalmente tienen excursiones precontratadas, mientras que aquellos que viajan en cruceros contemporáneos, con una capacidad mayor, tienden a explorar la ciudad de manera independiente. Este último grupo es el principal foco de nuestro estudio, dado su impacto significativo en la infraestructura y los servicios de transporte público de la ciudad.

Además, se han identificado diversas medidas y estrategias operativas que están siendo implementadas por la EMT y la APV. La EMT ha establecido políticas de refuerzo en las líneas de autobuses durante los días de desembarco, mientras que la APV está trabajando en proyectos innovadores como HERIT-DATA y TOURISMO para monitorizar y analizar los comportamientos de los cruceristas mediante tecnologías avanzadas.

Un desafío importante es la irregularidad y falta de previsibilidad en los flujos de cruceristas, lo que dificulta la planificación de servicios específicos. Sin embargo, la colaboración entre la EMT, la APV y las navieras es fundamental para superar estas dificultades. La información compartida y la utilización de datos precisos pueden permitir una planificación más efectiva y una respuesta más rápida a las necesidades cambiantes.

El año en curso y el próximo se perfilan como períodos récord en términos de escalas de cruceros en Valencia, lo que subraya la urgencia de implementar soluciones colaborativas y bien coordinadas. Compartir el conocimiento y las mejores prácticas entre todas las partes implicadas es esencial para desarrollar soluciones que no solo gestionen el incremento en el número de cruceristas, sino que también maximicen el valor agregado para la ciudad.

La reciente intervención del Ayuntamiento de Valencia en las discusiones sobre la movilidad de los cruceristas ha añadido una nueva dimensión al debate. Su propuesta de limitar la llegada de megacruceros a partir de 2026 resalta la necesidad de un enfoque sostenible y equilibrado que tenga en cuenta el impacto ambiental y social del turismo de cruceros. La coordinación entre el Ayuntamiento, la EMT y la APV es crucial para desarrollar estrategias que no solo limiten el impacto negativo de los megacruceros, sino que también promuevan un turismo de calidad.

En resumen, la gestión eficiente de la movilidad de los cruceristas en Valencia requiere una colaboración estrecha, una comunicación mejorada y el uso de tecnologías avanzadas. Solo a través de un esfuerzo conjunto y coordinado se podrán alcanzar soluciones efectivas que beneficien tanto a los visitantes como a los residentes de la ciudad, promoviendo así un desarrollo sostenible y equilibrado.

6. ESTUDIO DE LA OFERTA DE TRANSPORTE EN EL ENTORNO DE LA TERMINAL PASAJEROS DE CRUCEROS DE VALENCIA

6. ESTUDIO DE LA OFERTA DE TRANSPORTE EN EL ENTORNO DE LA TERMINAL DE PASAJEROS DE CRUCEROS DE VALENCIA

6.1 INTRODUCCIÓN AL ESTUDIO DE LA OFERTA

Este apartado del estudio se centra en analizar la oferta disponible en el entorno de la terminal de cruceros del Puerto de Valencia, abarcando tanto la infraestructura como los servicios que influyen en la experiencia del crucerista. Se pondrá especial atención en cómo optimizar estos servicios para mejorar la logística terrestre del tráfico de cruceristas.

El estudio se dividirá en tres áreas clave: la oferta de transporte, la oferta turística y otras ofertas de servicios. La oferta de transporte incluye las conexiones entre el puerto y otros puntos neurálgicos de la ciudad, evaluando opciones como autobuses, taxis y servicios de traslado. La oferta turística destacará las atracciones y actividades accesibles en las proximidades del puerto, mientras que otras ofertas de servicios considerarán opciones de ocio y comerciales disponibles para los cruceristas.

Este análisis permitirá comprender por qué los flujos de turistas se mueven de la manera en que lo hacen y qué áreas tienen mayor afluencia. Además, identificará las fortalezas actuales y las áreas de mejora u oportunidad, proporcionando una base para recomendaciones estratégicas que incrementen la funcionalidad y el atractivo de la terminal de cruceros. La meta es mejorar la integración de esta infraestructura con el sistema de transporte urbano de Valencia, optimizando la experiencia del visitante y maximizando la eficiencia operativa.

6.2 OFERTA DE TRANSPORTE EXISTENTE

Este apartado se centra en el análisis detallado de las opciones de movilidad disponibles para los cruceristas en el entorno de la terminal de cruceros del puerto de Valencia. Se examinarán los diversos medios de transporte público y privado que conectan el puerto con los principales puntos de interés de la ciudad, incluyendo autobuses, metro, tranvía, taxis, servicios de alquiler de vehículos, carriles bici y posibles rutas peatonales. El objetivo es proporcionar una base sólida para propuestas que mejoren la integración del sistema de transporte con las necesidades específicas de los turistas de cruceros.

En primer lugar, se analizará la oferta de transporte público (autobús, tranvía y metro) y bicicletas, modos de transporte sostenibles que ayudan a mitigar los impactos ambientales y facilitan una mayor integración de los visitantes en la comunidad local. Estos modos incentivan a los cruceristas a explorar la ciudad más a fondo, participar en la economía local de manera significativa y disfrutar de una experiencia turística más auténtica y enriquecedora. Además, contribuyen al bienestar general de tanto turistas como residentes, gracias a la mejora en la calidad del aire y la reducción de la congestión, promoviendo una imagen de Valencia como un destino responsable y sostenible.

Después de describir la oferta de estos modos de transporte, se desarrollará un subapartado denominado 'Otros', que incluirá medios de transporte disponibles como taxis, shuttles y parkings privados. Aunque estos medios no ofrecen la solución de transporte más sostenible, es importante destacarlos como opciones reales y disponibles para los cruceristas.

En la siguiente imagen, y previo a profundizar en cada uno de los medios de transporte existentes, se puede observar de manera general, algunas de las posibilidades de transporte:

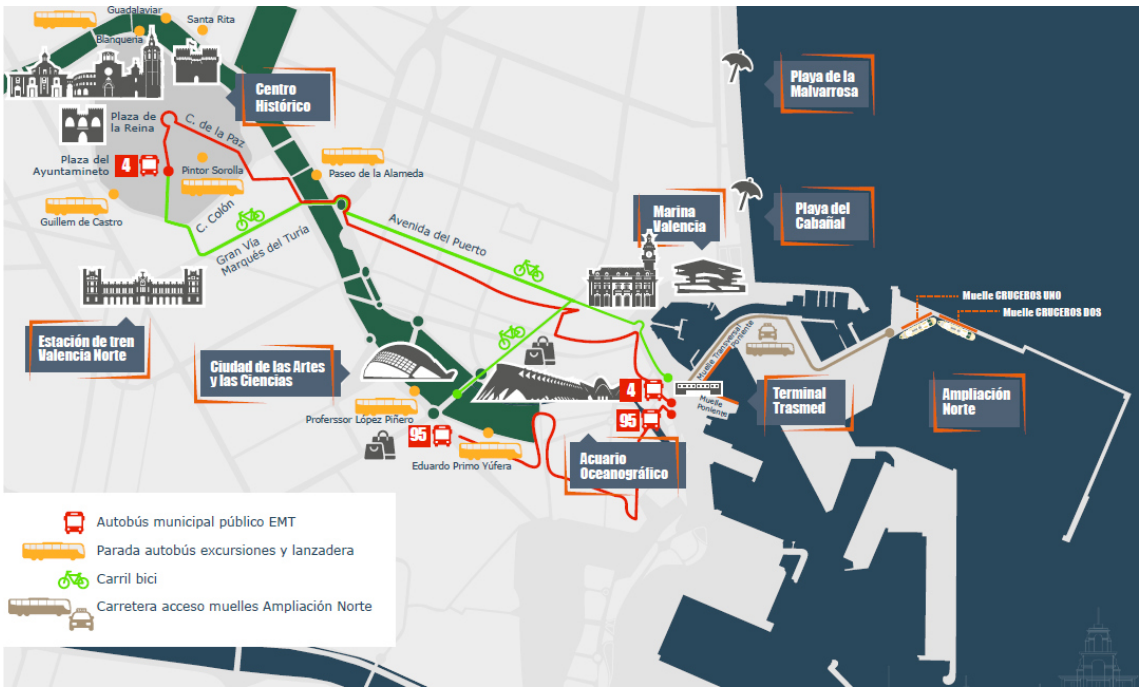


Figura 26. Conexiones de transporte existentes desde el Puerto de Valencia con las principales áreas turísticas de la ciudad. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia (2022a).

6.2.1 AUTOBÚS (EMT VALENCIA)

Actualmente, la ciudad de Valencia ofrece 60 líneas de autobús, según el Ayuntamiento de Valencia (2023) conectando toda el área metropolitana. Sin embargo, las líneas que sirven a la terminal actual de cruceros del puerto de Valencia son limitadas.

Desde la terminal de cruceros TRASMED, se tiene acceso directo a tres distintas líneas de autobús diurnas: la línea 4, la línea 30 y la línea 95. Además, hay una línea nocturna, la línea N8. La parada más cercana a la terminal se denomina 'Pont de les Drassanes', y se encuentra a escasos minutos caminando de la terminal.

La siguiente parada más cercana, que también proporciona acceso a entornos turísticos, se encuentra algo más alejada caminando de la terminal y da acceso a las líneas 19 y 92 de autobús.

Para comprender mejor la conectividad de la terminal de cruceros TRASMED con los principales puntos de interés turístico y otras áreas importantes de Valencia, se presenta un esquema detallado de las rutas de las tres líneas de autobús principales que sirven a la terminal: la línea 4, la línea 30 y la línea 95. En cada imagen se encuentra marcada la terminal de cruceros con la figura de una estrella.

LÍNEA 4

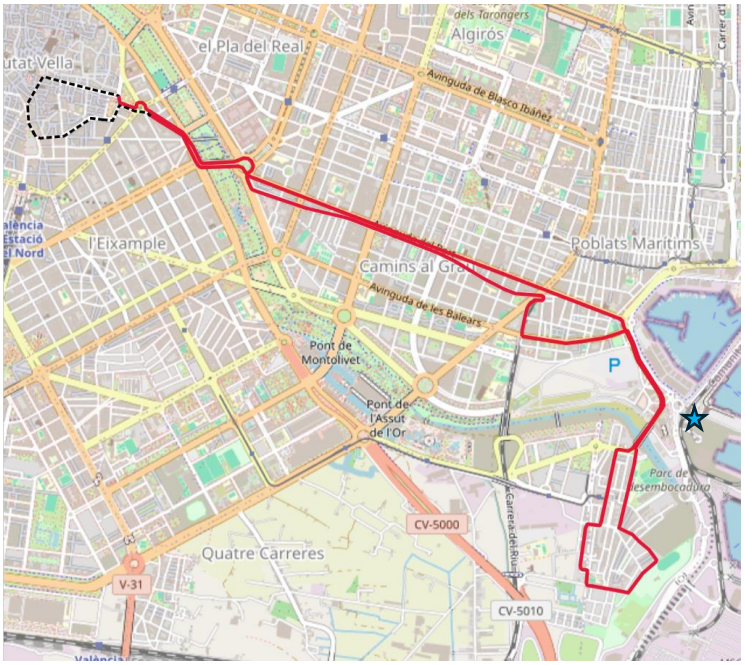


Figura 27. Recorrido línea 4 de autobús EMT Valencia. Fuente: EMT Valencia (2024).

La línea 4 conecta Natzaret con la Plaza del Ayuntamiento, facilitando la conexión entre la terminal de cruceros y el centro histórico de Valencia, una de las principales atracciones turísticas de la ciudad (véase Figura 27). Las paradas de esta línea se ampliaron hace unos años con el objetivo de dar servicio a los pasajeros de cruceros. Actualmente, cuenta con un total de 25 paradas a lo largo del recorrido.

De acuerdo con los datos proporcionados por el Anuario Estadístico del Ayuntamiento de Valencia en el año 2022, así como a partir de los datos proporcionados por Moovit:

- Longitud: 13,2 kilómetros.
- Tiempo de recorrido: 1 hora y 9 minutos.
- Número de usuarios 2022: 1.842.793.
- Frecuencia de paso: Aproximadamente 10 minutos en días laborales, aumentando a 14 minutos los sábados y 15 minutos los domingos, lo que se traduce en 6 autobuses/hora en días laborales, algo más de 4 autobuses/hora los sábados y 4 autobuses/hora los domingos.

LÍNEA 30

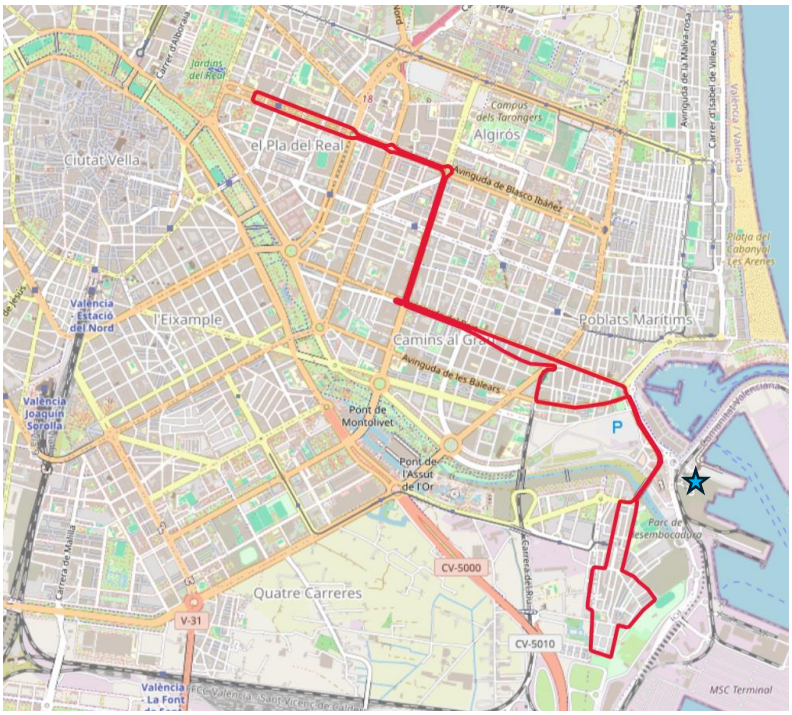


Figura 28. Recorrido línea 30 de autobús EMT Valencia. Fuente: EMT Valencia (2024).

La línea 30 conecta Natzaret con el Hospital Clínico de Valencia. Este recorrido permite conectar la terminal de cruceros con la Avenida Blasco Ibáñez (véase Figura 28), aunque no es

un entorno particularmente turístico y, por lo tanto, no es una línea con alta demanda por parte de los turistas de cruceros. Cuenta con un total de 23 paradas.

De acuerdo con los datos proporcionados por el Anuario Estadístico del Ayuntamiento de Valencia en el año 2022, así como a partir de los datos proporcionados por Moovit:

- Longitud: 13,3 kilómetros.
- Tiempo de recorrido: 1 hora y 10 minutos.
- Número de usuarios 2022: 441.986 usuarios.
- Frecuencia de paso: Entre 27 y 42 minutos en días laborales, aumentando a 33-40 minutos los sábados y domingos, lo que se traduce entre 1 y 2 autobuses/hora tanto en días laborales como en no laborales.

LÍNEA 95

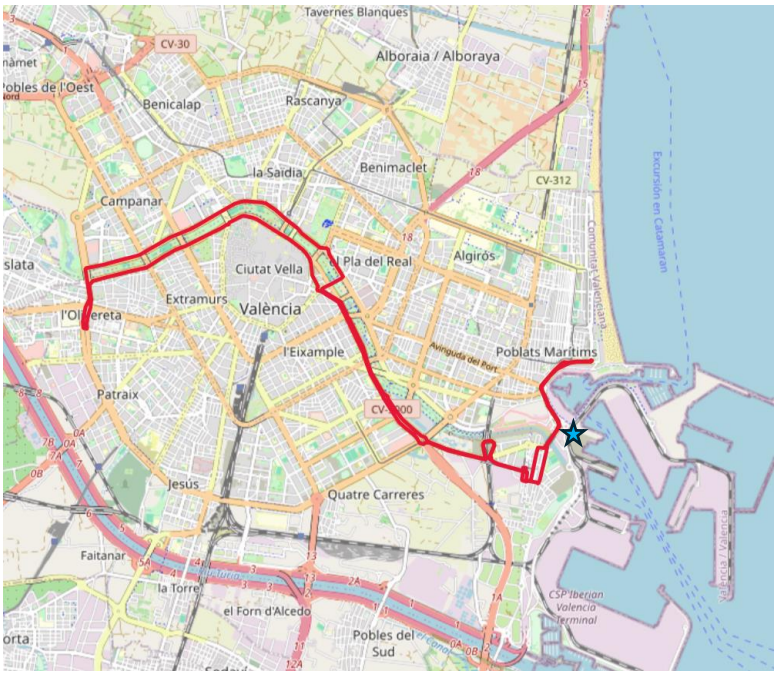


Figura 29. Recorrido línea 95 de autobús EMT Valencia. Fuente: EMT Valencia (2024).

La línea 95, conocida como Jardí del Turia, recorre todo el cauce del río Turia. Este recorrido conecta la terminal de cruceros con el inicio de la playa de la Malvarrosa, así como con la Ciudad de las Artes y las Ciencias, Alameda y otros puntos a lo largo del cauce del río Turia (véase Figura 29). Al igual que la línea 4, es de alto interés para los turistas de cruceros. Cuenta con un total de 39 paradas.

De acuerdo con los datos proporcionados por el Anuario Estadístico del Ayuntamiento de Valencia en el año 2022, así como a partir de los datos proporcionados por Moovit:

- Longitud: 24,5 kilómetros.
- Tiempo de recorrido: 1 hora y 54 minutos.
- Número de usuarios 2022: 2.924.520 usuarios, siendo la más transitada de las tres mencionadas.
- Frecuencia de paso: Entre 8 y 11 minutos en días laborales (6 autobuses/hora), aumentando a 16-19 minutos los sábados (3-4 autobuses/hora) y 18-23 minutos los domingos (3 autobuses/hora).

En resumen, aunque las líneas de autobús que sirven directamente a la terminal de cruceros son limitadas, proporcionan conexiones importantes con el centro histórico, la playa de la Malvarrosa y otros puntos turísticos clave de Valencia. La mejora en la frecuencia y accesibilidad de estas líneas podría optimizar significativamente la experiencia de los turistas de cruceros en Valencia.

6.2.2 TRANVÍA Y METRO (METROVALENCIA)

Hoy en día, tras la reciente inauguración de la Línea 10, la ciudad de Valencia cuenta con un total de 10 líneas de metro y tranvía, de las cuales 6 son de metro y 4 de tranvía. Sin embargo, al igual que en el caso de los autobuses, solo unas pocas líneas ofrecen algo de conectividad desde la terminal de cruceros.

No existe una parada de tranvía o metro que dé servicio directo a la terminal de cruceros (véase Figura 30). Los turistas deben caminar entre 5 y 10 minutos para acceder a las paradas más cercanas, lo que indica un amplio margen de mejora en la conectividad. Según la Autoridad Portuaria de Valencia, la terminal de cruceros tiene conexión con las líneas 5 y 6 de metro. Sin embargo, de acuerdo al mapa de MetroValencia, las paradas más cercanas a la terminal corresponden a las líneas de tranvía 6 y 8, situándose aproximadamente a 10 minutos a pie.

Figura 30. Plano general MetroValencia del año 2023. Fuente: Metrovalencia (2024).

En cuanto a la accesibilidad del tranvía, destaca que no ofrece la misma facilidad de uso para los turistas de cruceros como lo hace el autobús. Salvo por destinos específicos como la playa de la Malvarrosa, es probable que los turistas necesiten hacer al menos un transbordo para llegar al centro de la ciudad. Este aspecto resalta la necesidad de mejorar la planificación y flexibilidad del sistema de tranvía y metro para atender mejor a los cruceristas.

A continuación, se muestra información correspondiente a las líneas de tranvía de más fácil acceso desde la terminal de cruceros, destacándose las líneas 6 y 8. La parada más cercana a la terminal, desde la que es posible coger ambas líneas es Grau-La Marina o Neptuno.

LÍNEA 6

La Línea 6, conocida como Tossal del Rei-Marítim, conecta los barrios de Torrefiel y Orriols con los Poblados Marítimos de Valencia. Esta línea cuenta con un total de 21 paradas y conexiones con las líneas 3, 4, 5, 7, 8 y 9, lo que la convierte en una opción versátil para los cruceristas (Wikipedia, 2024). Permite a los turistas moverse desde la terminal de cruceros hacia la playa de la Malvarrosa, así como hacia el barrio de Benimaclet y Alboraya (véase Figura 31).

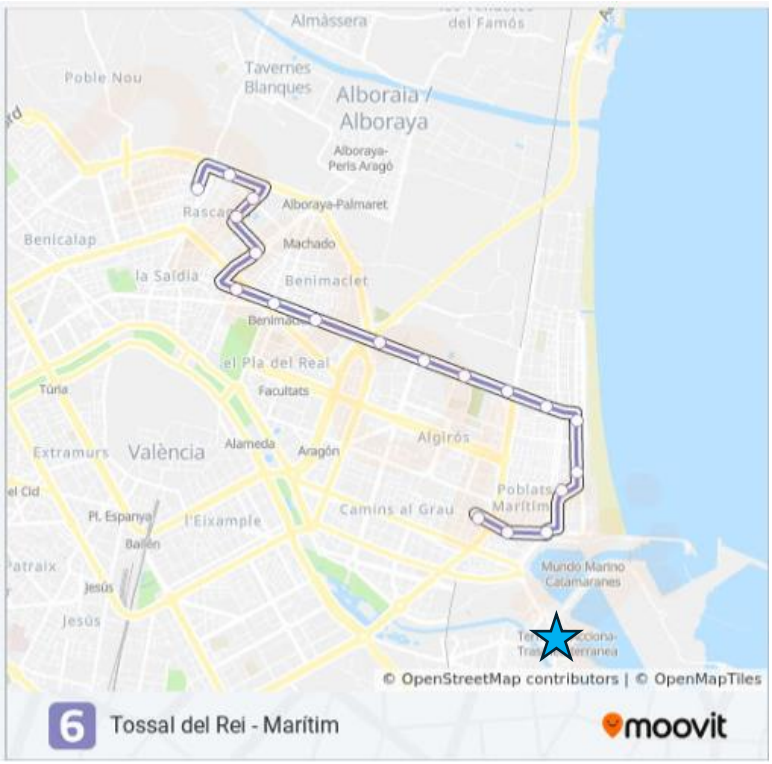


Figura 31. Itinerario L6 Tossal del Rei-Marítim MetroValencia. Fuente: Moovit (2024b).

De acuerdo con los datos proporcionados por el Anuario Estadístico del Ayuntamiento de Valencia en el año 2022, así como a partir de los datos proporcionados por Moovit:

- Longitud: 10,1 kilómetros.
- Número de usuarios 2022: 7.414.717 usuarios, cifra bastante superior a las líneas de autobuses.
- Frecuencia de paso: Aproximadamente cada 20 minutos, lo que se traduce en una frecuencia de 3 tranvías por hora.

La Línea 6 ofrece una conexión importante para los turistas que deseen visitar la playa de la Malvarrosa y otras áreas populares. Sin embargo, su frecuencia de paso y la necesidad de transbordos pueden ser inconvenientes que disminuyen su atractivo como medio de transporte principal para los cruceristas.

LÍNEA 8

La Línea 8, conocida como Marítim, conecta el puerto de Valencia con el resto de la red de tranvía a través de la estación de Marítim (véase Figura 32) (Wikipedia, 2024). Este aspecto es crucial para los cruceristas, ya que desde esta estación pueden acceder a una amplia oferta de líneas y destinos, incluyendo las líneas 5, 6 y 7. Cuenta con 4 paradas.

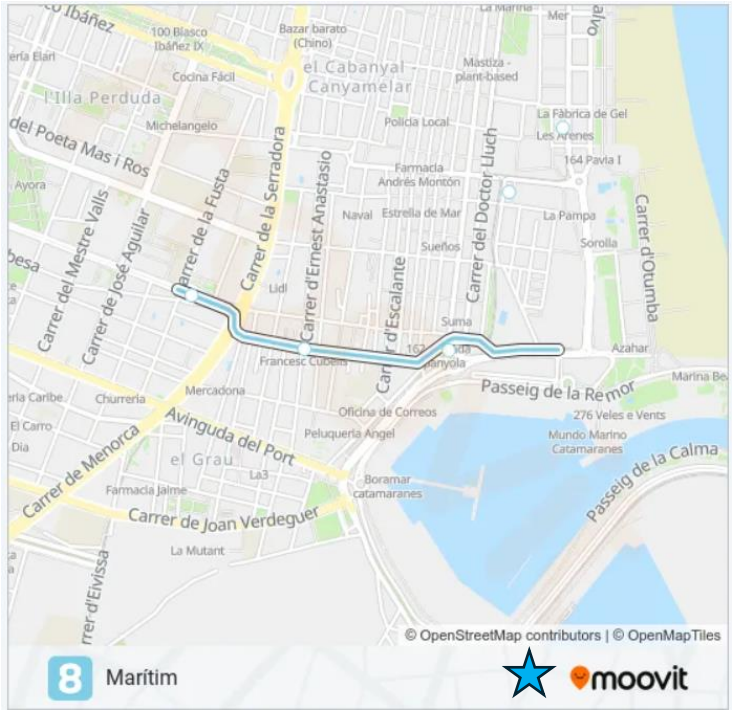


Figura 32. Itinerario L8 Marítim MetroValencia. Fuente: Moovit (2024a).

De acuerdo con los datos proporcionados por el Anuario Estadístico del Ayuntamiento de Valencia en el año 2022, así como a partir de los datos proporcionados por Moovit:

- Longitud: 1,23 kilómetros. Se trata de la línea más corta de las diez líneas existentes.
- Número de usuarios 2022: 2.286.498 usuarios.
- Frecuencia de paso: Aproximadamente cada 20 minutos, lo que se traduce en una frecuencia de 3 tranvías por hora.

La Línea 8 desempeña un papel fundamental al conectar el puerto con el resto de la red de tranvía. Aunque su longitud es relativamente corta, su función de enlace con otras líneas la convierte en un componente clave de la red de transporte para los cruceristas. No obstante, la distancia y la necesidad de caminar hasta la parada pueden ser vistos como desventajas.

En resumen, las líneas de tranvía y metro en Valencia, aunque útiles, presentan ciertas limitaciones para los cruceristas debido a la falta de una parada directa en la terminal de cruceros y la necesidad de transbordos para llegar a destinos turísticos clave. Mejorar esta conectividad podría facilitar una mayor integración de los turistas de cruceros en la ciudad, promoviendo una experiencia de viaje más cómoda y eficiente.

6.2.3 INFRAESTRUCTURA CICLISTA

Los carriles bici representan una infraestructura clave para la movilidad sostenible dentro de una ciudad. Este apartado está dedicado al análisis de los carriles bici disponibles en el entorno del puerto de Valencia. Se evaluará la accesibilidad y conectividad de estos carriles con los principales puntos de interés turístico y servicios especiales.

Valencia es la cuarta ciudad española con más kilómetros de carril bici y la séptima ciudad europea en la que sus habitantes más utilizan la bicicleta para ir al trabajo. Estos datos reflejan claramente el potencial de este medio de transporte en la ciudad (Viciano, 2023). La extensa red de carriles bici contribuye significativamente a la movilidad urbana sostenible y ofrece una alternativa eficiente y ecológica para los turistas de cruceros.

En la siguiente figura, se puede observar la red de carriles bici existentes en la ciudad de Valencia:

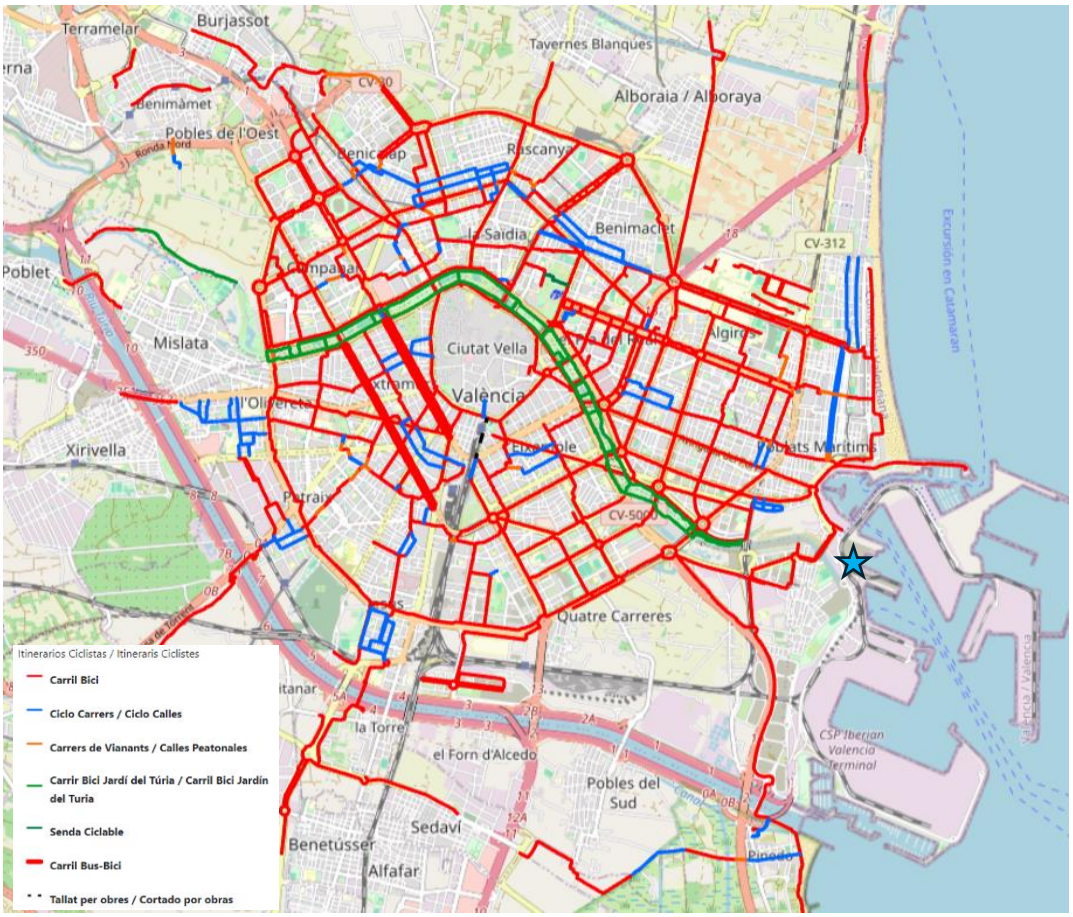


Figura 33. Red de carriles bici del área metropolitana de Valencia. Fuente: EMT Valencia (2024).

Esta red conecta casi toda la ciudad, haciendo posible el acceso a prácticamente cualquier lugar mediante el uso de la bicicleta. Valencia dispone de un total de 179,52 kilómetros de carriles bici (uni y bi-direccionales), 33,85 kilómetros de ciclocalles, 0,67 kilómetros de sendas ciclables y 7,23 kilómetros de carriles bus-bici.

La importancia de los carriles bici no ha dejado de crecer durante los últimos 20 años, como muestra el siguiente gráfico:

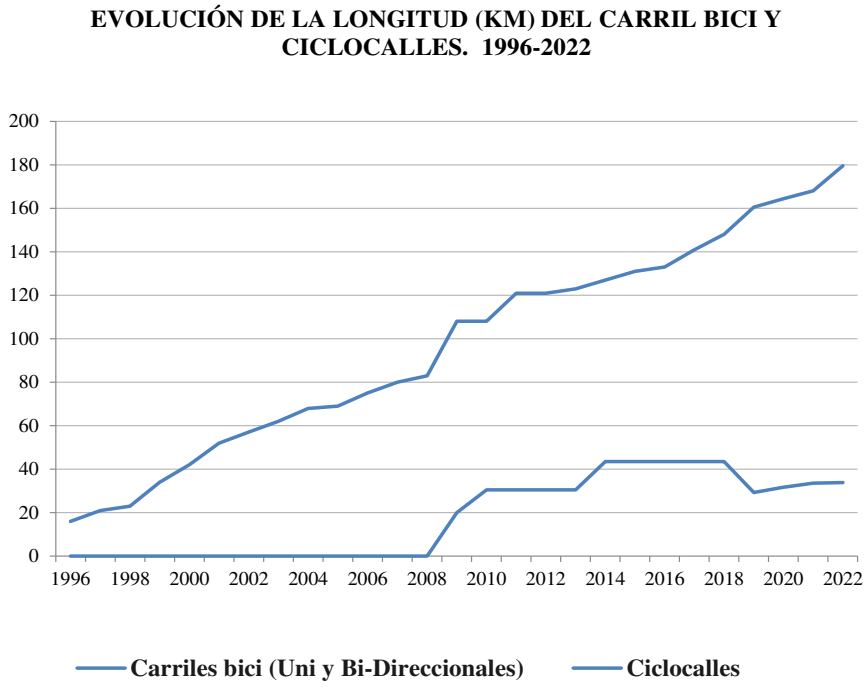


Gráfico 4. Evolución de la longitud (km) del carril bici y ciclocalles 1996-2022. Fuente: Anuario Estadístico del Ayuntamiento de Valencia 2023 (*Ayuntamiento de Valencia, 2023).*

Desde la terminal de cruceros, es posible acceder fácilmente a la red de carriles bici, encontrándose nada más salir de la terminal. Esta accesibilidad permite a los turistas de cruceros llegar a las principales atracciones turísticas de Valencia, como el centro histórico, la Ciudad de las Artes y las Ciencias, y la playa de la Malvarrosa. La red de carriles bici ofrece una forma rápida, económica y ecológica de explorar la ciudad, mejorando así la experiencia turística.

Sin embargo, además de la infraestructura, es necesario disponer de bicicletas para aprovechar este medio de transporte. En el entorno de la terminal de cruceros del puerto de Valencia, no existe una estación de Valenbisi, el sistema de bicicletas compartidas de la ciudad, a menos de 5-10 minutos a pie. Tampoco hay establecimientos de alquiler privado de bicicletas en las inmediaciones, lo cual representa una limitación significativa para los turistas que deseen utilizar este medio de transporte. En la siguiente figura, se puede observar la ubicación de las

estaciones de Valenbisi y los puntos de alquiler de bicicletas privados en relación con la terminal de cruceros.

Para maximizar el uso de los carriles bici por parte de los cruceristas, sería beneficioso implementar estaciones de Valenbisi y puntos de alquiler de bicicletas más cercanos a la terminal de cruceros. Esto no solo facilitaría el acceso de los turistas a este medio de transporte sostenible, sino que también mejoraría su experiencia general en Valencia, permitiéndoles explorar la ciudad de una manera más ecológica y saludable. Posteriormente, en el apartado de propuestas de mejora del presente estudio se profundizará al respecto.

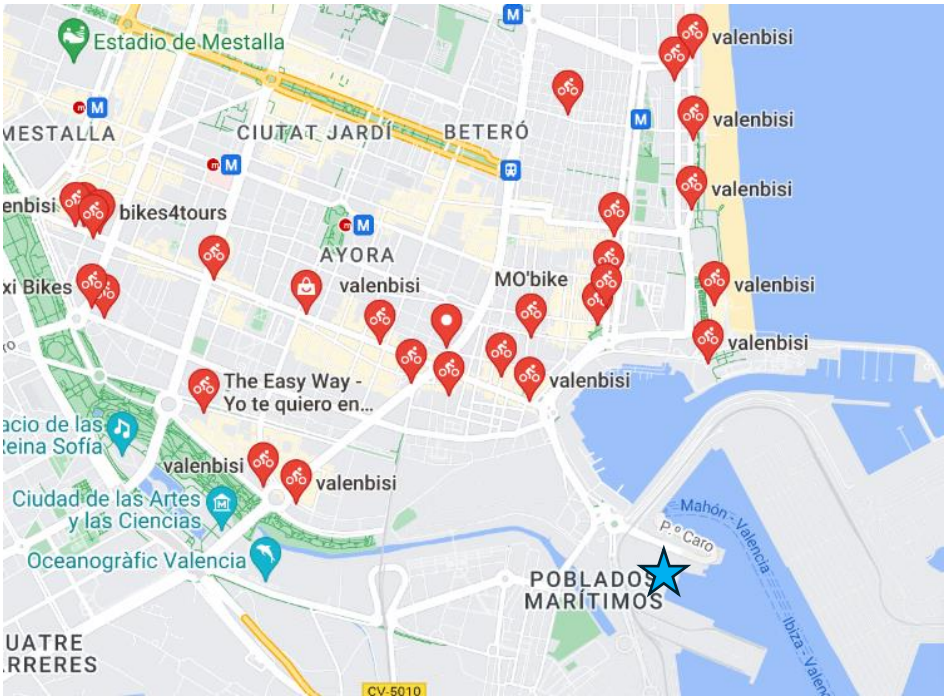


Figura 34. Estaciones y establecimientos de alquiler público o privado de bicicletas de la ciudad de Valencia. Fuente: Google Maps (2024).

6.2.4 OTROS

Además de los principales medios de transporte que se busca potenciar para mejorar la sostenibilidad e integración de los turistas en el entorno urbano, como lo son el autobús, el metro y las bicicletas, existen otros medios como el vehículo privado, los taxis y los servicios de shuttle (transporte compartido), de los que se dispone actualmente.

SERVICIOS DE SHUTTLE

Estos servicios, aunque conceptualmente similares a un autobús de transporte público, tienen diferencias significativas. No se encuentran planificados por la misma entidad que

gestiona el transporte público existente. En su mayoría, son servicios ofertados por las propias compañías de crucero u hoteles y ofrecen una opción de transporte dedicada a conectar el puerto con los principales atractivos turísticos y centros comerciales de la ciudad.

El servicio de shuttle está diseñado para proporcionar una alternativa eficiente y coordinada para reducir la congestión, mejorar la experiencia turística y promover un uso racional de los recursos de transporte. Sin embargo, también acarrea problemas, como la excesiva congestión de las zonas turísticas de la ciudad, al tener las paradas localizadas en los mismos lugares estos servicios de shuttle, provocando incomodidad para los residentes y ciudadanos de Valencia.

La principal razón por la que se ofrece el servicio de shuttle es la dificultad de conexión del puerto con otras zonas de la ciudad, debido a que no hay una línea de transporte público directo desde el puerto. El servicio es continuo desde el amarre del barco hasta unas pocas horas antes de que vuelva a zarpar (Lozano Arenes, 2020).

TAXIS Y VEHÍCULOS DE ALQUILER CON CONDUCTOR (VTCS)

Los taxis y otros VTCs disponibles en la ciudad de Valencia, como Cabify o Uber, son opciones de transporte para aquellos cruceristas que buscan una solución rápida y personal para sus desplazamientos. Aunque ofrecen comodidad y conveniencia para los cruceristas y visitantes, no representan la mejor solución para un transporte sostenible en Valencia ni para la integración de los cruceristas en el entorno urbano. Estos modos de transporte contribuyen significativamente a la congestión del tráfico y la contaminación atmosférica, especialmente en áreas urbanas densamente pobladas como Valencia.

Respecto a las paradas de taxi, sí existe una situada en la propia terminal de cruceros actual, como se muestra en la siguientes Figura 36, y la cual habitualmente se encuentra abarrotada de gente.

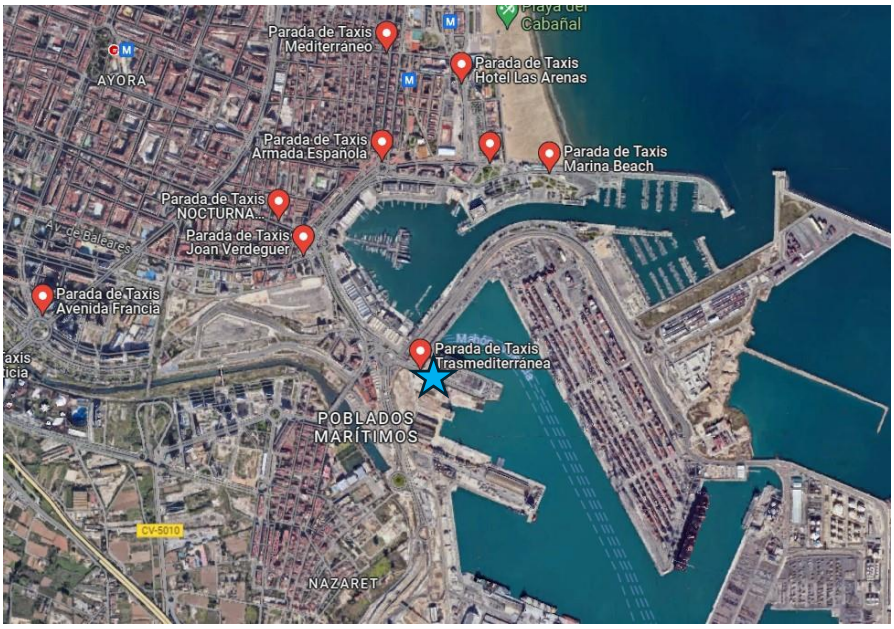


Figura 35. Paradas de taxi disponibles en el entorno de la terminal de pasajeros del puerto de Valencia. Fuente: Google Maps (2024).

Figura 36. Larga cola de espera en la parada de taxi de la terminal Trasmed. Fuente: Elaboración propia.

PARKING

El entorno de la terminal de pasajeros del puerto de Valencia también dispone de servicios de parking para aquellos que prefieren hacer uso del vehículo privado. Tanto el parking de TRASMED, disponible en la propia terminal de pasajeros, como el de Balearia y otro

denominado Onepark, se encuentran a escasos minutos de la terminal. Estos servicios de parking facilitan a los cruceristas que llegan en vehículo propio, proporcionando opciones de estacionamiento cercanas y accesibles.

En conclusión, aunque estos medios de transporte ofrecen diversas opciones para los cruceristas, es fundamental continuar mejorando las infraestructuras y servicios de transporte sostenible para garantizar una mejor integración de los turistas en el entorno urbano y minimizar el impacto ambiental.

6.3 OFERTA TURÍSTICA PARA CRUCERISTAS EN VALENCIA

Este apartado aborda la oferta turística disponible para cruceristas en la ciudad de Valencia, destacando la importancia de comprender esta oferta para planificar de manera efectiva el transporte y la movilidad adecuada para los visitantes.

El análisis de las atracciones turísticas, actividades culturales y puntos de interés accesibles ayudará a identificar los patrones de movimiento más comunes de turistas de cruceros y las principales concentraciones de tráfico potencial, lo cual es crucial para optimizar los recursos de transporte.

Para este análisis, se ha consultado la información proporcionada por las principales autoridades implicadas en el turismo y su planificación en la ciudad, como la *Fundación Visit Valencia*, *Turisme Comunidat Valenciana*, *Autoridad Portuaria de Valencia*, *Cámara de Comercio de Valencia* y la empresa privada *Art Valencia*.

A continuación, en la siguiente tabla, se presentan algunas de las excursiones más habitualmente ofertadas y planificadas desde la propia Autoridad Portuaria de Valencia para dar servicio a las demandas de las navieras y cruceristas. También se muestra el modo de transporte empleado actualmente para estas excursiones y su posibilidad de acceso en transporte público. Es importante destacar que, aunque esta lista no abarca toda la oferta turística disponible en la ciudad, incluye muchas de las principales rutas y atracciones que los turistas de cruceros suelen buscar.

Tipo de excursión	Descripción
Visita a la Valencia Histórica	**Descripción**: visitar los elementos más tradicionales de Valencia.
	Medio de transporte empleado actualmente: autobús
	Posibilidad turista de acceso con transporte público desde la terminal de pasajeros: Sí
Galerías de Arte y Museos	**Descripción**: visita a los principales museos de la ciudad de Valencia
	Medio de transporte empleado actualmente: autobús
	Posibilidad turista de acceso con transporte público desde la terminal de pasajeros: Sí, pero sin ruta de museos planificada.
Ruta de la Seda	**Descripción**: visita Museo de la Seda y el barrio de Velluters
	Medio de transporte empleado actualmente: autobús
	Posibilidad turista de acceso con transporte público desde la terminal de pasajeros: Sí
Arte e Historia Religiosa	**Descripción**: visita la Catedral de Valencia, la iglesia de San Nicolás o la iglesia de San Juan del Hospital
	Medio de transporte empleado actualmente: autobús
	Posibilidad turista de acceso con transporte público desde la terminal de pasajeros: Sí, pero sin ruta de museos planificada.
Valencia Shopping	**Descripción**: visita a las principales zonas comerciales de la ciudad de Valencia
	Medio de transporte empleado actualmente: autobús
	Posibilidad turista de acceso con transporte público desde la terminal de pasajeros: Sí
Paellas Show Cooking y Tour de Tapas	**Descripción**: dar al turista a conocer la auténtica paella valenciana y la tradición de ir de tapas
	Medio de transporte empleado actualmente: autobús
	Posibilidad turista de acceso con transporte público desde la terminal de pasajeros: Sí
Diversión en la Playa	**Descripción**: disfrutar del entorno portuario de Valencia, así como de diversos deportes acuáticos
	Medio de transporte empleado actualmente: autobús
	Posibilidad turista de acceso con transporte público desde la terminal de pasajeros: Sí, también a pie.
Visita vanguardista, Ciudad de las Artes y las Ciencias	**Descripción**: visitar la Ciudad de las Artes y las Ciencias
	Medio de transporte empleado actualmente: autobús
	Posibilidad turista de acceso con transporte público: Sí
Bioparc	**Descripción**: visitar el bioparc
	Medio de Transporte empleado actualmente: autobús

Tipo de excursión	Descripción
	Posibilidad turista de acceso con transporte público desde la terminal de pasajeros: De difícil acceso para el turista
Valencia y el parque de la Albufera	**Descripción**: disfrutar del Parque Natural de la Albufera
	Medio de transporte empleado actualmente: autobús
	Posibilidad turista de acceso con transporte público desde la terminal de pasajeros: De difícil acceso para el turista
Ruta de la orxata en bicicleta	**Descripción**: pasear por la huerta de Valencia y disfrutar de la orxata
	Medio de transporte empleado actualmente: bicicleta
	Posibilidad turista de acceso con transporte público desde la terminal de pasajeros: De difícil acceso para el turista
Taller de Cerámica en Manises	**Descripción**: disfrutar de la experiencia en el taller de la cerámica
	Medio de transporte empleado actualmente: autobús
	Posibilidad turista de acceso con transporte público desde la terminal de pasajeros: No
Sagunto y la Vall d-Uixó	**Descripción**: visitar Sagunto y la Vall d-Uixó
	Medio de transporte empleado actualmente: autobús
	Posibilidad turista de acceso con transporte público desde la terminal de pasajeros: No
Xátiva, la ciudad de los Borgias	**Descripción**: visitar Xàtiva
	Medio de transporte empleado actualmente: autobús
	Posibilidad turista de acceso con transporte público desde la terminal de pasajeros: No
Entre viñedos	**Descripción:** visitar una bodega y disfrutar de una cata entre viñedos
	Medio de transporte empleado actualmente: autobús
	Posibilidad turista de acceso con transporte público desde la terminal de pasajeros: No

Tabla 4. Oferta turística para cruceristas en la ciudad de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de datos proporcionados por la APV (Autoridad Portuaria de Valencia, 2022a).

En resumen, Valencia ofrece una variada oferta turística que cubre desde la historia y la cultura hasta la naturaleza y el ocio, accesible mediante una combinación de transporte público y privado. Comprender estas opciones y su integración con el transporte es esencial para mejorar la experiencia de los cruceristas y optimizar la gestión de la movilidad en la ciudad.

6.4 SERVICIOS DE APOYO PARA CRUCERISTAS EN VALENCIA

En este apartado, es fundamental considerar las diversas facilidades que la ciudad de Valencia ofrece para enriquecer la experiencia de los visitantes, enfocándose especialmente en los turistas de cruceros. Comenzamos analizando los servicios disponibles en la propia terminal de cruceros.

La terminal de cruceros del puerto de Valencia se destaca por su infraestructura diseñada para maximizar el confort y la conveniencia de los pasajeros. Entre los servicios ofrecidos se encuentran zonas de espera cómodas, puntos de información turística que proporcionan recomendaciones personalizadas y accesos optimizados para el transporte público y taxis. Además, la terminal cuenta con cafeterías y tiendas de regalos, lo que permite a los viajeros disfrutar de un ambiente relajado y entretenido antes de embarcar o al llegar (Autoridad Portuaria de Valencia, 2024c).

En cuanto a los servicios orientados al transporte dentro de la ciudad, la Valencia Tourist Card se presenta como una herramienta invaluable para los turistas, especialmente para aquellos que desean integrarse en la red de transporte existente y explorar la ciudad por su cuenta. Esta tarjeta ofrece acceso ilimitado a autobuses, metro y tranvía, además de descuentos en principales atracciones turísticas, museos y restaurantes. Disponible en modalidades de 24, 48 o 72 horas, la tarjeta se adapta a diversos planes de viaje, permitiendo a los visitantes descubrir lo mejor de Valencia de manera económica y eficiente (VisitValencia, 2024).

Otro servicio destacado es el Bus Turistic, una excelente opción para conocer Valencia. Este servicio permite a los turistas acceder fácilmente y de manera flexible a los principales puntos de interés de la ciudad mediante un sistema de hop-on hop-off. Las rutas del bus turístico cubren atracciones icónicas como la Ciudad de las Artes y las Ciencias y la Catedral de Valencia, ofreciendo una perspectiva panorámica ideal para quienes buscan capturar la esencia de la ciudad en un corto período de tiempo. Sin embargo, actualmente no dispone de una parada cerca de la terminal de cruceros. (Valencia Bus Turistic, 2024).

Estos servicios no solo se destacan por su utilidad y eficiencia, sino también por cómo facilitan una integración fluida de los visitantes dentro del tejido urbano y cultural de Valencia. Esta integración contribuye a que la ciudad se convierta en un destino aún más atractivo para turistas internacionales, mejorando significativamente la experiencia de los cruceristas y promoviendo un turismo sostenible y accesible.

Además de los servicios mencionados, existen otros disponibles para los cruceristas en Valencia. Sin embargo, hay un margen significativo para mejorar la integración y accesibilidad de estos servicios. En el apartado de propuestas de mejora, se presentarán medidas específicas para optimizar la oferta actual y abordar las áreas de oportunidad, con el objetivo de mejorar la experiencia de los cruceristas y la eficiencia del transporte en la ciudad.

6.5 OPERATIVA E INFRAESTRUCTURA PARA CRUCERISTAS INDEPENDIENTES EN LA TERMINAL DE CRUCEROS DE VALENCIA

6.5.1 INTRODUCCIÓN

La terminal de cruceros de Valencia es un punto neurálgico donde convergen numerosos turistas que llegan a la ciudad por mar. La gestión de la movilidad de estos cruceristas, especialmente aquellos que optan por explorar Valencia de manera independiente, es fundamental para garantizar una experiencia satisfactoria y eficiente. Este apartado se centra en analizar tanto la operativa implementada por la EMT Valencia para atender a estos viajeros, como la infraestructura existente en la terminal que soporta diversos modos de transporte.

Un crucerista independiente se refiere a aquellos pasajeros de cruceros que prefieren organizar sus propias actividades y excursiones en lugar de optar por los tours organizados por las compañías de cruceros. Este grupo de turistas busca explorar el destino por su cuenta, utilizando los medios de transporte locales y tomando decisiones de manera autónoma. Este apartado se enfoca en estos cruceristas porque representan una parte significativa del turismo de cruceros y su movilidad eficiente impacta directamente en la percepción y satisfacción de la experiencia en la ciudad.

A través de un análisis detallado y el uso de imágenes, se presentará el recorrido que siguen los cruceristas desde su desembarco hasta las paradas de autobús, destacando los puntos clave de la operativa y las medidas adoptadas para optimizar el flujo de pasajeros. Además, se examinará la infraestructura disponible en la terminal, incluyendo no solo las paradas de autobús, sino también otros modos de transporte como taxis, servicios de bicicletas compartidas y áreas para vehículos privados.

Las imágenes adjuntas permitirán observar de primera mano el estado actual de la infraestructura y la operativa, así como identificar posibles márgenes de mejora. Este análisis integral ofrecerá una visión completa de cómo se gestiona la demanda de transporte de los

cruceristas independientes y proporcionará una base de conocimiento sobre cómo mejorar los servicios ofrecidos para satisfacer esta demanda de manera más eficiente, cuyas medidas serán planteadas en el apartado respectivo a propuestas de aplicación.

6.5.2 DESCRIPCIÓN DE LA TERMINAL DE CRUCEROS DEL PUERTO DE VALENCIA

UBICACIÓN Y ACCESIBILIDAD

La Terminal de Cruceros de Valencia está estratégicamente situada en el Puerto de Valencia (véase Figura 37), uno de los puertos más relevantes de la costa mediterránea española. Aunque no se encuentra lo suficientemente cerca del centro de la ciudad como para acceder a pie, la terminal es accesible mediante transporte público y taxis. Sin embargo, las conexiones no son tan rápidas y eficientes como podrían ser, lo que presenta un área de mejora significativa para facilitar el flujo de pasajeros hacia y desde la ciudad.

La terminal está conectada a través de varias rutas principales que permiten un acceso razonable y fácil, aunque existen ciertos puntos de mejora para optimizar estas conexiones.

Figura 37. Localización de la terminal de cruceros del Puerto de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS.

INFRAESTRUCTURA GENERAL

La infraestructura de la terminal de cruceros de Valencia está equipada con todas las características necesarias para manejar grandes volúmenes de pasajeros. Las instalaciones

incluyen amplias áreas de desembarco, zonas de espera cómodas y bien acondicionadas, servicios básicos como cafeterías y tiendas, y puntos de información turística que proporcionan recomendaciones personalizadas.

La terminal también dispone de avanzados sistemas de seguridad y control para garantizar la protección de los pasajeros. Además, hay accesos disponibles para el transporte público y taxis, aunque la optimización de estas infraestructuras podría mejorar aún más la experiencia de los turistas que desean explorar la ciudad por su cuenta.

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DISPONIBLE

La infraestructura de transporte disponible en la terminal de cruceros de Valencia es variada, aunque presenta ciertas áreas que podrían beneficiarse de mejoras significativas. Actualmente, la terminal cuenta con un amplio estacionamiento para vehículos privados y una parada de taxis cercana, lo cual facilita el transporte para aquellos pasajeros que optan por estos medios. Sin embargo, la parada de autobús más cercana se encuentra a unos cinco minutos a pie, lo que puede no ser ideal para todos los viajeros.

En las siguientes figuras 38 y 39, se puede observar la infraestructura existente en la terminal de cruceros del Puerto de Valencia:

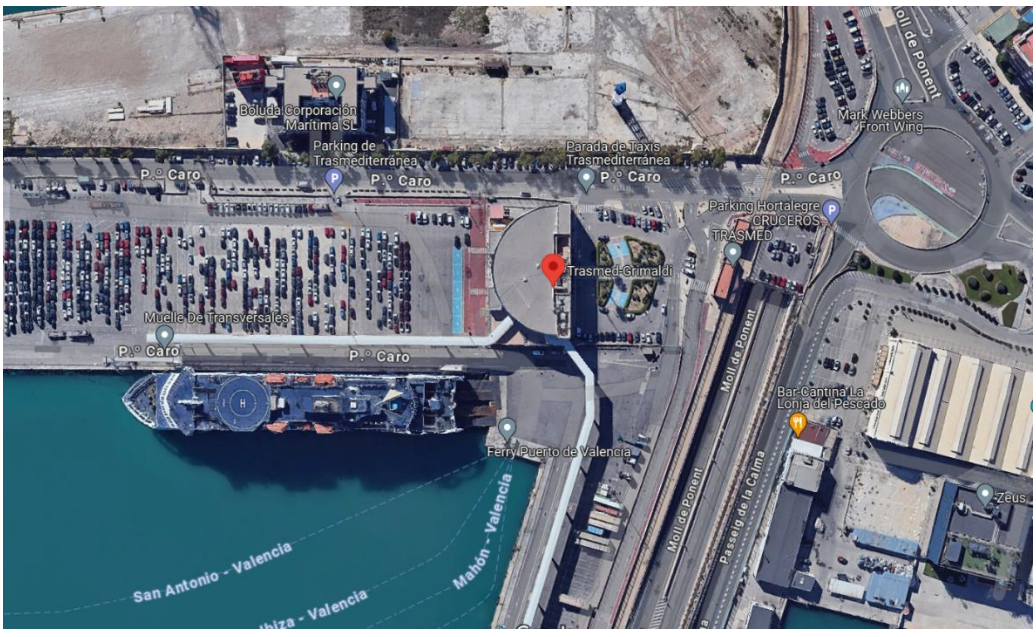


Figura 38. Visión general de la terminal de cruceros del Puerto de Valencia. Fuente: Google Earth (2024).

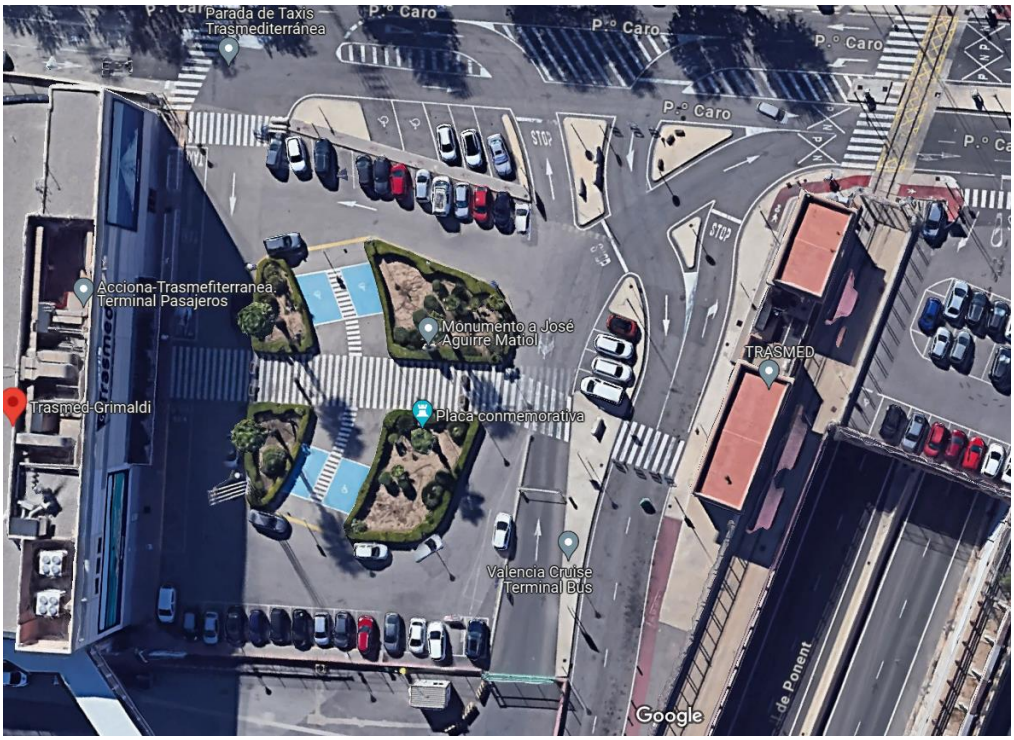


Figura 39. Infraestructura de transporte existente en la terminal de cruceros del Puerto de Valencia. Fuente: Google Earth (2024).

A primera vista, es evidente que la terminal no cuenta con una parada de autobús dentro de sus instalaciones, lo cual representa una desventaja para los pasajeros que prefieren este medio de transporte. Además, aunque es posible alquilar bicicletas en Valencia, no existe una zona específicamente delimitada para el alquiler de bicicletas en la propia terminal, lo que podría mejorar la experiencia de los turistas interesados en opciones de movilidad sostenible.

La terminal sí dispone de una parada de taxis y de numerosas plazas de estacionamiento, lo que facilita el acceso a transporte privado. Sin embargo, la falta de una parada de autobús y de instalaciones dedicadas para el alquiler de bicicletas destaca como áreas con un considerable margen de mejora.

6.5.3 TRAYECTO DE LOS CRUCERISTAS HACIA LA PARADA DE AUTOBÚS

El recorrido que los cruceristas independientes siguen desde la terminal de cruceros de Valencia hasta las paradas de autobús es crucial para asegurar una experiencia fluida y sin contratiempos. Al desembarcar, los cruceristas deben encontrar su propio camino desde las áreas de desembarco hasta la salida principal de la terminal. Este trayecto está diseñado para ser intuitivo, con marcas claras en el suelo que indican la dirección hacia las paradas de autobús.

Desde la salida de la terminal, las señales en el suelo guían a los cruceristas hacia las paradas de autobús más cercanas. Estas marcas son visibles y están ubicadas estratégicamente para minimizar la posibilidad de confusión entre los pasajeros. A lo largo del recorrido, hay puntos de información que detallan las líneas de autobús disponibles para llegar al centro de la ciudad y a la Ciudad de las Artes y las Ciencias.

El trayecto hacia las paradas de autobús incluye algunos cruces de calles y un cruce con una vía de tren de mercancías. Es fundamental que estos cruces estén diseñados para minimizar la exposición de los cruceristas a los vehículos y garantizar su seguridad. Las áreas de cruce están claramente señalizadas y equipadas con pasos de peatones seguros para reducir la interacción con el tráfico vehicular y ferroviario. Lo ideal sería evitar completamente la exposición de los turistas a estos cruces peligrosos.

Las imágenes adjuntas (véase Figura 40-44) en este apartado proporcionan una visualización clara de cada etapa del recorrido. La primera imagen muestra la salida principal de la terminal y la parada de taxis, así como a una cantidad considerable de personas esperando el servicio de taxis. La segunda y tercera imagen destacan el cartel de inicio del camino y las marcas direccionales en el suelo a lo largo del recorrido. La cuarta imagen muestra el punto de cruce con la vía de tren de mercancías, así como a dos cruceristas que han decidido explorar la ciudad de manera independiente, esperando el paso del tren. En la quinta y última imagen se observa una parte del recorrido sin marcas de señalización en la acera, aunque sí con señalización en las márgenes.

Figura 40. Salida de la terminal Trasmed de cruceros y parada de taxi. Fuente: Elaboración propia.

Figura 41. Cartel de indicación en la salida de la terminal. Fuente: Elaboración propia.

Figura 42. Marcas direccionales en el suelo a lo largo del recorrido. Fuente: Elaboración propia.

Figura 43. Punto de cruce con la vía del tren de mercancías. Fuente: Elaboración propia.

Figura 44. Parte del trayecto con la señalización en el suelo dañada. Fuente: Elaboración propia.

Este recorrido desde la terminal hasta las paradas de autobús es fundamental para la experiencia de los cruceristas independientes. La evaluación constante de la efectividad de estas medidas y la implementación de mejoras adicionales donde sea necesario garantizarán una experiencia óptima para todos los usuarios.

6.5.4 OPERATIVA DE LA EMT PARA CRUCERISTAS INDEPENDIENTES

La EMT Valencia desempeña un papel esencial en la gestión de la movilidad de los cruceristas independientes que llegan a la ciudad. Con el aumento del número de cruceristas que optan por explorar Valencia por su cuenta, la EMT ha implementado una serie de medidas para asegurar que el servicio de transporte público continúe siendo eficiente y accesible, incluso en días de alta demanda, aunque no siempre es suficiente.

Para atender la demanda específica de los cruceristas y, al mismo tiempo, garantizar que los residentes locales no vean afectado su servicio, la EMT ha adaptado sus operaciones en días de desembarco de cruceros. Una de las principales estrategias es el refuerzo de las líneas de autobús que conectan la terminal de cruceros con los puntos clave de la ciudad. En particular, la línea 95, que tiene una parada en 'Pont de les Drassanes', ha sido designada para aliviar la carga de la línea 4, que en días de desembarco experimenta una alta demanda.

En días de desembarco, se incrementa la frecuencia de los autobuses en estas líneas para manejar el mayor flujo de pasajeros. Esta medida busca asegurar que los residentes locales puedan utilizar el servicio sin experimentar retrasos significativos. Además, se han implementado paradas específicas para los cruceristas, separadas de las paradas habituales, para gestionar mejor el flujo de pasajeros y evitar aglomeraciones, protegiendo así la calidad del servicio para los ciudadanos.

Para gestionar eficazmente este aumento de pasajeros, la EMT asigna a un empleado en la parada de autobús principal. Este empleado tiene la tarea de desviar a los cruceristas a una parada específica en la calle de enfrente, donde se les dirige a autobuses de refuerzo dedicados exclusivamente a los turistas de cruceros. Esta estrategia permite una mejor gestión del flujo de pasajeros y asegura que los autobuses regulares no se vean saturados.

Además de este empleado, la EMT cuenta con otros responsables que están en constante comunicación con la central. Estos responsables monitorean la demanda en tiempo real y ajustan los recursos según sea necesario. Esta comunicación continua permite a la EMT desplegar refuerzos adicionales de manera oportuna y adaptarse a las fluctuaciones en la demanda de manera eficiente.

En las siguientes imágenes (véase Figura 45-49), tomadas el día 15 de mayo por la mañana por el presente autor del trabajo final de máster, se muestra la operativa de la EMT y los picos de demanda de cruceristas aproximándose a la parada de autobús:

Figura 45. Un grupo de cruceristas recorriendo el camino desde la terminal de cruceros hasta la parada de autobús. Fuente: Elaboración propia.

Figura 46. Dos trabajadores de la EMT Valencia (individuo camiseta y gorra roja, individuo camisa blanca) preparados para recibir al grupo de cruceristas y proporcionarles información. Fuente: Elaboración propia.

Figura 47. La parada de autobús con un volumen considerable de turistas, esperando recibir indicaciones. Fuente: Elaboración propia.

Figura 48. El grupo de cruceristas esperando el autobús de la L4 o L95, coordinados por un encargado de EMT Valencia. Fuente: Elaboración propia.

Figura 49. Los pasajeros subiendo al autobús, una vez ha llegado, con una cola considerable. Fuente: Elaboración propia.

Estas imágenes ilustran la importancia de una operativa bien coordinada para asegurar que los cruceristas independientes tengan una experiencia de transporte fluida y satisfactoria, al mismo tiempo que se mantiene la eficiencia del servicio para los residentes locales.

6.5.5 CONCLUSIONES

La gestión de la movilidad de los cruceristas independientes que desembarcan en la terminal de Valencia representa un desafío logístico significativo que la EMT Valencia aborda con dedicación. La implementación de medidas específicas para asegurar que los residentes locales sigan recibiendo un servicio de transporte público de alta calidad, incluso en días de alta demanda, refleja el compromiso de la EMT con la eficiencia y la satisfacción del usuario.

La señalización existente y la estrategia planteada por la EMT son fundamentales para gestionar esta demanda. Sin embargo, en días puntuales, la afluencia de cruceristas independientes es tan elevada que la gestión eficaz se vuelve un reto considerable. A pesar de los esfuerzos por mantener un servicio fluido, siempre hay margen de mejora.

Una mejora significativa podría lograrse mediante la implementación de tecnologías que proporcionen información en tiempo real a los pasajeros, mejorando así la experiencia y la capacidad de planificación de sus desplazamientos. Además, una mejor coordinación con las navieras permitiría prever picos de demanda y ajustar los recursos de manera proactiva.

La creación de rutas de autobús dedicadas exclusivamente a los cruceristas durante la temporada alta sería otra medida efectiva para optimizar el servicio. Esto no solo mejoraría la experiencia del crucerista, sino que también reduciría la presión sobre las rutas regulares, beneficiando a los residentes locales.

Destacamos que, si la terminal de cruceros contara con una parada de autobús con más facilidades, probablemente no sería necesario destinar tantos recursos por parte de la EMT ni dar tantas indicaciones para desviar los flujos de tráfico. Una parada bien equipada y estratégicamente ubicada podría absorber gran parte de la demanda de manera más eficiente, minimizando la necesidad de intervención adicional.

La continua evaluación y mejora de estas estrategias serán esenciales para enfrentar los desafíos futuros y mantener a Valencia como un destino atractivo y bien gestionado para los cruceristas. En el correspondiente apartado de "Propuestas de Aplicación", se ofrecerán recomendaciones específicas para optimizar la operativa de la EMT y la infraestructura de la terminal, asegurando que tanto los cruceristas como los residentes de Valencia continúen recibiendo un servicio de transporte público eficiente y de alta calidad.

7. ESTUDIO DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD EN EL ENTORNO DE LA TERMINAL DE CRUCEROS DE VALENCIA

7. ESTUDIO DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD EN EL ENTORNO DE LA TERMINAL DE PASAJEROS DE CRUCEROS DE VALENCIA

7.1 INTRODUCCIÓN AL ESTUDIO DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD

Los estudios de movilidad y el uso de nuevas tecnologías están desempeñando un papel central en la planificación urbana contemporánea, especialmente en entornos complejos como los alrededores de las terminales de cruceros. Las herramientas modernas de análisis de datos permiten una comprensión más detallada de los patrones de movilidad, y es precisamente este enfoque el que se emplea en el presente apartado (García Ramos & Rodrigo, s. f.).

Este apartado se centra en analizar y comprender la demanda de movilidad en el entorno de la terminal de cruceros del Puerto de Valencia, una de las principales puertas de entrada turística de la ciudad. Se investigarán los patrones de comportamiento tanto de los pasajeros que desembarcan de los cruceros como de los residentes locales, con un enfoque particular en la utilización actual de las redes de transporte urbano.

Comprender en detalle cómo se comportan los residentes y visitantes cerca del puerto es vital para dirigir eficazmente cualquier iniciativa destinada a optimizar la infraestructura de transporte y mejorar los servicios asociados. Esto es crucial para la gestión y planificación del destino, ya que permite desarrollar nuevos productos turísticos, mejorar el atractivo del destino y la satisfacción de la demanda, diversificar los atractivos turísticos y la oferta complementaria, configurar la red de transporte y los servicios básicos, y crear estrategias para mejorar los flujos de visitantes (Navarro-Ruiz et al., 2020).

Sin embargo, el análisis de los movimientos intradestino se ha visto dificultado por tres razones fundamentales: la necesidad de una mayor precisión en los datos, la escasa confiabilidad de la información aportada por los turistas y la falta de un marco teórico adecuado (McKercher y Zoltan, 2014). Aunque los nuevos dispositivos tecnológicos permiten superar las dos primeras dificultades, esto no se consigue de forma sencilla ni automática (Navarro-Ruiz et al., 2020).

El objetivo de este estudio preliminar es establecer un marco de referencia para explorar las diversas facetas de la movilidad turística. Esto incluye la evaluación de patrones de tráfico

peatonal y vehicular, las preferencias sobre los modos de transporte y la identificación de posibles cuellos de botella que podrían estar comprometiendo la eficiencia del sistema de transporte existente.

Para ello, se utilizarán diversas fuentes de información, incluidos datos de observaciones directas, encuestas a turistas y análisis de movimientos mediante sistemas GPS y otras tecnologías, empleando en todos los casos las matrices origen-destino. Mediante la fusión de datos, como se ha desarrollado en apartados anteriores de este estudio, se busca garantizar una comprensión profunda de las dinámicas de movilidad en el área del puerto y su interacción con el resto de la ciudad.

Se estudiarán todas las fuentes de información disponibles a día de hoy con el objetivo de extraer la máxima información posible. En caso de no poder obtener conclusiones certeras, se analizarán las razones detrás de estas limitaciones para identificar áreas de mejora y sugerir futuras líneas de investigación.

Los resultados obtenidos constituirán la base para las políticas y medidas de transporte que se propongan más adelante en este trabajo. Con estos datos, aspiramos a mejorar la sostenibilidad y la experiencia turística en Valencia, proyectando soluciones a largo plazo que beneficien tanto a los residentes como a los visitantes.

En primer lugar, se presentará la metodología seguida para el estudio de la demanda de movilidad y, posteriormente, se profundizará en el análisis de los datos proporcionados por cada una de las fuentes disponibles. Se analizarán los datos del MITMA, seguidos por los del PMOME, y se concluirá con las conclusiones destacadas de los respectivos análisis.

7.2 METODOLOGÍA SEGUIDA PARA EL ESTUDIO DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD

El estudio de la demanda de movilidad, especialmente en áreas complejas como el entorno de la terminal de cruceros, no puede depender de una única fuente de información debido a que no existe una fuente desarrollada específicamente para estas condiciones. Cada fuente de datos ofrece perspectivas únicas y, dependiendo del contexto del estudio, puede ser más adecuada una u otra. Por ello, la fusión de datos y el análisis de múltiples fuentes son esenciales para obtener resultados confiables y representativos.

Para analizar la demanda de movilidad en el entorno de la terminal de cruceros de Valencia, se han utilizado diversas fuentes: artículos basados en encuestas, datos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Valencia (PMOME), que proporcionan información valiosa sobre patrones de tráfico y uso de transporte en el Área Metropolitana de Valencia, y datos del 'Estudios de Movilidad con Big Data' del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA). Aunque esta última fuente aún está en proceso de actualización y carece de algunos datos específicos sobre la movilidad de turistas de cruceros, la información disponible permite comprender las dinámicas generales en el entorno de la terminal.

De cada una de las fuentes comentadas, se realizará un análisis exhaustivo con el objetivo de poder sacar las mayores conclusiones posibles en cuanto a la movilidad de los cruceristas o en el entorno de la terminal de pasajeros de cruceros de la ciudad de Valencia. Todo con el objetivo, de poder tener cuanta más información relevante posible para proponer mejoras en la movilidad existente.

Es importante destacar que tanto los datos del PMOME como los del MITMA están organizados en matrices O-D (Origen-Destino), sobre las cuales se profundizará en el siguiente subapartado. Más adelante, se detallará la metodología específica de cada fuente de información, los resultados obtenidos y las conclusiones derivadas del análisis detallado de estos datos.

7.2.1 MATRICES O-D (ORIGEN- DESTINO)

Tanto la base de datos del MITMA, así como la del PMOME, trabajan con matrices origen-destino (O-D). Por lo que previo al estudio de los resultados obtenidos, resulta relevante profundizar en este concepto.

Las Matrices Origen-Destino (O-D) son herramientas clave para la gestión del tráfico y la movilidad urbana. Estas matrices ofrecen una representación tabular o gráfica de los flujos de viajes entre distintas ubicaciones dentro de una red de transporte, como distritos, ciudades o barrios. Son fundamentales para analizar y planificar los flujos de transporte, ya que permiten visualizar y comprender los patrones de desplazamiento de personas y vehículos, lo cual es crucial para la toma de decisiones informadas en la gestión del tráfico (Jorrín Abellán, 2023).

Estas matrices se construyen utilizando varios métodos, que incluyen encuestas, registros de viajes de transporte público, datos de peaje y navegación GPS (Floating Car Data,

FCD). Además, la incorporación de nuevas tecnologías y el uso de big data, como los datos generados a partir de redes sociales y registros de telefonía móvil, están complementando y, en algunos casos, reemplazando las fuentes tradicionales. Esto permite actualizaciones más frecuentes y una mayor resolución espacial y temporal (Jorrín Abellán, 2023).

La utilidad de las Matrices Origen-Destino radica en su capacidad para proporcionar una visión completa de cómo las personas y los vehículos se desplazan dentro de un área determinada. Esto permite a los expertos en movilidad y gestión del tráfico comprender las demandas de transporte, identificar patrones de movilidad, evaluar la eficiencia del sistema y tomar decisiones estratégicas para mejorar la calidad y la fluidez del tráfico (Jorrín Abellán, 2023).

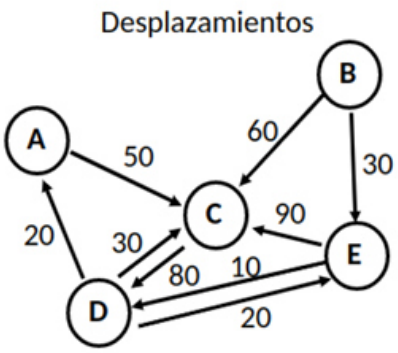
Con estas matrices, los planificadores y gestores de tráfico pueden identificar áreas con alta concentración de viajes, rutas críticas, puntos de congestión y desequilibrios en el flujo de tráfico. Esta información es valiosa para diseñar infraestructuras de transporte eficientes, optimizar la red existente, implementar políticas de gestión del tráfico y planificar sistemas de transporte público efectivos. También son fundamentales para evaluar el impacto de medidas de gestión de la movilidad, como mejoras en el transporte público, al analizar el cambio en los flujos de viaje y evaluar la eficacia de las intervenciones (Jorrín Abellán, 2023).

En resumen, las Matrices Origen-Destino son herramientas esenciales para la gestión del tráfico y la movilidad. Proporcionan una representación detallada de los flujos de viaje entre distintas ubicaciones en una red de transporte, permitiendo comprender los patrones de movilidad, identificar desafíos y oportunidades, y tomar decisiones estratégicas para mejorar la eficiencia y la calidad del sistema de transporte (Jorrín Abellán, 2023).

ESTRUCTURA DE LAS MATRICES ORIGEN DESTINO

Una matriz origen-destino contiene en la fila i y columna j el elemento mij, que representa el número de viajes desde la zona de origen i a la zona destino j. Generalmente, en el ámbito de la movilidad aplicada a vehículos, las zonas se denominan zonas de análisis de tráfico (TAZ), y se crean a partir de la división del área de estudio. Esta división se realiza en base a la aplicación de uso y la información disponible (Hurtado Villasante, 2023). Por ejemplo, al analizar los patrones de desplazamiento en una ciudad, es común emplear los distritos o los barrios como zonas de análisis de tráfico. En el caso particular de la terminal de cruceros, en la base de datos del MITMA, la zonificación se establece a nivel distrito, mientras que, para el PMOME, la zonificación es más detallada.

En la siguiente figura, se muestra un ejemplo de matriz origen-destino:



Matriz origen-destino

	A	B	C	D	E
A	0	0	50	0	0
B	0	0	60	0	30
C	0	0	0	30	0
D	20	0	80	0	20
E	0	0	90	10	0

Figura 50. Ejemplo de matriz origen-destino. Fuente: Hurtado Villasante (2023).

7.3 ANÁLISIS DE DATOS DE LOS ESTUDIO DE MOVILIDAD CON BIG DATA (MITMA)

7.3.1 INTRODUCCIÓN AL ANÁLISIS DE DATOS DEL MITMA

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, realiza "Estudios de prospectiva de demanda" para mejorar la planificación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte. Tradicionalmente, estos estudios se basaban en encuestas "Movilia", la última de las cuales se realizó en 2007. Sin embargo, la proliferación de datos geolocalizados de dispositivos móviles ha permitido adoptar una metodología más eficiente y económica, eliminando algunas de las principales limitaciones de las encuestas tradicionales (Secretaría de Estado de Infraestructuras, 20(Ed, 20.

En 2017, la Secretaría lanzó el "Estudio de la movilidad interprovincial de viajeros aplicando la tecnología big data", utilizando datos de telefonía móvil. En 2020, se llevó a cabo un estudio similar durante el Estado de Alarma por COVID-19. Basándose en estos precedentes, el MITMA ha lanzado el "Estudio de Movilidad de Viajeros de ámbito nacional aplicando la tecnología Big Data" para ampliar y profundizar en este enfoque (Secretaría de Estado de Infraestructuras, 2023).

Este apartado presenta un estudio exhaustivo de los datos de movilidad con big data del MITMA, obtenidos a partir de datos de telefonía móvil, con el objetivo de extraer conclusiones sobre la movilidad de turistas de cruceros en Valencia. Se detalla la metodología de la base de

datos del MITMA, el tratamiento de estos datos, los resultados obtenidos y las conclusiones principales.

El proyecto se divide en tres tipos de estudios (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2024a):

- Estudios básicos: Análisis diario de la movilidad de residentes en España a nivel de distrito censal, incluyendo matrices de viajes, pernoctaciones y personas.
- Estudios completos: Análisis mensual y en días singulares de la movilidad de residentes y visitantes extranjeros, diferenciando por modo de transporte y otros indicadores.
- Rutas por carretera: Análisis de rutas de desplazamientos por carretera en dos períodos temporales al año.

Para este estudio, se utilizan principalmente los estudios básicos y completos, con datos disponibles desde enero de 2022 en formato CSV, procesados con Microsoft Excel. La estructura detallada de estos datos se encuentra en la página del proyecto de "Estudio de la movilidad con big data".

El estudio del MITMA (Secretaría de Estado de Infraestructuras, 2023) se centra en los siguientes aspectos:

- Viajes: Se analizan viajes de más de 500 metros con origen y/o destino en el territorio nacional, considerando residentes en España.
- Período de Estudio: Desde el 1 de enero de 2022, con una duración mínima de 18 meses, extensible hasta 36 meses.
- Zonificación: La base se compone de 3.909 zonas (agregaciones de distritos censales en España y zonas NUTS-3 para Francia y Portugal). Además, los resultados se presentan a nivel municipal (2.735 zonas) y de grandes áreas urbanas (2.203 zonas).
- Resolución Temporal: Los estudios básicos segmentan los viajes por franjas horarias de una hora, mientras que los estudios completos proporcionan información diaria.
- Distancia de Viaje: Las distancias se categorizan en intervalos: 500 metros-2 km, 2-10 km, 10-50 km, y >50 km. Para viajes internacionales, se mide la distancia hasta el punto de entrada/salida en España.
- Propósito de Viaje: Los viajes se clasifican según la actividad en origen y destino: casa, trabajo/estudio, otras actividades frecuentes y esporádicas.

- Perfil Sociodemográfico: Segmentación por lugar de residencia (provincial), edad (0-24, 25-44, 45-64, ≥ 65), sexo (hombre/mujer) y nivel de renta (<10k, 10-15k, >15k euros).

Es importante destacar que no se dispone de datos de telefonía móvil de personas no residentes en España, lo que limita la validez de los datos para analizar la movilidad de cruceristas extranjeros en Valencia. Sin embargo, estos datos permiten entender cómo se desplazan los residentes de Valencia y España, útil para optimizar la logística terrestre del tráfico de cruceristas al prever cómo afectarán los picos de turistas a los flujos actuales.

Para el procesamiento de datos, cada tipo de estudio (básico o completo) ha sido filtrado de manera específica para maximizar la comprensión de los flujos de movilidad actuales. Además del número de desplazamientos, se han analizado datos demográficos como edad y sexo para obtener conclusiones más detalladas.

El análisis se realiza transformando los datos CSV del MITMA a formato .xlsx utilizando Microsoft Excel. Debido al gran tamaño de los archivos CSV (4-8 millones de columnas), se abren como 'Informe de tabla dinámica' para aplicar filtros específicos según el tipo de estudio. Estos filtros se detallarán en los apartados correspondientes.

7.3.2 FUENTES DE DATOS UTILIZADAS

La principal fuente de datos son los registros anonimizados de telefonía móvil, cumpliendo con la Ley Orgánica 3/2018 de Protección de Datos Personales. La muestra incluye más de 13 millones de líneas móviles proporcionadas por Orange España (Secretaría de Estado de Infraestructuras, 2023).

Los datos se clasifican en tres categorías:

- Datos de eventos registrados
- Datos de la topología de la red de telefonía móvil
- Datos sociodemográficos

En este proyecto del MITMA se han mejorado los datos en términos de granularidad temporal respecto a estudios anteriores.

Respecto a la distinta agregación de datos que compone la presente base de datos (Secretaría de Estado de Infraestructuras, 2023):

USOS DEL SUELO

Se utilizan datos del Sistema de Información sobre Ocupación del Suelo de España (SIOSE) y otras bases autonómicas, además de la ubicación de centros educativos del Instituto Geográfico Nacional, para caracterizar las actividades identificadas.

DATOS DE POBLACIÓN

Para la elevación de la muestra se utilizan datos del Padrón Municipal de Habitantes.

DATOS DE LA RED DE TRANSPORTE

Los algoritmos para identificar viajes usan información de la red de transporte (localización de aeropuertos, red ferroviaria, etc.) para diferenciar entre actividades de inicio/fin de viaje y paradas intermedias.

7.3.3 METODOLOGÍA Y SOLUCIÓN TÉCNICA

En la siguiente figura, se muestra de manera esquematizada, la solución técnica empleada en el proyecto del MITMA:

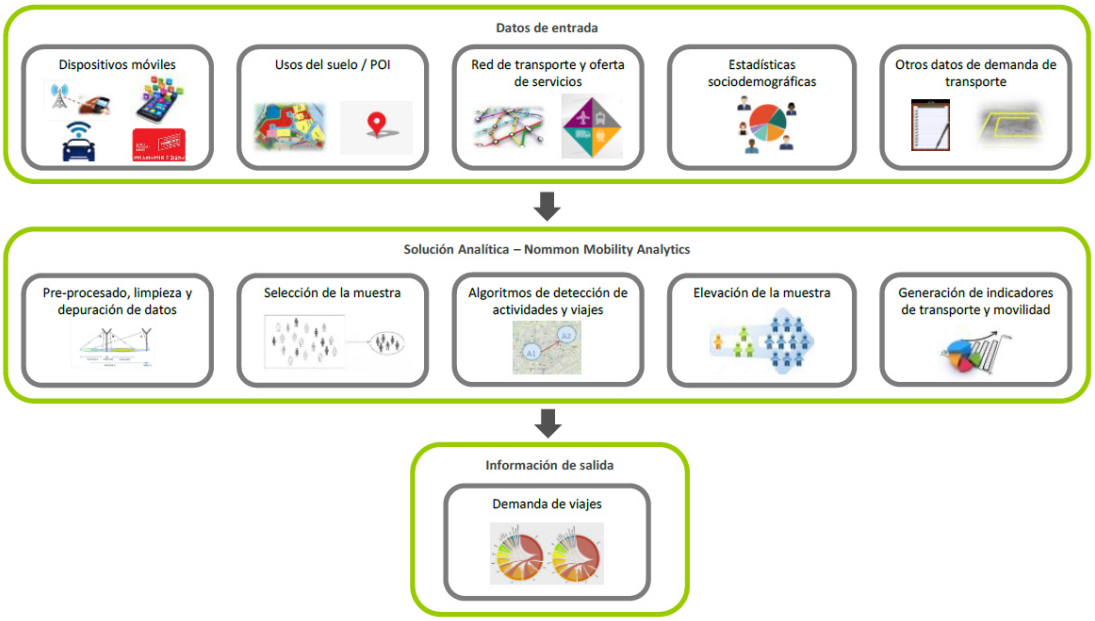


Figura 51. Esquema de alto nivel de la solución técnica empleada en el proyecto. Fuente: Secretaría de Estado de Infraestructuras (2023).

Los procesos se realizan dentro de la infraestructura del operador móvil, proporcionando al Ministerio información agregada y anonimizada.

El proceso analítico comienza con la recolección de datos de dispositivos móviles, complementados con información sobre el uso del suelo, puntos de interés, infraestructuras de transporte, servicios y estadísticas sociodemográficas. Estos datos se pre-procesan, limpian y depuran para garantizar su precisión (Secretaría de Estado de Infraestructuras, 2023).

Posteriormente, se selecciona una muestra representativa para detectar patrones de actividad y viaje mediante algoritmos especializados. Esta muestra se ajusta para reflejar con precisión la población total de la zona estudiada, un proceso conocido como elevación de la muestra (Secretaría de Estado de Infraestructuras, 2023).

Finalmente, se generan indicadores de transporte y movilidad que reflejan aspectos como la intensidad del tráfico y los tiempos de viaje. La información resultante permite visualizar el flujo y los patrones de movilidad en matrices origen-destino, facilitando la planificación de transporte y la gestión de la movilidad urbana (Secretaría de Estado de Infraestructuras, 2023).

El resultado de la metodología anterior son una serie de entregables disponibles en la página web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a partir de los cuales se ha trabajado en el presente estudio.

Los resultados están disponibles en la página web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y se utilizan en el presente estudio. La fiabilidad de los resultados se basa en la suposición de que la muestra de usuarios de uno de los tres principales operadores es representativa de la población residente, aunque se reconocen limitaciones tecnológicas, como la menor representación de niños pequeños y ancianos de edad avanzada (Secretaría de Estado de Infraestructuras, 2023).

7.3.4 ZONIFICACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

Como se ha descrito previamente, el proyecto de ‘Estudio de Movilidad con Big Data’ se divide en tres tipos de estudios. Después de un análisis detallado, se concluye que los ‘Estudios Básicos’ y los ‘Estudios Completos’ son los que pueden proporcionar conclusiones válidas para este proyecto. A continuación, se dedica un apartado a cada uno de estos estudios, ya que, aunque los datos difieren entre ellos, es posible extraer conclusiones comunes.

Ambos estudios utilizan la misma resolución espacial, que abarca todo el territorio nacional. Sin embargo, el presente estudio se enfoca en mejorar la movilidad de los cruceristas en la ciudad y el Puerto de Valencia. Por lo tanto, se consideran únicamente los datos de los 19

distritos que componen la ciudad de Valencia, utilizando la resolución a nivel de distrito, que es la más detallada disponible.

La selección de estos distritos se debe a la necesidad de gestionar el flujo de cruceristas, que representan un incremento temporal en el tráfico diario de Valencia. Integrar este flujo en la red de transporte público existente es esencial para mejorar la eficiencia y la experiencia de los visitantes. Dado que los cruceristas suelen tener un tiempo limitado para visitar la ciudad, se concentran en áreas conocidas como la Ciudad de las Artes y las Ciencias o el Centro Histórico.

Los 19 distritos de la ciudad de Valencia son:

1. Ciutat Vella
2. L'Eixample
3. Extramurs
4. Campanar
5. La Saïdia
6. El Pla del Real
7. L'Olivereta
8. Patraix
9. Jesús
10. Quatre Carreres
11. Poblats Marítims
12. Camins al Grau
13. Algirós
14. Benimaclet
15. Rascanya
16. Benicalap
17. Pobles del Nord
18. Pobles de l'Oest
19. Pobles del Sud

La terminal de cruceros del Puerto de Valencia, así como el puerto en su totalidad, se encuentran en el distrito 11, denominado Poblats Marítims (véase Figura 53). Por lo tanto, el foco principal de este estudio estará en torno a este distrito.

A continuación, se presenta una figura que muestra la distribución de los distritos mencionados (véase Figura 52):

Figura 52. Distribución de los 19 distritos de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS.

Figura 53. Distrito 11 donde se encuentra la terminal de pasajeros del Puerto de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS.

7.3.5 ESTUDIOS COMPLETOS

Los estudios completos del MITMA ofrecen datos mensuales sobre los flujos de movilidad a nivel de distrito. Estos estudios proporcionan información actualizada hasta abril de 2024, aunque todavía falta publicar algunos datos adicionales. Actualmente, se dispone de los "Estudios completos de movilidad obligada por distritos", que se analizarán en este apartado. En el futuro, se incluirán datos de residentes extranjeros, pero por ahora solo se dispone de datos de residentes en España.

7.3.5.1 TRATAMIENTO DE LOS DATOS

Para extraer conclusiones relevantes y compararlas con otras bases de datos, se analiza la movilidad en la ciudad de Valencia, específicamente en el distrito que incluye la terminal de cruceros, para todos los meses de 2022 y 2023. La resolución temporal varía entre estudios básicos y completos, pero ambos incluyen datos desde 2020 hasta 2023. Este estudio se centra en los años 2022 y 2023, considerados post-pandemia.

Los estudios completos proporcionan datos mensuales, lo que limita el análisis detallado, pero permite identificar los viajes más frecuentes desde la terminal de cruceros y validar resultados con los estudios básicos. En total, se disponen de datos de 3.692 distritos, de los cuales solo 19 corresponden a la ciudad de Valencia (códigos 46250001 a 46250019). El distrito de la terminal de pasajeros es el 4625011 (Poblats Marítims).

El análisis mensual incluye:

- Número total de desplazamientos mensuales.
- Desplazamientos entre el distrito 11 y los otros 18 distritos de Valencia.
- Desplazamientos por sexo (hombre/mujer) y rango de edad (0-25, 25-45, 45-65, 65-100 años).

Utilizando Microsoft Excel, los datos CSV se transforman en archivos .xlsx y se analizan mediante informes de tabla dinámica para manejar grandes volúmenes de datos (4-8 millones de columnas). Los campos de análisis incluyen:

- Destino: destino del desplazamiento.
- Origen: origen del desplazamiento.
- Edad: clasificación en cuatro rangos de edad
- Mes: mes del estudio.
- Sexo: diferenciación entre hombres y mujeres.

- Personas: número de personas que realizan cada trayecto.

Para este estudio, se filtran los datos de los 19 distritos de Valencia, con un enfoque particular en el distrito 11 como origen o destino. Como mediante los estudios completos, es posible estudiar tanto el sentido de origen como de destino y con el objetivo de poder obtener el mayor número posible de conclusiones, se estudian ambos. Para otro tipo de datos, como se verá más adelante esto no es posible, o complica mucho el tratamiento de los datos. Este filtrado se realiza para optimizar el flujo de cruceristas y entender su impacto en la movilidad local.

7.3.5.2 RESULTADOS

Los resultados del análisis de los estudios completos, basados en el tratamiento de datos descrito, se detallan en el 'Anejo III. Resultados Ministerio Transporte y Movilidad Sostenible (MITMA)', donde se adjuntan las tablas a partir de las cuales se generan los resultados mostrados a continuación. A continuación, se presenta una tabla resumen para cada una de las cuatro combinaciones analizadas: los años 2022 y 2023, con el distrito 4625011 como origen o destino. Por otro lado, en el 'Anejo II. Planos', se adjuntan mapas de color graduados en función de la demanda para cada uno de los distritos objeto de estudio, a partir de los cuales se pueden analizar los resultados obtenidos de manera muy visual e intuitiva.

Como observaciones, en cada una de las cuatro combinaciones, se observa un pequeño porcentaje de viajes (2-5%) que no se identifican con ningún grupo de edad ni sexo debido a la limitación de la fuente de datos. Sin embargo, esta discrepancia es mínima y no afecta significativamente el análisis y las conclusiones.

A continuación, se muestran los resultados para cada una de las combinaciones propuestas (véase Tabla 5-8):

ORIGEN – 4625011 – AÑO 2022

RESULTADOS AÑO 2022 DISTRITO 11 ORIGEN		
DATOS TOTALES	Media Mensual	Total anual
NºDesplazamientos totales	476.721	5.720.652
Enero-Junio	472.999	2.837.993
Julio-Diciembre	480.443	2.882.659
Mes de máximos desplazamientos		
Junio		536.579
Distritos con más desplazamientos de media		
4625011		84.263
4625012		66.163
4625013		63.790
ANÁLISIS DEMOGRÁFICO		
SEXO		
Desplazamientos hombres		2.735.345
Desplazamientos mujer		2.753.497
EDAD		
0-25		1.303.565
25-45		1.629.504
45-65		1.771.193
65-100		784.581

Tabla 5. Resultados de movilidad del año 2022 en la ciudad de Valencia tomando el distrito 11 como origen. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de estudios completos de movilidad obligada (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2024).

El distrito 4625011, donde se encuentra la terminal de pasajeros de cruceros del Puerto de Valencia, muestra un promedio mensual de 476.721 desplazamientos hacia los otros distritos de Valencia. Estos desplazamientos incluyen todos los medios de transporte.

En cuanto a la distribución anual, las cifras son casi iguales en ambos semestres, con junio registrando el mayor número de desplazamientos.

Distribución entre distritos:

- Principal destino: El propio distrito 4625011, debido a los desplazamientos diarios relacionados con las tareas del hogar.
- Distritos colindantes: Los distritos cercanos presentan altos números de desplazamientos, reflejando una movilidad intensa en áreas adyacentes.
- Otros destinos significativos:
    - Distritos 4625001 y 4625002 (centro histórico), con un alto volumen de desplazamientos.

- Distritos 4625006 y 4625015, dependiendo del mes y circunstancias específicas.

Análisis demográfico:

- Por sexo: Los desplazamientos realizados por mujeres son ligeramente superiores a los de los hombres, aunque la diferencia es mínima.
- Por grupos de Edad:
  - 45-65 años: Este grupo realiza el mayor número de desplazamientos diarios.
  - 65-100 años: Este grupo realiza el menor número de desplazamientos.

ORIGEN – 4625011 – AÑO 2023

RESULTADOS AÑO 2023 DISTRITO 11 ORIGEN		
DATOS TOTALES	Media mensual	Total anual
NºDesplazamientos totales	493.567	5.922.800
Enero-Junio	503.628	3.021.767
Julio-Diciembre	483.505	2.901.032
Mes de máximos desplazamientos		
Junio		548.406
Distritos con más desplazamientos de media		
4625011		86.438
4625012		69.488
4625013		67.334
ANÁLISIS DEMOGRÁFICO		
SEXO		
Desplazamientos hombres		2.826.011
Desplazamientos mujer		2.863.301
EDAD		
0-25		1.325.653
25-45		1.664.562
45-65		1.873.890
65-100		825.207

Tabla 6. Resultados de movilidad del año 2023 en la ciudad de Valencia tomando el distrito 11 como origen. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de estudios completos de movilidad obligada (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2024).

En 2023, el distrito 4625011, donde se encuentra la terminal de pasajeros de cruceros del Puerto de Valencia, muestra un promedio mensual de 493.567 desplazamientos hacia los otros distritos de Valencia, una cifra ligeramente superior a la de 2022.

En cuanto a la distribución anual, los desplazamientos durante el primer semestre (enero a junio) son ligeramente superiores a los del segundo semestre (julio a diciembre). Junio registra la mayor cantidad de desplazamientos.

Distribución entre distritos:

- Principal destino: El propio distrito 46250011 sigue siendo el principal receptor de desplazamientos, debido a las actividades diarias.
- Distritos colindantes: Los distritos adyacentes continúan registrando un alto número de desplazamientos.
- Otros destinos significativos: La distribución se mantiene similar a 2022, con distritos como 4625001 y 4625002 (centro histórico) y los distritos 4625006 y 4625015 recibiendo un volumen considerable de desplazamientos.

Análisis demográfico:

- Por sexo: La distribución de desplazamientos por género es muy similar a la de 2022, con una ligera predominancia de las mujeres.
- Por grupos de edad:
    - 45-65 años: Este grupo sigue siendo el que más desplazamientos diarios realiza.
    - 65-100 años: Este grupo continúa siendo el que menos se desplaza.

Estos resultados confirman tendencias similares a las observadas en 2022, proporcionando una continuidad en la comprensión de los patrones de movilidad en el distrito 4625011.

DESTINO – 4625011 – AÑO 2022

RESULTADOS AÑO 2022 DISTRITO 11 DESTINO		
DATOS TOTALES	Media mensual	Total anual
NºDesplazamientos totales	476.735	5.720.815
Enero-Junio	472.481	2.834.884
Julio-Diciembre	480.988	2.885.931
Mes de máximos desplazamientos		
Junio		539.551
Distritos con más desplazamientos de media		
4625011		84.263
4625012		66.372
4625013		63.324
ANÁLISIS DEMOGRÁFICO		
SEXO		
Desplazamientos hombres		2.731.372
Desplazamientos mujer		2.755.513
EDAD		
0-25		1.298.709
25-45		1.633.037
45-65		1.772.996
65-100		782.142

Tabla 7. Resultados de movilidad del año 2022 en la ciudad de Valencia tomando el distrito 11 como destino. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de estudios completos de movilidad obligada (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2024).

Este análisis se centra en los desplazamientos con destino al distrito 4625011, que alberga la terminal de cruceros del Puerto de Valencia. El objetivo es identificar los distritos de origen de la mayoría de estos desplazamientos.

En 2022, el número promedio mensual de desplazamientos hacia el distrito 4625011 es de 476.735, muy similar a la cifra registrada cuando se toma este distrito como origen.

Los desplazamientos son consistentes a lo largo del año, con una ligera superioridad en el segundo semestre (julio a diciembre). Junio es el mes con el mayor número de desplazamientos, similar a los datos de origen.

Distribución entre distritos:

- Principal origen: El propio distrito 4625011 recibe la mayoría de los desplazamientos, reflejando la movilidad interna para actividades diarias.

- Distritos colindantes: Los distritos adyacentes registran un alto número de desplazamientos hacia Poblats Marítims.
- Otros orígenes significativos: Los distritos del centro histórico, 4625001 y 4625002, y los distritos 4625006 y 4625015, también son fuentes importantes de desplazamientos.

Análisis demográfico:

- Por sexo: Los desplazamientos realizados por mujeres son ligeramente superiores a los de los hombres.
- Por grupos de edad:
  - 45-65 años: Este grupo realiza el mayor número de desplazamientos.
  - 65-100 años: Este grupo realiza el menor número de desplazamientos.

Estos resultados proporcionan una visión detallada de los patrones de movilidad hacia el distrito 46250011, complementando la información sobre la movilidad desde este distrito.

DESTINO – 4625011 – AÑO 2023

RESULTADOS AÑO 2023 DISTRITO 11 DESTINO		
DATOS TOTALES	Media mensual	Total anual
NºDesplazamientos totales	493.292	5.919.502
Enero-Junio	504.134	3.024.801
Julio-Diciembre	482.450	2.894.701
Mes de máximos desplazamientos		
Junio		552.572
Distritos con más desplazamientos de media		
4625011		86.438
4625012		69.784
4625013		67.138
ANÁLISIS DEMOGRÁFICO		
SEXO		
Desplazamientos hombres		2.817.862
Desplazamientos mujer		2.861.102
EDAD		
0-25		1.320.759
25-45		1.662.704
45-65		1.868.716
65-100		826.785

Tabla 8. Resultados de movilidad del año 2023 en la ciudad de Valencia tomando el distrito 11 como destino. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de estudios completos de movilidad obligada (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2024).

Al igual que en el análisis de desplazamientos con origen en el distrito 46250011, el número de desplazamientos hacia este distrito también muestra un incremento en 2023.

En 2023, el promedio mensual de desplazamientos con destino al distrito 4625011 es ligeramente superior al de 2022.

Durante el primer semestre (enero a junio), el número de desplazamientos es algo mayor en comparación con el segundo semestre (julio a diciembre). Junio se mantiene como el mes con el mayor número de desplazamientos.

Distribución entre distritos:

- Principal origen: El propio distrito 4625011 sigue siendo el principal origen de desplazamientos, reflejando una alta movilidad interna.
- Distritos colindantes: Los distritos adyacentes continúan registrando un alto número de desplazamientos hacia Poblats Marítims.
- Otros orígenes significativos: Los distritos del centro histórico (4625001 y 4625002) y los distritos 4625006 y 4625015 siguen siendo importantes fuentes de desplazamientos.

Análisis demográfico:

- Por sexo: Los desplazamientos realizados por mujeres son ligeramente superiores a los de los hombres, una tendencia similar a la observada en 2022.
- Por grupos de edad:
  - 45-65 años: Este grupo continúa siendo el que más desplazamientos realiza.
  - 65-100 años: Este grupo sigue siendo el que menos se desplaza.

Estos resultados refuerzan los patrones de movilidad observados en 2022, proporcionando una continuidad en la comprensión de los flujos hacia el distrito 4625011.

7.3.5.3 CONCLUSIONES

El análisis de los estudios completos del 'Estudio de Movilidad con Big Data' del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMA) ha proporcionado una visión detallada de los flujos de movilidad terrestre en relación con el tráfico de cruceristas en el Puerto de Valencia. En todo momento, se ha considerado el distrito que engloba la terminal de cruceros (46250011) como origen o destino de desplazamientos.

Aunque los datos utilizados corresponden exclusivamente a ciudadanos españoles y no a extranjeros, quienes constituyen la mayoría de los turistas de cruceros, los resultados obtenidos ofrecen una perspectiva valiosa sobre las dinámicas urbanas actuales y el uso del espacio público por parte de los residentes. Estas observaciones son cruciales para el desarrollo de estrategias efectivas de gestión y planificación urbana.

Algunas de las principales conclusiones que pueden extraerse del presente análisis son:

- Distribución de desplazamientos:
  - Los distritos con el mayor número de desplazamientos son principalmente el propio distrito 4625011 y los distritos colindantes.
  - Otros distritos con alta movilidad incluyen aquellos que albergan puntos de interés turístico y zonas residenciales densamente pobladas, como el centro histórico de Valencia. Esto sugiere una fuerte correlación entre los flujos de movilidad y las actividades económicas y sociales clave de la ciudad.
- Impacto de los picos turísticos:
  - Aunque los datos no reflejan directamente los movimientos de turistas extranjeros, la alta concentración de desplazamientos hacia y desde el distrito que alberga la terminal de pasajeros de cruceros (Poblats Marítims) indica que estos picos turísticos podrían influir significativamente en la movilidad local.
- Diferencias demográficas en los patrones de movilidad:
  - El análisis desglosado por edad y sexo proporciona una visión de las preferencias de transporte de diferentes grupos demográficos, aunque no existen grandes diferencias por sexo, y sí por grupo de edad respecto al grupo de mayor edad como es lógico.
  - Este desglose ayuda a anticipar las necesidades futuras de infraestructuras y servicios, facilitando su optimización para acomodar mejor a todos los segmentos de la población.

En resumen, aunque los datos actuales no incluyen información sobre turistas extranjeros, los patrones de movilidad de los residentes de Valencia ofrecen perspectivas valiosas que pueden utilizarse para mejorar la gestión y planificación de la movilidad urbana, particularmente en torno a la terminal de pasajeros de cruceros del Puerto de Valencia.

7.3.6 ESTUDIOS BÁSICOS

En este apartado se presentan los datos de los "Estudios Básicos" proporcionados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA). Estos estudios ofrecen información detallada sobre los patrones de movilidad a nivel diario, permitiendo un análisis más granular de los desplazamientos urbanos.

Los "Estudios Básicos" son cruciales para este análisis debido a su capacidad para captar la variabilidad diaria en los flujos de movilidad, ofreciendo así una perspectiva más precisa y actualizada en comparación con otros estudios de mayor periodicidad. A continuación, se describen los aspectos metodológicos y los resultados clave derivados de esta fuente de datos.

7.3.6.1 TRATAMIENTO DE LOS DATOS

En los estudios básicos, se analiza diariamente la movilidad de los residentes en España a nivel de distrito censal, proporcionando matrices de viajes, pernoctaciones y personas. Estos estudios se clasifican por distritos, GAU o regiones, y municipios. Para obtener una visión detallada de la terminal de pasajeros de cruceros del Puerto de Valencia, se extraen específicamente los datos de ‘viajes’ a nivel de distrito, similar a los estudios completos.

En cuanto a la resolución temporal, a diferencia de los estudios completos, los estudios básicos permiten un análisis con una resolución temporal diaria y por hora, ofreciendo una visión más exhaustiva de la movilidad. El análisis se centra en los años 2022 y 2023, utilizando datos disponibles hasta diciembre de 2023.

Respecto al análisis de la movilidad, se analiza la movilidad diaria con el distrito 4625011 (Poblats Marítims) como origen. La codificación de los distritos sigue siendo la misma que en los estudios completos. La resolución horaria permite identificar las horas punta y otros indicadores que no son posibles de obtener en los estudios completos.

En cuanto a la codificación de los distritos, se trata de la misma que en el caso de los ‘Estudios completos’, tratándose del distrito 4625011 ‘Poblats Marítims’ del distrito base del presente análisis.

Respecto a la demografía, aunque los datos permiten un análisis demográfico por sexo y edad, este análisis se omite aquí para evitar redundancias con los estudios completos, ya que los resultados son muy parecidos.

Del mismo modo, en el presente apartado tan solo se considera el distrito como origen, debido a que los resultados a obtener considerándolo como destino son prácticamente idénticos.

Para el análisis, se utilizan los siguientes campos disponibles en el 'informe de tabla dinámica' de Microsoft Excel, de entre otros, sin embargo, estos se consideran los más relevantes para este determinado caso:

- Destino
- Fecha
- Origen
- Período
- Viajes

En cuanto a la selección de los días de estudio, para gestionar la gran cantidad de datos disponibles (730 días en 2022 y 2023), se seleccionaron días específicos basados en los siguientes criterios:

1. Desembarco de cruceros: Se consultaron las previsiones de desembarco proporcionadas por la Autoridad Portuaria de Valencia y el visor 'Port Community System (PCS)' para incluir días con y sin desembarco de cruceros.
2. Temporada alta/baja de cruceros: Se seleccionaron días de los meses de febrero, agosto, septiembre y diciembre para representar diferentes épocas del año.
3. Días equivalentes de años anteriores: Se seleccionaron días equivalentes en 2022 y 2023, considerando el día de la semana para analizar las fluctuaciones de movilidad.
4. Día de la semana: Se eligieron jueves, viernes y domingos para capturar diferentes patrones de movilidad.
5. Proximidad a festivos: Se incluyó el 5 de diciembre de 2023, domingo, antes del festivo del Día de la Constitución, para entender la movilidad en días cercanos a festivos.

Por tanto, los días seleccionados son:

Año 2022

- 25 de enero, martes (desembarco cruceros)
- 16 de febrero, miércoles

- 17 de febrero, jueves
- 4 de agosto, jueves (desembarco cruceros)
- 2 de septiembre, viernes (desembarco cruceros)
- 4 de diciembre, domingo

Año 2023

- 24 de enero, martes
- 15 de febrero, miércoles
- 16 de febrero, jueves (desembarco cruceros)
- 3 de agosto, jueves (desembarco cruceros)
- 1 de septiembre, viernes (desembarco cruceros)
- 5 de diciembre, domingo (desembarco cruceros)

Estos días representan una muestra diversa y amplia de situaciones diferentes. Una vez establecidos los criterios de tratamiento de los datos, se procede a mostrar los resultados obtenidos (véase Tabla 9-10).

7.3.6.2 RESULTADOS

ORIGEN – 4625011 – AÑO 2022

RESULTADOS DÍAS AÑO 2022			
Nº Desplazamientos totales diarios			Total diario
DÍA 1 - 25 de enero, martes			128.724
DÍA 2 - 16 de febrero, miércoles			146.238
DÍA 3 - 17 de febrero, jueves			155.506
DÍA 4 - 4 de agosto, jueves			116.836
DÍA 5 - 2 de septiembre, viernes			124.351
DÍA 6 - 4 de diciembre, domingo			97.039
Distritos con más desplazamientos de media			
1.	4625011		46.557
2.	4625012		18.889
3.	4625013		18.555
Horas punta de desplazamientos			
1.	14.00 - 15.00 h		8.882
2.	13.00 - 14.00 h		8.151
3.	19.00 - 20.00 h		8.063
4.	20.00 - 21.00 h		7.631

Tabla 9. Resultado de movilidad diarios del año 2022 en la ciudad de Valencia tomando el distrito 11 como origen. Fuente: Elaboración propia a parir de datos de estudios básicos (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2024).

En 2022, el análisis de movilidad realizado sobre seis días relevantes muestra que el número total de desplazamientos diarios en el distrito 4625011 (Poblats Marítims) oscila habitualmente entre 100.000 y 150.000 desplazamientos, aunque puede ser inferior o superior en algunos casos.

Distribución anual y temporal:

- Altas cifras en temporada baja: Se registran altas cifras de movilidad durante los primeros meses del año, coincidiendo con la temporada baja de turistas. Esto tiene sentido ya que los datos no incluyen a no residentes en España. En verano, se esperaría un aumento significativo de desplazamientos debido a la presencia de turistas extranjeros.
- Horas punta: Los estudios básicos permiten identificar las horas punta, que en 2022 coinciden con:
    - 13:00 - 15:00: Período de salida de estudiantes y pausa o fin de la jornada laboral.
    - 19:00 - 21:00: Otra franja con alta movilidad.

Distribución entre distritos:

- Principal destino: El propio distrito 46250011 y los distritos colindantes son los que más desplazamientos registran.
- Otros destinos significativos:
    - Distritos 4625001 y 4625002 (centro de la ciudad).
    - Otros distritos colindantes también reciben un número considerable de desplazamientos.

Influencia de los cruceristas:

- Días sin desembarco: Los días sin desembarco de cruceros muestran los mayores desplazamientos, lo que indica que los cruceristas no tienen un impacto significativo en la base de datos considerada para este año.

En resumen, los datos de 2022 reflejan una alta movilidad diaria en el distrito de Poblats Marítims, con patrones de desplazamiento que varían según la hora del día y la temporada.

ORIGEN – 4625011 – AÑO 2023

RESULTADOS DÍAS AÑO 2023			
Nº Desplazamientos totales diarios			Total diario
DÍA 1 - 24 de enero, martes			143.964
DÍA 2 - 15 de febrero, miércoles			152.122
DÍA 3 - 16 de febrero, jueves			156.565
DÍA 4 - 3 de agosto, jueves			115.906
DÍA 5 - 1 de septiembre, viernes			119.332
DÍA 6 - 5 de diciembre, domingo			147.975
Distritos con más desplazamientos de media			
1.	4625011		50.066
2.	4625013		21.631
3.	4625012		21.100
Horas punta de desplazamientos			
1.	14.00 - 15.00 h		9.530
2.	13.00 - 14.00 h		8.864
3.	18.00 - 19.00 h		8.609
4.	19.00 - 20.00 h		8.309

Tabla 10.Resultados de movilidad diarios del año 2023 en la ciudad de Valencia tomando el distrito 11 como origen. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de estudios básicos (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2024).

En general, los resultados de movilidad obtenidos para los seis días objeto de estudio en 2023 son similares a los de 2022, aunque presentan algunas diferencias notables.

Distribución anual y temporal:

- Cifras de desplazamientos diarios: Los desplazamientos diarios siguen oscilando entre 100.000 y 150.000. Se observa un aumento en los desplazamientos durante los primeros meses del año, y un pico notable el 5 de diciembre, debido a su proximidad a un festivo nacional, lo que crea un puente.
- Comparación anual: Las cifras de desplazamientos en 2023 son generalmente superiores a las de 2022 para los días equivalentes, sugiriendo un incremento en los flujos de movilidad.

Distribución entre distritos:

- Principal destino: Al igual que en 2022, el distrito 46250011 y los distritos colindantes registran los mayores desplazamientos.

- Otros destinos significativos: La distribución de desplazamientos entre los distritos se mantiene similar a la del año anterior, con un enfoque significativo en los distritos centrales y colindantes.

Horas punta:

- Período de alta movilidad:
  - 13:00 - 15:00: Coincide con la salida de estudiantes y la pausa o fin de la jornada laboral.
  - 18:00 - 20:00: Otra franja de alta movilidad, similar a la observada en 2022.

En resumen, los datos de 2023 reflejan patrones de movilidad consistentes con los de 2022, con un ligero aumento en los desplazamientos diarios. Las horas punta y la distribución de desplazamientos entre distritos siguen tendencias similares, con picos notables en días específicos como el 5 de diciembre.

7.3.6.3 CONCLUSIONES

El análisis de los estudios básicos ha permitido extraer varias conclusiones clave, a pesar de la limitación de no incluir datos de no residentes en España.

- Distribución de desplazamientos:
  - Alrededor del 30-40% de los desplazamientos diarios tienen como destino el mismo distrito 11 (Poblats Marítims), utilizado también como origen. Este alto volumen se debe probablemente a las actividades diarias de los residentes.
- Movilidad en temporada baja:
  - Durante los meses de menor actividad turística, los niveles de movilidad siguen siendo altos, indicando que la vida cotidiana de los residentes es un factor significativo en el tráfico de la zona.
- Impacto del tráfico de cruceristas:
  - El análisis de los seis días seleccionados muestra que los picos de movilidad no coinciden necesariamente con los días de desembarco de cruceros, confirmando que los cruceristas no son los principales impulsores de estos picos.
- Tendencia de incremento en movilidad:

- Comparando 2022 con 2023, se observa un incremento en los flujos de movilidad, lo que puede reflejar una tendencia ascendente en la actividad turística o económica. Esta tendencia destaca la necesidad de estrategias proactivas para gestionar tanto el tráfico normal como el inducido por el turismo, sin sobrecargar el sistema.

- Horas pico:
  - El análisis de las horas pico proporciona información crucial para la planificación del transporte. Identificar las ventanas críticas donde se concentra la demanda de movilidad permite manejar eficientemente el tráfico, especialmente si se considera la inclusión de datos de no residentes en el futuro. En este caso, las ventanas se encuentran en torno a las 14 - 15 h, así como en hora de salida laboral y de colegios por la tarde, en el rango 17 – 19 h.

En resumen, aunque los datos actuales no incluyen a turistas extranjeros, los patrones de movilidad de los residentes ofrecen perspectivas valiosas para mejorar la gestión y planificación del tráfico en Valencia, particularmente en el área de la terminal de cruceros.

7.3.7 CONCLUSIONES

El análisis de la movilidad en el distrito de Poblats Marítims de Valencia, utilizando datos del MITMA (estudios básicos y completos), revela patrones significativos con importantes implicaciones para la gestión del turismo de cruceros y la optimización del flujo de viajes terrestres en la región.

- Limitaciones y hallazgos clave

  Aunque los datos no incluyen a no residentes en España, los hallazgos proporcionan una base sólida para estrategias de mejora:
  - Movilidad de residentes: Los datos muestran una movilidad consistente entre distritos, influenciada por eventos locales y estacionales, útil para predecir patrones en periodos de alta actividad turística.
  - Horas pico: Las horas pico de movilidad no coinciden con las de desembarco de cruceros, destacando la necesidad de considerar los patrones regulares de los residentes en la planificación del transporte turístico.

- Congestión potencial: Los distritos con mayor tráfico pueden sufrir congestión con la afluencia de turistas. Integrar eficientemente flujos turísticos y residenciales es esencial.

➢ Discrepancias en volúmenes de movilidad

Existen diferencias significativas entre los volúmenes de movilidad reportados en los estudios básicos y completos:

- Estudios Básicos: Desplazamientos diarios entre 100.000 y 150.000.
- Estudios Completos: Media mensual de 500.000 desplazamientos.

Estas discrepancias sugieren factores como la resolución temporal y la inclusión de diferentes tipos de desplazamientos.

➢ Recomendaciones

1. Mejora de datos: Incluir datos de no residentes y turistas extranjeros para una visión más completa.
2. Integración de fuentes: Combinar diferentes fuentes de datos (MITMA y PMOME) para una planificación urbana más eficaz.
3. Monitoreo continuo: Ajustar estrategias de movilidad en tiempo real.
4. Análisis de horas pico: Focalizar en las horas críticas para mejorar la planificación del transporte.

En resumen, aunque hay limitaciones en los datos, los patrones de movilidad identificados ofrecen perspectivas valiosas para mejorar la gestión del tráfico en Valencia, especialmente en la terminal de cruceros.

7.4 ANÁLISIS DE DATOS DEL PLAN DE MOVILIDAD METROPOLITANO SOSTENIBLE DEL ÁREA DE VALENCIA (PMOME)

En este apartado, se trabajará con la base de datos del Plan de Movilidad Metropolitano Sostenible del Área de Valencia (PMOME). El objetivo es analizar exhaustiva y eficazmente estos datos para extraer conclusiones que complementen el análisis realizado con los datos del MITMA. Este enfoque permitirá una comprensión más completa de los patrones de movilidad en el entorno de la terminal de cruceros de Valencia, proporcionando una base sólida para la planificación y optimización del transporte en esta área estratégica.

7.4.1 INTRODUCCIÓN AL ANÁLISIS DE DATOS DEL PMOME

El Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de València (PMOME) culmina una dinámica de planificación iniciada con la Ley de Movilidad de la Generalitat en 2011, que impulsó a diversos ayuntamientos a redactar sus Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). El PMOME representa una oportunidad clave para repensar el modelo de movilidad del Área Metropolitana de València, alineando con los objetivos de sostenibilidad y adaptándose a los rápidos cambios en las formas de desplazamiento (Generalitat Valenciana et al., 2022).

En la siguiente figura, se muestra el logo corporativo:

Figura 54. Logo corporativo PMOME. Fuente: Generalitat Valenciana et al. (2022).

A través de un análisis del estado actual, una visión de futuro y objetivos claros, el PMOME ofrece un marco integral para el transporte y la movilidad. Este análisis se centrará en destacar los datos clave del PMOME, particularmente en el contexto de la terminal de cruceros del Puerto de Valencia, donde la efectividad de los sistemas de transporte es crucial para los turistas de cruceros.

Al igual que con los datos del MITMA, se busca obtener y exprimir las fuentes de datos disponibles del PMOME para conocer la movilidad actual en la zona. Utilizaremos la matriz origen-destino del PMOME para identificar patrones demográficos relevantes en el entorno de la terminal de cruceros, con el objetivo de trazar un mapa que refleje la movilidad metropolitana actual y mejore la logística terrestre y la experiencia de los turistas de cruceros.

En base a los resultados, esperamos ofrecer recomendaciones que subrayen la importancia de una movilidad sostenible, beneficiosa tanto para los residentes de Valencia como para los turistas de cruceros.

7.4.2 FUENTE DE DATOS UTILIZADAS

La recopilación de datos primarios es fundamental para conocer las pautas de movilidad actuales y planificar adecuadamente la movilidad a corto, medio y largo plazo. Para obtener una visión completa de la movilidad en el Área Metropolitana de València (AMV), el Plan de Movilidad del Área Metropolitana de València (PMoMe) diseñó una campaña de encuestas (Generalitat Valenciana et al., 2022).

Trabajos realizados en la campaña (Generalitat Valenciana et al., 2022):

1. Encuesta domiciliaria de movilidad: 19.310 encuestas.
2. Encuestas a bordo de la red de transporte público:
    a. EMT: 6.792 encuestas.
    b. Renfe Cercanías: 1.637 encuestas.
    c. MetroBus: 3.279 encuestas.
    d. Metrovalencia: 3.154 encuestas.

Cabe destacar que estas encuestas se realizaron en 2018, por lo que los datos pueden haber cambiado en seis años. A pesar de esto, las encuestas proporcionan conclusiones significativas, aunque es importante considerar que la red de autobuses y metro ha cambiado desde entonces.

7.4.3 METODOLOGÍA

La red de transporte público es fundamental en la movilidad metropolitana. Las encuestas realizadas en los diferentes sistemas de transporte público del Área Metropolitana de València, junto con la información proporcionada por las empresas operadoras, permiten caracterizar el sistema de transporte público de manera precisa (Generalitat Valenciana et al., 2022).

Las encuestas a bordo de los vehículos de transporte público consisten en consultar directamente a los pasajeros sobre los orígenes y destinos de sus viajes (paradas de subida y bajada), el propósito de los viajes, las tarifas pagadas, los modos de transbordo y la frecuencia de los desplazamientos. Estas encuestas, que duran entre 2 y 3 minutos, se realizaron en una muestra seleccionada de vehículos y pasajeros. Las altas tasas de respuesta obtenidas garantizan una adecuada cobertura de las matrices de viajes (Generalitat Valenciana et al., 2022).

El factor de expansión es crucial en esta metodología, ya que representa la cantidad de personas transportadas que corresponde a una persona en la muestra. Para las líneas de autobús, este factor se calcula a partir del número de personas transportadas en cada línea y las encuestas realizadas en ellas. En el caso del tranvía, el cálculo se basa en las personas subidas en cada estación y las encuestas realizadas en esas estaciones. Para los demás modos de transporte, el cálculo del factor de expansión se realiza de manera similar. La estimación total de una variable se obtiene multiplicando su valor por el factor de expansión y sumando todos los valores resultantes (Generalitat Valenciana et al., 2022).

Las encuestas se llevaron a cabo principalmente en enero y febrero de 2018, meses que presentan altos flujos de desplazamientos. Sin embargo, es importante tener en cuenta que no incluyen datos de los meses de verano, cuando la movilidad se ve más afectada por el turismo. A pesar de esta limitación, los datos obtenidos proporcionan información valiosa sobre los patrones de movilidad en la región.

Es relevante mencionar que cada persona encuestada puede haber sido entrevistada más de una vez en el mismo día, lo que puede generar múltiples resultados de una misma persona. Esta consideración es importante para la interpretación de los datos y la planificación basada en ellos.

7.4.4 ZONIFICACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

Para la zonificación de la zona de estudio en los "estudios básicos" del PMOME, se han seguido varios criterios, como la morfología de la zona, la densidad y tipología de usos del suelo, y la funcionalidad. Esta zonificación se ha dividido en 560 zonas de transporte, de las cuales 184 están en la ciudad de Valencia.

La terminal de pasajeros de cruceros se encuentra en la zona 137, colindante con las zonas 132, 136, 139, 140 y 141. El análisis de los datos de movilidad se centra en la zona 137, pero también se consideran los distritos colindantes debido a la ubicación de ciertas paradas de transporte público. Destacar que de los distritos colindantes se escogen las zonas 132, 136 y 139, descartándose las zonas 140 y 141 del estudio, debido a que la zona 140 ofrecerá unos resultados similares a la zona 137 al tratarse de un entorno laboral y la zona 141 pilla algo alejada no siendo habitual de tránsito para los cruceristas.

A continuación, se presentan varias figuras con la distribución de las zonas de transporte en el área metropolitana y un mapa ampliado de la zona de la terminal de cruceros (véase Figura 55-57):

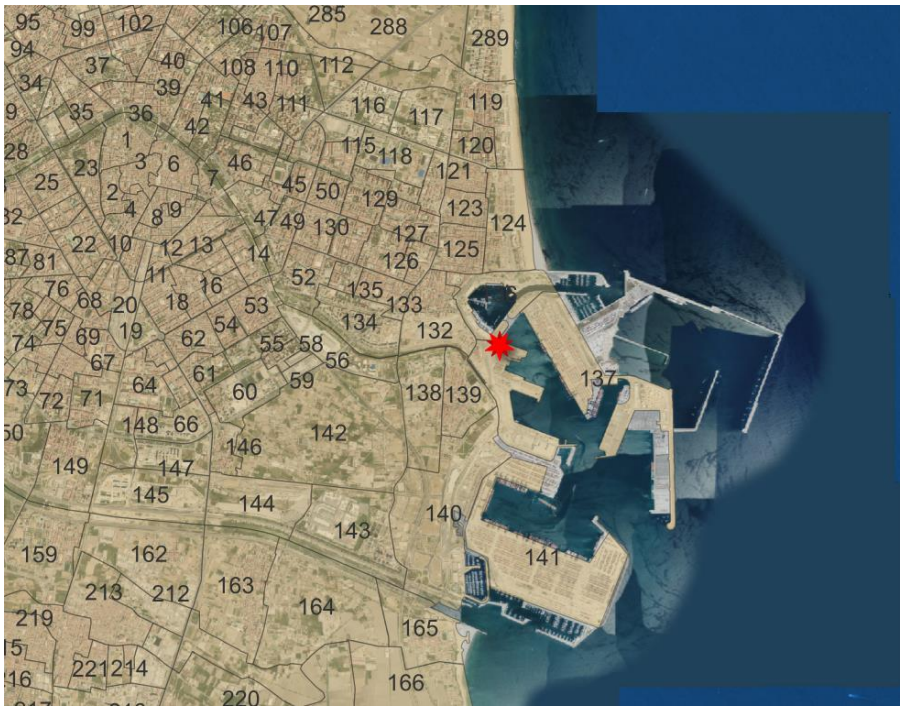


Figura 55. Zonificación PMOME del Área Metropolitana de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS.

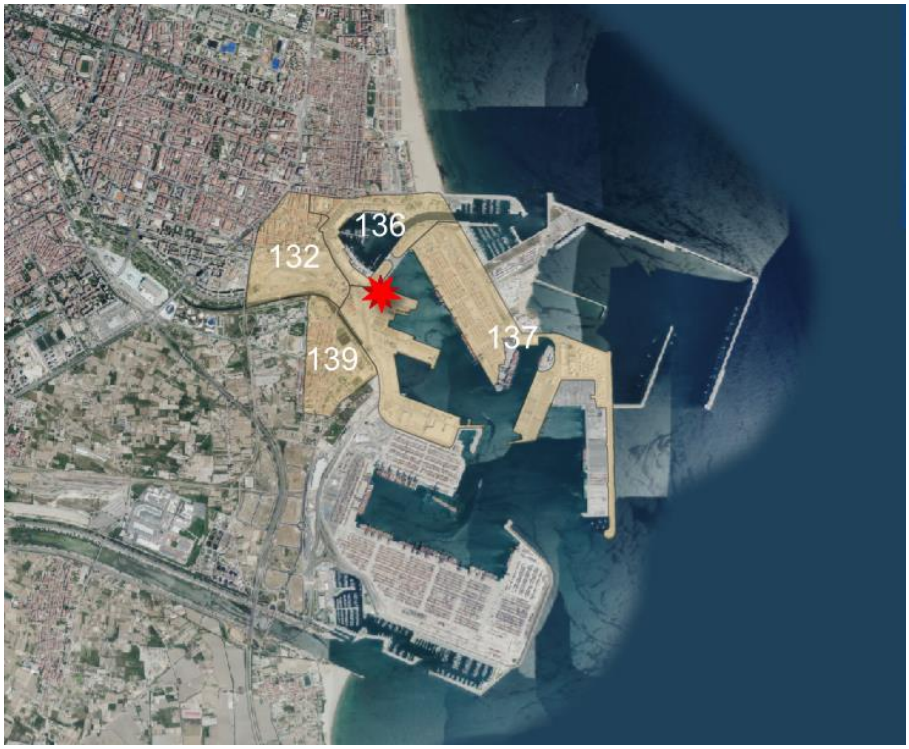


Figura 56. Zonas objeto de estudio del presente apartado. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS.

Figura 57. Zona 137 donde se encuentra emplazada la terminal de pasajeros de cruceros Trasmed del Puerto de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS.

7.4.5 TRATAMIENTO DE LOS DATOS

La base de datos en formato '.xlsx' contiene los resultados completos de las encuestas realizadas, pero no todas las variables son igualmente útiles para estudiar los flujos de movilidad en el entorno de la terminal de cruceros. Por lo tanto, es fundamental organizar y limpiar los datos para entender los patrones de movilidad de los cruceristas en Valencia.

Al igual que en la base de datos del MITMA, no se dispone de datos de no residentes en España, lo que limita la comprensión completa de los flujos turísticos. Además, las encuestas se realizaron en 2018, lo que puede introducir ciertas diferencias respecto a la movilidad actual en 2024.

Para caracterizar la movilidad en el entorno de la terminal de cruceros, se analizan primero los resultados con origen en la zona 137 (donde se encuentra la terminal) y luego los de los distritos colindantes relevantes. Los datos proporcionan resultados de desplazamientos diarios.

Las variables en la hoja de cálculo se clasifican en dos categorías:

- Variables de desplazamiento: Incluyen datos sobre medios de transporte, duración y propósito del viaje, frecuencia de los desplazamientos, entre otros.
- Variables demográficas: Incluyen género, edad, número de componentes del hogar, zona de transporte, actividad profesional, entre otros.

Inicialmente, la hoja de cálculo contiene 107 columnas (variables) y 49,789 filas (entrevistados). El filtrado de las columnas es crucial, ya que no todas son relevantes para obtener conclusiones significativas. Se ocultaron columnas como 'ID', 'Orden' o 'Fechas de entrevistas' entre otras.

Las columnas que, a criterio del autor, permanecen presentes en el análisis realizado son:

- Sexo
- Edad
- Rango de edad
- Municipio
- Zona de transporte
- Actividad profesional (EV_O5)
- Número de desplazamientos realizados
- Zona de origen
- Municipio destino
- Zona destino
- Motivo en origen del desplazamiento
- Motivo en destino del desplazamiento
- Modo de transporte en la primera etapa
- Línea de transporte en la primera etapa (si usa transporte público)
- Parada de subida y bajada (si usa transporte público)
- Frecuencia del viaje
- Factor de expansión

El análisis se centra en la zona 137, pero también considera las zonas colindantes 132, 136 y 139, con el objetivo de obtener más conclusiones y disponer de una batería de datos para comparar y validar. Herramientas de 'Microsoft Excel' como 'Sumar Si Conjunto' y filtros de datos se utilizaron para llegar a los resultados presentados en el siguiente apartado.

Este análisis, aunque detallado y exhaustivo, se ha realizado con un enfoque específico para cumplir con los objetivos del estudio. La selección de variables y la metodología aplicada permiten extraer conclusiones significativas y relevantes para la optimización de la movilidad en el entorno de la terminal de cruceros.

7.4.6 RESULTADOS

7.4.6.1 INTRODUCCIÓN

La zona 137, que alberga la terminal de cruceros del Puerto de Valencia, es el foco principal de este análisis debido a su importancia en la movilidad de turistas y residentes. Este apartado presenta los resultados detallados de la movilidad en la zona 137 y compara estos datos con las zonas colindantes para obtener una comprensión más profunda de los patrones de movilidad en el área.

En primer lugar, cabe destacar que el número total de desplazamientos diarios en el Área Metropolitana de Valencia, según los resultados del PMOME, es de 5.081.743 desplazamientos, distribuidos entre todas las combinaciones posibles de zonas. Esta cifra proporciona un contexto amplio sobre la magnitud de la movilidad en la región y subraya la relevancia de la zona 137 dentro de este entorno dinámico.

7.4.6.2 ANÁLISIS ZONA 137

Los resultados obtenidos con la zona 137, que alberga la terminal de cruceros, como punto de origen son los siguientes (véase Tabla 11):

RESULTADOS PMOME ZONA 137			
DATOS TOTALES			
NºDesplazamientos totales diarios			Total
			7.017
Distribución por género	Masculino	Femenino	
	4.734	2.283	7.017
Distribución modal			
A pie	452	543	995
Bicicleta propia	402	0	402
Bicicleta pública (ValenBisi)	0	0	0
Bus interurbano	0	0	0
Bus urbano	484	178	662
Cabify u otros	0	0	0
Coche como conductor	2.720	1.498	4.218
Coche como acompañante	0	0	64
Furgoneta/Camión	0	0	0
Metro	0	0	0
Moto como conductor	67	0	67
Taxi	0	0	0
Tranvía	609	0	609
Distribución por rango de edad			
Grupo 1 (5-17)	0	0	0
Grupo 2 (18-44)	2.853	1.548	4.401
Grupo 3 (45-64)	1.751	606	2.358
Grupo 4 (65-79)	129	129	258
Grupo 5 (más 79)	0	0	0
Frecuencia del trayecto			
1 (diariamente)			512
2 (Todos los días laborales)			5.445
3 (Varias veces por semana)			357
4 (Una vez por semana)			85
5 (Cada 15 días)			0
6 (Esporádicamente)			618
7 (No sabe)			0
8 (No contesta)			0

Tabla 11.Resultados de movilidad de la zona 137 como origen de la ciudad de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMOME (Generalitat Valenciana et al., 2022).

El número total de desplazamientos diarios con origen en la zona 137, donde se encuentra la terminal de cruceros, es de 7.017.

Distribución por género:

- Masculino: 4.734 desplazamientos.
- Femenino: 2.283 desplazamientos.

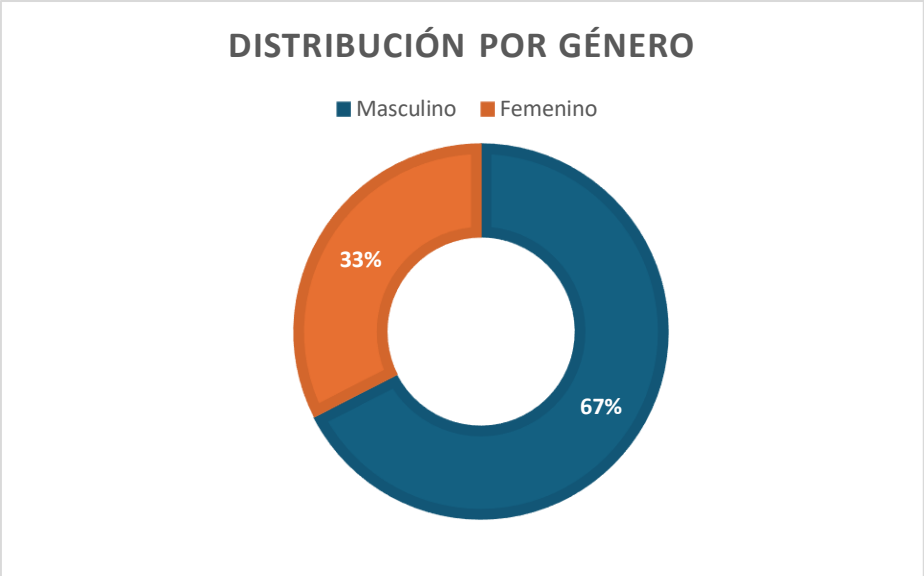


Gráfico 5. Resultados de la distribución por género de los desplazamientos en la zona 137. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMOME (Generalitat Valenciana et al., 2022).

Se observa una mayor movilidad masculina, probablemente debido a la naturaleza laboral de la zona, que no es residencial (véase Gráfico 5). Reflejando, por tanto, un mayor porcentaje de trabajadores masculinos en este sector logístico-portuario.

Distribución modal (medio de transporte):

- A pie: 995 desplazamientos, indicando que más del 10% de los desplazamientos se realizan caminando.
- Bicicleta: 402 desplazamientos, todos en bicicleta privada, lo que sugiere la necesidad de estaciones de bicicleta pública cerca de la terminal de cruceros.
- Bus: 662 desplazamientos, todos en bus urbano, sugiriendo un uso limitado del transporte público en esta zona.
- Coche: 4.218 desplazamientos, representando más del 50% del total, lo que indica una fuerte dependencia del vehículo privado. La mayoría de estos desplazamientos son realizados por hombres.
- Tranvía: 609 desplazamientos, mostrando su relevancia en la zona y su potencial para manejar la demanda de cruceristas. Se trata de un medio de transporte con gran capacidad, lo que resultaría interesante estudiarlo detenidamente, del mismo modo que el metro.
- Metro: 0 desplazamientos, lo que indica la falta de oferta de este medio de transporte en la zona.

- Otros (furgoneta, camión, moto, taxi, etc.): Insignificantes, sugiriendo poca utilización de estos modos de transporte.

Los resultados se muestran en la siguiente gráfica:

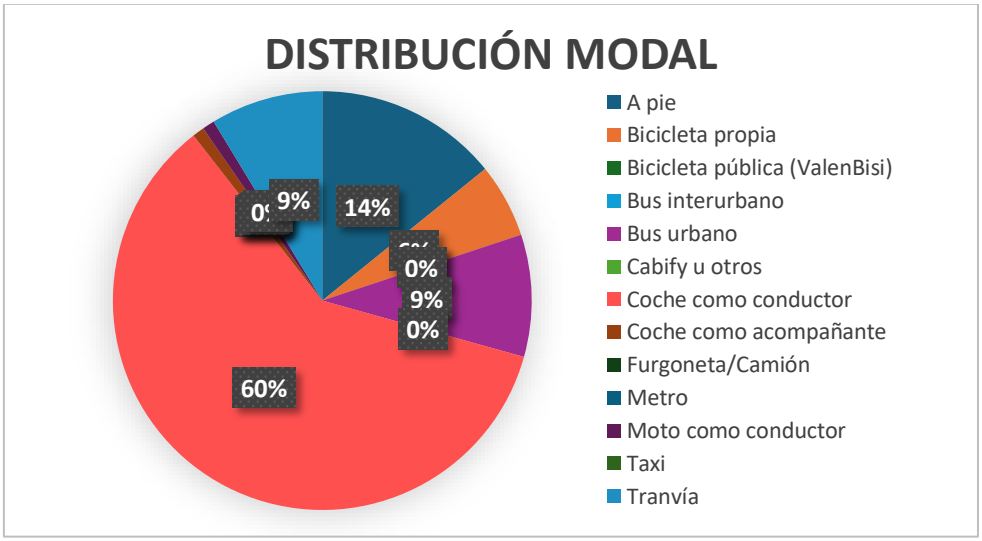


Gráfico 6. Resultados de la distribución modal de los desplazamientos en la zona 137. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMOME (Generalitat Valenciana et al., 2022).

Distribución por rango de edad:

- Grupo 1 (5-17): 0 desplazamientos, probablemente porque es una zona laboral.
- Grupo 2 (18-44): 4.401 desplazamientos, siendo el grupo con mayor movilidad.
- Grupo 3 (44-65): 2.358 desplazamientos.
- Grupo 4 (65-79): 258 desplazamientos, reflejando la baja actividad laboral en este grupo.
- Grupo 5 (más de 79): 0 desplazamientos.

Los resultados se muestran en la siguiente gráfica:

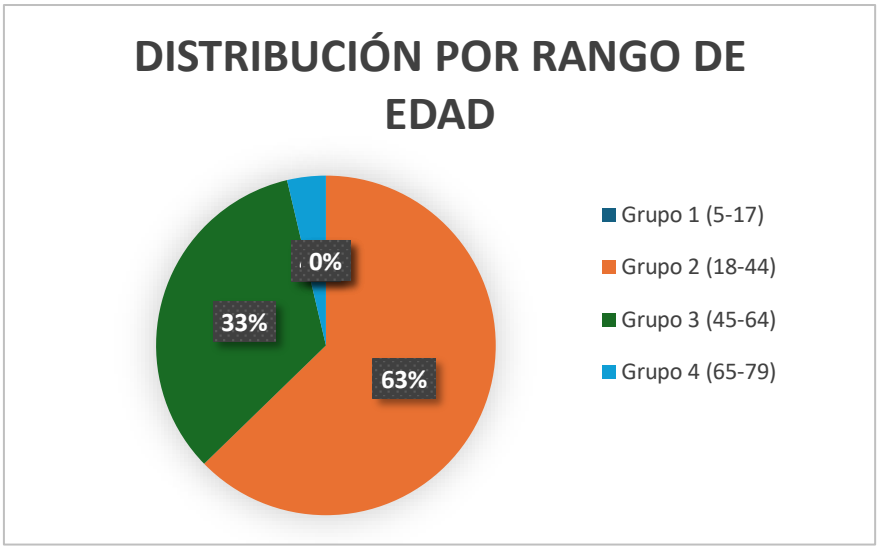


Gráfico 7. Resultados de la distribución por rango de edad de los desplazamientos en la zona 137. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMOME (Generalitat Valenciana et al., 2022).

Frecuencia del trayecto:

- Diariamente y todos los días laborales: La mayoría de los desplazamientos se realizan diariamente o en días laborales, reflejando una rutina asociada con el trabajo y otras actividades cotidianas.
- Varias veces por semana y esporádicamente: Un menor número de desplazamientos se realiza varias veces a la semana, lo que puede asociarse con actividades recurrentes, pero no diarias, como el uso de servicios, compras y ocio.

Razones para no usar el transporte público:

- La mayoría de los encuestados no respondió a esta pregunta.
- Entre los que respondieron, la razón principal fue "No hay servicio de transporte público o es inadecuado", lo que destaca la necesidad de mejoras en este aspecto.

Para proporcionar una visión más amplia, a continuación, se adjunta una tabla resumen y una breve descripción de los resultados de los distritos colindantes. Aunque no se analizarán en detalle como la zona 137, estos datos complementan el análisis para obtener conclusiones más certeras y una mayor validez de los resultados.

7.4.6.3 COMPARACIÓN CON ZONAS COLINDANTES

La comparación de la movilidad entre la zona 137, que alberga la terminal de cruceros, y las zonas colindantes es esencial para comprender mejor los patrones de desplazamiento en el área circundante. Este análisis permite identificar diferencias y similitudes en el comportamiento de movilidad, proporcionando una base sólida para la planificación y mejora de los sistemas de transporte. Al estudiar las zonas colindantes 132, 136 y 139, podemos evaluar cómo influyen factores como la proximidad a la terminal de cruceros, la accesibilidad al transporte público y las características demográficas en los desplazamientos diarios.

Cada una de estas zonas tiene características únicas que afectan la movilidad de los residentes y turistas. La zona 132, al noroeste de la terminal, muestra una alta accesibilidad al transporte público y una mayor movilidad a pie. La zona 136, al norte y cerca de la Playa de la Malvarrosa, se caracteriza por ser una zona de paso con un uso significativo del tranvía y la moto. La zona 139, ubicada al oeste de la terminal, destaca por su alta movilidad a pie y el uso predominante del bus.

Al comparar estos resultados con los de la zona 137, se puede obtener una visión integral de los patrones de movilidad en el área metropolitana de Valencia y diseñar estrategias específicas para mejorar la eficiencia y sostenibilidad del transporte, tanto para los residentes como para los turistas de cruceros.

A continuación, se adjuntan los resultados obtenidos para cada una de las zonas colindantes estudiadas (véase Tabla 12-14):

ZONA 132

RESULTADOS PMOME ZONA 132			
DATOS TOTALES			
NºDesplazamientos totales diarios			Total
			19.118
Distribución por género	Masculino	Femenino	
	9.751	9.367	19.118
Distribución modal			
A pie	2.951	5.305	8.255
Bicicleta propia	80	0	80
Bicicleta pública (ValenBisi)	0	0	89
Bus interurbano	0	0	381
Bus urbano	858	1.510	2.368
Cabify u otros	39	0	39
Coche como conductor	4.480	1.662	6.142
Coche como acompañante	0	0	740
Furgoneta/Camión	0	0	321
Metro	0	89	89
Moto como conductor	159	0	159
Taxi	0	0	0
Tranvía	303	151	454
Distribución por rango de edad			
Grupo 1 (5-17)	1.478	1.904	3.381
Grupo 2 (18-44)	4.675	4.953	9.627
Grupo 3 (45-64)	2.700	1.595	4.295
Grupo 4 (65-79)	798	652	1.450
Grupo 5 (más 79)	101	263	364
Frecuencia del trayecto			
1 (diariamente)			2.793
2 (Todos los días laborales)			9.109
3 (Varias veces por semana)			3.509
4 (Una vez por semana)			1.104
5 (Cada 15 días)			410
6 (Esporádicamente)			1.944
7 (No sabe)			0
8 (No contesta)			249

Tabla 12.Resultados de movilidad de la zona 132 como origen de la ciudad de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMOME (Generalitat Valenciana et al., 2022).

La zona 132 se encuentra al noroeste de la terminal de cruceros, cerca de la zona de 'Marítim' y con mejor acceso al transporte público.

Número de desplazamientos:

- 19.118 desplazamientos diarios, la cifra más elevada entre las cuatro zonas.

Distribución por género:

- Desplazamientos masculinos y femeninos prácticamente iguales, con una ligera mayoría masculina (véase Gráfico 8).

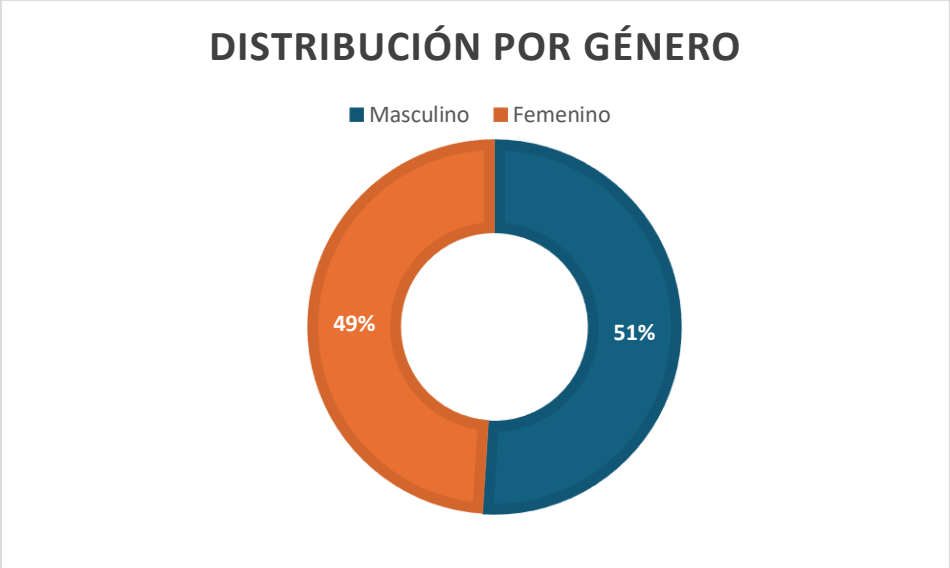


Gráfico 8. Resultados de la distribución por género de los desplazamientos en la zona 132. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMOME (Generalitat Valenciana et al., 2022).

Distribución modal (medio de transporte):

- A pie: 8.255 desplazamientos, la modalidad dominante.
- Coche: Alta, pero menos significativa que en la zona 137.
- Bus: Predomina en el transporte público debido a la accesibilidad de las paradas de autobús.
- Bicicleta: Muy poco utilizada, indicando un área de mejora en sostenibilidad.

Los resultados se muestran en el siguiente gráfico:

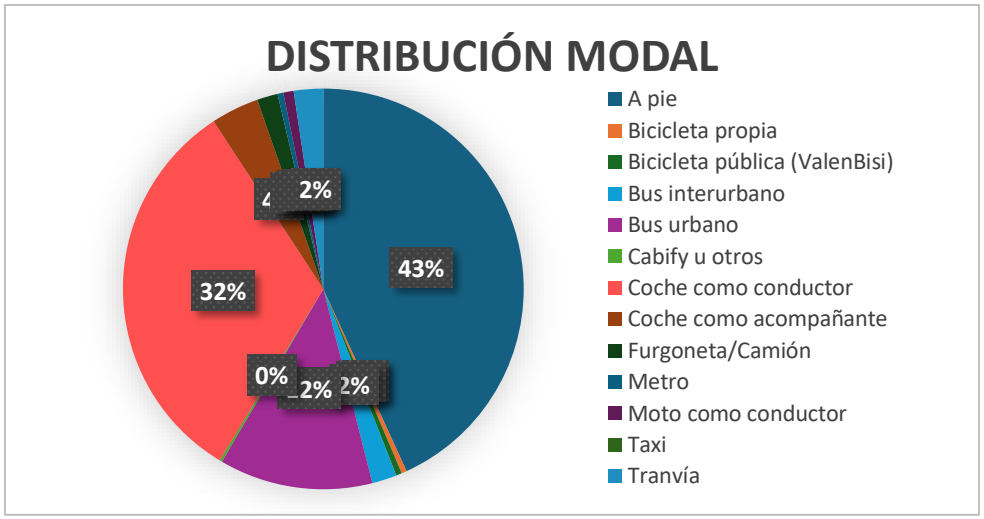


Gráfico 9. Resultados de la distribución modal de los desplazamientos en la zona 132. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMOME (Generalitat Valenciana et al., 2022).

Distribución por rango de edad:

- El grupo de edad 18-44 años es el más dominante, con registros también en los grupos 5-17 y mayores de 79, a diferencia de la zona 137 (veáse Gráfico 10).

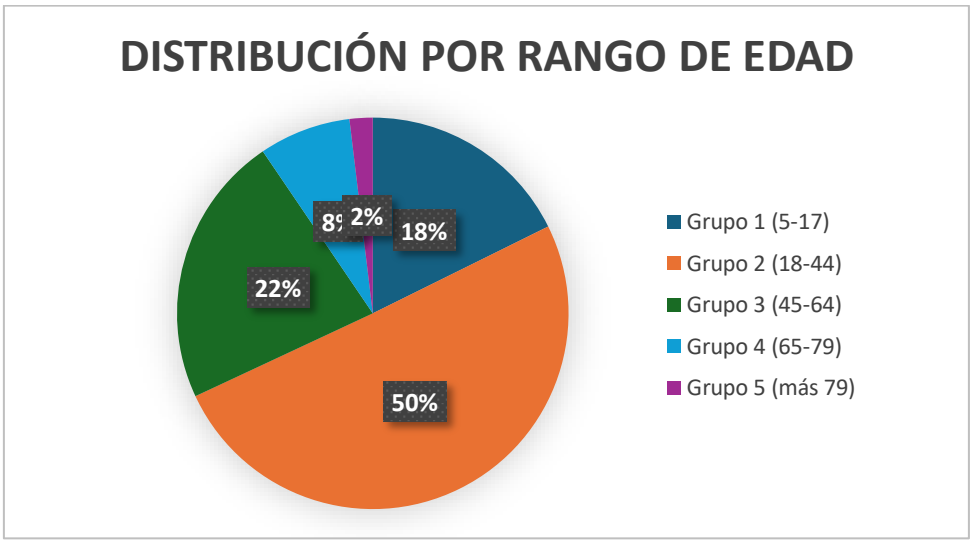


Gráfico 10. Resultados de la distribución por rango de edad de los desplazamientos en la zona 132. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMOME (Generalitat Valenciana et al., 2022).

Frecuencia de los Trayectos:

- Mayoría en "Todos los días laborables", con una relevancia considerable en otras frecuencias.

Razones para No Usar el Transporte Público:

- Predominan "No contesta" y "Estoy muy cerca de mi destino".

ZONA 136

RESULTADOS PMOME ZONA 136			
DATOS TOTALES			
NºDesplazamientos totales diarios			Total
			5.826
Distribución por género	Masculino	Femenino	
	3.214	2.612	5.826
Distribución modal			
A pie	572	1.734	2.306
Bicicleta propia	68	0	68
Bicicleta pública (ValenBisi)	0	0	0
Bus interurbano	0	0	0
Bus urbano	0	192	192
Cabify u otros	15	0	15
Coche como conductor	1.849	416	2.265
Coche como acompañante	170	65	235
Furgoneta/Camión	0	0	0
Metro	0	38	38
Moto como conductor	387	93	480
Taxi	0	10	10
Tranvía	154	65	218
Distribución por rango de edad			
Grupo 1 (5-17)	135	568	703
Grupo 2 (18-44)	2.034	1.240	3.273
Grupo 3 (45-64)	740	573	1.313
Grupo 4 (65-79)	277	115	391
Grupo 5 (más 79)	29	117	146
Frecuencia del trayecto			
1 (diariamente)			926
2 (Todos los días laborales)			3.190
3 (Varias veces por semana)			517
4 (Una vez por semana)			19
5 (Cada 15 días)			0
6 (Esporádicamente)			244
7 (No sabe)			0
8 (No contesta)			930

Tabla 13. Resultados de movilidad de la zona 136 como origen de la ciudad de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMOME (Generalitat Valenciana et al., 2022).

La zona 136 se encuentra al norte de la terminal de cruceros, cerca de la Playa de la Malvarrosa.

Número de desplazamientos:

- 5.826 desplazamientos diarios, la cifra más baja de las cuatro zonas.

Distribución por género:

- Mayor número de desplazamientos masculinos, pero no tan marcado como en la zona 137 (véase Gráfico 11).

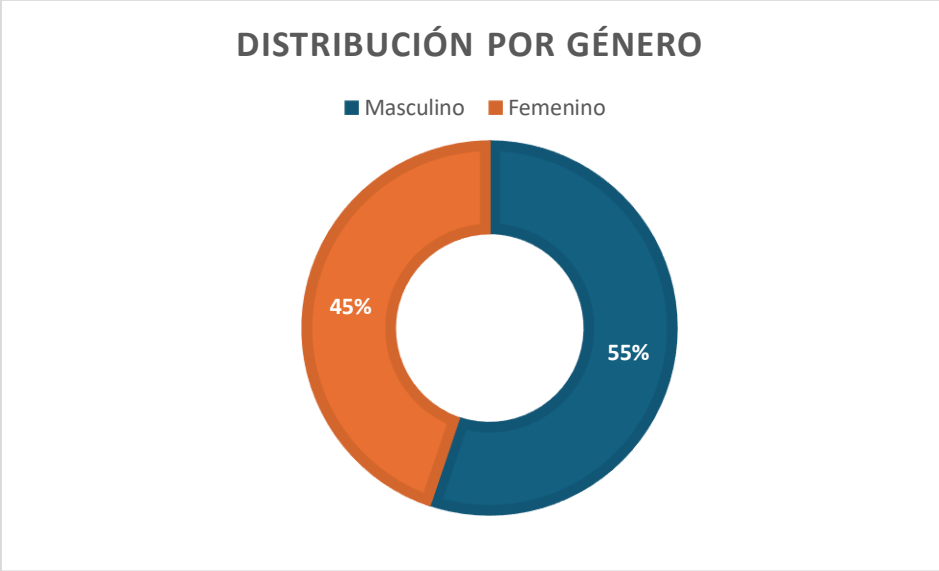


Gráfico 11. Resultados de la distribución por género de los desplazamientos en la zona 136. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMOME (Generalitat Valenciana et al., 2022).

Distribución modal (medio de transporte):

- A pie: Modalidad dominante, seguida de cerca por el coche.
- Coche: Similar en número a los desplazamientos a pie.
- Moto: Tercer modo de transporte más importante.
- Tranvía: Alta utilización debido a la proximidad de la parada.
- Bus: Similar en número a los desplazamientos en tranvía.
- Bicicleta: Muy poco utilizada.

En la siguiente gráfica, se pueden observar los resultados obtenidos.

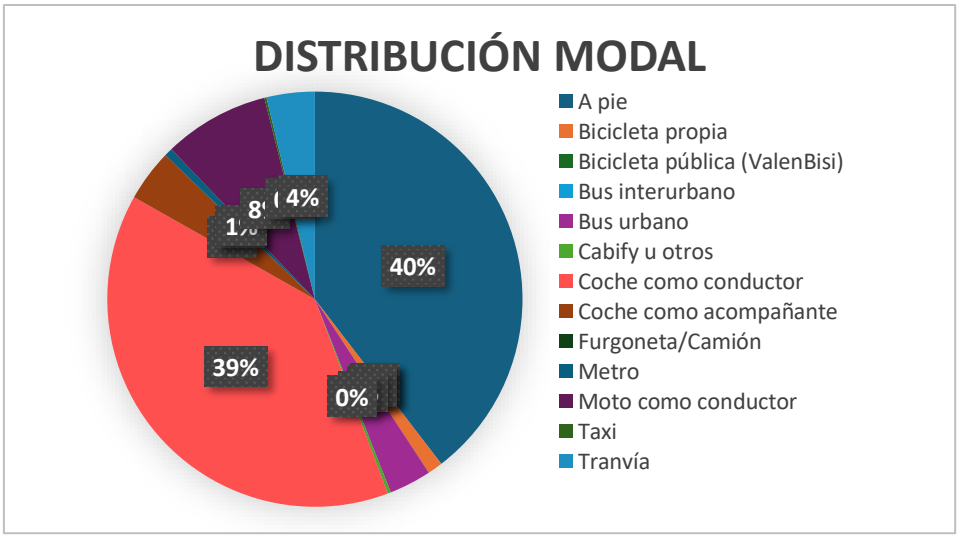


Gráfico 12. Resultados de la distribución modal de los desplazamientos en la zona 136. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMOME (Generalitat Valenciana et al., 2022).

Distribución por rango de edad:

- Grupo de edad 18-44 años dominante, seguido por 44-65 y 5-17 años (véase Gráfico 13).

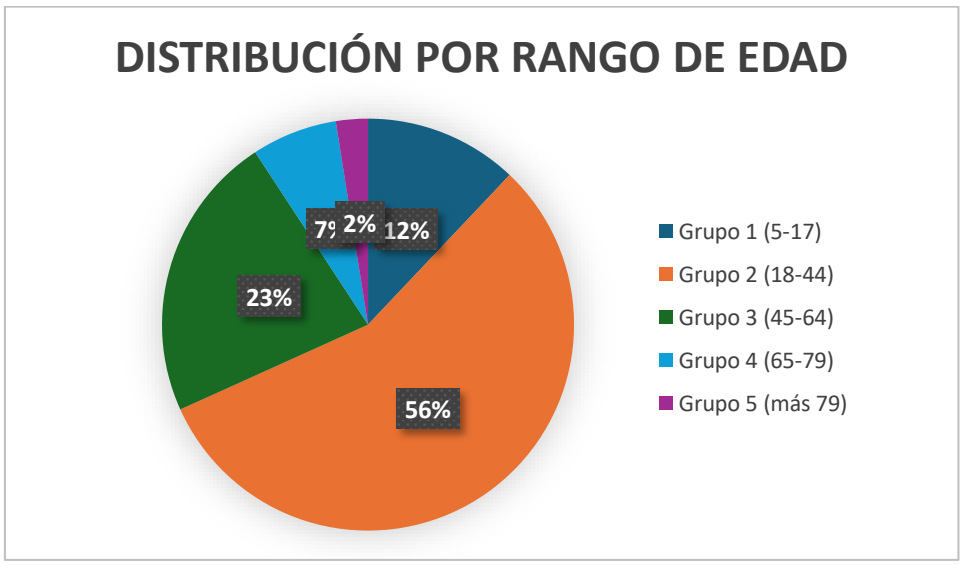


Gráfico 13. Resultados de la distribución por rango de edad de los desplazamientos en la zona 136. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMOME (Generalitat Valenciana et al., 2022).

Frecuencia de los trayectos:

- Predomina "Todos los días laborales", con un alto número de "No contesta".

Razones para no usar el transporte público:

- Principalmente "No sabe, no contesta" y "Estoy muy cerca de mi destino".

ZONA 139

RESULTADOS PMOME ZONA 139			
DATOS TOTALES			
NºDesplazamientos totales diarios			Total
			10.683
Distribución por género	Masculino	Femenino	
	5.731	4.952	10.683
Distribución modal			
A pie	2.604	2.675	5.279
Bicicleta propia	74	0	74
Bicicleta pública (ValenBisi)	0	0	0
Bus interurbano	0	0	0
Bus urbano	567	2.025	2.592
Cabify u otros	0	0	0
Coche como conductor	2.394	252	2.646
Coche como acompañante	0	0	52
Furgoneta/Camión	0	0	0
Metro	0	0	0
Moto como conductor	40	0	40
Taxi	0	0	0
Tranvía	0	0	0
Distribución por rango de edad			
Grupo 1 (5-17)	1.231	1.614	2.846
Grupo 2 (18-44)	2.792	2.034	4.826
Grupo 3 (45-64)	1.287	1.015	2.302
Grupo 4 (65-79)	310	288	598
Grupo 5 (más 79)	111	0	111
Frecuencia del trayecto			
1 (diariamente)			1.084
2 (Todos los días laborales)			6.055
3 (Varias veces por semana)			2.003
4 (Una vez por semana)			389
5 (Cada 15 días)			74
6 (Esporádicamente)			593
7 (No sabe)			40
8 (No contesta)			446

Tabla 14. Resultados de movilidad de la zona 139 como origen de la ciudad de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMOME (Generalitat Valenciana et al., 2022).

La zona 139 se encuentra justo al oeste de la terminal de cruceros.

Número de desplazamientos:

- 10.683 desplazamientos diarios, la segunda cifra más alta entre las cuatro zonas.

Distribución por género:

Cifras muy igualadas, con una ligera mayoría masculina (véase Gráfico 14).

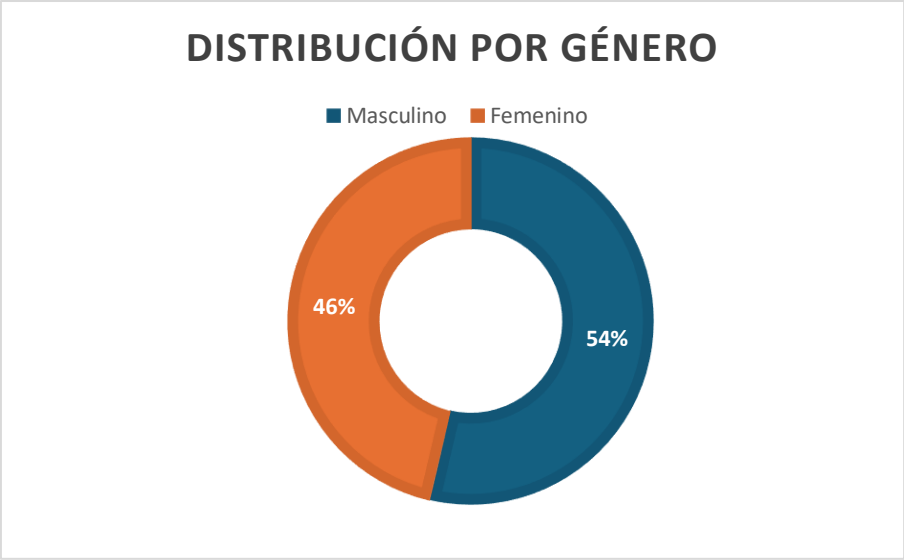


Gráfico 14. Resultados de la distribución por género de los desplazamientos en la zona 139. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMOME (Generalitat Valenciana et al., 2022).

Distribución modal (medio de transporte):

- A pie: Modalidad dominante, con una cifra doblemente superior al coche.
- Coche: Segunda modalidad más importante.
- Bus: Principal medio de transporte público, con un número de desplazamientos similar al del coche.
- Metro y Tranvía: No se registran desplazamientos.
- Bicicleta: Muy poco utilizada.

En la siguiente gráfica, se observan los resultados obtenidos:

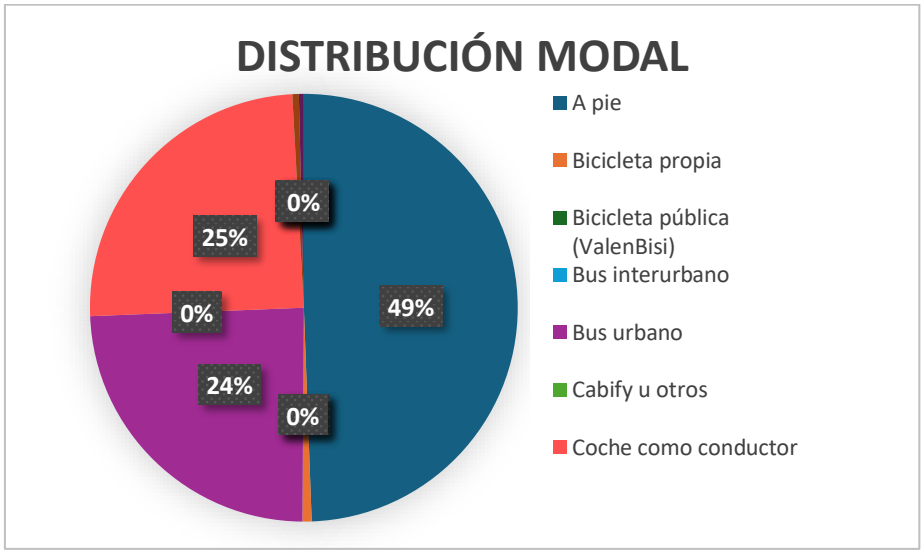


Gráfico 15. Resultados de la distribución modal de los desplazamientos en la zona 139. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMOME (Generalitat Valenciana et al., 2022).

Distribución por rango de edad:

- Grupo de edad 18-44 años dominante (véase Gráfico 16).

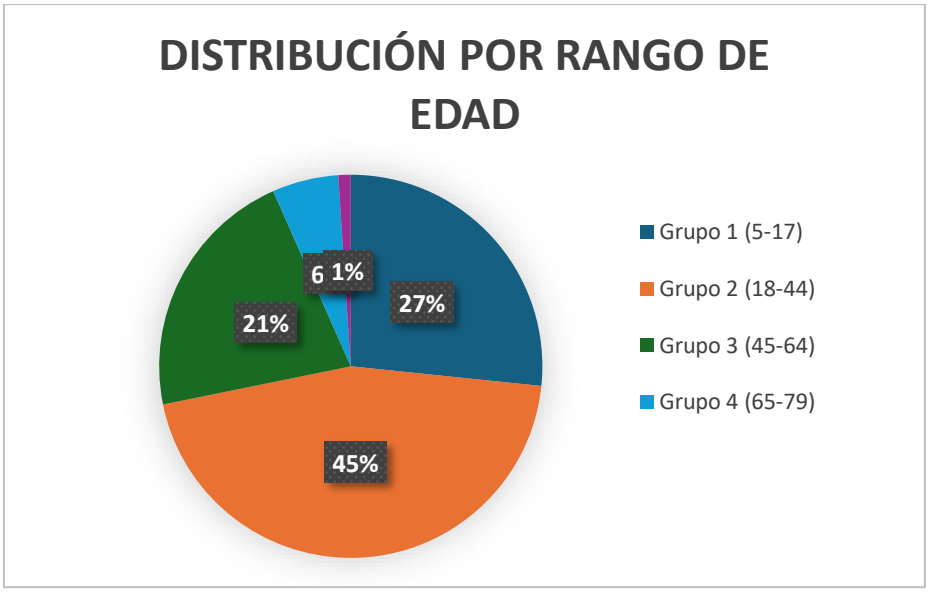


Gráfico 16. Resultados de la distribución por rango de edad de los desplazamientos en la zona 139. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMOME (Generalitat Valenciana et al., 2022).

Frecuencia de los trayectos:

- Predomina "Todos los días laborales".

Razones para no usar el transporte público:

- Principalmente "No contesta", seguido por "Estoy muy cerca de mi destino" y "No hay servicio de TP o es inadecuado".

7.4.7 CONCLUSIONES

El análisis exhaustivo de los datos proporcionados por el Plan de Movilidad Metropolitano Sostenible del Área de Valencia (PMOME) ha permitido explorar en detalle los patrones de movilidad en el distrito 137, donde se encuentra la terminal de cruceros de Valencia, así como en las zonas colindantes 132, 136 y 139. Aunque los datos se basan únicamente en residentes españoles, los resultados obtenidos proporcionan valiosas conclusiones sobre la movilidad local.

Principales Conclusiones:

- **Predominancia del transporte privado**: La zona 137 muestra una fuerte dependencia del transporte privado, con una alta proporción de

desplazamientos en coche. Esto indica una necesidad significativa de vehículos personales y sugiere una oportunidad para fomentar alternativas de transporte más sostenibles.

- **Uso del transporte público y no motorizado:** En la zona 137, el uso del transporte público, como el autobús urbano y el tranvía, es bajo. Esto puede atribuirse a la falta de integración y conveniencia en las conexiones disponibles. Además, la infraestructura para bicicletas y peatones muestra tasas de uso bajas, indicando áreas de mejora.
- **Diferencias en movilidad por género y edad:** Se observan discrepancias notables en la movilidad entre géneros, con una predominancia masculina en casi todos los modos de transporte, especialmente en vehículos privados. En modos como 'A pie', destaca la presencia femenina. No se observa un patrón claro en el uso del transporte público, sugiriendo la necesidad de un análisis más exhaustivo.
- **Oportunidades para mejorar la movilidad de los trabajadores:** Aunque el enfoque del estudio es la movilidad de los cruceristas, se ha detectado que los trabajadores en la zona 137 tampoco disponen de una buena movilidad. Esto representa una oportunidad para incentivar mejoras en la infraestructura de transporte, beneficiando tanto a los trabajadores como a los turistas. Mejorar las condiciones de movilidad para los trabajadores puede aumentar la eficiencia y satisfacción laboral, además de mejorar la experiencia general de los visitantes.

La oferta de transporte disponible es crucial para determinar los flujos de movilidad. La zona 137, con peor conexión y menor oferta de transporte público, muestra una fuerte dependencia del transporte privado. En contraste, las zonas colindantes, con mejores conexiones de autobús, metro y tranvía, tienen una distribución de movilidad más equilibrada.

Este análisis subraya la importancia de mejorar la oferta de transporte en el entorno portuario para fomentar la sostenibilidad y mejorar la movilidad en la zona. En apartados posteriores de este estudio, se propondrán y analizarán medidas específicas para abordar estas necesidades.

La implementación de estas recomendaciones no solo mejorará la experiencia de los turistas de cruceros, sino que también contribuirá al objetivo a largo plazo de Valencia de fomentar un modelo de movilidad urbana sostenible y eficiente. Estas acciones deben alinearse

con los esfuerzos continuos para adaptar y mejorar la infraestructura y las políticas de transporte en respuesta a las necesidades cambiantes de una ciudad dinámica y en crecimiento.

7.5 ANÁLISIS COMPARATIVO DE FUENTES DE DATOS DE MOVILIDAD EN EL PUERTO DE VALENCIA

Para mejorar la movilidad de pasajeros de cruceros en el Puerto y en la ciudad de Valencia, es crucial disponer y analizar datos robustos que permitan entender y mejorar la movilidad en el entorno de la terminal de cruceros. Este apartado compara metodológicamente las principales fuentes de datos disponibles: los estudios y datos abiertos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMA) y el Plan de Movilidad Metropolitano Sostenible del Área Metropolitana de Valencia (PMOME). Además, se evalúa cómo la integración de estos datos puede proporcionar una visión más completa y detallada.

El análisis considera la metodología de tratamiento de los datos y los resultados obtenidos, identificando las fortalezas y debilidades de cada fuente y cómo su combinación puede mejorar la precisión de las conclusiones y recomendaciones.

A continuación, se presenta una tabla comparativa ordenada por fuente de datos y ocho dimensiones clave, que facilita la comparación metodológica:

Fuente de Datos	Tipo	Puntos Fuertes	Puntos Débiles
MITMA	1. Zonificación	Cobertura nacional de los datos	Zonificación poco precisa para la terminal de cruceros
		Contempla llegadas y salidas desde cualquier zona de España	
	2. Resolución temporal	Datos diarios y mensuales	
		Datos disponibles por horas	
		Posibilidad de estudio de días específicos	
		Datos disponibles hasta 2024	
	3. Frecuencia de actualización	Actualización regular de los datos	
	4. Cobertura del tipo de datos	Datos disponibles de residentes en toda España	Datos de extranjeros NO disponibles
			Limitaciones en segmentación
			Limitaciones en análisis demográfico

Fuente de Datos	Tipo	Puntos Fuertes	Puntos Débiles
	5. Accesibilidad y usabilidad de los datos	Fácil descarga de los mismos	Carga computacional considerable
			Segmentación más compleja
	6. Aplicabilidad a la planificación urbana		Falta de especificidad local
	7. Integración de los datos		Sin integración con encuestas
	8. General		Datos de solo una compañía telefónica
			Factores de distorsión de datos
PMOME	1. Zonificación	Zonificación precisa de Valencia	Alcance geográfico limitado
	2. Resolución temporal		Datos de 2018
			Datos de encuestas de los meses de enero, febrero y marzo
	3. Frecuencia de actualización		Sin frecuencia de actualización
	4. Cobertura del tipo de datos	Detalle local y específico	Datos de extranjeros NO disponibles
		Amplia oferta de variables	Datos solo de residentes en el Área Metropolitana de Valencia
		Posibilidad de análisis demográfico preciso	
	5. Accesibilidad y usabilidad de los datos	Fácil descarga	
		Fácil segmentación	
		Datos bien estructurados	
	6. Aplicabilidad a la planificación urbana	Enfoque en Valencia	Distinta ordenación de la red de transporte público desde 2018
	7. Integración de los datos	Combinación con encuestas	
	8. General	Entendimiento de necesidades de las personas	Datos de extranjeros NO disponibles
			Extrapolación de datos mediante factor de expansión

Tabla 15. Puntos débiles y fuertes de cada fuente de datos empleada para el estudio de la movilidad en el entorno de la terminal de cruceros. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MITMA y del PMOME.

El análisis exhaustivo de ambas metodologías destaca la importancia de combinar los datos de ambas fuentes. Los datos del MITMA permiten establecer tendencias en el número de desplazamientos debido a su cobertura temporal más amplia, mientras que los datos del

PMOME son útiles para análisis demográficos detallados y para comprender las necesidades de movilidad local.

Aunque cada fuente tiene sus ventajas e inconvenientes, la combinación de ambas proporciona una visión integral de la movilidad en el entorno de la terminal de cruceros y su interacción con los cruceristas. El MITMA es ideal para análisis a gran escala con datos nacionales, mientras que el PMOME ofrece detalles específicos críticos para intervenciones de movilidad en Valencia.

El PMOME presenta limitaciones en la actualidad y el alcance temporal de los datos, lo que podría ser un obstáculo para analizar tendencias recientes. Ambas fuentes podrían beneficiarse de la integración con sistemas adicionales de recolección de datos, como encuestas, para mejorar la comprensión de las dinámicas de movilidad y la planificación potencial.

7.6 OTROS ANÁLISIS

En esta sección se presentan estudios adicionales que complementan el análisis principal de la movilidad en el entorno de la terminal de cruceros del Puerto de Valencia. Estos análisis proporcionan una visión más amplia y detallada de los patrones de movilidad y comportamiento de los cruceristas, utilizando metodologías avanzadas como la monitorización mediante GPS y encuestas. Al integrar estas diferentes fuentes de datos, se busca obtener una compresión más completa y precisa de la dinámica de movilidad en la zona, lo que permitirá desarrollar estrategias más efectivas para optimizar la gestión de la movilidad de cruceristas y mejorar la experiencia de los visitantes.

Destacar que los datos empleados en estos análisis adicionales se han extraído de artículos y estudios existentes, no de fuentes propias, debido al alcance del presente trabajo de final de máster. Esta aproximación permite aprovechar investigaciones previas de alta calidad y relevancia para enriquecer el estudio actual.

Destacar también que la bibliografía existente y específica en torno a Valencia no es abundante, lo que pone plasma la necesidad de incentivar mayores estudios al respecto, ya que se trata de un tema que se encuentra a la orden del día.

7.6.1 MONITORIZACIÓN DE LA MOVILIDAD DE CRUCERISTAS EN VALENCIA CON GPS Y ENCUESTAS

7.6.1.1 INTRODUCCIÓN

En los apartados anteriores, se han analizado los flujos de movilidad utilizando encuestas tradicionales (PMOME) y datos de telefonía móvil gracias a la tecnología big data (MITMA). Sin embargo, la tecnología big data aplicada a la gestión de la movilidad aún está en desarrollo, lo que significa que los resultados no son completamente precisos. Además, los datos del Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible no incluyen información de personas no residentes en España.

En este contexto, la fusión de datos, que combina señales GPS con encuestas tradicionales, es muy valiosa. Esta metodología proporciona resultados más precisos porque no solo considera los desplazamientos, sino también las necesidades y razones detrás de ellos, lo cual es crucial para la planificación óptima del transporte.

Un análisis relevante realizado en Valencia en 2020 por Sandra Navarro Ruiz, Josep A. Ivars Baidal y Ana B. Casado Díaz, titulado 'Análisis del Comportamiento Espacio-Temporal Intradestino mediante GPS: Una aproximación de los visitantes independientes de crucero en la ciudad de Valencia', investiga los patrones de comportamiento espacio-temporal de los cruceristas independientes, es decir, aquellos que no contratan excursiones organizadas.

Este estudio utiliza un enfoque multimétodo que combina datos GPS y encuestas para entender mejor los patrones espaciales de los cruceristas en Valencia. Los dispositivos GPS se utilizaron por la fiabilidad de sus datos espacio-temporales, mientras que las encuestas permitieron recopilar información socio-demográfica, conocimiento del destino, motivaciones y nivel de satisfacción. Esta combinación ofrece una imagen detallada y precisa del comportamiento de los visitantes.

La metodología del estudio incluyó un cuestionario inicial para determinar factores previos a la visita, dispositivos GPS para rastrear el comportamiento en destino y un cuestionario final para evaluar la experiencia. Los encuestadores abordaban a los pasajeros al desembarcar y al regresar de su visita. A los participantes se les realizó una encuesta inicial sobre su perfil y motivaciones, y se les entregó un dispositivo GPS. Al finalizar la visita, se recogía el dispositivo y se les hacía una encuesta final sobre su experiencia.

La recopilación de datos se llevó a cabo en el puerto de Valencia durante abril y mayo de 2018, resultando en una muestra válida de 334 visitantes. Destacar que, en el caso de haberse escogido otras fechas para la realización del estudio, los datos podrían haber variado debido al tipo de buque y cruceristas que desembarca en la ciudad de Valencia, cuyas necesidades y deseos pueden variar significativamente más allá de ciertos patrones comunes.

7.6.1.2 RESULTADOS

Los resultados obtenidos por Sandra Navarro Ruiz, Josep A. Ivars Baidal y Ana B. Casado Díaz son de gran valor y utilidad, alineándose con las expectativas iniciales.

Primero, se diferenciaron los patrones de comportamiento de los visitantes independientes según el número de nodos turísticos visitados (un solo nodo o múltiples nodos). Los nodos turísticos se definen como áreas que agrupan varios atractivos turísticos (Dredge, 1999). La delimitación de estas áreas se realizó mediante un análisis de la intensidad de visitantes y el tiempo promedio por celda (Navarro-Ruiz et al., 2020).

Las nubes de puntos de la muestra estudiada revelan que los **cruceristas** tienden a visitar principalmente cuatro nodos turísticos: (1) Bioparc, (2) el centro histórico, donde se encuentran la mayoría de los atractivos culturales, (3) la Ciudad de las Artes y las Ciencias (CAC), y (4) el área de la Marina Real y paseo marítimo, aunque los nodos Bioparc y Marina Real tienen una menor intensidad (Navarro-Ruiz et al., 2020).

El 62,9% de los cruceristas independientes prefieren visitar un único nodo, mientras que el 37,1% visitan varios nodos turísticos (véase Tabla 16). Dado que la mayoría prefiere un único nodo, el estudio se enfoca en analizar el comportamiento espacio-temporal en un único nodo, descartando a los cruceristas que visitaron múltiples nodos.

	Frecuencia	% sobre el total de cruceristas independientes	% sobre el subsegmento UN
Cruceristas independientes que visitan un único nodo (UN): Nodo visitado			
CAC	26	7,8%	12,4%
Centro Histórico	177	53,0%	84,3%
Paseo marítimo-Marina Real	6	1,8%	2,9%
Bioparc	1	0,3%	0,5%
Subtotal	**210**	**62,9%**	**100,0%**
Cruceristas independientes que visitan múltiples nodos (MN)	124	37,1%	
Total muestra	334	100,0%	

Tabla 16. Distribución de visitantes independientes por nodo turístico específico visitado. Fuente: Navarro-Ruiz et al. (2020).

En una representación gráfica, se muestra la concentración de visitantes en celdas de 100x100 metros, clasificadas por intervalo de Jenks (de verde oscuro a rojo, indicando de menos a más concentración), mientras que la altura de las columnas representa el tiempo promedio en cada celda. El mapa refleja una alta concentración en el centro histórico, con menor concentración en los otros nodos. El promedio de tiempo en Bioparc, el paseo marítimo Marina Real y la CAC es mayor que en el centro histórico (véase Figura 58).

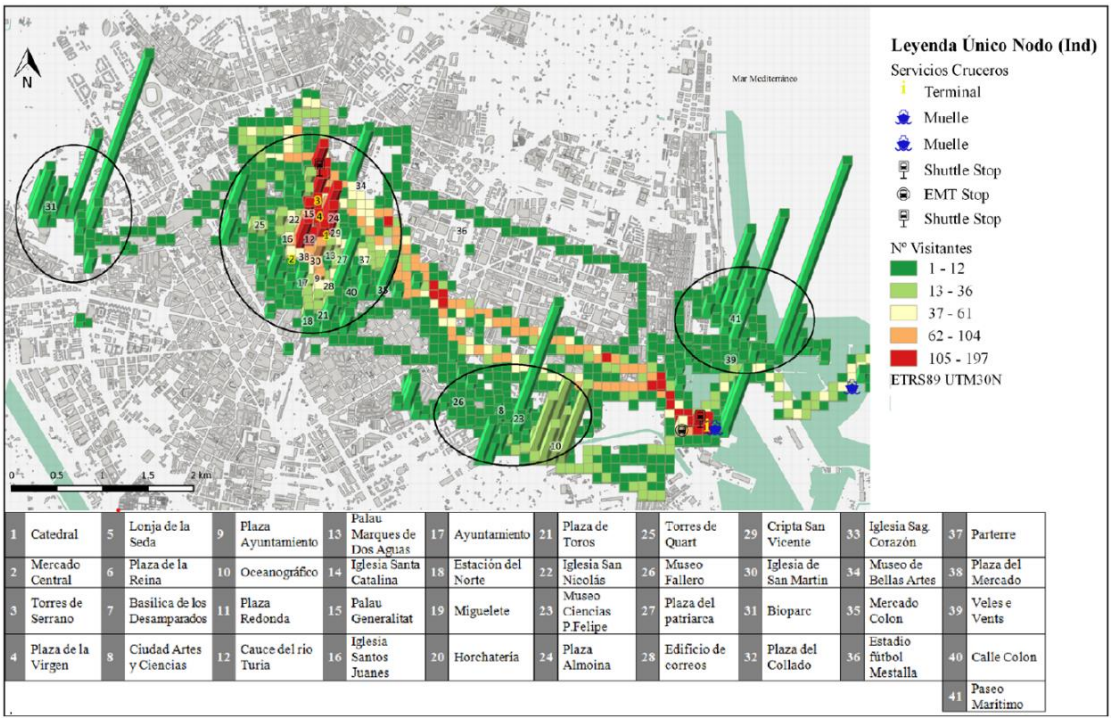


Figura 58. Comportamiento espacio-temporal de visitantes de cruceros independientes en un único nodo. Fuente: Navarro-Ruiz et al. (2020)

Como muestra de algunos resultados obtenidos, respecto a la CAC, solo un pequeño porcentaje de cruceristas independientes la visitan como único nodo. Parte de este resultado puede deberse a ubicación de la parada del autobús lanzadera de las navieras (shuttle), localizada enfrente de las Torres de Serrano.

El análisis del perfil de los visitantes muestra que el centro histórico atrae a una mayoría de personas de origen europeos (92,3%), en comparación con la Ciudad de las Artes y las Ciencias, que recibe un 77,4% de europeos y un 14,7% de norteamericanos y canadienses. Además, existe una mayor presencia de visitantes de mayor edad en el centro histórico.

7.6.1.3 CONCLUSIONES

Los resultados del estudio realizado por Sandra Navarro Ruiz, Josep A. Ivars Baidal y Ana B. Casado Díaz proporcionan valiosas conclusiones específicas para la planificación de la

movilidad de cruceristas en Valencia. Estos hallazgos destacan varias áreas clave que deben ser consideradas para optimizar la logística terrestre en el entorno de la terminal de cruceros.

Los resultados revelan una clara polarización de los flujos turísticos hacia el centro histórico de Valencia, dentro de un patrón mayoritario de visita a un único nodo. Esta dinámica subraya la necesidad de una gestión adecuada para prevenir la congestión en esta área y poner en valor otros atractivos urbanos, diversificando así la experiencia turística de los cruceristas.

Además, el análisis muestra que el perfil del visitante influye significativamente en sus patrones de movilidad. Conocer el perfil de los turistas permite anticipar sus visitas potenciales en la ciudad, destacando la importancia de incorporar datos demográficos y de comportamiento en la planificación del transporte. Por ejemplo, los turistas europeos muestran una preferencia marcada por el centro histórico, mientras que los norteamericanos y canadienses tienen una mayor inclinación hacia la Ciudad de las Artes y las Ciencias.

El comportamiento intradestino de los cruceristas está claramente influenciado por la red de transporte disponible y sus paradas, incluyendo tanto el transporte público como los servicios de shuttle. La proximidad y accesibilidad de las paradas de transporte juegan un papel crucial en la distribución de los flujos turísticos.

La combinación de tecnologías como el GPS con encuestas proporciona una visión detallada y precisa del comportamiento de los cruceristas, permitiendo una planificación más efectiva y adaptada a las necesidades reales. Esta metodología representa una herramienta poderosa para los gestores urbanos y turísticos, facilitando la toma de decisiones informadas y estratégicas para mejorar la movilidad y la experiencia de los cruceristas en Valencia.

7.7 ESTIMACIÓN DEL FLUJO DE CRUCERISTAS INDEPENDIENTES EN VALENCIA

7.7.1 INTRODUCCIÓN

En la última década, Valencia ha visto un notable aumento en su popularidad como destino de cruceros, atrayendo a un diverso grupo de turistas internacionales. Este crecimiento ha generado una demanda creciente de información detallada sobre los patrones de comportamiento de los cruceristas, especialmente aquellos que prefieren explorar los destinos por su cuenta. Estos turistas independientes presentan un desafío mayor en términos de

planificación y gestión de movilidad en comparación con aquellos que participan en excursiones organizadas.

La capacidad de anticipar y comprender las preferencias de estos viajeros es crucial para los planificadores urbanos, operadores turísticos y autoridades de transporte locales. Su objetivo es optimizar los recursos, servicios e infraestructuras disponibles para mejorar la experiencia del visitante y fomentar un impacto económico positivo, sin comprometer el bienestar de los residentes de la ciudad.

El perfil del crucerista ha evolucionado; hoy en día, muchos buscan libertad y flexibilidad, optando por actividades espontáneas en lugar de excursiones grupales organizadas. Estudios indican que entre el 40% y el 50% de los cruceristas prefieren explorar de manera independiente, una tendencia en crecimiento en varias líneas de cruceros y destinos (Rojas, 2023).

Este apartado tiene como objetivo estimar el número potencial de cruceristas que se desplazan por libre en Valencia, utilizando una combinación de datos online, información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) y EMT Valencia, así como observaciones de campo. También se integra información de fuentes secundarias como podcasts y reuniones con stakeholders clave, para ofrecer una visión completa de las tendencias y preferencias de los turistas.

Las cifras presentadas en este estudio son estimaciones y deben considerarse como valores de referencia aproximados. Estas estimaciones permiten tener una idea general del número de cruceristas independientes en Valencia, aunque la cantidad real puede variar dependiendo de múltiples factores. Para obtener una cifra precisa, es crucial conocer y caracterizar correctamente cada buque que llega y llevar a cabo un estudio detallado de los datos y perfiles de los cruceristas. Esta información es vital para planificar y gestionar de manera efectiva la movilidad y los servicios necesarios para este segmento turístico.

La aproximación multidisciplinar a la estimación del número de cruceristas que se desplazan por libre no solo refleja la complejidad del comportamiento turístico moderno, sino que también subraya la importancia de disponer de una base de datos robusta y actualizada para la toma de decisiones estratégicas en el sector turístico. Al entender la magnitud y características de estos visitantes, las autoridades pueden optimizar la asignación de servicios como el transporte público y la seguridad, ajustándose a las necesidades reales y distribuyendo eficientemente los recursos en áreas de alto interés turístico.

Además, esta información permite a los operadores turísticos y comercios locales adaptar sus ofertas para satisfacer las demandas específicas de este grupo, mejorando la experiencia turística y potencialmente aumentando el gasto local. Una planificación basada en datos fiables también facilita la gestión de impactos ambientales y sociales, asegurando un equilibrio entre las necesidades de los residentes y los visitantes, y permitiendo una respuesta ágil a las tendencias emergentes del sector turístico.

7.7.2 ESTUDIO Y SEGMENTACIÓN DEL PERFIL DEL CRUCERISTA

La clasificación detallada de cada buque que llega al puerto es un primer paso crucial para identificar el tipo de crucerista que desembarca, lo que a su vez permite prever con mayor precisión sus necesidades y deseos. Este subapartado se dedica a establecer un marco teórico que guiará la clasificación de los buques y sus pasajeros, fundamentando las bases para un análisis más detallado y una planificación eficaz.

Diferenciar entre los distintos tipos de buques y comprender las rutas que siguen es esencial, ya que cada uno atrae a distintos segmentos de turistas, desde familias en busca de entretenimiento hasta viajeros de lujo en busca de experiencias exclusivas en excursiones organizadas. Esta clasificación no solo mejora la capacidad de respuesta de los servicios locales, sino que también optimiza la gestión de los recursos y la movilidad en la ciudad, asegurando que la experiencia de cada visitante sea tan fluida como sea posible.

Para este estudio del perfil de crucerista, se seguirá la siguiente estructura:

- Segmentación de los buques
- Perfil del crucerista

7.7.2.1 SEGMENTACIÓN DE LOS BUQUES DE CRUCEROS

La clasificación precisa de los buques que arriban al Puerto de Valencia es esencial para comprender las características y expectativas de los cruceristas que visitan la ciudad. Diferenciar entre los distintos tipos de buques según su capacidad, tipo, rutas y servicios a bordo nos permite identificar y anticipar las necesidades específicas de cada grupo de pasajeros. Esta segmentación facilita la posterior estimación del número de cruceristas que se desplazan por libre.

Para los cálculos respectivos a los flujos de movilidad de los cruceristas, además de la clasificación de los buques previamente descrita en el documento, diferenciando entre buques pequeños, medianos y grandes, se segmentan en cuatro grupos principales según la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA): ‘contemporary’ (grandes barcos), ‘premium’ (barcos

medianos), 'lujo' (barcos pequeños) y de 'especialidad' (barcos muy pequeños) (Ros, 2020). Esta segmentación sufre variaciones entre los grupos considerados, en función del estudio.

En la siguiente figura, se pueden observar las características generales de los diferentes segmentos del mercado:

	LÍNEAS DE CRUCERO CONTEMPORÁNEOS	LÍNEAS DE CRUCERO PRÉMIUM	LÍNEAS DE CRUCERO DE LUJO	LÍNEAS DE CRUCERO POR ESPECIALIDAD
Palabra clave	Cantidad	Cantidad	Exclusividad	Aventura
Barcos	Grandes	Tamaño medio	Pequeños	Muy pequeños
Capacidad media pax:	2.000-5.600	1.500-2.500	100-800	100-300
Cabinas	Pequeña	Grande	Enorme o todas suites	Mixta
Comida	Buena comida	Alta cocina	Cocina gourmet	Mixta
Orientación	Familiar	Familiar pero más orientado a adultos	No familiar	No recomendado para familias
Instalaciones	Fitness/deporte	Spa	Spa	Algunas opciones fitness/spa
Duración de los itinerarios	3-7+noches	7-14 noches	10+ noches	3-20 noches
Calidad del servicio	3-4 estrellas	4-5 estrellas	5-6 estrellas	3-5 estrellas
Precio	$-$$$	$$-$$$	$$$$$	$$$$-$$$$$
Líneas de crucero	Carnival Cruise Line; Costa Cruise Line; Disney Cruise Line; MSC; Norwegian Cruise Line; Royal Caribbean International	Azamara Cruise Lines; Celebrity Cruises; Holland America; Oceania Cruises; Princes Cruises	Crystal Cruises; Cunard Line; Regent Seven Seas Cruises, Seaboum; Sea Dream; Silversea Cruises	Cruise West; Delta Queen Steamboat; Voyages of Discovery; Hurtigruten; Peter Deilmann; Star Clippers; Viking River Cruises; Windstar Cruises

Figura 59. Características generales de los diferentes segmentos de mercado. Fuente: Mintel Academics (2013).

Profundizando en los grupos de edad que componen cada uno de los grupos, la línea de cruceros 'contemporary' tiene un público objetivo muy amplio, ofreciendo algo para 'todo el mundo', como jóvenes, familias, parejas y gente de todas las edades. La edad media al tratar de buques 'premium' ya suele incrementarse, encontrándose la media de edad superior a los 40 años y con un nivel medio de renta superior al de los dos segmentos anteriores. En cuanto a la clientela habitual de los buques de lujo, destaca la ausencia de niños y una edad media superior a la tipología de buques anteriores (Esteve Pérez & García Sánchez, 2015)

Destacar que actualmente, existe una clara tendencia hacia los buques de gran capacidad, como la cartera de pedidos de fabricación de buques indica (Ros, 2020).

En el caso específico del Puerto de Valencia y cómo se discutió en el episodio del día 02 de abril de 2024 del programa de radio 'El Varadero' en PlayRadioValencia.es, desde la Autoridad Portuaria de Valencia la segmentación de los buques de cruceros se fundamenta en dos grupos principales: 'Contemporary', tratándose estos de los buques con capacidades de entre 2.000 y 5.000 pasajeros de media, y 'EPL', tratándose estos de los buques con capacidades más pequeñas. La categoría de EPL incluye tanto los segmentos de lujo, premium y de especialidad (Varea, 2024). Esta clasificación y como se desarrollará posteriormente, resulta fundamental para llegar a una estimación de la cifra de cruceristas.

7.7.2.2 PERFIL DEL CRUCERISTA

Comprender los perfiles de los cruceristas según el tipo de buque en que viajan es clave para adaptar la oferta turística y de transporte de Valencia a sus necesidades específicas. Esta sección profundiza en la identificación de las características demográficas y preferencias de los pasajeros de cruceros contemporary y de EPL, proporcionando resultados valiosos para la optimización de servicios y experiencias en la ciudad.

Para ello, a continuación, se mostrarán las características demográficas principales de los pasajeros de cruceros en el Puerto de Valencia para cada uno de los buques tipo, de modo que se facilite más la posterior estimación de cruceristas. Los datos demográficos mostrados a continuación, son extraídos de un estudio llevado a cabo por la Autoridad Portuaria de Valencia en colaboración con la Fundación ValenciaPort, realizado a partir de una muestra de 351.049 de pasajeros de crucero contemporary y 83.208 pasajeros de crucero EPL en el año 2017 (Autoridad Portuaria de Valencia & Fundación ValenciaPort, 2017).

Se expresarán datos relativos a la edad, género y procedencia para cada una de las segmentaciones de los buques tipo. Conocer datos relativos a la procedencia de los mismos, por ejemplo, resulta fundamental ya que, en función de la misma, los pasajeros de cruceros tienen prioridad por visitar ciertas zonas de la ciudad.

CRUCEROS 'CONTEMPORARY':

Estas líneas cruceros cuentan con una capacidad media aproximada de entre 2.000 y 5.000 pasajeros. A continuación, se expresan los datos demográficos de manera estructurada (véase Figura 60 y Figura 61):

- Edad media: 52 años. Profundizando en la edad, más de un 37,9% tiene más de 60 años, un 33,2% entre 41-60 años, un 15,4% entre 21-40 años y un 13,6% entre 0-20 años.
- Género: 52,4% de mujeres frente a un 47,4% de hombres. Existe un 0,2% no identificados.

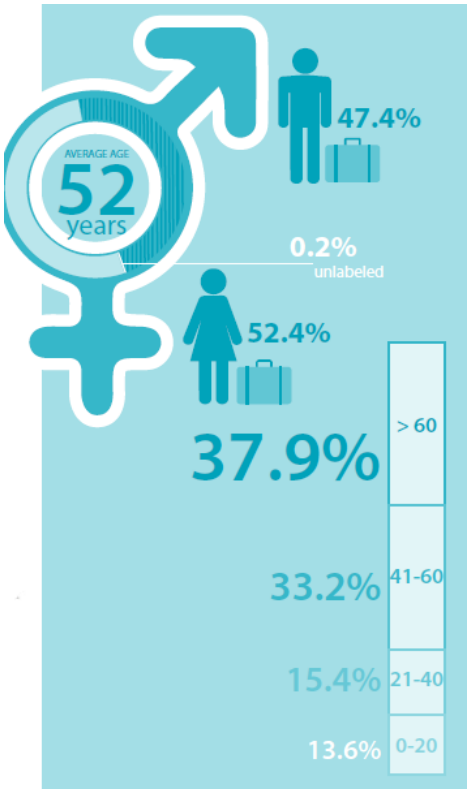


Figura 60. Edad y género de los pasajeros de cruceros 'Contemporary'. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia & Fundación ValenciaPort (2017).

- Procedencia: 19,3% Italia, 19% Alemania, 17,9% Inglaterra, 10,6% Francia, 10,2% Estados Unidos, 5,8% España, entre otros.

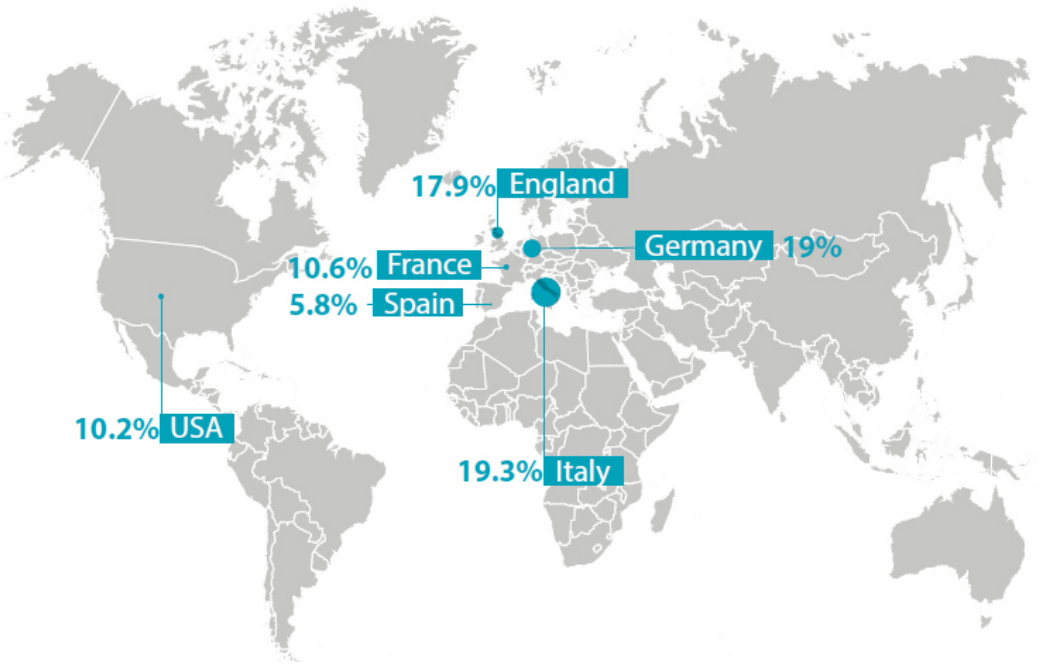


Figura 61. Mapa correspondiente a la procedencia de los pasajeros de cruceros 'Contemporary'. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia & Fundación ValenciaPort (2017).

CRUCEROS 'EPL':

Se trata de buques con capacidad más reducida que los contemporary. También tienen un coste superior a los mismos. A continuación, se muestran los principales datos demográficos de los mismos (véase Figura 62 y Figura 63):

- Edad media: 59 años, edad superior a la de los cruceros contemporary. Profundizando en ella, un 58,6% tiene más de 60 años, un 27,2% entre 41-60 años, un 8,4% entre 21-40 años y un 5,8% entre 0-20 años.
- Género: 50,9% de mujeres frente a un 48,4% de hombres, tratándose de una cifra muy igualada. Existe un 0,7% de no identificados.

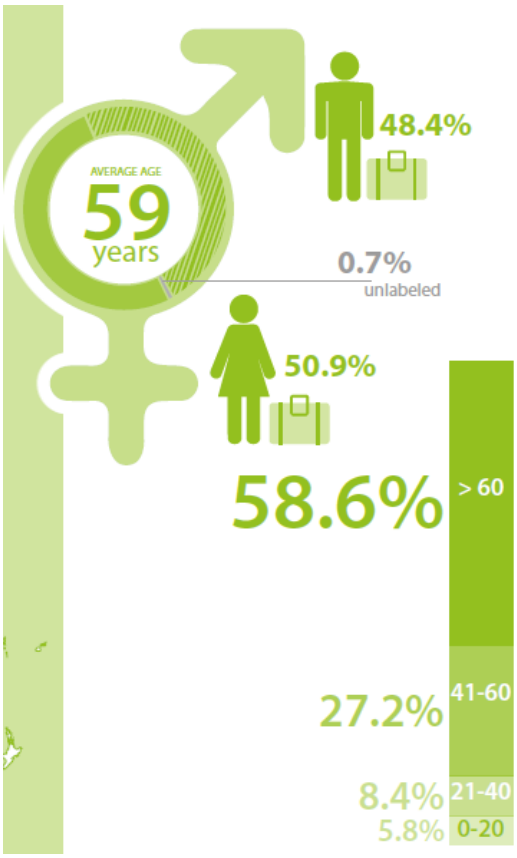


Figura 62. Edad y género de los pasajeros de cruceros 'EPL'. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia & Fundación ValenciaPort (2017).

- Procedencia: 31,8% Estados Unidos, 24,6% Inglaterra, 21,6% Alemania, 5,1% Canadá, entre otros. La procedencia es distinta respecto a la de los cruceros contemporary, en este caso, destaca el amplio porcentaje de turistas anglosajones, tanto de Estados Unidos como de Inglaterra, mientras que en el caso de los contemporary, la procedencia se encontraba más repartida entre los países europeos.

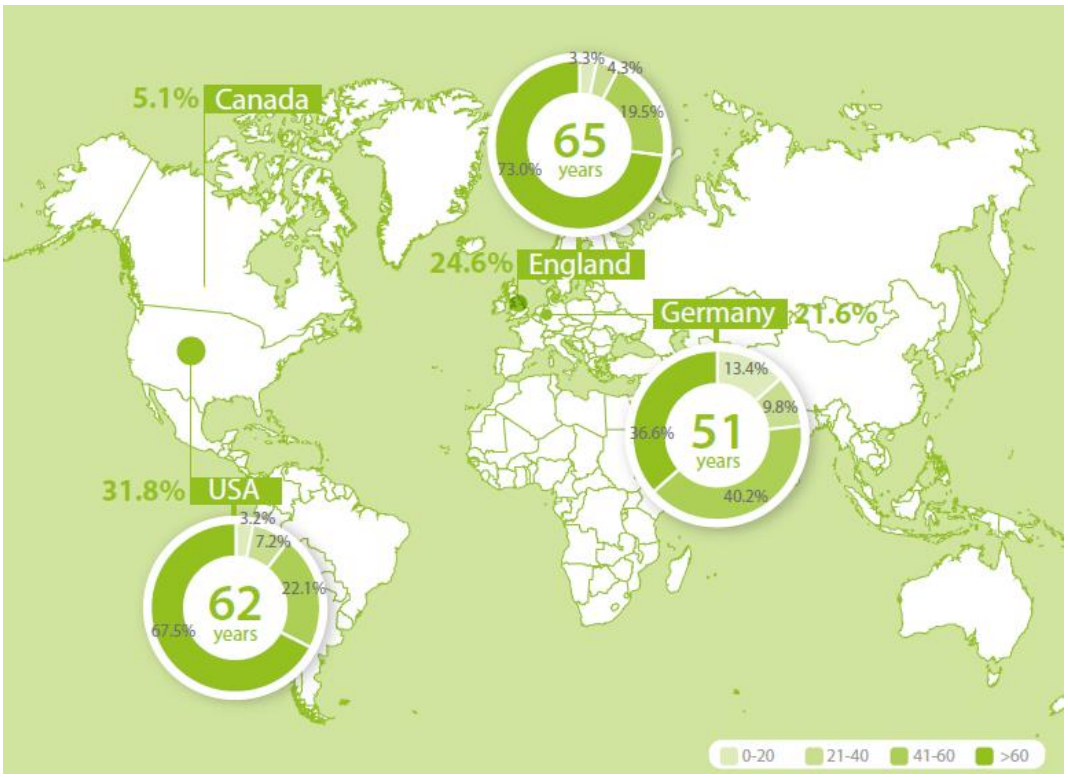


Figura 63. Mapa correspondiente a la procedencia de los pasajeros de cruceros 'EPL'. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia & Fundación ValenciaPort (2017).

También es posible conocer el rango de edad de los turistas de crucero según la procedencia en el caso de los cruceros EPL. En el caso de los cruceristas estadounidenses, la edad media es de 62 años, con un 67,5% de turistas mayores a los 60 años y destacando tan solo un 3,2% de turistas entre los 0 y 20 años. En el caso de los cruceristas ingleses, la edad media es de 65 años, tratándose de la edad media más elevada, con un 73% de turistas mayores a los 60 años y tan solo un 3,3% de turistas entre los 0 y 20 años. En el caso de los cruceristas alemanes, la edad media es de 51 años, considerablemente más baja a los países anglosajones, y con el porcentaje de población más elevado, con un 40,2% de turistas con una edad entre 41 y 60 años. En el caso de los cruceristas alemanes, la cifra de los turistas más jóvenes es bastante más elevada con un 13,4% entre los 0 y 20 años.

En el caso de los cruceros EPL la cifra de turistas jóvenes es bastante inferior ya que no es el público objetivo de este producto turístico.

Conocer el perfil de crucerista medio resulta fundamental para la posterior planificación de los servicios ofrecidos a los mismos, ya que, en función del perfil y segmento, las necesidades pueden variar considerablemente.

7.7.3 PROCEDIMIENTO DE CÁLCULO

En este apartado, describiremos detalladamente el procedimiento de cálculo empleado para estimar el número de cruceristas que optan por explorar Valencia de manera independiente, tras desembarcar de sus respectivos buques. La metodología incluye una serie de pasos críticos, como la segmentación de los tipos de buques, la determinación de los porcentajes de desembarco de pasajeros y el análisis de aquellos que prefieren participar en excursiones organizadas versus los que eligen moverse por libre.

Cada uno de estos elementos, entre otros que se desarrollarán a continuación, son esenciales para llegar a una cifra final precisa que refleje las tendencias actuales.

Por tanto, el procedimiento y los pasos de cálculo para llegar a una cifra de cruceristas potenciales que viajan por independiente, y que, por tanto, son cruceristas potenciales para proveer de servicios urbanos como puede ser el transporte público es:

1. Determinar el número total de escalas y de cruceristas anuales que desembarcan en el Puerto de Valencia: en primer lugar, previo a cualquier estimación es necesario estimar cuantos cruceros llegan a Valencia. Para ello, y a partir de las previsiones de cruceros provistas por la Autoridad Portuaria de Valencia, es posible estimar el número de escalas y cruceristas que desembarcarán durante los dos próximos años, en este caso, durante 2024 y 2025. Es fundamental tener una cifra precisa de las llegadas para entender la magnitud del turismo de cruceros y preparar las estimaciones subsiguientes.
2. Distribución a lo largo del año: analizar cómo se distribuyen las escalas y los movimientos de pasajeros a lo largo del año es crucial para planificar los recursos durante las temporadas altas y baja, asegurando que la infraestructura y los servicios puedan manejar eficazmente los picos y caídas en la demanda turística. A partir de la previsión de escalas proporcionada por la APV es posible obtener esta distribución.
3. Segmentación de las escalas de cruceros: se trata de clasificar los cruceros según su tipología (Contemporary o EPL) ya que, en función de esta, el porcentaje que va a desplazarse por independiente, así como sus necesidades van a ser distintas. Conociendo el tamaño, la naviera y el nombre del buque que hace escala en el Puerto de Valencia, es posible realizar la segmentación con una gran precisión.

4. Porcentaje de ocupación: puede darse el caso, del mismo modo que como en cualquier otro modo de transporte, de que no se disponga de una ocupación completa de los buques de crucero. El porcentaje o grado de ocupación de los buques de crucero se puede estimar a partir de datos proporcionados por las navieras.
5. Porcentaje de desembarcos: de todos los potenciales pasajeros que llegan al Puerto de Valencia, no todos desembarcan, aunque sí lo hace una amplia mayoría. Aplicar el porcentaje de pasajeros que desembarcan es un paso relevante para la correcta estimación. El porcentaje de desembarcos se puede extraer a partir de datos similares obtenidos en otros puertos similares, o a partir de datos proporcionados por la APV a partir de estimaciones propias o de las navieras.
6. Porcentaje de pasajeros que contratan excursión y porcentaje de cruceros independientes: este se trata del último paso en la estimación del número total de cruceristas independientes que prefieren explorar la ciudad de Valencia por su cuenta y, por tanto, de cruceristas potenciales para el uso de redes de transporte existentes. Este porcentaje también es posible obtenerlo a partir de los datos proporcionados por la APV.

Con los datos recopilados y analizados en los pasos anteriores, será posible estimar la cifra final del número estimado de cruceristas que optan por explorar Valencia de manera independiente. Cada uno de estos pasos debe ser meticulosamente documentado y analizado para asegurar que las decisiones basadas en estos datos sean informadas y efectivas.

Destacar que es posible realizar un análisis más meticuloso si se tienen en cuenta los patrones de movilidad, así como las preferencias de transporte, las cuales se tratarán de incluir en la estimación. Otros factores externos como los eventos locales o las condiciones meteorológicas pueden influir también en el comportamiento de los turistas.

7.7.4 DATOS Y SUPOSICIONES PARA LA ESTIMACIÓN DE CRUCERISTAS INDEPENDIENTES

A continuación, se aborda con detalle los datos y suposiciones clave que subyacen a la estimación de cruceristas independientes en el Puerto de Valencia, y de acuerdo a la secuencia de pasos previamente mostrada. Este análisis se basa en cifras y porcentajes específicos

proporcionados por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) y otros organismos relevantes, lo que nos permite construir una base sólida y realista para nuestro modelo de cálculo.

En cuanto al número total de escalas y cruceristas que desembarcan en el Puerto de Valencia: el número total de escalas previstas de desembarco durante el año 2024 es de 287 y de 332 para el año 2025. En número de pasajeros se traduce en 821.692 pasajeros previstos durante 2024 y 896.172 durante 2025, tratándose de las cifras más altas registradas hasta la fecha en el Puerto de Valencia (Autoridad Portuaria de Valencia, 2024a). Destacar que esta cifra puede sufrir variaciones en función de las confirmaciones de las navieras.

En cuanto a la distribución de las escalas y los pasajeros a lo largo del año: desde la Autoridad Portuaria de Valencia, así como desde otras relevantes autoridades se están haciendo esfuerzos para tratar de alargar los períodos habituales de desembarco de cruceros, de manera que se pueda mantener la cifra de negocio a lo largo del año, ofreciendo para ello excursiones y actividades adaptadas a la época del año ofertadas. Durante el año 2024, los meses en que mayor número de pasajeros está previsto que desembarquen en la ciudad, ordenados de mayor a menor fueron octubre, agosto y mayo, mientras que para el año 2025 y parecido al presente año, se prevé que los meses de mayor afluencia de pasajeros sean octubre, julio y mayo. También es relevante estudiar los días punta, ya que estos se tratan de los días en que, con más probabilidad, mayores problemas de congestión de las redes de transporte, así como de afluencia en destinos turísticos se tengan en la ciudad de Valencia. Para el año 2024, se prevé que 4 días tengan una afluencia de más de 10.000 turistas de cruceros, con un pico de 13.739 previsto para el día 4 de mayo. Para el año 2025, también se prevé que 4 días tengan una afluencia de más de 10.000 turistas de crucero, con un pico de 12.494 previsto para el día 23 de octubre.

El siguiente paso, en cuanto a la segmentación de las escalas de crucero, las escalas se clasifican en cruceros ‘Contemporary’ y ‘EPL’. Esta segmentación es posible realizarla conociendo el nombre del buque que desembarca, la naviera que lo opera y la capacidad de cada uno de los buques. De acuerdo a los datos proporcionados en el episodio del día 02 de abril de 2024 del programa de radio ‘El Varadero’ en PlayRadioValencia.es, se pueden clasificar como contemporary de manera habitual aquellos buques con una capacidad de entre 2.000 y 5.000 pasajeros o superior, mientras que los buques ‘EPL’ normalmente tienen una capacidad menor, aunque existen excepciones como en el presente estudio ocurre. Estas excepciones se identifican a partir de la naviera que lo opera, de acuerdo a la clasificación propuesta por Sergi Ros en el año 2020.

En cuanto al porcentaje de ocupación, y de acuerdo a los datos proporcionados por las navieras Norwegian Cruise Line, así como Royal Caribbean International, esta ocupación habitualmente se encuentra por encima del 100%, a excepción de durante la pandemia ya que en estos años el porcentaje de ocupación fue menor (Royal Caribbean International, 2024). En este caso, se supone para el Puerto de Valencia, que la estimación es del 100%.

Por otro lado, también se debe tener en cuenta que no el 100% de los pasajeros a bordo del buque, desembarcan para visitar la ciudad de Valencia, existe un pequeño porcentaje que permanece a bordo del buque. En el caso de los cruceros contemporary, y de acuerdo con el estudio realizado por la APV presentado en el programa de radio 'El Varadero', se conoce que el 5% de los pasajeros de los barcos contemporary se quedan a bordo. En el caso de los cruceros 'EPL', pese a que no se dispone de datos al respecto, se supone que también el 5% de los pasajeros se quedan a bordo.

Por último, para realizar la correcta estimación del número de potenciales pasajeros de cruceros que se desplazan de manera independiente en destino, resulta relevante conocer la cantidad de pasajeros que deciden unirse a excursiones organizadas por las líneas de cruceros y cuántos no. Este porcentaje varía sustancialmente, en función de si se trata de un crucero contemporary o EPL. De acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia, en el caso de los cruceros contemporary, un 25% del número total de pasajeros decide contratar una excursión precontratada que ofrece la naviera mientras que un 70% de los pasajeros de cruceros decide desplazarse por libre, tratándose este de un porcentaje considerable. En el caso de los cruceros EPL, alrededor de un 90% de pasajeros visitan la ciudad en excursión ya que, en muchos casos, viene incluida en el servicio ofertado, mientras que cerca de un 5% decide desplazarse por libre.

A partir de los datos y suposiciones presentadas, ya es posible poder llegar a una cifra aproximada de pasajeros que se desplazan de manera independiente en destino, y que, por tanto, son potenciales clientes de la red de transporte existente en la ciudad de Valencia.

7.7.5 ESTIMACIÓN CUANTITATIVA DEL NÚMERO DE CRUCERISTAS INDEPENDIENTES

Una vez presentado todo el procedimiento de cálculo, así como los datos a emplear, se procede a estimar cuantitativamente el número de cruceristas independientes, tanto para el año

2024 como para el año 2025. Los resultados serán mostrados en número de pasajeros por año, aunque también se profundizará en los días punta.

7.7.5.1 AÑO 2024

Para el año 2024, se prevé un total de 287 escalas y 821.692 cruceristas en el Puerto de Valencia. La segmentación de estos datos nos da como resultado 137 escalas con 633.581 cruceristas para buques contemporary y 150 escalas con 188.111 cruceristas para buques EPL.

En el caso de los cruceros contemporary, se estima que 443.507 cruceristas serán potenciales usuarios de la red de transporte de Valencia. Estos cruceristas independientes también disponen de la posibilidad de contratar excursiones una vez desembarcados, sin embargo, no se dispone de cifras al respecto. Esto implica la necesidad de una planificación exhaustiva para minimizar impactos negativos en la ciudad. En contraste, para los cruceros 'EPL', se estima que solo 9.406 cruceristas serán potenciales usuarios de la red de transporte, una cifra significativamente menor.

Aplicando los porcentajes de pasajeros que permanecen a bordo, que contratan excursiones, y que se desplazan de manera independiente, se obtiene la siguiente distribución detallada para cada tipo de crucero (véase Tabla 17):

ESTIMACIÓN NÚMERO CRUCERISTAS INDEPENDIENTES		
Año 2024		
Número total de escalas		
	Contemporary	137
	EPL	150
	Total escalas	287
Número total de pasajeros		
	Contemporary	633.581
	EPL	188.111
	Total pasajeros	821.692
Buques Contemporary		
Distribución de pasajeros		
	Permanece a bordo	31.679
	Excursiones precontratadas	158.395
	Independientes	443.507
	Total pasajeros	633.581
Buques EPL		
Distribución de pasajeros		
	Permanece a bordo	9.406
	Excursiones precontratadas	169.300
	Independientes	9.406
	Total pasajeros	188.111

Tabla 17. Estimación del número de cruceristas y su distribución según tipo de buque para el año 2024. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Autoridad Portuaria de Valencia.

La ciudad de Valencia ha incrementado el número de días de desembarco, alcanzando un total de 189 días en 2024, lo que sugiere una distribución más uniforme de llegadas a lo largo del año.

Para calcular el promedio de cruceristas independientes por escala, se divide el número total anual de cruceristas independientes por el número de escalas de cada tipo de buque. Así, para los cruceros contemporary, se obtiene una media de 3.237 cruceristas independientes por escala, mientras que para los cruceros EPL, la cifra es de solo 63 cruceristas independientes por escala.

Los días pico representan un desafío especial. Por ejemplo, el 4 de mayo de 2024, se espera la llegada de 13.739 cruceristas, de los cuales 10.723 provendrán de cruceros contemporary y 3.016 de cruceros EPL. De estos, se estima que 7.657 serán cruceristas independientes, lo que representa un pico de demanda significativo que impactará considerablemente en la red de transporte de Valencia, especialmente en el transporte público.

7.7.5.2 AÑO 2025

Para el año 2025, y partiendo de una cifra total de 222 escalas y 896.172 pasajeros, segmentando los resultados, se obtiene un total de 169 escalas transportando 689.766 pasajeros en el caso de los cruceros contemporary y 163 escalas transportando 206.406 pasajeros en el caso de los cruceros EPL.

En el caso de los cruceros 'contemporary' y aplicando los mismos porcentajes que para el año 2024, se estima una cifra de 482.836 cruceristas independientes a lo largo del año, cifra que, dividida entre el número de escalas totales de esta tipología de buques, resulta en un total de 2.857 cruceristas independientes por escala.

Para los cruceros 'EPL', se estima una cifra de 10.320 cruceristas independientes para todo el año, con una media de 63 cruceristas independientes por escala.

Del mismo modo que para el año 2024 y aplicando los porcentajes de pasajeros que permanecen a bordo, que contratan excursiones, y que se desplazan de manera independiente, se obtiene la siguiente distribución detallada para cada tipo de crucero (véase Tabla 18):

ESTIMACIÓN NÚMERO CRUCERISTAS INDEPENDIENTES		
Año 2025		
Número total de escalas		
	Contemporary	169
	EPL	163
	Total escalas	332
Número total de pasajeros		
	Contemporary	689.766
	EPL	206.406
	Total pasajeros	896.172
Buques Contemporary		
Distribución de pasajeros		
	Permanece a bordo	34.488
	Excursiones precontratadas	172.442
	Independientes	482.836
	Total pasajeros	689.766
Buques EPL		
Distribución de pasajeros		
	Permanece a bordo	10.320
	Excursiones precontratadas	185.765
	Independientes	10.320
	Total pasajeros	206.406

Tabla 18. Estimación del número de cruceristas y su distribución según tipo de buque para el año 2025. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Al igual que en para cualquier año objeto de estudio, el verdadero reto surge de los días punta, en los que de manera similar que para el año 2024, se espera una cifra total de 12.494 cruceristas el día 23 de octubre de 2025, y con cerca de 5.000 potenciales cruceristas independientes, a los que se pretende dar solución con el presente estudio y sus propuestas de mejora.

7.7.6 CONCLUSIONES

La estimación del número potencial de cruceristas que se desplazan por libre en la ciudad de Valencia es esencial para una planificación y gestión efectiva de los recursos urbanos y turísticos. Un porcentaje significativo de cruceristas, especialmente aquellos en cruceros contemporary, opta por explorar la ciudad independientemente, lo que subraya la necesidad de adaptar y optimizar los servicios de transporte y la infraestructura local, con el objetivo de que los ciudadanos tengan el menor impacto posible en la calidad habitual de sus servicios.

Los meses de mayor afluencia, como octubre, requieren una preparación especial para manejar el incremento de visitantes sin afectar negativamente a los residentes habituales. La democratización de los cruceros y el acceso a la información han aumentado la tendencia de los pasajeros a preferir desplazarse por libre en lugar de contratar excursiones organizadas, lo que exige una planificación flexible y basada en datos precisos.

La coordinación entre entidades como la EMT Valencia y otros planificadores del transporte urbano, y las navieras es fundamental para gestionar adecuadamente estos picos de demanda. Una comunicación fluida y una planificación conjunta permiten ajustar los horarios y la capacidad del transporte público, mejorando la experiencia del visitante y reduciendo la congestión, especialmente en aquellos días pico en los que la demanda es considerable.

Aunque estas estimaciones están basadas en datos robustos, deben ser ajustadas y verificadas continuamente con información actualizada. Los días pico representan un desafío particular y requieren medidas extraordinarias, como el incremento temporal de recursos de transporte público.

Es importante señalar que de todos los cruceristas que se desplazan por libre, algunos podrían decidir contratar excursiones ya estando en la ciudad. Sin embargo, actualmente no se dispone de datos específicos sobre este comportamiento. Por lo tanto, todos estos pasajeros independientes son considerados potenciales usuarios de la red de transporte público y otros modos de transporte disponibles.

Proponer soluciones de mejora basadas en estas estimaciones permitirá mejorar la experiencia turística en Valencia y asegurar que la infraestructura urbana soporte de manera sostenible el incremento de visitantes. Estas medidas incluyen la optimización de rutas de transporte, la implementación de tecnologías de gestión de movilidad y la coordinación efectiva entre autoridades portuarias y urbanas.

En resumen, conocer y anticipar el comportamiento de los cruceristas independientes mejora la planificación urbana y turística, enriqueciendo la experiencia de Valencia como destino y potenciando su atractivo y sostenibilidad a largo plazo, la cual está siendo amenazada en los últimos meses.

7.8 INFLUENCIA DE LOS CRUCERISTAS EN LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

7.8.1 INTRODUCCIÓN

El turismo de cruceros ha crecido significativamente en Valencia, convirtiendo a la ciudad en un destino popular para miles de cruceristas cada año. Este aumento en el flujo de turistas impacta directamente en la infraestructura y los servicios de transporte público, especialmente en los días de desembarco. En particular, las líneas de autobús L4 y L95 son las más afectadas debido a su conexión directa con la terminal de cruceros y los principales puntos de interés de la ciudad.

La línea L4, que va de Natzaret a Juan Verdeguer, y la línea L95, con parada en 'Pont de les Drassanes', experimentan un notable incremento en el número de pasajeros durante los días de desembarco de cruceros. Este apartado se centra en analizar cómo este flujo de cruceristas afecta a la operativa diaria.

Mediante el análisis de datos sobre el número de cruceristas que utilizan estas líneas en los días de desembarco, se identificarán patrones y tendencias para cada una de las líneas. Este estudio permitirá desarrollar estrategias para mejorar la gestión de la demanda y asegurar una experiencia satisfactoria tanto para los cruceristas como para los residentes locales.

Los datos han sido proporcionados por la EMT Valencia para el presente estudio, y en ellos es posible determinar para cada día del que se tiene registro, el número de cruceristas que han usado las líneas 4 y 95 de autobús. Destacar que se dispone de datos desde el 19 de febrero de 2023 hasta el 05 de mayo de 2024.

7.8.2 ANÁLISIS DE DATOS

El análisis de datos de las líneas de autobús L4 y L95 revela patrones claros en el uso de estas líneas por parte de los cruceristas durante los días de desembarco. A continuación, se presenta un desglose detallado de estos patrones.

7.8.2.1 CIFRAS TOTALES EMT VALENCIA

En primer lugar, se analiza la evolución de la cifra del número de cruceristas que usan las líneas 4 y 95 de manera total, sin diferenciar por línea (véase Gráfico 17):

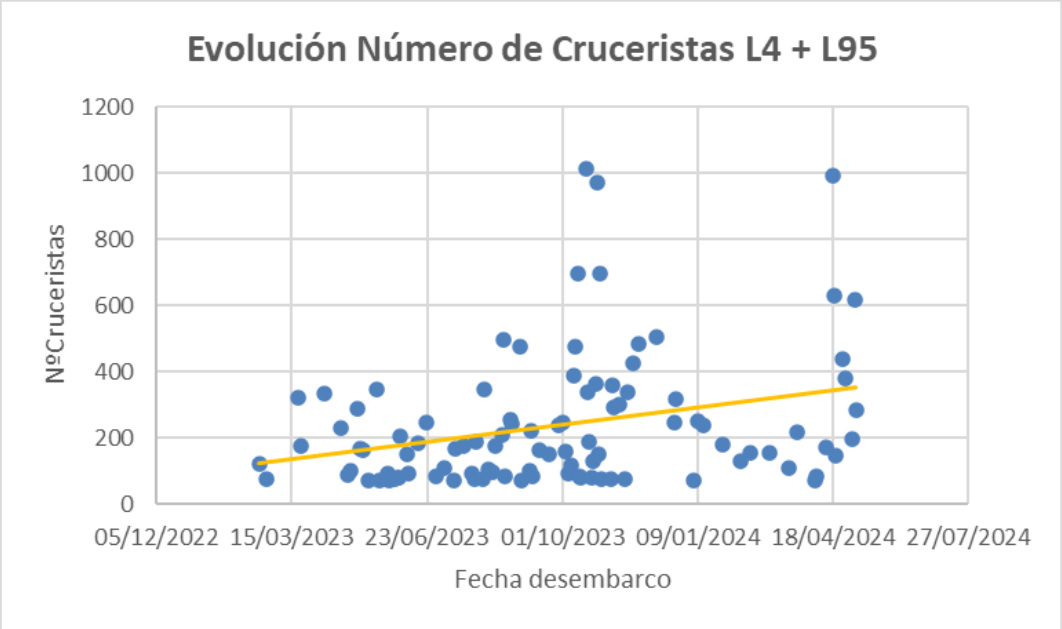


Gráfico 17. Evolución del número de cruceristas de las líneas 4 y 95 de la EMT Valencia en conjunto. Fuente: Elaboración propia a partir de datos proporcionados por la EMT Valencia.

La tendencia general es ascendente, representada por la línea de tendencia e indica un crecimiento progresivo en el uso de estas líneas por parte de los cruceristas. Esto sugiere que, con el tiempo, cada vez más turistas que desembarcan de los cruceros están optando por utilizar el transporte público para desplazarse por la ciudad.

La dispersión de los puntos de datos refleja una variabilidad considerable en el número de cruceristas, con días de baja afluencia, alrededor de 100 pasajeros, y días de picos significativos que superan los 1000 pasajeros. Estos picos de demanda coinciden con días de desembarco de grandes cruceros y destacan la naturaleza fluctuante del turismo de cruceros. La existencia de estos picos implica la necesidad de una gestión eficiente y de recursos adicionales en los días de mayor afluencia.

7.8.2.2 L4 DE AUTOBÚS EMT VALENCIA

A continuación, se analiza la evolución de la cifra del número de crucerista que usa la L4 de autobús (véase Gráfico 18):

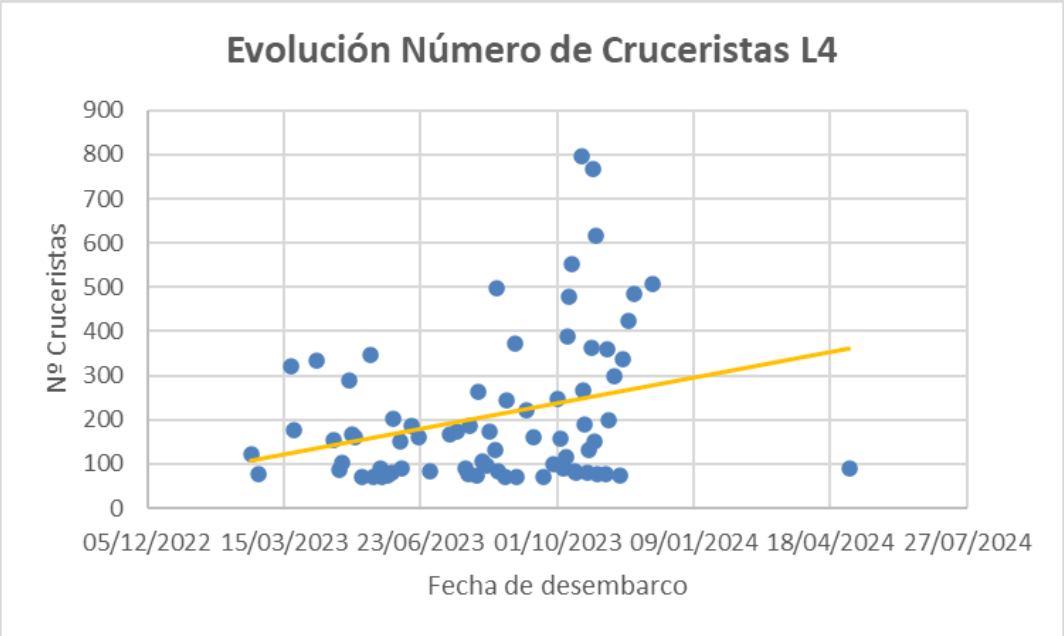


Gráfico 18. Evolución del número de cruceristas de la línea 4 de la EMT Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de datos proporcionados por la EMT Valencia.

La línea de tendencia indica una tendencia general ascendente en el número de cruceristas que utilizan la línea L4. Esto sugiere un aumento progresivo en la afluencia de pasajeros a lo largo del tiempo.

Del mismo modo que para las cifras totales, existe una considerable variabilidad en el número de cruceristas que utilizan la línea L4. Existen días con baja afluencia, por debajo de 100, y otros días con picos significativos que superan los 800 pasajeros.

Como se observa en el gráfico anterior, a partir de 2024, la frecuencia de cruceristas utilizando la L4 es mínima, salvo un día a finales de abril. Esto se debe a un cambio en la operativa de la EMT Valencia, que decidió redirigir a estos pasajeros hacia la L95. La reubicación se implementó con el objetivo de reducir la carga en la L4 y mejorar la eficiencia del servicio, aliviando la congestión en una de las líneas de autobús más utilizadas.

7.8.2.3 L95 DE AUTOBÚS EMT VALENCIA

A continuación, se analiza la evolución de la cifra del número de crucerista que usa la L95 de autobús (véase Gráfico 19):

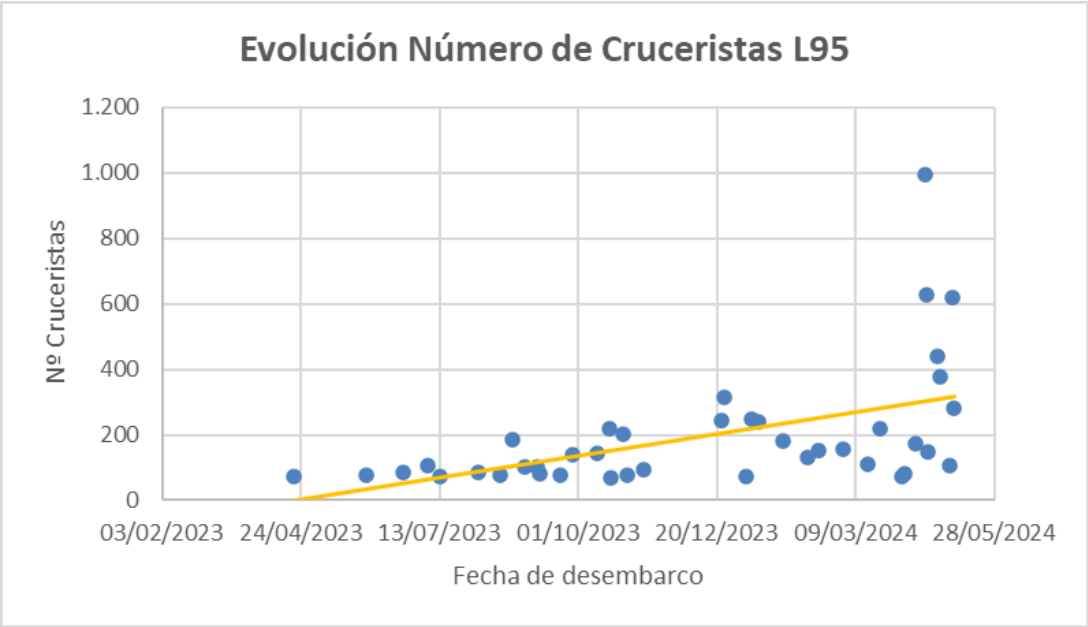


Gráfico 19. Evolución del número de cruceristas de la línea 95 de la EMT Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de datos proporcionados por la EMT Valencia.

La línea de tendencia indica una tendencia general ascendente en el número de cruceristas que utilizan la línea L95, del mismo modo que para la línea L4, aunque su línea de tendencia indica un crecimiento considerable más rápido que en la línea L4.

En el caso de la L95, existen días con picos que alcanzan casi los 1000 pasajeros y dispone de una variabilidad aún más pronunciada que para la L4. Esta amplia dispersión destaca la importancia de la línea L95 para manejar los picos de demanda asociados con los cruceros más grandes y los días de mayor desembarco.

7.8.3 CONCLUSIONES

El análisis de la evolución del número de cruceristas que utilizan las líneas de autobús L4 y L95 en Valencia revela patrones claros y diferenciados que destacan la importancia de una gestión proactiva y adaptativa por parte de la EMT, la APV y las navieras para mantener la calidad del servicio tanto para los turistas como para los residentes locales.

Como se ha podido determinar, independientemente de la línea estudiada, la tendencia general es ascendente y la variabilidad, así como los picos de demanda, son pronunciados. En ciertos días, se ha registrado la utilización de la línea de autobús por alrededor de mil cruceristas, una cifra realmente exagerada. Este hecho subraya la necesidad de distribuir los flujos entre distintas alternativas de transporte, las cuales deben llegar a la terminal de cruceros.

Esta tendencia subraya la importancia de una planificación proactiva por parte de la EMT y la colaboración con la APV y las navieras. Anticipar los días de alta demanda y ajustar la frecuencia y capacidad de los autobuses es crucial para mantener un servicio eficiente. La coordinación con las navieras para obtener datos precisos sobre el número de cruceristas esperados es fundamental para una planificación efectiva.

En días de picos de demanda, es esencial desplegar autobuses de refuerzo y personal adicional para manejar el flujo de pasajeros y mantener la calidad del servicio. La implementación de rutas de autobús dedicadas exclusivamente a los cruceristas en días de mayor afluencia podría ayudar a minimizar el impacto en las líneas regulares utilizadas por los residentes. Durante estos días, también es necesario que todas las partes implicadas incrementen sus recursos ofrecidos, con el objetivo de evitar fenómenos negativos para la ciudad de Valencia, como la masificación o 'overtourism' en los lugares más emblemáticos de la ciudad.

Es importante señalar que mientras los flujos de pasajeros permanezcan medianamente constantes, no se observa una problemática significativa. Sin embargo, en los días pico, cuando las cifras de cruceristas son extremadamente elevadas, se deben establecer medidas extraordinarias. La falta de estas medidas puede llevar al colapso de la ciudad y su red de transporte.

Además, la integración de tecnologías de información en tiempo real puede mejorar significativamente la experiencia de los cruceristas y la eficiencia operativa. Herramientas como aplicaciones móviles para seguimiento en tiempo real y avisos de congestión pueden ofrecer a las turistas alternativas más fluidas y menos concurridas.

En resumen, la EMT, la APV y las navieras deben continuar adaptando sus estrategias y recursos para manejar el impacto del turismo de cruceros, asegurando un servicio de transporte público eficiente y de alta calidad tanto para los cruceristas como para los residentes locales. La planificación colaborativa y el uso de tecnologías avanzadas serán claves para afrontar estos desafíos y mejorar continuamente el sistema de transporte en Valencia.

7.9 CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD EN LA TERMINAL DE CRUCEROS DE VALENCIA

Este apartado tiene como objetivo sintetizar las conclusiones obtenidas a lo largo del exhaustivo análisis realizado sobre la demanda de movilidad en la terminal de cruceros del Puerto de Valencia. El estudio ha recopilado y analizado información valiosa para mejorar la

planificación y gestión de los cruceristas, abarcando un profundo estudio de cada una de las partes implicadas y la estimación del número de cruceristas independientes.

Una de las conclusiones más destacadas es la urgente necesidad de aumentar la oferta de transporte, especialmente en modos de transporte sostenibles. Esta medida es esencial para reducir la congestión y minimizar el impacto ambiental de los flujos turísticos. Además, la diversificación de rutas turísticas se presenta como una estrategia clave para evitar la sobrecarga de ciertos puntos de interés y distribuir mejor a los visitantes.

Conocer en detalle el perfil del crucerista permite diseñar estrategias de movilidad más adecuadas. La implementación de estas estrategias debe ser una línea de investigación continua en los próximos años, no solo en Valencia sino a nivel global. Además, la colaboración entre las partes implicadas, como la EMT Valencia, la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), las navieras y el Ayuntamiento de Valencia, es fundamental para gestionar la congestión de manera efectiva. En lugar de limitar simplemente la llegada de megacruceros, se pueden establecer relaciones de beneficio mutuo mediante la implementación de medidas coordinadas y la mejora de la comunicación.

Es esencial que se trabaje en implementar estas medidas y mejorar la colaboración desde ya, dado que existen cruceros cerrados para 2024 y 2025, con cifras récord de cruceristas independientes previstas. El análisis ha demostrado la importancia de continuar con un estudio exhaustivo de la demanda y mejorar el tratamiento de los datos y las fuentes de datos disponibles, como el PMOME y MITMA. Gran parte de la población y las entidades involucradas desconocen la relevancia de este análisis, que es vital para planificar y gestionar adecuadamente el turismo de cruceros.

Hasta que no se disponga de datos sobre personas no residentes en España, la información seguirá siendo limitada. Para ello, se puede emplear las nuevas tecnologías existentes en mercado. La mayoría de los cruceristas que desembarcan en Valencia son extranjeros, por lo que una base de datos robusta y actualizada es esencial para una planificación precisa. La monitorización de grupos de cruceristas en Valencia ha permitido identificar claramente los destinos más visitados, lo que facilita la planificación y la necesidad de aumentar la oferta turística. Valencia tiene la ventaja de no tener un único emblema principal, lo que permite una distribución más equilibrada de los visitantes.

El estudio también revela que la problemática de la movilidad no se limita al entorno de la terminal de cruceros. Existe una gran dependencia del vehículo privado en el entorno

portuario, lo cual quedó demostrado en el PMOME. La situación de los cruceristas podría ser un catalizador para mejorar la movilidad general en esta área. En los últimos meses, las reuniones entre la APV y los redactores de estudios de movilidad han confirmado esta necesidad.

La movilidad de los cruceristas debe ser un tema prioritario en los planes estratégicos de la ciudad. Hasta la fecha, no se ha realizado un esfuerzo detallado en este sentido, pero es de gran importancia en un mundo cada vez más globalizado. Se debe trabajar para ser sostenibles y evitar sobrecargar la ciudad sin una planificación y organización adecuadas.

En resumen, aunque queda mucho por avanzar, este estudio ha demostrado la necesidad urgente de mejorar la movilidad de los cruceristas. En el siguiente apartado del presente estudio se propondrán y valorarán numerosas propuestas de aplicación para abordar esta necesidad real y urgente, beneficiando tanto a la ciudad como a los propios cruceristas.

8. PROPUESTAS DE MEJORA DE LA MOVILIDAD DE CRUCERISTAS EN VALENCIA

8. PROPUESTAS DE MEJORA DE LA MOVILIDAD DE CRUCERISTAS EN VALENCIA

8.1 INTRODUCCIÓN

La movilidad de los cruceristas en Valencia y su impacto en la relación puerto-ciudad es un tema de creciente relevancia, especialmente considerando el aumento del turismo de cruceros en la última década. Este fenómeno no solo influye en la dinámica económica de la ciudad, sino también en su infraestructura y servicios de transporte.

La presente sección del trabajo tiene como objetivo presentar una serie de propuestas de aplicación diseñadas para mejorar la gestión de la movilidad de los cruceristas, optimizando recursos y promoviendo una integración más armoniosa entre el puerto y la ciudad.

Cada una de estas propuestas ha sido desarrollada con base en un análisis exhaustivo de datos disponibles, consultas con entidades locales y estudios de referencia en otras ciudades portuarias. Las medidas aquí expuestas buscan abordar tanto las necesidades de los cruceristas como las de los residentes, garantizando una experiencia de movilidad eficiente y sostenible para todos los usuarios.

El bloque de propuestas se divide en cuatro categorías principales:

1. Infraestructuras de transporte.
2. Gestión y operación de modos de transporte
3. Sistemas de información al usuario
4. Análisis de datos y coordinación entre entidades

Infraestructuras de transporte: Este conjunto de propuestas se centra en mejorar las infraestructuras existentes y desarrollar nuevas para facilitar el acceso y la movilidad de los cruceristas. Incluye la creación de nuevas rutas peatonales, la ampliación de carriles bici y la construcción de estaciones de transporte específicas. El objetivo es proporcionar una infraestructura robusta que soporte el aumento de turistas de cruceros que deciden desplazarse de manera independiente y mejore la conectividad entre el puerto y la ciudad.

Gestión y operación de modos de transporte: Las propuestas en esta categoría buscan optimizar la gestión y operación de los diferentes modos de transporte disponibles para los cruceristas. Esto abarca desde la disposición de nuevas líneas de autobús hasta la disposición de nuevos servicios intermodales que conecten varios modos de transporte. La finalidad es

asegurar una operación eficiente y reducir la congestión en momentos de alta demanda, mejorando la experiencia de los usuarios.

Sistemas de información al usuario: Enfocadas en mejorar la experiencia de los cruceristas mediante la provisión de información clara y accesible, estas propuestas incluyen la mejora de la señalización, el desarrollo de aplicaciones móviles o la instalación de pantallas interactivas en puntos clave, entre otras. Un sistema de información eficaz puede reducir la confusión y el estrés, facilitando el desplazamiento de los turistas de cruceros.

Análisis de datos y coordinación entre entidades: Enfocadas en mejorar la experiencia de los cruceristas mediante la provisión de información clara y accesible, estas propuestas incluyen la mejora de la señalización, el desarrollo de aplicaciones móviles y la instalación de pantallas interactivas en puntos clave. Un sistema de información eficaz puede reducir la confusión y el estrés, facilitando el desplazamiento de los turistas por la ciudad, por ejemplo.

Estas propuestas no solo buscan solucionar problemas inmediatos, sino también establecer una base para mejoras continuas a largo plazo. La colaboración entre entidades públicas y privadas, la aplicación de nuevas tecnologías y el enfoque en la sostenibilidad son algunos de los pilares fundamentales de las medidas presentadas.

Cada una de la propuesta cuenta con una descripción detallada y específica, ventajas, plan de implementación, objetivos, turistas implicados, posibles riesgos y el ámbito de influencia. Además, se proporciona una estimación de los costes y referencias a proyectos similares en caso de encontrarse, tratando de ofrecer un marco comparativo y de referencia.

Con todas estas propuestas de mejora, no solo se espera mejorar la experiencia de los cruceristas, sino también fortalecer significativamente la relación entre el puerto y la ciudad de Valencia, promoviendo un desarrollo turístico sostenible que genere riqueza y oportunidades económicas, mientras se minimizan las molestias y el impacto negativo sobre la población residente. Este enfoque integral y colaborativo busca equilibrar los beneficios del turismo de cruceros con la calidad de vida de los ciudadanos, fomentando un crecimiento urbano ordenado y sostenible.

Posteriormente, en el siguiente apartado, se realizará una evaluación multicriterio con el objetivo de priorizar la aplicación de las propuestas planteadas.

A continuación, se muestra un índice de las propuestas de mejora ordenadas por los bloques y subbloques considerados:

ÍNDICE DE PROPUESTAS DE MEJORA

SECCIÓN 1: INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

- BLOQUE I: AUTOBÚS
  - Modificación de la localización de las paradas de la L4-L95 EMT Valencia.
- BLOQUE II: METRO Y TRANVÍA
  - Ampliación L10 de tranvía de MetroValencia con parada frente a la terminal de cruceros.
- BLOQUE III: BICICLETA
  - Mejora del acceso al carril bici desde la terminal de cruceros.
  - Propuesta de estación de bicicletas: aparcamiento y alquiler.
  - Nueva estación de ValenBisi frente a la terminal de cruceros.
- BLOQUE IV: PEATONAL
  - Nuevo corredor verde peatonal desde la terminal de cruceros hasta la playa de la Malvarrosa.
- BLOQUE V: PATINETES ELÉCTRICOS Y OTROS
  - Instalación de estaciones de recarga y alquiler de patinetes eléctricos en la terminal de cruceros
  - Creación de carriles exclusivos para patinetes y otros medios de transporte alternativos
  - Propuesta de estación de alquiler de motos eléctricas.

SECCIÓN 2: GESTIÓN Y OPERACIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE

- BLOQUE I: AUTOBÚS
  - Propuesta de nueva línea de autobús turístico urbano EMT (TC1).
  - Propuesta de parada del Bus Turístic frente a la terminal de cruceros.
  - Creación de un bus transfer intermodal: Terminal de Cruceros – Estación de metro Marítim.

SECCIÓN 3: SISTEMAS DE INFORMACIÓN AL USUARIO

- BLOQUE I: SEÑALIZACIÓN
  - Mejora de la señalización existente en las rutas de acceso a los medios de transporte disponibles.
  - Implementación de sistemas de señalización e información inteligente mediante QR.

- BLOQUE II: INFORMACIÓN DE TRANSPORTE
    - Desarrollo de una app móvil de información de transporte enfocada a cruceristas.
    - Pantallas interactivas de información de transporte enfocada a cruceristas.
    - Campañas de información a través de redes sociales.
    - Aumentar el número de puntos de información y asistencia multilingüística.

SECCIÓN 4: ANÁLISIS DE DATOS Y COORDINACIÓN ENTRE ENTIDADES

- BLOQUE I: ANÁLISIS DE DATOS Y COORDINACIÓN ENTRE ENTIDADES
    - Desarrollo de una plataforma de coordinación interinstitucional.
    - Acuerdos de promoción cruzada entre las navieras y los operadores de transporte.
    - Encuestas automatizadas y análisis de feedback.
    - Sistema predictivo de demanda de transporte.
    - Regularización y coordinación de fechas de llegadas de cruceros.
    - Colaboración interinstitucional para la coordinación de shuttle y transporte público de cruceristas.
    - Subsidiar tarifas para la movilidad sostenible.

8.2 PROPUESTAS DE MEJORA

SECCIÓN 1	**INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE**

BLOQUE I	**AUTOBÚS**

CÓDIGO 1.I.1	**Modificación de la localización de las paradas de la L4-L95 EMT Valencia**

EXPOSICIÓN:

Las paradas actuales de las líneas 4 y 95 de autobús en las cercanías de la terminal de cruceros se encuentran a cierta distancia de la salida principal. Esta situación expone a los cruceristas al tráfico vehicular y a la necesidad de seguir indicaciones por parte de la EMT Valencia, incrementando sus costes, lo que puede generar confusión y disminuir la comodidad de su experiencia en la ciudad.

Figura 64. Localización de las paradas de autobús actualmente. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS.

PROPUESTA:

Se proponen tres posibles nuevas ubicaciones para las paradas de las líneas L4 y L95 de autobús. Estas ubicaciones se han seleccionado para facilitar el acceso directo y sencillo desde la terminal de cruceros, minimizando el tiempo de traslado y evitando la exposición al tráfico vehicular, así como disminuyendo el disconfort de los residentes valencianos en el entorno.

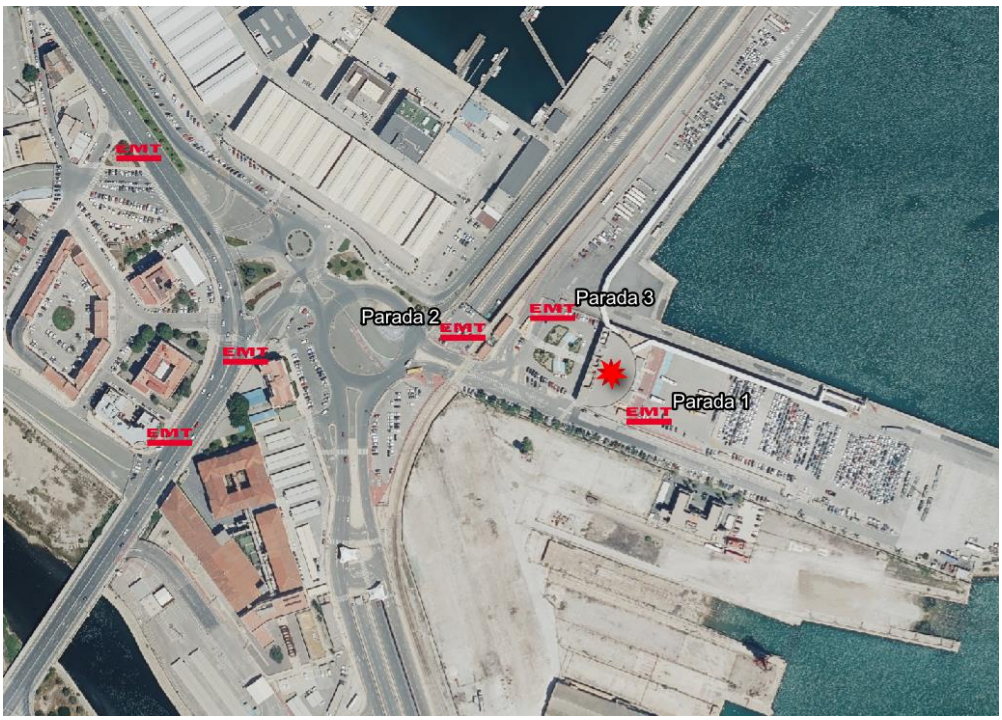


Figura 65. Dos propuestas de posible localización de parada de autobús. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS.

Ubicación propuesta 1 y 2: Zona de estacionamiento adyacente a la terminal.

Ventajas*:*

- Proporciona un espacio amplio y seguro para la espera de los autobuses.
- Mantiene la proximidad a la terminal sin interferir con el tráfico de salida de vehículos.
- Permite una mejor organización y flujo de pasajeros hacia los autobuses.

Implementación:

Implica la adecuación del área de estacionamiento con señalización, marquesinas y áreas peatonales seguras para los turistas.

Ubicación propuesta 3: Frente a la salida principal de la terminal de pasajeros de cruceros.

Ventajas:

- Reducción significativa de la distancia que los turistas deben recorrer con su equipaje.
- Facilita la localización inmediata del transporte público, eliminando la necesidad de seguir indicaciones complejas.
- Mejora la seguridad al evitar que los cruceristas tengan que cruzar calles con tráfico intenso.

Implementación:

Requiere coordinación con la administración portuaria y ajustes en la ruta de los autobuses para permitir la entrada y salida eficientes en esta nueva ubicación.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Mejora del confort del turista. - Mejora del confort del residente. - Ahorro coste EMT Valencia. - Diferenciación ciudadano/turista más sencilla. - Evitar exposición cruceristas a cruces y tráfico vehicular.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que viajan de manera independiente en destino. El número fluctúa en función del día.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Disconfort de la naviera.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia - APV - EMT Valencia - Navieras

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
21.500 € (10.750 €/parada)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Proyecto técnico Plan de Reordenación del Transporte Urbano Colectivo de Calahorra (La Brújula, 2022). - Adaptaciones paradas de autobús Ayuntamiento de Valladolid (Ayuntamiento de Valladolid, 2024).

SECCIÓN 1	INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

BLOQUE II	METRO Y TRANVÍA

CÓDIGO 1.II.1	Ampliación L10 de tranvía de MetroValencia con parada frente a la terminal de cruceros

EXPOSICIÓN:

Actualmente, la Línea 10 de MetroValencia no proporciona acceso directo a la terminal de cruceros. La falta de una parada cercana limita la movilidad de los cruceristas y de los trabajadores del entorno portuario, no pudiendo hacer uso de este medio de transporte.

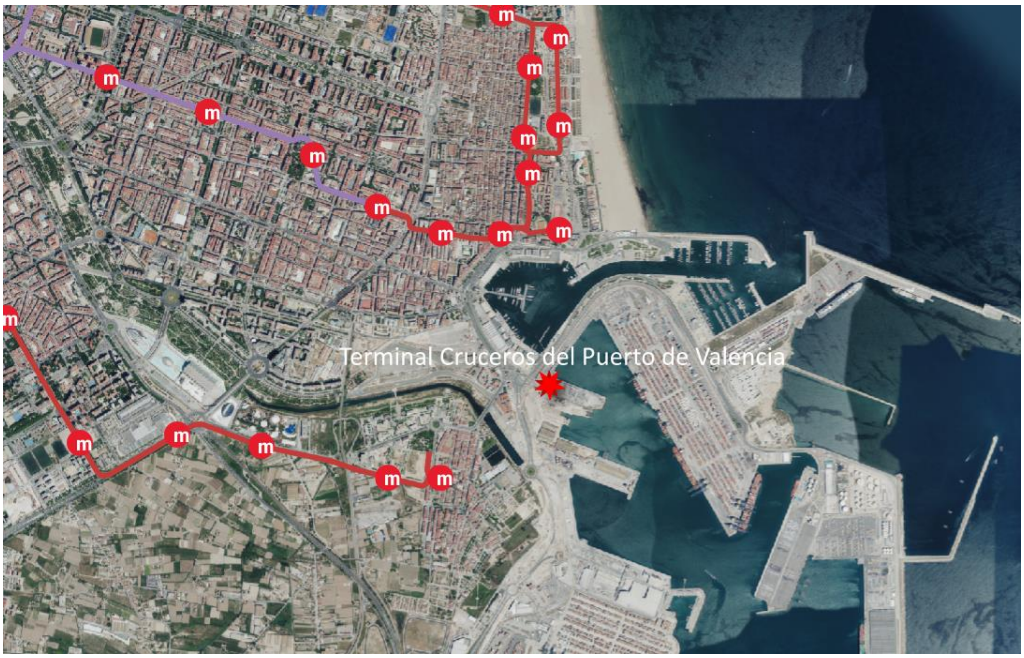


Figura 66. Red actual de MetroValencia 2024. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS y datos procedentes de RedTransporte (2024).

PROPUESTA:

Ampliación de la línea 10 de MetroValencia disponiendo de parada frente a la terminal de cruceros. Ampliar la Línea 10 para incluir una parada frente a la terminal de cruceros, así como otra frente al Edificio del Reloj, ofrecerá una conexión directa y eficiente, mejorando significativamente el acceso y la experiencia de los usuarios.

Figura 67. Red de L10 MetroValencia tras proyecto de ampliación con tramo marcado en verde. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS.

Paradas propuestas: Zona de estacionamiento adyacente a la terminal.

Ventajas*:*

- Conexión directa: Proporciona un acceso directo y conveniente desde la terminal de cruceros a la red de metro.
- Mejora de la movilidad: Facilita el desplazamiento de los cruceristas y trabajadores del puerto, mejorando su experiencia y eficiencia.
- Incentivo al transporte Público: Fomenta el uso del metro entre los turistas y trabajadores, reduciendo la congestión vehicular y el impacto ambiental.
- Beneficio para trabajadores: Las paradas previstas también darán servicio a los trabajadores del entorno portuario, mejorando su acceso al transporte público.
- Gran capacidad de absorción de los picos de demanda: al disponer de capacidades superiores a otros medios de transporte público habituales, se dispondría de capacidad para afrontar los picos en la demanda tras el desembarco de grandes buques.

Implementación:

La implementación de la ampliación de la Línea 10 comenzará con un estudio de viabilidad y planificación detallada en colaboración con MetroValencia y la Autoridad Portuaria de Valencia. Este estudio evaluará la demanda, la viabilidad técnica y los costes de construcción de la nueva parada.
Posteriormente, se procederá a la fase de diseño y construcción, asegurando que la nueva parada esté ubicada a escasos metros de la terminal de cruceros para maximizar la accesibilidad. Se instalará señalización clara y sistemas de información en tiempo real para los usuarios.
Una vez construida la nueva parada, se llevará a cabo una campaña de promoción para informar a los cruceristas, trabajadores portuarios y al público en general sobre la ampliación de la Línea 10 y los beneficios que ofrece.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Mejorar la accesibilidad y movilidad de los cruceristas y trabajadores del entorno portuario. - Facilitar la conexión entre la terminal de cruceros y la red de metro de la ciudad. - Fomentar el uso del transporte público y reducir la congestión vehicular. - Optimizar el tiempo de viaje y la experiencia de los usuarios. - Absorber grandes picos de demanda.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que viajan de manera independiente en destino. - Turistas de la ciudad de Valencia que buscan una forma cómoda y directa de desplazarse entre los principales destinos turísticos.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Costes elevados: La construcción de una nueva parada y la ampliación de la línea pueden implicar costes significativos. - Interrupciones durante la construcción: Las obras pueden causar interrupciones temporales en el tráfico y en las operaciones del puerto. - Viabilidad técnica: Desafíos técnicos en la construcción de la nueva parada y la integración con la infraestructura existente.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia - MetroValencia - APV - Operadores turísticos - Comunidad local

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
15.200.000 € (11,5 M €/km)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Ampliación de líneas de metro L3 y L11 en Madrid (Europa Press, 2023). - Ampliación de líneas de metro en Barcelona (Metrópoli, 2024). - Ampliación de líneas de tranvía en Parla (Olmo, 2015). - Cifras TransMilenio (Redacción El Tiempo, 2007).

SECCIÓN 1	INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

BLOQUE III	BICICLETA

CÓDIGO 1.III.1	Mejora del acceso al carril bici desde la terminal de cruceros

EXPOSICIÓN:

Actualmente, los cruceristas que salen de la terminal de cruceros del Puerto de Valencia encuentran dificultades para acceder al carril bici de manera clara y directa. Durante los primeros metros, la ruta ciclista se mezcla con la de los peatones, lo que genera confusión y potenciales conflictos. Esta falta de indicaciones claras y una separación adecuada disminuye la seguridad y comodidad tanto para los ciclistas como para los peatones.

Figura 68. Red de carril bici actual en el entorno de la terminal de cruceros de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS y VisorGVA.

PROPUESTA:

Mejora y ampliación del carril bici para que se pueda acceder a él de manera directa y sencilla desde la salida de la terminal de cruceros del Puerto de Valencia.

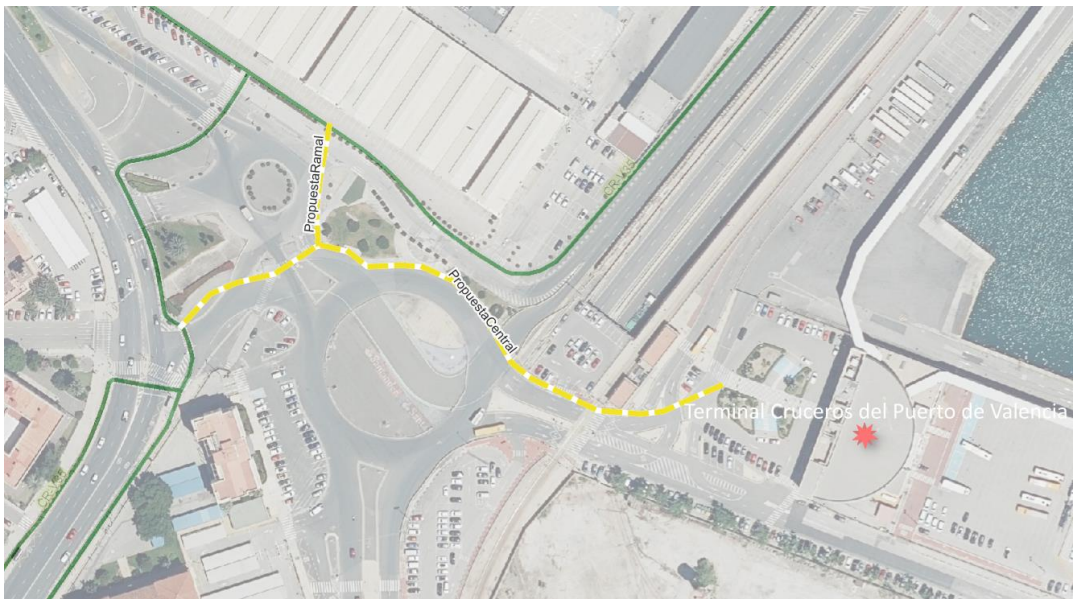


Figura 69. Propuesta de mejora del carril bici y de su acceso a la red existente en la ciudad de Valencia, marcado en color amarillo. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS.

Ventajas*:*

- Seguridad mejorada: La separación clara entre ciclistas y peatones reducirá el riesgo de accidentes y conflictos.
- Acceso directo: Facilitará un acceso directo y sencillo al carril bici desde la puerta de la terminal.
- Promoción del uso de la bicicleta: Al mejorar la infraestructura, se incentiva a más turistas y residentes a utilizar la bicicleta como medio de transporte.
- Comodidad aumentada: Mejora la experiencia de los cruceristas al proporcionarles una ruta clara y bien señalizada hacia la red de carril bici.

Implementación:

La implementación de esta propuesta comenzará con un estudio de la situación actual para identificar los puntos críticos donde la ruta de ciclistas se mezcla con la de peatones. Se trabajará en colaboración con la Autoridad Portuaria de Valencia y el Ayuntamiento para diseñar una solución adecuada.
Las acciones específicas incluirán la instalación de señales claras y visibles que indiquen las rutas específicas para ciclistas y peatones desde la puerta de la terminal. Además, se utilizarán marcas en el suelo y barreras físicas, como bordillos bajos o separadores, para delinear claramente las dos vías. La infraestructura deberá permitir un acceso directo y sin interrupciones al carril bici existente.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Mejorar la seguridad y comodidad para ciclistas y peatones. - Facilitar la movilidad sostenible desde la terminal de cruceros. - Reducir el riesgo de accidentes y conflictos en las áreas de alta afluencia. - Promover el uso de la bicicleta entre los turistas.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que viajan de manera independiente en destino y desean utilizar bicicletas para explorar la ciudad - Peatones que transitan por la terminal de cruceros y alrededores.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Adaptación de usuarios: puede haber un periodo de adaptación donde tanto ciclistas como peatones se familiaricen con la nueva disposición, lo que podría causar confusión inicial. - Interrupciones temporales: las obras de instalación pueden causar interrupciones temporales en el tráfico peatonal y ciclista. - Impacto visual: La instalación de barreras físicas y señalización podría alterar la estética de la zona portuaria, lo que podría no ser bien recibido por algunos usuarios o autoridades locales.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia - APV

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
13.000 € (65.000 €/km)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Coste de construcción por kilómetro Ballena Blanca (Ballena Blanca, 2016). - Beneficios de construir una red de carriles bici segura y separada del tráfico (Ruedas Redondas, 2023).

SECCIÓN 1	INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

BLOQUE III	BICICLETA

CÓDIGO 1.III.2	Propuesta de estación de bicicletas: aparcamiento y alquiler

EXPOSICIÓN:

Actualmente, la terminal de cruceros del Puerto de Valencia no dispone de una gran zona de estacionamiento de bicicletas. Con el creciente interés por la movilidad sostenible, es fundamental facilitar el uso de bicicletas desde la terminal de cruceros. Implementar una estación de bicicletas que combine aparcamiento y alquiler contribuirá a fomentar el uso de este medio de transporte entre los turistas y residentes.

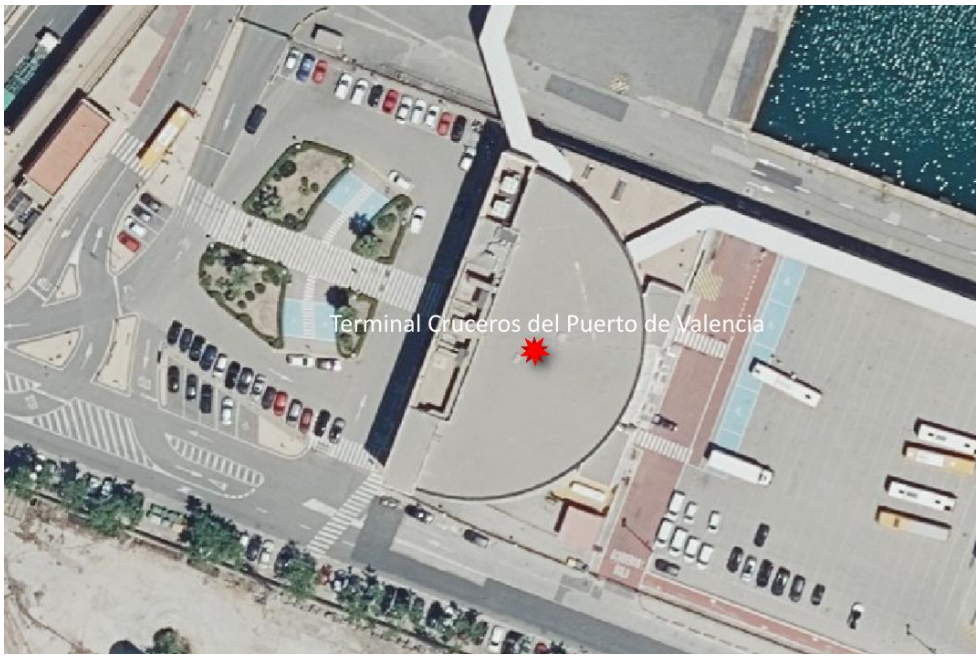


Figura 70. Actual terminal de cruceros sin ningún espacio reservado para estacionar bicicletas. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS.

PROPUESTA:

Estación de bicicletas: Aparcamiento y alquiler. Se propone realizarlo en una zona en la que se disponga de la superficie suficiente para poder acoger un número considerable de estacionamiento de bicicletas, y que también disponga de carpas de alquiler de las mismas.

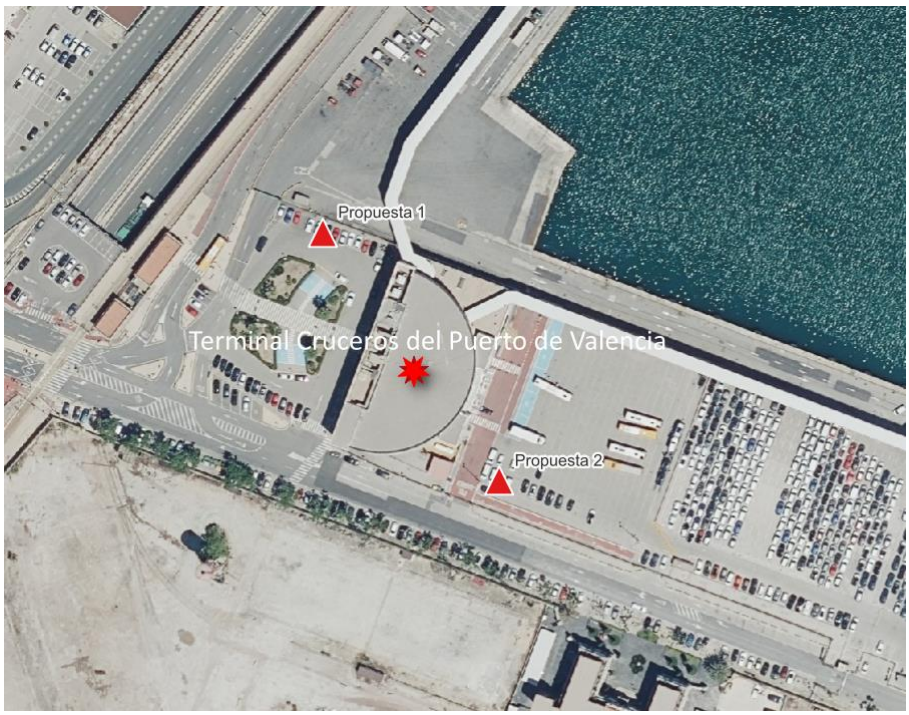


Figura 71. Propuestas de localización 1 y 2 del posible espacio para el estacionamiento y alquiler de bicicletas en la terminal de cruceros de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS.

Ventajas*:*

- Fomento de la movilidad sostenible: Proporciona una opción de transporte ecológica y saludable para los cruceristas.
- Accesibilidad mejorada: Facilita el acceso directo a bicicletas para desplazarse por la ciudad desde la terminal de cruceros.
- Reducción del tráfico: Alivia la congestión vehicular en el área portuaria y en la ciudad.
- Conveniencia y seguridad: Ofrece un lugar seguro para estacionar bicicletas y la opción de alquilarlas de manera sencilla.

Implementación:

La implementación de esta propuesta comenzará con la identificación del espacio adecuado en la terminal de cruceros para ubicar la estación de bicicletas. Se trabajará en colaboración con la Autoridad Portuaria de Valencia y el Ayuntamiento para asegurar que la ubicación sea accesible y visible para los usuarios.
Se procederá a la instalación de infraestructuras necesarias, incluyendo racks seguros para el aparcamiento de bicicletas, una estación de alquiler con bicicletas disponibles, y señalización clara para guiar a los usuarios hacia la estación. Además, se integrará el sistema de alquiler con servicios existentes como Valenbisi, permitiendo a los usuarios alquilar y devolver bicicletas en múltiples puntos de la ciudad.
Una campaña de promoción informará a los cruceristas y residentes sobre la nueva estación de bicicletas, destacando los beneficios de su uso y cómo acceder a los servicios de alquiler y aparcamiento.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible desde la terminal de cruceros. - Facilitar el acceso a bicicletas para turistas y residentes. - Reducir la congestión vehicular en el área portuaria. - Mejorar la movilidad y experiencia de los cruceristas en Valencia.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que viajan de manera independiente en destino y desean utilizar bicicletas para explorar la ciudad. - Turistas y residentes que buscan opciones de transporte sostenibles y saludables.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Baja Adopción Inicial: Puede haber una baja adopción de la nueva estación en sus primeras fases, requiriendo esfuerzos adicionales de promoción. - Costes de Mantenimiento: La infraestructura de bicicletas requerirá mantenimiento regular para asegurar su buen estado. - Vandalismo y Robos: Posibilidad de vandalismo o robos, lo que requerirá medidas de seguridad adecuadas.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia - APV - Empresas de alquiler de bicicletas

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
100.000 € (50.000 €/50 plazas)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Aparcamiento cubierto para bicicletas Campus de las Lagunillas (Jaén) (U.T.E Arquitectos Técnicos UJA, 2019). - Aparcamiento de bicicletas San Sebastián (Donostitik, 2023). - Aparcamiento seguro de bicicletas en la Estación de Autobuses de Vitoria-Gasteiz (Ayuntamiento de Vitoria, s. f.).

SECCIÓN 1	INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

BLOQUE III	BICICLETA

CÓDIGO 1.III.3	Nueva estación de ValenBisi frente a la terminal de cruceros

EXPOSICIÓN:

Actualmente, la terminal de cruceros del Puerto de Valencia no dispone de una estación de ValenBisi en su entorno inmediato. Esto limita las opciones de transporte sostenible para los turistas que desembarcan y prefieren utilizar el servicio de bicicletas compartidas de la ciudad en lugar de alquilar bicicletas privadas. Instalar una estación de ValenBisi frente a la terminal de cruceros proporcionará una alternativa conveniente y accesible para los turistas, facilitando su movilidad y contribuyendo a la sostenibilidad.

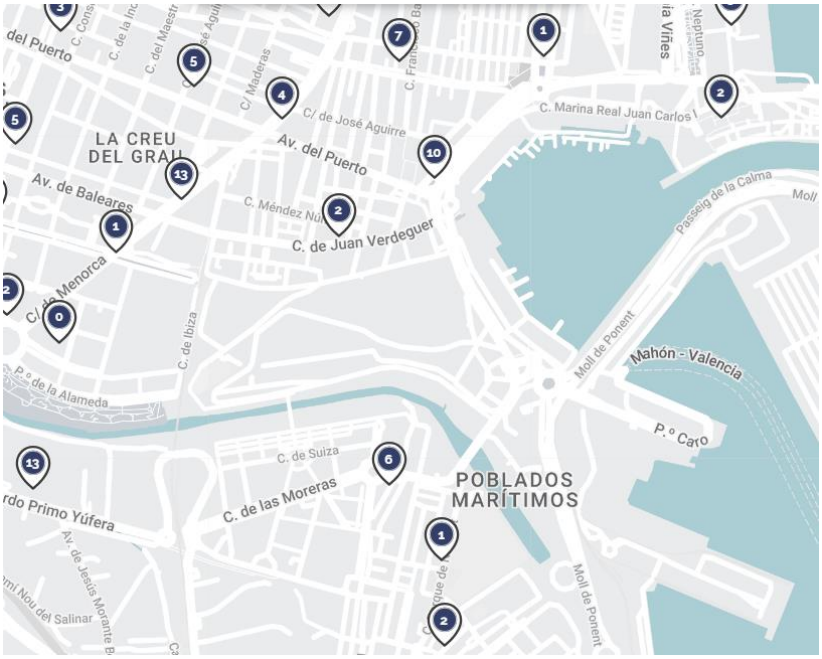


Figura 72. Localización de las estaciones actuales de ValenBisi en la ciudad de Valencia. Fuente: ValenBisi (2024).

PROPUESTA:

Nueva estación de ValenBisi frente a la terminal de cruceros, a la salida de la misma. Debido a que se trata de un servicio que cualquier ciudadano de la ciudad de Valencia puede emplear, se propone la localización de la estación en la salida de la terminal, de manera que no tenga una difícil accesibilidad.

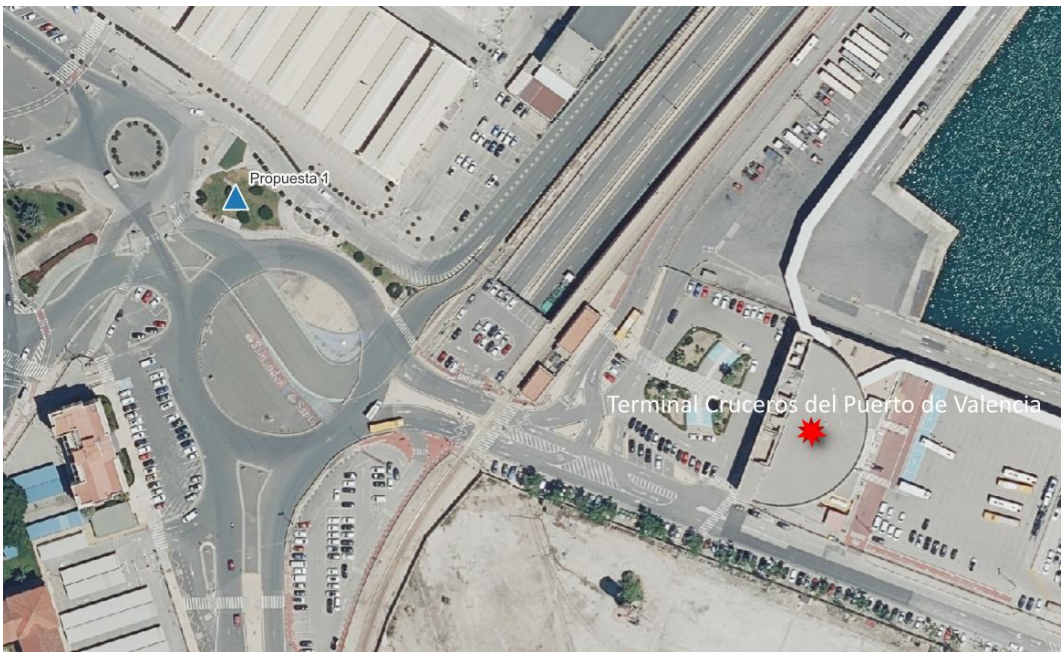


Figura 73. Propuesta de localización de estación de ValenBisi en la salida de la terminal de cruceros del Puerto de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS.

Ventajas*:*

- Accesibilidad Mejorada: Ofrece una opción adicional de transporte sostenible directamente accesible desde la terminal de cruceros.
- Conveniencia: Permite a los turistas utilizar ValenBisi y devolver las bicicletas en cualquiera de las numerosas estaciones repartidas por la ciudad.
- Fomento del Transporte Sostenible: Promueve el uso de bicicletas compartidas, reduciendo la dependencia de vehículos motorizados y el impacto ambiental.
- Flexibilidad: Proporciona a los turistas una opción flexible para moverse por la ciudad a su propio ritmo.

Implementación:

La implementación de esta propuesta comenzará con la identificación de un espacio adecuado frente a la terminal de cruceros para instalar la nueva estación de ValenBisi. Se trabajará en colaboración con ValenBisi, la Autoridad Portuaria de Valencia y el Ayuntamiento para asegurar que la ubicación sea accesible y visible para los usuarios.
Se procederá a la instalación de la infraestructura necesaria, incluyendo el anclaje de bicicletas y sistemas de pago y control de ValenBisi. Además, se integrará la estación con el sistema existente de ValenBisi, permitiendo a los usuarios alquilar y devolver bicicletas de manera sencilla y eficiente.
Una campaña de promoción informará a los cruceristas sobre la nueva estación de ValenBisi, destacando los beneficios de su uso y cómo acceder al servicio.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Promover el uso de bicicletas compartidas como medio de transporte sostenible desde la terminal de cruceros. - Facilitar el acceso a ValenBisi para turistas y residentes. - Reducir la congestión vehicular en el área portuaria. - Mejorar la movilidad y experiencia de los cruceristas en Valencia.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que viajan de manera independiente en destino y desean utilizar bicicletas para explorar la ciudad. - Turistas y residentes que buscan opciones de transporte sostenibles y saludables.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Baja adopción inicial: Puede haber una baja adopción de la nueva estación en sus primeras fases, requiriendo esfuerzos adicionales de promoción. - Costes de mantenimiento: La infraestructura de bicicletas compartidas requerirá mantenimiento regular para asegurar su buen estado. - Vandalismo y robos: Posibilidad de vandalismo o robos, lo que requerirá medidas de seguridad adecuadas.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia - APV - ValenBisi - Comunidad local

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
60.000 € (24 plazas)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Bicis de préstamo Ayuntamiento de Meliana (Ayuntamiento de Meliana, 2022).

SECCIÓN 1	INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

BLOQUE IV	PEATONAL

CÓDIGO 1.IV.1	Nuevo corredor verde peatonal desde la terminal de cruceros hasta la playa de la Malvarrosa

EXPOSICIÓN:

Actualmente, la conexión peatonal entre la terminal de cruceros del Puerto de Valencia y la Playa de la Malvarrosa carece de senderos atractivos y bien señalizados. Las calles existentes, como la Calle de la Travesía y la Calle Marina Real Juan Carlos I, no están diseñadas para ofrecer una experiencia peatonal agradable y segura. La creación de un nuevo corredor verde peatonal remodelará estas calles para proporcionar un paseo marítimo deseado, mejorando la movilidad y la experiencia de los turistas y residentes, y proporcionando un entorno atractivo para el mismo.

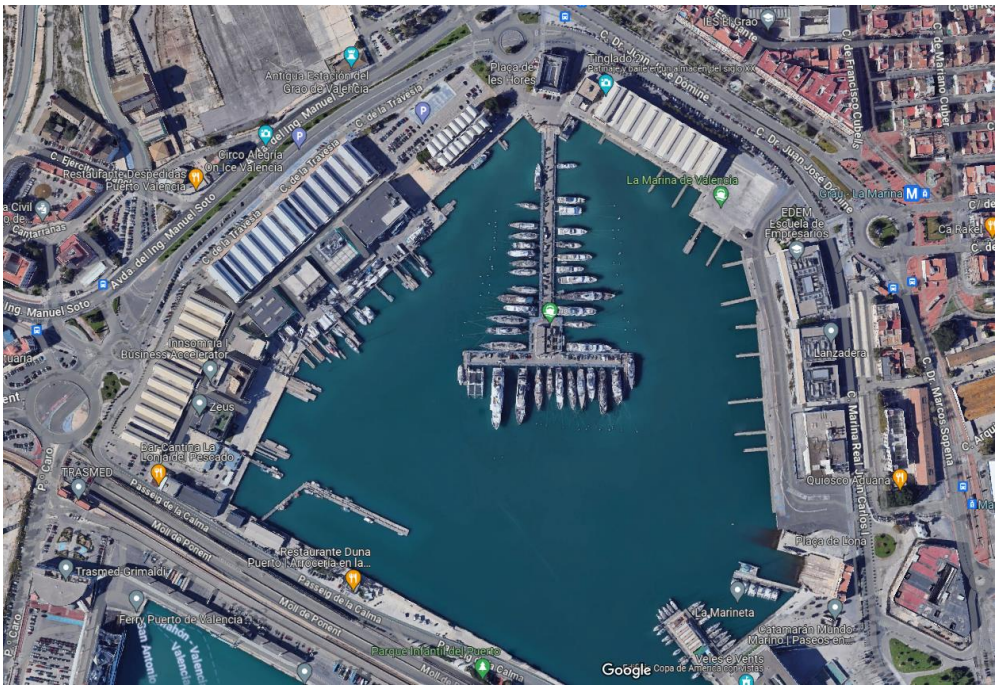


Figura 74. Camino peatonal actual desde la terminal de cruceros a la Playa de la Malvarrosa. Fuente: Google Maps (2024).

PROPUESTA:

Construcción de un nuevo corredor verde peatonal desde la terminal de cruceros del Puerto de Valencia, que conecte la misma con la Playa de la Malvarrosa, a partir de la remodelación de la Calle de la Travesía y Calle Marina Real Juan Carlos I.

Figura 75. Propuesta de localización de la rehabilitación del paseo peatonal. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS.

Ventajas*:*

- Atractivo turístico: Ofrece un paseo agradable y seguro, mejorando la experiencia de los turistas.
- Movilidad sostenible: Promueve el desplazamiento a pie, reduciendo la dependencia de vehículos motorizados.
- Mejora del entorno: Incrementa el valor estético y funcional del área mediante la incorporación de vegetación, áreas de descanso y señalización adecuada.
- Conexión directa: Facilita una ruta clara y directa entre la terminal de cruceros y la Playa de la Malvarrosa.

Implementación:

La implementación de esta propuesta comenzará con un estudio detallado de las calles existentes para identificar las áreas que requieren remodelación. Se trabajará en colaboración con el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria para diseñar el corredor verde.
El diseño incluirá la plantación de árboles y vegetación, la instalación de bancos, sombras (pérgolas o árboles), y una iluminación adecuada para garantizar la seguridad y el atractivo del paseo. Además, se incorporará señalización clara y multilingüe para guiar a los peatones de manera efectiva.
Las infraestructuras existentes, como la Calle de la Travesía y la Calle Marina Real Juan Carlos I, serán reestructuradas para crear senderos peatonales amplios y accesibles, con medidas de seguridad como pasos de peatones elevados y barreras de protección. También se añadirán fuentes de agua potable, baños públicos, y áreas de descanso a lo largo del corredor, junto con paneles informativos sobre la flora local y la historia de la zona.
Finalmente, se lanzará una campaña de promoción para informar a los turistas y residentes sobre el nuevo corredor verde, destacando sus beneficios y cómo acceder a él.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Crear un corredor verde atractivo y seguro que conecte la terminal de cruceros con la Playa de la Malvarrosa. - Promover la movilidad sostenible y la exploración de la ciudad a pie. - Mejorar la estética y funcionalidad de las calles remodeladas. - Incrementar la satisfacción de los turistas, especialmente de los cruceristas, así como de los residentes con la infraestructura peatonal.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que viajan de manera independiente en destino y desean desplazarse a pie por la ciudad. - Turistas y residentes que frecuentan la Playa de la Malvarrosa y alrededores.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Difícil ejecución y planteamiento de proyecto por las partes implicadas. - Mantenimiento Continuo: La nueva infraestructura requerirá un mantenimiento regular para conservar su calidad y funcionalidad.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia - APV - Comunidad local (para asegurar que la medida beneficie a todos)

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
5.000.000 € (5 M €/km)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Corredor Verde Palma de Mallorca (Redacción Palma, 2024). - Paseo Marítimo de Palma (Vicens, 2022). - Paseo Marítimo del Puerto de Sagunto (Autoridad Portuaria de Valencia, 2022b).

SECCIÓN 1	INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

BLOQUE V	PATINETES ELÉCTRICOS Y OTROS

CÓDIGO 1.V.1	Instalación de estaciones de recarga y alquiler de patinetes eléctricos en la terminal de cruceros

EXPOSICIÓN:

El uso de patinetes eléctricos ha aumentado significativamente debido a su facilidad de uso, sostenibilidad y conveniencia para recorridos cortos. Actualmente, la terminal de cruceros del Puerto de Valencia no dispone de estaciones específicas para el alquiler y recarga de patinetes eléctricos, lo que limita las opciones de transporte sostenible para los turistas. La instalación de estaciones de recarga y alquiler de patinetes eléctricos proporcionará una opción adicional y ecológica de movilidad, mejorando la experiencia de los turistas y fomentando la sostenibilidad.

PROPUESTA:

Instalación de estaciones de recarga y alquiler de patinetes eléctricos en la terminal de Cruceros del Puerto de Valencia.

*Figura 76. Idea de punto de aparcamiento y recarga de patinetes eléctricos. Fuente:*A.S.A (2020).

Ventajas*:*

- Facilidad de acceso: Los turistas tendrán fácil acceso a patinetes eléctricos directamente desde la terminal de cruceros.
- Sostenibilidad: Promueve el uso de medios de transporte ecológicos, reduciendo la huella de carbono.

- Movilidad rápida y conveniente: Proporciona una opción de transporte eficiente para desplazarse a los principales puntos de interés de Valencia.
- Incentivo turístico: Mejora la oferta de servicios en la terminal, atrayendo a más turistas.

Implementación:

La implementación de esta propuesta comenzará con la identificación de ubicaciones estratégicas dentro y alrededor de la terminal de cruceros para instalar las estaciones de recarga y alquiler de patinetes eléctricos. Se trabajará en colaboración con empresas de alquiler de patinetes eléctricos y con el Ayuntamiento de Valencia para asegurar que las estaciones sean accesibles y bien integradas con la infraestructura existente.
El proceso incluirá la instalación de puntos de recarga y anclajes seguros para los patinetes, además de sistemas de pago y control eficientes. Se lanzará una campaña de promoción para informar a los turistas sobre la disponibilidad de patinetes eléctricos y cómo utilizarlo.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Facilitar el acceso a patinetes eléctricos para los turistas que desembarcan en la terminal de cruceros. - Fomentar la movilidad sostenible y reducir el uso de vehículos motorizados. - Mejorar la experiencia de los turistas al proporcionar opciones de transporte convenientes y ecológicas. - Incrementar la oferta de servicios de la terminal de cruceros, haciéndola más atractiva para los turistas.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que viajan de manera independiente en destino y desean utilizar patinetes eléctricos para explorar la ciudad.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Baja adopción inicial: Es posible que haya una baja adopción inicial de los patinetes eléctricos, requiriendo esfuerzos adicionales de promoción. - Costes de mantenimiento: Las estaciones de recarga y los patinetes requerirán mantenimiento regular para asegurar su funcionamiento y seguridad. - Vandalismo y robos: Existe la posibilidad de vandalismo o robos, lo que requerirá medidas de seguridad adecuadas.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia - APV - Empresas de alquiler de patinetes eléctricos

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
36.000 € (12.000 €/12 patinetes)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Estacionamiento patinetes eléctricos Universidad de Cádiz (Gutiérrez, 2022).

SECCIÓN 1	INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

BLOQUE V	PATINETES ELÉCTRICOS Y OTROS

CÓDIGO 1.V.2	Creación de carriles exclusivos para patinetes y otros medios de transporte alternativos

EXPOSICIÓN:

El uso de patinetes eléctricos y otros modos de transporte alternativos ha aumentado significativamente debido a su conveniencia y sostenibilidad. Sin embargo, la falta de carriles exclusivos para estos vehículos, especialmente en las áreas alrededor de la terminal de cruceros del Puerto de Valencia, puede generar conflictos y problemas de seguridad. Actualmente, estos modos de transporte deben compartir el espacio con peatones, bicicletas e incluso vehículos, lo que puede resultar en una operativa compleja e insegura. La creación de carriles exclusivos permitirá un tránsito seguro y eficiente para estos transportes alternativos.

PROPUESTA:

Creación de carriles exclusivos para patinetes eléctricos y otros transportes alternativos.

Ventajas*:*

- Seguridad mejorada: La separación de patinetes eléctricos y otros transportes alternativos de los peatones y vehículos reduce el riesgo de accidentes.
- Movilidad eficiente: Facilita el desplazamiento rápido y seguro de los usuarios de patinetes y otros transportes alternativos.
- Promoción de transportes sostenibles: Fomenta el uso de medios de transporte ecológicos al proporcionar infraestructuras seguras y convenientes.
- Reducción de la congestión: Aliviar la congestión en las rutas mixtas y mejorar el flujo del tráfico.

Implementación:

La implementación de esta propuesta comenzará con un estudio detallado de las rutas más transitadas por patinetes eléctricos y otros transportes alternativos desde la terminal de cruceros, incluyendo el corredor verde planteado. Se trabajará en colaboración con el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria para diseñar y construir los carriles exclusivos.

Se desarrollará un plan de diseño que incluirá la reestructuración de las calles para incorporar carriles exclusivos, señalización adecuada, y medidas de seguridad como barreras físicas para separar estos carriles del tráfico de vehículos, bicicletas y peatones. Además, se integrará iluminación adecuada para asegurar la visibilidad y seguridad durante el uso nocturno. Una vez completados los trabajos de construcción, se lanzará una campaña de promoción para informar a los usuarios sobre los nuevos carriles y fomentar su uso seguro.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Proveer una infraestructura segura y eficiente para patinetes eléctricos y otros transportes alternativos. - Reducir los conflictos entre diferentes tipos de usuarios de la vía pública. - Fomentar la movilidad sostenible y la reducción del uso de vehículos motorizados. - Mejorar la experiencia de los turistas y residentes al proporcionar una opción de transporte segura y conveniente.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que viajan de manera independiente en destino y desean utilizar patinetes eléctricos para explorar la ciudad.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Costes de Implementación: La construcción de nuevos carriles exclusivos puede implicar costes significativos de infraestructura. - Mantenimiento Continuo: Los carriles exclusivos requerirán mantenimiento regular para asegurar su buen estado y funcionalidad.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia - APV - Empresas de medios de transporte alternativos

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
13.000 € (65.000 €/km)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Difícil de estimar

SECCIÓN 1	INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

BLOQUE V	PATINETES ELÉCTRICOS Y OTROS

CÓDIGO 1.V.3	Propuesta de estación de alquiler de motos eléctricas

EXPOSICIÓN:

Actualmente, los cruceristas que llegan a Valencia tienen opciones limitadas de transporte para desplazarse de manera rápida y eficiente por la ciudad. La falta de opciones variadas puede limitar su movilidad y afectar su experiencia turística. Una alternativa sostenible y moderna es el uso de motos eléctricas de alquiler, que ofrecen una forma rápida y ecológica de moverse por la ciudad.

PROPUESTA:

Creación de una estación de alquiler de motos eléctricas.

Figura 77. Motos eléctricas de referencia en la ciudad de Valencia. Fuente: Aparicio (2022).

Ventajas*:*

- Sostenibilidad: Las motos eléctricas son una alternativa ecológica que reduce las emisiones de CO2.
- Rapidez y Eficiencia: Permiten a los cruceristas moverse rápidamente por la ciudad, evitando el tráfico y accediendo a zonas donde otros vehículos no pueden llegar fácilmente.
- Flexibilidad: Ofrecen una opción de transporte adicional que puede complementar otros modos disponibles, como bicicletas y autobuses.
- Comodidad: Facilita el acceso a diversos puntos turísticos sin depender del transporte público.

Implementación:

La implementación de esta medida comenzará con la identificación y reserva de un espacio adecuado cerca de la terminal de cruceros, asegurando que sea accesible y visible para los usuarios. Posteriormente, se establecerán acuerdos con empresas concesionarias de alquiler de motos eléctricas para asegurar la disponibilidad y el mantenimiento de las motos.
Se procederá a instalar la infraestructura necesaria, incluyendo estaciones de carga y señalización adecuada. Un sistema de pago y uso eficiente será implementado, posiblemente a través de una aplicación móvil que facilite el alquiler y devolución de las motos.
Se lanzará una campaña de promoción y educación para informar a los cruceristas sobre la disponibilidad y beneficios del servicio, utilizando materiales impresos, información en los barcos y promoción digital. Finalmente, se realizará un seguimiento continuo del rendimiento del servicio, recolectando feedback de los usuarios para realizar ajustes y mejoras según sea necesario.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Ofrecer una opción de transporte adicional y sostenible para los cruceristas. - Mejorar la movilidad urbana y reducir la congestión vehicular. - Promover el uso de vehículos eléctricos y reducir la huella de carbono. - Facilitar el acceso a puntos turísticos y mejorar la experiencia de los visitantes.

TURISTAS IMPLICADOS:
- Cruceristas que buscan formas rápidas y cómodas de desplazarse por la ciudad. - Turistas interesados en opciones de transporte sostenibles y modernas.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Seguridad vial: Riesgo de accidentes debido a la falta de familiaridad de algunos usuarios con las motos eléctricas. - Vandalismo y robos: Posibilidad de daños o robos de las motos si no se implementan medidas de seguridad adecuadas. - Aceptación del usuario: Los turistas pueden ser reacios a usar motos eléctricas si no están acostumbrados a este tipo de transporte.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia - APV - Empresas de alquiler de motos eléctricas

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
Asumible por la empresa concesionaria = 0 €	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Difícil de estimar

SECCIÓN 2	GESTIÓN Y OPERACIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE

BLOQUE I	AUTOBÚS

CÓDIGO 2.I.1	Propuesta de nueva línea de autobús turístico urbano EMT (TC1)

EXPOSICIÓN:

La actual infraestructura de transporte público de la EMT Valencia no cuenta con una línea diseñada específicamente para los turistas que llegan en cruceros. Estos visitantes deben hacer transbordos o seguir rutas indirectas, lo que puede resultar incómodo y confuso. Esta situación afecta negativamente la percepción de Valencia como destino turístico y sobrecarga las líneas habituales, disminuyendo el confort y la comodidad de los residentes de la ciudad de Valencia.

PROPUESTA:

Creación de una nueva línea de autobús, denominada TC1, atribuyendo las siglas TC a turismo de cruceros, que conecte la terminal de cruceros con los principales destinos turísticos de la ciudad de Valencia, estableciendo paradas en todos ellos, aprovechando las ya existentes.

Figura 78. Principales destinos turísticos por los que circularía esta nueva línea de autobús TC1. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS.

Paradas propuestas: Terminal de cruceros, Ciudad de las Artes y las Ciencias, Centro Histórico, BioParc y Paseo Marítimo. Esas son las paradas imprescindibles. También se plantea el paso por otros entornos turísticos habituales, facilitando la distribución de los flujos.

Ventajas*:*

- Accesibilidad directa: proporciona un acceso directo desde la terminal de cruceros a lugares turísticos clave, como la Ciudad de las Artes y las Ciencias, el centro histórico, la playa de la Malvarrosa y otros puntos de interés.
- Comodidad y Conveniencia: Reduce la necesidad de transbordos y facilita la movilidad de los cruceristas, mejorando su experiencia de viaje.
- Promoción del Turismo: Potencia la imagen de Valencia como una ciudad acogedora y fácil de explorar, incentivando a los cruceristas a pasar más tiempo en la ciudad. Además, también podría ser empleada por otros turistas que no sean necesariamente de cruceros.
- Reducción del tráfico: Promueve el uso del transporte público, ayudando a disminuir la congestión vehicular y el impacto ambiental en las zonas turísticas
- Mejora del confort de los residentes: al disponer de una línea turística específica, no se produce tanta congestión en las líneas existentes.

Implementación:

Comienza con la redacción de estudios de viabilidad y análisis de demanda para identificar las rutas óptimas y la frecuencia del servicio. Se requiere colaboración con las distintas entidades implicadas. Instalación de las nuevas paradas en la terminal de cruceros y en los demás destinos donde no existe una, junto con mejoras en la señalización y los accesos peatonales. Campañas de promoción y difusión de la nueva línea en colaboración con los operadores turísticos. Es decir, se requiere planificación, desarrollo de infraestructura, adquisición de flota, y esfuerzos de promoción para asegurar una conexión directa y eficiente entre la terminal de cruceros y los destinos turísticos clave.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Mejorar la accesibilidad y movilidad de los cruceristas en Valencia. - Potenciar la oferta turística de la ciudad, facilitando el acceso a los principales puntos de interés. - Fomentar el uso del transporte público entre los turistas, contribuyendo a una movilidad más sostenible. - No influir en la comodidad y confort de los ciudadanos y residentes de la ciudad de Valencia.

TURISTAS IMPLICADOS:

- La totalidad de cruceristas que viajan de manera independiente en destino.
- Turistas de la ciudad de Valencia que buscan una forma cómoda y directa de desplazarse entre los principales destinos turísticos.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:

- Baja demanda inicial: Puede haber una baja adopción de la nueva línea en sus primeras fases, requiriendo campañas adicionales de promoción.
- Costes de implementación y mantenimiento: La creación de una nueva línea implica inversiones significativas en infraestructura y operación.
- Desajustes en la coordinación: La falta de coordinación efectiva con las autoridades y operadores turísticos podría afectar la eficiencia de la nueva línea.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia mediante respectiva concejalía - EMT Valencia - APV - Operadores turísticos

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
383.786,5 €/año (76.757,3 €/año/bus)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- ACOTRAVI (Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible, s. f.).

SECCIÓN 2	GESTIÓN Y OPERACIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE

BLOQUE I	AUTOBÚS

CÓDIGO 2.I.2	Propuesta de parada del Bus Turístic frente a la terminal de cruceros

EXPOSICIÓN:

El Bus Turístic de Valencia no cuenta actualmente con una parada en la terminal de cruceros, lo que limita el acceso directo de los cruceristas a esta opción de transporte turístico. La falta de esta conexión directa obliga a los cruceristas a buscar otras alternativas. Incorporar una parada en la terminal de cruceros a la ruta actual y habitual facilitará el acceso de los turistas a los principales puntos de interés de Valencia de manera cómoda y eficiente.

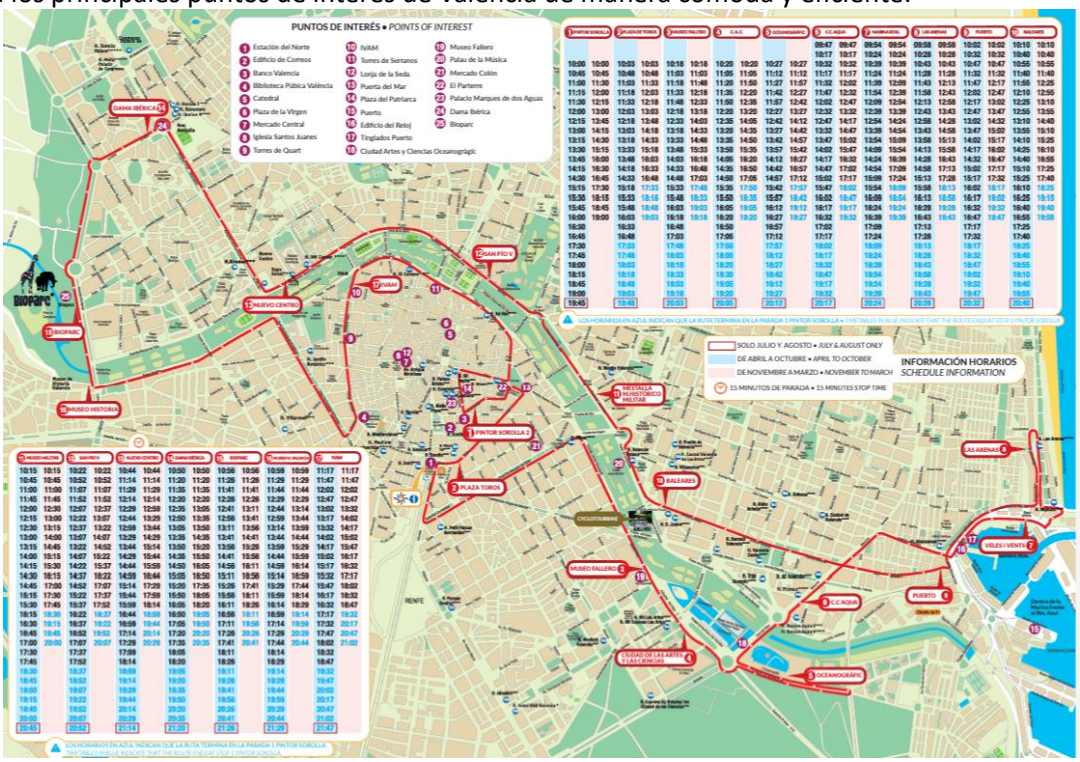


Figura 79. Ruta actual del Bus Turístic Valencia. Fuente: Valencia Bus Turístic (s. f.)

PROPUESTA:

Implementar una nueva parada frente a la terminal de cruceros del Puerto de Valencia de la ruta habitual seguida por el Bus Turístic. Se propone esta ubicación frente a la terminal, para evitar la sobrecarga de vehículos en la propia terminal, así como disminuir el tiempo invertido por el autobús en la recogida de los cruceristas interesados.

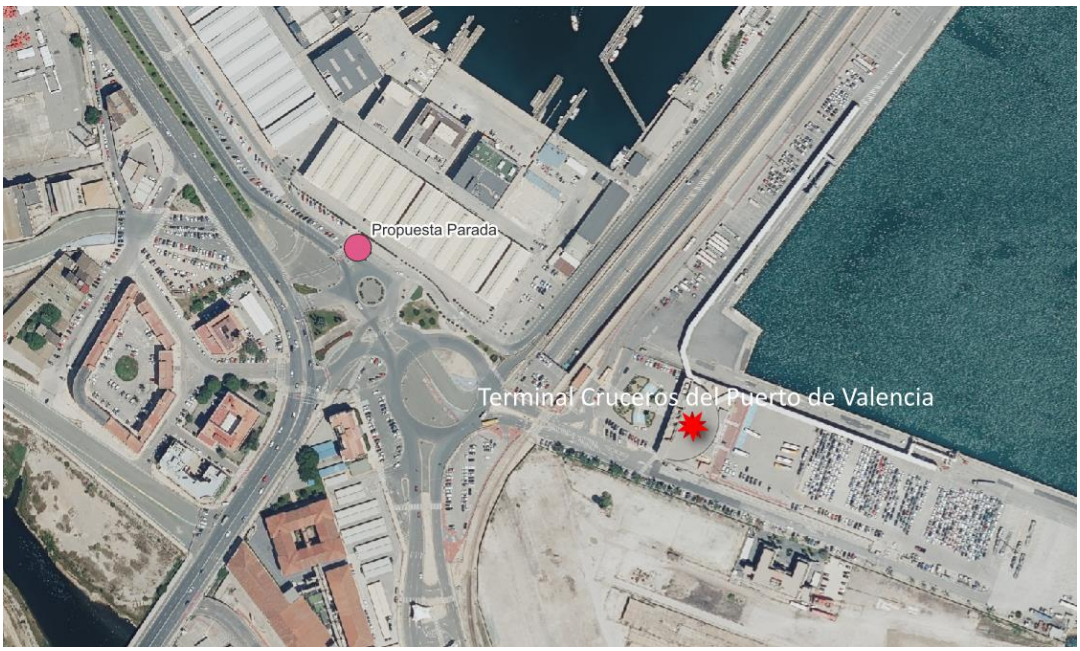


Figura 80. Localización de la propuesta de parada del Bus Turístic frente a la terminal de cruceros del Puerto de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS.

Paradas propuestas: Para evitar pérdida de tiempo y evitar el aumento de tráfico, se propone localizarla donde se encuentra actualmente la parada de la EMT, en la salida de la terminal.

Ventajas*:*

- Accesibilidad directa: Proporciona a los cruceristas un acceso directo y conveniente al Bus Turístic, eliminando la necesidad de transbordos.
- Experiencia turística mejorada: Facilita la visita a los principales destinos turísticos de la ciudad desde la terminal de cruceros.
- Aumento del uso del Bus Turístic: Potencial incremento en el número de usuarios del Bus Turístic, mejorando su rentabilidad y eficiencia.
- Reducción del tráfico: Al incentivar el uso del Bus Turístic, se puede reducir el uso de taxis y vehículos privados, disminuyendo la congestión en áreas turísticas.
- Aprovechamiento de recursos existentes: la línea se encuentra actualmente en servicio, pudiéndose aprovechar la flota existente y mejorando la distribución de los flujos de cruceristas.

Implementación:

Para añadir una parada en la terminal de cruceros del Bus Turístic, primero se coordinará con la empresa operadora del bus y las autoridades portuarias para definir la ubicación exacta de la parada. Se evaluarán aspectos logísticos y de seguridad para garantizar que sea accesible y segura.
Se instalará la señalización necesaria en la nueva parada, incluyendo información sobre las rutas y horarios del Bus Turístic. Además, se realizarán ajustes en el itinerario del bus para incorporar esta nueva parada de manera eficiente.
Finalmente, se llevará a cabo una campaña de promoción para informar a los cruceristas sobre la nueva parada. Esto incluirá la distribución de material informativo y la actualización de mapas y guías turísticas.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Mejorar la accesibilidad y movilidad de los cruceristas en Valencia. - Fomentar el uso de otros modos de transporte entre los turistas, contribuyendo a una movilidad más sostenible. - Aumentar el uso del Bus Turístic, mejorando su eficiencia y rentabilidad. - Reducir la congestión vehicular en áreas turísticas.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que viajan de manera independiente en destino - Turistas que utilizan el Bus Turístic como medio principal para visitar los puntos de interés de Valencia.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Baja adopción inicial: Puede haber una baja adopción de la nueva parada en sus primeras fases, requiriendo esfuerzos adicionales de promoción. - Ajustes operativos: Necesidad de ajustes operativos y logísticos para integrar la nueva parada en el recorrido existente. - Costes de implementación: Inversión en infraestructura y promoción, aunque menor comparado con la creación de una nueva línea.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Empresa operadora del Bus Turístic: Coordinación para la integración de la nueva parada. - APV: Colaboración para la instalación de la parada en la terminal de cruceros - Sector turístico: Implicación de operadores turísticos, hoteles y agencias de viaje para la promoción de la nueva parada.

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
21.500 € (10.750 €/parada)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Similares paradas de autobús

SECCIÓN 2	GESTIÓN Y OPERACIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE

BLOQUE I	AUTOBÚS

CÓDIGO 2.I.3	Creación de un bus transfer intermodal: Terminal de Cruceros – Estación de metro Marítim

EXPOSICIÓN:

Actualmente, los cruceristas que llegan a la terminal de cruceros de Valencia no tienen una conexión directa y eficiente con la red de metro de la ciudad, obligando a los turistas a no poder escoger esta posibilidad como opción de transporte. La creación de un Bus Transfer intermodal que conecte la terminal de cruceros con la Estación de Metro Marítim Serrería puede ofrecer una solución directa y conveniente, ampliando la oferta disponible de movilidad para los mismos.

Figura 81. Puntos para conectar mediante la ruta de autobús. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS.

PROPUESTA:

Creación de una nueva línea de Bus Transfer que conecte la terminal de cruceros del Puerto de Valencia con la estación de metro de Marítim-Serrería.

Figura 82. Ruta propuesta para el bus transfer entre la terminal de pasajeros de cruceros y la estación de metro Marítim. Fuente: Elaboración propia a partir de QGIS.

Paradas propuestas: Tanto dentro como fuera de la terminal podría plantearse.

Ventajas*:*

- Conexión directa: Facilita un enlace rápido y directo entre la terminal de cruceros y la red de metro, mejorando la accesibilidad para los turistas.
- Mejora de la movilidad: Reduce la necesidad de transbordos y simplifica el desplazamiento de los cruceristas hacia el centro de la ciudad y otros destinos. Además, el metro y tranvía disponen de una gran capacidad de absorción de turistas en comparación a otros modos de transporte público.
- Incremento del uso del transporte público: Fomenta el uso del metro entre los turistas, reduciendo la congestión vehicular y el impacto ambiental.
- Optimización del tiempo de viaje: Acelera el tiempo de traslado desde la terminal de cruceros hasta la red de transporte urbano.

Implementación:

La implementación comenzará con un estudio de viabilidad para determinar la demanda y la ruta óptima del Bus Transfer. Se coordinará con la EMT y la administración portuaria para definir el itinerario y los horarios adecuados.
Se instalarán paradas y señalización en la terminal de cruceros y en la Estación de Metro Marítim Serrería, asegurando accesibilidad y seguridad. Esto incluirá marquesinas y sistemas de información en tiempo real para los pasajeros.
Se lanzará una campaña de promoción para informar a los cruceristas sobre la nueva conexión, utilizando material informativo en la terminal de cruceros y colaborando con agencias de viajes y operadores turísticos.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Mejorar la accesibilidad y movilidad de los cruceristas en Valencia. - Facilitar la conexión entre la terminal de cruceros y la red de metro de la ciudad. - Fomentar el uso del transporte público entre los turistas. - Reducir la congestión vehicular en el área portuaria y urbana.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que viajan de manera independiente en destino.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Baja adopción inicial: Puede haber una baja adopción de la nueva línea en sus primeras fases, requiriendo esfuerzos adicionales de promoción. - Ajustes operativos: Necesidad de ajustes operativos y logísticos para integrar la nueva línea en la red existente. - Costes de implementación: Inversión en infraestructura y promoción, aunque menor comparado con la creación de una línea completamente nueva.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia - EMT Valencia - APV - Operadores turísticos

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
180.000 €/año (59.999,83 €/años/bus)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Conexión intermodal en el Puerto de Barcelona - Enlaces de transporte en el Puerto de Málaga - ACOTRAVI (Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible, s. f.).

SECCIÓN 3	SISTEMAS DE INFORMACIÓN AL USUARIO

BLOQUE I	SEÑALIZACIÓN

CÓDIGO 3.I.1	Mejora de la señalización existente en las rutas de acceso a los medios de transporte disponibles

EXPOSICIÓN:

Actualmente, la señalización existente en las rutas de acceso a los medios de transporte desde la terminal de cruceros del Puerto de Valencia puede resultar confusa en ciertos tramos para los turistas. Muchos cruceristas encuentran dificultades para localizar el carril bici, el lado correcto de la calle para esperar el autobús, o la ruta andando hacia la Playa de la Malvarrosa. Esta falta de claridad en la señalización afecta negativamente la experiencia del usuario y puede causar desorientación y pérdida de tiempo.

Figura 83. Ejemplo de señalización en parte del tramo a la salida de la terminal de cruceros. Fuente: Elaboración propia.

PROPUESTA:

Instalación y mejora de varios tipos de señalización para guiar de manera clara y eficiente a los cruceristas hacia los diferentes medios de transporte disponibles desde la terminal de cruceros, aumentando la señalización vertical (señales direccionales e informativas), aumentando la señalización horizontal para otros medios de transporte que no sean el

autobús, tratándose este del únicos señalizado o disminuyendo la separación entre señales existentes.

Ventajas*:*

- Orientación clara: Proporciona indicaciones claras y visibles para los turistas, facilitando su desplazamiento.
- Seguridad mejorada: Reduce el riesgo de accidentes al guiar adecuadamente a los peatones y ciclistas.
- Mejora de la experiencia del usuario: Aumenta la satisfacción de los cruceristas al facilitar su movilidad.

Implementación:

La implementación de esta propuesta comenzará con una evaluación exhaustiva de la señalización existente y la identificación de puntos críticos donde se necesita mejora. Se trabajará en colaboración con el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria para diseñar e instalar nuevas señales que sean claras, multilingües y visibles.
Las señales incluirán indicaciones para acceder al carril bici, las paradas de autobús correctas, y las rutas peatonales hacia destinos turísticos como la Playa de la Malvarrosa. También se considerará la instalación de mapas y paneles informativos en puntos estratégicos para proporcionar información adicional y guiar a los usuarios de manera efectiva.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Mejorar la orientación y la movilidad de los cruceristas. - Aumentar la seguridad en las rutas de acceso a los medios de transporte. - Promover el uso del transporte público y sostenible. - Incrementar la satisfacción de los turistas con la infraestructura de la ciudad.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que viajan de manera independiente en destino. - Turistas que frecuentan la Playa de la Malvarrosa.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Baja adopción inicial: Puede haber una baja adopción de la nueva línea en sus primeras fases, requiriendo esfuerzos adicionales de promoción. - Ajustes operativos: Necesidad de ajustes operativos y logísticos para integrar la nueva línea en la red existente. - Costes de implementación: Inversión en infraestructura y promoción, aunque menor comparado con la creación de una línea completamente nueva.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia - APV - Empresas de transporte implicadas

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
27.000 €	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Mejora señalización horizontal de La Línea de la Concepción (8 Directo, 2018). - Mejora señalización vial Rincón de la Victoria (Sur Rincón, 2021).

SECCIÓN 3	SISTEMAS DE INFORMACIÓN AL USUARIO

BLOQUE I	SEÑALIZACIÓN

CÓDIGO 3.I.2	Implementación de sistemas de señalización e información inteligente mediante QR

EXPOSICIÓN:

En la actualidad, la señalización convencional puede no ser suficiente para satisfacer las necesidades de los cruceristas, que a menudo buscan información detallada y actualizada sobre rutas, transportes y puntos de interés. La implementación de un sistema de señalización inteligente, que utilice tecnología QR y otras herramientas digitales, puede mejorar significativamente la experiencia de los turistas al proporcionarles acceso instantáneo a información relevante a través de sus dispositivos móviles.

PROPUESTA:

La propuesta consiste en implementar un sistema de señalización inteligente en la terminal de cruceros del Puerto de Valencia, utilizando tecnología QR y NFC para proporcionar información actualizada y accesible sobre transporte, eventos y puntos de interés. Este sistema permitirá a los turistas escanear códigos QR ubicados estratégicamente en señales interactivas para acceder a mapas, horarios de transporte en tiempo real y recomendaciones de actividades, todo en varios idiomas. Este sistema reduce la dependencia de señalización física.

Figura 84. Ejemplo de señalización combinando elementos físicos y QR. Fuente: Google Images (2024)

Ventajas*:*

- Acceso a información actualizada: Los turistas pueden escanear códigos QR para obtener información en tiempo real sobre transportes, eventos y servicios.
- Interactividad: La señalización inteligente puede incluir elementos interactivos que mejoren la experiencia del usuario.
- Multilingüe: Facilita la provisión de información en múltiples idiomas, mejorando la accesibilidad para turistas internacionales.
- Eficiencia: Reduce la necesidad de señalización física extensa y permite actualizaciones rápidas y fáciles de la información.

Implementación:

La implementación del sistema de señalización inteligente comenzará con la identificación de ubicaciones estratégicas dentro y alrededor de la terminal de cruceros para instalar las señales. Se diseñarán y fabricarán señales con tecnología QR y NFC, proporcionando una interfaz web y móvil accesible que ofrezca información actualizada sobre transporte, eventos y puntos de interés. Estas señales se instalarán en puntos clave y se integrarán con sistemas de información existentes como la app móvil de Visit Valencia.
El contenido digital será desarrollado y actualizado regularmente para reflejar cambios en horarios y eventos. Se lanzará una campaña informativa para educar a los turistas sobre el uso del sistema, con materiales promocionales en la terminal y a bordo de los barcos. Finalmente, un equipo técnico se encargará del mantenimiento y actualización continua de las señales, asegurando su efectividad y relevancia. Este enfoque mejorará significativamente la capacidad de los cruceristas para planificar sus desplazamientos y explorar Valencia de manera eficiente.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Proveer información actualizada y accesible sobre transporte, eventos y servicios. - Mejorar la experiencia de los cruceristas mediante la integración de tecnología interactiva. - Reducir la dependencia de la señalización física y permitir actualizaciones rápidas y eficientes de la información. - Facilitar la orientación y movilidad de los turistas en Valencia.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que viajan de manera independiente en destino. - Turistas que prefieren utilizar dispositivos móviles para acceder a datos.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Costes de implementación: La instalación y mantenimiento de la señalización inteligente puede requerir una inversión significativa. - Adopción de usuarios: Es posible que algunos turistas no estén familiarizados con la tecnología QR o NFC, lo que puede limitar su uso. - Mantenimiento técnico: La tecnología utilizada en las señales inteligentes requerirá mantenimiento regular para asegurar su funcionamiento continuo.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia - APV - Proveedores de tecnología

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
150.000 € pago único + recurrente (bajo)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Plan Director de Señalización Turística Inteligente de la ciudad de Palencia (Radio Palencia, 2021). - Sistema de información y señalización turística inteligente para la provincia de Lugo (Deputación de Lugo, 2018).

SECCIÓN 3	SISTEMAS DE INFORMACIÓN AL USUARIO

BLOQUE II	INFORMACIÓN DE TRANSPORTE

CÓDIGO 3.II.1	Desarrollo de una app móvil de información de transporte enfocada a cruceristas

EXPOSICIÓN:

Actualmente, los cruceristas que llegan al Puerto de Valencia encuentran dificultades para planificar sus desplazamientos dentro de la ciudad de manera sencilla y eficiente. Aunque existe una app de Visit Valencia bien desarrollada para turistas, esta no está específicamente enfocada en las necesidades de los cruceristas. Por lo tanto, se propone desarrollar una nueva app móvil o mejorar la app existente, con un enfoque específico en proporcionar información de transporte y planificación de desplazamientos para los cruceristas.

PROPUESTA:

Desarrollo de una nueva app móvil de información de transporte para cruceristas, o la mejora de la actual app para turistas de 'Visit Valencia', incluyendo un apartado específico de información para cruceristas. De este modo, y de manera sencilla, los turistas de crucero pueden acceder a planificar la visita a los destinos deseados desde la terminal de crucero en función del modo de transporte escogido, incluyendo la posibilidad de ver la disponibilidad de bicicletas o patines, entre otros. También ofrecerá la posibilidad de reservar y pagar las distintas opciones planteadas.

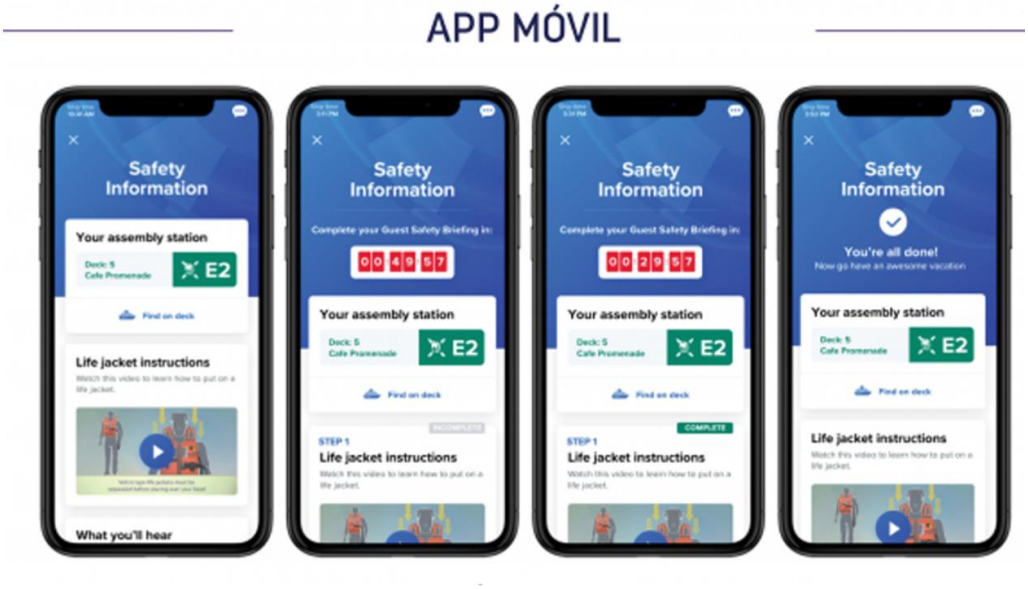


Figura 85. Ejemplo de una app móvil y su interfaz. Fuente: Google Images (2024).

Ventajas*:*

- Accesibilidad: Proporciona una plataforma fácil de usar para que los cruceristas puedan planificar sus desplazamientos dentro de la ciudad.

- Información en tiempo real: Ofrece actualizaciones en tiempo real sobre horarios de transporte, rutas, y posibles incidencias.
- Integración con otros servicios: Puede integrar información sobre atracciones turísticas, eventos y servicios locales.
- Mejora de la experiencia del usuario: Facilita la movilidad de los cruceristas, mejorando su experiencia general en la ciudad.

Implementación:

La implementación de la propuesta comenzará con una evaluación exhaustiva de la aplicación actual de Visit Valencia para identificar áreas específicas de mejora. Si se llega a un acuerdo con Visit Valencia, se integrarán nuevas funcionalidades enfocadas en las necesidades de los cruceristas, como planificación de rutas, horarios de transporte en tiempo real y recomendaciones personalizadas. En caso contrario, se desarrollará una nueva aplicación específica para cruceristas, diseñando una interfaz intuitiva y fácil de navegar.
El desarrollo y las pruebas se realizarán en colaboración con desarrolladores de aplicaciones móviles y expertos en turismo, integrando APIs de transporte público y otras fuentes de datos relevantes. Durante esta fase, se llevarán a cabo pruebas beta con cruceristas para obtener retroalimentación y hacer los ajustes necesarios, asegurando que la aplicación sea eficiente y fácil de usar.
Una vez completado el desarrollo, se lanzará la aplicación mejorada o la nueva app, acompañada de una campaña de promoción que incluirá marketing digital, colaboraciones con líneas de cruceros y distribución de materiales promocionales en la terminal de cruceros. Se establecerán puntos de información en la terminal para asistir a los turistas en el uso de la app.
Finalmente, la app será sometida a mantenimiento continuo para garantizar su actualización y funcionalidad, incorporando nuevas características basadas en los comentarios de los usuarios y actualizando la información en tiempo real. Este enfoque proactivo en el mantenimiento asegurará que la app siga siendo una herramienta valiosa para los cruceristas que visitan Valencia.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Facilitar la planificación de desplazamientos para los cruceristas. - Proveer información en tiempo real sobre transporte y puntos de interés. - Mejorar la experiencia del usuario mediante una herramienta accesible y eficiente. - Promover el uso del transporte público y otros medios sostenibles.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que viajan de manera independiente en destino.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Costes de desarrollo: El desarrollo y mantenimiento de una app móvil puede ser costoso, en tiempo y recursos. - Adopción inicial: Puede haber una baja adopción inicial por parte de los cruceristas, requiriendo esfuerzos adicionales de promoción. - Actualización y mantenimiento: La app necesitará actualizaciones y mantenimiento regular para asegurar su funcionalidad y relevancia.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia - APV - EMT Valencia - MetroValencia - Otros proveedores de transporte.

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
85.000 € pago único + recurrente (bajo)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Aplicación móvil cruceristas Autoridad Portuaria de Cádiz (Redacción, 2023).

SECCIÓN 3	SISTEMAS DE INFORMACIÓN AL USUARIO

BLOQUE II	INFORMACIÓN DE TRANSPORTE

CÓDIGO 3.II.2	Pantallas interactivas de información de transporte enfocada a cruceristas

EXPOSICIÓN:

Actualmente, los cruceristas que llegan a la terminal de cruceros del Puerto de Valencia tienen acceso limitado a información en tiempo real sobre transportes, rutas y puntos de interés turístico. La falta de acceso a información clara y actualizada puede causar confusión y dificultar la planificación de sus desplazamientos dentro de la ciudad.

PROPUESTA:

Para mejorar la experiencia de los turistas, se propone la instalación de pantallas táctiles interactivas en puntos clave dentro de la terminal de cruceros. De este modo y de manera sencilla e intuitiva en la propia terminal de cruceros cualquier turista podrá consultar los distintos medios de transporte disponibles, así como sus tiempos de espera aproximados entre otras cosas. También podrá emplearse para promocionar eventos turísticos.

*Figura 86. Ejemplo de pantalla de información. Fuente:*TopRegal (s. f.).

Ventajas*:*

- Acceso a información en tiempo real: Las pantallas proporcionarán datos actualizados sobre transportes disponibles, horarios y rutas.
- Facilidad de uso: Las pantallas táctiles son intuitivas y fáciles de usar, permitiendo a los turistas encontrar la información que necesitan rápidamente.

- Información multilingüe: Las pantallas pueden ofrecer información en varios idiomas, mejorando la accesibilidad para turistas internacionales.
- Promoción del turismo: Facilita el descubrimiento de puntos de interés turístico y eventos en la ciudad.

Implementación:

La implementación de esta propuesta comenzará con la identificación de los puntos clave dentro de la terminal de cruceros donde se instalarán las pantallas táctiles interactivas. Estos puntos incluirán las áreas de desembarque, las zonas de espera y las salidas principales.
Se trabajará en colaboración con proveedores de tecnología para seleccionar pantallas táctiles de alta calidad que puedan mostrar información en tiempo real. Las pantallas serán conectadas a sistemas de información de transporte público, bases de datos de eventos y atracciones turísticas, y servicios de mapas para proporcionar una experiencia completa.
La instalación incluirá el montaje de las pantallas, la configuración del software necesario y la integración con las fuentes de datos relevantes. Además, se implementarán medidas de seguridad para proteger las pantallas contra vandalismo y garantizar su funcionamiento continuo.
Una vez instaladas, se lanzará una campaña de promoción para informar a los cruceristas sobre la disponibilidad y el uso de las pantallas interactivas. El personal de la terminal recibirá capacitación para asistir a los turistas en el uso de las pantallas y resolver cualquier duda que puedan tener.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Proveer información actualizada y accesible sobre transportes, rutas y puntos de interés. - Mejorar la experiencia de los cruceristas facilitando la planificación de sus desplazamientos. - Incrementar la satisfacción del turista mediante el acceso a información multilingüe y en tiempo real. - Promover el turismo local destacando eventos y atracciones cercanas.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que viajan de manera independiente en destino.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Costes de implementación: La compra, instalación y mantenimiento de las pantallas pueden implicar costes significativos. - Mantenimiento técnico: Las pantallas requerirán mantenimiento regular para asegurar su funcionamiento continuo y la actualización de la información. - Vandalismo: Existe el riesgo de que las pantallas sean dañadas, lo que requerirá medidas de seguridad adecuadas.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia - APV

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
20.000 € (15.000 € pantallas (3.000 €/pantalla) + 5.000 € programación)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Difícil de estimar

SECCIÓN 3	SISTEMAS DE INFORMACIÓN AL USUARIO

BLOQUE II	INFORMACIÓN DE TRANSPORTE

CÓDIGO 3.II.3	Campañas de información a través de redes sociales

EXPOSICIÓN:

La falta de una fuente centralizada de información actualizada puede dificultar la planificación y disfrute de su estancia en la ciudad. Para mejorar la comunicación y proporcionar información útil, se propone utilizar redes sociales para difundir contenido relevante enfocado al tipo de crucero que desembarca en la ciudad. Actualmente, esta información es escasa y no de manera centralizada.

PROPUESTA:

La implementación de esta propuesta comenzará con la creación de la página de Instagram, así como en el resto de las redes sociales y el desarrollo de una estrategia de contenido enfocada en proporcionar información útil y atractiva para los cruceristas. Las campañas de información serán personalizadas según el tipo de buque y el perfil de los turistas, utilizando datos en tiempo real para asegurar que la información sea relevante y actualizada.

Figura 87. Ejemplo de redes sociales. Fuente: Google Images (2024).

Ventajas*:*

- Acceso rápido y fácil: Los cruceristas pueden obtener información actualizada en cualquier momento y lugar.
- Amplio alcance: Las redes sociales permiten llegar a un gran número de personas de manera eficiente.
- Interactividad: Posibilidad de interacción directa con los turistas, respondiendo a sus preguntas y recibiendo feedback.
- Personalización: Contenido adaptado al tipo de crucero y perfil de los turistas, ofreciendo información relevante y específica.

Implementación:

La implementación de la propuesta comenzará con la creación de una estrategia de contenido para la página de Instagram, enfocada en proporcionar información útil y atractiva para los cruceristas que visitan Valencia. Se identificará un equipo de especialistas en redes sociales y marketing digital para desarrollar y gestionar esta página. Este equipo trabajará en colaboración con la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Valencia para asegurar que la información proporcionada sea precisa y esté siempre actualizada.

Primero, se establecerán los perfiles en Instagram y posiblemente en otras redes sociales como Facebook y Twitter. Estas plataformas servirán como el principal canal de comunicación para los cruceristas. La página de Instagram se diseñará para ser visualmente atractiva y fácil de navegar, con secciones claras dedicadas a transporte, eventos, servicios y puntos de interés. Se creará contenido dinámico y atractivo, incluyendo fotografías de alta calidad, videos cortos y gráficos informativos.

Las campañas de información se personalizarán según el tipo de buque que llegue al puerto y el perfil de los turistas. Esto se logrará utilizando herramientas de segmentación y análisis de audiencia en redes sociales. Por ejemplo, si un crucero con una alta proporción de familias con niños llega a Valencia, las publicaciones destacarán actividades familiares y servicios relevantes para ellos. Se utilizarán encuestas y preguntas en las historias de Instagram para interactuar directamente con los turistas, permitiéndoles hacer preguntas y recibir respuestas rápidas.

Además, se desarrollará un sistema de colaboración con entidades locales, incluyendo operadores de transporte y turismo, para integrar datos en tiempo real sobre la disponibilidad de transporte y eventos. Esta información se actualizará regularmente en las publicaciones y historias para asegurar que los cruceristas siempre tengan acceso a datos precisos y relevantes. La integración de APIs de transporte público y otros servicios será crucial para proporcionar esta información en tiempo real.

La promoción de la página de Instagram será fundamental para su éxito. Se distribuirán materiales promocionales, como folletos y carteles, en la terminal de cruceros y a bordo de los barcos para informar a los turistas sobre la página. Además, se lanzarán campañas publicitarias en redes sociales para aumentar la visibilidad de la página y atraer seguidores. Personal capacitado en la terminal de cruceros ayudará a los turistas a seguir la página y a utilizar la información proporcionada, asegurando una adopción rápida y efectiva.

Finalmente, el mantenimiento continuo de la página será esencial. Esto incluirá la creación regular de contenido nuevo y atractivo, la actualización de la información en tiempo real y la respuesta rápida a las interacciones de los usuarios. Un equipo dedicado se encargará de monitorizar el rendimiento de la página y hacer ajustes necesarios para mejorar la experiencia del usuario y mantener el interés de los seguidores.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Proveer información actualizada y accesible sobre transporte, eventos y servicios para los cruceristas. - Mejorar la experiencia del turista mediante una comunicación directa y personalizada. - Promover el uso de transporte público y la participación en eventos locales. - Incrementar la satisfacción de los cruceristas con su estancia en Valencia.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que viajan de manera independiente en destino. - Turistas internacionales que utilizan redes sociales para planificar y mejorar su experiencia de viaje.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Costes de gestión: La gestión y actualización constante de los perfiles en redes sociales puede requerir recursos significativos. - Adopción de usuarios: Puede haber una baja adopción inicial de los perfiles por parte de los cruceristas, requiriendo esfuerzos adicionales de promoción. - Mantenimiento de relevancia: Necesidad de mantener el contenido actualizado y relevante para evitar la pérdida de interés por parte de los usuarios.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia - APV - Operadores turísticos y empresas de transporte

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
18.000 €/año (1.500 €/mes)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Difícil de estimar

SECCIÓN 3	SISTEMAS DE INFORMACIÓN AL USUARIO

BLOQUE II	INFORMACIÓN DE TRANSPORTE

CÓDIGO 3.II.4	Aumentar el número de puntos de información y asistencia multilingüística

EXPOSICIÓN:

Actualmente, la cantidad de puntos de información y asistencia en la terminal de cruceros de Valencia es insuficiente para atender la demanda de los turistas que desembarcan, especialmente durante los picos de llegada de cruceros. Esto puede causar desorientación y dificultades para los cruceristas que necesitan orientación sobre las opciones de desplazamiento y la resolución de dudas. Aumentar el número de trabajadores multilingües en estos puntos de información mejorará significativamente la experiencia de los turistas.

PROPUESTA:

Aumentar el número de puntos de información existentes, especialmente a la salida de la terminal, y también los de asistencia multilingües.

Figura 88. Ejemplo de punto de información para cruceristas en Las Palmas de Gran Canaria. Fuente: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (2019).

Ventajas*:*

- Mejor orientación: Proporciona a los turistas información clara y precisa sobre las opciones de transporte disponibles.
- Asistencia en varios idiomas: Facilita la comunicación y resolución de dudas para turistas de diferentes nacionalidades.
- Reducción de esperas: Minimiza el tiempo de espera para recibir información y asistencia, mejorando la experiencia del usuario.

- Incremento en la Satisfacción del Turista: Mejora la percepción de la ciudad como un destino turístico acogedor y bien organizado.

Implementación:

La implementación de esta medida comenzará con la contratación de personal adicional multilingüe, especializado en atención al turista. Estos trabajadores se ubicarán en puntos estratégicos a la salida de la terminal de cruceros, asegurando que los turistas reciban asistencia inmediata al desembarcar.
Se establecerán varios puntos de información bien señalizados con personal disponible durante las horas de mayor afluencia de turistas. Además, se proporcionará capacitación continua al personal para garantizar que estén actualizados sobre las últimas opciones de transporte, eventos locales y servicios disponibles.
Para asegurar que estos puntos de información sean visibles y accesibles, se instalarán señalizaciones claras en múltiples idiomas que dirijan a los turistas a estos puntos de asistencia. El personal también contará con acceso a dispositivos móviles y tablets para proporcionar información actualizada en tiempo real, responder preguntas y ayudar en la planificación de desplazamientos.
Se lanzará una campaña informativa para dar a conocer estos puntos de información adicionales, utilizando materiales promocionales en la terminal de cruceros y a bordo de los barcos. La campaña también incluirá la colaboración con operadores de cruceros para informar a los pasajeros sobre los servicios de asistencia disponibles antes de su llegada a Valencia.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Proveer asistencia y orientación multilingüe a los cruceristas. - Facilitar el acceso a información sobre opciones de transporte, de manera que resulte más sencilla la incorporación a los mismos.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que viajan de manera independiente en destino.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Costes operativos: La contratación y capacitación de personal adicional puede representar un costo significativo. - Mantenimiento de personal: Mantener un equipo multilingüe y capacitado requiere una gestión constante y recursos.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia - APV

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
100.000 €/año (20.000 €/año nómina trabajador)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Difícil de estimar

SECCIÓN 4	ANÁLISIS DE DATOS Y COORDINACIÓN ENTRE ENTIDADES

BLOQUE I	ANÁLISIS DE DATOS Y COORDINACIÓN ENTRE ENTIDADES

CÓDIGO 4.I.1	Desarrollo de una plataforma de coordinación interinstitucional

EXPOSICIÓN:

Actualmente, no existe una plataforma unificada que facilite la coordinación y planificación de la gestión de los flujos de cruceristas entre las diferentes entidades implicadas. La falta de una herramienta centralizada dificulta la gestión eficiente y ágil de los datos, previsiones y contactos necesarios para optimizar la movilidad y los servicios ofrecidos a los turistas.

PROPUESTA:

La propuesta consiste en crear una plataforma digital centralizada que facilite la coordinación entre todas las entidades implicadas en la gestión de los cruceristas en Valencia. Esta plataforma integrará datos actualizados en tiempo real sobre llegadas de cruceros, horarios de transporte, previsiones de demanda y contactos relevantes. Permitirá a las navieras, la EMT, la Autoridad Portuaria y otras partes interesadas compartir información de manera eficiente, optimizando la planificación y asignación de recursos. En el futuro, la plataforma podrá mejorarse e integrarse con nuevas tecnologías, como inteligencia artificial y análisis predictivo, para seguir evolucionando y proporcionando un soporte aún más robusto a la gestión de los flujos de cruceristas.

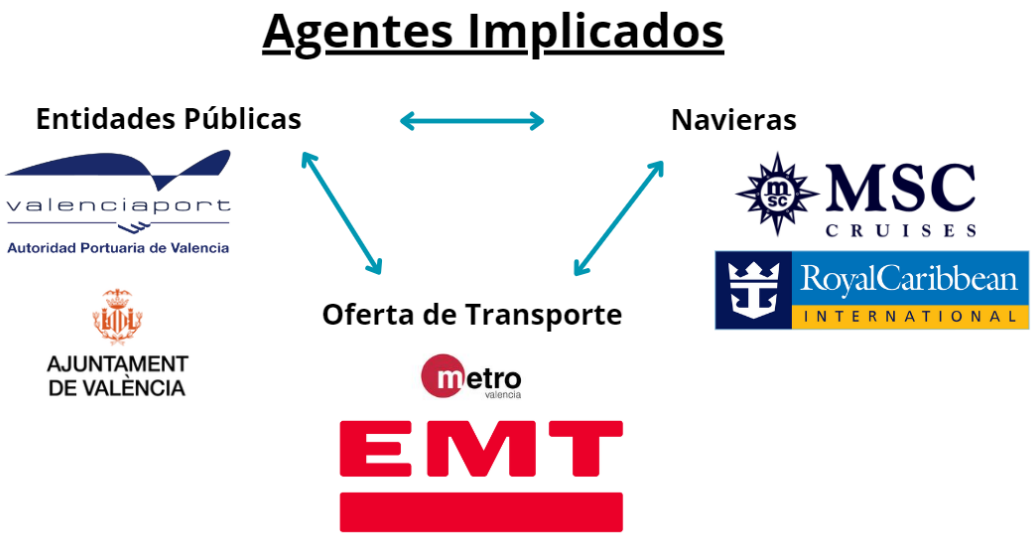


Figura 89. Algunos de los agentes implicados en la gestión de los cruceristas en la ciudad de Valencia. Fuente: Elaboración propia.

Ventajas*:*

- Datos actualizados y centralizados: Facilita el acceso a información en tiempo real de todas las partes implicadas, incluyendo datos de llegadas de cruceros, horarios de transporte público, previsiones de demanda y contactos relevantes.

- Mejora de la planificación: Permite una planificación más precisa y eficiente de los recursos necesarios para gestionar el flujo de cruceristas.
- Coordinación efectiva: Mejora la comunicación y colaboración entre las navieras, la EMT, la Autoridad Portuaria y otras entidades implicadas.
- Escalabilidad: La plataforma puede ser mejorada y desarrollada en el futuro, integrando nuevas funcionalidades y tecnologías como IA y análisis predictivo.

Implementación:

La implementación de esta medida comenzará con la creación de un comité de coordinación que incluya representantes de todas las entidades implicadas, como la Autoridad Portuaria, el Ayuntamiento de Valencia, las navieras y la EMT. Este comité será responsable de definir los requisitos y funcionalidades de la plataforma, asegurando que todas las necesidades de las partes interesadas sean consideradas. Una vez definidos estos requisitos, se procederá a la contratación de una empresa tecnológica especializada para el desarrollo de la plataforma. Este proceso de desarrollo se llevará a cabo en fases iterativas, con revisiones periódicas por parte del comité de coordinación para asegurar que se cumplen las especificaciones y se incorporan las sugerencias de mejora.
Paralelamente, se trabajará en la integración de los sistemas de información existentes de las navieras, la EMT, la Autoridad Portuaria y otras entidades relevantes. Esto incluirá el desarrollo de APIs para facilitar la comunicación y actualización en tiempo real de los datos. Durante esta fase, se realizarán pruebas piloto con un grupo reducido de usuarios para identificar y solucionar posibles problemas antes del lanzamiento oficial de la plataforma.
Una vez desarrollada e integrada la plataforma, se organizarán programas de capacitación para los usuarios en todas las entidades implicadas, asegurando que el personal esté familiarizado con su uso y pueda aprovechar todas sus funcionalidades. Además, se establecerá un equipo de soporte técnico dedicado para resolver problemas y realizar actualizaciones continuas.
Finalmente, tras el lanzamiento oficial, se realizará un seguimiento continuo para identificar áreas de mejora y se incorporará el feedback de los usuarios. Esto permitirá actualizar la plataforma de manera periódica, añadiendo nuevas funcionalidades y mejorando la usabilidad para asegurar su eficacia a largo plazo. Esta mejora continua asegurará que la plataforma evolucione y se adapte a las necesidades cambiantes de la gestión de los flujos de cruceristas en Valencia.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Facilitar la gestión y planificación de los flujos de cruceristas mediante una plataforma centralizada. - Mejorar la coordinación y comunicación entre todas las entidades implicadas. - Optimizar el uso de recursos y mejorar la experiencia de los turistas. - Asegurar la escalabilidad y adaptabilidad de la plataforma para futuras mejoras y tecnologías.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que desembarcan en Valencia.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Costes de implementación: La creación y mantenimiento de la plataforma pueden ser costosos. - Adaptación del usuario: Requiere que todas las entidades implicadas se adapten al uso de la nueva plataforma. - Privacidad de datos: Necesidad de asegurar que los datos se manejen de manera segura y cumpliendo con las normativas de privacidad. - Que alguna de las partes implicadas no esté de acuerdo en el desarrollo de la presente plataforma.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia - APV - Navieras - EMT Valencia - MetroValencia Así como todas las empresas que oferten opciones de transporte en la terminal de cruceros.

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
200.000 € + Recurrente (bajo mantenimiento)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Difícil de estimar

SECCIÓN 4	ANÁLISIS DE DATOS Y COORDINACIÓN ENTRE ENTIDADES

BLOQUE I	ANÁLISIS DE DATOS Y COORDINACIÓN ENTRE ENTIDADES

CÓDIGO 4.I.2	Acuerdos de promoción cruzada entre las navieras y los operadores de transporte

EXPOSICIÓN:

Actualmente, la falta de colaboración y promoción cruzada entre las navieras y los operadores de transporte público en Valencia limita el aprovechamiento de oportunidades para optimizar la movilidad de los cruceristas y mejorar la experiencia turística. Establecer acuerdos de promoción cruzada puede beneficiar a todas las partes involucradas, creando relaciones win-win que maximicen los recursos y aumenten la satisfacción de los turistas.

PROPUESTA:

Se propone el establecimiento de acuerdos de promoción cruzada entre las navieras y los operadores de transporte público de Valencia para optimizar la movilidad de los cruceristas y mejorar su experiencia. Estos acuerdos, diseñados como relaciones win-win, incluirían el desarrollo de paquetes turísticos combinados que ofrezcan billetes de transporte público y entradas a atracciones locales, así como campañas de marketing conjuntas para promover ambos servicios. Los operadores de transporte público pueden promocionar los cruceros mediante la instalación de stands de información en sus estaciones principales, la distribución de folletos y la oferta de asistencia para la compra de billetes de crucero. Además, se integrarán sistemas de información y reservas, y se implementarán descuentos exclusivos en transporte público para cruceristas según condiciones acordadas, fomentando así una colaboración efectiva y beneficiosa para todas las partes implicadas. Las campañas de marketing conjuntas se llevarán a cabo en plataformas digitales, redes sociales, y a bordo de los vehículos de transporte público, destacando los beneficios de estos paquetes integrados, como la comodidad y la reducción de costos, mejorando la visibilidad y atractivo de los servicios ofrecidos por ambas partes.

Ventajas*:*

- Mayor visibilidad y atractivo: Las navieras y los operadores de transporte pueden aumentar su visibilidad mediante la promoción mutua de sus servicios.
- Optimización de recursos: Facilita la coordinación y optimización de recursos entre las diferentes entidades.
- Mejora de la experiencia del usuario: Ofrece a los cruceristas opciones de transporte y servicios turísticos integrados y optimizados.
- Beneficio económico: Aumenta las oportunidades de ingresos adicionales para ambas partes mediante promociones y paquetes combinados.

Implementación:

La implementación de los acuerdos de promoción cruzada comenzará con la formación de un comité de coordinación, integrado por representantes de las navieras y los operadores de

transporte público. Este comité definirá los objetivos comunes y establecerá el marco de colaboración, incluyendo los términos de los acuerdos, las responsabilidades de cada parte y las estrategias de promoción conjuntas. A continuación, se desarrollarán paquetes turísticos integrados que combinen billetes de transporte público y entradas a atracciones locales, facilitando la venta de estos paquetes tanto en las plataformas de las navieras como en las estaciones y vehículos de transporte público.

Se instalarán stands de información sobre cruceros en las estaciones principales de transporte público, donde se distribuirán folletos informativos y se ofrecerá asistencia para la compra de billetes de crucero. Paralelamente, se llevará a cabo una campaña de marketing conjunta, utilizando plataformas digitales, redes sociales, y materiales promocionales a bordo de los vehículos de transporte público y en los cruceros. Esta campaña destacará los beneficios de los paquetes integrados, como la comodidad y la reducción de costos, mejorando la visibilidad y el atractivo de los servicios ofrecidos por ambas partes.

Los sistemas de información y reservas de las navieras y los operadores de transporte se integrarán para facilitar la venta cruzada de servicios y ofrecer a los cruceristas opciones de transporte y actividades turísticas optimizadas. Se implementarán tecnologías de código QR o aplicaciones móviles que los cruceristas podrán utilizar para acceder a ofertas y servicios promocionados.

Para asegurar la efectividad de la implementación, se proporcionarán programas de capacitación para el personal de ambas partes, asegurando que estén familiarizados con las nuevas estrategias y tecnologías utilizadas en la promoción cruzada. Se establecerán equipos de coordinación conjunta para gestionar la implementación y resolver cualquier problema que pueda surgir. Además, se realizará un monitoreo y evaluación continua del impacto de las estrategias de promoción cruzada mediante encuestas a los cruceristas y análisis de datos de ventas, permitiendo ajustes y mejoras según el feedback recibido.

En resumen, la implementación de estos acuerdos de promoción cruzada implica una colaboración estrecha y continua entre las navieras y los operadores de transporte público, con un enfoque en la optimización de recursos, la mejora de la experiencia del crucerista y el desarrollo de estrategias de marketing conjuntas que beneficien a ambas partes.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Facilitar la promoción cruzada de servicios turísticos y de transporte entre las navieras y los operadores de transporte. - Optimizar los recursos y mejorar la experiencia de los cruceristas mediante la oferta de servicios integrados. - Aumentar las oportunidades de ingresos para ambas partes mediante promociones y ventas cruzadas.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que hacen escala en Valencia.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Desacuerdos comerciales: Posibles desacuerdos sobre los términos de los acuerdos y la distribución de ingresos. Este se trata del principal riesgo de la alternativa, y en base al que se debe trabajar más. - Integración tecnológica: Dificultades en la integración de sistemas de información y reservas entre las navieras y los operadores de transporte.

- Adaptación del personal: Necesidad de capacitación y adaptación del personal a las nuevas estrategias y tecnologías.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia - APV - Navieras - Operadores de transporte

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
0 € (difícil de estimar)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Difícil de estimar

SECCIÓN 4	ANÁLISIS DE DATOS Y COORDINACIÓN ENTRE ENTIDADES

BLOQUE I	ANÁLISIS DE DATOS Y COORDINACIÓN ENTRE ENTIDADES

CÓDIGO 4.I.3	Encuestas automatizadas y análisis de feedback

EXPOSICIÓN:

Actualmente, no existe un sistema automatizado y centralizado para recopilar y analizar el feedback de los cruceristas respecto a su experiencia con los servicios de transporte en Valencia. La falta de datos actualizados y accesibles dificulta la toma de decisiones informadas y la mejora continua de los servicios ofrecidos. Implementar un sistema de encuestas automatizadas y análisis de feedback permitirá obtener información valiosa en tiempo real, facilitando la optimización de los recursos y mejorando la experiencia de los turistas.

PROPUESTA:

Se propone la implementación de un sistema de encuestas automatizadas y análisis de feedback centrado en la experiencia de los cruceristas con los servicios de transporte en Valencia. Esta plataforma digital centralizada permitirá distribuir encuestas de manera eficiente a través de aplicaciones móviles, correos electrónicos y terminales interactivos ubicados en la terminal de cruceros y estaciones de transporte. Los datos recopilados, siempre actualizados, se analizarán utilizando técnicas de machine learning para identificar patrones y tendencias en el uso del transporte público y privado por parte de los cruceristas. Esta información facilitará la optimización continua de los servicios de transporte, mejorando la planificación de rutas, horarios y la calidad del servicio. Los resultados serán accesibles a todas las entidades implicadas mediante dashboards interactivos, asegurando una toma de decisiones informada y una experiencia de movilidad superior para los turistas.

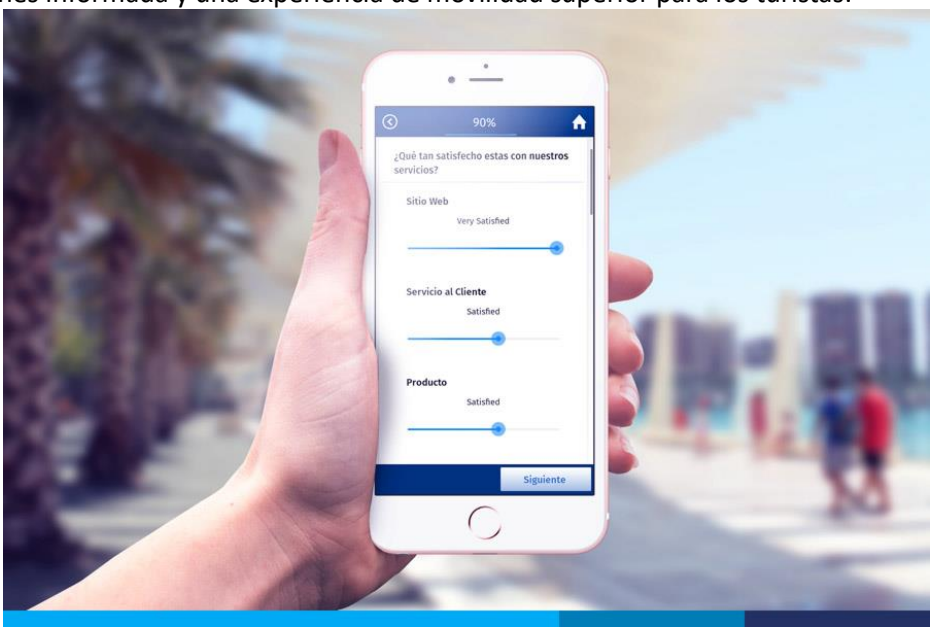


Figura 90. Ejemplo de encuesta en smartphone. Fuente: Google Images (2024).

Ventajas*:*

- Datos actualizados y accesibles: Permite acceder a resultados en tiempo real y mantenerlos actualizados, facilitando la toma de decisiones informadas.
- Eficiencia en la recopilación de datos: Automatiza el proceso de recopilación de datos, reduciendo el tiempo y esfuerzo necesarios para obtener feedback.
- Mejora continua: Proporciona información detallada que puede utilizarse para realizar mejoras continuas en los servicios de transporte y turísticos.
- Toma de decisiones informada: Facilita la identificación de patrones y tendencias, permitiendo ajustar estrategias y recursos de manera efectiva.

Implementación:

La implementación de esta medida comenzará con el desarrollo de una plataforma digital centralizada para la distribución y recopilación de encuestas. Las encuestas se enviarán automáticamente a los cruceristas a través de varios canales, incluyendo aplicaciones móviles, correos electrónicos y terminales interactivos ubicados en la terminal de cruceros y estaciones de transporte. La plataforma permitirá el análisis en tiempo real de los datos recopilados, utilizando técnicas de análisis de datos y machine learning para identificar patrones y tendencias.

El primer paso será definir las preguntas de las encuestas, asegurando que sean claras y relevantes para recopilar información útil sobre la experiencia de los cruceristas. Una vez definidas, se integrarán en la plataforma y se configurará el envío automático a los cruceristas. Las encuestas pueden ser enviadas después de que los cruceristas hayan utilizado los servicios de transporte, asegurando una alta tasa de respuesta.

Los datos recopilados se almacenarán en una base de datos centralizada y se analizarán mediante algoritmos de machine learning para identificar patrones de comportamiento y áreas de mejora. Los resultados del análisis se presentarán en dashboards interactivos y accesibles para todas las partes implicadas, facilitando el acceso a información actualizada y detallada.

Para asegurar la efectividad del sistema, se proporcionarán programas de capacitación al personal de todas las entidades implicadas sobre cómo utilizar la plataforma y analizar los datos. Se establecerá un equipo de soporte técnico para resolver problemas y realizar actualizaciones continuas.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Recopilar feedback directo y actualizado de los cruceristas sobre sus experiencias de movilidad. - Facilitar la toma de decisiones informadas mediante el análisis de datos en tiempo real. - Mejorar continuamente los servicios de transporte y turísticos basándose en el feedback de los usuarios. - Optimizar la experiencia del crucerista en Valencia.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que desembarcan en Valencia.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Costes de implementación: La creación y mantenimiento del sistema de encuestas automatizadas pueden ser costosos. - Adaptación del Usuario: Requiere que los cruceristas se sientan motivados a completar las encuestas. - Privacidad de Datos: Necesidad de asegurar que los datos se manejen de manera segura y cumpliendo con las normativas de privacidad.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia: Apoyo en la integración de sistemas y promoción de la medida. - APV: Coordinación general del proyecto y facilitación del acceso a los cruceristas - Navieras: Colaboración en la distribución de encuestas y recopilación de datos. - Operadores de transportes: integración de datos de transporte y uso de feedback para mejorar servicios.

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
900 €/año	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Encuesta.com (encuesta.com, s. f.). - Difícil de estimar

SECCIÓN 4	ANÁLISIS DE DATOS Y COORDINACIÓN ENTRE ENTIDADES

BLOQUE I	ANÁLISIS DE DATOS Y COORDINACIÓN ENTRE ENTIDADES

CÓDIGO 4.I.4	Sistema predictivo de demanda de transporte

EXPOSICIÓN:

Actualmente, no existe un sistema automatizado y centralizado que prevea la demanda de servicios de transporte en función de las llegadas de cruceros y el perfil de los turistas que traen. La falta de un sistema predictivo integrado dificulta la optimización de recursos y la planificación eficiente, lo que puede llevar a una mala experiencia para los cruceristas y a una gestión ineficiente de los servicios de transporte. Implementar un sistema predictivo de demanda de transporte basado en inteligencia artificial (IA) permitirá anticipar los picos de demanda y optimizar la asignación de recursos, mejorando la experiencia del usuario y la eficiencia operativa.

PROPUESTA:

Se propone la implementación de un sistema predictivo de demanda de transporte que utilice inteligencia artificial y análisis de big data para prever la demanda futura de servicios de transporte. Este sistema integrará datos históricos y en tiempo real sobre llegadas de cruceros, incluyendo previsiones para años venideros, tipos de barcos y perfiles medios de turistas. La plataforma permitirá anticipar los picos de demanda, optimizar la asignación de recursos y mejorar la planificación operativa.

Ventajas*:*

- Eficiencia operativa: Permite una mejor planificación y gestión de recursos, reduciendo la sobrecarga de servicios en momentos de alta demanda.
- Mejora de la experiencia del usuario: Al anticipar y responder a la demanda de manera efectiva, se reducen los tiempos de espera y se mejora la satisfacción del usuario.
- Reducción de costes: Optimiza el uso de recursos, evitando el exceso de personal y vehículos cuando no son necesarios.
- Planificación proactiva: Facilita la toma de decisiones basada en datos, permitiendo una gestión proactiva en lugar de reactiva.

Implementación:

La implementación del sistema predictivo de demanda de transporte comenzará con la recopilación de datos históricos y en tiempo real de diversas fuentes, tales como sistemas de transporte, horarios de llegadas de cruceros y patrones de comportamiento de los turistas. Se integrarán datos de previsiones futuras sobre llegadas de cruceros, tipos de barcos y perfiles de turistas. Estos datos se almacenarán en una plataforma centralizada de big data.
El primer paso será crear una infraestructura de big data para almacenar y procesar todos los datos recopilados. Esto implicará la integración de datos de sistemas de transporte, navieras, sensores de tráfico y plataformas de reservas. Se desarrollarán algoritmos de aprendizaje

automático (machine learning) para analizar los datos y prever la demanda futura de servicios de transporte. Los modelos predictivos se diseñarán para identificar patrones y tendencias en la demanda de servicios de transporte, permitiendo una planificación más precisa.
Además, se integrarán datos sobre las previsiones de llegadas de cruceros para los próximos años, incluyendo tipos de barcos y perfiles medios de turistas. Este análisis permitirá evaluar cómo los diferentes tipos de barcos y perfiles de turistas impactan la demanda de transporte.
La plataforma utilizará estos modelos predictivos para generar previsiones detalladas y en tiempo real sobre la demanda de transporte, facilitando la optimización de recursos y la mejora de la planificación operativa.
Una vez desarrollados los modelos predictivos, se procederá a su integración con los sistemas de gestión de transporte y recursos existentes. Esto incluirá la realización de pruebas piloto para validar los modelos y ajustar los algoritmos según sea necesario. Durante esta fase, se monitoreará el rendimiento del sistema y se realizarán ajustes para garantizar su precisión y eficacia.
Posteriormente, se desplegará el sistema en todas las operaciones de transporte y recursos, implementando un monitoreo en tiempo real para ajustar las previsiones y asignaciones según sea necesario. Se proporcionará capacitación al personal de todas las entidades implicadas para asegurar un uso efectivo del sistema y se establecerá un equipo de soporte técnico para resolver problemas y realizar actualizaciones continuas.
El objetivo es que este sistema predictivo de demanda de transporte, basado en IA, permita anticipar los picos de demanda, optimizar la asignación de recursos y mejorar la experiencia de los cruceristas mediante una planificación más precisa y eficiente. Este enfoque proactivo facilitará la toma de decisiones basada en datos, mejorando tanto la eficiencia operativa como la satisfacción de los usuarios.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Anticipar la demanda de servicios de transporte y recursos necesarios. - Optimizar la asignación de autobuses, personal y otros recursos. - Reducir tiempos de espera y mejorar la eficiencia operativa. - Mejorar la experiencia del crucerista mediante una planificación más precisa y eficiente.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que desembarcan en Valencia.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Costes de implementación: El desarrollo e implementación del sistema pueden ser costosos. - Precisión de los datos: La efectividad del sistema depende de la calidad y precisión de los datos recopilados. - Adaptación del personal: Requiere la capacitación del personal para utilizar y gestionar el nuevo sistema. - Participación de todas las partes: Para que sea un sistema lo más preciso posible, se requiere que todas las partes implicadas en el transporte de cruceristas proporcionen sus datos al respecto.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Ayuntamiento de Valencia: Apoyo en la integración de sistemas y promoción de la medida. - APV: Coordinación general del proyecto y provisión de datos sobre las llegadas de cruceros. - Navieras: Provisión de datos y colaboración en la planificación y coordinación. - Operadores de transportes: Provisión de datos, integración de datos de transporte y optimización de rutas.

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
20.000 €	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Difícil de estimar

SECCIÓN 4	ANÁLISIS DE DATOS Y COORDINACIÓN ENTRE ENTIDADES

BLOQUE I	ANÁLISIS DE DATOS Y COORDINACIÓN ENTRE ENTIDADES

CÓDIGO 4.I.5	Regularización y coordinación de fechas de llegadas de cruceros

EXPOSICIÓN:

La llegada desordenada de cruceros en el tiempo genera picos de demanda que complican la gestión de recursos y servicios en la ciudad, afectando negativamente tanto a los cruceristas como a los residentes. La falta de una coordinación eficaz entre las navieras, la autoridad portuaria y los operadores de transporte público dificulta la optimización de recursos y la planificación eficiente. Implementar una medida de regularización y coordinación de las fechas de llegadas de cruceros permitiría una gestión más ordenada, mejorando la eficiencia operativa y la experiencia de todos los implicados.

PROPUESTA:

Se propone la implementación de un sistema de regularización y coordinación de las llegadas de cruceros que permita una mejor planificación y gestión de recursos. Esta medida involucrará la colaboración estrecha entre navieras, la autoridad portuaria, el ayuntamiento y los operadores de transporte público para sincronizar los horarios de los cruceros con los recursos disponibles, asegurando una gestión más eficiente y ordenada en el tiempo. Conocer de antemano que, por ejemplo, todos los martes o jueves llegan cruceros, ayudará a los planificadores de transporte a coordinar y planear los servicios, como la EMT, que podría disponer de una línea de autobús regular. Sin embargo, si los cruceros llegan en días desordenados, esta coordinación no es posible.

Ventajas*:*

- Optimización de recursos: Permite una mejor planificación y utilización de autobuses, personal y otros recursos, reduciendo la sobrecarga en momentos de alta demanda.
- Mejora de la experiencia del usuario: Facilita una experiencia más fluida para los cruceristas, con menos tiempo de espera y mejor acceso a servicios de transporte.
- Reducción de Congestión: Ayuda a evitar picos de demanda que pueden causar congestión en las terminales y en las infraestructuras de transporte.
- Mejora de la Planificación: Facilita una gestión más proactiva y basada en datos, mejorando la eficiencia operativa.

Implementación:

La implementación de esta medida se focalizará en establecer días específicos de la semana para la llegada de cruceros, permitiendo una planificación más precisa y eficiente. Comenzará con la creación de un comité de coordinación que incluya representantes de las navieras, la autoridad portuaria, el ayuntamiento y los operadores de transporte público. Este comité será responsable de definir los días regulares de llegada de cruceros y establecer el marco de colaboración necesario.

El sistema de gestión de horarios se desarrollará para sincronizar las llegadas de los cruceros con los recursos disponibles de transporte. Utilizando tecnologías de big data e inteligencia artificial, se preverá y ajustará la demanda en función de los días establecidos para las llegadas. Este sistema permitirá anticipar los picos de demanda y asignar los recursos de manera eficiente.

Durante la fase inicial, se llevarán a cabo pruebas piloto para validar el sistema y realizar ajustes necesarios. Estas pruebas permitirán identificar posibles problemas y ajustar los algoritmos de predicción para asegurar una alta precisión. Una vez validados, los días de llegada de los cruceros se coordinarán con los horarios de los autobuses y otros servicios de transporte, garantizando una gestión más ordenada.

Se establecerán canales de comunicación continua entre todas las partes implicadas para asegurar que cualquier cambio en los días de llegada de los cruceros se refleje rápidamente en los planes de transporte. También se proporcionará capacitación al personal de todas las entidades implicadas para asegurar un uso efectivo del sistema.

Finalmente, se realizará un seguimiento continuo del rendimiento del sistema, recogiendo feedback de los cruceristas y ajustando la coordinación según sea necesario. Esto permitirá una mejora continua del sistema y asegurará que la gestión de las llegadas de cruceros y los recursos de transporte se optimice de manera constante.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Facilitar una gestión más ordenada y eficiente de los recursos y servicios de transporte. - Mejorar la coordinación entre navieras, autoridad portuaria, ayuntamiento y operadores de transporte público. - Optimizar la experiencia de los cruceristas mediante una planificación precisa y proactiva. - Reducir la congestión y mejorar la eficiencia operativa en la terminal de cruceros y la ciudad.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que desembarcan en Valencia.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Coordinación compleja: Requiere una estrecha colaboración y comunicación continua entre múltiples entidades. - Flexibilidad operativa: Necesidad de adaptar rápidamente el sistema a cambios inesperados, como retrasos en la llegada de cruceros. - Dependencia de las navieras: Las navieras tienen sus propios horarios y rutas internacionales, lo que puede dificultar la regularización de llegadas en función de las necesidades locales.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Autoridad Portuaria de Valencia (APV): Coordinación general del proyecto y provisión de datos sobre las llegadas de cruceros. - Ayuntamiento de Valencia: Apoyo en la integración de sistemas y promoción de la medida. - Navieras: Provisión de datos y colaboración en la planificación y coordinación. - Operadores de Transporte: Integración de datos de transporte público y optimización de rutas.

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
0 € (no requiere inversión)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Difícil de estimar

SECCIÓN 4	ANÁLISIS DE DATOS Y COORDINACIÓN ENTRE ENTIDADES

BLOQUE I	ANÁLISIS DE DATOS Y COORDINACIÓN ENTRE ENTIDADES

CÓDIGO 4.I.6	Colaboración interinstitucional para la coordinación de shuttle y transporte público de cruceristas

EXPOSICIÓN:

La llegada desordenada de cruceros genera picos de demanda que complican la gestión de recursos y servicios en la ciudad, afectando negativamente tanto a los cruceristas como a los residentes. Actualmente, los shuttles de las navieras llevan a los cruceristas a sus excursiones y a las paradas habituales, lo cual puede no ser suficiente para manejar eficientemente los flujos de turistas. Colaborar con la EMT para utilizar estos shuttles y llevar a los cruceristas a un punto central, como Puerta del Mar, puede resultar en una mejor redistribución de los flujos de pasajeros empleando la red de transporte público.

Figura 91. Shuttle Bus en la ciudad de Barcelona. Fuente: Google Images (2024).

PROPUESTA:

Se propone la implementación de un sistema de colaboración interinstitucional que implique a las navieras, la autoridad portuaria y la EMT para coordinar la llegada de cruceristas mediante los shuttles de las navieras. Estos shuttles, además de llevar a los cruceristas a sus excursiones y paradas habituales, también los transportarán a un punto central de la ciudad, como Puerta del Mar. Desde este punto, la EMT se encargará de distribuir a los flujos de

pasajeros que deseen acceder a otros destinos utilizando su red de transporte público, permitiendo una mejor planificación y utilización de recursos, mejorando la eficiencia operativa y la experiencia del usuario.

Ventajas*:*

- Optimización de recursos: Permite una mejor planificación y utilización de autobuses, personal y otros recursos, reduciendo la sobrecarga en momentos de alta demanda.
- Mejora de la experiencia del Usuario: Facilita una experiencia más fluida para los cruceristas, con menos tiempo de espera y mejor acceso a servicios de transporte.
- Reducción de congestión: Ayuda a evitar picos de demanda que pueden causar congestión en las terminales y en las infraestructuras de transporte.
- Mejora de la planificación: Facilita una gestión más proactiva y basada en datos, mejorando la eficiencia operativa.

Implementación:

La implementación de esta medida comenzará con la creación de un comité de coordinación que incluya representantes de las navieras, la autoridad portuaria, el ayuntamiento y los operadores de transporte público. Este comité será responsable de definir los objetivos y establecer el marco de colaboración necesario para coordinar el transporte de cruceristas.
El sistema de gestión se desarrollará para sincronizar la llegada de los cruceristas mediante los shuttles con los recursos disponibles de transporte público. Utilizando tecnologías de big data e inteligencia artificial, se preverá y ajustará la demanda en función de los días y horas establecidos para las llegadas. Este sistema permitirá anticipar los picos de demanda y asignar los recursos de manera eficiente.
Durante la fase inicial, se llevarán a cabo pruebas piloto para validar el sistema y realizar ajustes necesarios. Estas pruebas permitirán identificar posibles problemas y ajustar los algoritmos de predicción para asegurar una alta precisión. Una vez validados, los shuttles transportarán a los cruceristas a puntos centrales predefinidos, como Puerta del Mar, donde la EMT se encargará de su distribución.
Se establecerán canales de comunicación continua entre todas las partes implicadas para asegurar que cualquier cambio en los días y horas de llegada de los cruceristas se refleje rápidamente en los planes de transporte. También se proporcionará capacitación al personal de todas las entidades implicadas para asegurar un uso efectivo del sistema.
Finalmente, se realizará un seguimiento continuo del rendimiento del sistema, recogiendo feedback de los cruceristas y ajustando la coordinación según sea necesario. Esto permitirá una mejora continua del sistema y asegurará que la gestión de las llegadas de cruceristas y los recursos de transporte se optimice de manera constante.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Facilitar una gestión más ordenada y eficiente de los recursos y servicios de transporte. - Mejorar la coordinación entre navieras, autoridad portuaria, ayuntamiento y operadores de transporte público. - Optimizar la experiencia de los cruceristas mediante una planificación precisa y proactiva. - Reducir la congestión y mejorar la eficiencia operativa en la terminal de cruceros y la ciudad.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que desembarcan en Valencia.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Costes de implementación: El desarrollo y mantenimiento del sistema pueden ser costosos. - Desafíos de coordinación: La coordinación entre múltiples entidades puede ser complicada y requerir ajustes continuos. - Flexibilidad operativa: Necesidad de adaptarse rápidamente a cambios inesperados, como retrasos en la llegada de cruceros. - Dependencia de las navieras: Las navieras tienen sus propios horarios y rutas internacionales, lo que puede dificultar la implementación de esta medida y requerir negociaciones extensas. - Capacidad de respuesta: La capacidad de la EMT para gestionar y redistribuir grandes flujos de pasajeros desde un punto central como Puerta del Mar puede necesitar ajustes y mejoras en la infraestructura y el personal.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Autoridad Portuaria de Valencia (APV) - Ayuntamiento de Valencia - Navieras - EMT Valencia

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
0 € (Coste asumible)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Difícil de estimar

SECCIÓN 4	ANÁLISIS DE DATOS Y COORDINACIÓN ENTRE ENTIDADES

BLOQUE I	ANÁLISIS DE DATOS Y COORDINACIÓN ENTRE ENTIDADES

CÓDIGO 4.I.7	Subsidiar tarifas para la movilidad sostenible

EXPOSICIÓN:

Los cruceristas que llegan a Valencia tienen un tiempo limitado para explorar la ciudad y, a menudo, optan por medios de transporte rápidos y accesibles. Actualmente, las opciones de movilidad sostenible como bicicletas eléctricas y patinetes tienen un coste que puede ser una barrera para su uso más extendido. Para promover la sostenibilidad y facilitar el acceso a estos medios de transporte, se propone subsidiar las tarifas de alquiler para los cruceristas.

PROPUESTA:

Se propone ofrecer subsidios para el uso de modos de transporte sostenibles, como bicicletas eléctricas y patinetes, específicamente para cruceristas. Estos subsidios pueden presentarse en forma de descuentos directos, cupones o tarifas reducidas para el alquiler de estos vehículos. La distribución de los subsidios se gestionará a través de puntos de información en la terminal de cruceros y mediante acuerdos con las empresas concesionarias.

Ventajas*:*

- Sostenibilidad: Fomenta el uso de transportes ecológicos, reduciendo las emisiones de CO2.
- Accesibilidad: Facilita el acceso a modos de transporte rápidos y eficientes para los cruceristas.
- Atractivo Turístico: Mejora la experiencia del turista al ofrecer opciones de transporte cómodas y asequibles.
- Descongestión: Reduce la carga sobre el transporte público y el tráfico vehicular en el centro de la ciudad.

Implementación:

La implementación de esta medida comenzará con la identificación de proveedores de servicios de movilidad sostenible y la negociación de acuerdos para ofrecer tarifas subsidiadas. Una vez establecidos los acuerdos, se desarrollará un sistema de distribución de subsidios que puede incluir cupones distribuidos en la terminal de cruceros o integrados en aplicaciones móviles. Además, se lanzarán campañas de promoción y educación para informar a los cruceristas sobre la disponibilidad de los subsidios y cómo acceder a ellos.

OBJETIVOS DE LA MEDIDA:	- Promover el uso de transportes sostenibles entre los cruceristas. - Facilitar la movilidad de los turistas de manera económica y ecológica. - Reducir la congestión de tráfico en las áreas turísticas de Valencia. - Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones de gases contaminantes.

TURISTAS IMPLICADOS:
- La totalidad de cruceristas que desembarcan en Valencia. - Cruceristas interesados en opciones de transporte rápidas y sostenibles.

RIESGOS DE LA ALTERNATIVA:
- Seguridad: Riesgo de accidentes si los usuarios no están familiarizados con el uso de bicicletas eléctricas y patinetes. - Vandalismo y Robos: Posibilidad de daños o robos de los vehículos si no se implementan medidas de seguridad adecuadas. - Aceptación del Usuario: Los turistas pueden ser reacios a usar estos medios si no están acostumbrados a ellos. - Coste: Los subsidios requieren financiación continua, lo que puede representar un desafío presupuestario.

PARTICIPACIÓN EN LA ACTUACIÓN:
- Autoridad Portuaria de Valencia (APV) - Ayuntamiento de Valencia - Empresas de alquiler de vehículos de movilidad sostenible

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN:		
Corto Plazo (0 – 6 meses)	Medio Plazo (6-12 meses)	Largo Plazo (>1 año)

COSTE ESTIMADO:	
50.000 €/año (estimación a convenir)	Único
	Recurrente

PROYECTOS DE REFERENCIA:	- Difícil de estimar

8.3 CONCLUSIONES

En la elaboración de las 25 fichas anteriores correspondientes a las propuestas de mejora, se ha procurado no duplicar medidas ya en marcha desde la Autoridad Portuaria de Valencia como, por ejemplo, el proyecto de monitorización completa de cruceristas. También han sido planteadas como el objetivo fundamental de evitar impactar negativamente a los residentes de la ciudad de Valencia, ya que son los que realmente utilizan la red de transporte público a diario como por ejemplo en las propuestas de tarificación, incluyéndose tan solo una medida y con el objetivo de no afectar a las tarifas estándar.

Es importante destacar que las medidas no son excluyentes entre sí; pueden implementarse simultáneamente y muchas de ellas son complementarias, como la mejora de la señalización y la creación de corredores verdes peatonales, que en conjunto mejoran la experiencia del usuario y la seguridad.

Una vez planteadas todas las medidas, es esencial realizar un análisis de viabilidad técnica y económica para priorizar las medidas según su impacto en la mejora de la movilidad de los cruceristas. El próximo análisis multicriterio ayudará a identificar las acciones más efectivas y a establecer una hoja de ruta clara.

La sostenibilidad ha sido un eje central en las propuestas, con medidas como estaciones de recarga y alquiler de patinetes eléctricos y subsidios para vehículos sostenibles. Estas iniciativas no solo mejoran la movilidad de los cruceristas, sino que también reducen la huella de carbono y fomentan el uso de transportes ecológicos.

Otro aspecto fundamental, y que se ha tratado de plasmar con las medidas planteadas es la colaboración entre diversas entidades, como la Autoridad Portuaria, el Ayuntamiento y las empresas de movilidad, lo que resulta crucial. La creación de una plataforma de coordinación interinstitucional asegurará una gestión integrada y eficiente de los recursos y flujos de cruceristas.

Por último, las medidas planteadas también permiten futuras mejoras e innovaciones. La implementación de tecnologías avanzadas y aplicaciones móviles específicas garantizarán que las soluciones se mantengan relevantes y efectivas, contribuyendo al desarrollo turístico y económico de Valencia y promoviendo una relación armoniosa entre el puerto y la ciudad.

Estas conclusiones proporcionan una base sólida para el análisis multicriterio que se realizará a continuación, facilitando la priorización efectiva de las medidas según diversos criterios como la sostenibilidad social, económica o ambiental, entre otros.

9. EVALUACIÓN MULTICRITERIO PARA LA PRIORIZACIÓN DE MEDIDAS

9. EVALUACIÓN MULTICRITERIO PARA LA PRIORIZACIÓN DE MEDIDAS

9.1 INTRODUCCIÓN

Este apartado se dedica a la evaluación multicriterio, cuyo objetivo principal es priorizar las diversas medidas propuestas para mejorar la movilidad de cruceristas en la ciudad de Valencia. La batería de medidas identificadas es extensa y muy amplia, mientras que los recursos disponibles son limitados, por lo que resulta crucial establecer un orden de implementación basado en su efectividad y viabilidad para poder optimizar el uso de los mismos.

Las medidas se han organizado según las secciones de las fichas, con las secciones 1 (Infraestructuras de transporte) y 2 (Gestión y operación de modos de transporte) representando medidas estructurales, mientras que las de la sección 3 (Sistemas de información al usuario) y 4 (Análisis de datos y coordinación entre entidades) se tratan de medidas complementarias y pueden ser implementadas de manera simultánea. Este análisis busca determinar, en función de los seis criterios que se definen a continuación y sus respectivos pesos, cuáles de las propuestas de mejora son las medidas más efectivas y prioritarias.

Para la valoración de nada medida en función de los criterios establecidos, se ha optado por una escala de 1 a 5. Este rango de puntuación ayuda a reducir la subjetividad en la evaluación comparado con una escala de 1 a 10, proporcionando un equilibrio entre simplicidad y precisión. La escala de 1 a 5 permite diferenciar claramente entre niveles de impacto y viabilidad sin introducir demasiada variabilidad, facilitando así una comparación más consistente y objetiva entre las distintas medidas propuestas.

9.2 CRITERIOS DE VALORACIÓN

Los siguientes criterios permitirán evaluar de manera objetiva cada medida, asegurando que se prioricen aquellas que aporten mayor valor y beneficios en términos de sostenibilidad social, ambiental y económica, así como eficiencia en la gestión de flujos de movilidad, viabilidad técnica y tiempo de implementación a la movilidad de los cruceristas y a la ciudad de Valencia en su conjunto. La combinación de estas evaluaciones proporcionará una guía clara para la toma de decisiones estratégicas, optimizando los recursos disponibles y maximizando el impacto positivo de las acciones implementadas.

Gestión de flujos y capacidad de servicio (30%)

Este criterio conjunto evalúa la eficiencia en la gestión de los flujos de movilidad y la capacidad de los servicios para manejar la demanda. Se considera cómo las medidas facilitan el movimiento de personas y bienes, reducen la cogestión evitando aglomeraciones asegurando que los cruceristas se distribuyan de manera uniforme y no afecten negativamente la movilidad cotidiana de los residentes.

Se le proporciona un peso del 30%, tratándose del criterio con mayor peso, debido a que engloba dos conceptos realmente importantes en la gestión de los flujos de movilidad de cruceristas como son la distribución de los flujos, así como la capacidad de absorción de la demanda de cada medida. Este criterio responde a una de las necesidades que ha dado lugar al desarrollo del presente estudio, que es mejorar la movilidad de los cruceristas.

Para cada propuesta de mejora se asigna un valor de 1 a la valoración en caso de la medida no mejora la gestión de flujos de movilidad ni tampoco mejora la capacidad de servicio y un valor de 5 cuanto la medida optimiza la gestión de flujos de movilidad y aumenta la capacidad de servicio de manera considerable. El valor de 3 indica una posición neutral.

Sostenibilidad Social (15%)

Este criterio trata de evaluar la medida en que la propuesta es aceptada y apoyada por los ciudadanos, así como otras partes interesadas (stakeholders), y cómo afecta a la calidad de vida de los residentes locales.

Es crucial que las propuestas mejoren la calidad de vida de los residentes, minimizar las molestias causadas por el aumento de cruceristas y sean aceptadas por la comunidad para evitar resistencia. La aceptación y coordinación entre stakeholders, como la APV, navieras, empresas de transporte y otros entes públicos como el Ayuntamiento o la Diputación, aseguran una implementación efectiva y alineada con los objetivos de todas las partes. Este criterio garantiza el apoyo necesario y evita conflictos sociales. Es por ello que se le proporciona un considerable peso del 15%.

Para la valoración del presente criterio, se otorga un valor de 1 cuando la propuesta genera considerables resistencias entre los stakeholders y deteriora la calidad de vida de los residentes en Valencia, y un valor de 5 en caso de que la medida sea aceptada por todos los stakeholders de manera sencilla y mejorando la calidad de vida de los residentes de manera considerable. Un valor de 3 indica una posición neutral o de equilibrio entre ambos.

Sostenibilidad Ambiental (15%)

Con este criterio se mide de manera aproximada el impacto de la propuesta en el medio ambiente, incluyendo la reducción de emisiones de carbono, el uso eficiente de recursos y la minimización de residuos.

La sostenibilidad ambiental es un factor clave en la planificación urbana moderna. Las medidas deben contribuir a la protección del medio ambiente, promoviendo prácticas sostenibles y reduciendo el impacto ecológico de la movilidad de los cruceristas. Es por ello, que se le proporciona también un peso del 15%.

Para cada propuesta se asignará un valor de 1 en caso de la medida tengo un impacto ambiental negativo y 5 en el caso de que el impacto ambiental sea muy positivo, promoviendo la sostenibilidad y conservación del entorno. Un valor de 3 representará una posición neutral al respecto.

Sostenibilidad Económica (15%)

Este criterio evalúa el costo de implementación y operación de la propuesta.

Es fundamental considerar tanto el costo de implementación como el de operación de las medidas propuestas. Las soluciones deben ser financieramente viables para asegurar su sostenibilidad a largo plazo y no generar cargas económicas excesivas para las autoridades locales y otras partes implicadas. Este criterio garantiza que las propuestas sean económicamente realistas y manejables dentro del presupuesto disponible.

Se le asigna un peso del 15%.

Para la valoración del presente criterio, se diferencia entre costes únicos y costes recurrentes. En el caso de los costes únicos, se asignará un valor de 5 cuando el coste se encuentre entre 0 – 30.000 €, un valor de 4 cuando se encuentre entre 31.000 – 100.000 €, un valor de 3 cuando se encuentre entre 101.000 – 500.000 €, un valor de 2 cuando se encuentre entre 501.000 – 1.000.000 €, y finalmente un valor de 1 cuando el precio sea superior a 1.000.000 €.

En el caso de que se trate de un coste recurrente, se ha considerado asignar un valor de 5 cuando el coste se encuentre entre 0 – 20.000 €/anuales, un valor de 4 cuando se encuentre entre 21.000 – 50.000 €/anuales, un valor de 3 cuando se encuentre entre 51.000 – 100.000 €/anuales, un valor de 2 cuando se encuentre entre 101.000 – 500.000 €/anuales y un valor de 1 cuando el coste sea superior a los 500.000 €/anuales.

Tiempo de Implementación (15%)

Este criterio evalúa el período necesario para poner en marcha cada medida. Se analiza la rapidez con la que una medida puede ser implementada y empezar a generar beneficios. Medidas con tiempos de implementación más cortos pueden ser cruciales para abordar problemas urgentes de movilidad. Se considera un factor de gran relevancia a la hora de priorizar medidas, otorgándole por tanto un peso del 15%.

Para cada propuesta se asignará un valor de 5 en el caso de que se disponga de una implementación de corto plazo (0-6 meses), un valor de 4 cuando sea medio plazo (6-9 meses), un valor de 3 cuando sea medio plazo (9-12 meses), un valor de 2 cuando se trate de largo plazo (1-2 años) y un valor de uno cuando el plazo de implementación sea superior a los 2 años.

Viabilidad Técnica (10%)

Analiza la factibilidad técnica de implementar la propuesta, considerando la tecnología disponible, la infraestructura existente y la capacidad operativa.

La viabilidad técnica asegura que las medidas pueden ser implementadas con los recursos y tecnología actuales. Es esencial que las propuestas sean prácticas y ejecutables.

Se le otorga un peso del 10%, algo inferior al resto de medidas ya que, debido al gran desarrollo de la tecnología, es posible llevar a cabo la mayoría de las ideas planteadas.

9.3 CÁLCULO DE LA PRIORIDAD

El cálculo de la prioridad de las propuestas de mejora es un proceso fundamental para identificar y seleccionar las medidas más efectivas y viables para la integración de los cruceristas en el sistema de transporte de Valencia.

Este proceso implica una evaluación detallada de cada propuesta basada en criterios previamente definidos, que reflejan los objetivos del estudio. Utilizando una escala de 1 a 5, se asignan puntuaciones a cada criterio, las cuales son luego ponderadas según su importancia relativa.

La suma de estas puntuaciones ponderadas proporciona una puntuación total para cada propuesta, permitiendo ordenar y priorizar las medidas de acuerdo a su capacidad para cumplir con los objetivos de sostenibilidad social, económica y ambiental, viabilidad técnica, capacidad de servicio y gestión eficiente de los flujos de movilidad.

Este enfoque estructurado y objetivo asegura que las decisiones se basen en una evaluación comprehensiva y equilibrada, facilitando la implementación de soluciones que optimicen la movilidad y minimicen el impacto en los residentes locales.

9.4 RESULTADOS

En cuanto a los resultados, se adjuntan distintas tablas. En primer lugar, se adjunta la tabla total de resultados. En segundo lugar, se adjunta la tabla de resultados, pero ordenada en función del orden de relevancia. En tercer lugar, se adjunta la tabla de resultados también ordenada en función del orden de relevancia para las medidas estructurales, y en cuarto lugar, para las medidas complementarias.

A continuación, se adjuntan los resultados obtenidos:

TABLA DE RESULTADOS TOTALES:

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO	Gestión de flujos y capacidad de servicio (30%)	Sostenibilidad Social (15%)	Sostenibilidad Ambiental (15%)	Sostenibilidad Económica (15%)	Tiempo de implementación (15%)	Viabilidad Técnica (10%)	TOTAL PONDERADO
SECCIÓN 1	INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE								
1.I.1	Modificación de la localización de las paradas de la L4 - L95 EMT Valencia	21.500 €	3	3	3	5	5	4	**3,7**
1.II.1	Ampliación L10 de tranvía de Metro MetroValencia con parada frente a la terminal de cruceros	15.200.000 €	5	5	3	1	1	2	**3,2**
1.III.1	Mejora del acceso al carril bici desde la terminal de cruceros	13.000 €	3	5	5	5	4	5	**4,25**
1.III.2	Propuesta de nueva estación de bicicletas: aparcamiento y alquiler	100.000 €	5	4	5	4	3	4	**4,3**
1.III.3	Nueva estación de ValenBisi frente a la terminal de cruceros	60.000 €	4	3	5	4	3	4	**3,85**
1.IV.1	Nuevo corredor verde peatonal desde la terminal de cruceros hasta la playa de la Malvarrosa	5.000.000 €	4	5	5	1	1	3	**3,3**
1.V.1	Instalación de estaciones de recarga y alquiler de patinetes eléctricos en la terminal de cruceros	36.000 €	4	4	5	4	3	4	**4**
1.V.2	Creación de carriles exclusivos para patinetes y otros medios de transporte alternativos	13.000 €	3	5	5	5	4	5	**4,25**
1.V.3	Propuesta de estación de alquiler de motos eléctricas	- €	4	4	5	5	3	4	**4,15**
SECCIÓN 2	GESTIÓN Y OPERACIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE								
2.I.1	Propuesta de nueva línea de autobús turístico urbano EMT (TC1)	383.786,5 €/año	4	4	3	2	3	4	**3,4**
2.I.2	Propuesta de parada del Bus Turístic frente a la terminal de cruceros	21.500 €	3	3	3	5	4	4	**3,55**
2.I.3	Creación de un bus transfer intermodal: Terminal de Cruceros - Estación de metro Marítim	180.000 €/año	4	3	3	2	3	2	**3,05**
SECCIÓN 3	SISTEMAS DE INFORMACIÓN AL USUARIO								
3.I.1	Mejora de la señalización existente en las rutas de acceso a los medios de transporte disponibles	27.000 €	3	4	3	5	5	5	**3,95**
3.I.2	Implementación de sistemas de señalización e información inteligente mediante QR	150.000 €	3	4	3	3	4	4	**3,4**
3.II.1	Desarrollo de una app móvil de información de transporte enfocado a cruceristas	85.000 €	3	4	3	4	3	4	**3,4**
3.II.2	Pantallas interactivas de información de transporte enfocada a cruceristas	20.000 €	3	4	3	5	5	4	**3,85**
3.II.3	Campañas de información a través de redes sociales	18.000 €/año	3	4	3	5	5	5	**3,95**
3.II.4	Aumentar el número de puntos de información y asistencia multilingüística	100.000 €/año	3	4	3	3	5	5	**3,65**
SECCIÓN 4	ANÁLISIS DE DATOS Y COORDINACIÓN ENTRE ENTIDADES								
4.I.1	Desarrollo de una plataforma de coordinación interinstitucional	200.000 €	5	4	3	2	2	3	**3,45**
4.I.2	Acuerdos de promoción cruzada entre las navieras y los operadores de transporte	- €	3	3	3	5	5	3	**3,6**
4.I.3	Encuestas automatizadas y análisis de feedback	900 €/año	3	5	3	5	4	5	**3,95**
4.I.4	Sistema predictivo de demanda de transporte	20.000 €	4	5	3	5	2	3	**3,75**
4.I.5	Regularización y coordinación de fechas de llegadas de cruceros	- €	4	2	3	5	1	2	**3,05**
4.I.6	Colaboración interinstitucional para la coordinación de shuttle y transporte público de cruceristas	- €	4	3	3	5	5	3	**3,9**
4.I.7	Subsidiar tarifas para la movilidad sostenible	50.000 €/año	4	4	5	4	5	4	**4,3**

TABLA DE RESULTADOS TOTALES EN ORDEN DE RELEVANCIA:

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO	Gestión de flujos y capacidad de servicio (30%)	Sostenibilidad Social (15%)	Sostenibilidad Ambiental (15%)	Sostenibilidad Económica (15%)	Tiempo de implementación (15%)	Viabilidad Técnica (10%)	TOTAL PONDERADO
1.III.2	Propuesta de nueva estación de bicicletas: aparcamiento y alquiler	100.000 €	5	4	5	4	3	4	**4,3**
4.I.7	Subsidiar tarifas para la movilidad sostenible	50.000 €/año	4	4	5	4	5	4	**4,3**
1.III.1	Mejora del acceso al carril bici desde la terminal de cruceros	13.000 €	3	5	5	5	4	5	**4,25**
1.V.2	Creación de carriles exclusivos para patinetes y otros medios de transporte alternativos	13.000 €	3	5	5	5	4	5	**4,25**
1.V.3	Propuesta de estación de alquiler de motos eléctricas	- €	4	4	5	5	3	4	**4,15**
1.V.1	Instalación de estaciones de recarga y alquiler de patinetes eléctricos en la terminal de cruceros	36.000 €	4	4	5	4	3	4	**4**
3.I.1	Mejora de la señalización existente en las rutas de acceso a los medios de transporte disponibles	27.000 €	3	4	3	5	5	5	**3,95**
3.II.3	Campañas de información a través de redes sociales	18.000 €/año	3	4	3	5	5	5	**3,95**
4.I.3	Encuestas automatizadas y análisis de feedback	900 €/año	3	5	3	5	4	5	**3,95**
4.I.6	Colaboración interinstitucional para la coordinación de shuttle y transporte público de cruceristas	- €	4	3	3	5	5	3	**3,9**
3.II.2	Pantallas interactivas de información de transporte enfocada a cruceristas	20.000 €	3	4	3	5	5	4	**3,85**
1.III.3	Nueva estación de ValenBisi frente a la terminal de cruceros	60.000 €	4	3	5	4	3	4	**3,85**
4.I.4	Sistema predictivo de demanda de transporte	20.000 €	4	5	3	5	2	3	**3,75**
1.I.1	Modificación de la localización de las paradas de la L4 - L95 EMT Valencia	21.500 €	3	3	3	5	5	4	**3,7**
3.II.4	Aumentar el número de puntos de información y asistencia multilingüística	100.000 €/año	3	4	3	3	5	5	**3,65**
4.I.2	Acuerdos de promoción cruzada entre las navieras y los operadores de transporte	- €	3	3	3	5	5	3	**3,6**
2.I.2	Propuesta de parada del Bus Turístic frente a la terminal de cruceros	21.500 €	3	3	3	5	4	4	**3,55**
4.I.1	Desarrollo de una plataforma de coordinación interinstitucional	200.000 €	5	4	3	2	2	3	**3,45**
3.I.2	Implementación de sistemas de señalización e información inteligente mediante QR	150.000 €	3	4	3	3	4	4	**3,4**
2.I.1	Propuesta de nueva línea de autobús turístico urbano EMT (TC1)	383.786,5 €/año	4	4	3	2	3	4	**3,4**
3.II.1	Desarrollo de una app móvil de información de transporte enfocado a cruceristas	85.000 €	3	4	3	4	3	4	**3,4**
1.IV.1	Nuevo corredor verde peatonal desde la terminal de cruceros hasta la playa de la Malvarrosa	5.000.000 €	4	5	5	1	1	3	**3,3**
1.II.1	Ampliación L10 de tranvía de Metro MetroValencia con parada frente a la terminal de cruceros	15.200.000 €	5	5	3	1	1	2	**3,2**
4.I.5	Regularización y coordinación de fechas de llegadas de cruceros	- €	4	2	3	5	1	2	**3,05**
2.I.3	Creación de un bus transfer intermodal: Terminal de Cruceros - Estación de metro Marítim	180.000 €/año	4	3	3	2	3	2	**3,05**

TABLA DE RESULTADOS DE MEDIDAS ESTRUCTURALES EN ORDEN DE RELEVANCIA:

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO	Gestión de flujos y capacidad de servicio (30%)	Sostenibilidad Social (15%)	Sostenibilidad Ambiental (15%)	Sostenibilidad Económica (15%)	Tiempo de implementación (15%)	Viabilidad Técnica (10%)	TOTAL PONDERADO
SECCIÓN 1	INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE								
SECCIÓN 2	GESTIÓN Y OPERACIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE								
1.III.2	Propuesta de nueva estación de bicicletas: aparcamiento y alquiler	100.000 €	5	4	5	4	3	4	**4,3**
1.III.1	Mejora del acceso al carril bici desde la terminal de cruceros	13.000 €	3	5	5	5	4	5	**4,25**
1.V.2	Creación de carriles exclusivos para patinetes y otros medios de transporte alternativos	13.000 €	3	5	5	5	4	5	**4,25**
1.V.3	Propuesta de estación de alquiler de motos eléctricas	- €	4	4	5	5	3	4	**4,15**
1.V.1	Instalación de estaciones de recarga y alquiler de patinetes eléctricos en la terminal de cruceros	36.000 €	4	4	5	4	3	4	**4**
1.III.3	Nueva estación de ValenBisi frente a la terminal de cruceros	60.000 €	4	3	5	4	3	4	**3,85**
1.I.1	Modificación de la localización de las paradas de la L4 - L95 EMT Valencia	21.500 €	3	3	3	5	5	4	**3,7**
2.I.2	Propuesta de parada del Bus Turístic frente a la terminal de cruceros	21.500 €	3	3	3	5	4	4	**3,55**
2.I.1	Propuesta de nueva línea de autobús turístico urbano EMT (TC1)	383.786,5 €/año	4	4	3	2	3	4	**3,4**
1.IV.1	Nuevo corredor verde peatonal desde la terminal de cruceros hasta la playa de la Malvarrosa	5.000.000 €	4	5	5	1	1	3	**3,3**
1.II.1	Ampliación L10 de tranvía de Metro MetroValencia con parada frente a la terminal de cruceros	15.200.000 €	5	5	3	1	1	2	**3,2**
2.I.3	Creación de un bus transfer intermodal: Terminal de Cruceros - Estación de metro Marítim	180.000 €/año	4	3	3	2	3	2	**3,05**

TABLA DE RESULTADOS DE MEDIDAS COMPLEMENTARIAS EN ORDEN DE RELEVANCIA:

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO	Gestión de flujos y capacidad de servicio (30%)	Sostenibilidad Social (15%)	Sostenibilidad Ambiental (15%)	Sostenibilidad Económica (15%)	Tiempo de implementación (15%)	Viabilidad Técnica (10%)	TOTAL PONDERADO
SECCIÓN 3	SISTEMAS DE INFORMACIÓN AL USUARIO								
SECCIÓN 4	ANÁLISIS DE DATOS Y COORDINACIÓN ENTRE ENTIDADES								
4.I.7	Subsidiar tarifas para la movilidad sostenible	50.000 €/año	4	4	5	4	5	4	**4,3**
3.I.1	Mejora de la señalización existente en las rutas de acceso a los medios de transporte disponibles	27.000 €	3	4	3	5	5	5	**3,95**
3.II.3	Campañas de información a través de redes sociales	18.000 €/año	3	4	3	5	5	5	**3,95**
4.I.3	Encuestas automatizadas y análisis de feedback	900 €/año	3	5	3	5	4	5	**3,95**
4.I.6	Colaboración interinstitucional para la coordinación de shuttle y transporte público de cruceristas	- €	4	3	3	5	5	3	**3,9**
3.II.2	Pantallas interactivas de información de transporte enfocada a cruceristas	20.000 €	3	4	3	5	5	4	**3,85**
4.I.4	Sistema predictivo de demanda de transporte	20.000 €	4	5	3	5	2	3	**3,75**
3.II.4	Aumentar el número de puntos de información y asistencia multilingüística	100.000 €/año	3	4	3	3	5	5	**3,65**
4.I.2	Acuerdos de promoción cruzada entre las navieras y los operadores de transporte	- €	3	3	3	5	5	3	**3,6**
4.I.1	Desarrollo de una plataforma de coordinación interinstitucional	200.000 €	5	4	3	2	2	3	**3,45**
3.I.2	Implementación de sistemas de señalización e información inteligente mediante QR	150.000 €	3	4	3	3	4	4	**3,4**
3.II.1	Desarrollo de una app móvil de información de transporte enfocado a cruceristas	85.000 €	3	4	3	4	3	4	**3,4**
4.I.5	Regularización y coordinación de fechas de llegadas de cruceros	- €	4	2	3	5	1	2	**3,05**

9.5 CONCLUSIONES

La evaluación multicriterio realizada ha permitido identificar y priorizar las medidas más efectivas para mejorar la movilidad de los cruceristas en la ciudad de Valencia. Los resultados obtenidos reflejan una coherencia y sentido, alineándose con los objetivos planteados de sostenibilidad, eficiencia y viabilidad técnica.

Las medidas mejor valoradas son aquellas que promueven modos de transporte sostenibles y mejoran la capacidad de servicio, como la creación de estaciones de bicicletas y la subsidización de tarifas de movilidad sostenible. Estas propuestas no solo favorecen la reducción de la congestión y el impacto ambiental, sino que también son viables técnica y económicamente.

Otras medidas que resolverían problemas de manera casi definitiva como una nueva parada de tranvía en la terminal, pese a que obtiene la máxima puntuación en el criterio de gestión de flujos y capacidad de servicio, su alto coste económico, alto tiempo de implementación y su sostenibilidad ambiental media resultan en que no sea una de las medidas más urgentes a implementar.

Cabe destacar que los resultados de este análisis pueden variar considerablemente en función de los criterios y pesos asignados. La flexibilidad en la selección de estos parámetros permite adaptar el análisis a diferentes contextos y prioridades, lo que subraya la importancia de una planificación estratégica y colaborativa.

En resumen, la evaluación multicriterio ha proporcionado una guía clara y estructurada para la implementación de medidas prioritarias, garantizando una mejora significativa en la gestión de la movilidad de cruceristas en Valencia. Los cruceristas, decidan o no hacer uso de los servicios disponibles, al menos tendrán opciones para poder valorar y desplazarse de distintos modos. La aplicación de estas medidas beneficiará tanto a los visitantes como a los residentes, contribuyendo a un desarrollo urbano más sostenible y eficiente.

10. CONCLUSIONES

10. CONCLUSIONES

En el siguiente estudio se ha tratado de realizar un estudio de la influencia de los cruceristas en la movilidad de la ciudad de Valencia del modo más exhaustivo y completo posible, con foco en la terminal de pasajeros de cruceros del Puerto de Valencia. Este análisis ha incluido la recopilación de datos, la evaluación de la situación actual o la propuesta de medidas entre otros apartados con el objetivo de mejorar la integración de los cruceristas independientes en la movilidad urbana de la ciudad y ocasionar el menor impacto posible.

El análisis de los datos disponibles ha demostrado que más allá de los cruceristas, la movilidad en el entorno portuario para los residentes en la ciudad depende en gran medida del uso de vehículos privados. Esta dependencia se debe a la insuficiencia de opciones de transporte alternativas. Lo mismo ocurre con los cruceristas, cuyo impacto sobre la línea de autobús ha sido significativo en los últimos años. Para mejorar la situación, es crucial fomentar medios de transporte más sostenibles, como desplazamientos a pie, una mayor oferta de transporte público y el uso de bicicletas. Estas medidas no solo mejorarían la calidad del aire, sino que también han sido priorizadas según el análisis multicriterio propuesto.

La oferta de transporte influye directamente en el comportamiento de los cruceristas independientes: cuanto mayor sea la oferta, menor será la probabilidad de concentraciones en puntos específicos. Esto subraya la necesidad de seguir trabajando en la distribución de flujos turísticos y en ofrecer una oferta atractiva que abarque toda la ciudad y la provincia.

El tema de la gestión de cruceristas ha ganado relevancia recientemente, y es crucial que no se espere a proponer soluciones en los próximos años, se debe actuar desde ya. Este estudio tiene como objetivo aportar soluciones concretas y factibles. Este trabajo de final de máster pretende contribuir a un tema complejo e interdisciplinar, estableciendo una serie de propuestas basadas en la información recopilada y analizada. Estas propuestas buscan mejorar y consolidar una movilidad urbana y turística sostenible en el entorno puerto-ciudad de Valencia. Incentivar modos de transporte sostenibles y adaptarse a las nuevas necesidades y perfiles cambiantes de los cruceristas, que cada vez usan más el transporte público, es esencial.

La colaboración entre todas las partes implicadas (APV, Ayuntamiento de Valencia, EMT, navieras) es fundamental para gestionar la congestión de manera efectiva. Antes de considerar la prohibición de grandes cruceros, es necesario explorar soluciones colaborativas que beneficien a todos. A pesar de los intereses particulares, el buen funcionamiento de la ciudad debe ser la prioridad.

En los próximos años, los esfuerzos deben centrarse en conocer detalladamente el perfil de los cruceristas, cómo se desplazan y sus necesidades. Un proyecto de monitorización completo es esencial para una planificación eficaz. La movilidad turística, especialmente la de los cruceristas, debe incluirse en los planes estratégicos de la ciudad, ya que actualmente no se aborda con la profundidad necesaria en documentos clave como el plan estratégico de turismo de Valencia, el PMUS y el PMOME. También se espera que la Ley de Movilidad Sostenible del Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible suponga un antes y un después.

El presente estudio ha proporcionado una imagen ampliada y detallada de la problemática actual, ofreciendo soluciones para integrar los flujos de turistas sin consecuencias negativas. La correcta gestión de estos flujos puede traer riqueza y empleo a la ciudad, mientras que una mala gestión puede tener efectos adversos. La clave para el éxito radica en la COLABORACIÓN entre todas las partes implicadas.

Para mejorar en esta materia, la ciudad debe mejorar sus infraestructuras portuarias, ofreciendo un producto de calidad que no esté masificado. Mejorar las conexiones entre el puerto y el centro de la ciudad es crucial. La coordinación entre todos los actores involucrados es imprescindible para consolidar la posición de Valencia en el mercado de cruceros.

En resumen, la mejor solución no pasa por la prohibición, sino por fomentar la colaboración para que todas las partes salgan ganando. Se trata de un desafío complejo que requiere estudios detallados y la cooperación de todos los actores implicados para lograr mejoras significativas y sostenibles.

"Sustainable cities are built on the foundation of strong partnerships and collective action. When we work together, we can achieve cleaner, more efficient mobility for all" – Peter Newman

Valencia, julio de 2024

El autor del trabajo:

Fdo. Eduardo Ortuño Moreno

REFERENCIAS

REFERENCIAS

8 Directo. (2018, agosto 9). *Mejora en la señalización horizontal de distintas calles y avenidas del municipio*. 8 Directo. https://www.8directo.com/la-linea/mejora-la-senalizacion-horizontal-distintas-calles-avenidas-del-municipio_145236_102.html

Abad Catalán, L. (2024, enero 15). Castellón recibirá, al menos, tres cruceros con más de 4.500 turistas en 2024. *Radio Castellón*.

Anna La Rocca, R. (2012). *Tourism and Mobility. Best Practices and Conditions to Improve Urban Livability*. https://www.pexels.com/photo/london-telephone-booth-long-exposure-lights-6618/

Aparicio, C. (2022, noviembre 24). *Las empresas de alquiler de motos eléctricas en Valencia denuncian la escasez de licencias*. larazon.es. https://www.larazon.es/comunidad-valenciana/20221124/4wql3qofmjcorof7rdddoncsyu.html

A.S.A. (2020, octubre 21). *Patinetes eléctricos: proyecto piloto de puntos de aparcamiento y recarga en Sevilla*. Diario de Sevilla. https://www.diariodesevilla.es/sevilla/Patinetes-electricos-Cartuja-PCT-proyecto-aparcamiento-recarga-Sevilla-Solum_0_1512449170.html

Autoridad Portuaria de Valencia. (2022a). *ValenciaPort vuelta a empezar, más sugerente que nunca!* https://www.puertos.es/es-es/PromocionyDifusion/BibliotecaPromoyDif/Folleto-Cruceros-Valenciaport-2022.pdf

Autoridad Portuaria de Valencia. (2022b, mayo 11). *La Autoridad Portuaria de València licita el Paseo Marítimo del Puerto de Sagunto por 5,7 millones de euros*. valenciaport.com. https://www.valenciaport.com/la-autoridad-portuaria-de-valencia-licita-el-paseo-maritimo-del-puerto-de-sagunto-por-57-millones-de-euros/

Autoridad Portuaria de Valencia. (2024a). *Pasajeros. Cruceros*. ValenciaPort.

Autoridad Portuaria de Valencia. (2024b). *Pasajeros. Servicios*. ValenciaPort.

Autoridad Portuaria de Valencia. (2024c). *Publicaciones*. ValenciaPort. https://www.valenciaport.com/publicaciones/

Autoridad Portuaria de Valencia, & Fundación ValenciaPort. (2017). *ValenciaPort: Cruise Passenger Profile*. valenciaport.com.

Ávila Bercial, R., & Timón, D. A. B. (2005). *Cuadernos de Turismo*. *15*, 27-43.

Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. (2019, septiembre 30). *Los pasajeros del «Britannia» estrenan el nuevo punto de información turística de Las Palmas de Gran Canaria en el muelle de cruceros*. laspalmasgc.es. https://www.laspalmasgc.es/es/ayuntamiento/prensa-y-comunicacion/notas-de-prensa/nota-de-prensa/Los-pasajeros-del-Britannia-estrenan-el-nuevo-punto-de-informacion-turistica-de-Las-Palmas-de-Gran-Canaria-en-el-muelle-de-cruceros/

Ayuntamiento de Meliana. (2022, octubre 24). *El Ayuntamiento amplía hasta cinco las estaciones de bicis de préstamo*. Ajuntament de Meliana. https://www.meliana.es/es/noticia/ayuntamiento-amplia-hasta-cinco-estaciones-bicis-prestamo

Ayuntamiento de Valencia. (2023). *Anuario Estadístico de la Ciudad de Valencia 2023*.

Ayuntamiento de Valencia, IDOM - EPYPSA, & Equipo Colaborador. (2023). *Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la Ciudad de Valencia*.

Ayuntamiento de Valladolid. (2024, marzo 26). *91 paradas urbanas de autobús se adaptarán en la ciudad para mejorar la accesibilidad y al mismo tiempo la velocidad comercial*. Ayuntamiento de Valladolid. https://www.valladolid.es/es/actualidad/noticias/91-paradas-urbanas-autobus-adaptaran-ciudad-mejorar-accesib

Ayuntamiento de Vitoria. (s. f.). *Aparcamiento seguro de bicicletas en la Estación de Autobuses*. Vitoria-Gasteiz.org. Recuperado 1 de junio de 2024, de https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=es&uid=u1682312b_15ab1b083ee__7f4b

Ballena Blanca. (2016, septiembre 21). *¿Cuánto cuesta construir un km de metro, bus o carril bici?* Ballena Blanca. https://ballenablanca.es/cuanto-cuesta-construir-km-metro-bus-carrilbici/

Bonnel, P., & Munizaga, M. A. (2018). Transport survey methods - In the era of big data facing new and old challenges. *Transportation Research Procedia*, *32*, 1-15. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2018.10.001

Carrasco, J. S., & Pitarch-Garrido, M. D. (2017). Análisis del impacto en el turismo de la estrategia de desarrollo urbano basada en megaproyectos. El caso de la ciudad de Valencia. *Cuadernos de Turismo*, *40*. https://doi.org/10.6018/turismo.40.310111

Cuadrado-Roura, J. R., & López Morales, J. M. (2015). El turismo, motor del crecimiento y de la recuperación de la economía española. *Instituto Universitario de Análisis Económico y Social*.

De Cantis, S., Ferrante, M., Kahani, A., & Shoval, N. (2016). Cruise passengers' behavior at the destination: Investigation using GPS technology. *Tourism Management*, *52*, 133-150. https://doi.org/10.1016/j.tourman.2015.06.018

Deputación de Lugo. (2018). *Pliego de prescripciones técnicas que han de regir el procedimiento para la contratación de un sistema de información y señalización turística inteligente para la provincia de Lugo y el suministro e instalación de señales inteligentes en el casco histórico de Lugo*. https://contrataciondelestado.es/wps/wcm/connect/8a497437-6906-4b7c-8232-deb3a067904e/DOC20190124142226O6+PPT.pdf?MOD=AJPERES

Domènech, A., Gutiérrez, A., & Anton Clavé, S. (2020). Built environment and urban cruise tourists' mobility. *Annals of Tourism Research*, *81*. https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.102889

Donostitik. (2023, diciembre 26). *La Plaza Bentaberri contará con un aparcamiento de bicicletas*. Donostitik. https://www.donostitik.com/la-plaza-bentaberri-contara-con-un-aparcamiento-de-bicicletas/

El Canal Marítimo y Logístico. (2024, abril 10). El puerto de Valencia explica sus futuras infraestructuras para cruceros. *El Canal Marítimo y Logístico*.

EMT Valencia. (2024). *Geoportal EMT Valencia*. emtvalencia.es.

Encuesta.com. (s. f.). *Planes de precios.* encuesta.com. Recuperado 10 de junio de 2024, de https://encuesta.com/planes-precios/

Esteve Pérez, J., & García Sánchez, A. (2015a). *La industria de cruceros: características, agentes y sus funciones*.

Europa Press. (2023, octubre 31). *Las obras de ampliación de la L11 y L3 de Metro contarán con una partida de 185,6 millones*. TeleMadrid. https://www.telemadrid.es/noticias/madrid/Las-obras-de-ampliacion-de-la-L11-y-L3-de-Metro-contaran-con-una-partida-de-1856-millones-0-2610938922--20231031053203.html

Exceltur. (2022). *IMPACTUR 2021. Estudio del impacto económico del turismo sobre la economía y el empleo de la Comunitat Valenciana*. www.exceltur.org

Fernández López, V. (2017). *El turismo de cruceros en España*. Universidad Politécnica de Cartagena.

FundaciónValenciaPort. (2022, febrero 9). *La Fundación Valenciaport realiza una prueba piloto para mejorar la gestión de los flujos de cruceristas en la ciudad de Valencia*. FundaciónValenciaPort.

FundaciónValenciaPort. (2024, febrero 21). *El proyecto TOURISMO favorecerá el cambio hacia un turismo consciente y sostenible en el Mediterráneo*. FundaciónValenciaPort.

Gaceta Del Turismo. (2024, febrero 22). Valencia registra casi 5,5 millones de pernoctaciones en 2023. *gacetadelturismo.com*.

Galeano Cossío, J. M. (2019). *Movilidad urbana sostenible y análisis de la movilidad turística en Barcelona*.

García, P. (2024, enero 17). *El turismo alcanza una cifra histórica: cierra 2023 con un peso del 12,8% del PIB y 187.000 millones*. larazon.es.

García Ramos, M., & Rodrigo, J. L. (s. f.). *La nueva movilidad: revolución y desafíos. II Observatorio de la Movilidad Sostenible de España.* Grant Thornton. Recuperado 17 de abril de 2024, de https://www.grantthornton.es/perspectivas/tendencias/la-nueva-movilidad-revolucion-y-desafios/

Generalitat Valenciana, IDOM, & EPYPSA. (2022). *Plan de Movilidad del Área Metropolitana de València (PMoMe)*.

Grindlay, A. L., & Martínez-Hornos, S. (2022). Cruise ships and urban mobility in mediterranean Spain. *International Journal of Transport Development and Integration*, *6*(1), 12-24. https://doi.org/10.2495/TDI-V6-N1-12-24

Gutiérrez, M. (2022). *Prescripciones técnicas para el suministro e instalación de estaciones de aparcamiento, recarga y gestión de patinetes eléctricos para distintos centros y dependencias de la Universidad de Cádiz*. https://economia.uca.es/wp-content/uploads/2022/05/PPT-Estacionamiento-Patinetes-Electricos-report.pdf

Hosteltur. (2024, marzo 27). *El turismo de cruceros tendrá una impacto de 60 M € en Alicante este año*. Hosteltur.

Hurtado Villasante, B. (2023). *Estimación de matrices origen-destino a partir de datos de flujo vehicular*. Universidad del País Vasco.

Jorrín Abellán, S. (2023, julio 4). *La importancia de las matrices Origen-Destino en la Gestión de Tráfico y Movilidad*. LinkedIn.

La Brújula. (2022, noviembre 23). *Se acondicionarán 29 paradas del bus urbano con más de 270.000 euros*. La Brujula Calahorra. https://labrujulacalahorra.com/se-acondicionaran-29-paradas-del-bus-urbano-con-mas-de-270-000-euros/

Laguía, D. (2024, enero 24). El Consell presume de cifras «récord» en turismo y reclama las ampliaciones de los aeropuertos de Valencia y Alicante. *Levante*.

Lluís Pérez. (2022). Los cruceros generan al año más de 90 millones en la economía valenciana. *Levante. El mercantil Valenciano.*

Lozano Arenes, J. (2020). *Impacto del turismo de cruceros en la ciudad de Valencia*. Universidad Politécnica de Valencia.

Marco Serrano, F., & Rausell Köster, P. (2005). *Una aproximación al turismo urbano: el valor de la ciudad empaquetada en el caso de Valencia*.

Martínez Álvaro, O., & Herraiz de la Fuente, P. (2012). *Movilidad sostenible en entornos turísticos. Singularidades y medidas*. https://oa.upm.es/20036/1/INVE_MEM_2012_143182.pdf

Metrópoli. (2024, marzo 5). *El metro de Barcelona tendrá tres nuevas paradas en esta línea: todos los detalles*. Metrópoli. https://metropoliabierta.elespanol.com/movilidad/20240305/el-metro-de-barcelona-tendra-tres-nuevas-paradas-en-esta-linea-todos-los-detalles/837666237_0.html

metrovalencia. (2024). *Consulta mapes i plànols*. metrovalencia.es.

Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible. (s. f.). *ACOTRAVI*.

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. (2024a). *Estudio de la movilidad con Big Data*. transportes.gob.es.

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. (2024b). *Ley de Movilidad Sostenible*. transportes.gob.es. https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/campanas-de-publicidad/ley-de-movilidad-sostenible-y-financiacion-del-transporte

Moovit. (2024a). *Línea Marítim. Metrovalencia*. movitapp.com.

Moovit. (2024b). *Línea Tossal del Rei - Marítim. Metrovalencia*. movitapp.com.

Naciones Unidas. (s. f.). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. un.org. Recuperado 19 de junio de 2024, de https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/

Navarro Ruiz, S., Casado Díaz, A. B., & Ivars Baidal, J. (2020). Cruise tourism: the role of shore excursions in the overcrowding of cities. *International Journal of Tourism Cities*. https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/IJTC-04-2018-0029/full/html?skipTracking=true

Navarro-Ruiz, S., Ivars-Baidal, J. A., & Casado-Díaz, A. B. (2020). Análisis del comportamiento espacio-temporal intradestino mediante GPS: Una aproximación de los visitantes independientes de crucero en la ciudad de València. *Cuadernos de Geografía de la Universitat de València*, *104*, 23. https://doi.org/10.7203/cguv.104.16577

Olmo, J. M. (2015, febrero 6). *Cada kilómetro del tranvía de Parla costó el doble que uno del AVE… 36 millones*. El Confidencial. https://www.elconfidencial.com/espana/madrid/2015-02-06/cada-kilometro-del-tranvia-de-parla-costo-el-doble-que-uno-del-ave-36-millones_696659/

ONU TURISMO. (s. f.). *¿Por qué el Turismo?* unwto.org. Recuperado 7 de febrero de 2024, de https://www.unwto.org/es/turismo

Peñalver, J. L. (2024a, enero 29). *España bate récord de cruceristas: 12 millones en 2023*. Hosteltur. https://www.hosteltur.com/161453_espana-bate-record-de-cruceristas-12-millones-en-2023.html

Peñalver, J. L. (2024b, enero 31). *Los pasajeros de cruceros alcanzarán 36 millones en 2024*. Hosteltur. https://www.hosteltur.com/161470_los-pasajeros-de-cruceros-alcanzaran-36-millones-en-2024-segun-previsiones.html

Pérez, L. (2022). Los cruceros generan al año más de 90 millones en la economía valenciana. *Levante. El mercantil Valenciano.*

Radio Palencia. (2021, octubre 13). *El Ayuntamiento renovará la red de señales turísticas convirtiéndolas en inteligentes*. Cadena Ser. https://cadenaser.com/emisora/2021/10/13/radio_palencia/1634118850_434043.html

Redacción. (2023, septiembre 29). *La Autoridad Portuaria de Cádiz mejora su aplicación móvil para cruceristas*. CruisesNews. https://www.cruisesnews.es/2023/09/29/puerto-cadiz-mejora-app-cruceristas/

Redacción El Tiempo. (2007, junio 16). *Los costos de construir un tranvía*. El Tiempo.

Redacción Palma. (2024, mayo 10). *Abre a los peatones el corredor verde que conecta la Playa de Palma con Es Pil·larí*. Diario de Mallorca. https://www.diariodemallorca.es/palma/2024/05/10/abre-peatones-corredor-verde-conecta-102185485.html

RedTransporte. (2024). *Plano de Metro Valencia 2024*. redtransporte.es. https://www.redtransporte.com/valencia/metro-valencia/plano.html

Rodrigue, J. P., Comtois, C., & Slack, B. (2013). *The Geography of Transport System* (Routledge, Ed.; 3.ª ed.). Routledge.

Rojas, L. (2023, marzo 15). *Navigating the Independent Shorex Passenger Trend: How Cruise Lines Can tap into this evolving market*. LinkedIn. https://www.linkedin.com/pulse/navigating-independent-shorex-passenger-trend-how-cruise/

Ros, S. (2020, julio 23). *Economías de escala en la industria de cruceros: ¿Cuánto más grande, mejor?* PierNext (Port de Barcelona). https://piernext.portdebarcelona.cat/movilidad/economias-de-escala-en-la-industria-de-cruceros-cuanto-mas-grande-mejor/

Ruedas Redondas. (2023, marzo 22). *7 Beneficios De Construir Una Red De Carriles Bici Segura Y Separada Del Tráfico*. Ruedas Redondas. https://www.ruedasredondas.org/7-beneficios-carril-bici/#:~:text=Un%20carril%20bici%2C%20en%20la,opciones%20para%20comunicar%20una%20ciudad

Secretaría de Estado de Infraestructuras, T. y V. (2023). *Estudio de movilidad de viajeros de ámbito nacional aplicando la tecnología Big Data. Informe metodológico.*

Significado.com. (2011, mayo). *Importancia del Turismo*. Significado.com. https://significado.com/im-turismo/

Suárez Falcón, H., Verano Tacoronte, D., & García Santana, A. (2016). La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico. *Gestión y Ambiente*, *19*, 48-62.

Sur Rincón. (2021, marzo 18). *Rincón de la Victoria contrata la mejora de la señalización vial en las paradas de autobús*. diariosur.es. https://www.diariosur.es/axarquia/rincon/senalizacion-paradas-bus-20210318164458-nt.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.diariosur.es%2Faxarquia%2Frincon%2Fsenalizacion-paradas-bus-20210318164458-nt.html

TopRegal. (s. f.). *Totem digital exterior DKSO-LED55, 55 in expositor con Android 11 de TecMaschin*. topregal.es. Recuperado 1 de junio de 2024, de https://www.topregal.es/es/pantallas-publicitarias-digitales/totem-digital-exterior-dkso-led55-55-in-expositor-con-android-11-de-tecmaschin.html?gmc=1&gad_source=1&gclid=Cj0KCQjw6uWyBhD1ARIsAIMcADpDRaJuaUkB4IG_DrlHPZGSwUbM2-QY6NU4aK5q6UR0TK0o-uGzT1gaAsuOEALw_wcB

U.T.E Arquitectos Técnicos UJA. (2019). *Proyecto de ejecución de aparcamiento cubierto para bicicletas*. https://contrataciondelestado.es/wps/wcm/connect/f99fa7df-3a26-408c-9313-ce88a87891bb/DOC20190730132555PROYECTO+APARC+BICIS+ED+C3_definitivo.pdf?MOD=AJPERES

ValenBisi. (s. f.). *Mapa ValenBisi*. valenbisi.es. Recuperado 12 de junio de 2024, de https://www.valenbisi.es/es/mapping

Valencia Bus Turístic. (2024). *Ubicación*. valenciabusturistic.com. https://valenciabusturistic.com/ubicacion/

Valencia Bus Turistic. (2024). *Valencia Bus Turistic*. valenciabusturistic.com. https://valenciabusturistic.com/excursiones/valencia-bus-turistic-24-horas/

Varea, P. (2024, abril 2). *Programa dedicado a los Puertos. 02 de abril de 2024.* PlayRadioValencia.es.

Vázquez, J. (2023, diciembre 30). València cierra un año de récord turístico por tierra, mar y aire. *Levante. El mercantil valenciano.*

Vicens, M. (2022, octubre 27). *La reforma del Paseo Marítimo de Palma arranca el 18 de noviembre, pero los cortes y las restricciones no se producirán hasta enero*. Diario de Mallorca. https://www.diariodemallorca.es/palma/2022/10/27/reforma-paseo-maritimo-obras-palma-empieza-17-noviembre-77799790.html

Viciano, C. (2023, mayo 18). València, séptima ciudad del mundo con más habitantes que acuden al trabajo en bicicleta. *ValènciaExtra*.

VisitValencia. (2024). *València Tourist Card 24, 48 y 72 horas*. visitvalencia.com. https://www.visitvalencia.com/shop/valencia-tourist-card/valencia-tourist-card

Wikipedia. (2024). *Líneas (Metrovalencia)*. wikipedia.org.

WTTC. (2023). *Evolución de la aportación del sector turístico al PIB en el mundo de 2013 a 2022*. Statista. https://es.statista.com/estadisticas/640133/aportacion-del-sector-turistico-al-pib-mundial/#:~:text=En%20el%20a%C3%B1o%202022%2C%20la,ocho%20billones%20de%20d%C3%B3lares%20estadounidenses.

Onghena, Y., & Milano, C. (2015). Certezas e Incertezas del Turismo: movilidad y encuentro. *CIDOB - Barcelona Centre for International Affairs*.

ANEXO I. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)

ANEXO I. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)

En 2015, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) estableció 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Estos objetivos buscan promover un desarrollo global equilibrado y sostenible, abarcando tres dimensiones clave: la social, la ambiental y la económica. Los ODS pretenden proporcionar un marco para mejorar la calidad de vida, proteger el medio ambiente y fomentar la prosperidad económica de manera inclusiva y sostenible para toda la humanidad.

A continuación, se muestra una imagen con los 17 objetivos de desarrollo sostenible:

Figura 92. Objetivos de Desarrollo Sostenible. Fuente: Naciones Unidas (s. f.).

En la siguiente tabla se relaciona de manera clara y entendible, los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible con el presente Trabajo Final de Máster que tiene como título: "Estudio de la influencia de cruceristas en la movilidad de la ciudad de Valencia. Propuestas de mejora.":

Objetivos de Desarrollo Sostenible	Alto	Medio	Bajo	No procede
ODS 1. Fin de la pobreza				X
ODS 2. Hambre cero				X
ODS 3. Salud y bienestar			X	
ODS 4. Educación de calidad				X
ODS 5. Igualdad de género			X	
ODS 6. Agua limpia y saneamiento				X
ODS 7. Energía asequible y no contaminante				X
ODS 8. Trabajo decente y crecimiento económico		X		

ODS 9. Industria, innovación e infraestructuras	X			
ODS 10. Reducción de las desigualdades			X	
ODS 11. Ciudades y comunidades sostenibles	X			
ODS 12. Producción y consumo responsables		X		
ODS 13. Acción por el clima		X		
ODS 14. Vida submarina				X
ODS 15. Vida de ecosistemas terrestres				X
ODS 16. Paz, justicia e instituciones sólidas				X
ODS 17. Alianzas para lograr objetivos	X			

Tabla 19. Relación del Trabajo de Final de Máster con los ODS. Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la descripción de los ODS con un alto nivel de relación:

ODS 9. INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURAS

En el presente trabajo se propone soluciones innovadoras y alternativas respecto a la gestión habitual del transporte en el entorno de la terminal de pasajeros de cruceros del Puerto de Valencia.

En el desarrollo de estas propuestas de mejora se han incorporado nuevas tecnologías como el big data o la Inteligencia Artificial (IA), entre otras innovaciones.

ODS 11. CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES

El estudio detallado de la influencia de los cruceristas en la movilidad de la ciudad de Valencia se realiza con el objetivo de llegar a propuestas de mejora lo más efectivas posibles. Todo con el objetivo de garantizar una integración sostenible de los flujos de movilidad, ya que, en los últimos tiempos, la falta de estudios detallados ha conducido a situaciones insostenibles en cuanto a la gestión de la movilidad.

ODS 17. ALIANZAS PARA LOGRAR OBJETIVOS

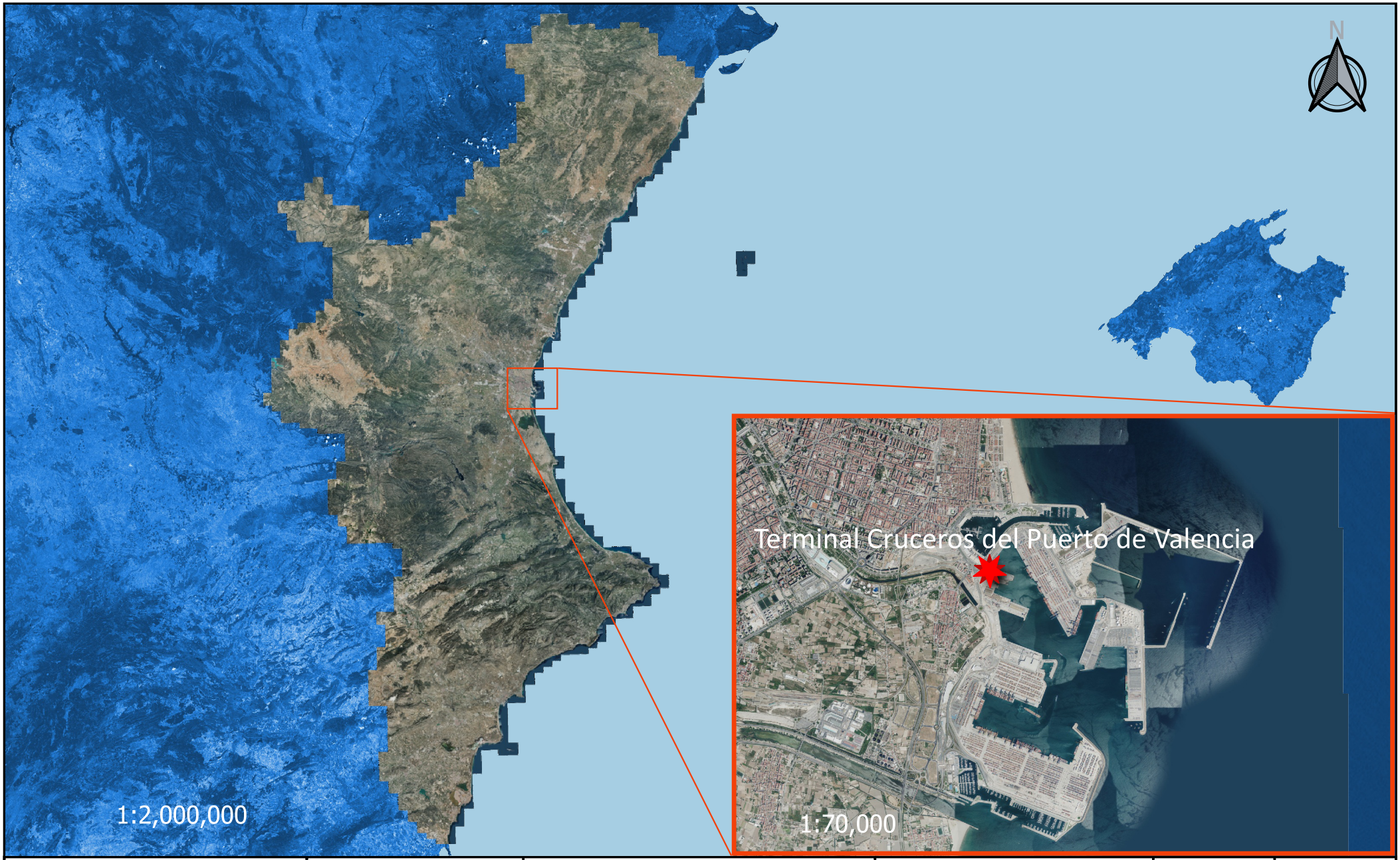
Con el objetivo de desarrollar soluciones sostenibles, y llegar a una gestión de la movilidad eficiente, se debe promover la colaboración entre todas las partes implicadas, tanto agentes públicos como privados. En caso contrario, y sin un objetivo común, la eficiencia resulta casi imposible de lograr.

ANEXO II. PLANOS

ANEXO II. PLANOS

ÍNDICE DE PLANOS

- PLANO 1. LOCALIZACIÓN
- PLANO 2. ZONIFICACIÓN DISTRITOS MITMA
- PLANO 3. ZONIFICACIÓN DISTRITOS PMOME
- PLANO 4. MAPA DEGRADADO DE DESPLAZAMIENTOS EFECTUADOS TOMANDO COMO ORIGEN EL DISTRITO 4625011 EN EL AÑO 2022
- PLANO 5. MAPA DEGRADADO DE DESPLAZAMIENTOS EFECTUADOS TOMANDO COMO ORIGEN EL DISTRITO 4625011 EN EL AÑO 2023
- PLANO 6. MAPA DEGRADADO DE DESPLAZAMIENTOS EFECTUADOS TOMANDO COMO DESTINO EL DISTRITO 4625011 EN EL AÑO 2022
- PLANO 7. MAPA DEGRADADO DE DESPLAZAMIENTOS EFECTUADOS TOMANDO COMO DESTINO EL DISTRITO 4625011 EN EL AÑO 2023
- PLANO 8. MAPA DEGRADADO DE DESPLAZAMIENTOS EFECTUADOS TOMANDO COMO ORIGEN LA ZONA 137 DEL PMOME



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Autor:
EDUARDO ORTUÑO MORENO

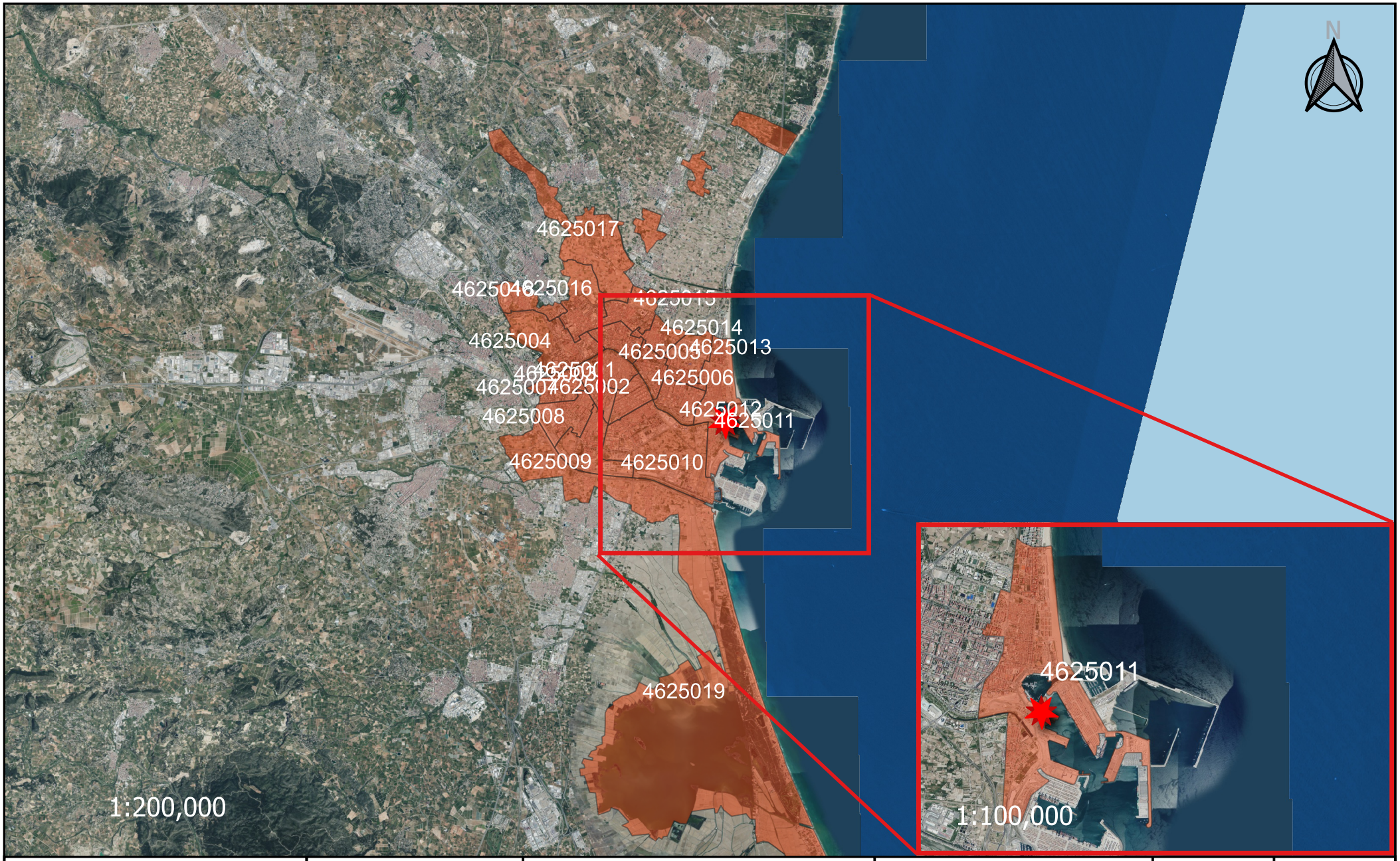
Título del proyecto:
ESTUDIO DE LA INFLUENCIA DE CRUCERISTAS EN LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE VALENCIA. PROPUESTAS DE MEJORA.

Título del plano:
LOCALIZACIÓN

Fecha:
JULIO DE 2024

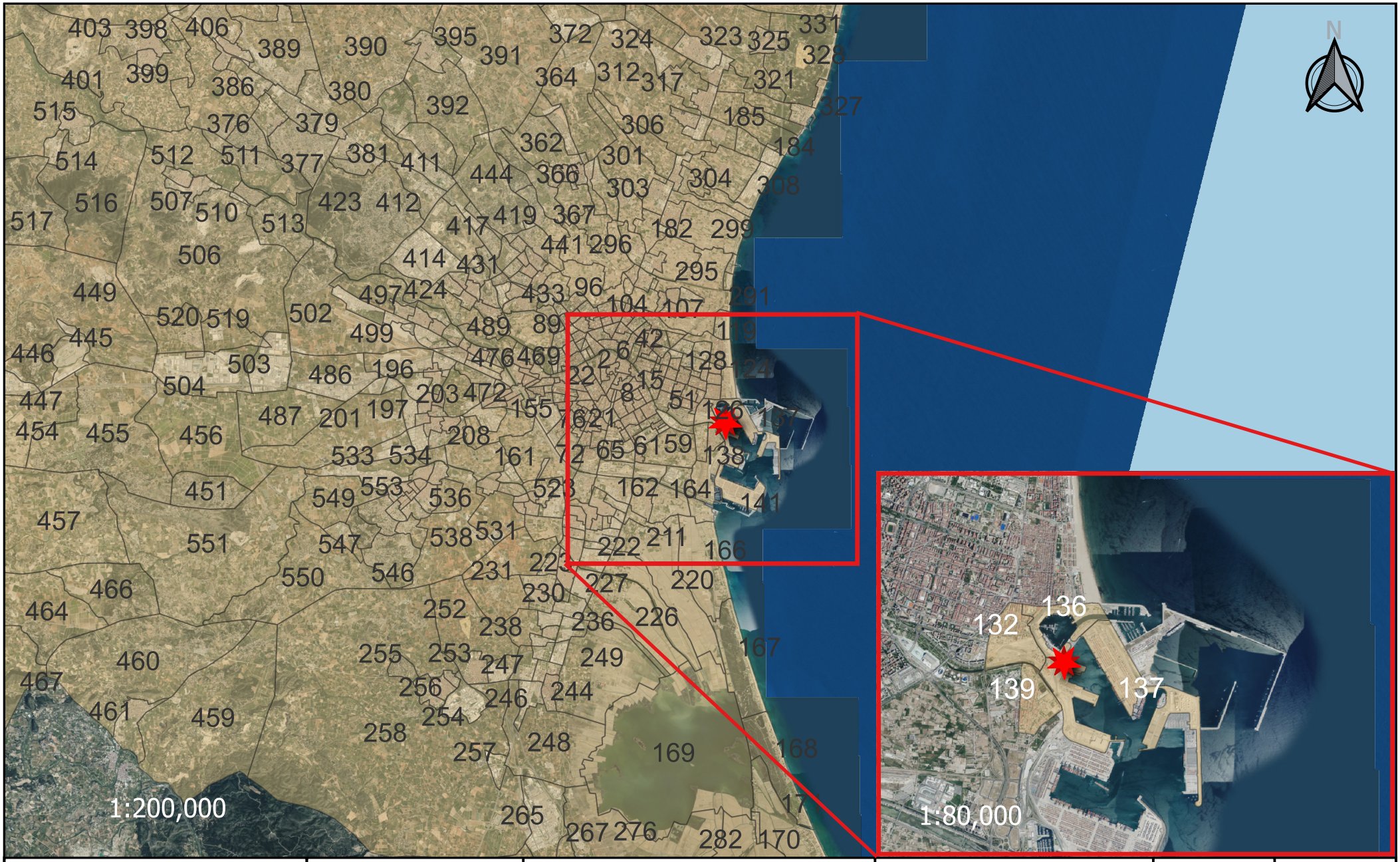
Plano Nº:
HOJA 1 DE 8
1

Escala:
INDICADAS



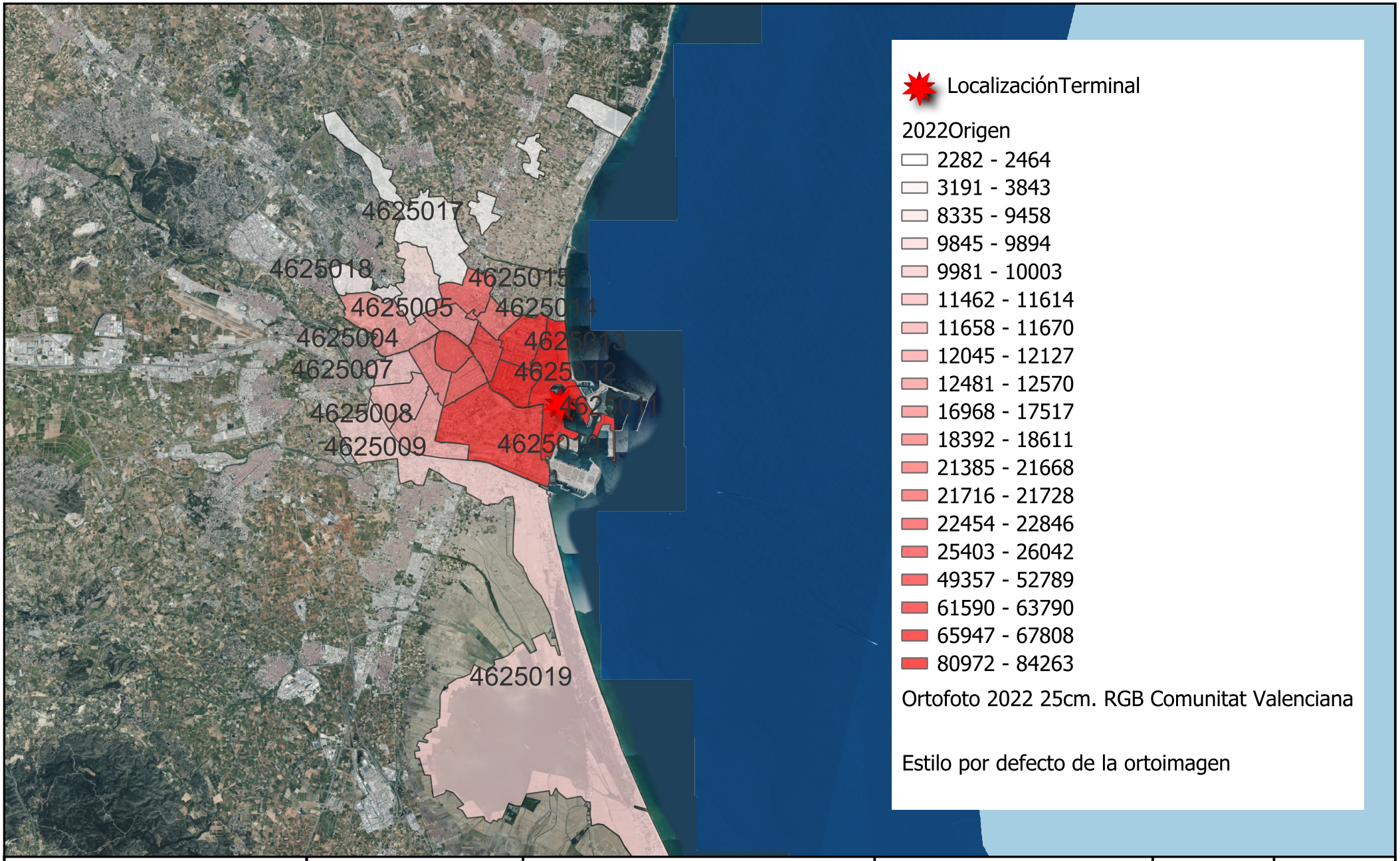
UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Autor: EDUARDO ORTUÑO MORENO	Título del proyecto: ESTUDIO DE LA INFLUENCIA DE CRUCERISTAS EN LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE VALENCIA. PROPUESTAS DE MEJORA.	Título del plano: ZONIFICACIÓN DISTRITOS MITMA	Fecha: JULIO DE 2024 Plano Nº: 2 HOJA 2 DE 8	Escala: INDICADAS



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Autor: EDUARDO ORTUÑO MORENO	Título del proyecto: ESTUDIO DE LA INFLUENCIA DE CRUCERISTAS EN LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE VALENCIA. PROPUESTAS DE MEJORA.	Título del plano: ZONIFICACIÓN DISTRITOS PMOME	Fecha: JULIO DE 2024	Escala: INDICADAS
			Plano Nº: HOJA 3 DE 8 — 3	



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Autor:
EDUARDO ORTUÑO MORENO

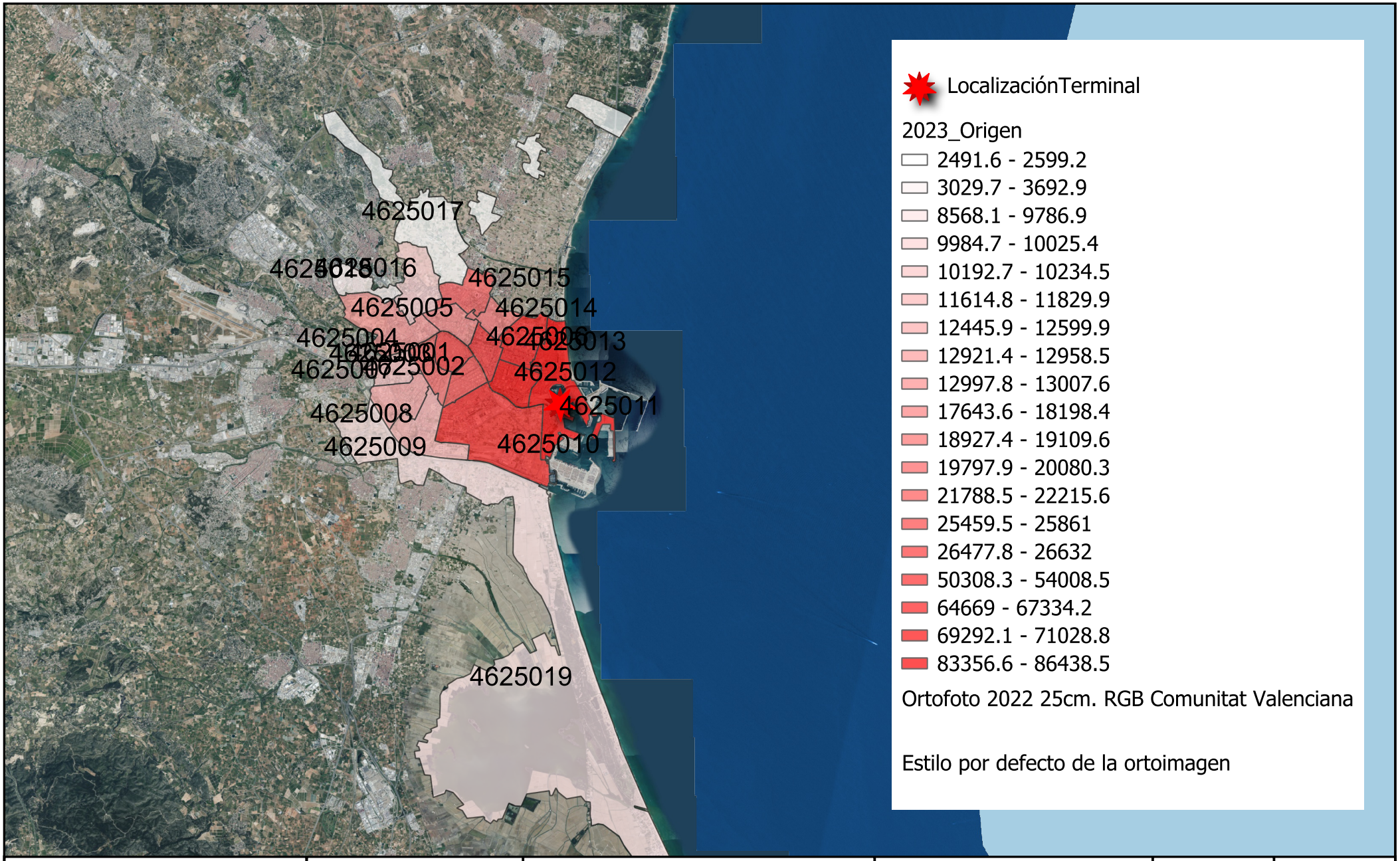
Título del proyecto:
ESTUDIO DE LA INFLUENCIA DE CRUCERISTAS EN LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE VALENCIA. PROPUESTAS DE MEJORA.

Título del plano:
MAPA DEGRADADO DE DESPLAZAMIENTOS EFECTUADOS TOMANDO COMO ORIGEN EL DISTRITO 4625011 EN EL AÑO 2022

Fecha:
JULIO DE 2024

Plano Nº:
HOJA 4 DE 8
4

Escala:
1:200,000



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Autor:
EDUARDO ORTUÑO MORENO

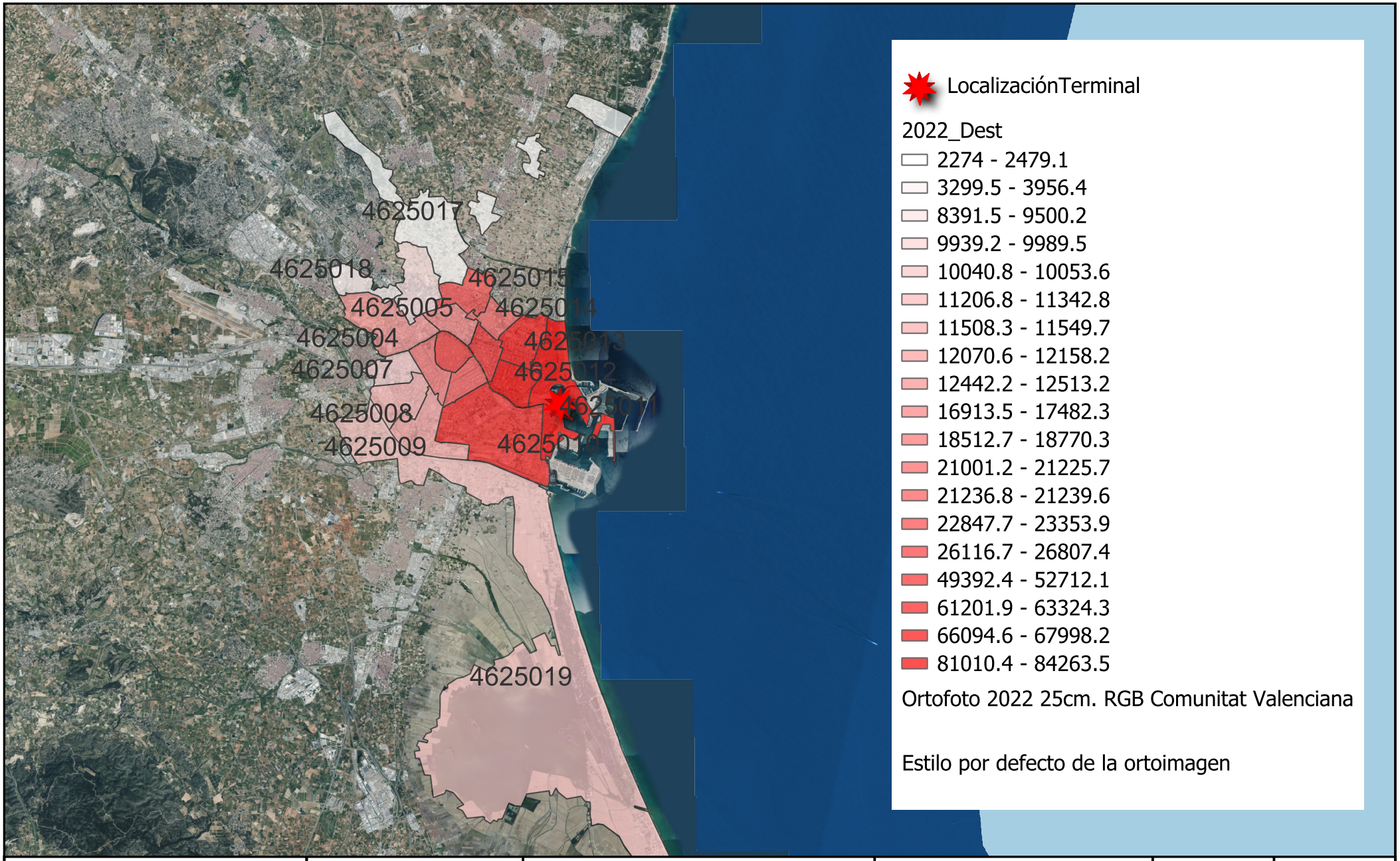
Título del proyecto:
ESTUDIO DE LA INFLUENCIA DE CRUCERISTAS EN LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE VALENCIA. PROPUESTAS DE MEJORA.

Título del plano:
MAPA DEGRADADO DE DESPLAZAMIENTOS EFECTUADOS TOMANDO COMO ORIGEN EL DISTRITO 4625011 EN EL AÑO 2023

Fecha:
JULIO DE 2024

Plano Nº:
HOJA 5 DE 8
5

Escala:
1:200,000



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Autor:
EDUARDO ORTUÑO MORENO

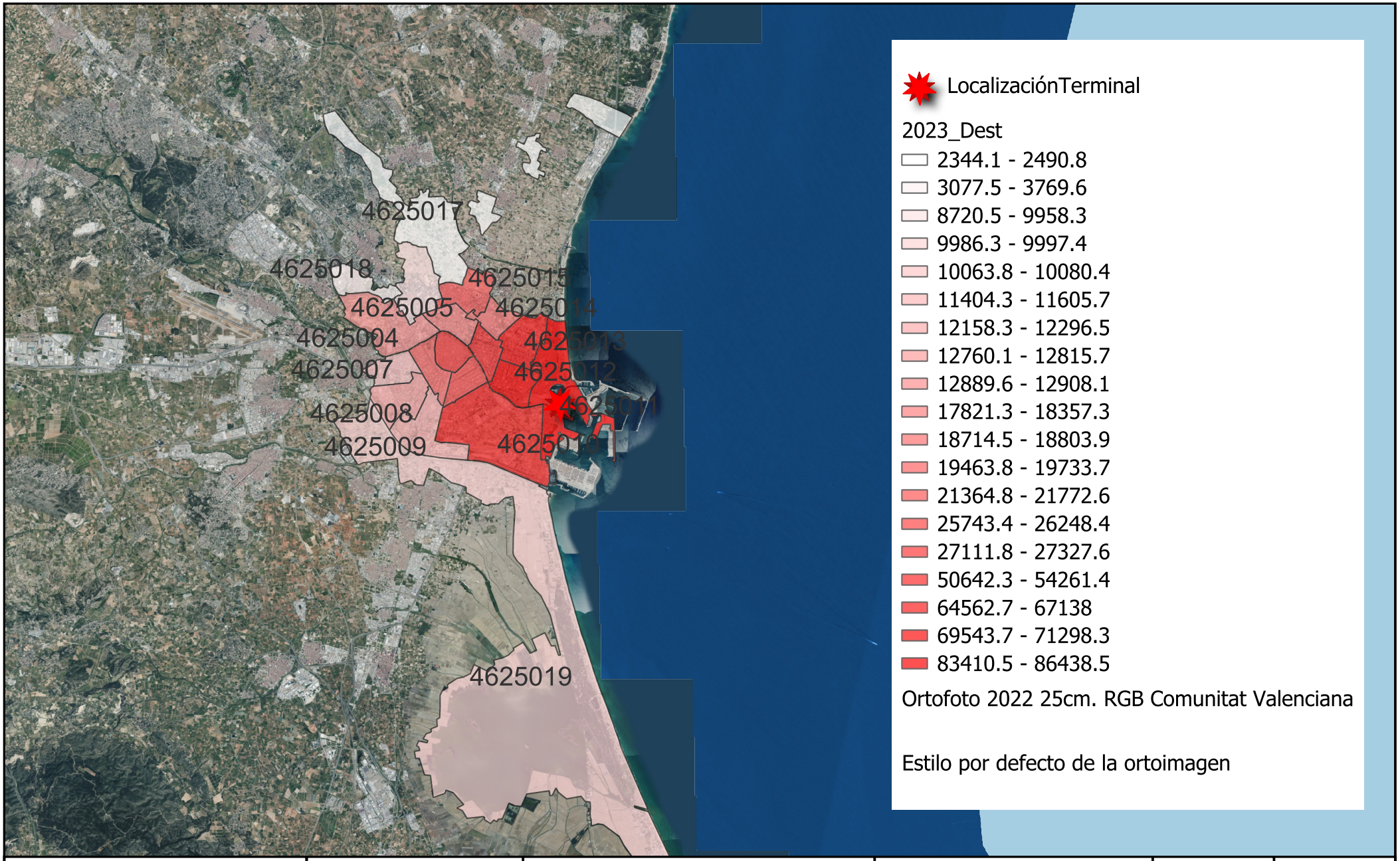
Título del proyecto:
ESTUDIO DE LA INFLUENCIA DE CRUCERISTAS EN LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE VALENCIA. PROPUESTAS DE MEJORA.

Título del plano:
MAPA DEGRADADO DE DESPLAZAMIENTOS EFECTUADOS TOMANDO COMO DESTINO EL DISTRITO 4625011 EN EL AÑO 2022

Fecha:
JULIO DE 2024

Plano Nº:
HOJA 6 DE 8
6

Escala:
1:200,000



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Autor:
EDUARDO ORTUÑO MORENO

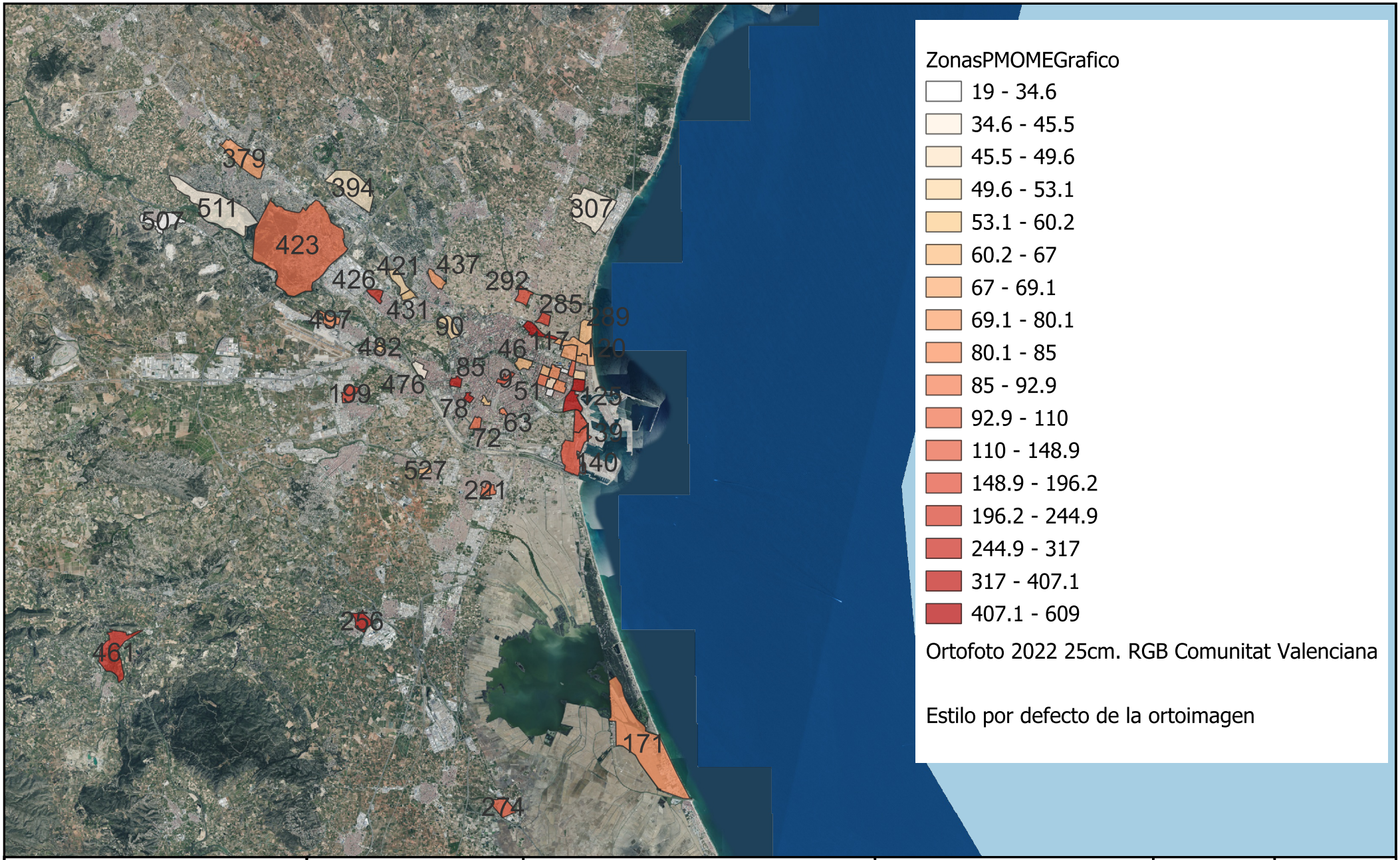
Título del proyecto:
ESTUDIO DE LA INFLUENCIA DE CRUCERISTAS EN LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE VALENCIA. PROPUESTAS DE MEJORA.

Título del plano:
MAPA DEGRADADO DE DESPLAZAMIENTOS EFECTUADOS TOMANDO COMO DESTINO EL DISTRITO 4625011 EN EL AÑO 2023

Fecha:
JULIO DE 2024

Plano Nº:
HOJA 7 DE 8
7

Escala:
1:200,000



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Autor:
EDUARDO ORTUÑO MORENO

Título del proyecto:
ESTUDIO DE LA INFLUENCIA DE CRUCERISTAS EN LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE VALENCIA. PROPUESTAS DE MEJORA.

Título del plano:
MAPA DEGRADADO DE DESPLAZAMIENTOS DIARIOS EFECTUADOS TOMANDO COMO ORIGEN LA ZONA 137 DEL PMOME

Fecha:
JULIO DE 2024

Plano Nº:
HOJA 8 DE 8
8

Escala:
1:250,000

ANEXO III. RESULTADOS MINISTERIO DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (MITMA)

ANEXO III. RESULTADOS MINISTERIO DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (MITMA)

RESULTADOS ESTUDIOS COMPLETOS

AÑO 2022 DISTRITO 4625011 ORIGEN

Suma de personas			Etiquetas de columna																			
Etiquetas de fila	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total genera
4625011			**17042,22**	**17902,19**	**12746,45**	**9604,80**	**10252,40**	**23725,71**	**7915,83**	**9255,70**	**10141,66**	**42502,46**	**68145,98**	**57892,94**	**53897,22**	**19411,14**	**16912,98**	**7265,68**	**2004,90**	**2546,94**	**7672,53**	**396839,68**
202201			1089,30	1114,57	400,33	1231,33	296,31	749,40	646,27	276,76	357,22	1738,93	1314,44	1113,01	780,82	605,21	562,46	206,21	183,12	343,72	479,79	13489,19
202201	**Total**		1089,30	1114,57	400,33	1231,33	296,31	749,40	646,27	276,76	357,22	1738,93	1314,44	1113,01	780,82	605,21	562,46	206,21	183,12	343,72	479,79	13489,19
202201	**0-25**	hombre	1662,90	1902,65	1480,96	1014,61	1139,85	2858,36	819,72	1064,35	1118,74	5157,19	8189,97	6746,32	6627,47	2639,48	2038,29	762,58	207,13	279,62	884,32	46594,52
202201	**0-25**	mujer	2022,32	1999,93	1444,19	994,83	1181,11	2700,81	762,02	869,71	1018,31	3970,71	7334,95	6585,62	6516,39	2161,10	2188,09	730,27	186,28	189,79	663,06	43519,49
202201	**Total 0-25**		3685,22	3902,58	2925,16	2009,44	2320,96	5559,17	1581,74	1934,06	2137,05	9127,91	15524,92	13331,94	13143,86	4800,59	4226,38	1492,85	393,41	469,41	1547,38	90114,01
202201	**25-45**	hombre	2357,44	2628,35	1793,21	1182,59	1525,06	3370,03	1184,50	1343,65	1598,73	6973,12	10177,61	8357,90	7103,52	2622,09	2549,80	1279,57	388,77	340,32	1406,98	58183,24
202201	**25-45**	mujer	2375,21	2703,63	1805,74	1264,51	1505,85	2967,08	1204,23	1418,71	1375,03	5744,95	9216,99	7943,58	6729,53	2510,89	2403,53	1142,67	221,49	292,57	862,40	53688,58
202201	**Total 25-45**		4732,65	5331,97	3598,94	2447,10	3030,91	6337,11	2388,72	2762,36	2973,76	12718,07	19394,59	16301,48	13833,05	5132,98	4953,33	2422,24	610,26	632,89	2269,39	111871,82
202201	**45-65**	hombre	2432,81	2692,33	1953,01	1491,11	1679,63	3613,57	1247,90	1508,72	1720,44	7276,50	11037,83	8850,98	8283,22	2995,29	2510,00	1121,28	318,88	403,78	1396,15	62533,42
202201	**45-65**	mujer	2529,78	2678,08	2074,67	1241,94	1621,85	3774,31	1055,31	1687,46	1653,84	6357,48	10138,33	9660,98	8797,06	3106,19	2525,06	1101,07	232,80	387,13	1053,30	61676,62
202201	**Total 45-65**		4962,59	5370,41	4027,68	2733,05	3301,48	7387,87	2303,21	3196,18	3374,28	13633,99	21176,16	18511,96	17080,28	6101,48	5035,05	2222,35	551,68	790,91	2449,45	124210,04
202201	**65-100**	hombre	1047,32	913,65	746,86	512,27	571,29	1529,56	377,87	481,22	542,01	2562,59	4726,75	3849,12	3863,57	1223,55	915,30	467,50	101,79	146,16	480,31	25058,69
202201	**65-100**	mujer	1525,14	1269,00	1047,48	671,63	731,45	2162,59	618,02	605,12	757,34	2720,98	6009,11	4785,43	5195,64	1547,34	1220,46	454,52	164,64	163,85	446,21	32095,94
202201	**Total 65-100**		2572,46	2182,65	1794,34	1183,89	1302,74	3692,16	995,88	1086,34	1299,35	5283,56	10735,87	8634,55	9059,21	2770,89	2135,76	922,02	266,43	310,02	926,52	57154,63
Total 202201			**17042,22**	**17902,19**	**12746,45**	**9604,80**	**10252,40**	**23725,71**	**7915,83**	**9255,70**	**10141,66**	**42502,46**	**68145,98**	**57892,94**	**53897,22**	**19411,14**	**16912,98**	**7265,68**	**2004,90**	**2546,94**	**7672,53**	**396839,68**
Total general			**17042,22**	**17902,19**	**12746,45**	**9604,80**	**10252,40**	**23725,71**	**7915,83**	**9255,70**	**10141,66**	**42502,46**	**68145,98**	**57892,94**	**53897,22**	**19411,14**	**16912,98**	**7265,68**	**2004,90**	**2546,94**	**7672,53**	**396839,68**

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	**202202**			1245,68	1049,26	675,25	1018,33	508,97	849,77	287,45	858,58	355,66	1254,25	2627,53	1590,16	1134,73	596,25	917,60	364,31	519,98	661,00	538,74	17053,52
4625011	**202202**	Total		1245,68	1049,26	675,25	1018,33	508,97	849,77	287,45	858,58	355,66	1254,25	2627,53	1590,16	1134,73	596,25	917,60	364,31	519,98	661,00	538,74	17053,52
4625011	**202202**	0-25	hombre	2245,78	2424,23	1832,95	1326,74	1404,64	3090,01	872,25	1041,05	1283,69	6182,86	9973,84	7415,95	7631,18	2536,30	2394,05	972,16	184,57	234,73	1181,57	54228,55
4625011	**202202**	0-25	mujer	2306,14	2341,87	1777,16	1130,91	1527,53	3220,36	1134,17	1121,38	1076,11	5148,77	8893,61	6919,62	7306,32	3125,36	2486,68	721,13	249,92	179,82	756,31	51423,17
4625011	**202202**	Total 0-25		4551,92	4766,10	3610,11	2457,64	2932,17	6310,37	2006,41	2162,43	2359,80	11331,64	18867,45	14335,57	14937,51	5661,67	4880,73	1693,29	434,49	414,55	1937,89	105651,72
4625011	**202202**	25-45	hombre	2886,24	3366,59	2225,18	1550,28	1673,10	3638,93	1304,20	1447,87	1706,05	7794,93	12109,87	8735,84	8019,32	2822,06	2759,01	1388,50	280,73	339,43	1484,43	65532,55
4625011	**202202**	25-45	mujer	3040,77	3182,70	2189,80	1670,67	1707,16	3655,37	1329,73	1415,35	1473,06	6541,23	10952,07	8805,89	7878,62	3073,08	2731,69	1275,43	246,96	297,48	1127,21	62594,26
4625011	**202202**	Total 25-45		5927,01	6549,28	4414,99	3220,96	3380,25	7294,30	2633,92	2863,21	3179,10	14336,16	23061,94	17541,73	15897,94	5895,14	5490,70	2663,94	527,68	636,91	2611,65	128126,81
4625011	**202202**	45-65	hombre	2966,31	2958,36	2235,62	1706,64	1898,73	4391,08	1463,85	1714,63	1950,69	8022,11	13133,83	9581,84	9597,76	3480,69	2852,77	1326,04	343,97	348,05	1689,73	71662,66
4625011	**202202**	45-65	mujer	3024,10	3179,50	2371,51	1622,97	1911,91	4480,92	1568,01	1639,32	1779,38	7070,63	12266,28	10168,04	10079,22	3730,90	3074,23	1313,03	295,09	356,20	1084,54	71015,77
4625011	**202202**	Total 45-65		5990,41	6137,86	4607,13	3329,61	3810,64	8872,00	3031,86	3353,95	3730,06	15092,74	25400,10	19749,88	19676,97	7211,59	5927,00	2639,06	639,07	704,25	2774,26	142678,43
4625011	**202202**	65-100	hombre	1258,80	1135,55	868,00	566,59	681,57	1809,00	460,74	583,79	604,15	2954,83	5443,07	4127,71	4364,43	1363,20	1073,31	486,99	106,75	77,50	581,72	28547,71
4625011	**202202**	65-100	mujer	1577,07	1500,50	1165,38	717,42	919,88	2482,93	717,59	717,66	711,65	3079,17	7165,46	5192,65	5813,68	1849,95	1280,14	453,12	141,41	89,34	479,01	36054,02
4625011	**202202**	Total 65-100		2835,87	2636,06	2033,39	1284,00	1601,45	4291,93	1178,33	1301,45	1315,79	6034,01	12608,53	9320,37	10178,11	3213,15	2353,45	940,11	248,17	166,85	1060,73	64601,73
4625011	**Total 202202**			**20550,89**	**21138,57**	**15340,87**	**11310,54**	**12233,48**	**27618,37**	**9137,96**	**10539,62**	**10940,42**	**48048,79**	**82565,55**	**62537,71**	**61825,26**	**22577,79**	**19569,48**	**8300,71**	**2369,38**	**2583,55**	**8923,27**	**458112,21**
Total 4625011				**20550,89**	**21138,57**	**15340,87**	**11310,54**	**12233,48**	**27618,37**	**9137,96**	**10539,62**	**10940,42**	**48048,79**	**82565,55**	**62537,71**	**61825,26**	**22577,79**	**19569,48**	**8300,71**	**2369,38**	**2583,55**	**8923,27**	**458112,21**
Total general				**20550,89**	**21138,57**	**15340,87**	**11310,54**	**12233,48**	**27618,37**	**9137,96**	**10539,62**	**10940,42**	**48048,79**	**82565,55**	**62537,71**	**61825,26**	**22577,79**	**19569,48**	**8300,71**	**2369,38**	**2583,55**	**8923,27**	**458112,21**

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202203			1389,29	1013,42	719,84	923,37	293,25	1118,30	696,89	277,85	323,04	1618,84	1791,13	1140,50	1396,72	563,67	677,02	393,84	429,75	778,40	895,88	16441,00
4625011	202203	Total		1389,29	1013,42	719,84	923,37	293,25	1118,30	696,89	277,85	323,04	1618,84	1791,13	1140,50	1396,72	563,67	677,02	393,84	429,75	778,40	895,88	16441,00
4625011	202203	0-25	hombre	2166,18	2362,11	1987,80	1110,79	1152,79	3302,62	900,36	1212,81	1169,94	5783,08	8861,64	7353,70	7299,04	2557,69	2050,87	841,71	209,23	305,26	855,19	51482,79
4625011	202203	0-25	mujer	2588,63	2399,39	1680,06	1208,27	1332,18	3026,89	777,38	995,37	1194,01	4568,21	7881,63	6595,27	7463,20	2632,44	2113,78	1013,94	249,31	304,95	631,22	48656,11
4625011	202203	Total 0-25		4754,81	4761,50	3667,86	2319,06	2484,96	6329,51	1677,74	2208,18	2363,94	10351,29	16743,27	13948,97	14762,24	5190,14	4164,66	1855,65	458,54	610,21	1486,40	100138,91
4625011	202203	25-45	hombre	2505,46	2951,24	2180,26	1472,57	1498,78	3508,05	1226,41	1505,66	1497,91	7056,75	10855,94	8736,28	7723,77	2792,98	2513,33	1278,07	291,17	395,18	1252,93	61242,76
4625011	202203	25-45	mujer	2816,03	2940,70	2088,28	1409,09	1625,93	3361,00	1188,55	1282,37	1347,01	6101,06	9867,75	8615,97	7833,46	2723,36	2464,51	1131,97	253,37	321,47	871,01	58242,86
4625011	202203	Total 25-45		5321,49	5891,95	4268,53	2881,66	3124,70	6869,05	2414,96	2788,04	2844,91	13157,81	20723,69	17352,25	15557,23	5516,34	4977,85	2410,04	544,54	716,65	2123,94	119485,61
4625011	202203	45-65	hombre	2820,63	2895,16	2092,60	1486,11	1686,00	3987,90	1199,82	1636,77	1517,17	7428,63	11593,01	9329,10	9149,64	3444,80	2601,98	1211,56	273,67	410,14	1352,66	66117,35
4625011	202203	45-65	mujer	3106,68	2893,23	2123,36	1421,49	1739,65	4150,54	1161,79	1676,62	1557,58	6580,97	11416,43	10101,21	9720,52	3694,58	2622,51	1144,84	324,72	364,45	992,40	66793,53
4625011	202203	Total 45-65		5927,31	5788,39	4215,96	2907,60	3425,64	8138,43	2361,61	3313,39	3074,75	14009,60	23009,44	19430,31	18870,16	7139,38	5224,49	2356,40	598,39	774,59	2345,06	132910,88
4625011	202203	65-100	hombre	1119,31	1100,33	889,93	549,91	698,13	1538,48	422,41	500,80	504,85	2582,76	5012,31	4020,93	4252,37	1408,97	948,37	388,55	82,57	132,00	499,09	26652,06
4625011	202203	65-100	mujer	1606,13	1539,51	1076,16	614,13	903,43	2192,86	596,65	659,81	712,67	2899,68	6431,10	4942,60	5474,20	1889,99	1217,41	515,86	117,32	151,45	334,02	33874,97
4625011	202203	Total 65-100		2725,44	2639,84	1966,09	1164,04	1601,56	3731,34	1019,05	1160,61	1217,52	5482,44	11443,40	8963,54	9726,56	3298,96	2165,78	904,41	199,88	283,45	833,11	60527,03
4625011	**Total 202203**			**20118,33**	**20095,10**	**14838,27**	**10195,72**	**10930,12**	**26186,63**	**8170,25**	**9748,06**	**9824,17**	**44619,97**	**73710,93**	**60835,57**	**60312,91**	**21708,48**	**17209,79**	**7920,34**	**2231,09**	**3163,30**	**7684,39**	**429503,42**
Total 4625011				**20118,33**	**20095,10**	**14838,27**	**10195,72**	**10930,12**	**26186,63**	**8170,25**	**9748,06**	**9824,17**	**44619,97**	**73710,93**	**60835,57**	**60312,91**	**21708,48**	**17209,79**	**7920,34**	**2231,09**	**3163,30**	**7684,39**	**429503,42**
Total general				**20118,33**	**20095,10**	**14838,27**	**10195,72**	**10930,12**	**26186,63**	**8170,25**	**9748,06**	**9824,17**	**44619,97**	**73710,93**	**60835,57**	**60312,91**	**21708,48**	**17209,79**	**7920,34**	**2231,09**	**3163,30**	**7684,39**	**429503,42**

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202204			752,27	348,94	367,03	202,71	69,30	829,92	146,68	107,65	168,25	1029,20	1696,72	1297,71	449,38	410,04	321,60	881,55	484,01	337,09	284,61	10184,67
4625011	202204	Total		752,27	348,94	367,03	202,71	69,30	829,92	146,68	107,65	168,25	1029,20	1696,72	1297,71	449,38	410,04	321,60	881,55	484,01	337,09	284,61	10184,67
4625011	202204	0-25	hombre	2640,58	2769,84	2309,16	1555,14	1319,63	3507,43	1368,45	1393,50	1663,41	7104,86	10321,60	8411,40	7017,56	2810,08	2647,82	819,81	233,55	323,62	1630,66	59848,10
4625011	202204	0-25	mujer	2506,84	2659,90	2014,50	1300,52	1467,98	3449,47	1336,13	899,88	1576,32	5748,60	9644,07	8638,89	7895,02	2433,34	2443,11	1009,71	184,42	403,37	834,03	56446,09
4625011	202204	Total 0-25		5147,42	5429,75	4323,66	2855,67	2787,61	6956,90	2704,58	2293,38	3239,72	12853,46	19965,67	17050,29	14912,58	5243,41	5090,93	1829,52	417,97	726,99	2464,69	116294,19
4625011	202204	25-45	hombre	3047,69	3842,70	2566,77	1894,77	2001,85	3988,73	1423,84	1695,21	2058,78	9234,08	12473,75	9919,61	8196,57	2899,52	3188,86	1436,18	274,17	551,55	1737,29	72431,92
4625011	202204	25-45	mujer	3446,44	4178,79	2773,33	1696,77	2185,83	3895,35	1508,39	1639,44	1713,03	7556,67	12054,53	9314,32	8034,55	2922,00	2969,88	1453,87	309,50	407,43	1287,80	69347,92
4625011	202204	Total 25-45		6494,13	8021,49	5340,10	3591,54	4187,68	7884,09	2932,23	3334,66	3771,81	16790,75	24528,28	19233,93	16231,12	5821,52	6158,74	2890,05	583,66	958,97	3025,10	141779,84
4625011	202204	45-65	hombre	3449,89	3393,82	2492,68	1756,70	1994,37	3905,82	1749,56	1848,64	2184,35	8910,43	13615,73	10416,57	9426,64	3371,79	3053,17	1380,25	369,99	515,37	1939,58	75775,35
4625011	202204	45-65	mujer	3336,40	3585,90	2441,13	1780,41	2141,93	4528,62	1796,93	1847,15	1863,38	7700,38	12618,79	10844,85	9851,97	3762,27	3139,66	1129,60	342,02	507,21	1519,19	74737,78
4625011	202204	Total 45-65		6786,29	6979,72	4933,81	3537,12	4136,29	8434,44	3546,49	3695,79	4047,73	16610,81	26234,52	21261,42	19278,61	7134,06	6192,83	2509,85	712,01	1022,58	3458,77	150513,13
4625011	202204	65-100	hombre	1293,82	1144,91	1101,79	573,12	695,80	1801,34	419,37	672,06	641,19	2774,89	5156,06	4065,18	4145,80	1433,31	977,70	435,18	125,92	160,29	722,08	28339,81
4625011	202204	65-100	mujer	1657,33	1799,92	1283,10	725,18	882,82	2417,70	617,66	790,59	727,42	2745,33	6853,22	5047,40	5147,94	1861,23	1355,57	451,27	137,03	197,66	608,01	35306,40
4625011	202204	Total 65-100		2951,15	2944,83	2384,90	1298,30	1578,62	4219,04	1037,03	1462,65	1368,61	5520,22	12009,29	9112,59	9293,74	3294,54	2333,27	886,45	262,95	357,95	1330,09	63646,20
4625011	Total 202204			22131,25	23724,73	17349,51	11485,33	12759,50	28324,39	10367,01	10894,13	12596,12	52804,44	84434,48	67955,93	60165,42	21903,57	20097,38	8997,42	2460,60	3403,58	10563,26	482418,03
Total 4625011				22131,25	23724,73	17349,51	11485,33	12759,50	28324,39	10367,01	10894,13	12596,12	52804,44	84434,48	67955,93	60165,42	21903,57	20097,38	8997,42	2460,60	3403,58	10563,26	482418,03
Total general				22131,25	23724,73	17349,51	11485,33	12759,50	28324,39	10367,01	10894,13	12596,12	52804,44	84434,48	67955,93	60165,42	21903,57	20097,38	8997,42	2460,60	3403,58	10563,26	482418,03

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202205			1868,79	1490,14	1149,65	924,60	1116,12	883,95	888,45	440,33	489,01	2174,42	2305,88	1216,84	930,88	779,39	496,69	573,95	244,59	255,50	1141,14	19370,34
4625011	202205	Total		1868,79	1490,14	1149,65	924,60	1116,12	883,95	888,45	440,33	489,01	2174,42	2305,88	1216,84	930,88	779,39	496,69	573,95	244,59	255,50	1141,14	19370,34
4625011	202205	0-25	hombre	2919,77	2801,17	2414,53	1399,75	1529,23	3496,49	1345,02	1583,92	1388,57	6993,05	11825,52	8413,76	8815,24	2217,23	3107,48	1359,68	232,80	413,06	1406,42	63662,68
4625011	202205	0-25	mujer	2792,19	2548,63	2539,99	1832,14	1808,35	3333,22	1379,26	1275,96	1513,78	5847,19	10762,67	7926,79	8208,12	2498,22	2882,86	1379,09	274,82	388,39	842,37	60034,00
4625011	202205	Total 0-25		5711,96	5349,80	4954,52	3231,89	3337,58	6829,70	2724,27	2859,87	2902,34	12840,24	22588,19	16340,55	17023,36	4715,45	5990,34	2738,78	507,62	801,45	2248,78	123696,68
4625011	202205	25-45	hombre	3545,09	3551,58	2844,71	2015,65	1980,07	4066,30	1730,02	1906,55	2143,86	8947,91	14510,46	10179,53	9019,72	2668,97	3275,02	1859,73	489,71	571,87	1961,35	77268,10
4625011	202205	25-45	mujer	3910,23	3565,60	2845,62	1975,46	2354,39	3859,42	1807,41	1835,04	2035,38	7539,30	13303,47	9561,75	9033,50	2869,15	3499,04	1759,63	379,28	577,65	1467,41	74178,71
4625011	202205	Total 25-45		7455,33	7117,18	5690,33	3991,11	4334,45	7925,73	3537,42	3741,59	4179,24	16487,20	27813,93	19741,28	18053,22	5538,11	6774,06	3619,36	869,00	1149,52	3428,75	151446,81
4625011	202205	45-65	hombre	3699,14	3349,97	3106,16	2088,88	2060,31	4564,29	1730,71	2314,34	2348,41	9172,34	15629,51	10841,63	11303,80	3060,18	3452,02	1702,73	389,11	620,98	1939,32	83373,83
4625011	202205	45-65	mujer	4149,82	4051,82	3359,30	2082,22	2252,56	4464,13	1788,43	2376,33	2116,52	7488,93	14823,54	11413,79	11596,66	3285,03	3541,27	1584,97	352,46	613,85	1348,52	82690,13
4625011	202205	Total 45-65		7848,96	7401,79	6465,47	4171,10	4312,87	9028,42	3519,14	4690,67	4464,93	16661,27	30453,05	22255,42	22900,46	6345,21	6993,29	3287,70	741,56	1234,83	3287,84	166063,96
4625011	202205	65-100	hombre	1448,22	1272,72	1210,48	781,32	892,61	1792,52	577,80	851,89	804,56	3307,64	6390,82	4340,18	4600,91	1340,74	1147,68	536,58	138,40	133,94	692,66	32261,66
4625011	202205	65-100	mujer	1997,74	1817,14	1666,65	1061,21	1312,54	2238,91	911,14	915,91	978,66	3753,26	7931,08	5708,68	6452,37	1524,48	1633,87	729,41	188,31	246,43	633,04	41700,81
4625011	202205	Total 65-100		3445,96	3089,86	2877,13	1842,53	2205,15	4031,43	1488,93	1767,79	1783,22	7060,90	14321,90	10048,86	11053,28	2865,22	2781,55	1265,99	326,70	380,37	1325,70	73962,48
4625011	Total 202205			26330,99	24448,77	21137,09	14161,22	15306,18	28699,23	12158,21	13500,25	13818,75	55224,02	97482,95	69602,94	69961,20	20243,39	23035,93	11485,78	2689,47	3821,67	11432,22	534540,27
Total 4625011				26330,99	24448,77	21137,09	14161,22	15306,18	28699,23	12158,21	13500,25	13818,75	55224,02	97482,95	69602,94	69961,20	20243,39	23035,93	11485,78	2689,47	3821,67	11432,22	534540,27
Total general				26330,99	24448,77	21137,09	14161,22	15306,18	28699,23	12158,21	13500,25	13818,75	55224,02	97482,95	69602,94	69961,20	20243,39	23035,93	11485,78	2689,47	3821,67	11432,22	534540,27

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202206			1766,20	2029,72	1029,53	525,96	339,50	920,21	723,29	372,64	656,87	2171,16	2642,24	1898,43	1442,07	597,37	915,99	673,93	396,63	805,16	1018,64	20925,53
4625011	202206	Total		1766,20	2029,72	1029,53	525,96	339,50	920,21	723,29	372,64	656,87	2171,16	2642,24	1898,43	1442,07	597,37	915,99	673,93	396,63	805,16	1018,64	20925,53
4625011	202206	0-25	hombre	2575,85	2634,01	2241,21	1833,35	1577,22	3261,08	1318,54	1568,51	1533,29	7285,12	11109,14	8346,14	8182,47	2119,67	3465,35	1349,71	365,70	394,74	1501,48	62662,58
4625011	202206	0-25	mujer	2920,96	2234,48	2586,84	1442,30	1643,80	3343,07	1093,83	1399,11	1400,73	6253,49	9607,87	8186,14	7885,03	2090,36	3382,33	1362,41	248,77	461,12	1081,51	58624,15
4625011	202206	Total 0-25		5496,80	4868,49	4828,05	3275,65	3221,02	6604,15	2412,37	2967,62	2934,02	13538,61	20717,01	16532,28	16067,50	4210,03	6847,69	2712,12	614,48	855,86	2582,99	121286,74
4625011	202206	25-45	hombre	3546,71	3189,59	2933,92	2132,47	2261,66	3717,80	2044,46	2345,66	2292,38	9382,14	13789,91	9979,45	8998,47	2696,33	4177,55	2073,92	293,32	496,85	2018,86	78371,43
4625011	202206	25-45	mujer	3656,61	3503,80	3281,37	2032,97	2344,20	3777,23	1828,51	2170,02	2090,52	8344,54	13059,04	10052,04	9098,64	2899,08	4130,28	1862,80	241,40	506,05	1588,20	76467,29
4625011	202206	Total 25-45		7203,31	6693,39	6215,29	4165,44	4605,86	7495,03	3872,96	4515,68	4382,90	17726,68	26848,96	20031,49	18097,11	5595,41	8307,83	3936,72	534,72	1002,89	3607,06	154838,72
4625011	202206	45-65	hombre	3549,38	3349,39	2985,86	2127,59	2235,04	4218,77	1901,09	2466,03	2300,79	9815,75	14827,55	11070,79	10709,65	2843,99	3889,67	1709,28	347,66	492,04	2189,20	83029,51
4625011	202206	45-65	mujer	4008,99	3829,67	3203,27	2338,59	2437,55	4358,49	1877,75	2416,62	2318,30	8708,63	14723,32	11972,33	10957,99	2882,62	4097,99	1665,21	352,57	414,89	1632,58	84197,37
4625011	202206	Total 45-65		7558,38	7179,06	6189,13	4466,18	4672,60	8577,26	3778,84	4882,65	4619,09	18524,38	29550,87	23043,12	21667,64	5726,62	7987,66	3374,49	700,23	906,92	3821,78	167226,88
4625011	202206	65-100	hombre	1288,64	1124,65	1175,45	859,20	882,69	1681,90	565,99	799,80	851,63	3392,94	5741,87	4286,49	4451,68	1195,87	1316,94	593,69	168,83	100,61	732,69	31211,54
4625011	202206	65-100	mujer	1981,61	1820,91	1464,75	976,37	1248,40	2414,53	787,69	1043,34	974,22	3874,96	7374,41	5426,38	6063,65	1680,13	1957,86	799,74	182,81	211,07	807,21	41090,04
4625011	202206	Total 65-100		3270,25	2945,57	2640,20	1835,57	2131,09	4096,43	1353,68	1843,14	1825,85	7267,90	13116,28	9712,87	10515,32	2876,00	3274,80	1393,43	351,63	311,68	1539,89	72301,57
4625011	Total 202206			25294,94	23716,23	20902,20	14268,79	14970,07	27693,07	12141,15	14581,73	14418,73	59228,73	92875,36	71218,18	67789,64	19005,43	27333,97	12090,68	2597,69	3882,51	12570,36	536579,44
Total 4625011				25294,94	23716,23	20902,20	14268,79	14970,07	27693,07	12141,15	14581,73	14418,73	59228,73	92875,36	71218,18	67789,64	19005,43	27333,97	12090,68	2597,69	3882,51	12570,36	536579,44
Total general				25294,94	23716,23	20902,20	14268,79	14970,07	27693,07	12141,15	14581,73	14418,73	59228,73	92875,36	71218,18	67789,64	19005,43	27333,97	12090,68	2597,69	3882,51	12570,36	536579,44

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202207			1532,42	1691,95	774,61	932,77	949,76	713,45	928,33	523,10	563,03	2858,40	3264,12	2503,30	2189,52	839,66	946,39	993,63	530,05	620,30	1418,35	24773,13
4625011	202207	Total		1532,42	1691,95	774,61	932,77	949,76	713,45	928,33	523,10	563,03	2858,40	3264,12	2503,30	2189,52	839,66	946,39	993,63	530,05	620,30	1418,35	24773,13
4625011	202207	0-25	hombre	2529,24	2451,73	2246,35	1478,38	1582,42	2804,76	1316,12	1466,53	1297,65	7224,97	11022,38	7892,17	6629,87	1479,22	3029,52	1188,02	130,90	265,07	1329,91	57365,19
4625011	202207	0-25	mujer	2401,58	2417,33	2427,64	1461,82	1376,17	2713,36	1306,21	1407,40	1480,47	5763,46	9271,20	7740,22	7008,65	1684,38	2787,88	1216,95	254,35	428,58	866,57	54014,19
4625011	202207	Total 0-25		4930,81	4869,06	4673,99	2940,20	2958,59	5518,12	2622,33	2873,93	2778,12	12988,43	20293,57	15632,39	13638,52	3163,60	5817,39	2404,97	385,24	693,65	2196,48	111379,38
4625011	202207	25-45	hombre	3431,47	3214,97	2907,57	2045,24	1986,93	3814,89	1656,03	1786,06	2075,80	9237,48	13680,55	9828,44	8146,74	2456,26	3386,69	1533,79	354,03	515,54	2067,27	74125,76
4625011	202207	25-45	mujer	3806,03	3320,61	3326,02	2097,66	2133,97	3499,19	1694,27	1964,71	1984,07	8390,42	12855,87	9589,72	8064,63	2308,15	3444,19	1927,03	211,82	514,72	1341,05	72474,12
4625011	202207	Total 25-45		7237,49	6535,58	6233,58	4142,90	4120,90	7314,08	3350,30	3750,77	4059,87	17627,90	26536,42	19418,16	16211,37	4764,40	6830,88	3460,83	565,85	1030,26	3408,32	146599,88
4625011	202207	45-65	hombre	3453,60	3159,28	2737,39	1929,59	1939,89	3739,14	1726,62	2299,09	2118,81	9424,25	14315,15	10442,81	8535,54	2208,34	3571,61	1761,26	380,05	502,31	2035,10	76279,82
4625011	202207	45-65	mujer	3643,80	3352,10	3080,55	2007,57	2275,48	3856,40	1849,68	2169,37	1982,18	8383,06	13916,34	11158,87	9070,36	2335,00	3477,24	1712,49	322,32	496,87	1578,33	76668,02
4625011	202207	Total 45-65		7097,40	6511,39	5817,94	3937,16	4215,37	7595,54	3576,30	4468,45	4100,98	17807,31	28231,49	21601,68	17605,90	4543,34	7048,85	3473,75	702,38	999,18	3613,43	152947,84
4625011	202207	65-100	hombre	1273,58	1099,11	917,87	635,40	820,06	1262,82	517,38	748,75	669,00	3218,33	5897,86	4253,55	3704,38	1055,32	1206,28	566,09	100,87	83,51	753,52	28783,65
4625011	202207	65-100	mujer	1720,43	1675,39	1450,74	904,91	981,13	2151,19	903,12	853,62	851,25	3587,18	7326,77	5396,89	5594,55	1283,70	1656,10	753,68	96,44	155,62	597,86	37940,55
4625011	202207	Total 65-100		2994,01	2774,50	2368,61	1540,31	1801,18	3414,00	1420,50	1602,36	1520,24	6805,50	13224,63	9650,45	9298,93	2339,02	2862,37	1319,77	197,31	239,14	1351,37	66724,20
4625011	Total 202207			23792,13	22382,47	19868,73	13493,34	14045,80	24555,19	11897,77	13218,62	13022,25	58087,53	91550,24	68805,98	58944,25	15650,02	23505,89	11652,94	2380,83	3582,52	11987,95	502424,42
Total 4625011				23792,13	22382,47	19868,73	13493,34	14045,80	24555,19	11897,77	13218,62	13022,25	58087,53	91550,24	68805,98	58944,25	15650,02	23505,89	11652,94	2380,83	3582,52	11987,95	502424,42
Total general				23792,13	22382,47	19868,73	13493,34	14045,80	24555,19	11897,77	13218,62	13022,25	58087,53	91550,24	68805,98	58944,25	15650,02	23505,89	11652,94	2380,83	3582,52	11987,95	502424,42

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202208			1880,65	1713,17	856,36	1009,12	1024,63	1266,61	1106,42	700,56	418,76	3111,19	3849,36	2718,31	1985,82	648,05	1193,12	792,14	485,34	483,51	579,11	25822,22
4625011	202208	Total		1880,65	1713,17	856,36	1009,12	1024,63	1266,61	1106,42	700,56	418,76	3111,19	3849,36	2718,31	1985,82	648,05	1193,12	792,14	485,34	483,51	579,11	25822,22
4625011	202208	0-25	hombre	1814,54	2050,35	1775,52	1168,42	1295,91	2460,69	838,24	1023,92	1390,57	6706,42	9404,98	7304,16	5033,12	1396,37	2272,27	977,83	150,64	293,14	1065,93	48423,01
4625011	202208	0-25	mujer	2050,85	1646,89	2079,46	1322,63	1516,56	2378,97	1249,91	1225,42	1411,36	5754,52	9032,64	6425,62	5118,34	1348,52	2991,82	1044,74	268,61	285,43	1067,56	48219,83
4625011	202208	Total 0-25		3865,39	3697,24	3854,97	2491,05	2812,48	4839,66	2088,15	2249,34	2801,94	12460,93	18437,62	13729,78	10151,46	2744,89	5264,08	2022,57	419,25	578,58	2133,48	96642,83
4625011	202208	25-45	hombre	2819,28	2855,61	2574,76	1661,54	1836,20	2846,31	1559,05	1720,42	2025,32	8905,11	12637,20	8992,06	6994,60	1708,54	3500,11	1726,40	254,51	547,67	2066,07	67230,75
4625011	202208	25-45	mujer	3538,31	2917,70	2996,70	1894,66	1983,55	2981,85	1574,34	1757,67	2025,26	7955,51	12220,42	9549,10	6870,26	1730,24	3604,15	1964,99	250,07	532,47	1447,03	67794,27
4625011	202208	Total 25-45		6357,60	5773,31	5571,46	3556,20	3819,75	5828,16	3133,39	3478,09	4050,58	16860,63	24857,62	18541,15	13864,85	3438,78	7104,26	3691,39	504,58	1080,13	3513,10	135025,01
4625011	202208	45-65	hombre	2512,51	2337,67	2045,34	1715,38	1509,27	2713,66	1422,93	1710,66	1860,85	8642,48	13036,17	9170,50	6915,78	1591,50	2974,36	1391,42	284,53	469,58	2015,84	64320,42
4625011	202208	45-65	mujer	3133,72	2849,69	2618,27	1914,25	1882,00	2912,11	1393,54	1809,52	1956,33	7770,29	12942,24	9964,93	8181,27	2038,86	3321,64	1538,56	263,68	375,94	1759,34	68626,18
4625011	202208	Total 45-65		5646,23	5187,35	4663,61	3629,63	3391,26	5625,78	2816,47	3520,19	3817,17	16412,77	25978,41	19135,43	15097,05	3630,35	6295,99	2929,98	548,21	845,52	3775,18	132946,60
4625011	202208	65-100	hombre	1023,02	915,53	878,12	607,32	576,27	1144,44	433,50	798,38	604,98	2917,55	5070,31	3734,35	3336,73	877,43	968,59	456,89	92,77	71,46	702,19	25209,83
4625011	202208	65-100	mujer	1626,89	1260,60	1125,35	882,55	996,27	1693,61	722,11	800,86	788,50	3419,91	6788,50	4993,32	4807,37	1024,28	1300,98	643,27	114,67	179,78	570,89	33739,70
4625011	202208	Total 65-100		2649,91	2176,13	2003,46	1489,87	1572,54	2838,05	1155,61	1599,25	1393,49	6337,46	11858,80	8727,67	8144,10	1901,71	2269,57	1100,16	207,45	251,24	1273,07	58949,53
4625011	Total 202208			20399,78	18547,21	16949,87	12175,87	12620,65	20398,25	10300,03	11547,41	12481,93	55182,97	84981,81	62852,35	49243,28	12363,78	22127,03	10536,24	2164,82	3238,98	11273,95	449386,20
Total 4625011				20399,78	18547,21	16949,87	12175,87	12620,65	20398,25	10300,03	11547,41	12481,93	55182,97	84981,81	62852,35	49243,28	12363,78	22127,03	10536,24	2164,82	3238,98	11273,95	449386,20
Total general				20399,78	18547,21	16949,87	12175,87	12620,65	20398,25	10300,03	11547,41	12481,93	55182,97	84981,81	62852,35	49243,28	12363,78	22127,03	10536,24	2164,82	3238,98	11273,95	449386,20

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202209			1945,88	1210,13	881,24	1219,98	966,58	1632,74	693,18	789,31	477,69	2035,02	3586,21	2343,77	1936,01	812,61	1129,13	873,39	416,21	560,20	860,51	24369,76
4625011	202209	Total		1945,88	1210,13	881,24	1219,98	966,58	1632,74	693,18	789,31	477,69	2035,02	3586,21	2343,77	1936,01	812,61	1129,13	873,39	416,21	560,20	860,51	24369,76
4625011	202209	0-25	hombre	2514,10	2618,08	2071,23	1327,39	1363,74	3069,98	1290,31	1153,62	1176,69	6678,60	9798,39	7656,36	8216,10	1890,03	3116,39	1066,46	230,66	300,81	1153,52	56692,45
4625011	202209	0-25	mujer	2348,58	2305,35	2176,79	1165,74	1189,39	2844,95	1283,95	1102,05	1238,37	5438,07	8856,60	7274,82	8145,11	1835,18	2858,84	913,77	290,95	415,54	1052,09	52736,12
4625011	202209	Total 0-25		4862,67	4923,43	4248,01	2493,12	2553,13	5914,93	2574,26	2255,67	2415,06	12116,67	18654,99	14931,18	16361,22	3725,20	5975,22	1980,23	521,61	716,35	2205,62	109428,58
4625011	202209	25-45	hombre	2996,78	3069,22	2672,24	1739,74	1793,25	3337,04	1501,43	1816,27	1790,64	8461,34	11798,66	9517,60	8951,91	2328,46	3208,51	1496,48	242,04	502,99	1619,37	68843,96
4625011	202209	25-45	mujer	3352,51	3257,16	2755,44	1712,15	1528,07	3347,28	1440,89	1519,25	1721,62	7526,61	10729,70	9313,30	8916,35	2443,59	3172,13	1453,19	315,00	438,92	1175,41	66118,57
4625011	202209	Total 25-45		6349,29	6326,38	5427,69	3451,88	3321,32	6684,32	2942,33	3335,52	3512,25	15987,95	22528,36	18830,90	17868,27	4772,05	6380,64	2949,67	557,05	941,90	2794,77	134962,53
4625011	202209	45-65	hombre	3254,24	3305,28	2537,91	1690,77	1801,05	3726,62	1555,56	1868,77	1878,45	8906,83	12638,62	10284,59	10771,44	2326,96	3693,20	1331,70	277,56	458,23	1672,43	73980,19
4625011	202209	45-65	mujer	3773,87	3505,98	2890,69	1835,80	1963,20	4009,20	1517,58	1745,64	1820,41	7434,06	11885,82	10626,30	11332,37	2908,84	3563,85	1293,54	307,03	437,91	1265,79	74117,90
4625011	202209	Total 45-65		7028,12	6811,26	5428,60	3526,57	3764,25	7735,82	3073,14	3614,41	3698,86	16340,88	24524,45	20910,88	22103,82	5235,80	7257,05	2625,24	584,59	896,13	2938,22	148098,09
4625011	202209	65-100	hombre	1190,24	1086,74	919,58	666,44	626,12	1509,09	557,34	718,79	581,33	2913,65	5252,54	4040,42	4576,84	1104,45	1280,17	452,85	75,32	112,61	628,26	28292,76
4625011	202209	65-100	mujer	1605,39	1611,23	1317,81	701,05	899,16	1948,58	710,66	649,69	685,42	3410,65	6673,42	5556,56	6073,13	1534,68	1591,82	672,89	129,84	150,90	574,21	36497,08
4625011	202209	Total 65-100		2795,63	2697,97	2237,39	1367,49	1525,28	3457,67	1268,00	1368,48	1266,74	6324,30	11925,97	9596,98	10649,97	2639,13	2871,99	1125,74	205,16	263,51	1202,47	64789,84
4625011	Total 202209			22981,59	21969,17	18222,93	12059,05	12130,55	25425,47	10550,90	11363,39	11370,61	52804,82	81219,98	66613,70	68919,28	17184,79	23614,03	9554,27	2284,61	3378,09	10001,58	481648,79
Total 4625011				22981,59	21969,17	18222,93	12059,05	12130,55	25425,47	10550,90	11363,39	11370,61	52804,82	81219,98	66613,70	68919,28	17184,79	23614,03	9554,27	2284,61	3378,09	10001,58	481648,79
Total general				22981,59	21969,17	18222,93	12059,05	12130,55	25425,47	10550,90	11363,39	11370,61	52804,82	81219,98	66613,70	68919,28	17184,79	23614,03	9554,27	2284,61	3378,09	10001,58	481648,79

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202210			1911,96	782,36	836,23	1121,02	646,54	1124,05	217,01	453,12	424,51	1973,14	2977,43	2075,51	2326,22	857,54	759,14	457,43	415,08	494,52	1297,82	21150,63
4625011	202210	Total		1911,96	782,36	836,23	1121,02	646,54	1124,05	217,01	453,12	424,51	1973,14	2977,43	2075,51	2326,22	857,54	759,14	457,43	415,08	494,52	1297,82	21150,63
4625011	202210	0-25	hombre	2653,94	2672,58	1851,28	1318,31	1341,79	3183,19	1050,34	1455,16	1255,57	6535,81	10633,41	9274,01	8990,59	1989,11	2809,79	1023,82	242,55	440,54	1016,51	59738,30
4625011	202210	0-25	mujer	2934,86	2659,50	2190,48	1258,39	1216,59	3279,28	1265,61	1343,29	1086,74	5017,21	9595,24	7541,23	8473,84	2100,29	2899,80	875,64	158,25	313,57	701,42	54911,21
4625011	202210	Total 0-25		5588,80	5332,08	4041,75	2576,71	2558,38	6462,47	2315,94	2798,45	2342,31	11553,02	20228,65	16815,24	17464,43	4089,40	5709,58	1899,46	400,79	754,11	1717,93	114649,51
4625011	202210	25-45	hombre	3311,69	3494,35	2624,34	1774,10	1901,72	3840,41	1412,20	1936,71	1667,44	8286,61	12842,15	9824,66	9459,34	2698,80	3429,78	1589,63	252,70	657,26	1412,99	72416,86
4625011	202210	25-45	mujer	3227,29	3402,92	2556,93	1919,81	1956,76	3925,74	1467,08	1586,34	1669,00	7123,32	11664,78	10035,59	9249,18	2314,40	3181,64	1333,74	252,03	375,56	961,27	68203,38
4625011	202210	Total 25-45		6538,98	6897,26	5181,26	3693,91	3858,48	7766,15	2879,27	3523,05	3336,44	15409,93	24506,93	19860,25	18708,52	5013,20	6611,42	2923,37	504,73	1032,82	2374,25	140620,24
4625011	202210	45-65	hombre	3676,81	3385,17	2792,85	1935,71	2063,00	4152,03	1606,42	1983,72	2016,77	8883,72	14439,28	11082,32	12017,88	2878,44	3583,05	1497,58	336,16	480,31	1622,05	80433,25
4625011	202210	45-65	mujer	3860,74	3587,04	2827,08	1810,73	2166,16	4526,01	1583,15	1965,34	1813,90	7293,45	13687,87	11196,78	12340,06	3209,08	3640,96	1363,91	240,12	516,42	1208,78	78837,56
4625011	202210	Total 45-65		7537,55	6972,21	5619,93	3746,43	4229,15	8678,03	3189,57	3949,07	3830,67	16177,17	28127,14	22279,10	24357,94	6087,52	7224,01	2861,49	576,29	996,72	2830,83	159270,81
4625011	202210	65-100	hombre	1422,92	1241,43	1075,98	631,62	692,27	1797,51	527,57	787,82	632,99	2950,27	5892,57	4670,05	4897,96	1258,99	1336,20	482,98	61,06	175,46	494,34	31030,00
4625011	202210	65-100	mujer	1878,82	1698,85	1475,39	783,67	971,75	2428,06	710,28	739,30	604,57	3258,15	7387,23	5874,22	6739,53	1537,17	1647,60	579,52	135,80	171,69	472,45	39094,07
4625011	202210	Total 65-100		3301,74	2940,28	2551,37	1415,30	1664,02	4225,56	1237,85	1527,13	1237,56	6208,42	13279,80	10544,27	11637,50	2796,16	2983,81	1062,50	196,86	347,15	966,79	70124,07
4625011	Total 202210			24879,04	22924,18	18230,55	12553,36	12956,57	28256,27	9839,64	12250,81	11171,50	51321,68	89119,95	71574,37	74494,60	18843,83	23287,96	9204,24	2093,75	3625,33	9187,63	505815,25
Total 4625011				24879,04	22924,18	18230,55	12553,36	12956,57	28256,27	9839,64	12250,81	11171,50	51321,68	89119,95	71574,37	74494,60	18843,83	23287,96	9204,24	2093,75	3625,33	9187,63	505815,25
Total general				24879,04	22924,18	18230,55	12553,36	12956,57	28256,27	9839,64	12250,81	11171,50	51321,68	89119,95	71574,37	74494,60	18843,83	23287,96	9204,24	2093,75	3625,33	9187,63	505815,25

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202211			1531,12	1086,28	880,16	1108,33	360,52	1310,12	1252,10	386,84	833,60	992,59	2441,74	1934,91	1836,31	675,06	668,13	347,24	370,96	540,48	454,58	19011,07
4625011	202211	Total		1531,12	1086,28	880,16	1108,33	360,52	1310,12	1252,10	386,84	833,60	992,59	2441,74	1934,91	1836,31	675,06	668,13	347,24	370,96	540,48	454,58	19011,07
4625011	202211	0-25	hombre	2295,26	2400,73	1780,50	1586,12	1361,07	3003,72	754,61	1363,43	1065,13	6730,66	9762,67	8311,47	8275,93	1754,28	2495,49	1035,02	164,19	368,43	1100,68	55609,36
4625011	202211	0-25	mujer	2365,73	2159,41	1770,70	1248,45	1343,69	2630,14	655,93	1061,46	821,10	5242,59	8728,45	6771,65	8074,57	1826,12	2527,09	736,72	84,01	266,38	775,79	49089,97
4625011	202211	Total 0-25		4660,99	4560,13	3551,20	2834,57	2704,76	5633,85	1410,54	2424,89	1886,23	11973,24	18491,12	15083,12	16350,50	3580,39	5022,58	1771,74	248,20	634,81	1876,48	104699,33
4625011	202211	25-45	hombre	3077,13	3138,10	2124,92	1473,03	1760,19	3363,91	1241,69	1706,91	1475,70	7845,91	11929,05	9525,33	8764,29	2231,86	3077,55	1362,03	281,60	329,60	1392,95	66101,73
4625011	202211	25-45	mujer	3225,00	3225,06	2307,34	1650,61	1577,58	3428,50	1092,74	1558,50	1249,87	6950,58	10843,16	9262,06	8686,10	2503,25	3031,94	1229,97	173,91	389,06	1033,18	63418,39
4625011	202211	Total 25-45		6302,13	6363,15	4432,25	3123,64	3337,77	6792,40	2334,43	3265,41	2725,57	14796,48	22772,21	18787,39	17450,39	4735,11	6109,49	2592,00	455,51	718,66	2426,13	129520,12
4625011	202211	45-65	hombre	3337,43	3258,85	2419,91	1802,42	1750,94	3772,25	1252,28	2026,96	1505,91	8349,30	13228,90	10357,61	10935,70	2534,22	3181,50	1202,82	252,27	476,72	1510,27	73156,26
4625011	202211	45-65	mujer	3440,15	3308,77	2489,12	1617,16	1761,66	3745,49	1230,47	1671,33	1536,94	6718,91	12550,10	10345,76	11439,35	2943,55	3438,43	1209,47	223,06	429,78	1065,22	71164,69
4625011	202211	Total 45-65		6777,58	6567,62	4909,03	3419,58	3512,59	7517,74	2482,75	3698,29	3042,85	15068,21	25779,00	20703,36	22375,05	5477,76	6619,93	2412,29	475,34	906,50	2575,49	144320,95
4625011	202211	65-100	hombre	1394,22	1180,43	799,65	583,16	637,86	1641,49	407,02	561,81	477,64	2875,30	5363,32	4285,68	4732,81	1166,21	1104,07	385,28	101,91	159,39	566,47	28423,71
4625011	202211	65-100	mujer	1863,16	1509,91	1204,94	740,85	888,33	2010,08	555,15	689,32	513,21	3338,03	7139,14	5413,64	6108,85	1411,72	1390,54	504,36	143,16	168,21	483,66	36076,23
4625011	202211	Total 65-100		3257,38	2690,34	2004,59	1324,01	1526,18	3651,58	962,18	1251,13	990,84	6213,32	12502,47	9699,32	10841,66	2577,93	2494,61	889,64	245,07	327,59	1050,14	64499,94
4625011	Total 202211			22529,20	21267,52	15777,22	11810,12	11441,83	24905,69	8441,99	11026,55	9479,08	49043,85	81986,53	66208,09	68853,91	17046,25	20914,74	8012,91	1795,08	3128,03	8382,81	462051,41
Total 4625011				22529,20	21267,52	15777,22	11810,12	11441,83	24905,69	8441,99	11026,55	9479,08	49043,85	81986,53	66208,09	68853,91	17046,25	20914,74	8012,91	1795,08	3128,03	8382,81	462051,41
Total general				22529,20	21267,52	15777,22	11810,12	11441,83	24905,69	8441,99	11026,55	9479,08	49043,85	81986,53	66208,09	68853,91	17046,25	20914,74	8012,91	1795,08	3128,03	8382,81	462051,41

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202212			1367,40	705,72	667,14	948,45	990,46	924,19	1340,91	720,73	332,14	1824,62	1750,15	1607,43	2315,39	685,77	655,90	677,08	464,94	268,35	972,34	19219,09
4625011	202212	Total		1367,40	705,72	667,14	948,45	990,46	924,19	1340,91	720,73	332,14	1824,62	1750,15	1607,43	2315,39	685,77	655,90	677,08	464,94	268,35	972,34	19219,09
4625011	202212	0-25	hombre	2579,76	2574,15	1987,80	1389,13	1164,05	2724,21	904,31	1265,96	1155,21	7152,45	10106,63	8064,81	8244,76	2039,58	2986,23	1142,92	283,50	303,35	1175,82	57244,63
4625011	202212	0-25	mujer	2917,71	2209,05	2255,18	1097,77	1234,33	3068,82	856,69	1096,32	1188,04	4930,38	8984,86	7192,07	8526,98	2123,48	2746,19	715,71	251,25	258,03	685,88	52338,74
4625011	202212	Total 0-25		5497,46	4783,20	4242,98	2486,90	2398,38	5793,03	1761,00	2362,28	2343,24	12082,83	19091,49	15256,88	16771,74	4163,06	5732,43	1858,63	534,74	561,37	1861,70	109583,36
4625011	202212	25-45	hombre	3161,97	3437,56	2327,72	1861,22	1568,81	3743,12	1160,43	1792,27	1869,13	8516,69	12280,25	9558,58	9059,68	2114,57	3253,36	1399,56	267,51	571,15	1608,18	69551,74
4625011	202212	25-45	mujer	3384,46	3715,24	2607,79	1712,06	1429,61	3717,39	1173,27	1446,89	1496,39	7023,07	10864,84	9580,26	8936,50	2533,71	3092,93	1319,89	305,31	413,18	921,64	65674,42
4625011	202212	Total 25-45		6546,43	7152,80	4935,51	3573,28	2998,42	7460,51	2333,70	3239,17	3365,52	15539,75	23145,09	19138,84	17996,17	4648,28	6346,29	2719,45	572,82	984,33	2529,82	135226,16
4625011	202212	45-65	hombre	3700,58	3403,48	2567,21	1863,47	1649,10	4249,53	1315,81	1940,44	1796,06	8516,06	13565,30	10834,46	11214,09	2681,77	3468,63	1058,91	286,60	436,82	1375,81	75924,12
4625011	202212	45-65	mujer	3957,58	3848,15	2738,19	1706,07	1616,55	4256,54	1225,44	1784,12	1603,16	7113,82	12759,36	10775,78	11555,24	2674,28	3456,06	1152,85	246,70	512,15	1098,86	74080,88
4625011	202212	Total 45-65		7658,16	7251,63	5305,40	3569,53	3265,65	8506,07	2541,24	3724,56	3399,22	15629,87	26324,66	21610,24	22769,33	5356,05	6924,69	2211,75	533,30	948,97	2474,67	150004,99
4625011	202212	65-100	hombre	1430,23	1158,93	1043,86	621,65	631,55	1616,89	496,24	660,73	646,35	3086,83	5622,36	4681,79	4790,04	1055,25	1287,28	435,02	97,34	116,25	615,63	30094,23
4625011	202212	65-100	mujer	1765,51	1569,56	1338,72	668,51	905,22	2412,81	643,14	665,47	683,69	3233,71	7154,35	5560,77	6434,40	1479,65	1388,16	574,83	114,04	146,53	466,14	37205,21
4625011	202212	Total 65-100		3195,74	2728,49	2382,58	1290,15	1536,77	4029,71	1139,38	1326,20	1330,04	6320,54	12776,71	10242,56	11224,43	2534,91	2675,44	1009,85	211,38	262,78	1081,77	67299,43
4625011	Total 202212			24265,19	22621,84	17533,60	11868,31	11189,68	26713,51	9116,23	11372,93	10770,16	51397,63	83088,09	67855,96	71077,06	17388,07	22334,75	8476,77	2317,18	3025,80	8920,29	481333,04
Total 4625011				24265,19	22621,84	17533,60	11868,31	11189,68	26713,51	9116,23	11372,93	10770,16	51397,63	83088,09	67855,96	71077,06	17388,07	22334,75	8476,77	2317,18	3025,80	8920,29	481333,04
Total general				24265,19	22621,84	17533,60	11868,31	11189,68	26713,51	9116,23	11372,93	10770,16	51397,63	83088,09	67855,96	71077,06	17388,07	22334,75	8476,77	2317,18	3025,80	8920,29	481333,04

AÑO 2023 DISTRITO 4625011 ORIGEN

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de mes		edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202301			1029,63	805,89	588,47	514,57	445,39	746,27	233,22	309,85	762,53	1408,73	1899,26	1277,99	720,62	393,70	670,29	315,27	364,79	333,93	640,15	13460,57
4625011	202301	Total		1029,63	805,89	588,47	514,57	445,39	746,27	233,22	309,85	762,53	1408,73	1899,26	1277,99	720,62	393,70	670,29	315,27	364,79	333,93	640,15	13460,57
4625011	202301	0-25	hombre	2631,04	2414,48	1959,87	1499,24	1238,15	2889,26	894,79	1164,42	1197,27	6093,49	9289,14	7814,33	8305,46	1978,17	2445,88	1057,47	218,32	157,25	885,55	54133,55
4625011	202301	0-25	mujer	2791,36	2071,57	2033,83	1228,61	1291,87	2700,19	1162,49	1223,88	988,24	4570,96	7896,84	7055,16	8296,42	2328,84	2092,02	952,15	87,14	245,68	741,05	49758,32
4625011	202301	Total 0-25		5422,40	4486,05	3993,70	2727,85	2530,03	5589,45	2057,28	2388,30	2185,51	10664,45	17185,98	14869,50	16601,87	4307,02	4537,90	2009,61	305,46	402,93	1626,60	103891,88
4625011	202301	25-45	hombre	2853,03	2879,10	2397,22	1846,04	1534,63	3466,47	1467,55	1753,89	1623,96	7464,85	10689,01	9422,05	8617,63	2415,07	3066,82	1219,78	243,98	292,09	1415,83	64669,00
4625011	202301	25-45	mujer	3454,74	3146,40	2439,48	1738,43	1625,47	3404,01	1308,55	1723,64	1402,52	6523,06	9861,52	9115,72	8697,50	2462,23	2884,17	1182,05	205,85	384,15	917,95	62477,42
4625011	202301	Total 25-45		6307,77	6025,49	4836,70	3584,47	3160,10	6870,48	2776,11	3477,52	3026,48	13987,91	20550,53	18537,77	17315,13	4877,30	5950,99	2401,83	449,83	676,24	2333,78	127146,42
4625011	202301	45-65	hombre	3368,94	3079,34	2632,21	1799,49	1695,00	3798,18	1414,88	1802,78	1655,11	8247,34	12293,65	10248,52	10578,90	2752,43	3129,71	1282,04	250,79	362,83	1377,07	71769,20
4625011	202301	45-65	mujer	3850,24	3157,05	2558,93	1693,23	1809,67	3896,71	1352,66	1700,97	1625,36	6618,61	11843,51	10440,71	10958,17	2977,80	3237,29	1219,76	302,01	348,97	1049,48	70641,12
4625011	202301	Total 45-65		7219,18	6236,39	5191,14	3492,72	3504,67	7694,89	2767,54	3503,75	3280,46	14865,95	24137,15	20689,23	21537,07	5730,22	6367,00	2501,80	552,80	711,80	2426,56	142410,33
4625011	202301	65-100	hombre	1380,21	998,60	1012,86	568,43	688,01	1646,34	482,48	587,99	604,23	3118,00	5278,72	4418,94	4463,50	1224,43	1028,08	470,39	95,52	82,54	570,18	28719,43
4625011	202301	65-100	mujer	1866,09	1523,17	1420,10	805,92	856,97	2159,44	645,36	740,44	652,76	3280,51	6579,59	5494,83	5953,71	1683,89	1450,21	502,88	83,87	98,30	440,41	36238,44
4625011	202301	Total 65-100		3246,31	2521,77	2432,96	1374,35	1544,97	3805,78	1127,84	1328,42	1256,99	6398,51	11858,30	9913,77	10417,21	2908,33	2478,30	973,26	179,40	180,84	1010,59	64957,88
4625011	**Total 202301**			**23225,29**	**20075,60**	**17042,98**	**11693,96**	**11185,16**	**24706,86**	**8961,99**	**11007,84**	**10511,97**	**47325,55**	**75631,23**	**65288,25**	**66591,89**	**18216,57**	**20004,48**	**8201,77**	**1852,28**	**2305,74**	**8037,68**	**451867,06**
Total 4625011				**23225,29**	**20075,60**	**17042,98**	**11693,96**	**11185,16**	**24706,86**	**8961,99**	**11007,84**	**10511,97**	**47325,55**	**75631,23**	**65288,25**	**66591,89**	**18216,57**	**20004,48**	**8201,77**	**1852,28**	**2305,74**	**8037,68**	**451867,06**
Total general				**23225,29**	**20075,60**	**17042,98**	**11693,96**	**11185,16**	**24706,86**	**8961,99**	**11007,84**	**10511,97**	**47325,55**	**75631,23**	**65288,25**	**66591,89**	**18216,57**	**20004,48**	**8201,77**	**1852,28**	**2305,74**	**8037,68**	**451867,06**

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de mes		edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202302			1718,02	1566,41	613,77	945,98	885,46	1193,13	312,18	294,10	402,65	1239,67	3094,06	2152,76	1170,72	345,03	960,91	727,38	427,18	464,47	640,71	19154,60
4625011	202302	Total		1718,02	1566,41	613,77	945,98	885,46	1193,13	312,18	294,10	402,65	1239,67	3094,06	2152,76	1170,72	345,03	960,91	727,38	427,18	464,47	640,71	19154,60
4625011	202302	0-25	hombre	2910,70	2510,18	1917,85	1289,49	1492,04	3020,99	1166,30	1440,44	1090,95	6145,45	10517,80	8244,42	8178,57	2146,91	2295,50	917,82	259,03	239,04	1148,88	56932,36
4625011	202302	0-25	mujer	2808,15	2448,21	2025,91	1380,36	1551,54	2912,20	1134,01	1132,60	1215,82	5079,30	8953,01	7284,89	7725,94	2303,25	2100,10	924,48	222,02	267,64	840,24	52309,66
4625011	202302	Total 0-25		5718,84	4958,39	3943,76	2669,85	3043,58	5933,19	2300,31	2573,04	2306,77	11224,75	19470,80	15529,31	15904,50	4450,16	4395,60	1842,30	481,05	506,69	1989,13	109242,02
4625011	202302	25-45	hombre	3102,00	3078,28	2403,75	1709,42	1988,08	3350,05	1276,21	1689,18	1686,02	7696,51	11914,92	9408,76	9159,91	2449,71	2621,84	1204,41	260,23	369,16	1350,22	66718,67
4625011	202302	25-45	mujer	3481,01	3312,01	2513,99	1735,91	1909,87	3691,36	1379,98	1501,02	1524,93	6424,48	11610,80	9317,37	9085,27	2508,93	2483,47	1244,65	230,58	388,42	917,99	65262,02
4625011	202302	Total 25-45		6583,01	6390,29	4917,74	3445,33	3897,96	7041,41	2656,19	3190,20	3210,96	14120,99	23525,72	18726,13	18245,18	4958,63	5105,31	2449,06	490,81	757,58	2268,21	131980,68
4625011	202302	45-65	hombre	3718,41	3291,32	2694,86	1798,01	2057,19	3914,82	1298,15	1769,18	1683,60	8535,25	13598,24	10757,96	11282,03	2742,50	2749,91	1212,08	240,20	358,79	1546,78	75249,27
4625011	202302	45-65	mujer	4334,20	3327,46	2878,51	1584,79	2085,21	4289,44	1352,46	1738,18	1537,95	7105,86	13121,12	11231,63	11591,54	3036,86	3000,86	1222,32	255,18	352,36	1147,99	75193,91
4625011	202302	Total 45-65		8052,61	6618,78	5573,37	3382,80	4142,41	8204,26	2650,61	3507,35	3221,55	15641,11	26719,36	21989,59	22873,57	5779,36	5750,77	2434,39	495,38	711,15	2694,77	150443,18
4625011	202302	65-100	hombre	1453,52	1141,69	1001,54	581,51	805,71	1700,32	505,04	677,11	517,54	3114,11	6015,18	4424,46	4494,54	1241,24	1033,31	503,96	127,08	117,31	534,21	29989,38
4625011	202302	65-100	mujer	1945,48	1617,05	1526,33	843,74	1143,92	2204,61	636,43	841,09	651,70	3386,68	7775,86	5514,01	6224,15	1669,63	1366,32	489,68	152,46	131,48	503,76	38624,37
4625011	202302	Total 65-100		3399,00	2758,74	2527,87	1425,25	1949,63	3904,93	1141,46	1518,20	1169,24	6500,79	13791,04	9938,47	10718,69	2910,87	2399,63	993,64	279,54	248,79	1037,98	68613,75
4625011	**Total 202302**			**25471,48**	**22292,61**	**17576,51**	**11869,21**	**13919,03**	**26276,91**	**9060,75**	**11082,88**	**10311,17**	**48727,31**	**86600,98**	**68336,26**	**68912,67**	**18444,06**	**18612,22**	**8446,78**	**2173,96**	**2688,67**	**8630,80**	**479434,23**
Total 4625011				**25471,48**	**22292,61**	**17576,51**	**11869,21**	**13919,03**	**26276,91**	**9060,75**	**11082,88**	**10311,17**	**48727,31**	**86600,98**	**68336,26**	**68912,67**	**18444,06**	**18612,22**	**8446,78**	**2173,96**	**2688,67**	**8630,80**	**479434,23**
Total general				**25471,48**	**22292,61**	**17576,51**	**11869,21**	**13919,03**	**26276,91**	**9060,75**	**11082,88**	**10311,17**	**48727,31**	**86600,98**	**68336,26**	**68912,67**	**18444,06**	**18612,22**	**8446,78**	**2173,96**	**2688,67**	**8630,80**	**479434,23**

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de mes		edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202303			1938,72	1252,27	803,19	652,55	700,00	888,50	314,49	424,67	329,85	1231,02	2764,10	1290,46	1057,23	674,61	537,26	432,76	415,77	803,19	586,18	17096,81
4625011	202303	Total		1938,72	1252,27	803,19	652,55	700,00	888,50	314,49	424,67	329,85	1231,02	2764,10	1290,46	1057,23	674,61	537,26	432,76	415,77	803,19	586,18	17096,81
4625011	202303	0-25	hombre	3543,13	2948,65	2209,84	1207,78	1552,26	3323,13	1250,19	1614,74	1312,13	6723,98	10450,73	8052,25	8895,68	2345,35	2485,49	1054,66	285,66	245,30	1304,72	60805,67
4625011	202303	0-25	mujer	3502,23	2801,37	2491,91	1278,39	1676,81	3407,72	1013,06	1513,93	1281,54	5662,43	9070,44	7918,31	8614,07	2465,14	2102,13	1198,38	105,84	290,85	704,75	57099,26
4625011	202303	Total 0-25		7045,37	5750,02	4701,75	2486,16	3229,07	6730,84	2263,25	3128,67	2593,67	12386,41	19521,17	15970,56	17509,75	4810,49	4587,62	2253,03	391,49	536,15	2009,47	117904,93
4625011	202303	25-45	hombre	3984,90	3293,14	2765,39	1886,72	1765,81	3877,92	1381,74	1798,06	1961,99	8464,27	12171,76	10129,32	9503,54	2497,94	2831,21	1555,07	299,44	482,05	1696,59	72346,83
4625011	202303	25-45	mujer	4173,01	3448,32	2856,15	1851,33	1696,96	3832,77	1450,23	1821,41	1547,84	7423,13	11608,93	9924,76	9907,28	2753,35	2723,27	1550,98	280,70	388,80	1098,18	70337,39
4625011	202303	Total 25-45		8157,90	6741,46	5621,54	3738,05	3462,77	7710,68	2831,98	3619,47	3509,83	15887,40	23780,69	20054,07	19410,82	5251,29	5554,48	3106,05	580,14	870,85	2794,77	142684,22
4625011	202303	45-65	hombre	4265,37	3507,48	2874,13	2151,49	2033,10	3946,39	1569,90	2139,16	1780,58	9132,23	13420,69	11031,60	11599,57	2982,47	2950,57	1481,18	282,87	469,55	1732,93	79351,25
4625011	202303	45-65	mujer	4663,34	3765,64	3135,22	2040,30	2007,66	4365,70	1553,55	1975,73	1752,59	7325,28	12810,33	11289,07	12250,76	3230,88	3178,84	1476,42	288,94	403,74	1374,04	78888,04
4625011	202303	Total 45-65		8928,71	7273,12	6009,35	4191,80	4040,76	8312,09	3123,45	4114,89	3533,17	16457,51	26231,02	22320,67	23850,33	6213,35	6129,41	2957,60	571,81	873,28	3106,97	158239,28
4625011	202303	65-100	hombre	1695,27	1339,92	1203,54	651,83	738,11	1657,79	602,53	675,76	691,66	3357,77	5931,53	4592,18	4774,39	1419,04	1132,67	589,13	114,13	118,84	632,74	31918,82
4625011	202303	65-100	mujer	2463,19	2033,03	1621,22	649,77	1054,80	2550,43	811,30	1019,73	782,95	3564,08	7563,24	6274,72	6724,54	1658,17	1576,79	544,66	165,49	226,37	630,71	41915,19
4625011	202303	Total 65-100		4158,46	3372,95	2824,77	1301,60	1792,91	4208,23	1413,83	1695,49	1474,61	6921,85	13494,77	10866,89	11498,93	3077,21	2709,46	1133,79	279,61	345,21	1263,45	73834,01
4625011	**Total 202303**			**30229,16**	**24389,81**	**19960,59**	**12370,16**	**13225,51**	**27850,34**	**9947,00**	**12983,18**	**11441,13**	**52884,18**	**85791,74**	**70502,65**	**73327,05**	**20026,95**	**19518,23**	**9883,22**	**2238,82**	**3428,68**	**9760,84**	**509759,25**
Total 4625011				**30229,16**	**24389,81**	**19960,59**	**12370,16**	**13225,51**	**27850,34**	**9947,00**	**12983,18**	**11441,13**	**52884,18**	**85791,74**	**70502,65**	**73327,05**	**20026,95**	**19518,23**	**9883,22**	**2238,82**	**3428,68**	**9760,84**	**509759,25**
Total general				**30229,16**	**24389,81**	**19960,59**	**12370,16**	**13225,51**	**27850,34**	**9947,00**	**12983,18**	**11441,13**	**52884,18**	**85791,74**	**70502,65**	**73327,05**	**20026,95**	**19518,23**	**9883,22**	**2238,82**	**3428,68**	**9760,84**	**509759,25**

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de mes		edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202304			2438,97	1406,23	986,94	745,54	746,71	803,59	715,60	712,47	425,26	2241,30	3118,56	1753,72	1637,76	753,47	1469,02	984,24	263,22	724,76	933,56	22860,91
4625011	202304	Total		2438,97	1406,23	986,94	745,54	746,71	803,59	715,60	712,47	425,26	2241,30	3118,56	1753,72	1637,76	753,47	1469,02	984,24	263,22	724,76	933,56	22860,91
4625011	202304	0-25	hombre	2891,29	2384,34	2469,95	1405,26	1550,53	3620,98	1289,39	1417,73	1548,94	7489,07	10778,20	8125,25	8132,78	2175,02	2190,51	1102,74	272,02	262,96	1307,88	60414,84
4625011	202304	0-25	mujer	2817,74	2361,42	2404,66	1507,72	1533,82	3047,69	1308,93	1382,61	1296,59	5215,85	9431,35	7778,58	7306,37	1830,26	2066,37	1119,47	310,50	326,91	952,55	53999,39
4625011	202304	Total 0-25		5709,03	4745,76	4874,61	2912,98	3084,35	6668,68	2598,32	2800,34	2845,53	12704,92	20209,55	15903,83	15439,16	4005,29	4256,88	2222,21	582,52	589,86	2260,43	114414,23
4625011	202304	25-45	hombre	3637,34	3545,29	2923,37	1936,36	1841,97	3943,79	1866,94	1847,96	1858,91	8130,54	13005,53	10049,00	8636,55	2464,77	2676,90	1703,82	421,61	426,29	1577,85	72494,78
4625011	202304	25-45	mujer	3992,77	3695,43	3068,82	1942,99	2207,67	3672,71	1870,26	1820,87	1816,26	7206,88	12299,64	9971,84	8358,83	2342,18	2539,84	1577,40	347,17	319,70	1223,40	70274,66
4625011	202304	Total 25-45		7630,11	7240,71	5992,19	3879,36	4049,64	7616,50	3737,20	3668,83	3675,18	15337,42	25305,17	20020,83	16995,38	4806,95	5216,74	3281,22	768,78	745,98	2801,26	142769,45
4625011	202304	45-65	hombre	3884,88	3337,70	3028,69	2157,97	2047,80	4124,35	1704,97	2152,19	1972,35	9262,45	14285,17	11211,81	10347,83	2595,29	2747,52	1738,27	344,23	465,79	1735,60	79144,88
4625011	202304	45-65	mujer	4235,67	3784,46	3228,80	2071,06	2306,02	4691,40	1675,24	2031,99	1960,12	7862,92	14138,38	11825,01	10708,61	3093,42	3066,63	1725,95	339,21	358,12	1455,25	80558,24
4625011	202304	Total 45-65		8120,54	7122,16	6257,49	4229,03	4353,82	8815,75	3380,21	4184,18	3932,47	17125,38	28423,55	23036,82	21056,44	5688,71	5814,15	3464,22	683,44	823,91	3190,85	159703,12
4625011	202304	65-100	hombre	1585,59	1301,78	1111,90	706,09	727,11	1801,67	615,30	650,55	641,50	3245,39	5988,57	4563,96	4388,79	1189,04	1099,18	465,76	165,67	110,88	647,40	31006,09
4625011	202304	65-100	mujer	2229,57	1932,16	1727,22	950,41	1038,85	2572,91	793,00	886,23	827,00	3390,19	7911,31	6020,42	6176,22	1602,40	1405,01	700,01	163,20	191,22	707,54	41224,88
4625011	202304	Total 65-100		3815,16	3233,94	2839,12	1656,50	1765,96	4374,58	1408,30	1536,79	1468,50	6635,58	13899,87	10584,38	10565,01	2791,44	2504,18	1165,77	328,87	302,09	1354,94	72230,98
4625011	Total 202304			**27713,82**	**23748,80**	**20950,34**	**13423,40**	**14000,48**	**28279,10**	**11839,62**	**12902,60**	**12346,93**	**54044,60**	**90956,71**	**71299,58**	**65693,75**	**18045,86**	**19260,96**	**11117,67**	**2626,82**	**3186,61**	**10541,04**	**511978,69**
Total 4625011				**27713,82**	**23748,80**	**20950,34**	**13423,40**	**14000,48**	**28279,10**	**11839,62**	**12902,60**	**12346,93**	**54044,60**	**90956,71**	**71299,58**	**65693,75**	**18045,86**	**19260,96**	**11117,67**	**2626,82**	**3186,61**	**10541,04**	**511978,69**
Total general				**27713,82**	**23748,80**	**20950,34**	**13423,40**	**14000,48**	**28279,10**	**11839,62**	**12902,60**	**12346,93**	**54044,60**	**90956,71**	**71299,58**	**65693,75**	**18045,86**	**19260,96**	**11117,67**	**2626,82**	**3186,61**	**10541,04**	**511978,69**

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de mes		edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202305			1489,89	1518,85	809,35	646,87	579,73	844,12	1032,56	453,87	481,82	1602,04	2300,67	1753,63	1599,93	781,21	596,43	606,27	507,56	477,56	637,37	18719,71
4625011	202305	Total		1489,89	1518,85	809,35	646,87	579,73	844,12	1032,56	453,87	481,82	1602,04	2300,67	1753,63	1599,93	781,21	596,43	606,27	507,56	477,56	637,37	18719,71
4625011	202305	0-25	hombre	3164,27	2826,48	2387,71	1660,82	1460,42	3327,35	1223,57	1498,77	1580,86	6569,64	10912,13	8415,34	9075,76	2205,44	2447,02	1325,45	315,08	250,22	1403,98	62050,29
4625011	202305	0-25	mujer	3219,29	2380,64	2473,31	1686,39	1636,60	3344,65	1135,83	1392,14	1401,22	5300,89	9032,97	7805,48	8451,32	2483,33	2371,54	1170,35	204,42	302,03	900,03	56692,42
4625011	202305	Total 0-25		6383,55	5207,12	4861,03	3347,21	3097,01	6672,00	2359,39	2890,91	2982,07	11870,53	19945,10	16220,82	17527,08	4688,77	4818,56	2495,80	519,50	552,24	2304,01	118742,71
4625011	202305	25-45	hombre	3570,99	3424,69	3032,02	2030,86	2032,01	3737,31	1637,24	1679,62	1762,99	8331,83	13044,68	10070,78	9323,45	2515,14	2881,60	1749,55	352,20	475,67	1598,00	73250,63
4625011	202305	25-45	mujer	3983,25	3455,44	3049,53	2053,40	2133,73	3599,61	1674,30	1790,16	1986,85	7345,90	11965,32	10067,45	9478,55	2622,21	2622,12	1581,00	304,19	420,75	1224,42	71358,18
4625011	202305	Total 25-45		7554,24	6880,13	6081,55	4084,25	4165,74	7336,92	3311,54	3469,78	3749,84	15677,73	25010,00	20138,23	18802,00	5137,34	5503,72	3330,55	656,40	896,42	2822,42	144608,81
4625011	202305	45-65	hombre	4003,62	3448,13	3098,00	2082,24	2159,58	4216,78	1708,90	2133,63	2053,34	9404,40	14469,88	11230,80	11633,90	3059,99	3167,92	1685,32	300,41	437,64	1773,84	82068,33
4625011	202305	45-65	mujer	4327,04	3718,03	3277,78	2047,28	2401,20	4613,65	1646,80	2078,22	1958,33	7849,22	13943,14	11787,26	12105,48	3222,21	3251,65	1701,48	356,35	401,01	1622,91	82309,03
4625011	202305	Total 45-65		8330,66	7166,16	6375,78	4129,52	4560,78	8830,43	3355,70	4211,85	4011,66	17253,62	28413,03	23018,07	23739,38	6282,20	6419,57	3386,80	656,76	838,65	3396,75	164377,36
4625011	202305	65-100	hombre	1610,75	1309,10	1187,08	766,60	768,28	1682,26	604,60	691,91	682,33	3270,05	6140,44	4748,98	4949,54	1326,59	1099,83	589,89	143,24	136,38	601,88	32309,71
4625011	202305	65-100	mujer	2246,97	1775,58	1787,69	1015,26	1145,53	2261,37	794,72	930,54	873,30	3814,65	7616,09	6100,17	6542,20	1721,75	1419,79	635,58	177,52	145,00	560,22	41563,92
4625011	202305	Total 65-100		3857,72	3084,68	2974,77	1781,86	1913,81	3943,63	1399,32	1622,45	1555,63	7084,69	13756,53	10849,15	11491,74	3048,34	2519,61	1225,47	320,76	281,37	1162,10	73873,63
4625011	Total 202305			**27616,06**	**23856,94**	**21102,47**	**13989,71**	**14317,07**	**27627,10**	**11458,52**	**12648,87**	**12781,02**	**53488,61**	**89425,32**	**71979,89**	**73160,14**	**19937,86**	**19857,88**	**11044,88**	**2660,98**	**3046,24**	**10322,66**	**520322,22**
Total 4625011				**27616,06**	**23856,94**	**21102,47**	**13989,71**	**14317,07**	**27627,10**	**11458,52**	**12648,87**	**12781,02**	**53488,61**	**89425,32**	**71979,89**	**73160,14**	**19937,86**	**19857,88**	**11044,88**	**2660,98**	**3046,24**	**10322,66**	**520322,22**
Total general				**27616,06**	**23856,94**	**21102,47**	**13989,71**	**14317,07**	**27627,10**	**11458,52**	**12648,87**	**12781,02**	**53488,61**	**89425,32**	**71979,89**	**73160,14**	**19937,86**	**19857,88**	**11044,88**	**2660,98**	**3046,24**	**10322,66**	**520322,22**

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de mes		edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202306			1912,85	1337,50	997,47	568,31	558,11	1107,29	878,09	399,89	871,85	2240,73	3421,29	2012,99	1710,81	758,08	1215,02	842,67	281,68	687,74	1063,15	22865,53
4625011	202306	Total		1912,85	1337,50	997,47	568,31	558,11	1107,29	878,09	399,89	871,85	2240,73	3421,29	2012,99	1710,81	758,08	1215,02	842,67	281,68	687,74	1063,15	22865,53
4625011	202306	0-25	hombre	3088,47	2656,39	2202,51	1482,97	1610,86	3439,93	1415,30	1450,98	1497,45	7469,59	12604,58	8642,43	8581,48	2081,51	2582,63	1351,56	285,41	349,78	1369,59	64163,40
4625011	202306	0-25	mujer	2991,35	2784,58	2714,01	1443,37	1692,62	3267,41	1405,85	1496,76	1333,50	5590,95	10613,77	7695,53	7920,40	2291,11	2510,97	1152,12	263,39	379,63	936,46	58483,77
4625011	202306	Total 0-25		6079,82	5440,96	4916,52	2926,34	3303,48	6707,34	2821,15	2947,75	2830,95	13060,54	23218,35	16337,96	16501,88	4372,62	5093,60	2503,67	548,81	729,41	2306,05	122647,17
4625011	202306	25-45	hombre	3671,85	3416,32	3163,74	2167,32	1800,32	3890,51	1800,03	2076,38	2093,47	9178,29	13892,65	10285,72	8877,43	2670,10	2990,67	1701,74	437,08	428,77	1725,39	76267,80
4625011	202306	25-45	mujer	4188,55	4046,42	3135,16	2336,39	2102,49	3655,36	1864,62	2066,79	2023,22	8782,39	14103,62	10742,34	9176,90	2611,79	3026,60	1747,45	320,45	419,78	1429,71	77780,03
4625011	202306	Total 25-45		7860,40	7462,74	6298,90	4503,71	3902,81	7545,87	3664,65	4143,18	4116,69	17960,67	27996,27	21028,06	18054,33	5281,89	6017,28	3449,19	757,53	848,56	3155,10	154047,82
4625011	202306	45-65	hombre	3934,34	3431,90	3182,47	2239,70	2087,83	3928,06	1739,65	2211,87	2057,95	9863,49	16129,61	11555,00	11010,77	2902,99	3507,15	1798,44	485,00	491,37	1973,50	84531,08
4625011	202306	45-65	mujer	4581,00	4039,73	3417,27	2272,01	2503,30	4560,25	1936,76	2258,01	2025,64	8798,35	15733,59	12047,90	11808,13	3044,55	3680,56	1868,17	368,10	442,62	1574,11	86960,04
4625011	202306	Total 45-65		8515,34	7471,63	6599,73	4511,71	4591,13	8488,30	3676,41	4469,88	4083,58	18661,84	31863,20	23602,91	22818,90	5947,54	7187,72	3666,62	853,10	933,98	3547,61	171491,11
4625011	202306	65-100	hombre	1410,61	1404,69	1235,96	893,38	778,61	1795,72	804,88	919,71	768,90	3523,12	6608,53	4766,93	4659,66	1223,22	1150,08	657,47	160,50	169,64	710,29	33641,92
4625011	202306	65-100	mujer	2237,80	1841,23	1763,54	973,63	1251,15	2434,66	948,15	994,02	856,72	3948,85	8746,77	6275,09	6578,11	1619,22	1548,45	716,39	210,76	150,38	617,31	43712,21
4625011	202306	Total 65-100		3648,41	3245,93	2999,51	1867,00	2029,76	4230,38	1753,03	1913,73	1625,62	7471,97	15355,30	11042,02	11237,77	2842,45	2698,53	1373,86	371,26	320,02	1327,60	77354,13
4625011	Total 202306			**28016,82**	**24958,76**	**21812,12**	**14377,07**	**14385,29**	**28079,18**	**12793,33**	**13874,42**	**13528,69**	**59395,75**	**101854,41**	**74023,94**	**70323,69**	**19202,58**	**22212,14**	**11836,00**	**2812,37**	**3519,71**	**11399,50**	**548405,77**
Total 4625011				**28016,82**	**24958,76**	**21812,12**	**14377,07**	**14385,29**	**28079,18**	**12793,33**	**13874,42**	**13528,69**	**59395,75**	**101854,41**	**74023,94**	**70323,69**	**19202,58**	**22212,14**	**11836,00**	**2812,37**	**3519,71**	**11399,50**	**548405,77**
Total general				**28016,82**	**24958,76**	**21812,12**	**14377,07**	**14385,29**	**28079,18**	**12793,33**	**13874,42**	**13528,69**	**59395,75**	**101854,41**	**74023,94**	**70323,69**	**19202,58**	**22212,14**	**11836,00**	**2812,37**	**3519,71**	**11399,50**	**548405,77**

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de mes	edad		sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202307	0-25	H	2515,38	2408,26	2084,89	1423,39	1401,33	2891,59	1056,20	2011,85	1661,64	7634,00	11489,95	8095,28	6343,38	1436,18	2815,20	1143,75	425,68	495,84	1323,60	58657,39
4625011	202307	0-25	M	2594,32	2094,47	2407,37	1508,30	1221,44	2646,71	1150,50	1589,91	1569,32	5787,66	10340,03	7486,63	6115,42	1825,11	2504,27	1483,36	96,32	260,46	1177,15	53858,74
4625011	202307	Total 0-25		5109,70	4502,73	4492,26	2931,69	2622,77	5538,30	2206,70	3601,76	3230,96	13421,66	21829,98	15581,91	12458,80	3261,29	5319,47	2627,11	522,00	756,30	2500,75	112516,13
4625011	202307	25-45	H	3654,46	3246,10	2888,77	2393,99	2303,08	3600,15	1931,52	2318,83	2155,27	9057,02	14047,01	10161,46	7949,59	2455,14	3431,81	1957,28	393,99	484,76	1817,17	76247,40
4625011	202307	25-45	M	4084,45	3495,70	3529,97	2377,65	2364,40	3338,16	2056,75	2458,18	2042,97	8495,00	14096,76	10251,20	8109,56	2323,79	3372,47	2043,19	345,01	471,85	1486,68	76743,72
4625011	202307	Total 25-45		7738,91	6741,80	6418,73	4771,63	4667,48	6938,31	3988,27	4777,01	4198,25	17552,01	28143,78	20412,65	16059,15	4778,93	6804,29	4000,47	739,00	956,60	3303,85	152991,12
4625011	202307	45-65	H	3507,87	3099,09	3015,15	2371,38	1988,34	3448,59	1751,25	2535,10	2173,34	10230,94	15037,17	11331,79	8624,61	2058,18	3636,06	1868,67	393,04	555,77	1859,66	79485,99
4625011	202307	45-65	M	3735,67	3455,68	3445,86	2351,28	2331,10	4047,87	1832,63	2408,16	2252,87	9188,12	15275,99	11732,29	9344,06	2803,16	3947,44	1979,04	456,87	550,56	1605,97	82744,62
4625011	202307	Total 45-65		7243,53	6554,77	6461,02	4722,67	4319,44	7496,46	3583,88	4943,26	4426,21	19419,07	30313,16	23064,07	17968,67	4861,34	7583,50	3847,71	849,91	1106,33	3465,63	162230,61
4625011	202307	65-100	H	1246,68	1002,11	878,03	694,21	777,86	1406,53	517,57	905,41	633,24	3359,22	5403,48	4019,69	3961,34	1014,38	1129,24	530,98	132,79	98,65	698,46	28409,85
4625011	202307	65-100	M	1513,90	1659,19	1501,33	999,08	1156,29	2227,61	1048,90	1023,28	969,09	3638,41	7390,76	5939,45	5236,40	1579,85	1545,79	643,60	147,83	251,25	714,50	39186,50
4625011	202307	Total 65-100		2760,58	2661,29	2379,36	1693,29	1934,15	3634,14	1566,47	1928,69	1602,33	6997,63	12794,23	9959,15	9197,74	2594,23	2675,03	1174,58	280,62	349,90	1412,97	67596,36
4625011	202307	NA	NA	2181,94	1368,11	1098,87	611,64	484,25	919,70	756,12	385,74	541,18	2338,50	3460,86	2371,00	1512,15	711,92	729,33	509,45	417,95	478,81	1010,41	21887,93
4625011	202307	Total NA		2181,94	1368,11	1098,87	611,64	484,25	919,70	756,12	385,74	541,18	2338,50	3460,86	2371,00	1512,15	711,92	729,33	509,45	417,95	478,81	1010,41	21887,93
4625011	Total 202307			25034,66	21828,69	20850,23	14730,91	14028,09	24526,90	12101,44	15636,46	13998,92	59728,86	96542,00	71388,79	57196,51	16207,72	23111,61	12159,33	2809,48	3647,94	11693,60	517222,14
Total 4625011				25034,66	21828,69	20850,23	14730,91	14028,09	24526,90	12101,44	15636,46	13998,92	59728,86	96542,00	71388,79	57196,51	16207,72	23111,61	12159,33	2809,48	3647,94	11693,60	517222,14
Total general				25034,66	21828,69	20850,23	14730,91	14028,09	24526,90	12101,44	15636,46	13998,92	59728,86	96542,00	71388,79	57196,51	16207,72	23111,61	12159,33	2809,48	3647,94	11693,60	517222,14

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de mes	edad		sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202308	0-25	H	1626,01	1872,06	1647,58	1377,40	785,83	1960,22	879,15	1000,71	1233,83	6552,84	9403,90	6880,01	4653,71	1137,34	2274,33	1269,56	234,84	414,77	1354,99	46559,09
4625011	202308	0-25	M	2094,37	2129,33	1720,83	1165,88	1173,38	2120,81	1072,53	1222,83	1214,59	5151,69	8339,96	7053,00	4658,26	1160,12	1954,48	1041,73	245,57	424,86	1227,19	45171,41
4625011	202308	Total 0-25		3720,39	4001,39	3368,41	2543,28	1959,21	4081,04	1951,68	2223,54	2448,41	11704,53	17743,86	13933,01	9311,98	2297,46	4228,81	2311,29	480,41	839,63	2582,18	91730,50
4625011	202308	25-45	H	3221,29	2324,51	2326,37	1827,78	1595,81	2989,78	1485,23	1842,25	1729,74	8568,09	12590,01	9213,93	7030,37	1730,54	2793,34	1712,79	355,88	548,11	1944,32	65830,10
4625011	202308	25-45	M	3557,81	2925,70	2691,29	2030,96	1762,32	2817,50	1702,38	1883,40	2219,17	8133,26	12212,69	9804,33	7347,82	2141,58	2738,65	1865,54	318,70	435,36	1530,39	68118,83
4625011	202308	Total 25-45		6779,09	5250,21	5017,66	3858,74	3358,13	5807,28	3187,61	3725,64	3948,91	16701,35	24802,69	19018,26	14378,18	3872,12	5531,99	3578,33	674,58	983,47	3474,71	133948,92
4625011	202308	45-65	H	2835,86	2115,99	2415,70	1908,88	1516,57	3260,84	1404,79	1968,14	1755,40	8734,81	13505,29	10422,23	7671,30	1747,03	2621,56	1610,34	360,43	391,11	1865,12	68111,38
4625011	202308	45-65	M	3109,13	2818,95	2759,29	1700,96	1659,29	3518,98	1515,29	2131,73	1941,09	7907,33	12909,88	10225,89	8003,78	2294,24	2775,04	1700,09	343,66	486,75	1457,28	69258,63
4625011	202308	Total 45-65		5944,99	4934,94	5174,99	3609,84	3175,86	6779,81	2920,08	4099,87	3696,49	16642,14	26415,18	20648,12	15675,08	4041,27	5396,60	3310,43	704,09	877,86	3322,40	137370,01
4625011	202308	65-100	H	989,42	839,90	741,30	538,09	573,02	1066,51	406,95	653,72	570,04	3368,97	5034,73	3859,94	3255,26	640,04	969,43	534,71	110,64	103,03	678,04	24933,72
4625011	202308	65-100	M	1461,58	1497,39	1162,58	873,00	803,27	1611,19	511,41	901,23	565,90	3132,38	6881,40	5077,63	4690,45	1179,25	1255,57	665,09	86,09	176,60	562,18	33094,19
4625011	202308	Total 65-100		2451,00	2337,29	1903,88	1411,08	1376,28	2677,70	918,36	1554,95	1135,94	6501,35	11916,13	8937,57	7945,71	1819,29	2225,00	1199,80	196,73	279,64	1240,22	58027,91
4625011	202308	NA	NA	1652,25	1350,40	1447,72	651,37	745,30	588,09	595,82	470,28	223,47	1740,18	3351,68	1863,84	1481,24	327,72	903,64	320,10	496,32	69,26	410,90	18689,58
4625011	202308	Total NA		1652,25	1350,40	1447,72	651,37	745,30	588,09	595,82	470,28	223,47	1740,18	3351,68	1863,84	1481,24	327,72	903,64	320,10	496,32	69,26	410,90	18689,58
4625011	Total 202308			20547,71	17874,23	16912,66	12074,31	10614,79	19933,92	9573,54	12074,28	11453,22	53289,55	84229,54	64400,79	48792,19	12357,86	18286,03	10719,94	2552,13	3049,85	11030,41	439766,93
Total 4625011				20547,71	17874,23	16912,66	12074,31	10614,79	19933,92	9573,54	12074,28	11453,22	53289,55	84229,54	64400,79	48792,19	12357,86	18286,03	10719,94	2552,13	3049,85	11030,41	439766,93
Total general				20547,71	17874,23	16912,66	12074,31	10614,79	19933,92	9573,54	12074,28	11453,22	53289,55	84229,54	64400,79	48792,19	12357,86	18286,03	10719,94	2552,13	3049,85	11030,41	439766,93

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de mes	edad		sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202309	0-25	H	2440,72	2262,68	2005,54	1281,32	1357,62	3247,40	1265,45	1337,21	1089,05	6399,00	10238,33	7665,96	7483,52	2305,37	2171,37	1068,54	209,99	476,25	738,15	55043,47
4625011	202309	0-25	M	2589,73	1960,75	2159,04	1502,37	1634,85	3089,79	827,24	1211,61	1026,29	4975,18	8828,50	7505,64	7626,38	1848,37	2052,73	1209,33	237,11	170,99	671,28	51127,16
4625011	202309	Total 0-25		5030,44	4223,43	4164,58	2783,69	2992,47	6337,19	2092,69	2548,81	2115,34	11374,18	19066,84	15171,61	15109,90	4153,74	4224,10	2277,87	447,10	647,24	1409,43	106170,64
4625011	202309	25-45	H	3200,58	2622,14	2562,31	1854,14	1974,35	3484,37	1244,03	1774,39	1607,31	7975,74	11902,96	9441,71	8682,54	2131,25	2891,71	1632,38	393,31	386,69	1439,28	67201,19
4625011	202309	25-45	M	3646,83	2808,25	2687,24	1825,16	1825,62	3552,06	1324,59	1762,05	1423,52	6900,42	11138,66	8867,28	8702,70	2475,16	2759,13	1404,67	317,66	327,68	1078,64	64827,31
4625011	202309	Total 25-45		6847,41	5430,39	5249,55	3679,30	3799,96	7036,43	2568,62	3536,44	3030,83	14876,16	23041,63	18308,99	17385,24	4606,42	5650,83	3037,05	710,97	714,37	2517,93	132028,50
4625011	202309	45-65	H	3814,85	2800,13	2825,54	2015,80	2024,95	4190,42	1482,59	2234,11	1768,14	8989,78	13804,27	10872,32	11224,62	2929,38	3199,88	1671,50	344,80	475,41	1780,50	78449,00
4625011	202309	45-65	M	3825,26	3103,95	3336,08	1944,78	2028,62	4379,38	1409,49	1928,94	1652,92	6928,05	12768,87	11388,74	11847,23	3010,46	3139,28	1598,08	399,83	452,65	1231,62	76374,21
4625011	202309	Total 45-65		7640,11	5904,08	6161,62	3960,58	4053,57	8569,80	2892,08	4163,05	3421,06	15917,83	26573,14	22261,06	23071,85	5939,83	6339,16	3269,58	744,63	928,06	3012,12	154823,21
4625011	202309	65-100	H	1236,51	1041,26	937,85	594,01	698,97	1690,05	414,50	782,44	582,52	2800,50	5139,21	4079,08	4498,90	1000,35	1072,52	385,17	130,99	95,58	602,59	27782,98
4625011	202309	65-100	M	1679,28	1402,72	1123,08	751,09	995,18	2319,92	633,68	986,71	748,18	3282,51	6846,93	5232,93	5958,51	1461,94	1092,92	490,90	174,58	127,54	487,88	35796,50
4625011	202309	Total 65-100		2915,79	2443,98	2060,93	1345,09	1694,15	4009,97	1048,18	1769,16	1330,70	6083,00	11986,14	9312,01	10457,40	2462,29	2165,44	876,07	305,58	223,12	1090,46	63579,48
4625011	202309	NA	NA	1104,45	2265,79	751,62	686,56	359,78	967,20	631,01	339,17	1229,15	1555,63	2031,22	1124,62	1650,68	460,32	1013,18	313,89	380,66	298,41	1009,94	18173,27
4625011	202309	Total NA		1104,45	2265,79	751,62	686,56	359,78	967,20	631,01	339,17	1229,15	1555,63	2031,22	1124,62	1650,68	460,32	1013,18	313,89	380,66	298,41	1009,94	18173,27
4625011	Total 202309			23538,20	20267,66	18388,30	12455,22	12899,93	26920,58	9232,58	12356,63	11127,09	49806,80	82698,97	66178,28	67675,07	17622,59	19392,71	9774,46	2588,94	2811,21	9039,88	474775,09
Total 4625011				23538,20	20267,66	18388,30	12455,22	12899,93	26920,58	9232,58	12356,63	11127,09	49806,80	82698,97	66178,28	67675,07	17622,59	19392,71	9774,46	2588,94	2811,21	9039,88	474775,09
Total general				23538,20	20267,66	18388,30	12455,22	12899,93	26920,58	9232,58	12356,63	11127,09	49806,80	82698,97	66178,28	67675,07	17622,59	19392,71	9774,46	2588,94	2811,21	9039,88	474775,09

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de mes	edad	sexo		4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202310	0-25	H	2353,67	2407,03	1880,60	1452,08	1407,51	3132,93	1051,37	1507,87	967,69	6324,99	9869,05	7324,36	8306,00	2295,83	2336,05	978,66	267,31	432,33	1007,59	55302,90
4625011	202310	0-25	M	3043,74	2269,32	2099,09	1549,32	1409,42	3163,14	1035,39	1452,65	948,57	4863,32	7976,07	7479,13	7579,37	2083,92	1786,06	954,98	166,04	133,13	840,29	50832,93
4625011	202310	Total 0-25		5397,41	4676,35	3979,70	3001,39	2816,92	6296,07	2086,76	2960,52	1916,26	11188,31	17845,12	14803,49	15885,36	4379,75	4122,10	1933,63	433,35	565,46	1847,88	106135,83
4625011	202310	25-45	H	3132,62	2969,71	2449,44	1922,50	1617,29	3668,08	1150,24	1700,88	1508,73	8092,27	11871,95	9453,99	8996,73	2409,04	2669,06	1505,58	358,25	402,22	1496,95	67375,52
4625011	202310	25-45	M	3589,67	3027,41	2867,44	1797,10	1755,66	3662,64	1295,83	1757,86	1459,90	6621,58	10691,61	9543,06	8964,25	2487,75	2734,52	1445,29	287,23	262,41	1054,54	65305,73
4625011	202310	Total 25-45		6722,29	5997,12	5316,88	3719,60	3372,95	7330,71	2446,07	3458,73	2968,63	14713,85	22563,56	18997,05	17960,98	4896,79	5403,58	2950,87	645,47	664,63	2551,49	132681,25
4625011	202310	45-65	H	3752,72	3308,41	2749,67	2041,01	2113,89	4726,80	1393,56	2317,12	1586,79	9197,83	13589,34	11118,04	11592,11	2865,57	3293,87	1611,46	360,65	516,36	1556,27	79691,48
4625011	202310	45-65	M	3706,73	3501,91	2697,91	1843,32	2164,37	4770,62	1562,47	2098,72	1581,34	7118,32	12632,75	11057,95	12491,36	3362,78	3419,86	1336,84	387,87	395,45	1167,89	77298,48
4625011	202310	Total 45-65		7459,45	6810,32	5447,58	3884,33	4278,27	9497,43	2956,03	4415,84	3168,13	16316,15	26222,10	22176,00	24083,47	6228,35	6713,74	2948,30	748,52	911,81	2724,15	156989,96
4625011	202310	65-100	H	1360,38	1057,65	948,60	758,02	741,01	1763,07	424,99	691,42	540,93	2877,18	5475,59	4047,08	4799,60	1262,58	940,13	367,14	136,22	111,44	516,20	28819,21
4625011	202310	65-100	M	1761,62	1589,40	1428,48	785,97	953,40	2209,47	556,76	811,65	721,15	3255,43	6437,60	5560,12	6276,49	1608,94	1186,84	502,88	150,03	123,71	435,16	36355,09
4625011	202310	Total 65-100		3121,99	2647,05	2377,08	1544,00	1694,41	3972,54	981,76	1503,06	1262,08	6132,61	11913,19	9607,20	11076,10	2871,52	2126,96	870,03	286,24	235,15	951,35	65174,30
4625011	202310	NA	NA	1498,72	1066,92	992,53	626,84	617,61	1780,55	665,31	344,78	1639,93	1555,97	2570,80	1813,86	2073,84	690,92	817,49	240,75	332,30	741,40	1036,89	21107,41
4625011	202310	Total NA		1498,72	1066,92	992,53	626,84	617,61	1780,55	665,31	344,78	1639,93	1555,97	2570,80	1813,86	2073,84	690,92	817,49	240,75	332,30	741,40	1036,89	21107,41
4625011	Total 202310			24199,86	21197,76	18113,76	12776,16	12780,16	28877,29	9135,92	12682,93	10955,02	49906,89	81114,76	67397,60	71079,75	19067,33	19183,87	8943,58	2445,89	3118,45	9111,77	482088,75
Total 4625011				24199,86	21197,76	18113,76	12776,16	12780,16	28877,29	9135,92	12682,93	10955,02	49906,89	81114,76	67397,60	71079,75	19067,33	19183,87	8943,58	2445,89	3118,45	9111,77	482088,75
Total general				24199,86	21197,76	18113,76	12776,16	12780,16	28877,29	9135,92	12682,93	10955,02	49906,89	81114,76	67397,60	71079,75	19067,33	19183,87	8943,58	2445,89	3118,45	9111,77	482088,75

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de mes	edad	sexo		4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202311	0-25	H	2689,48	2613,21	1849,28	1426,41	1370,44	3214,43	1098,55	1364,53	1255,28	6686,74	9928,53	8223,59	8438,12	2262,30	2125,26	1044,86	264,26	258,67	1088,58	57202,51
4625011	202311	0-25	M	2807,88	2373,07	1923,97	1270,25	1308,69	2712,06	1102,79	1227,14	936,13	5003,76	8796,33	7637,66	8297,19	1869,61	2170,57	984,82	135,31	206,23	816,90	51580,35
4625011	202311	Total 0-25		5497,35	4986,28	3773,24	2696,66	2679,13	5926,49	2201,35	2591,66	2191,41	11690,50	18724,85	15861,25	16735,32	4131,91	4295,83	2029,68	399,57	464,90	1905,48	108782,86
4625011	202311	25-45	H	3370,76	3106,11	2296,18	1731,38	1677,56	3445,08	1323,35	1699,26	1553,94	7931,98	11100,26	9713,54	9077,97	2452,72	2737,34	1217,03	389,57	316,58	1372,14	66512,72
4625011	202311	25-45	M	3593,88	3310,33	2278,68	1920,68	1743,22	3819,43	1186,21	1727,52	1542,68	6616,51	10650,19	9574,09	9173,67	2457,14	2803,67	1218,95	333,51	291,55	1101,59	65343,48
4625011	202311	Total 25-45		6964,63	6416,44	4574,86	3652,06	3420,78	7264,51	2509,56	3426,77	3096,62	14548,48	21750,45	19287,63	18251,64	4909,85	5541,01	2435,98	723,07	608,13	2473,73	131856,20
4625011	202311	45-65	H	3926,49	3238,58	2634,35	1978,02	1841,86	4516,51	1379,81	1870,51	1723,08	8640,04	12898,67	11226,12	11789,66	2976,90	3187,92	1457,45	296,77	290,79	1681,63	77555,16
4625011	202311	45-65	M	4172,14	3490,91	2731,67	1989,43	1878,05	4654,41	1504,39	1884,22	1749,98	7492,77	12079,94	11429,11	12249,88	3131,72	3295,78	1246,72	301,39	369,48	1235,71	76887,70
4625011	202311	Total 45-65		8098,64	6729,49	5366,02	3967,44	3719,91	9170,93	2884,20	3754,72	3473,06	16132,81	24978,61	22655,22	24039,55	6108,62	6483,71	2704,17	598,16	660,26	2917,35	154442,86
4625011	202311	65-100	H	1566,87	1129,44	984,51	607,44	654,90	1945,82	516,30	641,76	635,05	3051,97	5382,68	4727,73	4878,96	1104,40	1100,52	417,55	170,06	86,02	481,49	30083,46
4625011	202311	65-100	M	1918,50	1548,70	1313,40	760,87	926,15	2531,26	519,98	772,25	766,19	3527,40	6840,88	6239,81	6447,39	1654,39	1248,99	524,60	151,99	135,29	504,27	38332,30
4625011	202311	Total 65-100		3485,37	2678,14	2297,91	1368,31	1581,05	4477,08	1036,28	1414,02	1401,23	6579,37	12223,57	10967,54	11326,35	2758,79	2349,51	942,15	322,06	221,31	985,76	68415,77
4625011	202311	NA	NA	1607,27	1368,39	1119,23	747,38	612,83	1316,11	787,90	357,43	427,62	1547,69	2577,96	1809,69	2165,08	1007,92	653,78	653,09	232,45	675,26	481,13	20148,22
4625011	202311	Total NA		1607,27	1368,39	1119,23	747,38	612,83	1316,11	787,90	357,43	427,62	1547,69	2577,96	1809,69	2165,08	1007,92	653,78	653,09	232,45	675,26	481,13	20148,22
4625011	Total 202311			25653,26	22178,74	17131,25	12431,86	12013,69	28155,12	9419,29	11544,61	10589,93	50498,85	80255,44	70581,33	72517,93	18917,09	19323,84	8765,08	2275,31	2629,86	8763,44	483645,90
Total 4625011				25653,26	22178,74	17131,25	12431,86	12013,69	28155,12	9419,29	11544,61	10589,93	50498,85	80255,44	70581,33	72517,93	18917,09	19323,84	8765,08	2275,31	2629,86	8763,44	483645,90
Total general				25653,26	22178,74	17131,25	12431,86	12013,69	28155,12	9419,29	11544,61	10589,93	50498,85	80255,44	70581,33	72517,93	18917,09	19323,84	8765,08	2275,31	2629,86	8763,44	483645,90

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de mes	edad	sexo		4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202312	0-25	H	2898,71	2696,64	2278,42	1488,14	1547,70	2837,12	1096,20	1465,44	1377,62	6612,84	10048,90	8312,71	8597,94	2054,39	2407,84	1184,20	369,57	437,88	1097,77	58810,01
4625011	202312	0-25	M	3082,24	2383,71	2253,70	1380,41	1461,53	2928,13	1045,55	1457,23	1325,79	5633,50	8731,47	8157,49	8242,66	1957,19	2103,82	1082,25	234,57	302,13	900,77	54664,10
4625011	202312	Total 0-25		5980,95	5080,34	4532,11	2868,55	3009,23	5765,24	2141,75	2922,67	2703,41	12246,34	18780,37	16470,19	16840,60	4011,58	4511,66	2266,44	604,14	740,01	1998,54	113474,11
4625011	202312	25-45	H	3680,46	3397,46	2649,71	1941,16	1728,50	3829,13	1405,68	1712,73	1865,06	8278,33	11758,25	10043,88	9188,15	2549,62	2752,03	1449,61	381,06	501,49	1439,58	70551,87
4625011	202312	25-45	M	3991,62	3440,99	2707,73	2032,86	1710,68	3824,76	1337,58	1707,64	1719,77	7166,17	10633,02	9718,33	8980,94	2350,94	2812,37	1430,40	324,19	361,07	1015,54	67266,58
4625011	202312	Total 25-45		7672,08	6838,45	5357,43	3974,03	3439,18	7653,89	2743,26	3420,37	3584,82	15444,50	22391,27	19762,21	18169,08	4900,56	5564,40	2880,00	705,25	862,56	2455,12	137818,46
4625011	202312	45-65	H	4370,85	3682,72	2923,44	2211,42	2134,06	4534,69	1564,83	2275,35	2062,37	9167,01	13188,06	11726,27	11962,72	3090,97	3176,64	1547,19	369,08	536,64	1658,58	82182,88
4625011	202312	45-65	M	4538,08	3978,22	3037,22	1978,23	1895,82	4642,26	1436,20	1838,58	1778,00	7545,35	12468,62	12128,33	12136,14	3355,81	3058,51	1334,81	372,68	423,07	1240,13	79186,05
4625011	202312	Total 45-65		8908,93	7660,94	5960,66	4189,66	4029,88	9176,95	3001,02	4113,93	3840,37	16712,36	25656,68	23854,59	24098,86	6446,78	6235,15	2882,01	741,76	959,71	2898,70	161368,93
4625011	202312	65-100	H	1712,89	1264,71	1117,88	734,26	769,17	1841,49	506,67	718,56	704,34	3036,51	5392,81	4859,89	4957,16	1289,62	1156,80	432,41	139,33	136,60	493,47	31264,55
4625011	202312	65-100	M	2139,33	1788,93	1442,79	909,79	912,94	2612,58	647,94	857,89	752,30	3600,46	7275,19	6120,46	6656,79	1638,77	1431,93	461,28	191,62	205,03	638,55	40284,57
4625011	202312	Total 65-100		3852,22	3053,64	2560,67	1644,05	1682,11	4454,07	1154,60	1576,45	1456,65	6636,97	12668,00	10980,35	11613,95	2928,39	2588,73	893,68	330,95	341,62	1132,03	71549,12
4625011	202312	NA	NA	1746,56	1284,30	1063,26	574,68	562,06	1300,87	249,38	371,20	404,01	1974,05	2664,46	1409,80	2017,09	953,24	737,51	239,02	480,19	665,07	626,25	19322,99
4625011	202312	Total NA		1746,56	1284,30	1063,26	574,68	562,06	1300,87	249,38	371,20	404,01	1974,05	2664,46	1409,80	2017,09	953,24	737,51	239,02	480,19	665,07	626,25	19322,99
4625011	Total 202312			28160,74	23917,68	19474,13	13250,95	12722,44	28351,02	9290,01	12404,60	11989,27	53014,22	82160,77	72477,14	72739,58	19240,55	19637,45	9161,15	2862,30	3568,98	9110,63	503533,60
Total 4625011				28160,74	23917,68	19474,13	13250,95	12722,44	28351,02	9290,01	12404,60	11989,27	53014,22	82160,77	72477,14	72739,58	19240,55	19637,45	9161,15	2862,30	3568,98	9110,63	503533,60
Total general				28160,74	23917,68	19474,13	13250,95	12722,44	28351,02	9290,01	12404,60	11989,27	53014,22	82160,77	72477,14	72739,58	19240,55	19637,45	9161,15	2862,30	3568,98	9110,63	503533,60

AÑO 2022 DISTRITO 4625011 DESTINO

Suma de personas			Etiquetas de columna																		
Etiquetas de mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011 202201			958,25	637,13	456,13	804,33	389,49	882,21	738,92	213,77	362,39	1779,64	1314,44	1042,27	985,22	614,44	622,16	624,56	449,81	334,98	446,88	13657,03
4625011 202201	Total		958,25	637,13	456,13	804,33	389,49	882,21	738,92	213,77	362,39	1779,64	1314,44	1042,27	985,22	614,44	622,16	624,56	449,81	334,98	446,88	13657,03
4625011 202201	0-25	hombre	1682,03	1853,64	1374,99	1140,70	1080,17	2875,49	766,67	1063,84	1077,05	5046,98	8189,97	6914,08	6528,16	2559,75	1997,55	803,24	245,99	219,99	869,76	46290,03
4625011 202201	0-25	mujer	1930,85	1896,45	1600,48	967,21	1131,01	2798,30	861,05	875,70	1053,97	3885,86	7334,95	6238,33	6450,48	2247,07	1944,34	704,66	167,56	177,62	639,09	42904,98
4625011 202201	Total 0-25		3612,88	3750,09	2975,47	2107,91	2211,17	5673,79	1627,72	1939,54	2131,03	8932,84	15524,92	13152,41	12978,64	4806,82	3941,89	1507,90	413,55	397,60	1508,85	89195,01
4625011 202201	25-45	hombre	2300,17	2605,42	1875,59	1368,81	1439,15	3189,79	1144,03	1310,43	1589,78	6776,20	10177,61	8302,72	7060,56	2657,74	2434,81	1179,01	328,38	368,54	1428,28	57537,00
4625011 202201	25-45	mujer	2432,80	2581,17	1913,25	1478,04	1480,05	3196,56	1151,25	1333,32	1461,82	5638,11	9216,99	7953,29	6705,26	2562,21	2178,37	1013,45	232,07	276,93	841,35	53646,28
4625011 202201	Total 25-45		4732,97	5186,59	3788,84	2846,85	2919,20	6386,35	2295,28	2643,75	3051,60	12414,31	19394,59	16256,01	13765,82	5219,95	4613,18	2192,46	560,45	645,46	2269,64	111183,28
4625011 202201	45-65	hombre	2407,96	2573,44	1926,71	1435,67	1679,85	3593,82	1208,11	1429,29	1753,80	7415,56	11037,83	9002,58	8099,78	3114,43	2419,53	1076,23	223,53	388,61	1413,60	62200,32
4625011 202201	45-65	mujer	2560,73	2615,61	2069,73	1370,80	1589,09	3776,68	1119,24	1651,90	1662,08	6302,20	10138,33	9606,87	8596,54	3201,54	2514,70	1010,43	252,68	356,91	991,41	61387,45
4625011 202201	Total 45-65		4968,68	5189,05	3996,45	2806,47	3268,94	7370,49	2327,35	3081,19	3415,89	13717,76	21176,16	18609,45	16696,32	6315,96	4934,22	2086,65	476,21	745,52	2405,00	123587,77
4625011 202201	65-100	hombre	944,16	901,11	811,25	505,30	588,11	1454,55	397,20	503,92	535,98	2455,57	4726,75	3839,30	3734,48	1186,99	923,87	459,10	120,66	171,32	462,26	24721,88
4625011 202201	65-100	mujer	1394,69	1172,51	974,79	677,71	785,32	2096,69	572,38	587,84	779,24	2663,25	6009,11	4848,15	5209,39	1549,88	1204,12	460,17	93,62	176,26	444,48	31699,60
4625011 202201	Total 65-100		2338,85	2073,62	1786,03	1183,01	1373,43	3551,24	969,58	1091,76	1315,22	5118,82	10735,87	8687,45	8943,87	2736,86	2127,99	919,27	214,28	347,57	906,74	56421,48
4625011 Total 202201			16611,639	16836,489	13002,921	9748,57	10162,229	23864,077	7958,848	8970,01	10276,123	41963,37	68145,976	57747,596	53369,867	19694,029	16239,442	7330,849	2114,29	2471,13	7537,116	394044,571
Total 4625011			16611,639	16836,489	13002,921	9748,57	10162,229	23864,077	7958,848	8970,01	10276,123	41963,37	68145,976	57747,596	53369,867	19694,029	16239,442	7330,849	2114,29	2471,13	7537,116	394044,571
Total general			16611,639	16836,489	13002,921	9748,57	10162,229	23864,077	7958,848	8970,01	10276,123	41963,37	68145,976	57747,596	53369,867	19694,029	16239,442	7330,849	2114,29	2471,13	7537,116	394044,571

Suma de personas			Etiquetas de columna																		
Etiquetas de mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011 202202			1522,46	1423,87	914,37	586,76	477,19	995,15	334,45	335,48	342,87	1838,97	2627,53	1849,90	910,25	655,49	517,66	378,17	518,75	727,77	690,05	17647,16
4625011 202202	Total		1522,46	1423,87	914,37	586,76	477,19	995,15	334,45	335,48	342,87	1838,97	2627,53	1849,90	910,25	655,49	517,66	378,17	518,75	727,77	690,05	17647,16
4625011 202202	0-25	hombre	2316,93	2046,50	1708,78	1283,15	1381,58	3304,33	1039,67	981,64	1291,13	5924,48	9973,84	7657,60	7762,91	2540,18	2415,98	1097,16	170,07	343,30	1101,34	54340,56
4625011 202202	0-25	mujer	2450,90	2367,22	1722,82	1095,97	1513,15	3164,27	949,51	1168,92	1202,31	4942,56	8893,61	7153,15	7166,59	3315,11	2431,36	844,58	192,98	157,03	745,18	51477,21
4625011 202202	Total 0-25		4767,83	4413,71	3431,60	2379,12	2894,72	6468,60	1989,18	2150,56	2493,44	10867,03	18867,45	14810,75	14929,51	5855,29	4847,34	1941,74	363,04	500,32	1846,52	105817,77
4625011 202202	25-45	hombre	2989,22	3061,78	2165,69	1646,37	1561,65	3617,26	1370,27	1512,75	1690,54	7811,02	12109,87	8823,10	7944,13	2786,04	2674,86	1320,84	326,52	346,62	1530,09	65288,60
4625011 202202	25-45	mujer	2984,50	3122,29	2069,64	1611,34	1598,09	3731,36	1258,30	1501,09	1542,79	6436,58	10952,07	8882,49	7849,72	3092,59	2676,61	1201,98	264,80	273,21	1059,45	62108,89
4625011 202202	Total 25-45		5973,71	6184,07	4235,33	3257,71	3159,74	7348,62	2628,56	3013,84	3233,33	14247,60	23061,94	17705,60	15793,85	5878,63	5351,47	2522,81	591,32	619,83	2589,53	127397,49
4625011 202202	45-65	hombre	2962,38	2905,54	2201,86	1699,55	1783,44	4434,13	1512,60	1692,24	1771,14	8065,88	13133,83	9589,60	9576,05	3478,81	2795,38	1350,79	310,47	352,25	1687,96	71303,88
4625011 202202	45-65	mujer	3067,41	3117,65	2337,10	1728,99	1881,95	4529,09	1592,33	1767,18	1646,57	7012,61	12266,28	10098,93	9863,82	3874,76	3018,64	1367,63	244,22	305,50	1083,27	70803,92
4625011 202202	Total 45-65		6029,79	6023,19	4538,96	3428,54	3665,40	8963,21	3104,93	3459,42	3417,71	15078,49	25400,10	19688,53	19439,87	7353,57	5814,02	2718,42	554,69	657,75	2771,23	142107,81
4625011 202202	65-100	hombre	1296,95	1067,28	873,28	565,15	659,48	1789,11	470,40	595,23	639,10	2953,24	5443,07	4098,92	4355,79	1446,19	1029,46	484,95	96,88	115,94	540,51	28520,93
4625011 202202	65-100	mujer	1551,46	1468,74	1153,04	783,77	909,03	2523,68	687,95	657,10	734,56	3122,95	7165,46	5229,06	5698,28	1833,58	1322,07	472,06	143,17	103,18	463,11	36022,25
4625011 202202	Total 65-100		2848,41	2536,02	2026,32	1348,93	1568,51	4312,79	1158,36	1252,34	1373,67	6076,18	12608,53	9327,99	10054,07	3279,77	2351,53	957,02	240,04	219,12	1003,62	64543,18
4625011 Total 202202			21142,21	20580,87	15146,59	11001,05	11765,56	28088,37	9215,48	10211,64	10861,02	48108,28	82565,55	63382,75	61127,54	23022,75	18882,02	8518,16	2267,85	2724,79	8900,95	457513,40
Total 4625011			21142,21	20580,87	15146,59	11001,05	11765,56	28088,37	9215,48	10211,64	10861,02	48108,28	82565,55	63382,75	61127,54	23022,75	18882,02	8518,16	2267,85	2724,79	8900,95	457513,40
Total general			21142,21	20580,87	15146,59	11001,05	11765,56	28088,37	9215,48	10211,64	10861,02	48108,28	82565,55	63382,75	61127,54	23022,75	18882,02	8518,16	2267,85	2724,79	8900,95	457513,40

Suma de personas			Etiquetas de columna																		
Etiquetas de mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011 202203			1279,90	1151,19	559,08	303,01	275,43	983,65	383,21	387,75	346,58	2600,43	1791,13	1189,58	1692,65	575,61	834,77	856,62	452,79	767,34	435,93	16866,65
4625011 202203	Total		1279,90	1151,19	559,08	303,01	275,43	983,65	383,21	387,75	346,58	2600,43	1791,13	1189,58	1692,65	575,61	834,77	856,62	452,79	767,34	435,93	16866,65
4625011 202203	0-25	hombre	2229,24	2203,83	1566,44	1297,25	1094,07	3177,34	1010,07	983,50	1180,56	5482,28	8861,64	7255,47	7160,63	2561,11	1973,57	777,39	147,36	338,58	920,47	50220,77
4625011 202203	0-25	mujer	2323,79	2033,77	1611,73	1349,59	1232,97	3159,33	830,44	1040,55	1142,02	4357,31	7881,63	6509,17	7165,02	2544,84	2045,36	769,65	270,69	283,89	536,38	47088,11
4625011 202203	Total 0-25		4553,04	4237,60	3178,16	2646,84	2327,03	6336,67	1840,51	2024,05	2322,58	9839,59	16743,27	13764,64	14325,65	5105,95	4018,93	1547,03	418,04	622,46	1456,85	97308,88
4625011 202203	25-45	hombre	2712,55	2741,96	2077,65	1467,90	1595,85	3547,35	1144,91	1485,14	1587,23	7119,89	10855,94	8739,13	7718,43	2860,86	2529,14	1160,47	302,09	417,35	1360,03	61423,85
4625011 202203	25-45	mujer	2653,69	2910,74	2126,88	1523,30	1572,69	3295,85	1081,59	1329,76	1343,86	5908,00	9867,75	8568,04	7649,02	2771,64	2368,84	1145,13	229,54	405,16	1016,13	57767,60
4625011 202203	Total 25-45		5366,24	5652,70	4204,53	2991,20	3168,54	6843,20	2226,50	2814,90	2931,10	13027,89	20723,69	17307,17	15367,44	5632,50	4897,99	2305,60	531,63	822,51	2376,16	119191,45
4625011 202203	45-65	hombre	2911,20	2705,89	2076,56	1610,23	1735,85	4133,74	1293,93	1608,93	1547,46	7417,87	11593,01	9398,80	9022,61	3376,94	2544,56	1082,18	309,35	398,49	1510,02	66277,61
4625011 202203	45-65	mujer	3229,26	3001,26	2184,55	1549,10	1698,94	4338,95	1323,39	1622,85	1500,68	6295,87	11416,43	10053,57	9452,02	3635,17	2610,04	1041,71	296,67	396,52	978,52	66625,49
4625011 202203	Total 45-65		6140,46	5707,15	4261,11	3159,32	3434,79	8472,69	2617,32	3231,79	3048,13	13713,74	23009,44	19452,37	18474,64	7012,11	5154,60	2123,89	606,02	795,01	2488,53	132903,10
4625011 202203	65-100	hombre	1029,83	1011,89	847,38	555,78	716,64	1517,94	404,92	523,03	524,57	2478,92	5012,31	4076,60	4237,87	1369,13	854,03	383,15	103,62	177,09	519,84	26344,55
4625011 202203	65-100	mujer	1553,18	1488,03	1078,24	694,27	962,65	2197,61	626,44	677,77	672,90	2942,26	6431,10	4926,46	5456,32	1935,29	1184,09	476,13	86,26	129,74	368,99	33887,73
4625011 202203	Total 65-100		2583,02	2499,93	1925,62	1250,05	1679,29	3715,55	1031,36	1200,80	1197,47	5421,19	11443,40	9003,06	9694,19	3304,42	2038,12	859,28	189,88	306,83	888,83	60232,28
4625011 Total 202203			19922,65	19248,56	14128,50	10350,42	10885,09	26351,75	8098,91	9659,28	9845,85	44602,84	73710,93	60716,81	59554,57	21630,59	16944,41	7692,42	2198,36	3314,15	7646,30	426502,37
Total 4625011			19922,65	19248,56	14128,50	10350,42	10885,09	26351,75	8098,91	9659,28	9845,85	44602,84	73710,93	60716,81	59554,57	21630,59	16944,41	7692,42	2198,36	3314,15	7646,30	426502,37
Total general			19922,65	19248,56	14128,50	10350,42	10885,09	26351,75	8098,91	9659,28	9845,85	44602,84	73710,93	60716,81	59554,57	21630,59	16944,41	7692,42	2198,36	3314,15	7646,30	426502,37

Suma de personas				Etiquetas de columna																	
Etiquetas de mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202204		635,77	564,12	533,02	255,05	467,51	616,99	139,25	74,20	155,78	1443,26	1696,72	675,38	1404,64	463,85	333,40	67,98	517,97	329,90	168,51	10543,30
4625011	202204 Total		635,77	564,12	533,02	255,05	467,51	616,99	139,25	74,20	155,78	1443,26	1696,72	675,38	1404,64	463,85	333,40	67,98	517,97	329,90	168,51	10543,30
4625011	202204 0-25	hombre	2214,73	2711,31	2218,82	1267,33	1443,24	3693,38	1544,48	1276,46	1546,10	6747,58	10321,60	8328,14	6851,25	2785,03	2391,22	1249,54	299,00	338,34	1644,86	58872,39
4625011	202204 0-25	mujer	2525,53	2352,31	2180,24	1247,22	1344,83	3740,35	1200,05	1050,38	1493,60	5309,40	9644,07	8479,43	7649,44	2310,73	2587,41	827,22	247,09	441,62	1115,88	55746,77
4625011	202204 Total 0-25		4740,26	5063,61	4399,06	2514,55	2788,07	7433,73	2744,52	2326,84	3039,70	12056,98	19965,67	16807,57	14500,69	5095,76	4978,63	2076,75	546,09	779,96	2760,74	114619,15
4625011	202204 25-45	hombre	3110,17	3893,08	2464,43	1876,49	1825,44	4467,59	1477,14	1547,00	1897,17	8989,93	12473,75	9875,86	8092,51	2960,83	3159,01	1411,91	414,35	562,31	1984,81	72483,76
4625011	202204 25-45	mujer	3467,64	4214,84	2496,42	1770,06	1956,89	4338,83	1337,31	1698,37	1598,22	7770,18	12054,53	9493,57	7609,86	2833,31	2791,10	1455,94	329,30	579,73	1457,21	69253,30
4625011	202204 Total 25-45		6577,81	8107,92	4960,85	3646,55	3782,33	8806,42	2814,45	3245,37	3495,39	16760,11	24528,28	19369,43	15702,37	5794,13	5950,11	2867,85	743,65	1142,04	3442,02	141737,07
4625011	202204 45-65	hombre	3261,45	3242,09	2510,74	1797,35	1924,68	4288,81	1605,26	1760,34	2164,68	8809,97	13615,73	10579,01	9250,59	3412,68	3023,22	1408,87	301,94	573,78	1915,00	75446,16
4625011	202204 45-65	mujer	3386,62	3690,29	2513,57	1753,99	2175,45	4650,86	1871,57	2005,20	1701,91	7713,84	12618,79	10953,66	9686,78	3718,10	2955,36	1360,11	289,31	434,19	1462,75	74942,34
4625011	202204 Total 45-65		6648,06	6932,38	5024,31	3551,34	4100,13	8939,67	3476,83	3765,53	3866,59	16523,80	26234,52	21532,67	18937,37	7130,78	5978,58	2768,97	591,25	1007,97	3377,75	150388,51
4625011	202204 65-100	hombre	1456,87	1006,60	964,05	546,79	680,24	1796,91	437,54	751,22	541,13	2876,50	5156,06	4072,34	3959,12	1401,93	933,63	434,03	163,03	136,78	673,31	27988,08
4625011	202204 65-100	mujer	1738,01	1626,37	1298,73	734,18	802,29	2348,90	686,68	760,81	775,50	2877,09	6853,22	5004,04	5068,32	1851,62	1275,83	539,99	100,45	206,27	623,38	35171,70
4625011	202204 Total 65-100		3194,88	2632,97	2262,78	1280,98	1482,53	4145,81	1124,22	1512,03	1316,63	5753,59	12009,29	9076,38	9027,44	3253,55	2209,46	974,02	263,48	343,06	1296,69	63159,78
4625011	Total 202204		21796,77	23301,00	17180,01	11248,46	12620,57	29942,62	10299,28	10923,98	11874,10	52537,74	84434,48	67461,42	59572,50	21738,08	19450,18	8755,57	2662,43	3602,93	11045,71	480447,80
Total 4625011			21796,77	23301,00	17180,01	11248,46	12620,57	29942,62	10299,28	10923,98	11874,10	52537,74	84434,48	67461,42	59572,50	21738,08	19450,18	8755,57	2662,43	3602,93	11045,71	480447,80
Total general			21796,77	23301,00	17180,01	11248,46	12620,57	29942,62	10299,28	10923,98	11874,10	52537,74	84434,48	67461,42	59572,50	21738,08	19450,18	8755,57	2662,43	3602,93	11045,71	480447,80

Suma de personas				Etiquetas de columna																	
Etiquetas de mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202205		2043,17	1863,14	885,42	591,37	748,94	1392,01	890,45	882,47	487,50	1792,96	2305,88	1539,25	948,96	819,21	668,28	415,02	253,62	477,42	757,16	19762,23
4625011	202205 Total		2043,17	1863,14	885,42	591,37	748,94	1392,01	890,45	882,47	487,50	1792,96	2305,88	1539,25	948,96	819,21	668,28	415,02	253,62	477,42	757,16	19762,23
4625011	202205 0-25	hombre	2781,70	2630,32	2393,53	1751,25	1766,62	3241,49	1423,60	1465,41	1470,72	7359,79	11825,52	8428,00	8778,50	2050,50	2858,83	1437,27	251,17	406,09	1384,74	63705,03
4625011	202205 0-25	mujer	2991,08	2519,04	2673,74	1950,13	1812,54	3310,02	1420,46	1181,09	1444,24	5584,13	10762,67	7680,49	8268,95	2466,17	2777,81	1363,83	308,38	407,11	912,05	59833,94
4625011	202205 Total 0-25		5772,78	5149,35	5067,27	3701,39	3579,16	6551,51	2844,06	2646,50	2914,97	12943,91	22588,19	16108,49	17047,45	4516,67	5636,64	2801,11	559,56	813,20	2296,79	123538,97
4625011	202205 25-45	hombre	3969,27	3425,10	3081,87	1984,78	2131,69	4102,27	1710,83	1857,40	2182,81	9018,96	14510,46	9958,45	9186,32	2735,62	3245,90	1887,20	431,38	510,95	1953,47	77884,71
4625011	202205 25-45	mujer	4155,49	3629,86	2925,65	2037,84	2270,10	3942,33	1884,20	1772,64	2078,48	7559,74	13303,47	9842,66	8807,33	2981,42	3334,89	1936,02	335,70	488,79	1361,80	74648,40
4625011	202205 Total 25-45		8124,76	7054,96	6007,52	4022,62	4401,78	8044,60	3595,03	3630,05	4261,29	16578,70	27813,93	19801,11	17993,65	5717,04	6580,79	3823,22	767,07	999,74	3315,27	152533,11
4625011	202205 45-65	hombre	3852,71	3250,41	3015,69	2235,07	2161,51	4543,60	1805,80	2216,15	2291,57	9296,20	15629,51	10821,53	11374,78	3110,33	3477,00	1649,61	371,60	603,09	2138,73	83844,89
4625011	202205 45-65	mujer	4373,44	3900,09	3381,18	2259,10	2286,65	4732,28	1699,92	2242,77	2163,17	7542,22	14823,54	11347,89	11472,65	3219,95	3407,07	1665,89	349,85	522,59	1493,77	82884,01
4625011	202205 Total 45-65		8226,15	7150,49	6396,87	4494,18	4448,16	9275,88	3505,72	4458,92	4454,74	16838,41	30453,05	22169,42	22847,43	6330,28	6884,08	3315,50	721,45	1125,68	3632,50	166728,90
4625011	202205 65-100	hombre	1503,08	1164,89	1184,88	771,56	902,73	1780,67	548,28	836,19	804,58	3299,88	6390,82	4307,69	4583,28	1320,05	1226,50	611,81	142,20	159,25	773,85	32312,19
4625011	202205 65-100	mujer	2054,23	1785,81	1742,05	1076,77	1340,15	2401,26	861,90	901,38	1004,27	3703,55	7931,08	5641,53	6428,09	1601,24	1610,22	722,54	156,50	234,25	753,16	41949,98
4625011	202205 Total 65-100		3557,31	2950,70	2926,93	1848,33	2242,88	4181,94	1410,18	1737,57	1808,85	7003,43	14321,90	9949,22	11011,37	2921,29	2836,72	1334,35	298,71	393,50	1527,01	74262,17
4625011	Total 202205		27724,18	24168,64	21284,01	14657,87	15420,93	29445,94	12245,43	13355,51	13927,34	55157,42	97482,95	69567,48	69848,85	20304,49	22606,49	11689,20	2600,40	3809,53	11528,73	536825,38
Total 4625011			27724,18	24168,64	21284,01	14657,87	15420,93	29445,94	12245,43	13355,51	13927,34	55157,42	97482,95	69567,48	69848,85	20304,49	22606,49	11689,20	2600,40	3809,53	11528,73	536825,38
Total general			27724,18	24168,64	21284,01	14657,87	15420,93	29445,94	12245,43	13355,51	13927,34	55157,42	97482,95	69567,48	69848,85	20304,49	22606,49	11689,20	2600,40	3809,53	11528,73	536825,38

Suma de personas				Etiquetas de columna																	
Etiquetas de mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202206		1709,81	1365,05	842,74	1060,92	547,35	1030,69	864,85	934,79	595,69	1550,12	2642,24	2072,25	1156,83	706,20	839,89	704,10	265,40	469,36	713,88	20072,16
4625011	202206 Total		1709,81	1365,05	842,74	1060,92	547,35	1030,69	864,85	934,79	595,69	1550,12	2642,24	2072,25	1156,83	706,20	839,89	704,10	265,40	469,36	713,88	20072,16
4625011	202206 0-25	hombre	2918,22	2400,84	2219,01	1490,25	1721,08	3383,25	1327,66	1480,49	1517,77	7356,55	11109,14	8633,21	7902,82	2126,22	3589,47	1303,10	318,51	479,14	1472,73	62749,46
4625011	202206 0-25	mujer	3039,11	2720,79	2673,14	1595,94	1618,04	3406,49	1068,39	1397,88	1287,44	6470,30	9607,87	8023,91	7839,97	1975,83	3333,62	1389,83	217,76	439,01	964,57	59069,88
4625011	202206 Total 0-25		5957,33	5121,63	4892,14	3086,19	3339,12	6789,74	2396,06	2878,36	2805,20	13826,85	20717,01	16657,12	15742,79	4102,05	6923,09	2692,93	536,26	918,16	2437,30	121819,34
4625011	202206 25-45	hombre	3622,62	3458,63	3376,16	2227,20	2241,21	4129,70	2048,12	2096,09	2387,94	9439,91	13789,91	10103,48	9244,42	2731,95	3866,64	1978,62	395,53	604,35	2242,15	79984,61
4625011	202206 25-45	mujer	3643,69	3655,51	3391,35	1972,84	2169,53	3967,00	1725,68	2065,01	2020,45	8323,80	13059,04	10244,21	9068,26	2708,66	4176,82	1903,16	310,62	553,38	1758,57	76717,58
4625011	202206 Total 25-45		7266,31	7114,15	6767,51	4200,04	4410,73	8096,70	3773,80	4161,10	4408,40	17763,71	26848,96	20347,69	18312,68	5440,61	8043,45	3881,78	706,15	1157,72	4000,71	156702,19
4625011	202206 45-65	hombre	3625,00	3241,34	3006,85	2188,07	2280,04	4414,63	1889,07	2348,38	2249,17	9732,41	14827,55	10955,01	10898,44	2928,59	3961,86	1707,30	357,68	528,74	2378,99	83519,11
4625011	202206 45-65	mujer	4335,78	4018,79	3340,22	2113,69	2424,53	4669,95	1875,18	2305,21	2320,49	8894,96	14723,32	11563,60	11205,70	3228,69	4049,40	1727,63	353,27	599,21	1725,09	85474,71
4625011	202206 Total 45-65		7960,78	7260,13	6347,08	4301,76	4704,57	9084,58	3764,25	4653,60	4569,66	18627,38	29550,87	22518,61	22104,13	6157,28	8011,26	3434,92	710,95	1127,95	4104,08	168993,82
4625011	202206 65-100	hombre	1277,15	1164,91	1092,34	808,98	900,81	1765,37	627,48	730,59	763,04	3358,53	5741,87	4298,58	4443,02	1174,48	1328,02	635,88	141,31	155,51	766,00	31173,85
4625011	202206 65-100	mujer	1901,88	1847,26	1468,75	1018,09	1154,30	2376,37	830,24	820,18	968,38	3980,94	7374,41	5489,49	6137,46	1704,80	1795,18	774,32	219,42	253,56	674,22	40789,24
4625011	202206 Total 65-100		3179,03	3012,17	2561,09	1827,06	2055,10	4141,74	1457,72	1550,77	1731,41	7339,46	13116,28	9788,07	10580,48	2879,28	3123,20	1410,20	360,73	409,07	1440,22	71963,09
4625011	Total 202206		26073,26	23873,12	21410,56	14475,97	15056,87	29143,45	12256,67	14178,62	14110,36	59107,52	92875,36	71383,74	67896,91	19285,42	26940,90	12123,93	2579,50	4082,25	12696,19	539550,60
Total 4625011			26073,26	23873,12	21410,56	14475,97	15056,87	29143,45	12256,67	14178,62	14110,36	59107,52	92875,36	71383,74	67896,91	19285,42	26940,90	12123,93	2579,50	4082,25	12696,19	539550,60
Total general			26073,26	23873,12	21410,56	14475,97	15056,87	29143,45	12256,67	14178,62	14110,36	59107,52	92875,36	71383,74	67896,91	19285,42	26940,90	12123,93	2579,50	4082,25	12696,19	539550,60

Suma de personas				Etiquetas de columna																	
Etiquetas de mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202207		1849,22	1415,11	1414,07	952,81	481,77	1475,34	1017,17	1022,12	951,75	2635,55	3264,12	2536,32	2433,50	704,98	1113,23	892,34	432,69	628,00	783,69	26003,78
4625011	202207 Total		1849,22	1415,11	1414,07	952,81	481,77	1475,34	1017,17	1022,12	951,75	2635,55	3264,12	2536,32	2433,50	704,98	1113,23	892,34	432,69	628,00	783,69	26003,78
4625011	202207 0-25	hombre	2623,00	2627,03	2050,34	1740,76	1433,73	2669,51	1279,54	1469,80	1389,01	6817,97	11022,38	8085,05	6605,98	1648,11	2662,56	1223,20	259,57	245,60	1444,01	57297,15
4625011	202207 0-25	mujer	2525,24	2537,58	2120,20	1586,99	1425,16	2799,20	1355,30	1223,04	1316,81	5490,10	9271,20	7423,97	7069,96	1902,12	2857,68	1385,94	227,75	538,37	1080,76	54137,34
4625011	202207 Total 0-25		5148,23	5164,61	4170,54	3327,74	2858,90	5468,71	2634,84	2692,84	2705,82	12308,07	20293,57	15509,01	13675,93	3550,23	5520,24	2609,14	487,31	783,97	2524,77	111434,49
4625011	202207 25-45	hombre	3605,57	3174,85	2887,02	2129,55	2017,30	3969,62	1678,48	1776,26	1849,43	9404,98	13680,55	9984,03	8030,98	2224,62	3420,60	1687,59	383,13	506,90	2215,44	74626,89
4625011	202207 25-45	mujer	3776,31	3445,29	3196,55	1984,95	2238,49	3666,08	1577,88	1786,87	1784,50	8786,67	12855,87	9909,93	7910,48	2231,89	3464,34	1796,35	225,75	535,47	1698,49	72872,15
4625011	202207 Total 25-45		7381,87	6620,14	6083,56	4114,50	4255,79	7635,70	3256,36	3563,13	3633,93	18191,65	26536,42	19893,96	15941,45	4456,51	6884,94	3483,94	608,88	1042,37	3913,93	147499,03
4625011	202207 45-65	hombre	3293,30	3272,63	2602,32	1873,12	1959,11	3851,69	1653,76	2244,98	1889,74	9761,93	14315,15	10394,97	8463,66	2260,23	3534,71	1522,74	317,76	453,38	2274,10	75939,28
4625011	202207 45-65	mujer	3677,03	3487,07	2886,77	2019,57	2336,79	4120,76	1716,74	1961,11	1823,77	8461,24	13916,34	11308,98	9101,86	2416,27	3597,88	1715,11	293,81	512,20	1648,04	77001,32
4625011	202207 Total 45-65		6970,33	6759,69	5489,09	3892,69	4295,91	7972,45	3370,50	4206,09	3713,51	18223,17	28231,49	21703,95	17565,51	4676,49	7132,59	3237,85	611,56	965,58	3922,15	152940,61
4625011	202207 65-100	hombre	1300,93	1128,66	879,02	630,84	729,80	1304,16	466,62	708,37	694,07	3241,03	5897,86	4236,54	3772,65	1028,05	1208,52	547,01	137,19	81,86	839,37	28832,54
4625011	202207 65-100	mujer	1681,49	1676,66	1257,59	895,40	1013,05	2079,71	962,70	771,68	790,11	3734,45	7326,77	5508,98	5735,60	1274,11	1626,18	830,98	108,31	115,30	639,21	38028,27
4625011	202207 Total 65-100		2982,42	2805,32	2136,61	1526,24	1742,84	3383,86	1429,32	1480,05	1484,18	6975,48	13224,63	9745,51	9508,25	2302,16	2834,70	1377,99	245,50	197,17	1478,57	66860,81
4625011 Total 202207			24332,07	22764,88	19293,89	13813,99	13635,21	25936,06	11708,19	12964,23	12489,19	58333,91	91550,24	69388,75	59124,65	15690,37	23485,70	11601,26	2385,94	3617,08	12623,10	504738,71
Total 4625011			24332,07	22764,88	19293,89	13813,99	13635,21	25936,06	11708,19	12964,23	12489,19	58333,91	91550,24	69388,75	59124,65	15690,37	23485,70	11601,26	2385,94	3617,08	12623,10	504738,71
Total general			24332,07	22764,88	19293,89	13813,99	13635,21	25936,06	11708,19	12964,23	12489,19	58333,91	91550,24	69388,75	59124,65	15690,37	23485,70	11601,26	2385,94	3617,08	12623,10	504738,71

Suma de personas				Etiquetas de columna																	
Etiquetas de mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202208		1749,80	1292,35	1017,40	1495,16	585,33	934,32	1679,87	731,39	475,76	2215,39	3849,36	2245,54	1908,63	724,46	1252,91	777,87	417,86	383,30	1004,47	24741,15
4625011	202208 Total		1749,80	1292,35	1017,40	1495,16	585,33	934,32	1679,87	731,39	475,76	2215,39	3849,36	2245,54	1908,63	724,46	1252,91	777,87	417,86	383,30	1004,47	24741,15
4625011	202208 0-25	hombre	2222,35	1936,52	1931,22	1008,68	1254,94	2454,95	817,64	1164,68	1164,70	7167,49	9404,98	7387,70	4980,82	1294,09	2274,33	1099,03	127,54	338,65	1339,24	49369,55
4625011	202208 0-25	mujer	2710,62	1708,99	2099,31	1626,93	1500,05	2113,64	889,05	1146,36	1476,56	5697,73	9032,64	7015,08	4868,11	1431,28	2643,89	1170,62	262,80	415,44	1259,01	49068,10
4625011	202208 Total 0-25		4932,97	3645,51	4030,54	2635,60	2754,98	4568,59	1706,69	2311,04	2641,26	12865,23	18437,62	14402,79	9848,93	2725,37	4918,22	2269,64	390,34	754,09	2598,25	98437,65
4625011	202208 25-45	hombre	3283,50	2917,13	2676,13	1698,07	1952,22	3009,37	1448,08	1559,84	1971,05	9262,38	12637,20	9338,86	6949,79	1662,08	3434,35	1937,21	272,54	531,66	1871,23	68412,69
4625011	202208 25-45	mujer	3878,58	3047,13	3005,94	1739,73	1980,57	2852,08	1494,24	1762,51	2060,26	8190,85	12220,42	10107,49	6992,02	1804,80	3487,94	2123,83	187,92	512,89	1404,40	68853,58
4625011	202208 Total 25-45		7162,08	5964,26	5682,07	3437,81	3932,79	5861,45	2942,32	3322,35	4031,31	17453,23	24857,62	19446,35	13941,81	3466,88	6922,29	4061,04	460,46	1044,54	3275,63	137266,27
4625011	202208 45-65	hombre	2926,08	2548,74	1955,25	1565,76	1500,43	2904,80	1332,62	1676,80	1803,49	8718,92	13036,17	9281,74	7101,12	1589,44	2953,09	1387,86	214,85	437,52	2058,24	64992,92
4625011	202208 45-65	mujer	3480,44	2941,21	2668,30	1815,78	1838,34	3042,11	1425,89	1828,93	1850,34	8208,54	12942,24	10238,43	7872,74	2218,45	3370,53	1462,26	262,96	464,52	1753,14	69685,13
4625011	202208 Total 45-65		6406,52	5489,95	4623,54	3381,54	3338,77	5946,91	2758,51	3505,73	3653,83	16927,46	25978,41	19520,18	14973,86	3807,89	6323,62	2850,12	477,81	902,04	3811,38	134678,05
4625011	202208 65-100	hombre	1057,43	847,55	862,35	540,63	639,66	1245,75	464,88	666,03	642,88	2937,77	5070,31	3746,17	3404,86	772,86	923,76	502,75	61,57	89,03	643,94	25120,17
4625011	202208 65-100	mujer	1656,77	1490,66	1168,48	868,06	1004,71	1768,31	606,80	605,47	906,89	3435,49	6788,50	5054,86	4521,13	1049,82	1375,19	716,38	193,66	205,65	582,53	33999,35
4625011	202208 Total 65-100		2714,20	2338,21	2030,83	1408,68	1644,37	3014,06	1071,68	1271,51	1549,77	6373,26	11858,80	8801,03	7925,98	1822,67	2298,95	1219,13	255,23	294,68	1226,47	59119,52
4625011 Total 202208			22965,57	18730,28	17384,37	12358,78	12256,24	20325,32	10159,07	11142,01	12351,93	55834,56	84981,81	64415,89	48599,20	12547,28	21715,99	11177,80	2001,70	3378,65	11916,20	454242,63
Total 4625011			22965,57	18730,28	17384,37	12358,78	12256,24	20325,32	10159,07	11142,01	12351,93	55834,56	84981,81	64415,89	48599,20	12547,28	21715,99	11177,80	2001,70	3378,65	11916,20	454242,63
Total general			22965,57	18730,28	17384,37	12358,78	12256,24	20325,32	10159,07	11142,01	12351,93	55834,56	84981,81	64415,89	48599,20	12547,28	21715,99	11177,80	2001,70	3378,65	11916,20	454242,63

Suma de personas				Etiquetas de columna																	
Etiquetas de mes	edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202209		2496,83	1065,93	1414,46	1057,52	644,34	1741,27	686,45	883,00	434,50	2365,50	3586,21	1807,27	2938,39	933,21	923,85	506,84	210,78	958,46	599,72	25254,53
4625011	202209 Total		2496,83	1065,93	1414,46	1057,52	644,34	1741,27	686,45	883,00	434,50	2365,50	3586,21	1807,27	2938,39	933,21	923,85	506,84	210,78	958,46	599,72	25254,53
4625011	202209 0-25	hombre	2320,09	2523,53	1994,20	1404,44	1382,71	3065,34	1008,90	1289,69	1116,73	6399,92	9798,39	7739,39	7968,41	1926,57	3019,88	1074,98	295,47	313,17	1210,60	55852,40
4625011	202209 0-25	mujer	2612,47	2180,54	2151,19	1378,60	1427,19	2815,85	1182,40	1101,15	1203,62	5102,37	8856,60	7571,49	7621,61	1912,76	2902,34	1012,42	258,73	295,21	965,38	52551,91
4625011	202209 Total 0-25		4932,56	4704,07	4145,39	2783,04	2809,90	5881,18	2191,29	2390,84	2320,36	11502,29	18654,99	15310,88	15590,02	3839,33	5922,23	2087,40	554,20	608,38	2175,98	108404,31
4625011	202209 25-45	hombre	3054,24	3065,32	2550,55	1722,89	1911,77	3506,21	1543,04	1642,80	1904,31	8431,48	11798,66	9595,04	8642,32	2255,20	3390,82	1530,77	281,26	476,40	1760,77	69063,85
4625011	202209 25-45	mujer	3455,76	3143,61	2414,21	1702,40	1665,50	3632,25	1277,72	1530,96	1629,07	7747,12	10729,70	9631,66	8746,37	2381,54	3349,11	1558,19	331,35	369,93	1326,81	66623,25
4625011	202209 Total 25-45		6510,00	6208,93	4964,76	3425,29	3577,27	7138,46	2820,76	3173,76	3533,37	16178,60	22528,36	19226,70	17388,69	4636,74	6739,93	3088,96	612,61	846,33	3087,58	135687,10
4625011	202209 45-65	hombre	3265,02	3213,98	2444,73	1695,93	1782,49	3925,57	1645,89	1796,02	1868,74	8792,69	12638,62	10634,32	10584,57	2468,25	3563,32	1291,69	352,97	528,86	1786,90	74280,54
4625011	202209 45-65	mujer	3704,71	3450,92	2951,61	2000,30	1952,53	4236,26	1578,68	1767,83	1872,88	7302,88	11885,82	10820,11	11303,96	2923,60	3538,35	1318,41	345,03	422,62	1338,98	74715,48
4625011	202209 Total 45-65		6969,73	6664,89	5396,34	3696,23	3735,01	8161,83	3224,57	3563,85	3741,62	16095,57	24524,45	21454,43	21888,53	5391,85	7101,67	2610,11	698,00	951,48	3125,88	148996,02
4625011	202209 65-100	hombre	1218,04	1112,17	939,12	630,59	691,16	1532,68	553,63	681,23	609,69	2948,30	5252,54	4098,24	4412,63	1085,51	1274,51	531,22	118,64	110,88	615,77	28416,55
4625011	202209 65-100	mujer	1631,08	1455,58	1197,57	666,71	944,62	2016,97	727,08	630,29	721,86	3520,94	6673,42	5512,61	6020,22	1551,10	1542,10	740,98	96,73	136,79	536,09	36322,73
4625011	202209 Total 65-100		2849,13	2567,75	2136,70	1297,30	1635,78	3549,64	1280,70	1311,52	1331,55	6469,24	11925,97	9610,85	10432,85	2636,61	2816,62	1272,20	215,37	247,66	1151,85	64739,28
4625011 Total 202209			23758,25	21211,58	18057,64	12259,37	12402,30	26472,38	10203,77	11322,96	11361,39	52611,20	81219,98	67410,13	68238,48	17437,73	23504,29	9565,50	2290,96	3612,32	10141,01	483081,24
Total 4625011			23758,25	21211,58	18057,64	12259,37	12402,30	26472,38	10203,77	11322,96	11361,39	52611,20	81219,98	67410,13	68238,48	17437,73	23504,29	9565,50	2290,96	3612,32	10141,01	483081,24
Total general			23758,25	21211,58	18057,64	12259,37	12402,30	26472,38	10203,77	11322,96	11361,39	52611,20	81219,98	67410,13	68238,48	17437,73	23504,29	9565,50	2290,96	3612,32	10141,01	483081,24

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de mes		edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202210			1617,89	1023,74	1103,95	1663,86	900,66	1050,84	362,22	352,22	242,79	2060,21	2977,43	2078,08	2419,54	774,96	910,77	326,80	267,28	978,11	1108,24	22219,60
4625011	202210	Total		1617,89	1023,74	1103,95	1663,86	900,66	1050,84	362,22	352,22	242,79	2060,21	2977,43	2078,08	2419,54	774,96	910,77	326,80	267,28	978,11	1108,24	22219,60
4625011	202210	0-25	hombre	2574,67	2622,63	1773,82	1237,38	1271,87	3390,91	1129,52	1343,08	1436,77	6503,72	10633,41	9113,98	8743,88	1922,41	2700,62	1207,48	245,32	466,53	1001,06	59319,04
4625011	202210	0-25	mujer	2848,44	2381,15	1980,89	1207,87	1332,94	3268,89	1405,34	1235,29	1275,81	5341,97	9595,24	7617,44	8397,72	2257,31	2760,19	827,40	294,18	419,24	703,38	55150,67
4625011	202210	Total 0-25		5423,11	5003,78	3754,71	2445,25	2604,81	6659,80	2534,86	2578,37	2712,57	11845,69	20228,65	16731,42	17141,59	4179,72	5460,82	2034,88	539,50	885,76	1704,44	114469,71
4625011	202210	25-45	hombre	3470,26	3198,92	2467,52	1622,14	1905,29	4071,15	1555,47	2025,39	1757,89	8303,75	12842,15	9953,60	9272,63	2549,96	3226,53	1503,49	280,45	559,44	1543,81	72109,83
4625011	202210	25-45	mujer	3630,77	3340,81	2542,29	1736,47	1934,47	3968,95	1438,30	1598,62	1652,44	7325,62	11664,78	9840,92	9166,27	2411,72	3191,99	1302,37	188,27	340,47	1059,61	68335,14
4625011	202210	Total 25-45		7101,03	6539,73	5009,81	3358,61	3839,76	8040,10	2993,77	3624,02	3410,33	15629,37	24506,93	19794,52	18438,90	4961,67	6418,52	2805,86	468,72	899,92	2603,42	140444,98
4625011	202210	45-65	hombre	3536,08	3277,80	2677,41	1740,59	1979,63	4347,33	1534,56	1873,53	2019,28	8673,04	14439,28	11036,01	11861,41	3065,01	3483,55	1469,28	343,54	555,68	1629,73	79542,74
4625011	202210	45-65	mujer	4057,89	3478,65	2926,83	1665,16	2044,85	4660,97	1489,16	1850,60	1912,49	7360,44	13687,87	11461,19	12403,16	3290,38	3375,93	1316,90	299,78	473,52	1271,82	79027,56
4625011	202210	Total 45-65		7593,96	6756,45	5604,24	3405,74	4024,48	9008,30	3023,72	3724,13	3931,77	16033,48	28127,14	22497,20	24264,57	6355,39	6859,48	2786,18	643,31	1029,20	2901,55	158570,30
4625011	202210	65-100	hombre	1437,23	1280,59	954,59	666,32	641,26	1898,86	519,70	707,14	638,15	2958,29	5892,57	4672,05	4888,09	1286,83	1338,99	449,01	70,60	169,67	527,13	30997,06
4625011	202210	65-100	mujer	2051,91	1727,48	1465,39	762,28	1040,53	2355,51	717,06	806,10	613,50	3205,03	7387,23	5928,56	6491,62	1519,78	1535,27	653,06	157,91	227,63	528,83	39174,68
4625011	202210	Total 65-100		3489,14	3008,06	2419,98	1428,60	1681,79	4254,37	1236,76	1513,25	1251,66	6163,32	13279,80	10600,61	11379,71	2806,61	2874,26	1102,07	228,51	397,30	1055,96	70171,74
4625011	Total 202210			25225,13	22331,76	17892,69	12302,06	13051,51	29013,42	10151,33	11791,98	11549,12	51732,07	89119,95	71701,83	73644,31	19078,35	22523,84	9055,79	2147,32	4190,28	9373,61	505876,33
Total 4625011				25225,13	22331,76	17892,69	12302,06	13051,51	29013,42	10151,33	11791,98	11549,12	51732,07	89119,95	71701,83	73644,31	19078,35	22523,84	9055,79	2147,32	4190,28	9373,61	505876,33
Total general				25225,13	22331,76	17892,69	12302,06	13051,51	29013,42	10151,33	11791,98	11549,12	51732,07	89119,95	71701,83	73644,31	19078,35	22523,84	9055,79	2147,32	4190,28	9373,61	505876,33

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de mes		edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202211			1608,58	1644,54	829,63	1175,56	499,97	1147,22	839,00	354,84	230,04	1448,90	2441,74	1700,80	1769,33	667,07	577,25	308,35	209,19	590,87	560,09	18602,97
4625011	202211	Total		1608,58	1644,54	829,63	1175,56	499,97	1147,22	839,00	354,84	230,04	1448,90	2441,74	1700,80	1769,33	667,07	577,25	308,35	209,19	590,87	560,09	18602,97
4625011	202211	0-25	hombre	2535,27	2263,89	1740,32	1313,65	1388,36	2954,04	812,57	1172,72	1092,34	6375,52	9762,67	8007,01	8210,54	1846,81	2455,63	906,63	186,07	336,07	1136,19	54496,28
4625011	202211	0-25	mujer	2184,68	2029,58	1679,61	1146,94	1304,67	2678,30	825,57	981,59	1006,30	5097,54	8728,45	6616,72	7879,52	2058,63	2550,86	811,27	247,81	313,76	813,65	48955,43
4625011	202211	Total 0-25		4719,95	4293,47	3419,92	2460,58	2693,02	5632,34	1638,14	2154,31	2098,64	11473,06	18491,12	14623,73	16090,06	3905,44	5006,50	1717,89	433,87	649,83	1949,84	103451,71
4625011	202211	25-45	hombre	2901,45	2929,43	2225,83	1405,93	1678,50	3605,23	1308,31	1572,40	1581,93	7744,11	11929,05	9439,29	8723,33	2271,44	3043,26	1398,31	229,92	338,70	1355,21	65681,60
4625011	202211	25-45	mujer	3046,48	2998,48	2452,52	1805,27	1684,42	3675,25	1128,10	1331,36	1203,46	6852,79	10843,16	9296,55	8785,73	2559,47	3110,86	1162,40	184,09	420,02	951,53	63491,94
4625011	202211	Total 25-45		5947,93	5927,91	4678,35	3211,20	3362,91	7280,48	2436,41	2903,76	2785,39	14596,90	22772,21	18735,84	17509,06	4830,92	6154,12	2560,71	414,00	758,72	2306,74	129173,54
4625011	202211	45-65	hombre	3190,03	3079,36	2341,91	1704,48	1702,91	4036,00	1266,35	1995,07	1593,64	8059,36	13228,90	10213,96	10779,82	2534,76	3204,46	1102,86	279,90	467,69	1525,35	72306,80
4625011	202211	45-65	mujer	3715,05	3296,79	2670,44	1594,84	1754,90	3830,40	1273,20	1612,37	1569,46	6677,96	12550,10	10665,46	11357,75	2796,44	3186,82	1253,17	245,58	424,21	1004,67	71479,59
4625011	202211	Total 45-65		6905,08	6376,15	5012,35	3299,32	3457,81	7866,39	2539,54	3607,44	3163,10	14737,32	25779,00	20879,41	22137,57	5331,20	6391,28	2356,03	525,49	891,90	2530,02	143786,39
4625011	202211	65-100	hombre	1453,22	1105,98	823,12	605,57	651,79	1624,24	358,06	614,42	525,07	2861,51	5363,32	4277,48	4645,18	1117,68	1167,94	338,57	108,27	138,21	502,61	28282,24
4625011	202211	65-100	mujer	1732,09	1555,93	1170,98	774,53	869,09	2067,70	621,43	683,22	538,57	3287,91	7139,14	5505,80	6025,09	1402,21	1393,33	518,21	136,80	103,76	486,19	36011,98
4625011	202211	Total 65-100		3185,31	2661,91	1994,11	1380,10	1520,88	3691,94	979,49	1297,64	1063,64	6149,41	12502,47	9783,28	10670,27	2519,89	2561,27	856,77	245,08	241,97	988,80	64294,22
4625011	Total 202211			22366,85	20903,98	15934,35	11526,76	11534,60	25618,37	8432,58	10317,99	9340,81	48405,60	81986,53	65723,05	68176,28	17254,51	20690,42	7799,76	1827,63	3133,29	8335,49	459308,84
Total 4625011				22366,85	20903,98	15934,35	11526,76	11534,60	25618,37	8432,58	10317,99	9340,81	48405,60	81986,53	65723,05	68176,28	17254,51	20690,42	7799,76	1827,63	3133,29	8335,49	459308,84
Total general				22366,85	20903,98	15934,35	11526,76	11534,60	25618,37	8432,58	10317,99	9340,81	48405,60	81986,53	65723,05	68176,28	17254,51	20690,42	7799,76	1827,63	3133,29	8335,49	459308,84

Suma de personas				Etiquetas de columna																		
Etiquetas de mes		edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202212			1259,51	1047,17	787,27	522,70	454,65	841,79	808,38	854,28	1234,15	2118,10	1750,15	2232,56	1484,16	701,97	743,21	142,52	472,36	373,07	731,08	18559,06
4625011	202212	Total		1259,51	1047,17	787,27	522,70	454,65	841,79	808,38	854,28	1234,15	2118,10	1750,15	2232,56	1484,16	701,97	743,21	142,52	472,36	373,07	731,08	18559,06
4625011	202212	0-25	hombre	2654,15	2227,21	1907,23	1362,44	1335,10	3118,99	948,45	1184,37	1067,71	6744,72	10106,63	8367,05	8500,53	2034,39	2842,53	1260,08	212,39	339,39	1111,60	57324,96
4625011	202212	0-25	mujer	2933,78	2300,33	2143,51	1247,31	1182,70	3177,68	969,26	1177,05	1114,64	5126,26	8984,86	6995,69	8507,17	2222,55	2736,54	723,31	300,17	231,22	813,36	52887,37
4625011	202212	Total 0-25		5587,93	4527,54	4050,74	2609,75	2517,80	6296,67	1917,70	2361,42	2182,35	11870,97	19091,49	15362,74	17007,71	4256,94	5579,07	1983,39	512,57	570,61	1924,96	110212,33
4625011	202212	25-45	hombre	3220,31	2862,20	2434,54	1782,58	1788,97	3860,76	1340,52	1828,91	1678,20	8557,10	12280,25	9252,10	9063,83	2218,16	3120,98	1523,06	230,31	466,80	1623,12	69132,70
4625011	202212	25-45	mujer	3502,66	3331,22	2798,47	1838,32	1335,12	3607,31	1251,44	1461,45	1292,11	6884,49	10864,84	9536,30	8957,99	2420,18	3021,36	1347,82	291,79	317,28	1028,80	65088,94
4625011	202212	Total 25-45		6722,98	6193,42	5233,01	3620,89	3124,08	7468,08	2591,96	3290,36	2970,31	15441,59	23145,09	18788,40	18021,82	4638,34	6142,34	2870,88	522,10	784,08	2651,93	134221,64
4625011	202212	45-65	hombre	3718,49	3092,72	2530,20	1879,69	1825,40	4339,20	1423,73	1829,41	1450,13	8701,58	13565,30	10689,26	11389,47	2760,70	3415,39	1207,10	311,82	398,58	1405,05	75933,20
4625011	202212	45-65	mujer	3744,62	3423,01	2643,77	1721,47	1897,30	4552,06	1251,91	1455,92	1541,39	7075,58	12759,36	10333,75	11768,27	2682,12	3397,48	1386,42	183,27	449,91	1114,20	73381,81
4625011	202212	Total 45-65		7463,11	6515,73	5173,97	3601,16	3722,70	8891,27	2675,64	3285,33	2991,52	15777,16	26324,66	21023,01	23157,74	5442,81	6812,88	2593,52	495,09	848,49	2519,25	149315,01
4625011	202212	65-100	hombre	1429,18	1029,60	1017,76	632,78	612,50	1687,59	426,42	597,67	607,70	2936,67	5622,36	4674,73	4749,56	1049,80	1171,71	525,19	101,28	156,51	577,93	29606,94
4625011	202212	65-100	mujer	1720,83	1427,29	1263,80	742,36	936,08	2301,72	647,36	637,56	622,77	3271,31	7154,35	5479,05	6317,67	1469,63	1442,64	576,96	107,81	155,56	493,30	36768,02
4625011	202212	Total 65-100		3150,01	2456,89	2281,56	1375,14	1548,58	3989,31	1073,79	1235,23	1230,46	6207,98	12776,71	10153,78	11067,23	2519,42	2614,35	1102,15	209,09	312,06	1071,22	66374,96
4625011	Total 202212			24183,53	20740,75	17526,55	11729,64	11367,81	27487,11	9067,47	11026,61	10608,78	51415,80	83088,09	67560,50	70738,65	17559,47	21891,84	8692,45	2211,20	2888,30	8898,44	478683,00
Total 4625011				24183,53	20740,75	17526,55	11729,64	11367,81	27487,11	9067,47	11026,61	10608,78	51415,80	83088,09	67560,50	70738,65	17559,47	21891,84	8692,45	2211,20	2888,30	8898,44	478683,00
Total general				24183,53	20740,75	17526,55	11729,64	11367,81	27487,11	9067,47	11026,61	10608,78	51415,80	83088,09	67560,50	70738,65	17559,47	21891,84	8692,45	2211,20	2888,30	8898,44	478683,00

AÑO 2023 DISTRITO 4625011 DESTINO

Suma de personas				Etiquetas de columna																	
Etiquetas de mes		edad	sexo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	202301			1459,68	1254,42	853,92	347,57	520,22	784,29	681,02	275,13	313,03	1756,60	1899,26	1646,01	1140,09	463,88	655,96	721,94	251,85	613,57	408,39	16046,84
4625011	202301	Total		1459,68	1254,42	853,92	347,57	520,22	784,29	681,02	275,13	313,03	1756,60	1899,26	1646,01	1140,09	463,88	655,96	721,94	251,85	613,57	408,39	16046,84
4625011	202301	0-25	hombre	2574,81	2267,07	1776,95	1298,76	1220,22	2751,15	873,16	1298,20	1030,41	5983,99	9289,14	8138,67	8083,82	2020,88	2376,66	990,83	160,54	205,42	1018,37	53359,02
4625011	202301	0-25	mujer	2539,75	1845,15	1721,19	1282,52	1189,82	2923,86	925,33	1464,69	960,84	4518,06	7896,84	6738,28	7994,82	2393,01	2146,04	849,93	157,62	179,67	755,46	48482,89
4625011	202301	Total 0-25		5114,56	4112,21	3498,14	2581,28	2410,04	5675,01	1798,49	2762,89	1991,25	10502,05	17185,98	14876,95	16078,64	4413,89	4522,70	1840,75	318,16	385,10	1773,82	101841,91
4625011	202301	25-45	hombre	2788,17	2738,21	2255,79	1776,17	1565,69	3524,39	1195,71	1721,57	1783,09	7331,99	10689,01	9367,44	8533,93	2415,36	2824,35	1159,54	200,97	283,88	1387,03	63542,27
4625011	202301	25-45	mujer	3316,06	3052,81	2478,76	1659,62	1631,49	3633,06	1176,69	1577,91	1465,87	6422,87	9861,52	9129,25	8774,95	2474,06	2707,74	1223,60	219,88	268,50	887,36	61962,00
4625011	202301	Total 25-45		6104,23	5791,02	4734,55	3435,79	3197,18	7157,45	2372,40	3299,48	3248,96	13754,86	20550,53	18496,69	17308,88	4889,41	5532,09	2383,15	420,85	552,37	2274,38	125504,27
4625011	202301	45-65	hombre	3358,17	3007,16	2538,38	1721,07	1639,93	3958,26	1301,13	1765,63	1775,25	8067,74	12293,65	10396,18	10562,43	2826,09	3024,93	1157,19	256,01	358,34	1444,27	71451,79
4625011	202301	45-65	mujer	3775,53	2990,01	2623,07	1766,26	1857,91	3998,93	1244,61	1741,80	1605,39	6582,37	11843,51	10541,16	11127,54	2890,15	3081,53	1191,47	291,89	376,44	1076,23	70605,79
4625011	202301	Total 45-65		7133,71	5997,17	5161,44	3487,33	3497,83	7957,20	2545,74	3507,43	3380,64	14650,11	24137,15	20937,34	21689,96	5716,24	6106,46	2348,67	547,90	734,77	2520,50	142057,58
4625011	202301	65-100	hombre	1330,07	1031,28	901,19	615,05	633,45	1744,60	383,23	616,20	571,78	3054,93	5278,72	4407,89	4467,91	1221,94	1127,39	432,47	129,92	88,83	569,71	28606,57
4625011	202301	65-100	mujer	1794,18	1444,73	1208,13	759,56	887,74	2124,81	630,90	723,52	748,20	3221,28	6579,59	5394,18	6109,89	1740,40	1491,89	535,31	96,01	134,32	461,74	36086,35
4625011	202301	Total 65-100		3124,25	2476,00	2109,31	1374,60	1521,20	3869,41	1014,13	1339,72	1319,97	6276,21	11858,30	9802,08	10577,80	2962,33	2619,28	967,78	225,93	223,15	1031,45	64692,92
4625011	Total 202301			22936,43	19630,82	16357,37	11226,57	11146,47	25443,36	8411,78	11184,65	10253,85	46939,83	75631,23	65759,07	66795,37	18445,75	19436,49	8262,28	1764,69	2508,96	8008,54	450143,52
Total 4625011				22936,43	19630,82	16357,37	11226,57	11146,47	25443,36	8411,78	11184,65	10253,85	46939,83	75631,23	65759,07	66795,37	18445,75	19436,49	8262,28	1764,69	2508,96	8008,54	450143,52
Total general				22936,43	19630,82	16357,37	11226,57	11146,47	25443,36	8411,78	11184,65	10253,85	46939,83	75631,23	65759,07	66795,37	18445,75	19436,49	8262,28	1764,69	2508,96	8008,54	450143,52

Suma de personas				Etiquetas de columna																	
Etiquetas de mes		edad	sexo	4625001,00	4625002,00	4625003,00	4625004,00	4625005,00	4625006,00	4625007,00	4625008,00	4625009,00	4625010,00	4625011,00	4625012,00	4625013,00	4625014,00	4625015,00	4625016,00	4625017,00	4625018,00	4625019,00	Total general
4625011	202302			1587,15	1375,43	786,38	1067,00	747,87	895,87	1005,70	321,06	454,51	1411,56	3094,06	1945,53	1896,59	275,99	745,63	801,96	407,05	558,77	1071,25	20449,34
4625011	202302	Total		1587,15	1375,43	786,38	1067,00	747,87	895,87	1005,70	321,06	454,51	1411,56	3094,06	1945,53	1896,59	275,99	745,63	801,96	407,05	558,77	1071,25	20449,34
4625011	202302	0-25	hombre	3036,95	2133,47	1741,65	1327,87	1534,37	3160,68	960,19	1250,17	1117,64	6243,76	10517,80	8659,01	8027,69	2252,61	2265,03	1012,28	188,15	295,64	1043,39	56768,36
4625011	202302	0-25	mujer	2610,23	2302,48	2287,10	1072,38	1500,18	2926,03	900,44	1010,00	1258,14	5148,12	8953,01	7413,51	7911,19	2544,84	2004,47	858,26	122,88	283,19	761,34	51867,78
4625011	202302	Total 0-25		5647,18	4435,95	4028,75	2400,26	3034,55	6086,70	1860,63	2260,17	2375,78	11391,88	19470,80	16072,52	15938,88	4797,46	4269,51	1870,54	311,03	578,83	1804,73	108636,14
4625011	202302	25-45	hombre	3195,99	3155,55	2463,71	1664,51	1883,16	3724,87	1293,38	1675,86	1540,54	7579,60	11914,92	9453,27	8816,95	2507,54	2574,53	1179,22	294,29	392,76	1359,26	66669,91
4625011	202302	25-45	mujer	3522,42	2987,92	2512,45	1597,66	1942,51	3645,52	1230,80	1557,26	1385,34	6595,57	11610,80	9457,76	8730,11	2549,79	2466,25	1239,66	220,12	369,41	928,73	64550,05
4625011	202302	Total 25-45		6718,41	6143,47	4976,16	3262,17	3825,67	7370,39	2524,18	3233,12	2925,88	14175,17	23525,72	18911,02	17547,06	5057,33	5040,78	2418,87	514,41	762,17	2287,99	131219,96
4625011	202302	45-65	hombre	3708,92	3087,70	2618,51	1618,72	2030,97	3965,06	1261,27	1749,21	1684,49	8422,61	13598,24	10855,83	10929,85	2798,57	2747,25	1233,06	234,48	391,50	1476,41	74412,63
4625011	202302	45-65	mujer	3948,38	3242,94	2843,57	1678,00	2114,40	4447,44	1311,54	1681,18	1461,31	6993,07	13121,12	11121,25	11365,66	3103,19	2791,71	1201,34	312,97	320,70	1081,25	74141,03
4625011	202302	Total 45-65		7657,30	6330,64	5462,08	3296,72	4145,37	8412,50	2572,82	3430,38	3145,81	15415,68	26719,36	21977,07	22295,51	5901,76	5538,96	2434,40	547,45	712,20	2557,66	148553,66
4625011	202302	65-100	hombre	1430,90	1200,32	1006,87	609,05	839,13	1841,64	487,88	643,16	561,77	3106,52	6015,18	4531,99	4434,28	1257,81	1019,05	477,21	138,28	107,55	554,70	30263,26
4625011	202302	65-100	mujer	1919,74	1504,48	1526,17	792,56	1190,03	2310,79	577,72	756,59	737,40	3406,95	7775,86	5710,17	6423,02	1720,44	1387,12	458,69	112,12	167,19	507,08	38984,13
4625011	202302	Total 65-100		3350,64	2704,80	2533,04	1401,61	2029,16	4152,43	1065,60	1399,75	1299,17	6513,47	13791,04	10242,15	10857,29	2978,25	2406,17	935,90	250,40	274,73	1061,77	69247,38
4625011	Total 202302			24960,68	20990,30	17786,40	11427,76	13782,61	26917,90	9028,92	10644,47	10201,15	48907,76	86600,98	69148,30	68535,33	19010,78	18001,04	8461,67	2030,33	2886,70	8783,41	478106,48
Total 4625011				24960,68	20990,30	17786,40	11427,76	13782,61	26917,90	9028,92	10644,47	10201,15	48907,76	86600,98	69148,30	68535,33	19010,78	18001,04	8461,67	2030,33	2886,70	8783,41	478106,48
Total general				24960,68	20990,30	17786,40	11427,76	13782,61	26917,90	9028,92	10644,47	10201,15	48907,76	86600,98	69148,30	68535,33	19010,78	18001,04	8461,67	2030,33	2886,70	8783,41	478106,48

Suma de personas				Etiquetas de columna																	
Etiquetas de mes		edad	sexo	4625001,00	4625002,00	4625003,00	4625004,00	4625005,00	4625006,00	4625007,00	4625008,00	4625009,00	4625010,00	4625011,00	4625012,00	4625013,00	4625014,00	4625015,00	4625016,00	4625017,00	4625018,00	4625019,00	Total general
4625011	202303			1611,10	1341,65	877,81	695,94	856,45	1050,81	492,97	369,38	395,15	1392,97	2764,10	2530,60	1382,67	479,61	478,96	413,02	389,51	627,15	534,39	18684,24
4625011	202303	Total		1611,10	1341,65	877,81	695,94	856,45	1050,81	492,97	369,38	395,15	1392,97	2764,10	2530,60	1382,67	479,61	478,96	413,02	389,51	627,15	534,39	18684,24
4625011	202303	0-25	hombre	3671,37	2745,90	2126,00	1243,50	1684,24	3384,76	1077,33	1733,48	1339,83	6715,73	10450,73	8082,79	8565,42	2419,73	2355,37	927,17	187,97	295,07	1197,32	60203,70
4625011	202303	0-25	mujer	3485,98	2833,27	2447,94	1331,20	1512,44	3380,41	1112,51	1297,06	1160,76	5494,75	9070,44	7897,83	8512,69	2692,73	2301,10	1335,30	127,60	501,76	989,80	57485,56
4625011	202303	Total 0-25		7157,35	5579,17	4573,93	2574,70	3196,69	6765,17	2189,84	3030,55	2500,60	12210,48	19521,17	15980,62	17078,11	5112,46	4656,47	2262,47	315,57	796,83	2187,11	117689,26
4625011	202303	25-45	hombre	4083,33	3382,35	2891,25	1757,46	1790,68	3968,91	1460,19	1754,13	1761,63	8203,12	12171,76	9872,01	9574,19	2641,07	2865,58	1533,72	329,79	463,69	1750,58	72255,43
4625011	202303	25-45	mujer	4408,53	3528,55	2752,52	1639,56	1830,37	3978,04	1380,67	1877,87	1505,94	7445,21	11608,93	9987,94	9654,93	2733,99	2754,72	1394,69	296,49	437,79	1190,18	70406,90
4625011	202303	Total 25-45		8491,87	6910,90	5643,77	3397,02	3621,05	7946,95	2840,86	3632,00	3267,57	15648,32	23780,69	19859,95	19229,13	5375,05	5620,30	2928,41	626,28	901,47	2940,76	142662,33
4625011	202303	45-65	hombre	4398,02	3441,70	2888,49	1936,84	1995,20	4200,09	1448,46	2059,43	1755,62	9052,06	13420,69	10880,95	11556,73	2967,75	2949,67	1444,41	321,84	446,82	1753,19	78917,95
4625011	202303	45-65	mujer	4900,05	3711,40	3128,90	1982,11	2141,11	4519,19	1570,30	1923,62	1658,03	7386,81	12810,33	11311,23	12179,14	3277,89	3113,48	1437,62	234,65	451,35	1438,51	79175,70
4625011	202303	Total 45-65		9298,07	7153,10	6017,39	3918,95	4136,31	8719,27	3018,76	3983,06	3413,65	16438,87	26231,02	22192,17	23735,88	6245,63	6063,15	2882,04	556,49	898,16	3191,70	158093,66
4625011	202303	65-100	hombre	1743,70	1267,53	1138,93	601,20	754,64	1829,45	548,19	721,44	665,19	3350,63	5931,53	4728,75	4813,46	1400,87	1167,53	524,64	89,86	112,36	669,89	32059,79
4625011	202303	65-100	mujer	2444,90	1933,79	1672,20	777,52	1112,89	2502,24	723,38	980,48	812,38	3557,00	7563,24	6278,35	6779,18	1683,47	1421,25	511,15	130,59	235,42	609,02	41728,46
4625011	202303	Total 65-100		4188,60	3201,32	2811,13	1378,73	1867,53	4331,69	1271,57	1701,93	1477,57	6907,63	13494,77	11007,11	11592,64	3084,34	2588,78	1035,79	220,44	347,78	1278,91	73788,25
4625011	Total 202303			30746,99	24186,14	19924,03	11965,33	13678,03	28813,89	9813,99	12716,91	11054,53	52598,27	85791,74	71570,46	73018,42	20297,09	19407,66	9521,72	2108,29	3571,39	10132,86	510917,74
Total 4625011				30746,99	24186,14	19924,03	11965,33	13678,03	28813,89	9813,99	12716,91	11054,53	52598,27	85791,74	71570,46	73018,42	20297,09	19407,66	9521,72	2108,29	3571,39	10132,86	510917,74
Total general				30746,99	24186,14	19924,03	11965,33	13678,03	28813,89	9813,99	12716,91	11054,53	52598,27	85791,74	71570,46	73018,42	20297,09	19407,66	9521,72	2108,29	3571,39	10132,86	510917,74

Suma de personas				Etiquetas de columna																
Etiquetas de mes	edad	sexo	4625001,00	4625002,00	4625003,00	4625004,00	4625005,00	4625006,00	4625007,00	4625008,00	4625009,00	4625010,00	4625011,00	4625012,00	4625013,00	4625014,00	4625015,00	4625016,00	4625017,00	4625018,00	4625019,00	Total general
4625011	202304		2405,61	1645,26	1788,38	939,01	541,55	1239,85	836,11	424,05	506,37	1965,50	3118,56	2247,38	1248,57	730,97	631,73	891,96	287,19	802,62	877,66	23128,34
4625011	202304 Total		2405,61	1645,26	1788,38	939,01	541,55	1239,85	836,11	424,05	506,37	1965,50	3118,56	2247,38	1248,57	730,97	631,73	891,96	287,19	802,62	877,66	23128,34
4625011	202304 0-25	hombre	3114,13	2431,00	2163,08	1561,75	1409,86	3496,93	1211,60	1281,98	1608,92	7332,63	10778,20	7889,82	7920,91	2232,97	2444,57	948,26	324,13	284,52	1340,07	59775,33
4625011	202304 0-25	mujer	3016,01	2334,42	2155,42	1570,93	1423,69	3122,10	1124,87	1540,23	1351,22	5470,03	9431,35	7762,48	7399,98	2016,40	2198,73	1314,98	320,90	315,11	982,65	54851,52
4625011	202304 Total 0-25		6130,14	4765,42	4318,51	3132,68	2833,55	6619,03	2336,47	2822,21	2960,14	12802,66	20209,55	15652,31	15320,89	4249,37	4643,31	2263,24	645,03	599,63	2322,72	114626,85
4625011	202304 25-45	hombre	3760,34	3432,45	2797,04	1922,69	1910,04	3865,01	1727,48	1879,02	1886,08	8587,83	13005,53	10122,12	8488,85	2493,32	2866,49	1604,41	348,43	402,55	1658,21	72757,89
4625011	202304 25-45	mujer	4428,86	3581,78	3015,98	1920,13	2155,08	3759,20	1609,80	1682,45	1673,43	7134,08	12299,64	10340,45	8424,62	2406,51	2740,94	1407,31	309,10	441,82	1236,18	70567,34
4625011	202304 Total 25-45		8189,19	7014,23	5813,02	3842,82	4065,12	7624,22	3337,27	3561,48	3559,51	15721,91	25305,17	20462,57	16913,47	4899,82	5607,42	3011,72	657,53	844,37	2894,39	143325,23
4625011	202304 45-65	hombre	3875,24	3250,33	3058,15	2072,05	2075,02	4257,81	1697,28	2091,52	2036,48	9124,92	14285,17	11088,62	10591,63	2578,40	2874,43	1700,18	324,94	491,16	1782,28	79255,60
4625011	202304 45-65	mujer	4483,08	3725,45	3416,82	2072,10	2248,40	4545,55	1631,52	1912,89	1852,37	7872,97	14138,38	11745,83	10930,25	2963,85	3273,91	1737,76	365,30	403,47	1562,06	80881,95
4625011	202304 Total 45-65		8358,32	6975,78	6474,97	4144,14	4323,42	8803,36	3328,79	4004,41	3888,84	16997,90	28423,55	22834,45	21521,88	5542,25	6148,34	3437,94	690,25	894,63	3344,34	160137,55
4625011	202304 65-100	hombre	1602,76	1324,28	1173,87	685,34	781,71	1784,56	571,95	668,58	643,11	3253,17	5988,57	4543,14	4513,67	1165,91	1137,01	504,92	142,41	122,60	560,97	31168,52
4625011	202304 65-100	mujer	2180,76	1708,37	1714,05	984,93	1078,54	2561,74	738,89	830,23	914,59	3620,53	7911,31	5887,54	6331,25	1622,24	1349,25	721,13	157,32	203,85	652,27	41168,77
4625011	202304 Total 65-100		3783,52	3032,64	2887,91	1670,27	1860,25	4346,30	1310,84	1498,81	1557,71	6873,69	13899,87	10430,67	10844,92	2788,14	2486,26	1226,05	299,73	326,45	1213,24	72337,29
4625011	Total 202304		28866,78	23433,33	21282,78	13728,92	13623,89	28632,75	11149,49	12310,96	12472,57	54361,65	90956,71	71627,38	65849,74	18210,55	19517,06	10830,92	2579,72	3467,70	10652,35	513555,25
Total 4625011			28866,78	23433,33	21282,78	13728,92	13623,89	28632,75	11149,49	12310,96	12472,57	54361,65	90956,71	71627,38	65849,74	18210,55	19517,06	10830,92	2579,72	3467,70	10652,35	513555,25
Total general			28866,78	23433,33	21282,78	13728,92	13623,89	28632,75	11149,49	12310,96	12472,57	54361,65	90956,71	71627,38	65849,74	18210,55	19517,06	10830,92	2579,72	3467,70	10652,35	513555,25

Suma de personas				Etiquetas de columna																
Etiquetas de mes	edad	sexo	4625001,00	4625002,00	4625003,00	4625004,00	4625005,00	4625006,00	4625007,00	4625008,00	4625009,00	4625010,00	4625011,00	4625012,00	4625013,00	4625014,00	4625015,00	4625016,00	4625017,00	4625018,00	4625019,00	Total general
4625011	202305		1339,58	1191,39	706,96	697,09	566,58	874,39	882,79	408,53	473,07	1427,14	2300,67	1277,95	1572,65	859,93	513,51	547,20	485,76	366,87	572,32	17064,39
4625011	202305 Total		1339,58	1191,39	706,96	697,09	566,58	874,39	882,79	408,53	473,07	1427,14	2300,67	1277,95	1572,65	859,93	513,51	547,20	485,76	366,87	572,32	17064,39
4625011	202305 0-25	hombre	3176,74	2697,33	2375,93	1551,75	1485,25	3527,80	1322,13	1538,60	1475,39	6873,09	10912,13	8294,11	8835,55	2254,69	2612,73	1287,32	275,50	320,12	1444,18	62260,34
4625011	202305 0-25	mujer	3498,15	2315,63	2483,17	1664,27	1537,38	3242,96	1311,00	1354,84	1233,68	5439,92	9032,97	7803,93	8332,20	2282,54	2398,21	1231,24	183,31	315,83	960,71	56621,92
4625011	202305 Total 0-25		6674,89	5012,95	4859,09	3216,01	3022,63	6770,76	2633,13	2893,44	2709,08	12313,01	19945,10	16098,04	17167,75	4537,24	5010,93	2518,55	458,81	635,95	2404,89	118882,26
4625011	202305 25-45	hombre	3699,42	3278,59	2922,30	2078,35	2016,76	3656,18	1789,97	1671,52	1779,11	8214,49	13044,68	10196,85	9308,69	2586,46	3003,04	1622,53	355,04	479,69	1746,45	73450,10
4625011	202305 25-45	mujer	4084,65	3556,86	3061,32	2024,79	2083,33	3834,46	1657,20	1788,01	1697,39	7393,26	11965,32	10070,60	9476,62	2641,28	2556,50	1653,52	273,58	401,34	1213,53	71433,57
4625011	202305 Total 25-45		7784,07	6835,45	5983,62	4103,14	4100,09	7490,64	3447,17	3459,54	3476,50	15607,75	25010,00	20267,44	18785,30	5227,74	5559,54	3276,06	628,62	881,02	2959,98	144883,67
4625011	202305 45-65	hombre	4254,80	3415,19	2893,78	2155,64	2184,28	4435,21	1673,46	2022,79	1981,02	9354,27	14469,88	11309,84	11645,58	2935,61	3149,38	1636,93	308,51	458,58	1732,58	82017,33
4625011	202305 45-65	mujer	4546,32	3645,88	3110,62	2145,98	2393,30	5018,02	1680,28	1902,88	1944,68	8000,99	13943,14	11872,03	11986,17	3288,42	3095,43	1764,66	337,91	421,12	1551,46	82649,28
4625011	202305 Total 45-65		8801,12	7061,07	6004,40	4301,62	4577,58	9453,23	3353,74	3925,67	3925,70	17355,26	28413,03	23181,87	23631,75	6224,02	6244,81	3401,59	646,42	879,70	3284,04	164666,61
4625011	202305 65-100	hombre	1686,29	1423,52	1138,38	736,81	835,92	1718,99	617,43	728,07	658,75	3411,43	6140,44	4641,00	4794,07	1345,19	1106,43	572,29	136,04	169,79	616,85	32477,70
4625011	202305 65-100	mujer	2287,32	1630,48	1796,58	1000,72	1136,48	2379,89	872,16	951,77	849,28	3863,43	7616,09	6142,17	6346,31	1654,72	1419,78	703,54	113,80	179,46	587,91	41531,88
4625011	202305 Total 65-100		3973,61	3054,00	2934,96	1737,53	1972,40	4098,88	1489,59	1679,84	1508,03	7274,86	13756,53	10783,17	11140,38	2999,92	2526,21	1275,83	249,84	349,25	1204,76	74009,58
4625011	Total 202305		28573,28	23154,86	20489,03	14055,39	14239,28	28687,90	11806,42	12367,02	12092,38	53978,01	89425,32	71608,49	72297,83	19848,85	19855,00	11019,23	2469,44	3112,79	10425,98	519506,51
Total 4625011			28573,28	23154,86	20489,03	14055,39	14239,28	28687,90	11806,42	12367,02	12092,38	53978,01	89425,32	71608,49	72297,83	19848,85	19855,00	11019,23	2469,44	3112,79	10425,98	519506,51
Total general			28573,28	23154,86	20489,03	14055,39	14239,28	28687,90	11806,42	12367,02	12092,38	53978,01	89425,32	71608,49	72297,83	19848,85	19855,00	11019,23	2469,44	3112,79	10425,98	519506,51

Suma de personas				Etiquetas de columna																
Etiquetas de mes	edad	sexo	4625001,00	4625002,00	4625003,00	4625004,00	4625005,00	4625006,00	4625007,00	4625008,00	4625009,00	4625010,00	4625011,00	4625012,00	4625013,00	4625014,00	4625015,00	4625016,00	4625017,00	4625018,00	4625019,00	Total general
4625011	202306		2050,84	1248,67	998,00	734,62	793,08	1232,48	527,61	537,48	1032,47	1786,26	3421,29	2092,18	1667,28	660,64	1000,86	971,36	336,03	861,77	1020,89	22973,79
4625011	202306 Total		2050,84	1248,67	998,00	734,62	793,08	1232,48	527,61	537,48	1032,47	1786,26	3421,29	2092,18	1667,28	660,64	1000,86	971,36	336,03	861,77	1020,89	22973,79
4625011	202306 0-25	hombre	2993,76	3055,77	2303,33	1637,86	1549,94	3520,81	1413,93	1565,00	1634,46	7447,72	12604,58	8741,52	8698,10	2188,22	2523,99	1289,89	417,11	346,95	1456,74	65389,65
4625011	202306 0-25	mujer	3304,13	2868,25	2806,01	1567,38	1520,65	3168,15	1475,12	1615,88	1285,56	6040,80	10613,77	8200,32	8059,66	2223,55	2194,96	1124,88	149,32	403,68	998,25	59620,32
4625011	202306 Total 0-25		6297,89	5924,02	5109,34	3205,24	3070,59	6688,95	2889,05	3180,88	2920,02	13488,52	23218,35	16941,84	16757,76	4411,77	4718,95	2414,76	566,44	750,64	2454,99	125009,97
4625011	202306 25-45	hombre	3726,34	3563,56	3189,14	2141,77	1984,76	3943,74	1811,66	1886,52	1964,16	9175,52	13892,65	10069,19	8983,03	2726,33	3026,00	1723,77	399,11	389,49	1869,09	76465,82
4625011	202306 25-45	mujer	4420,01	3750,82	3240,93	2172,64	2111,71	3946,48	1835,36	1969,48	1824,60	8771,04	14103,62	10842,00	9307,19	2888,42	3087,52	1816,02	307,79	404,43	1369,62	78169,67
4625011	202306 Total 25-45		8146,35	7314,38	6430,07	4314,41	4096,47	7890,22	3647,02	3856,00	3788,76	17946,56	27996,27	20911,19	18290,22	5614,74	6113,52	3539,79	706,89	793,93	3238,72	154635,49
4625011	202306 45-65	hombre	3997,12	3329,43	3312,89	2347,22	2080,32	4425,12	1817,73	2126,78	2018,81	9751,29	16129,61	11595,26	10899,37	3048,32	3381,13	1792,58	404,48	433,14	1994,20	84884,77
4625011	202306 45-65	mujer	4752,11	4033,63	3394,12	2377,93	2348,90	4637,78	2091,70	2410,86	2020,01	8871,09	15733,59	11959,00	11679,90	3247,32	3581,11	1755,08	393,57	489,76	1547,70	87325,15
4625011	202306 Total 45-65		8749,23	7363,05	6707,02	4725,15	4429,22	9062,89	3909,43	4537,64	4038,82	18622,38	31863,20	23554,26	22579,27	6295,63	6962,24	3547,66	798,05	922,90	3541,89	172209,92
4625011	202306 65-100	hombre	1501,07	1317,71	1275,03	844,69	760,63	1973,92	718,71	884,68	827,83	3666,74	6608,53	4791,54	4597,98	1277,99	1193,24	676,95	145,40	166,77	680,96	33910,35
4625011	202306 65-100	mujer	2358,26	1907,35	1706,77	1013,39	1280,62	2592,16	861,36	1035,70	840,25	3943,61	8746,77	6237,31	6480,17	1664,06	1513,58	762,07	204,04	165,19	519,35	43832,00
4625011	202306 Total 65-100		3859,33	3225,06	2981,80	1858,07	2041,26	4566,08	1580,07	1920,38	1668,08	7610,35	15355,30	11028,85	11078,15	2942,05	2706,82	1439,02	349,44	331,96	1200,30	77742,34
4625011	Total 202306		29103,63	25075,17	22226,23	14837,49	14430,61	29440,62	12553,17	14032,38	13448,14	59454,06	101854,41	74528,32	70372,68	19924,83	21502,39	11912,59	2756,84	3661,19	11456,78	552571,52
Total 4625011			29103,63	25075,17	22226,23	14837,49	14430,61	29440,62	12553,17	14032,38	13448,14	59454,06	101854,41	74528,32	70372,68	19924,83	21502,39	11912,59	2756,84	3661,19	11456,78	552571,52
Total general			29103,63	25075,17	22226,23	14837,49	14430,61	29440,62	12553,17	14032,38	13448,14	59454,06	101854,41	74528,32	70372,68	19924,83	21502,39	11912,59	2756,84	3661,19	11456,78	552571,52

Suma de personas				Etiquetas de columna																	
Etiquetas de mes	edad	sexo		4625001,00	4625002,00	4625003,00	4625004,00	4625005,00	4625006,00	4625007,00	4625008,00	4625009,00	4625010,00	4625011,00	4625012,00	4625013,00	4625014,00	4625015,00	4625016,00	4625017,00	4625018,00	4625019,00	Total general
4625011	202307	0-25	H	2260,88	2264,41	2034,68	1548,25	1464,86	2885,44	1150,49	1651,53	1743,76	7554,80	11489,95	8036,49	6630,33	1686,19	2834,01	982,23	316,05	446,24	1330,60	58311,19
4625011	202307	0-25	M	2673,01	2537,34	2156,82	1593,76	1104,09	2794,92	1181,47	1731,93	1566,62	5986,92	10340,03	7295,77	5983,95	1799,53	2177,56	1195,90	142,29	275,70	1298,21	53835,82
4625011	202307	Total 0-25		4933,89	4801,76	4191,50	3142,01	2568,95	5680,36	2331,96	3383,46	3310,38	13541,72	21829,98	15332,26	12614,28	3485,72	5011,57	2178,13	458,34	721,94	2628,81	112147,01
4625011	202307	25-45	H	3762,88	3205,25	3219,33	2279,58	2317,44	3826,43	1894,69	2175,48	2283,93	9400,35	14047,01	10246,13	7836,47	2376,38	3476,23	1824,34	372,91	479,09	1919,40	76943,32
4625011	202307	25-45	M	4752,98	3537,10	3360,90	2197,48	2379,74	3927,16	2021,53	2309,08	1897,24	8980,60	14096,76	10117,43	7845,87	2405,48	3671,32	1885,16	345,07	476,53	1647,94	77855,37
4625011	202307	Total 25-45		8515,86	6742,34	6580,23	4477,06	4697,18	7753,59	3916,22	4484,56	4181,18	18380,95	28143,78	20363,56	15682,34	4781,86	7147,55	3709,50	717,98	955,62	3567,34	154798,70
4625011	202307	45-65	H	3996,84	3221,65	2722,19	2044,10	1871,54	3931,81	1769,84	2341,36	2150,14	10594,59	15037,17	11368,61	8543,84	2103,77	3586,49	1866,72	380,67	517,48	1948,33	79997,13
4625011	202307	45-65	M	4164,53	3584,19	3305,29	2145,78	2157,34	4318,58	1933,10	2425,71	2248,87	9346,30	15275,99	11598,57	9159,47	2755,73	3694,74	2138,90	385,71	396,39	1783,63	82818,82
4625011	202307	Total 45-65		8161,36	6805,84	6027,47	4189,88	4028,88	8250,38	3702,94	4767,07	4399,02	19940,89	30313,16	22967,18	17703,31	4859,50	7281,23	4005,62	766,38	913,86	3731,96	162815,94
4625011	202307	65-100	H	1334,48	1075,03	959,16	717,86	744,59	1456,12	494,56	800,72	650,81	3294,98	5403,48	4200,66	3756,39	1033,56	1096,12	537,71	137,46	109,41	624,97	28428,05
4625011	202307	65-100	M	1872,33	1758,43	1532,95	1001,75	1074,64	2342,15	948,55	945,33	844,93	3777,76	7390,76	5949,15	5531,07	1624,04	1465,45	668,49	134,43	156,37	698,06	39716,62
4625011	202307	Total 65-100		3206,81	2833,46	2492,11	1719,61	1819,23	3798,27	1443,11	1746,05	1495,73	7072,74	12794,23	10149,82	9287,47	2657,60	2561,57	1206,20	271,89	265,77	1323,03	68144,67
4625011	202307	NA	NA	1751,82	2094,39	1085,65	1250,23	772,10	661,67	296,87	867,14	856,73	2257,40	3460,86	2722,71	2020,12	440,37	812,58	865,14	424,85	526,61	843,30	24010,54
4625011	202307	Total NA		1751,82	2094,39	1085,65	1250,23	772,10	661,67	296,87	867,14	856,73	2257,40	3460,86	2722,71	2020,12	440,37	812,58	865,14	424,85	526,61	843,30	24010,54
4625011	Total 202307			26569,74	23277,80	20376,97	14778,78	13886,35	26144,27	11691,10	15248,28	14243,04	61193,69	96542,00	71535,53	57307,51	16225,04	22814,50	11964,58	2639,44	3383,82	12094,44	521916,86
Total 4625011				26569,74	23277,80	20376,97	14778,78	13886,35	26144,27	11691,10	15248,28	14243,04	61193,69	96542,00	71535,53	57307,51	16225,04	22814,50	11964,58	2639,44	3383,82	12094,44	521916,86
Total general				26569,74	23277,80	20376,97	14778,78	13886,35	26144,27	11691,10	15248,28	14243,04	61193,69	96542,00	71535,53	57307,51	16225,04	22814,50	11964,58	2639,44	3383,82	12094,44	521916,86

Suma de personas				Etiquetas de columna																	
Etiquetas de mes	edad	sexo		4625001,00	4625002,00	4625003,00	4625004,00	4625005,00	4625006,00	4625007,00	4625008,00	4625009,00	4625010,00	4625011,00	4625012,00	4625013,00	4625014,00	4625015,00	4625016,00	4625017,00	4625018,00	4625019,00	Total general
4625011	202308	0-25	H	1954,06	1613,65	1615,63	1418,85	1253,35	2016,04	947,81	1128,77	1076,00	6311,23	9403,90	6701,18	4630,14	1285,23	2206,98	1067,29	296,97	275,60	1416,32	46618,99
4625011	202308	0-25	M	2211,77	2009,20	1219,83	1144,70	1071,21	2273,34	1128,16	1051,04	1251,21	5314,49	8339,96	6870,58	4919,48	1211,51	1928,22	839,78	177,51	298,85	1393,41	44654,24
4625011	202308	Total 0-25		4165,83	3622,86	2835,46	2563,55	2324,57	4289,38	2075,97	2179,81	2327,21	11625,72	17743,86	13571,76	9549,62	2496,74	4135,19	1907,07	474,48	574,45	2809,73	91273,23
4625011	202308	25-45	H	3062,33	2728,86	2524,11	1923,08	1645,47	3339,64	1566,62	1813,59	1692,52	8669,64	12590,01	9188,63	6907,97	1706,73	2505,74	1601,28	346,09	467,40	1816,01	66095,69
4625011	202308	25-45	M	3966,63	3090,64	2901,25	1774,78	1750,81	3079,59	1568,35	1658,46	1742,90	8051,83	12212,69	10132,02	7372,75	1879,67	2651,01	1780,04	263,60	357,54	1542,09	67776,64
4625011	202308	Total 25-45		7028,96	5819,50	5425,36	3697,86	3396,28	6419,23	3134,96	3472,06	3435,42	16721,47	24802,69	19320,65	14280,72	3586,40	5156,75	3381,32	609,68	824,94	3358,09	133872,32
4625011	202308	45-65	H	2911,35	2257,09	2326,06	1910,60	1435,18	3287,50	1484,19	1786,45	1538,35	8811,95	13505,29	10319,48	7248,99	1933,53	2645,46	1637,53	329,11	311,43	1904,29	67583,81
4625011	202308	45-65	M	3429,49	2745,59	2510,09	1508,81	1649,69	3754,26	1618,35	1782,12	1978,97	8163,15	12909,88	10642,17	8361,75	2208,91	2903,08	1721,84	320,37	364,69	1473,84	70047,05
4625011	202308	Total 45-65		6340,83	5002,68	4836,15	3419,41	3084,87	7041,76	3102,54	3568,56	3517,32	16975,10	26415,18	20961,66	15610,74	4142,44	5548,54	3359,37	649,48	676,12	3378,13	137630,86
4625011	202308	65-100	H	1030,50	732,90	769,55	542,99	548,32	1037,77	424,25	605,18	570,55	3224,01	5034,73	3863,05	3339,79	764,99	947,27	540,62	108,30	95,55	711,38	24891,72
4625011	202308	65-100	M	1588,49	1283,50	1293,93	811,52	866,51	1646,69	508,42	872,85	634,33	3150,87	6881,40	5247,96	4700,32	1046,87	1195,82	565,06	183,44	142,47	481,79	33102,23
4625011	202308	Total 65-100		2618,99	2016,41	2063,48	1354,50	1414,83	2684,45	932,67	1478,04	1204,89	6374,88	11916,13	9111,01	8040,11	1811,85	2143,09	1105,68	291,74	238,03	1193,18	57993,95
4625011	202308	NA	NA	1515,19	1359,79	810,13	1054,57	348,06	762,02	131,07	969,35	641,93	2650,74	3351,68	1757,62	987,06	555,27	810,03	725,34	185,62	373,95	565,45	19554,87
4625011	202308	Total NA		1515,19	1359,79	810,13	1054,57	348,06	762,02	131,07	969,35	641,93	2650,74	3351,68	1757,62	987,06	555,27	810,03	725,34	185,62	373,95	565,45	19554,87
4625011	Total 202308			21669,80	17821,22	15970,58	12089,89	10568,60	21196,83	9377,21	11667,82	11126,76	54347,90	84229,54	64722,70	48468,25	12592,69	17793,60	10478,78	2211,00	2687,49	11304,58	440325,23
Total 4625011				21669,80	17821,22	15970,58	12089,89	10568,60	21196,83	9377,21	11667,82	11126,76	54347,90	84229,54	64722,70	48468,25	12592,69	17793,60	10478,78	2211,00	2687,49	11304,58	440325,23
Total general				21669,80	17821,22	15970,58	12089,89	10568,60	21196,83	9377,21	11667,82	11126,76	54347,90	84229,54	64722,70	48468,25	12592,69	17793,60	10478,78	2211,00	2687,49	11304,58	440325,23

Suma de personas				Etiquetas de columna																	
Etiquetas de mes	edad	sexo		4625001,00	4625002,00	4625003,00	4625004,00	4625005,00	4625006,00	4625007,00	4625008,00	4625009,00	4625010,00	4625011,00	4625012,00	4625013,00	4625014,00	4625015,00	4625016,00	4625017,00	4625018,00	4625019,00	Total general
4625011	202309	0-25	H	2166,93	2132,78	1823,03	1280,75	1258,61	3022,33	1188,21	1176,47	1042,90	6809,46	10238,33	7249,17	7518,40	2039,24	2508,22	1217,62	169,10	299,79	1121,38	54262,71
4625011	202309	0-25	M	2393,87	1949,05	1778,22	1424,83	1474,37	2824,52	923,30	1145,49	1255,55	4781,58	8828,50	7574,32	7787,40	1718,78	1708,09	1023,15	230,99	253,82	746,94	49822,77
4625011	202309	Total 0-25		4560,80	4081,83	3601,26	2705,59	2732,98	5846,85	2111,51	2321,96	2298,45	11591,03	19066,84	14823,49	15305,80	3758,01	4216,31	2240,77	400,09	553,60	1868,32	104085,48
4625011	202309	25-45	H	2966,56	2776,31	2405,98	1840,60	1697,58	3478,99	1304,35	1743,59	1809,15	8150,56	11902,96	9630,86	8566,39	2269,36	2617,00	1555,18	296,52	430,46	1698,87	67141,28
4625011	202309	25-45	M	3556,74	2899,57	2640,91	1809,21	1577,95	3222,20	1530,80	1626,50	1513,28	7118,77	11138,66	8971,63	8573,54	2628,44	2743,19	1453,71	296,07	331,12	1232,72	64865,02
4625011	202309	Total 25-45		6523,31	5675,88	5046,89	3649,81	3275,53	6701,19	2835,15	3370,10	3322,43	15269,33	23041,63	18602,49	17139,93	4897,80	5360,19	3008,88	592,59	761,58	2931,59	132006,30
4625011	202309	45-65	H	3470,56	2747,33	2626,87	1795,61	1903,02	4374,08	1556,72	1964,61	1719,70	9240,99	13804,27	11185,43	11160,97	2914,54	3223,94	1565,08	310,58	475,47	1868,28	77908,05
4625011	202309	45-65	M	3871,54	3317,09	2902,54	1883,24	1997,22	4467,81	1468,61	1687,83	1702,23	7128,58	12768,87	11452,03	11885,99	2936,93	3239,28	1673,34	303,22	361,74	1467,18	76515,25
4625011	202309	Total 45-65		7342,10	6064,41	5529,41	3678,84	3900,24	8841,89	3025,33	3652,44	3421,93	16369,57	26573,14	22637,46	23046,96	5851,47	6463,22	3238,42	613,80	837,21	3335,46	154423,30
4625011	202309	65-100	H	1175,96	1056,51	964,49	583,49	694,34	1662,37	448,36	662,18	594,69	2889,95	5139,21	4098,83	4455,93	1064,50	1016,47	380,43	128,73	147,75	598,06	27762,19
4625011	202309	65-100	M	1665,94	1466,98	1212,26	846,24	985,41	2207,53	750,64	788,64	720,53	3269,85	6846,93	5423,15	5960,42	1424,57	1163,63	445,82	126,17	131,60	531,03	35967,32
4625011	202309	Total 65-100		2841,90	2523,49	2176,70	1429,73	1679,75	3869,89	1199,00	1450,82	1315,23	6159,80	11986,14	9521,98	10416,35	2489,07	2180,09	826,24	254,91	279,36	1129,09	63729,51
4625011	202309	NA	NA	2020,84	1455,89	858,09	1014,53	1099,89	1609,74	224,98	749,72	395,41	1252,27	2031,22	1362,34	2042,12	816,85	625,05	541,25	469,36	208,63	416,88	19195,06
4625011	202309	Total NA		2020,84	1455,89	858,09	1014,53	1099,89	1609,74	224,98	749,72	395,41	1252,27	2031,22	1362,34	2042,12	816,85	625,05	541,25	469,36	208,63	416,88	19195,06
4625011	Total 202309			23288,94	19801,50	17212,34	12478,50	12688,39	26869,57	9395,97	11545,04	10753,45	50642,00	82698,97	66947,75	67951,15	17813,20	18844,86	9855,58	2330,74	2640,38	9681,34	473439,65
Total 4625011				23288,94	19801,50	17212,34	12478,50	12688,39	26869,57	9395,97	11545,04	10753,45	50642,00	82698,97	66947,75	67951,15	17813,20	18844,86	9855,58	2330,74	2640,38	9681,34	473439,65
Total general				23288,94	19801,50	17212,34	12478,50	12688,39	26869,57	9395,97	11545,04	10753,45	50642,00	82698,97	66947,75	67951,15	17813,20	18844,86	9855,58	2330,74	2640,38	9681,34	473439,65

Suma de personas				Etiquetas de columna																	
Etiquetas de mes	edad	sexo		4625001,00	4625002,00	4625003,00	4625004,00	4625005,00	4625006,00	4625007,00	4625008,00	4625009,00	4625010,00	4625011,00	4625012,00	4625013,00	4625014,00	4625015,00	4625016,00	4625017,00	4625018,00	4625019,00	Total general
4625011	202310	0-25	H	2592,37	2240,83	1778,68	1411,73	1473,41	3125,27	846,44	1420,44	1181,87	6491,88	9869,05	7725,44	8293,14	2341,14	2337,87	1158,81	297,37	436,53	956,04	55978,33
4625011	202310	0-25	M	2833,07	2156,69	1883,84	1724,85	1375,23	2986,74	1107,91	1422,41	1027,74	5235,11	7976,07	7276,98	7734,94	2111,00	1716,82	1100,93	205,92	283,05	934,67	51093,96
4625011	202310	Total 0-25		5425,44	4397,52	3662,52	3136,58	2848,64	6112,01	1954,35	2842,85	2209,62	11727,00	17845,12	15002,42	16028,08	4452,15	4054,69	2259,74	503,29	719,58	1890,71	107072,29
4625011	202310	25-45	H	3198,69	2774,36	2612,87	1827,46	1782,41	3535,17	1307,35	1525,53	1567,87	7866,60	11871,95	9409,91	9005,83	2470,88	2650,14	1454,56	289,22	458,53	1364,68	66974,02
4625011	202310	25-45	M	3536,38	2743,78	2716,08	1827,67	1796,92	4072,42	1450,80	1510,82	1474,25	6622,52	10691,61	9490,70	8890,68	2385,11	2689,96	1369,51	221,31	451,55	1132,43	65074,47
4625011	202310	Total 25-45		6735,07	5518,14	5328,95	3655,13	3579,32	7607,59	2758,15	3036,35	3042,11	14489,12	22563,56	18900,61	17896,51	4855,99	5340,10	2824,07	510,53	910,08	2497,11	132048,49
4625011	202310	45-65	H	3750,29	3146,33	2677,48	2011,20	2102,79	4636,49	1400,52	2314,05	1801,52	9306,47	13589,34	11219,57	11736,84	2911,38	3160,38	1495,08	250,44	486,90	1540,12	79537,19
4625011	202310	45-65	M	3790,31	3302,23	2929,88	1735,57	2061,48	4459,43	1683,53	1873,44	1749,36	6899,62	12632,75	11131,11	12467,07	3222,22	3020,74	1350,95	302,61	512,71	1121,68	76246,69
4625011	202310	Total 45-65		7540,60	6448,56	5607,36	3746,77	4164,27	9095,93	3084,04	4187,50	3550,87	16206,09	26222,10	22350,68	24203,90	6133,60	6181,12	2846,03	553,05	999,62	2661,80	155783,88
4625011	202310	65-100	H	1387,46	1003,33	894,40	736,24	735,60	1769,07	425,21	693,88	664,96	2942,41	5475,59	4161,88	4818,02	1189,85	902,97	419,87	90,72	114,55	605,53	29031,55
4625011	202310	65-100	M	1659,81	1552,15	1507,93	755,59	1003,11	2266,15	650,05	832,04	716,66	3373,93	6437,60	5568,80	6256,30	1511,93	1237,52	510,86	108,57	149,16	507,51	36605,66
4625011	202310	Total 65-100		3047,27	2555,48	2402,34	1491,83	1738,71	4035,22	1075,26	1525,93	1381,62	6316,34	11913,19	9730,68	11074,32	2701,78	2140,49	930,73	199,29	263,71	1113,03	65637,21
4625011	202310	NA	NA	1985,74	1488,40	1134,54	280,71	470,40	1221,44	352,98	342,27	481,73	1832,16	2570,80	1543,89	2099,05	848,35	646,29	428,93	509,16	631,50	998,83	19867,16
4625011	202310	Total NA		1985,74	1488,40	1134,54	280,71	470,40	1221,44	352,98	342,27	481,73	1832,16	2570,80	1543,89	2099,05	848,35	646,29	428,93	509,16	631,50	998,83	19867,16
4625011	Total 202310			24734,11	20408,09	18135,70	12311,02	12801,34	28072,19	9224,77	11934,89	10665,95	50570,70	81114,76	67528,27	71301,87	18991,87	18362,69	9289,50	2275,32	3524,49	9161,48	480409,03
Total 4625011				24734,11	20408,09	18135,70	12311,02	12801,34	28072,19	9224,77	11934,89	10665,95	50570,70	81114,76	67528,27	71301,87	18991,87	18362,69	9289,50	2275,32	3524,49	9161,48	480409,03
Total general				24734,11	20408,09	18135,70	12311,02	12801,34	28072,19	9224,77	11934,89	10665,95	50570,70	81114,76	67528,27	71301,87	18991,87	18362,69	9289,50	2275,32	3524,49	9161,48	480409,03

Suma de personas				Etiquetas de columna																	
Etiquetas de mes	edad	sexo		4625001,00	4625002,00	4625003,00	4625004,00	4625005,00	4625006,00	4625007,00	4625008,00	4625009,00	4625010,00	4625011,00	4625012,00	4625013,00	4625014,00	4625015,00	4625016,00	4625017,00	4625018,00	4625019,00	Total general
4625011	202311	0-25	H	2451,27	2604,54	1793,49	1222,40	1187,98	3103,35	1054,25	1245,09	1168,58	6725,56	9928,53	8594,82	8187,62	2106,40	2228,46	1099,32	264,23	333,80	1060,19	56359,88
4625011	202311	0-25	M	2618,74	2495,95	1780,16	1403,29	1216,45	2951,50	1142,26	1092,01	1279,48	4618,41	8796,33	7480,34	8032,79	1904,96	1977,46	988,16	212,05	217,52	1004,34	51212,21
4625011	202311	Total 0-25		5070,01	5100,49	3573,66	2625,69	2404,43	6054,85	2196,51	2337,10	2448,06	11343,97	18724,85	16075,16	16220,40	4011,36	4205,93	2087,48	476,28	551,31	2064,53	107572,08
4625011	202311	25-45	H	3133,12	2987,65	2319,19	1791,28	1628,49	3687,09	1417,81	1738,96	1489,41	7729,00	11100,26	9574,48	8993,58	2538,16	2759,54	1275,20	296,62	279,61	1495,25	66234,69
4625011	202311	25-45	M	3466,48	3142,54	2367,79	1833,69	1795,53	3869,48	1273,88	1869,49	1444,50	6602,16	10650,19	9743,40	9111,20	2543,68	2672,23	1147,36	264,74	279,86	1083,99	65162,17
4625011	202311	Total 25-45		6599,60	6130,19	4686,98	3624,96	3424,02	7556,57	2691,70	3608,45	2933,91	14331,17	21750,45	19317,87	18104,77	5081,83	5431,77	2422,56	561,36	559,47	2579,24	131396,85
4625011	202311	45-65	H	3790,26	3188,65	2564,71	1867,36	1788,88	4522,94	1486,18	1822,06	1702,38	8732,76	12898,67	11080,11	11558,85	2891,64	3091,98	1401,73	330,55	313,39	1609,12	76642,21
4625011	202311	45-65	M	4054,24	3448,63	2702,62	1923,25	1869,90	4827,37	1485,15	1893,74	1597,52	7226,51	12079,94	11568,47	11937,58	3142,83	3108,20	1406,01	285,67	429,79	1147,32	76134,73
4625011	202311	Total 45-65		7844,50	6637,28	5267,33	3790,61	3658,78	9350,31	2971,33	3715,80	3299,90	15959,27	24978,61	22648,58	23496,42	6034,47	6200,17	2807,74	616,22	743,18	2756,44	152776,94
4625011	202311	65-100	H	1470,72	1070,54	1003,56	563,39	632,52	1901,53	522,42	711,99	591,06	3078,22	5382,68	4740,63	4810,50	1173,42	1042,57	458,40	121,37	125,41	530,44	29931,39
4625011	202311	65-100	M	1902,50	1526,97	1405,90	854,95	975,53	2584,21	588,28	744,22	695,57	3381,07	6840,88	6122,49	6376,97	1618,55	1284,36	554,76	122,06	136,22	522,69	38238,18
4625011	202311	Total 65-100		3373,22	2597,51	2409,47	1418,34	1608,05	4485,74	1110,70	1456,21	1286,63	6459,30	12223,57	10863,12	11187,47	2791,96	2326,94	1013,16	243,43	261,63	1053,13	68169,57
4625011	202311	NA	NA	2090,52	962,21	1014,62	699,06	552,62	1142,08	331,35	381,64	421,74	1584,47	2577,96	1587,85	2785,61	983,82	992,29	320,34	398,44	504,45	388,55	19719,61
4625011	202311	Total NA		2090,52	962,21	1014,62	699,06	552,62	1142,08	331,35	381,64	421,74	1584,47	2577,96	1587,85	2785,61	983,82	992,29	320,34	398,44	504,45	388,55	19719,61
4625011	Total 202311			24977,86	21427,68	16952,05	12158,67	11647,91	28589,55	9301,59	11499,20	10390,23	49678,17	80255,44	70492,59	71794,67	18903,44	19157,10	8651,28	2295,72	2620,04	8841,89	479635,05
Total 4625011				24977,86	21427,68	16952,05	12158,67	11647,91	28589,55	9301,59	11499,20	10390,23	49678,17	80255,44	70492,59	71794,67	18903,44	19157,10	8651,28	2295,72	2620,04	8841,89	479635,05
Total general				24977,86	21427,68	16952,05	12158,67	11647,91	28589,55	9301,59	11499,20	10390,23	49678,17	80255,44	70492,59	71794,67	18903,44	19157,10	8651,28	2295,72	2620,04	8841,89	479635,05

Suma de personas				Etiquetas de columna																	
Etiquetas de mes	edad	sexo		4625001,00	4625002,00	4625003,00	4625004,00	4625005,00	4625006,00	4625007,00	4625008,00	4625009,00	4625010,00	4625011,00	4625012,00	4625013,00	4625014,00	4625015,00	4625016,00	4625017,00	4625018,00	4625019,00	Total general
4625011	202312	0-25	H	2757,55	2431,81	2171,30	1497,27	1486,03	3019,56	877,94	1288,03	1306,44	6782,68	10048,90	8400,45	8217,36	2191,88	2517,53	1145,88	310,97	422,25	1096,19	57970,01
4625011	202312	0-25	M	3105,11	2432,70	2054,13	1288,16	1373,58	3240,74	1098,25	1446,88	1257,29	5744,86	8731,47	7315,77	8238,59	2136,30	2192,77	1016,06	224,03	334,58	721,04	53952,29
4625011	202312	Total 0-25		5862,66	4864,51	4225,43	2785,43	2859,61	6260,30	1976,19	2734,91	2563,73	12527,54	18780,37	15716,21	16455,95	4328,19	4710,30	2161,93	535,00	756,83	1817,23	111922,30
4625011	202312	25-45	H	3601,33	2985,22	2556,28	2008,28	1771,52	3840,96	1322,12	1834,75	1772,73	8156,63	11758,25	9672,81	8930,43	2604,59	2644,94	1562,59	365,47	591,66	1445,05	69425,60
4625011	202312	25-45	M	3877,91	3113,85	2779,58	1894,90	1725,77	4004,04	1277,71	1768,87	1629,65	7160,07	10633,02	10021,18	8907,67	2361,15	2626,01	1364,17	316,00	385,62	1077,77	66924,94
4625011	202312	Total 25-45		7479,24	6099,07	5335,86	3903,17	3497,28	7845,00	2599,83	3603,62	3402,39	15316,70	22391,27	19693,99	17838,10	4965,74	5270,95	2926,76	681,48	977,28	2522,83	136350,54
4625011	202312	45-65	H	4265,27	3282,64	2876,78	1945,55	2094,83	4652,68	1485,99	2168,12	1975,70	9246,96	13188,06	11406,15	11917,78	2950,37	3241,99	1425,55	355,52	487,78	1693,86	80661,54
4625011	202312	45-65	M	4647,73	3723,73	2917,84	1871,06	2003,81	4763,14	1426,53	1821,53	1806,32	7560,63	12468,62	12008,94	12057,92	3216,30	3020,55	1475,24	356,71	467,34	1290,79	78904,73
4625011	202312	Total 45-65		8913,00	7006,37	5794,61	3816,60	4098,64	9415,82	2912,52	3989,65	3782,02	16807,59	25656,68	23415,09	23975,69	6166,67	6262,54	2900,80	712,23	955,12	2984,65	159566,27
4625011	202312	65-100	H	1627,31	1108,85	1076,18	603,17	702,14	2021,80	490,59	763,91	660,49	3086,56	5392,81	4787,16	4940,28	1273,95	1064,84	444,37	129,16	115,72	558,10	30847,37
4625011	202312	65-100	M	2143,72	1685,97	1704,22	929,85	843,13	2456,28	616,20	907,26	854,56	3542,96	7275,19	6215,21	6793,07	1657,30	1305,97	545,00	187,66	187,86	593,71	40445,11
4625011	202312	Total 65-100		3771,04	2794,82	2780,40	1533,02	1545,27	4478,08	1106,79	1671,17	1515,05	6629,52	12668,00	11002,36	11733,35	2931,25	2370,81	989,37	316,82	303,58	1151,81	71292,48
4625011	202312	NA	NA	1231,63	1299,29	796,50	580,43	403,30	1123,10	615,31	406,55	474,74	1731,56	2664,46	2115,27	1960,64	1095,55	1050,17	271,99	422,42	751,75	849,06	19843,72
4625011	202312	Total NA		1231,63	1299,29	796,50	580,43	403,30	1123,10	615,31	406,55	474,74	1731,56	2664,46	2115,27	1960,64	1095,55	1050,17	271,99	422,42	751,75	849,06	19843,72
4625011	Total 202312			27257,56	22064,05	18932,80	12618,67	12404,10	29122,29	9210,62	12405,90	11737,92	53012,91	82160,77	71942,92	71963,72	19487,38	19664,77	9250,85	2667,95	3744,56	9325,57	498975,31
Total 4625011				27257,56	22064,05	18932,80	12618,67	12404,10	29122,29	9210,62	12405,90	11737,92	53012,91	82160,77	71942,92	71963,72	19487,38	19664,77	9250,85	2667,95	3744,56	9325,57	498975,31
Total general				27257,56	22064,05	18932,80	12618,67	12404,10	29122,29	9210,62	12405,90	11737,92	53012,91	82160,77	71942,92	71963,72	19487,38	19664,77	9250,85	2667,95	3744,56	9325,57	498975,31

RESULTADOS ESTUDIOS BÁSICOS

Suma de viajes			Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	fecha	periodo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	20230901	0	48,70	51,19	65,89	44,51	93,54	94,82	45,57	25,55	66,57	319,81	1643,13	530,65	569,16	153,28	98,60	33,16	4,69	12,12	47,03	3947,95
4625011	20230901	1	43,89	41,86	15,89	39,79	38,37	68,23	16,32	18,98	36,79	197,81	975,85	473,59	313,16	107,10	45,19	26,72	5,16	8,35	15,01	2488,04
4625011	20230901	2	38,75	26,75	7,08	7,83	13,55	29,17	7,96	24,85	38,12	181,40	450,20	214,70	212,55	21,81	45,41	36,26	6,72	7,06	34,59	1404,73
4625011	20230901	3	22,06	26,14	16,51	9,00	4,38	21,57	3,57	15,50	17,26	99,29	379,06	135,74	168,44	20,25	26,62	18,61		3,25	7,97	995,20
4625011	20230901	4	18,88	22,87	3,92	4,08	8,10	10,58	14,30	6,00	12,89	107,11	418,36	168,52	120,58	63,05	30,75	2,78			62,87	1075,63
4625011	20230901	5	57,01	29,16	33,30	17,01	26,81	60,25	7,38	44,01	15,70	194,47	453,39	195,62	163,63	63,13	56,11	6,25	9,01		27,02	1459,22
4625011	20230901	6	104,66	33,16	94,03	29,15	48,60	119,38	25,08	19,10	56,81	226,22	1308,89	399,72	299,40	53,09	47,31	30,36	9,94	3,67	34,74	2943,29
4625011	20230901	7	226,06	111,94	97,62	138,36	63,03	210,96	69,59	69,48	55,63	489,04	1888,23	598,55	455,60	140,64	102,29	47,83	24,36	13,75	81,83	4884,78
4625011	20230901	8	200,14	175,82	99,02	109,27	86,18	301,99	82,26	65,17	77,07	415,58	2260,14	807,33	651,39	123,51	112,81	71,70	12,42	20,18	76,82	5748,79
4625011	20230901	9	170,39	138,92	67,77	91,79	42,50	222,04	27,40	65,73	70,61	560,97	2253,23	895,54	776,03	143,59	129,72	53,91	29,90	3,67	68,15	5811,85
4625011	20230901	10	207,58	146,62	89,53	60,70	58,61	199,25	32,68	77,64	42,19	488,96	2659,15	1007,03	777,34	155,64	157,79	36,13	23,79	8,93	61,37	6290,92
4625011	20230901	11	212,22	162,91	84,31	77,01	45,82	202,49	50,40	71,51	63,00	568,61	2684,89	1174,71	883,51	156,28	213,71	50,58	35,21	16,34	110,26	6863,75
4625011	20230901	12	157,34	107,06	138,77	80,24	89,99	199,87	62,99	116,05	77,59	558,68	2827,89	918,23	906,96	160,27	164,65	60,50	37,86	9,61	121,17	6795,72
4625011	20230901	13	198,15	194,43	105,22	69,21	112,36	208,84	51,34	104,67	82,10	722,79	2749,80	1119,49	1021,26	256,46	228,61	122,67	21,48	21,87	116,04	7506,78
4625011	20230901	14	210,33	180,74	145,80	118,99	137,10	193,57	115,41	135,33	198,92	744,71	2484,02	1037,83	1033,08	207,81	234,15	98,47	23,37	3,36	89,04	7392,02
4625011	20230901	15	167,19	122,12	138,10	98,91	156,10	191,45	107,42	126,35	73,54	590,22	2139,57	1061,62	766,57	187,36	170,90	92,30	12,17	9,63	77,05	6288,58
4625011	20230901	16	159,93	143,46	108,79	67,60	105,24	135,55	79,12	65,34	112,70	478,38	1880,15	912,00	693,75	142,42	152,67	60,15	13,29	9,18	98,95	5418,66
4625011	20230901	17	151,99	159,30	136,66	79,19	78,30	182,27	68,27	112,91	129,29	672,87	1973,10	994,95	684,90	166,99	211,68	70,86	22,84	12,76	85,05	5994,19
4625011	20230901	18	144,21	192,48	135,13	73,20	88,93	152,84	68,77	72,04	89,91	649,64	2407,47	1076,51	873,03	152,86	194,76	83,52	8,24	22,39	60,43	6546,33
4625011	20230901	19	229,63	234,73	139,93	102,90	91,84	198,47	103,91	108,95	103,80	731,17	2674,08	1029,98	909,62	250,40	185,31	58,07	23,40	34,81	101,44	7312,44
4625011	20230901	20	151,18	209,40	142,13	72,61	107,01	187,06	97,21	115,45	133,87	545,57	2462,69	1224,34	1131,61	238,63	264,78	97,25	35,80	15,95	73,74	7306,27
4625011	20230901	21	138,84	128,88	111,63	80,17	38,80	181,28	60,58	87,87	102,93	497,37	2191,13	1008,63	984,01	156,10	139,88	58,55	20,01	11,67	86,71	6085,02
4625011	20230901	22	138,39	94,11	81,87	83,47	36,26	118,91	44,90	53,16	86,11	365,23	1751,79	722,50	628,79	140,82	174,50	114,60	1,85	21,60	71,39	4730,23
4625011	20230901	23	36,01	124,89	91,34	61,19	56,17	113,09	29,37	35,21	52,66	248,38	1606,71	703,72	535,44	100,37	113,90	59,16	15,39	12,43	46,37	4041,78
4625011	Total 20230901		3233,48	2858,91	2150,22	1616,16	1627,57	3603,91	1271,78	1636,83	1796,05	10654,26	44522,92	18411,49	15559,77	3361,87	3302,08	1390,37	396,89	282,59	1655,05	119332,17
Total 4625011			3233,48	2858,91	2150,22	1616,16	1627,57	3603,91	1271,78	1636,83	1796,05	10654,26	44522,92	18411,49	15559,77	3361,87	3302,08	1390,37	396,89	282,59	1655,05	119332,17
Total general			3233,48	2858,91	2150,22	1616,16	1627,57	3603,91	1271,78	1636,83	1796,05	10654,26	44522,92	18411,49	15559,77	3361,87	3302,08	1390,37	396,89	282,59	1655,05	119332,17

Suma de viajes			Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	fecha	periodo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	20231205	0	6,03	17,76	17,49	7,63	12,94	34,48	23,24		13,56	176,90	1486,30	603,41	484,72	151,44	35,99	2,91			25,68	3100,46
4625011	20231205	1	13,33	17,46	3,26	5,27	8,03	28,65	11,17	19,39	13,30	128,89	1121,02	426,76	355,75	73,02	59,40	3,91			21,41	2310,03
4625011	20231205	2	2,61		4,78	3,80	20,59	42,29	16,10	6,19	11,66	122,28	653,97	165,31	290,38	98,87	67,24	9,13		3,14	19,30	1537,61
4625011	20231205	3	2,33	15,02	3,94	7,48	6,45	47,17		2,84	2,61	81,92	372,56	55,45	192,18	73,78	43,34			3,01	13,96	924,03
4625011	20231205	4	7,15	27,88	7,00		5,56	7,68			16,27	66,63	411,22	91,27	146,46	36,09	42,19		2,15		6,25	873,80
4625011	20231205	5	50,71	24,21	27,07	11,55	5,50	39,74	10,45	23,61	13,51	128,14	485,43	150,53	204,75	33,79	49,81	7,61	3,16		34,04	1303,61
4625011	20231205	6	125,23	83,38	59,63	42,92	34,26	135,15	35,16	46,22	33,06	315,95	1563,34	608,63	499,93	74,80	53,68	29,81	9,28	7,90	51,58	3809,89
4625011	20231205	7	270,72	149,60	215,33	100,05	125,09	409,78	91,61	84,60	82,60	483,35	2587,32	881,23	926,23	183,77	139,41	76,17	25,07	29,17	81,88	6942,96
4625011	20231205	8	368,23	254,52	220,03	133,69	141,14	470,54	72,18	93,32	85,89	562,65	2761,72	1051,39	1509,59	273,17	175,53	36,80	23,13	31,41	85,31	8350,24
4625011	20231205	9	391,95	171,78	195,63	76,20	110,61	330,26	85,88	85,44	71,12	644,37	2781,68	1300,16	1541,93	239,12	153,43	55,43	25,11	7,01	111,75	8378,86
4625011	20231205	10	253,99	181,09	164,63	69,92	71,94	265,95	37,38	109,43	62,01	629,97	2837,37	1103,48	1739,29	303,41	152,41	23,81	16,14	18,20	65,85	8106,25
4625011	20231205	11	223,45	168,75	153,16	84,99	112,58	324,70	66,97	59,80	66,94	585,03	2860,71	1232,21	1608,23	229,31	179,52	50,54	28,35	7,58	72,04	8114,85
4625011	20231205	12	211,16	157,77	155,01	75,14	130,77	286,61	60,84	81,05	71,37	712,34	2947,03	1179,33	1622,89	280,11	188,38	51,06	9,62	6,84	96,81	8324,11
4625011	20231205	13	247,43	300,75	213,41	117,66	142,18	368,97	97,96	152,18	119,01	742,07	2952,52	1497,29	1727,71	334,78	297,25	121,58	27,93	32,72	110,65	9604,02
4625011	20231205	14	319,60	288,29	251,56	131,55	179,70	412,19	140,46	164,37	177,97	846,80	3186,78	1417,05	1736,24	428,34	340,95	88,88	44,11	39,41	111,95	10306,18
4625011	20231205	15	270,08	226,97	184,77	106,98	128,13	304,29	56,27	177,00	114,81	722,53	2608,10	1284,99	1383,23	313,45	226,28	91,25	25,58	12,87	129,43	8367,01
4625011	20231205	16	298,75	233,57	234,31	112,43	141,16	342,13	117,23	169,68	149,25	658,50	2488,04	1327,54	1246,85	246,85	262,12	79,56	11,88	26,78	62,13	8208,76
4625011	20231205	17	346,38	275,13	198,96	124,09	134,43	329,94	110,84	191,17	181,40	750,91	2757,51	1655,42	1377,60	367,05	287,24	150,96	26,88	26,29	102,20	9394,40
4625011	20231205	18	303,32	233,76	192,60	175,73	208,50	305,96	110,04	185,84	193,31	837,94	3055,94	1511,89	1506,05	308,72	243,52	109,27	40,43	25,89	116,51	9665,21
4625011	20231205	19	218,62	209,26	178,31	87,56	132,45	280,25	82,98	132,66	94,66	746,72	2796,66	1459,08	1304,50	238,68	242,59	100,47	20,87	29,15	75,46	8430,92
4625011	20231205	20	182,24	172,12	221,28	101,63	112,85	274,44	68,06	102,02	67,08	586,35	2552,54	1403,97	1372,13	258,57	275,44	127,26	11,95	16,30	79,76	7986,00
4625011	20231205	21	142,97	123,53	103,06	87,46	74,00	155,13	68,08	114,39	91,98	446,16	2184,95	977,51	962,42	212,45	116,87	66,40	6,07	7,32	98,01	6038,75
4625011	20231205	22	50,47	74,14	69,96	31,36	59,37	87,11	30,40	45,18	71,79	368,17	1729,02	711,58	733,17	149,44	90,27	43,28	21,56	3,01	62,89	4432,17
4625011	20231205	23	11,74	23,99	43,83	23,27	4,24	88,65	43,19	36,92	56,71	226,71	1511,29	556,23	590,98	124,47	42,19	31,18	5,43	19,00	25,30	3465,29
4625011	Total 20231205		4318,50	3430,72	3118,98	1718,33	2102,46	5372,06	1436,48	2083,27	1861,86	11571,28	50693,01	22651,69	25063,25	5033,46	3765,03	1357,25	384,70	352,96	1660,15	147975,41
Total 4625011			4318,50	3430,72	3118,98	1718,33	2102,46	5372,06	1436,48	2083,27	1861,86	11571,28	50693,01	22651,69	25063,25	5033,46	3765,03	1357,25	384,70	352,96	1660,15	147975,41
Total general			4318,50	3430,72	3118,98	1718,33	2102,46	5372,06	1436,48	2083,27	1861,86	11571,28	50693,01	22651,69	25063,25	5033,46	3765,03	1357,25	384,70	352,96	1660,15	147975,41

Suma de viajes			Etiquetas de columna																			
Etiquetas de fila	fecha	periodo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	20220902	0	37,46	40,85	51,72	55,53	47,01	60,59	25,35	48,20	33,40	309,64	1407,57	524,60	535,61	135,29	102,04	52,07	6,03	6,07	38,16	3517,20
4625011	20220902	1	27,51	48,81	28,77	28,97	24,37	31,63	16,89	36,71	44,89	215,26	935,12	292,26	291,45	55,17	88,17	42,47			47,66	2256,09
4625011	20220902	2	12,11	24,03	12,80	11,64	22,66	24,53	10,50	8,55	16,88	178,72	584,22	261,88	192,01	34,27	113,75	14,07	7,86	7,32	13,28	1551,08
4625011	20220902	3	10,14	18,52	9,17	2,02	4,77	18,41	22,62	9,98	9,81	149,25	442,76	173,98	165,10	38,22	59,96	6,28		6,30	17,77	1165,05
4625011	20220902	4	33,68	19,68	23,20	9,69		31,87	12,54	10,04	10,67	117,71	439,41	110,76	168,01	51,56	38,74	7,34			20,13	1105,02
4625011	20220902	5	83,29	14,61	13,62	11,10	8,20	11,46	20,25	12,45	16,19	201,62	636,16	115,88	363,21	53,24	63,16	24,73	7,41		37,52	1694,08
4625011	20220902	6	93,58	54,44	37,21	36,31	47,40	81,97	17,60	22,36	32,34	204,55	1316,22	330,72	347,63	90,41	98,05	48,47	13,89	5,33	31,89	2910,37
4625011	20220902	7	227,08	115,73	106,11	76,68	68,76	278,10	63,27	56,35	76,33	482,21	1838,56	523,75	561,42	122,43	139,75	48,42	20,82	8,21	76,59	4890,54
4625011	20220902	8	249,00	119,65	109,62	87,26	76,40	276,05	63,35	88,58	74,47	480,74	1984,35	708,26	770,94	123,71	159,95	92,27	10,55	11,62	110,28	5597,05
4625011	20220902	9	201,65	157,89	115,19	108,20	82,42	210,27	45,09	71,22	39,55	624,90	2663,08	930,36	813,21	189,74	179,96	22,64	30,77	12,49	79,03	6577,66
4625011	20220902	10	119,97	139,55	77,71	62,70	90,36	174,11	69,14	61,81	50,81	614,12	2642,94	978,92	937,89	153,22	146,59	37,87	13,65	13,47	54,63	6439,42
4625011	20220902	11	162,22	144,85	103,85	59,08	100,06	200,40	60,36	64,81	51,80	639,14	2666,97	1053,70	875,84	169,11	200,73	56,88	21,95	17,85	84,70	6734,28
4625011	20220902	12	107,91	100,37	82,19	61,18	97,32	198,98	51,68	91,42	104,21	610,90	2628,04	1129,56	938,94	272,69	202,18	88,07	4,57	10,49	98,25	6878,96
4625011	20220902	13	198,19	134,94	132,42	127,90	135,75	238,76	97,26	155,69	120,49	708,62	2828,13	1195,42	987,89	201,85	214,96	72,78	20,04	29,53	86,78	7687,39
4625011	20220902	14	174,13	201,33	191,23	116,81	148,26	221,21	123,96	176,89	144,25	705,54	2727,43	1270,08	1014,08	225,73	303,22	119,18	22,39	29,14	111,52	8026,38
4625011	20220902	15	168,38	171,88	151,39	155,94	107,73	153,04	145,45	118,61	83,28	641,63	2212,51	990,50	810,07	182,58	219,90	82,06	20,60	44,42	146,23	6606,18
4625011	20220902	16	167,61	239,92	118,12	129,81	124,24	167,53	48,49	64,24	111,90	468,80	1933,84	974,68	755,11	140,76	243,65	79,81	33,18	19,98	120,97	5942,62
4625011	20220902	17	210,49	194,29	146,19	48,14	89,79	253,74	62,89	71,83	97,67	677,90	2137,53	1100,98	726,58	136,30	296,95	154,65	13,36	11,06	116,93	6547,24
4625011	20220902	18	216,49	137,39	144,55	102,15	87,00	160,38	70,82	151,29	97,49	665,09	2341,62	998,72	840,85	167,28	250,71	49,50	12,67	28,74	80,15	6602,88
4625011	20220902	19	172,54	196,77	160,34	104,32	115,51	175,39	78,88	79,34	151,55	774,59	2665,75	1208,23	1034,43	177,07	334,67	107,67	29,59	21,37	101,60	7689,58
4625011	20220902	20	160,08	165,82	211,40	90,11	138,53	189,27	115,77	111,15	145,17	617,59	2885,53	1191,17	1116,78	176,10	297,18	104,62	21,08	12,07	117,14	7866,56
4625011	20220902	21	157,94	180,80	79,18	80,71	80,33	165,10	65,83	114,69	51,84	520,28	2773,52	978,51	963,52	136,39	238,82	90,22	19,01	16,21	48,52	6761,41
4625011	20220902	22	97,01	117,88	88,11	72,16	34,13	143,77	41,63	87,39	47,79	403,70	2045,30	864,36	764,40	151,21	163,81	87,77	4,11	12,52	74,91	5301,95
4625011	20220902	23	32,14	55,25	61,89	48,50	65,96	93,49	42,69	71,27	52,33	270,01	1670,45	594,48	613,26	68,48	123,93	66,75	18,24	13,86	38,96	4001,93
4625011	Total 20220902		3120,61	2795,23	2255,96	1686,88	1796,95	3560,05	1372,28	1784,86	1665,09	11282,50	46407,01	18501,73	16588,20	3252,83	4280,79	1556,57	351,77	338,04	1753,58	124350,92
Total 4625011			3120,61	2795,23	2255,96	1686,88	1796,95	3560,05	1372,28	1784,86	1665,09	11282,50	46407,01	18501,73	16588,20	3252,83	4280,79	1556,57	351,77	338,04	1753,58	124350,92
Total general			3120,61	2795,23	2255,96	1686,88	1796,95	3560,05	1372,28	1784,86	1665,09	11282,50	46407,01	18501,73	16588,20	3252,83	4280,79	1556,57	351,77	338,04	1753,58	124350,92

Suma de viajes			Etiquetas de columna																			
Etiquetas de fila	fecha	periodo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	20221204	0	48,48	162,84	117,64	38,09	52,98	84,96	60,38	46,08	39,49	249,19	1652,89	851,01	732,03	115,08	100,96	28,14	11,04	24,92	43,74	4459,93
4625011	20221204	1	48,38	43,09	119,11	5,08	34,85	52,83	19,67	60,20	40,89	234,44	897,45	369,61	363,42	87,78	95,77	31,49	10,95		16,46	2531,45
4625011	20221204	2	17,46	48,38	62,10	3,37	8,18	62,61	20,44	48,96	60,12	170,51	640,51	206,64	378,23	59,15	76,39	25,11	1,75		6,67	1896,56
4625011	20221204	3	29,83	13,40	17,97	10,25	34,34	38,85	6,79	17,37	38,43	93,24	464,87	151,70	174,81	39,10	26,55	6,40			28,74	1192,63
4625011	20221204	4	20,93	26,32	28,38	15,99	18,72	21,09		24,06	7,48	162,73	580,61	152,82	201,66	38,58	93,77	21,07		9,69	3,67	1427,58
4625011	20221204	5	18,27	32,22	10,92	24,99	21,05	42,91	6,81	7,29	10,60	119,58	647,78	182,41	249,37	59,08	50,39	25,85		6,54	19,00	1535,07
4625011	20221204	6	53,75	13,97	21,70	13,09	24,23	34,63	16,08	14,99	12,59	234,64	1289,50	316,88	369,52	111,83	73,92	14,77	16,46	4,00	21,49	2658,03
4625011	20221204	7	16,26	27,59	33,88	30,06	39,81	67,42	12,19	18,21	29,22	372,03	1444,22	337,63	394,58	67,93	84,62	27,58	6,58	11,40	19,43	3040,64
4625011	20221204	8	72,65	30,54	23,96	11,38	23,94	76,80	2,56	24,55	13,98	246,28	1238,92	405,71	508,91	101,96	69,53	6,90	10,38		39,57	2908,49
4625011	20221204	9	67,09	38,77	76,64	16,86	30,34	102,15	21,51	7,48	22,07	269,95	1532,42	592,08	404,77	92,92	93,22	12,89		8,91	49,81	3439,87
4625011	20221204	10	119,33	44,34	28,51	19,77	40,70	98,46	26,41	27,89	27,62	382,25	1856,53	853,74	649,10	131,65	102,14	6,88	17,11	8,81	42,59	4483,82
4625011	20221204	11	96,25	89,82	62,29	36,52	29,09	117,36	21,81	22,59	39,90	501,20	2336,12	913,61	826,45	123,66	148,18	27,96		22,47	44,47	5459,74
4625011	20221204	12	138,76	130,53	54,36	68,60	59,53	87,64	35,13	22,62	46,92	455,40	2377,71	944,85	939,58	93,22	135,49	29,30	7,68	17,58	40,05	5684,95
4625011	20221204	13	152,66	124,53	85,25	54,95	52,53	131,71	49,23	18,73	35,03	540,70	2626,38	867,90	872,35	78,21	172,87	24,58	7,07	17,37	106,78	6018,82
4625011	20221204	14	118,34	113,55	70,51	79,49	66,77	179,74	62,93	35,08	31,76	453,53	2165,00	868,57	835,12	128,50	183,44	35,65	8,17	6,90	49,80	5492,87
4625011	20221204	15	124,91	103,18	20,01	60,14	41,83	119,90	30,70	42,08	25,47	395,95	1751,83	767,06	632,57	155,68	188,23	37,10	8,27	41,82	59,70	4606,41
4625011	20221204	16	218,67	164,54	80,28	57,39	94,23	143,39	59,57	56,01	60,92	461,75	1770,62	832,46	788,20	125,29	194,34	55,58	1,75	15,76	49,13	5229,86
4625011	20221204	17	229,14	186,49	114,77	68,81	97,76	140,37	67,64	85,24	85,81	632,63	1918,75	905,63	768,23	118,50	212,92	72,56	12,30	14,55	65,74	5797,81
4625011	20221204	18	210,57	155,39	103,84	101,28	127,66	154,01	68,34	56,17	81,31	562,67	2314,20	1032,66	854,14	153,68	345,57	64,21	13,98	26,25	27,35	6453,28
4625011	20221204	19	148,84	146,87	83,49	58,21	68,37	144,01	78,43	81,18	89,08	559,77	2285,16	862,65	889,44	154,24	532,45	72,97	15,04	17,90	57,06	6345,11
4625011	20221204	20	89,66	98,49	72,31	41,60	91,06	155,22	68,72	102,52	58,88	386,90	1928,43	1031,83	846,79	150,55	410,50	85,69	23,80	24,93	42,83	5710,70
4625011	20221204	21	63,27	81,12	43,53	41,59	44,53	112,74	68,04	39,20	69,07	325,82	1654,47	695,57	719,42	147,35	156,94	48,52	1,92	6,62	56,95	4376,69
4625011	20221204	22	29,38	80,51	41,13	24,35	15,08	37,66	22,57	25,39	29,69	269,64	1383,78	566,90	668,03	127,21	104,08	31,31	1,75	10,04	20,25	3488,75
4625011	20221204	23	12,51	3,28	3,97	18,67	17,01	22,96	14,71	14,63	19,30	183,88	1237,18	432,42	584,96	92,51	71,13	30,82		18,62	20,96	2799,51
4625011	Total 20221204		2145,39	1959,74	1376,55	900,51	1134,58	2229,40	840,66	898,50	975,63	8264,69	37995,33	15142,33	14651,65	2553,65	3723,37	823,31	175,97	315,10	932,22	97038,59
Total 4625011			2145,39	1959,74	1376,55	900,51	1134,58	2229,40	840,66	898,50	975,63	8264,69	37995,33	15142,33	14651,65	2553,65	3723,37	823,31	175,97	315,10	932,22	97038,59
Total general			2145,39	1959,74	1376,55	900,51	1134,58	2229,40	840,66	898,50	975,63	8264,69	37995,33	15142,33	14651,65	2553,65	3723,37	823,31	175,97	315,10	932,22	97038,59

Suma de viajes			Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	fecha	periodo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	20230803	0	61,71	98,34	97,70	14,21	89,24	74,35	62,99	45,88	60,52	288,45	1568,35	781,40	582,53	89,45	111,88	87,18	14,50	12,20	59,44	4200,31
4625011	20230803	1	23,98	38,18	61,03	44,68	38,51	74,77	38,96	57,23	38,66	242,55	895,39	420,83	327,30	90,03	98,28	31,43	11,09	27,09	24,55	2584,52
4625011	20230803	2	30,31	27,01	29,17	16,18	23,64	20,65	21,25	23,97	18,99	148,75	539,65	257,61	205,87	37,78	51,16	24,57	4,11	9,01	16,82	1506,50
4625011	20230803	3	8,41	4,41	2,73	5,35	21,49	34,13	14,75	38,62	15,60	154,81	518,56	194,12	179,50	36,26	43,98	13,33	2,13		15,22	1303,38
4625011	20230803	4	22,87	22,79	36,11	29,57	16,99	41,15	33,59	32,32	29,39	156,71	433,90	148,13	84,72	24,04	39,20	32,27	10,21	4,48	28,22	1226,65
4625011	20230803	5	36,52	16,93	20,43	23,84	27,02	15,89	17,24	15,77	23,74	107,59	457,71	132,14	128,92	31,74	25,43	17,69	11,72	3,69	33,35	1147,37
4625011	20230803	6	109,83	53,58	41,25	51,46	51,95	56,60	15,36	20,73	33,10	267,47	1255,95	400,94	351,85	54,77	59,55	43,62	8,54	6,96	40,58	2924,07
4625011	20230803	7	212,07	128,28	123,13	122,59	107,38	206,19	91,52	65,84	32,37	562,59	2058,08	629,52	539,55	126,04	114,01	34,12	17,01	3,07	74,18	5247,51
4625011	20230803	8	217,28	122,37	148,62	96,75	60,21	269,33	42,58	75,77	69,46	552,86	1991,91	772,02	529,96	166,18	67,40	43,71	9,00	16,40	64,98	5316,80
4625011	20230803	9	247,98	182,25	88,45	90,38	107,48	188,38	58,23	40,99	56,47	464,32	2578,83	1026,71	738,90	131,81	150,45	30,12		17,21	96,76	6295,74
4625011	20230803	10	184,63	104,71	58,09	73,98	88,45	178,36	57,32	36,35	53,09	474,73	2671,44	912,92	825,63	141,96	172,87	37,92	11,33	3,87	60,89	6148,53
4625011	20230803	11	161,58	125,39	78,47	74,10	51,74	178,01	60,28	55,35	66,28	529,69	2639,32	1026,07	775,86	136,07	135,68	55,69	8,98	6,10	86,87	6251,53
4625011	20230803	12	190,26	119,85	94,76	42,43	110,54	207,56	102,37	118,12	83,91	625,28	2445,66	1037,83	802,51	153,42	156,74	68,74	38,30	16,60	85,85	6500,71
4625011	20230803	13	174,77	124,70	138,53	93,58	127,65	190,72	55,26	109,70	97,50	763,72	2517,55	1018,85	724,61	166,62	195,63	101,49	6,47	21,29	95,86	6724,50
4625011	20230803	14	155,08	167,22	122,46	147,76	148,79	199,60	89,63	129,37	149,63	635,17	2260,21	922,28	754,65	129,82	161,74	98,41	19,28	32,19	80,94	6404,22
4625011	20230803	15	168,03	152,95	138,36	109,66	143,10	156,47	81,94	58,55	138,31	540,93	1999,74	865,63	571,77	122,53	188,39	83,25	23,20	21,46	110,83	5675,10
4625011	20230803	16	204,38	123,50	115,69	110,09	112,02	180,79	63,57	148,99	103,62	580,08	1814,77	884,38	665,65	138,90	136,99	78,14	40,20	33,84	102,76	5638,38
4625011	20230803	17	180,07	171,42	168,20	79,84	116,44	194,84	80,25	134,59	78,02	705,12	1926,23	1063,17	631,19	170,11	197,37	68,47	28,07	51,33	126,01	6170,74
4625011	20230803	18	184,92	218,38	193,99	112,92	103,58	194,81	65,89	121,93	113,47	673,19	2301,91	1084,89	675,95	149,26	296,35	103,52	20,41	23,15	75,58	6714,10
4625011	20230803	19	199,31	214,73	165,26	75,51	83,68	180,92	55,98	141,89	86,54	660,53	2446,91	1122,26	919,61	105,89	186,39	87,40	16,05	28,58	73,59	6851,03
4625011	20230803	20	200,17	190,17	106,98	54,57	71,97	132,30	79,76	91,49	95,30	562,03	2291,12	1011,47	811,79	138,57	189,95	73,04	31,21	10,40	83,17	6225,45
4625011	20230803	21	142,94	155,78	105,21	43,94	49,80	184,13	73,36	103,59	93,32	486,39	2265,48	989,35	839,23	197,33	138,20	67,26	10,70	16,18	101,36	6063,56
4625011	20230803	22	74,27	91,64	71,86	67,76	73,44	127,69	52,11	43,69	95,18	435,68	1846,21	856,02	653,66	107,48	142,95	81,22	20,49	26,99	123,55	4991,88
4625011	20230803	23	44,00	44,64	45,83	34,84	73,03	109,64	37,80	48,46	43,12	301,91	1522,94	613,96	530,01	86,96	122,80	74,76	12,63	13,50	32,24	3793,06
4625011	**Total 20230803**		**3235,34**	**2699,21**	**2252,33**	**1616,00**	**1898,14**	**3397,26**	**1351,97**	**1759,18**	**1675,59**	**10920,57**	**43247,85**	**18172,49**	**13851,22**	**2733,03**	**3183,37**	**1437,32**	**375,63**	**405,56**	**1693,56**	**115905,61**
Total 4625011			**3235,34**	**2699,21**	**2252,33**	**1616,00**	**1898,14**	**3397,26**	**1351,97**	**1759,18**	**1675,59**	**10920,57**	**43247,85**	**18172,49**	**13851,22**	**2733,03**	**3183,37**	**1437,32**	**375,63**	**405,56**	**1693,56**	**115905,61**
Total general			**3235,34**	**2699,21**	**2252,33**	**1616,00**	**1898,14**	**3397,26**	**1351,97**	**1759,18**	**1675,59**	**10920,57**	**43247,85**	**18172,49**	**13851,22**	**2733,03**	**3183,37**	**1437,32**	**375,63**	**405,56**	**1693,56**	**115905,61**

Suma de viajes			Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	fecha	periodo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	20220804	0	31,21	70,25	63,24	62,37	63,10	71,97	44,54	80,34	51,11	300,52	1473,61	534,47	523,02	106,60	160,04	41,76	10,46	9,84	36,27	3734,69
4625011	20220804	1	21,07	24,80	30,42	15,59	35,07	74,36	62,35	29,89	62,66	228,99	953,83	362,73	191,04	60,25	99,29	34,07	18,72	13,27	51,86	2370,26
4625011	20220804	2	19,19	37,96	30,54	22,67	45,53	50,23	25,67	30,78	23,84	198,54	660,30	235,41	171,87	65,28	89,03	12,10		4,75	14,71	1738,39
4625011	20220804	3	15,71	16,31	32,52	25,94	31,60	39,55	9,99	23,78	16,34	113,45	451,47	111,54	152,72	43,27	65,16	10,54	4,74	9,10	21,49	1195,20
4625011	20220804	4	10,50	13,97	10,71	7,76	14,70	18,98	32,56	31,69	10,84	97,31	419,20	88,75	170,93	32,42	72,07	8,85	4,36		8,72	1054,35
4625011	20220804	5	39,08	8,29	34,72	27,71	7,29	36,22	14,78	17,14	9,71	103,97	563,59	191,13	187,84	31,09	78,62	27,92	10,52	3,97	28,32	1421,86
4625011	20220804	6	52,93	37,82	62,26	31,09	32,22	88,20	57,80	34,10	52,94	223,95	1105,65	269,48	295,80	67,46	147,16	35,29			83,75	2677,90
4625011	20220804	7	175,67	108,27	81,71	124,38	89,82	239,40	101,74	63,54	74,14	489,35	1869,72	515,03	429,80	128,53	123,61	51,76	14,06	31,72	82,78	4795,02
4625011	20220804	8	237,10	159,91	117,19	78,61	71,12	207,58	62,32	86,19	67,43	504,65	1955,59	723,87	514,66	103,18	167,57	45,87	22,69	7,02	117,56	5250,11
4625011	20220804	9	179,70	145,68	90,42	71,49	68,95	160,58	59,21	21,95	48,95	544,57	2580,18	869,85	647,80	171,20	156,11	47,06	10,78	3,11	78,49	5956,05
4625011	20220804	10	140,58	104,43	69,48	65,48	58,65	191,59	25,80	115,49	34,02	546,48	2687,12	991,04	741,62	155,78	203,19	58,38	2,32	20,81	88,93	6301,18
4625011	20220804	11	150,15	204,62	122,43	78,88	99,66	177,40	35,47	62,26	71,17	529,65	2757,83	1012,07	759,27	100,10	195,04	69,99	14,80	41,09	100,84	6582,73
4625011	20220804	12	121,00	203,08	97,20	85,42	67,24	137,71	93,14	67,63	99,33	616,80	2474,51	1007,15	782,04	141,08	171,17	69,30	9,63	21,16	163,59	6428,17
4625011	20220804	13	105,10	196,08	103,61	93,75	141,85	151,67	120,17	104,98	127,99	698,84	2762,57	1034,34	791,27	168,50	219,06	102,63	14,39	19,26	172,42	7128,47
4625011	20220804	14	153,47	169,36	172,07	93,21	86,32	203,11	62,43	147,22	102,98	737,26	2618,43	1016,17	809,18	202,96	253,45	56,67	21,15	24,98	143,38	7073,77
4625011	20220804	15	163,80	199,26	135,96	100,99	93,75	155,01	92,13	95,62	91,00	678,25	2049,95	857,55	628,61	146,77	259,39	95,26	12,17	13,86	121,13	5990,47
4625011	20220804	16	150,65	121,94	113,40	67,24	102,25	133,95	120,46	126,35	118,22	544,24	1807,30	676,04	577,86	129,46	183,25	136,63	30,82	5,39	107,59	5253,02
4625011	20220804	17	195,30	152,25	91,40	72,78	106,92	132,74	92,60	111,41	124,56	560,16	2000,71	833,79	664,83	123,31	289,54	117,66	34,94	19,59	119,93	5844,39
4625011	20220804	18	129,17	184,51	129,51	85,84	148,28	138,02	90,86	107,69	112,94	607,39	2275,64	1111,27	723,59	168,17	209,33	55,84	15,65	31,36	110,08	6435,14
4625011	20220804	19	147,87	212,09	147,56	74,92	71,55	190,37	97,29	163,32	105,83	712,19	2627,25	1179,79	814,81	137,02	216,69	67,96	31,62	19,64	103,28	7121,06
4625011	20220804	20	171,16	127,98	175,82	76,99	135,62	160,85	57,85	128,23	55,37	598,59	2615,58	1142,23	1004,31	186,85	271,51	90,08	10,33	18,15	97,30	7124,81
4625011	20220804	21	107,76	113,44	89,52	94,23	75,51	121,53	77,38	54,48	69,26	506,87	2423,89	910,85	922,83	157,33	217,02	72,00	7,25	29,11	88,19	6138,43
4625011	20220804	22	118,09	133,35	80,77	94,47	94,14	100,75	100,19	67,80	84,37	409,34	2103,42	749,96	739,66	137,09	205,40	63,19	35,57	27,09	53,89	5398,53
4625011	20220804	23	25,82	85,45	70,13	36,70	90,42	60,90	88,73	82,03	69,49	298,11	1513,86	539,84	491,07	90,97	123,95	63,13	14,18	18,56	59,18	3822,52
4625011	**Total 20220804**		**2662,07**	**2831,06**	**2152,58**	**1588,47**	**1831,56**	**3042,65**	**1625,44**	**1853,93**	**1684,49**	**10849,43**	**44751,19**	**16964,33**	**13736,40**	**2854,67**	**4176,65**	**1433,94**	**351,14**	**392,81**	**2053,68**	**116836,50**
Total 4625011			**2662,07**	**2831,06**	**2152,58**	**1588,47**	**1831,56**	**3042,65**	**1625,44**	**1853,93**	**1684,49**	**10849,43**	**44751,19**	**16964,33**	**13736,40**	**2854,67**	**4176,65**	**1433,94**	**351,14**	**392,81**	**2053,68**	**116836,50**
Total general			**2662,07**	**2831,06**	**2152,58**	**1588,47**	**1831,56**	**3042,65**	**1625,44**	**1853,93**	**1684,49**	**10849,43**	**44751,19**	**16964,33**	**13736,40**	**2854,67**	**4176,65**	**1433,94**	**351,14**	**392,81**	**2053,68**	**116836,50**

Suma de viajes			Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	fecha	periodo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	20230216	0	33,72	11,95	15,32	9,11	11,88	40,86	8,28	23,01	23,84	176,11	1802,95	512,95	482,66	194,80	49,24	26,93			25,27	3448,90
4625011	20230216	1	14,98	21,43	2,45	1,96	6,48	40,10	3,03	5,82	23,77	112,13	852,60	311,00	198,10	99,18	52,51		1,47		20,07	1767,07
4625011	20230216	2	7,76	2,87	4,43	1,96	8,20	38,52		1,91	5,51	65,31	691,57	242,78	183,21	52,13	30,78	4,12			26,70	1367,77
4625011	20230216	3	8,77		9,05			15,64				115,91	439,40	114,41	74,68	36,09	18,95	7,18	1,92		23,18	865,18
4625011	20230216	4	19,96	16,66	8,58	3,56	13,05	22,00		3,87		78,43	233,64	72,54	106,05	36,13	16,22	2,77	3,30	2,67	9,31	648,72
4625011	20230216	5	44,57	18,43	21,51		19,19	34,88	12,37	26,52	16,07	93,14	518,25	154,81	197,13	42,00	67,34	5,75	5,49	10,61	19,98	1308,03
4625011	20230216	6	89,88	60,35	95,31	45,19	48,85	116,22	15,03	23,53	48,02	215,59	1615,72	483,91	510,80	94,25	65,43	39,34	8,83	2,87	46,91	3626,02
4625011	20230216	7	285,15	173,97	152,29	144,88	108,59	316,84	118,07	87,70	72,43	630,63	2557,11	941,07	1094,40	231,24	138,07	44,83	34,53	33,37	64,52	7229,69
4625011	20230216	8	405,68	283,47	152,04	142,04	119,43	450,55	92,98	161,89	94,85	600,40	2884,46	1177,78	1339,07	275,02	193,58	82,70	34,18	27,66	120,91	8638,69
4625011	20230216	9	350,49	220,63	159,25	86,14	108,34	350,66	47,29	83,06	74,09	569,66	3375,28	1032,53	1632,65	274,50	131,64	62,70	10,68	47,13	98,83	8715,54
4625011	20230216	10	213,15	163,61	139,09	67,69	72,27	244,86	54,87	79,25	70,73	635,35	3330,06	1171,88	1791,14	407,29	165,51	33,92	9,34	13,71	81,73	8745,43
4625011	20230216	11	215,14	160,94	170,67	55,97	101,35	302,04	25,94	100,33	51,91	688,70	3623,54	1262,11	1656,06	338,57	195,37	50,44	37,61	10,46	77,80	9124,95
4625011	20230216	12	237,24	249,56	222,99	122,89	160,25	333,15	69,75	121,22	121,65	797,86	3505,47	1375,25	1921,09	365,94	234,22	88,03	21,34	9,09	79,79	10036,76
4625011	20230216	13	280,99	284,11	233,42	111,93	138,88	342,18	105,61	131,92	118,91	791,43	3605,76	1359,21	1790,65	358,50	232,24	102,25	18,76	9,57	162,53	10178,83
4625011	20230216	14	230,98	298,65	279,44	118,04	191,42	380,25	145,49	167,18	203,42	931,69	3666,72	1582,49	2097,16	398,69	333,68	187,06	31,95	17,86	80,00	11342,17
4625011	20230216	15	209,22	237,50	189,98	119,52	141,56	308,31	112,87	169,51	102,25	693,73	3174,33	1421,92	1599,82	421,47	251,88	116,11	17,69	20,25	86,82	9394,75
4625011	20230216	16	261,24	258,03	190,12	194,03	179,78	348,00	103,17	152,34	111,65	714,03	2630,00	1246,84	1428,17	287,87	261,22	139,69	27,94	15,77	77,43	8627,32
4625011	20230216	17	252,78	298,02	217,89	144,48	169,16	325,40	135,01	132,91	117,03	768,03	3069,14	1495,06	1604,98	403,26	310,96	150,18	33,21	16,75	91,87	9736,10
4625011	20230216	18	265,58	274,89	263,72	178,54	209,23	328,84	110,07	147,69	153,58	681,81	3145,98	1749,30	1567,96	399,08	233,87	117,43	11,29	18,36	89,99	9947,20
4625011	20230216	19	184,53	211,78	185,85	125,34	164,53	310,16	104,28	136,00	171,12	687,73	3079,44	1535,00	1530,76	338,20	294,13	79,89	16,08	11,40	51,60	9217,82
4625011	20230216	20	164,83	150,16	168,25	107,22	141,48	244,56	88,74	106,81	106,07	612,46	2696,86	1393,98	1326,49	334,41	256,64	113,70	15,08	5,94	56,25	8089,93
4625011	20230216	21	104,41	146,86	65,94	59,70	66,93	135,87	106,40	101,26	91,95	367,03	2331,01	960,20	1050,40	319,64	179,18	80,78	7,61	20,66	61,05	6256,87
4625011	20230216	22	58,37	64,39	56,68	42,45	55,48	79,03	31,32	52,77	51,32	318,49	1787,52	738,12	787,65	174,62	114,63	65,33	20,71	14,39	49,87	4563,12
4625011	20230216	23	18,81	68,98	36,92	24,59	28,30	57,58	18,54	29,63	38,85	244,60	1678,73	554,40	578,88	171,67	61,18	37,85	6,78	10,47	21,70	3688,45
4625011	**Total 20230216**		**3958,22**	**3677,23**	**3041,17**	**1907,24**	**2264,62**	**5166,49**	**1509,12**	**2046,13**	**1869,02**	**11590,23**	**56295,54**	**22889,53**	**26549,94**	**6054,55**	**3888,47**	**1638,96**	**375,78**	**318,98**	**1524,12**	**156565,31**
Total 4625011			**3958,22**	**3677,23**	**3041,17**	**1907,24**	**2264,62**	**5166,49**	**1509,12**	**2046,13**	**1869,02**	**11590,23**	**56295,54**	**22889,53**	**26549,94**	**6054,55**	**3888,47**	**1638,96**	**375,78**	**318,98**	**1524,12**	**156565,31**
Total general			**3958,22**	**3677,23**	**3041,17**	**1907,24**	**2264,62**	**5166,49**	**1509,12**	**2046,13**	**1869,02**	**11590,23**	**56295,54**	**22889,53**	**26549,94**	**6054,55**	**3888,47**	**1638,96**	**375,78**	**318,98**	**1524,12**	**156565,31**

Suma de viajes			Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	fecha	periodo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	20230215	0	12,93	13,41	12,74	17,38	14,60	26,36	3,45	14,04	12,52	175,13	2125,29	639,44	472,42	154,54	50,67	35,70	16,63		7,08	3804,31
4625011	20230215	1	4,92	2,51	12,23	4,44	7,90	12,83	11,32	9,23	9,41	136,51	706,47	353,83	271,36	148,22	45,82		1,47		5,57	1744,05
4625011	20230215	2	2,88	11,97	11,81		14,19	30,12	4,23		3,87	206,47	587,83	163,17	151,45	127,51	33,87	9,06	1,47	4,24	9,21	1373,36
4625011	20230215	3	9,48	2,53			4,58	33,16	2,11	3,22	3,40	89,34	564,56	81,66	138,01	58,50	30,20	13,25		2,99	14,15	1051,13
4625011	20230215	4	3,58	5,48	12,19	9,96		26,26	4,82	5,21		51,88	407,30	93,09	165,15	73,96	52,01				13,53	924,43
4625011	20230215	5	36,57	7,10	15,83	5,77	12,44	40,63	10,96	11,08	10,87	123,70	480,16	176,77	192,28	39,09	43,12		2,11	5,67	17,87	1232,00
4625011	20230215	6	106,83	46,74	45,25	38,62	33,26	117,02	66,56	32,35	31,25	230,46	1708,85	477,47	437,03	91,41	72,98	21,73	11,03	10,42	34,64	3613,89
4625011	20230215	7	300,61	199,03	155,02	132,66	112,16	407,50	114,30	88,32	106,09	540,07	2851,30	901,85	1093,63	220,93	130,33	53,89	14,95	34,49	80,41	7537,52
4625011	20230215	8	384,48	282,73	178,83	170,58	107,23	425,13	87,14	124,21	62,60	588,66	2788,24	1104,37	1516,33	330,69	173,41	85,84	33,63	23,37	98,54	8566,01
4625011	20230215	9	316,30	217,48	179,05	116,50	103,80	406,31	68,29	70,23	48,64	611,23	3020,39	1133,69	1622,99	266,52	184,47	44,80	9,49	29,10	115,61	8564,89
4625011	20230215	10	267,88	177,91	107,51	62,00	81,35	287,07	31,51	65,54	53,44	616,95	3171,03	1081,67	1694,04	307,28	184,94	34,83	23,48	10,74	70,73	8329,89
4625011	20230215	11	191,09	178,67	123,52	63,68	104,88	221,20	27,23	103,81	54,45	625,97	2867,37	1101,13	1582,50	313,80	194,01	45,39	16,21	23,11	75,79	7913,82
4625011	20230215	12	155,76	163,60	129,10	73,42	105,18	283,03	74,14	108,36	87,80	684,56	3013,51	1241,06	1588,85	326,29	289,21	67,51	3,85	18,25	99,35	8512,84
4625011	20230215	13	198,38	226,15	156,16	126,46	153,25	325,36	103,26	131,43	113,55	827,73	3518,53	1446,22	1830,63	417,08	226,93	74,37	37,03	19,72	124,15	10056,35
4625011	20230215	14	313,88	313,43	255,23	150,53	245,72	401,12	128,28	162,79	170,62	895,58	3334,39	1659,04	1950,16	464,28	365,82	161,74	35,12	57,28	125,53	11190,52
4625011	20230215	15	226,77	236,15	220,08	92,40	131,08	293,45	52,82	102,10	133,43	685,12	2866,60	1265,87	1590,17	335,94	223,44	77,51	34,32	29,75	96,12	8693,12
4625011	20230215	16	284,75	223,68	197,49	161,85	131,43	257,23	99,31	89,85	95,57	683,49	2715,31	1198,12	1436,22	355,34	261,72	107,71	28,22	25,43	90,90	8443,62
4625011	20230215	17	283,80	219,71	236,59	158,15	177,27	326,70	111,06	122,47	169,27	777,21	2723,05	1405,14	1670,67	327,62	299,74	115,54	31,65	22,91	129,23	9307,79
4625011	20230215	18	269,43	214,96	210,24	147,04	183,52	307,18	141,52	153,44	142,90	816,86	2978,96	1689,03	1619,20	389,04	285,75	152,23	15,39	34,17	57,00	9807,84
4625011	20230215	19	186,61	224,25	180,22	128,53	146,26	282,76	135,17	159,42	188,17	623,76	3036,38	1785,09	1587,43	314,35	275,71	123,86	31,61	66,59	79,59	9555,73
4625011	20230215	20	147,91	198,89	170,36	110,11	136,41	289,29	78,49	92,76	118,91	645,46	2805,82	1509,30	1280,18	333,44	279,77	104,28	13,05	6,60	67,73	8388,74
4625011	20230215	21	87,68	116,02	105,10	70,80	72,34	154,10	77,74	85,61	39,41	475,69	2213,37	1021,62	1040,60	326,84	230,41	39,80	4,05	29,82	46,22	6237,19
4625011	20230215	22	49,22	58,46	40,72	42,82	49,04	79,76	51,45	35,54	42,11	283,75	1771,25	668,54	704,92	135,37	96,38	42,33	5,29	6,18	39,35	4202,47
4625011	20230215	23	14,93	5,74	31,01	8,06	32,27	44,73	12,74	18,48	19,20	212,92	1407,43	482,55	513,88	145,67	55,78	16,40	5,53	11,62	31,55	3070,48
4625011	**Total 20230215**		**3856,66**	**3346,62**	**2786,25**	**1891,74**	**2160,14**	**5078,29**	**1497,89**	**1789,46**	**1717,47**	**11608,48**	**53663,39**	**22679,71**	**26150,09**	**6003,71**	**4086,45**	**1427,78**	**375,59**	**472,43**	**1529,83**	**152121,98**
Total 4625011			**3856,66**	**3346,62**	**2786,25**	**1891,74**	**2160,14**	**5078,29**	**1497,89**	**1789,46**	**1717,47**	**11608,48**	**53663,39**	**22679,71**	**26150,09**	**6003,71**	**4086,45**	**1427,78**	**375,59**	**472,43**	**1529,83**	**152121,98**
Total general			**3856,66**	**3346,62**	**2786,25**	**1891,74**	**2160,14**	**5078,29**	**1497,89**	**1789,46**	**1717,47**	**11608,48**	**53663,39**	**22679,71**	**26150,09**	**6003,71**	**4086,45**	**1427,78**	**375,59**	**472,43**	**1529,83**	**152121,98**

Suma de viajes			Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	fecha	periodo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	20220217	0	2,43	17,83	15,81	8,49	40,60	97,22	4,96	26,96	10,23	208,43	1568,78	587,56	464,72	165,73	69,04	22,75	2,24		34,82	3348,61
4625011	20220217	1	10,61	14,15	2,10		6,41	70,89		16,97	17,89	191,82	713,67	275,21	240,16	131,51	71,07		1,82	2,41	44,11	1810,79
4625011	20220217	2	6,76	18,16	8,61	6,29	8,13	86,60	6,75	9,06	7,34	115,64	508,65	143,04	110,12	117,52	32,40	5,86	1,34		23,78	1216,06
4625011	20220217	3	5,85	7,92	6,59	6,56	2,97	51,63	2,01			77,79	330,32	94,59	78,62	65,57	27,00		1,34		13,41	772,17
4625011	20220217	4	19,70	4,74	16,51	2,46	3,11	27,15	8,73	7,41	8,70	103,84	398,81	126,23	120,36	72,62	22,27	5,88	5,40	5,90	13,86	973,66
4625011	20220217	5	38,96	20,18	18,99	25,36	18,14	66,86	16,25	20,63	17,21	115,32	520,82	120,33	194,99	78,51	51,55	2,73	10,90	2,17	44,28	1384,17
4625011	20220217	6	78,35	82,86	53,64	53,12	45,46	160,99	25,07	28,22	36,54	231,79	1296,13	319,82	502,17	129,93	78,96	16,70	19,30	2,01	48,37	3209,44
4625011	20220217	7	270,24	205,98	119,99	149,25	82,09	394,01	130,02	82,03	144,20	621,79	2522,65	832,79	864,64	246,27	133,47	77,53	22,79	23,68	112,67	7036,09
4625011	20220217	8	349,67	278,94	203,46	130,25	112,68	533,27	74,00	93,57	70,22	655,39	2816,78	929,94	1273,01	380,44	173,70	85,57	29,53	46,32	100,80	8337,56
4625011	20220217	9	303,78	216,80	153,01	89,95	89,49	364,04	64,32	90,58	59,56	624,79	3210,48	995,45	1233,00	393,51	180,02	41,92	15,72	15,95	84,07	8226,43
4625011	20220217	10	217,59	137,81	116,44	80,03	99,30	373,38	54,02	76,82	76,92	628,31	3269,77	1192,40	1453,12	534,47	161,78	21,92	21,99	25,77	88,38	8630,23
4625011	20220217	11	193,73	152,23	110,25	104,23	122,90	358,03	55,80	87,60	70,86	606,44	3172,70	1211,77	1420,40	410,35	222,91	36,44	13,45	12,15	69,47	8431,70
4625011	20220217	12	217,87	182,43	162,93	103,36	73,29	548,24	79,78	110,86	120,54	710,53	3350,80	1193,38	1775,56	477,21	221,70	103,64	18,42	30,91	92,10	9573,53
4625011	20220217	13	207,39	296,54	149,55	115,33	170,17	413,51	108,14	116,59	152,84	814,45	3603,60	1448,45	1712,36	499,88	255,05	147,26	25,43	37,92	115,72	10390,15
4625011	20220217	14	270,14	268,70	184,04	133,03	231,08	495,23	195,56	192,06	230,14	822,87	3700,38	1891,71	1628,54	595,46	395,00	186,90	34,57	69,48	117,29	11642,17
4625011	20220217	15	234,43	266,69	275,56	102,24	174,00	351,63	99,88	148,10	112,04	709,09	3094,05	1384,06	1372,64	437,27	288,55	115,91	13,90	26,88	109,94	9316,82
4625011	20220217	16	281,73	210,72	222,01	124,47	185,73	398,32	52,62	124,72	99,63	674,87	2645,53	1266,18	1348,17	490,74	205,08	95,75	41,44	22,98	101,79	8592,46
4625011	20220217	17	263,35	270,59	166,55	150,90	177,11	445,70	114,31	163,89	180,95	700,47	2795,89	1491,24	1489,61	482,85	290,76	107,33	32,09	27,92	70,79	9422,29
4625011	20220217	18	211,13	266,70	146,54	148,94	194,61	359,10	133,16	141,42	161,02	743,15	2898,37	1416,33	1475,17	506,46	332,89	148,15	35,92	33,67	64,47	9417,18
4625011	20220217	19	209,11	237,75	158,08	166,32	178,86	406,77	104,91	146,99	200,55	709,84	3167,81	1604,31	1464,12	430,22	360,00	110,85	35,25	26,46	127,36	9845,54
4625011	20220217	20	123,70	245,42	114,96	149,10	154,09	385,72	95,09	150,55	132,43	661,97	2888,44	1361,99	1457,69	394,40	198,23	92,14	15,82	43,71	88,89	8754,30
4625011	20220217	21	96,12	127,88	72,39	44,69	111,88	247,91	107,94	98,67	95,69	537,99	2301,13	1002,41	1188,05	365,19	227,53	111,14	17,15	20,33	83,93	6858,01
4625011	20220217	22	51,89	76,41	54,94	55,27	51,28	215,22	44,05	44,76	60,61	305,71	1913,41	748,57	785,38	181,23	88,71	38,56	5,48	12,64	83,38	4817,49
4625011	20220217	23	12,71	39,59	46,62	18,49	26,54	116,90	15,75	17,79	31,38	269,31	1489,03	605,03	572,74	125,35	45,07	12,29	12,42	10,81	31,08	3498,90
4625011	Total 20220217		3677,25	3647,01	2579,56	1968,12	2359,90	6968,29	1593,09	1996,22	2097,47	11841,61	54177,98	22242,79	24225,31	7712,69	4132,71	1587,22	433,72	500,07	1764,75	155505,75
Total 4625011			3677,25	3647,01	2579,56	1968,12	2359,90	6968,29	1593,09	1996,22	2097,47	11841,61	54177,98	22242,79	24225,31	7712,69	4132,71	1587,22	433,72	500,07	1764,75	155505,75
Total general			3677,25	3647,01	2579,56	1968,12	2359,90	6968,29	1593,09	1996,22	2097,47	11841,61	54177,98	22242,79	24225,31	7712,69	4132,71	1587,22	433,72	500,07	1764,75	155505,75

Suma de viajes			Etiquetas de columna																		
Etiquetas de fila	fecha	periodo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	20220216	0	7,31	21,47	6,07	13,66	11,37	75,79	11,25	30,73	10,34	150,09	1278,54	423,05	416,87	119,00	35,62	12,13	3,86	5,29	23,33	2655,73
4625011	20220216	1		6,02			12,99	47,52	5,97	11,16	6,81	140,88	547,82	178,90	181,07	85,66	25,99	2,69			29,77	1283,23
4625011	20220216	2	2,69	2,01	5,09	2,51	6,59	43,38		14,12	8,64	115,03	336,14	124,78	122,53	36,88	16,07		3,53		16,76	856,75
4625011	20220216	3	5,20			2,57		17,74	5,73	2,69	2,29	64,69	167,79	80,38	49,50	30,38	20,64		5,09		17,64	472,32
4625011	20220216	4	5,93	2,01	7,41	11,14	2,69	38,76	2,01	7,29	5,28	54,79	205,08	57,68	69,13	27,87	14,79	8,12			9,98	529,94
4625011	20220216	5	44,00	20,68	20,37	16,25	10,55	50,24	6,02	10,91	8,02	101,12	335,68	120,45	138,67	67,86	18,57	8,18	3,43	2,74	35,36	1019,11
4625011	20220216	6	88,87	67,73	29,29	40,79	43,39	149,91	37,24	47,22	32,97	220,48	800,39	324,43	257,11	100,44	52,79	13,10	9,75	12,82	45,00	2373,71
4625011	20220216	7	304,35	183,38	141,11	128,77	89,22	308,32	142,56	113,98	97,40	576,26	2093,29	732,94	802,61	327,55	123,85	62,49	34,78	22,60	112,39	6397,83
4625011	20220216	8	359,45	256,45	150,41	94,90	143,86	497,97	127,60	70,00	129,25	597,34	2863,83	1035,80	1427,14	443,51	135,67	64,01	40,13	16,15	120,18	8573,64
4625011	20220216	9	253,68	198,79	141,08	100,54	95,47	358,91	66,38	91,45	71,96	558,01	2875,60	1006,98	1253,56	348,81	163,02	49,32	9,74	20,24	97,91	7761,42
4625011	20220216	10	167,01	178,44	89,11	66,50	58,88	423,04	43,23	56,76	65,48	512,70	2838,40	1008,53	1462,73	451,95	145,21	33,01	28,79	22,84	92,07	7744,69
4625011	20220216	11	212,95	198,21	96,75	90,28	92,26	373,85	45,79	74,95	100,95	648,20	2952,30	1076,64	1374,00	484,18	148,67	55,95	20,00	13,72	83,09	8142,72
4625011	20220216	12	206,55	244,70	127,87	90,95	141,96	384,46	69,02	88,72	93,83	617,88	2847,20	1127,98	1332,48	405,15	208,89	84,56	17,79	16,42	81,50	8187,91
4625011	20220216	13	193,07	243,97	136,86	132,59	139,55	323,41	105,56	115,66	181,47	765,08	3395,81	1419,71	1413,67	480,22	266,43	110,12	25,76	32,40	85,23	9566,57
4625011	20220216	14	297,49	333,97	212,43	142,10	163,81	549,60	160,39	204,73	142,28	812,98	3582,55	1823,13	1685,00	621,42	363,57	144,40	25,93	48,20	120,84	11434,82
4625011	20220216	15	241,81	230,62	102,28	138,40	166,00	457,16	129,74	153,31	144,69	690,97	2958,39	1305,90	1272,08	509,29	304,44	106,43	29,42	33,02	138,43	9112,36
4625011	20220216	16	272,17	234,82	161,93	111,59	161,31	411,16	60,03	121,89	107,58	638,99	2584,96	1194,63	1302,81	370,30	274,06	97,41	19,93	34,99	102,01	8262,57
4625011	20220216	17	200,80	267,67	205,49	166,37	187,38	400,35	125,37	172,04	142,32	835,59	2798,49	1419,35	1382,39	535,82	259,17	102,61	26,48	14,45	103,15	9345,28
4625011	20220216	18	220,60	232,87	233,98	146,11	145,15	392,26	139,96	114,47	193,04	699,59	2952,92	1525,73	1523,90	493,71	291,71	133,31	41,25	45,20	84,03	9609,76
4625011	20220216	19	211,49	199,68	153,36	108,03	163,69	362,69	99,00	158,79	140,52	810,11	3006,17	1460,04	1549,28	446,74	263,19	194,16	21,87	35,45	102,66	9486,91
4625011	20220216	20	134,87	151,99	146,97	108,57	218,40	325,30	108,93	173,68	145,22	666,58	2892,07	1545,07	1387,23	444,54	245,37	104,29	17,97	17,39	61,74	8896,17
4625011	20220216	21	90,09	128,36	130,47	79,73	86,65	256,40	139,22	73,90	55,24	414,19	2317,24	1041,81	1099,56	287,22	259,22	65,33	10,48	20,35	61,59	6617,06
4625011	20220216	22	36,61	49,81	26,12	35,03	32,72	141,16	28,74	31,30	31,23	306,36	1911,66	773,89	744,10	181,88	114,09	7,02	8,71	10,64	67,97	4539,03
4625011	20220216	23	10,01	14,32	14,80	20,14	32,43	98,38	12,24	6,50	31,64	243,66	1508,50	592,25	461,42	151,53	63,48	60,03	17,04		30,58	3368,94
4625011	Total 20220216		3566,99	3467,94	2339,23	1847,52	2206,32	6487,74	1671,98	1946,26	1948,42	11241,54	50050,81	21400,04	22708,83	7451,90	3814,49	1518,65	421,73	424,90	1723,20	146238,46
Total 4625011			3566,99	3467,94	2339,23	1847,52	2206,32	6487,74	1671,98	1946,26	1948,42	11241,54	50050,81	21400,04	22708,83	7451,90	3814,49	1518,65	421,73	424,90	1723,20	146238,46
Total general			3566,99	3467,94	2339,23	1847,52	2206,32	6487,74	1671,98	1946,26	1948,42	11241,54	50050,81	21400,04	22708,83	7451,90	3814,49	1518,65	421,73	424,90	1723,20	146238,46

Suma de viajes			Etiquetas de columna																			
Etiquetas de fila	fecha	periodo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	20220125	0	11,67	17,99	7,63	3,21	2,36	74,81	13,74	2,69	6,96	158,76	1092,11	432,48	439,02	140,27	48,22	3,10	1,79	2,67	20,11	2479,58
4625011	20220125	1	2,69	3,18	3,20	5,87	6,88	42,71	9,53	10,97	17,61	188,73	636,26	197,34	259,95	100,14	40,30	3,29	2,15	2,67	8,53	1541,99
4625011	20220125	2		7,47	5,49	2,56	6,41	68,39	2,75		3,23	91,60	358,13	107,98	112,36	46,71	17,53	5,99			7,32	843,91
4625011	20220125	3		4,04	3,58	4,00		17,33				56,00	215,22	49,95	61,70	57,40	23,13	2,41	7,38		16,67	518,80
4625011	20220125	4	9,35	2,72	2,69	8,94	2,69	24,66	2,77	10,92	5,38	39,75	228,55	83,47	122,96	41,43	17,64	2,41	9,10	2,20	37,90	655,54
4625011	20220125	5	24,74	22,68	12,36	6,63	15,47	37,90	11,81	10,95	17,73	106,26	312,71	113,20	164,10	61,90	25,30	4,41	8,69		16,97	973,81
4625011	20220125	6	88,27	81,90	53,71	27,94	35,76	102,85	32,22	47,86	29,50	175,40	696,94	309,75	321,15	120,32	64,11	18,75	9,76		50,52	2266,69
4625011	20220125	7	279,74	155,89	114,91	92,63	104,79	279,88	129,00	73,79	92,68	471,80	1848,63	607,31	714,07	305,44	128,53	69,92	31,37	22,92	76,38	5599,67
4625011	20220125	8	285,39	171,87	143,70	97,93	140,83	358,12	92,41	83,71	58,69	603,49	2638,18	989,39	1101,29	361,43	147,14	50,53	35,18	29,04	123,63	7511,93
4625011	20220125	9	218,25	203,86	155,30	86,41	81,69	272,01	59,52	65,86	71,05	604,00	2570,07	941,79	1138,61	264,96	102,13	39,60	18,17	10,78	101,10	7005,13
4625011	20220125	10	141,41	159,80	65,66	84,87	94,15	336,63	24,00	71,28	46,67	478,40	2506,64	982,84	946,08	391,97	150,60	11,13	17,17	29,87	38,52	6577,69
4625011	20220125	11	182,96	138,28	109,33	57,05	58,57	307,68	54,70	76,20	42,33	588,82	2629,46	928,15	1136,12	354,02	124,99	68,76	17,14	13,15	34,59	6922,29
4625011	20220125	12	151,43	123,70	123,36	86,74	76,40	286,01	57,43	75,26	87,33	565,49	2510,61	1077,37	1080,52	329,06	192,69	65,89	19,03	13,65	73,51	6995,49
4625011	20220125	13	178,86	155,91	112,92	77,46	111,93	387,47	100,44	107,79	120,72	739,38	2875,61	1172,69	1165,68	394,33	208,89	86,95	29,02	4,71	83,44	8114,18
4625011	20220125	14	231,24	233,14	142,29	118,08	114,69	405,39	111,78	157,59	174,39	807,69	3179,89	1672,10	1344,72	445,03	273,67	72,66	15,34	22,15	102,12	9623,96
4625011	20220125	15	206,07	179,07	194,96	148,25	151,25	308,72	93,48	93,02	130,30	681,14	2571,15	1062,50	1146,22	391,69	236,27	77,92	17,75	45,67	89,10	7824,53
4625011	20220125	16	174,06	171,62	136,91	102,53	114,75	292,06	65,94	109,98	122,15	593,27	2701,52	1164,58	1105,61	327,97	194,10	76,26	20,27	26,67	93,81	7594,05
4625011	20220125	17	215,66	191,87	176,67	134,71	140,80	359,14	103,12	102,63	127,63	753,98	2609,29	1274,24	1157,62	321,86	244,78	94,97	30,22	24,03	105,95	8169,15
4625011	20220125	18	219,41	206,08	197,56	167,09	177,40	283,06	93,88	201,27	187,49	715,60	2889,44	1346,26	1274,75	382,42	298,77	111,86	25,43	12,86	95,70	8886,32
4625011	20220125	19	107,58	162,41	130,34	100,98	122,38	249,45	109,91	132,23	114,69	737,36	2818,42	1234,44	1184,90	309,72	204,28	73,20	38,09	15,02	45,35	7890,74
4625011	20220125	20	112,99	135,96	64,93	79,04	123,73	259,04	66,68	87,93	85,96	684,67	2515,42	1305,38	1135,82	309,83	195,39	100,92	23,81	32,42	110,71	7430,61
4625011	20220125	21	56,56	66,41	55,08	25,98	74,28	150,42	83,94	53,19	55,18	418,53	2201,35	879,16	973,42	298,82	157,05	67,45	20,37	11,63	54,00	5702,79
4625011	20220125	22	32,52	46,09	31,49	19,33	26,79	112,61	29,66	54,08	38,63	357,62	1815,39	699,27	732,96	221,95	66,49	38,01	12,80	3,61	56,91	4396,19
4625011	20220125	23	4,10	19,32	24,82		8,47	88,02	16,35	12,93	11,32	183,80	1538,51	453,94	601,65	144,14	58,38	11,39	2,54	3,61	15,29	3198,56
4625011	Total 20220125		2934,95	2661,25	2068,88	1538,22	1792,46	5104,35	1365,06	1642,10	1647,59	10801,51	45959,51	19085,54	19421,27	6122,81	3220,36	1157,76	412,55	329,32	1458,11	128723,60
Total 4625011			2934,95	2661,25	2068,88	1538,22	1792,46	5104,35	1365,06	1642,10	1647,59	10801,51	45959,51	19085,54	19421,27	6122,81	3220,36	1157,76	412,55	329,32	1458,11	128723,60
Total general			2934,95	2661,25	2068,88	1538,22	1792,46	5104,35	1365,06	1642,10	1647,59	10801,51	45959,51	19085,54	19421,27	6122,81	3220,36	1157,76	412,55	329,32	1458,11	128723,60

Suma de viajes			Etiquetas de columna																			
Etiquetas de fila	fecha	periodo	4625001	4625002	4625003	4625004	4625005	4625006	4625007	4625008	4625009	4625010	4625011	4625012	4625013	4625014	4625015	4625016	4625017	4625018	4625019	Total general
4625011	20230124	0	10,22	14,46	2,14	5,87	8,22	36,93	5,69	16,81	5,10	221,07	2133,05	628,03	524,28	183,18	69,02	21,04	2,92		14,80	3902,82
4625011	20230124	1	6,15	7,70		2,97	5,67	34,38		11,13	13,03	135,38	890,04	353,33	272,66	121,53	68,10	6,13	2,37		5,26	1935,83
4625011	20230124	2	8,24	5,85	10,52		6,94	15,11	4,33	6,88		76,87	550,39	141,44	124,17	117,13	56,39				15,44	1139,70
4625011	20230124	3	5,46		2,18		2,42	2,92		3,07	6,56	70,41	231,78	68,84	77,80	41,14	53,72				26,73	593,02
4625011	20230124	4	3,81		11,37	2,25	2,26	24,99		3,90	5,80	87,50	257,00	122,02	144,67	86,63	38,88		1,47	5,68	6,26	804,49
4625011	20230124	5	24,56	34,06	29,90	5,85	8,18	42,79		16,67	17,62	215,18	463,63	153,10	263,92	66,30	71,67		10,81		32,52	1456,74
4625011	20230124	6	107,70	53,16	63,90	44,85	56,01	48,66	17,55	45,26	22,46	236,57	1509,38	348,62	432,45	79,92	86,41	31,99	11,91	2,92	52,16	3251,88
4625011	20230124	7	280,05	156,27	190,25	147,01	130,92	292,87	61,56	80,36	85,66	603,92	2704,99	855,33	964,88	157,34	98,55	43,14	21,28	15,31	78,74	6968,43
4625011	20230124	8	374,17	295,99	193,86	143,82	108,63	435,37	130,36	122,07	83,73	578,30	2743,85	968,07	1254,79	312,44	159,12	67,92	21,75	27,97	109,13	8131,34
4625011	20230124	9	259,72	258,51	184,93	86,32	100,68	307,07	57,79	74,92	74,71	659,49	2926,69	1201,45	1273,81	272,68	162,98	33,08	21,65	8,21	133,52	8098,19
4625011	20230124	10	224,19	186,14	165,74	63,43	71,05	314,78	46,03	82,31	93,24	587,52	2873,80	1083,22	1308,56	341,32	193,61	70,90	11,39	20,14	28,40	7765,76
4625011	20230124	11	176,26	170,10	191,83	78,07	74,08	271,01	86,16	94,13	80,92	703,75	2911,44	1170,76	1242,00	285,48	169,11	53,48	8,30	28,73	51,33	7846,93
4625011	20230124	12	212,26	170,32	133,29	95,51	71,26	305,01	74,55	115,05	77,58	622,02	3071,84	1102,02	1298,48	281,75	199,73	52,90	12,58	15,50	77,60	7989,25
4625011	20230124	13	201,19	195,13	162,41	106,52	144,27	305,06	121,60	118,19	102,34	794,21	3264,29	1213,59	1589,52	376,79	210,44	109,35	6,97	13,02	81,24	9116,11
4625011	20230124	14	235,57	287,64	239,67	153,82	174,38	373,07	154,83	120,24	207,34	915,93	3270,02	1654,69	1722,38	435,42	290,13	140,62	29,37	39,15	98,19	10542,43
4625011	20230124	15	216,74	216,23	187,94	129,76	121,52	240,19	140,74	116,81	134,29	715,56	2840,85	1291,16	1441,47	366,07	252,20	100,95	15,36	28,98	103,01	8659,80
4625011	20230124	16	229,27	189,22	177,96	125,37	146,83	212,63	125,55	126,83	142,27	660,43	2522,36	1305,75	1356,65	332,92	278,99	138,90	30,40	35,08	125,23	8262,62
4625011	20230124	17	233,52	307,18	167,96	110,96	161,13	264,36	100,65	121,96	108,31	736,98	2747,49	1540,01	1282,97	340,01	291,39	139,84	44,72	18,30	105,80	8823,52
4625011	20230124	18	262,44	225,54	202,08	158,28	169,00	306,90	93,11	116,72	156,82	728,00	2883,88	1438,34	1339,17	325,00	261,92	138,82	33,01	28,49	104,05	8971,55
4625011	20230124	19	152,60	215,18	176,79	101,07	74,94	265,76	97,95	124,53	95,12	640,01	2944,28	1521,91	1362,60	287,14	174,91	150,79	22,71	25,24	53,60	8487,13
4625011	20230124	20	128,60	142,16	127,43	82,49	100,61	253,68	97,39	89,73	108,58	545,09	2510,42	1378,45	1169,93	274,58	305,78	84,61	14,59	17,55	105,68	7537,34
4625011	20230124	21	67,29	93,77	64,27	45,87	81,96	159,51	46,12	74,16	61,30	420,29	2128,73	1006,68	1025,40	224,18	209,39	83,21	1,98	5,97	54,27	5854,33
4625011	20230124	22	14,79	31,29	48,25	43,54	43,92	74,45	43,54	52,40	52,14	351,88	1961,47	715,62	609,94	222,02	112,17	20,98	1,88	5,34	48,23	4453,82
4625011	20230124	23	13,09	19,90	27,67	13,90	20,87	55,79		46,65	23,94	162,06	1633,19	531,10	531,57	181,25	56,32	21,74	6,62	10,34	15,19	3371,18
4625011	Total 20230124		3447,89	3275,79	2762,33	1747,50	1885,74	4643,29	1505,49	1780,77	1758,84	11468,40	51974,84	21793,50	22614,05	5712,19	3870,92	1510,38	334,03	351,90	1526,36	143964,19
Total 4625011			3447,89	3275,79	2762,33	1747,50	1885,74	4643,29	1505,49	1780,77	1758,84	11468,40	51974,84	21793,50	22614,05	5712,19	3870,92	1510,38	334,03	351,90	1526,36	143964,19
Total general			3447,89	3275,79	2762,33	1747,50	1885,74	4643,29	1505,49	1780,77	1758,84	11468,40	51974,84	21793,50	22614,05	5712,19	3870,92	1510,38	334,03	351,90	1526,36	143964,19

ANEXO IV. SEGMENTACIÓN PREVISIÓN LLEGADA CRUCEROS

ANEXO IV. SEGMENTACIÓN PREVISIÓN LLEGADA CRUCEROS

AÑO 2024

FECHA DE LLEGADA	CRUCERO	ESLORA	CALADO	* HORA DE LLEGADA	* HORA DE SALIDA	** FECHA DE SALIDA	CONSIGNATARIO	ESC	CAPACIDAD TOTAL (APROX.) DE PASAJE DEL BUQUE
lunes 01/01/2024	CELEBRITY INFINITY	294	8,3	8:00	17:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	2450
sábado 06/01/2024	MSC ORCHESTRA	294	7,9	8:00	18:00	-	MSC	1	3605
lunes 08/01/2024	IONA	344,5	8,6	8:00	18:00	-	ROCA MONZÓ, S.L.	1	5200
martes 09/01/2024	COSTA FIRENZE	323,6	8.55	9:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	5260
sábado 13/01/2024	MSC ORCHESTRA	294	7,9	8:00	18:00	-	MSC	1	3605
sábado 20/01/2024	MSC ORCHESTRA	294	7,9	8:00	18:00	-	MSC	1	3605
sábado 27/01/2024	MSC ORCHESTRA	294	7,9	8:00	18:00	-	MSC	1	3605
sábado 03/02/2024	MSC ORCHESTRA	294	7,9	8:00	18:00	-	MSC	1	3605
sábado 10/02/2024	MSC ORCHESTRA	294	7,9	8:00	18:00	-	MSC	1	3605
sábado 17/02/2024	MSC ORCHESTRA	294	7,9	8:00	18:00	-	MSC	1	3605
sábado 24/02/2024	MSC ORCHESTRA	294	7,9	8:00	18:00	-	MSC	1	3605
sábado 02/03/2024	MSC ORCHESTRA	294	7,9	8:00	18:00	-	MSC	1	3605
sábado 09/03/2024	MSC ORCHESTRA	294	7,9	8:00	18:00	-	MSC	1	3605
sábado 16/03/2024	MSC ORCHESTRA	294	7,9	8:00	18:00	-	MSC	1	3605
sábado 23/03/2024	AZURA	289,61	8,5	8:00	18:00	-	ROCA MONZÓ, S.L.	1	3597
	MSC ORCHESTRA	294	7,9	8:00	18:00	-	MSC	1	3605
lunes 25/03/2024	VENTURA	288,61	8,6	8:00	18:00	-	ROCA MONZÓ, S.L.	1	3574
sábado 30/03/2024	MSC ORCHESTRA	294	7,9	8:00	18:00	-	MSC	1	3605
domingo 31/03/2024	AZAMARA PURSUIT	181	5,95	7:30	17:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	702
	MARELLA EXPLORER 2	246,5	7,82	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2253
viernes 05/04/2024	AIDASTELLA	253,26	7,3	8:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2194
	ARVIA	344,5	8,8	8:00	18:00	-	ROCA MONZÓ, S.L.	1	5200
sábado 06/04/2024	SILVER DAWN	212,8	6,7	8:00	18:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	623
	MSC ORCHESTRA	294	7,9	8:00	18:00	-	MSC	1	3605
domingo 07/04/2024	VIKING SEA	228,3	6,6	12:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	944
lunes 08/04/2024	MARELLA EXPLORER 2	246,5	7,82	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2253
martes 09/04/2024	AZAMARA QUEST	181	5,95	8:00	22:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	702
	CLIO	100,26	3	7:30	16:30	-	NOATUM MARITIME S.A	1	95
jueves 11/04/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	9:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
sábado 13/04/2024	MSC ORCHESTRA	294	7,9	8:00	18:00	-	MSC	1	3605
lunes 15/04/2024	CORINTHIAN	88,32	4	8:00	18:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	111
miércoles 17/04/2024	WIND STAR	134,02	4,1	9:00	17:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	159
	MEIN SCHIFF 1	315,7	8,05	7:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2894
	VISTA	246,1	7,6	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	1321
jueves 18/04/2024	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	19:00	-	MSC	1	6334
	MSC MUSICA	293	7,85	8:00	19.00	-	MSC	1	3065

	COSTA FORTUNA	272,2	8,2	8:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3470
viernes 19/04/2024	AIDASTELLA	253,26	7,3	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2194
	CORINTHIAN	88,32	4	8:00	20:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	111
	HANSEATIC NATURE	139	5,75	7:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	230
	CARNIVAL GLORY	290,2	8,3	8:00	17:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	3540
	MSC ORCHESTRA	294	7,9	8:00	18:00	-	MSC	1	3605
sábado 20/04/2024	MSC FANTASIA	333,33	8,65	8:00	18:00	-	MSC	1	4363
domingo 21/04/2024	AZAMARA QUEST	181	5,95	8:00	17:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	702
lunes 22/04/2024	EVRIMA	190	6,1	8:00	18:00	23/04/2024	BERGÉ MARÍTIMA	1	298
	MARELLA EXPLORER 2	246,5	7,82	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2253
	EMERALD AZURRA	110	4,5	9:00	19:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	100
martes 23/04/2024	SEVEN SEAS GRANDEUR	224	7,2	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	7
miércoles 24/04/2024	CLUB MED 2	187	5,1	8:00	16:30	-	PÉREZ Y CÍA.	1	439
	SEA CLOUD SPIRIT	126	5,65	9:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	136
jueves 25/04/2024	SEA CLOUD	96,35	4,88	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	64
	WIND SPIRIT	134,02	4,1	10:00	17:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	148
	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	16:00	-	MSC	1	5179
sábado 27/04/2024	SILVER DAWN	212,8	6,7	8:00	23:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	623
	SEA CLOUD II	105,9	5,3	14:00	19:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	94
	MEIN SCHIFF 1	315,7	8,05	7:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2894
	LE CHAMPLAIN	131,46	4,7	8:30	17:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	184
	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
jueves 02/05/2024	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 03/05/2024	AIDASTELLA	253,26	7,3	8:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2194
sábado 04/05/2024	WORLD TRAVELLER	126	4,8	8:00	17:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	200
	OASIS OF THE SEAS	360	9,3	8:00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	6360
	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
	SCARLET LADY	277,2	8,3	8:00	18:00	-	BALEARIA	1	2816
domingo 05/05/2024	NORWEGIAN DAWN	294	8,2	7:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3000
martes 07/05/2024	SEVEN SEAS GRANDEUR	224	7,2	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	750
	NORWEGIAN DAWN	294	8,2	7:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3000
jueves 09/05/2024	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
	NATIONAL GEOGRAPHIC EXPLORER	112	4,7	9:00	19:00	-	M.H. BLAND	1	154
viernes 10/05/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
	HAMBURG	145	5,15	8:30	18:00	.	ERHARDT Y CÍA	1	423
sábado 11/05/2024	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
lunes 13/05/2024	ARCADIA	285,23	8	8:00	18:00	-	ROCA MONZÓ, S.L.	1	2388
	AIDASTELLA	253,26	7,3	9:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	1596
martes 14/05/2024	SEA CLOUD SPIRIT	126	5,65	14:00	15:00	15/05/2024	PÉREZ Y CÍA.	1	136
miércoles 15/05/2024	CORINTHIAN	88,32	4	2:00	17:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	111
	VOYAGER OF THE SEAS	311,12	9,1	11:00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	3838
jueves 16/05/2024	SIRENA	181	5,95	8:00	21:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	824
	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 17/05/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
	MARELLA VOYAGER	262,51	8,5	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2681
	ARVIA	344,5	8,8	8:00	18:00	-	ROCA MONZÓ, S.L.	1	5200
sábado 18/05/2024	MEIN SCHIFF 2	315,7	7,9	8:00	17:30	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2894
	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363

domingo 19/05/2024	CORINTHIAN	88,32	4	7:30	16:30	-	NOATUM MARITIME S.A	1	111
	MARINA	239,3	7,6	7:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	1260
jueves 23/05/2024	CELEBRITY EQUNOX	317,2	8,62	8:00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	2852
	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 24/05/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
sábado 25/05/2024	CRYSTAL SYMPHONY	238,01	8	7:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	1000
	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
miércoles 29/05/2024	AZAMARA QUEST	181	5,95	8:00	22:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	702
jueves 30/05/2024	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 31/05/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
	MARELLA VOYAGER	262,51	8,5	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2681
sábado 01/06/2024	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
jueves 06/06/2024	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 07/06/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
sábado 08/06/2024	SILVER WHISPER	186	6,12	8:00	22:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	388
	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
domingo 09/06/2024	EUROPA	198,6	6,3	8:00	19:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	408
lunes 10/06/2024	AZAMARA ONWARD	181	5,95	8:00	22:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	762
jueves 13/06/2024	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 14/06/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
	ARVIA	344,5	8,8	8:00	18:00	-	ROCA MONZÓ, S.L.	1	5200
sábado 15/06/2024	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
domingo 16/06/2024	QUEEN VICTORIA	294	7,9	8:00	18:00	-	ROCA MONZÓ, S.L.	1	2250
martes 18/06/2024	EXPLORA I	249	7,1	9:00	19:00	-	MSC	1	922
jueves 20/06/2024	SILVER RAY	245	7	8:00	22:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	728
	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
sábado 22/06/2024	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
lunes 24/06/2024	AIDASTELLA	253,26	7,3	9:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2194
jueves 27/06/2024	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 28/06/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
	MARELLA VOYAGER	262,51	8,5	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2681
sábado 29/06/2024	MEIN SCHIFF 2	315,7	7,9	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2894
	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
jueves 04/07/2024	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 05/07/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
sábado 06/07/2024	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
domingo 07/07/2024	VOYAGER OF THE SEAS	311,12	9,1	8:00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	3838
	CELEBRITY ASCENT	327,5	8,23	7:00	19:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	3200
martes 09/07/2024	VOYAGER OF THE SEAS	311,12	9,1	09.00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	3838
jueves 11/07/2024	SERENADE OF THE SEAS	293,2	8,63	8:00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	2500
	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 12/07/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
sábado 13/07/2024	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
	QUEEN VICTORIA	294	7,9	8:00	18:00	-	ROCA MONZÓ, S.L.	1	2250
jueves 18/07/2024	MEIN SCHIFF 2	315,7	7,9	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2894
	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 19/07/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
sábado 20/07/2024	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363

domingo 21/07/2024	SEVEN SEAS GRANDEUR	224	7,2	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	750
lunes 22/07/2024	MSC VIRTUOSA	331,5	8,8	7:00	18:00	-	MSC	1	6334
jueves 25/07/2024	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 26/07/2024	AIDASTELLA	253,26	7,3	8:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2194
	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
	MARELLA VOYAGER	262,51	8,5	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2681
sábado 27/07/2024	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
jueves 01/08/2024	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 02/08/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
sábado 03/08/2024	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
domingo 04/08/2024	RIVIERA	238	7,6	8:00	19:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	1260
lunes 05/08/2024	AIDASTELLA	253,26	7,3	9:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2194
	MSC VIRTUOSA	331,5	8,8	7:00	18:00	-	MSC	1	6334
martes 06/08/2024	VOYAGER OF THE SEAS	311,12	9,1	8:00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	3838
jueves 08/08/2024	CELEBRITY APEX	306	8,4	8:00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	3200
	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 09/08/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
	MARELLA VOYAGER	262,51	8,5	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2681
	ARVIA	344,5	8,8	8:00	18:00	-	ROCA MONZÓ, S.L.	1	5200
sábado 10/08/2024	SEABOURN OVATION	210	6,5	8:00	18:00	-	TRANSCOMA SHIPPING	1	604
	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
	SCARLET LADY	277,2	8,3	8:00	20:00	-	BALEARIA	1	2816
domingo 11/08/2024	QUEEN VICTORIA	294	7,9	8:00	18:00	-	ROCA MONZÓ, S.L.	1	2250
miércoles 14/08/2024	SKY PRINCESS	329,81	8,57	10:00	19:00	-	TRANSCOMA SHIPPING	1	3660
jueves 15/08/2024	SILVER MOON	212,8	6,7	8:00	18:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	623
	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 16/08/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
sábado 17/08/2024	SILVER MOON	212,8	6,7	8:00	22:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	623
	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
domingo 18/08/2024	CELEBRITY ASCENT	327,5	8,23	7:00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	3200
lunes 19/08/2024	ANTHEM OF THE SEAS	347,06	8,82	8:00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	4905
jueves 22/08/2024	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 23/08/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
	ARVIA	344,5	8,8	8:00	18:00	-	ROCA MONZÓ, S.L.	1	5200
sábado 24/08/2024	MEIN SCHIFF 2	315,7	7,9	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2894
	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
jueves 29/08/2024	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 30/08/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
	MARELLA VOYAGER	262,51	8,5	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2681
sábado 31/08/2024	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
domingo 01/09/2024	VOYAGER OF THE SEAS	311,12	9,1	9:00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	3838
martes 03/09/2024	VOYAGER OF THE SEAS	311,12	9,1	8:00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	3838
jueves 05/09/2024	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 06/09/2024	AIDASTELLA	253,26	7,3	8:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2194
	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
sábado 07/09/2024	SEA CLOUD SPIRIT	126	5,65	10:00	14:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	136
	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
domingo 08/09/2024	QUEEN VICTORIA	294	7,9	8:00	18:00	-	ROCA MONZÓ, S.L.	1	2250

jueves 12/09/2024	MEIN SCHIFF 2	315,7	7,9	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2894
	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 13/09/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
	MARELLA VOYAGER	262,51	8,5	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2681
sábado 14/09/2024	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
lunes 16/09/2024	AIDASTELLA	253,26	7,3	8:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2194
miércoles 18/09/2024	NIEUW STATENDAM	299	8,3	8:00	17:00	-	TRANSCOMA SHIPPING	1	2650
jueves 19/09/2024	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
	SEVEN SEAS NAVIGATOR	172	7,5	8:00	19:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	530
viernes 20/09/2024	AZAMARA QUEST	181	5,95	7:30	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	702
	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
sábado 21/09/2024	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
lunes 23/09/2024	CELEBRITY APEX	306	8,4	9:00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	3200
martes 24/09/2024	VASCO DE GAMA	219	7,7	8:00	20:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	1258
	CORINTHIAN	88,32	4	8:00	18:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	111
	SILVER WHISPER	186	6,12	8:00	22:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	388
miércoles 25/09/2024	AZAMARA ONWARD	181	5,95	8:00	17:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	762
jueves 26/09/2024	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 27/09/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
sábado 28/09/2024	CORINTHIAN	88,32	4	8:00	17:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	111
	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
domingo 29/09/2024	MEIN SCHIFF 4	294	8,27	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2790
	VIKING STAR	228	6,6	7:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	944
martes 01/10/2024	MARINA	239,3	7,6	10:00	19:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	1260
	VOYAGER OF THE SEAS	311,12	9,1	8:00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	3838
jueves 03/10/2024	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
	MSC POESIA	293,8	7,85	8:00	19:00	-	MSC	1	3013
viernes 04/10/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
	ARVIA	344,5	8,8	8:00	18:00	-	ROCA MONZÓ, S.L.	1	5200
sábado 05/10/2024	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
domingo 06/10/2024	LE DUMONT D' URVILLE	131,5	4,7	8:00	17:30	-	NOATUM MARITIME S.A	1	184
lunes 07/10/2024	MSC VIRTUOSA	331,5	8,8	7:00	18:00	-	MSC	1	6334
martes 08/10/2024	MSC POESIA	293,8	7,85	8:00	18:00	-	MSC	1	3013
miércoles 09/10/2024	SILVER SPIRIT	211	6,4	8:00	19:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	626
jueves 10/10/2024	COSTA FAVOLOSA	289,65	8,3	9:00	19:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	4196
jueves 10/10/2024	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 11/10/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
sábado 12/10/2024	SILVER MOON	212,8	6,7	8:00	18:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	623
	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
domingo 13/10/2024	IONA	344,5	8,6	9:00	18:00	-	ROCA MONZÓ, S.L.	1	5200
	CRYSTAL SYMPHONY	238,01	8	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	1000
martes 15/10/2024	MEIN SCHIFF 2	315,7	7,9	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2894
	CRYSTAL SYMPHONY	238,01	8	8:00	1:00	16/10/2024	PÉREZ Y CÍA.	1	1000
miércoles 16/10/2024	CLIO	100,26	3	8:00	18:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	95
jueves 17/10/2024	VIKING SEA	228,3	6,6	12:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	944
	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
viernes 18/10/2024	AIDASTELLA	253,26	7,3	8:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2194
	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780

	MARELLA VOYAGER	262,51	8,5	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2681
sábado 19/10/2024	SEABOURN OVATION	210	6,5	8:00	17:00	-	TRANSCOMA SHIPPING	1	604
	COSTA FAVOLOSA	289,65	8,3	9:00	19:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	4196
	MSC FANTASIA	333,33	8,65	7:00	18:00	-	MSC	1	4363
domingo 20/10/2024	SEADREAM I	105	4	10:00	18:00	-	ROCA MONZÓ, S.L.	1	113
miércoles 23/10/2024	SEA CLOUD II	105,9	5,3	12;00	19:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	94
jueves 24/10/2024	CORINTHIAN	88,32	4	2:00	17:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	111
	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	15:00	-	MSC	1	5179
	AMERA	204	7,2	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	913
viernes 25/10/2024	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
	MSC FANTASIA	333,33	8,65	9:00	18:00	-	MSC	1	4363
sábado 26/10/2024	OASIS OF THE SEAS	360	9,3	8:00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	6360
	RESILIENT LADY	277,2	8,3	8:00	18:00	-	BALEARIA	1	2770
domingo 27/10/2024	CRYSTAL SYMPHONY	238,01	8	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	1000
	MARELLA VOYAGER	262,51	8,5	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2681
lunes 28/10/2024	CORINTHIAN	88,32	4	7:30	16:30	-	NOATUM MARITIME S.A	1	111
	AZAMARA ONWARD	181	5,95	7:30	22:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	762
martes 29/10/2024	WIND STAR	134,02	4,1	8:00	17:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	159
	COSTA FAVOLOSA	289,65	8,3	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	4196
miércoles 30/10/2024	SEA CLOUD II	105,9	5,3	8:00	14:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	94
jueves 31/10/2024	SEA CLOUD SPIRIT	126	5,65	8:00	13:30	-	PÉREZ Y CÍA.	1	136
	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	18:00	-	MSC	1	5179
viernes 01/11/2024	CELEBRITY EQUNOX	317,2	8,62	8:00	17:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	2852
	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	7:00	15:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3780
	OOSTERDAM	285,24	8,1	8:00	17:00	-	TRANSCOMA SHIPPING	1	1848
domingo 03/11/2024	EXPLORA II	249	7	9:00	19:00	-	MSC	1	1000
	EXPLORER OF THE SEAS	311,12	8,3	7:00	16:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	3840
lunes 04/11/2024	BOREALIS	238	8	6:30	20.00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	1825
	COSTA FORTUNA	272,2	8,2	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	3470
martes 05/11/2024	MARELLA EXPLORER	264	8,3	8:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	1924
miércoles 06/11/2024	ODYSSEY OF THE SEAS	347,08	8,77	8:00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	4905
	WIND SPIRIT	134,02	4,1	8:00	17:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	148
viernes 08/11/2024	CELEBRITY CONSTELLATION	294	8,33	8:00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	2450
	COSTA FAVOLOSA	289,65	8,3	8:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	4196
domingo 10/11/2024	AZAMARA QUEST	181	5,95	8:00	22:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	702
lunes 11/11/2024	EMERALD SAKARA	110	4,5	8:00	18.00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	100
martes 12/11/2024	VOYAGER OF THE SEAS	311,12	9,1	8:00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	3838
miércoles 13/11/2024	CELEBRITY EQUNOX	317,2	8,62	8:00	18:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	2852
sábado 16/11/2024	MSC POESIA	293,8	7,85	8:00	18:00	-	MSC	1	3013
domingo 17/11/2024	SILVER MOON	212,8	6,7	8:00	18:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	623
	CLIO	100,26	3	8:00	20:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	95
viernes 22/11/2024	SEABOURN SOJOURN	198,19	6,7	8:00	18:00	-	TRANSCOMA SHIPPING	1	462
	VISTA	246,1	7,6	8:00	17:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	1321
sábado 23/11/2024	QUEEN ANNE	322,51	8,3	8:00	18:00	-	ROCA MONZÓ, S.L.	1	3000
	MSC LIRICA	275	7	8:00	18:00	-	MSC	1	2213
domingo 24/11/2024	SILVER RAY	245	7	8:00	18:00	25/11/2024	NOATUM MARITIME S.A	1	728
lunes 25/11/2024	ADVENTURE OF THE SEAS	311,12	9,1	7:00	16:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	3840
miércoles 27/11/2024	MSC MAGNIFICA	293,8	7,85	7:00	18:00	-	MSC	1	3605

jueves 28/11/2024	AIDADIVA	252	7,3	10:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2500
sábado 30/11/2024	MSC LIRICA	275	7	8:00	18:00	-	MSC	1	2213
viernes 06/12/2024	AIDADIVA	252	7,3	10:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2500
sábado 07/12/2024	MSC LIRICA	275	7	8:00	18:00	-	MSC	1	2213
lunes 09/12/2024	STAR LEGENDS	160	5,4	8:00	17:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	312
sábado 14/12/2024	MSC LIRICA	275	7	8:00	18:00	-	MSC	1	2213
jueves 19/12/2024	AIDADIVA	252	7,3	10:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2500
sábado 21/12/2024	MSC LIRICA	275	7	8:00	18:00	-	MSC	1	2213
miércoles 25/12/2024	MSC MAGNIFICA	293,8	7,85	7:00	18:00	-	MSC	1	3605
viernes 27/12/2024	AIDADIVA	252	7,3	10:00	18:00	-	PÉREZ Y CÍA.	1	2500
sábado 28/12/2024	MSC LIRICA	275	7	8:00	18:00	-	MSC	1	2213
Total general								287	821.692

AÑO 2025

FECHA DE LLEGADA	CRUCERO	ESLORA	CALADO	*HORA DE LLEGADA	*HORA DE SALIDA	**FECHA DE SALIDA	CONSIGNATARIO	ESC	CAPACIDAD TOTAL (aprox.) DE PASAJE DEL BUQUE
miércoles, 01/01/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	8:00	19:00	.	M.S.C	1	3.605
jueves, 02/01/25	RENAISSANCE	219,21	7,8	7:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.200
sábado, 04/01/25	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
martes, 07/01/25	STAR LEGENDS	160	5,4	7:00	16:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	312
jueves, 09/01/25	AIDADIVA	252	7,3	10:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.500
sábado, 11/01/25	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
viernes, 17/01/25	AIDADIVA	252	7,3	10:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.500
sábado, 18/01/25	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
sábado, 25/01/25	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
jueves, 30/01/25	AIDADIVA	252	7,3	10:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.500
sábado, 01/02/25	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
viernes, 07/02/25	AIDADIVA	252	7,3	10:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.500
sábado, 08/02/25	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
domingo, 09/02/25	STAR LEGENDS	160	5,4	8:00	17:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	312
sábado, 15/02/25	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
jueves, 20/02/25	AIDADIVA	252	7,3	10:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.500
viernes, 21/02/25	ALLURE OF THE SEAS	360	9,3	8:00	19:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	6.320
sábado, 22/02/25	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	9:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000
	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
viernes, 28/02/25	AIDADIVA	252	7,3	10:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.500
sábado, 01/03/25	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	9:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000
	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
lunes, 03/03/25	AIDADIVA	252	7,3	9:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.500
martes, 04/03/25	HAMBURG	145	5,2	8:00	18:00	.	ERHARDT Y CÍA	1	423
	STAR LEGENDS	160	5,4	8:00	17:00	-	BERGÉ MARÍTIMA	1	312
sábado, 08/03/25	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	9:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000
	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
jueves, 13/03/25	AMBIENCE	245,1	8,1	8:00	20:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.043
sábado, 15/03/25	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	9:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000
	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
lunes, 17/03/25	CLIO	100,26	3,0	2:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	95
jueves, 20/03/25	CELEBRITY APEX	306	8,4	8:00	18:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	3.200
sábado, 22/03/25	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	9:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000
	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
domingo, 23/03/25	MSC ORCHESTRA	294	7,9	8:00	19:00	.	M.S.C	1	3.605
jueves, 27/03/25	MSC OPERA	275	6,8	9:00	19:00	.	M.S.C	1	2.343
sábado, 29/03/25	AZAMARA QUEST	181	6,0	18:00	17:00	30/03/2025	BERGÉ MARÍTIMA	1	702
	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	9:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000

	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	17:00	.	M.S.C	1	2.213
martes, 01/04/25	SEVEN SEAS GRANDEUR	223	7,2	8:00	19:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	750
viernes, 04/04/25	SUN PRINCESS	345	8,1	7:00	16:00	.	TRANSCOMA SHIPPING	1	4.300
sábado, 05/04/25	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	19:00	.	M.S.C	1	2.213
domingo, 06/04/25	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000
sábado, 12/04/25	EUROPA	198,6	6,3	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	408
	WIND SPIRIT	134,02	4,1	10:00	17:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	148
domingo, 13/04/25	ALLURE OF THE SEAS	360	9,3	8:00	18:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	6.320
lunes, 14/04/25	MARELLA EXPLORER 2	248	7,8	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.253
	NORWEGIAN EPIC	329,5	9,1	8:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	4.100
martes, 15/04/25	COSTA FASCINOSA	289,58	8,3	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	4.196
	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000
	SEABOURN SOJOURN	198,19	6,7	8:00	18:00	.	TRANSCOMA SHIPPING	1	462
	SPIRIT OF ADVENTURE	236	7,6	8:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.000
miércoles, 16/04/25	COSTA FORTUNA	272,2	8,2	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.470
jueves, 17/04/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	EXPLORA I	249	7,0	8:00	17:00	.	M.S.C	1	922
	WIND STAR	134,02	4,1	10:00	17:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	159
sábado, 19/04/25	AZAMARA JOURNEY	181	6,0	7:30	18:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	694
domingo, 20/04/25	CLUB MED 2	187	5,1	7:00	19:30	.	PEREZ Y CÍA.	1	439
	COSTA FASCINOSA	289,58	8,3	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	4.196
lunes, 21/04/25	CORINTHIAN	88,32	4,0	8:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	111
	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
martes, 22/04/25	MSC SEASIDE	323	8,8	9:00	18:00	.	M.S.C	1	5.179
	CLIO	100,26	3,0	7:30	16:30	.	NOATUM MARITIME S.A	1	95
	MEIN SCHIFF 5	293,6	8,3	7:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.506
	SEA CLOUD II	105,9	5,3	14:00	19:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	94
miércoles, 23/04/25	L'AUSTRAL	142	4,8	8:00	18:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	264
	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000
jueves, 24/04/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
	SEA CLOUD	96,35	4,9	13:30	21:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	64
	SILVER RAY	245	7,0	8:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	728
viernes, 25/04/25	CORINTHIAN	88,32	4,0	8:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	111
	EXPLORA II	249	7,0	10:00	18:00	.	M.S.C	1	1.000
	RESILIENT LADY	277,2	8,3	8:00	17:00	.	ESTELA SHIPPING	1	2.770
domingo, 27/04/25	MEIN SCHIFF 5	293,6	8,3	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.506
lunes, 28/04/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	MARELLA EXPLORER 2	248	7,8	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.253
martes, 29/04/25	EMERALD SAKARA	110	4,5	7:00	18.00	.	PEREZ Y CÍA.	1	100
jueves, 01/05/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
viernes, 02/05/25	CLUB MED 2	187	5,1	8:00	19:30	.	PEREZ Y CÍA.	1	439

sábado, 03/05/25	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000
	WORLD NAVIGATOR	126	4,6	8:00	20:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	200
domingo, 04/05/25	LE LAPEROUSE	131,5	4,7	7:00	21:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	184
lunes, 05/05/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
miércoles, 07/05/25	SKY PRINCESS	329,81	8,6	10:00	19:00	.	TRANSCOMA SHIPPING	1	3.660
	SYLVIA EARLE	105	5,3	10:00	19:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	200
jueves, 08/05/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
	ODYSSEY OF THE SEAS	347,08	8,8	8:00	18:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	4.905
viernes, 09/05/25	MARINA	239,3	7,6	9:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.260
	SEA CLOUD SPIRIT	138	5,7	8:30	16:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	136
sábado, 10/05/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	8:00	17:00	.	M.S.C	1	3.605
domingo, 11/05/25	EXPLORER OF THE SEAS	311,12	8,3	8:00	18:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	3.840
	MEIN SCHIFF 4	293,2	8,3	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.506
lunes, 12/05/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
jueves, 15/05/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
viernes, 16/05/25	MARELLA VOYAGER	264	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.912
sábado, 17/05/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	17:00	.	M.S.C	1	3.605
	SCARLET LADY	277,2	8,3	10:30	18:00	.	ESTELA SHIPPING	1	2.816
domingo, 18/05/25	SEABOURN SOJOURN	198,19	6,7	8:00	18:00	.	TRANSCOMA SHIPPING	1	462
	SEVEN SEAS GRANDEUR	223	7,2	8:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	750
lunes, 19/05/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	SIRENA	181	6,0	7:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	824
martes, 20/05/25	BRILLANCE OF THE SEAS	294	8,5	9:00	18:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	2.500
	SILVER RAY	245	7,0	8:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	728
miércoles, 21/05/25	CORINTHIAN	88,32	4,0	2:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	111
jueves, 22/05/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
	SILVER RAY	245	7,0	8:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	728
	SILVER SPIRIT	211	6,4	8:00	18:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	626
sábado, 24/05/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
domingo, 25/05/25	CORINTHIAN	88,32	4,0	7:30	16:30	.	NOATUM MARITIME S.A	1	111
	MARINA	239,3	7,6	8:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.260
	MEIN SCHIFF 4	293,2	8,3	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.506
lunes, 26/05/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	HEBRIDEAN SKY	91	4,3	8:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	120
miércoles, 28/05/25	AZAMARA QUEST	181	6,0	8:00	22:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	702
jueves, 29/05/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
viernes, 30/05/25	MARELLA VOYAGER	264	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.912
sábado, 31/05/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
lunes, 02/06/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	CRYSTAL SYMPHONY	238,01	8,0	8:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.000
martes, 03/06/25	SEABOURN OVATION	210	6,5	8:00	18:00	.	TRANSCOMA SHIPPING	1	604
jueves, 05/06/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334

	VIKING MARS	228	6,7	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	944
sábado, 07/06/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
lunes, 09/06/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000
miércoles, 11/06/25	MEIN SCHIFF 4	294	8,3	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.790
jueves, 12/06/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
viernes, 13/06/25	SILVER RAY	245	7,0	8:00	18:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	728
sábado, 14/06/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
domingo, 15/06/25	QUEEN VICTORIA	294	7,9	8:00	18:00	.	ROCA MONZÓ, S.L.	1	2.250
lunes, 16/06/25	AIDASTELLA	253,26	7,3	9:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.194
	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	SILVER RAY	245	7,0	8:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	728
miércoles, 18/06/25	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000
	SCARLET LADY	277,2	8,3	10:30	20:00	.	ESTELA SHIPPING	1	2.816
jueves, 19/06/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
sábado, 21/06/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
domingo, 22/06/25	OCEAN VICTORY	104,5	5,5	8:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	190
lunes, 23/06/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
jueves, 26/06/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
viernes, 27/06/25	MARELLA VOYAGER	264	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.912
sábado, 28/06/25	AZAMARA ONWARD	181	6,0	8:00	22:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	762
	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
martes, 01/07/25	VOYAGER OF THE SEAS	311,12	9,1	8:00	18:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	3.838
jueves, 03/07/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
viernes, 04/07/25	SILVER RAY	245	7,0	8:00	19:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	728
sábado, 05/07/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
lunes, 07/07/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000
	SILVER RAY	245	7,0	8:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	728
martes, 08/07/25	QUEEN VICTORIA	294	7,9	8:00	18:00	.	ROCA MONZÓ, S.L.	1	2.250
jueves, 10/07/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
	SEABOURN OVATION	210	6,5	8:00	18:00	.	TRANSCOMA SHIPPING	1	604
sábado, 12/07/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
lunes, 14/07/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	SCARLET LADY	277,2	8,3	8:00	17:00	.	ESTELA SHIPPING	1	2.816
martes, 15/07/25	VIKING VESTA	240	7,0	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.000
miércoles, 16/07/25	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000
jueves, 17/07/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
viernes, 18/07/25	AIDASTELLA	253,26	7,3	8:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.194
sábado, 19/07/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
domingo, 20/07/25	MARELLA VOYAGER	264	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.912
lunes, 21/07/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	MSC VIRTUOSA	331,5	8,8	7:00	18:00	.	M.S.C	1	6.334
miércoles, 23/07/25	SEVEN SEAS SPLENDOR	224	7,2	8:00	19:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	750

jueves, 24/07/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
sábado, 26/07/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
lunes, 28/07/25	AIDASTELLA	253,26	7,3	9:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.194
	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
martes, 29/07/25	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000
jueves, 31/07/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
	SPIRIT OF ADVENTURE	236	7,6	8:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.000
sábado, 02/08/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
lunes, 04/08/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	MSC VIRTUOSA	331,5	8,8	7:00	18:00	.	M.S.C	1	6.334
miércoles, 06/08/25	SILVER RAY	245	7,0	8:00	18:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	728
jueves, 07/08/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
	SILVER WHISPER	186	6,1	8:00	18:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	388
viernes, 08/08/25	MARELLA VOYAGER	264	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.912
sábado, 09/08/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
	SILVER RAY	245	7,0	8:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	728
domingo, 10/08/25	VIKING VESTA	240	7,0	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.000
lunes, 11/08/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
miércoles, 13/08/25	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000
	SKY PRINCESS	329,81	8,6	10:00	19:00	.	TRANSCOMA SHIPPING	1	3.660
jueves, 14/08/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
sábado, 16/08/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
domingo, 17/08/25	QUEEN VICTORIA	294	7,9	8:00	18:00	.	ROCA MONZÓ, S.L.	1	2.250
lunes, 18/08/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
jueves, 21/08/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
sábado, 23/08/25	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000
	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
domingo, 24/08/25	BRILLANCE OF THE SEAS	294	8,5	8:00	17:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	2.500
lunes, 25/08/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
martes, 26/08/25	CELEBRITY ECLIPSE	317,14	8,6	8:00	18:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	3.013
miércoles, 27/08/25	SILVER RAY	245	7,0	8:00	19:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	728
	SILVER WHISPER	186	6,1	8:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	388
jueves, 28/08/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
viernes, 29/08/25	AIDASTELLA	253,26	7,3	8:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.194
	MARELLA VOYAGER	264	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.912
sábado, 30/08/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
	SILVER RAY	245	7,0	8:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	728
lunes, 01/09/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000
martes, 02/09/25	MS ALLURA	242	7,8	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.200
jueves, 04/09/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
sábado, 06/09/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
domingo, 07/09/25	QUEEN VICTORIA	294	7,9	8:00	18:00	.	ROCA MONZÓ, S.L.	1	2.250
lunes, 08/09/25	AIDASTELLA	253,26	7,3	9:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.194

miércoles, 10/09/25	MEIN SCHIFF RELAX	333	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	5.000
jueves, 11/09/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
viernes, 12/09/25	MARELLA VOYAGER	264	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.912
	VIKING JUPITER	229	6,7	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	930
sábado, 13/09/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
domingo, 14/09/25	MARINA	239,3	7,6	9:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.260
lunes, 15/09/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
jueves, 18/09/25	LE LAPEROUSE	131,5	4,7	7:30	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	184
	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
viernes, 19/09/25	HEBRIDEAN SKY	91	4,3	8:30	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	120
	NIEUW STATENDAM	299	8,3	8:00	17:00	.	TRANSCOMA SHIPPING	1	2.650
sábado, 20/09/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
domingo, 21/09/25	WORLD NAVIGATOR	126	4,6	14:00	19:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	200
lunes, 22/09/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	MSC VIRTUOSA	331,5	8,8	7:00	18:00	.	M.S.C	1	6.334
martes, 23/09/25	SEVEN SEAS GRANDEUR	224	7,2	7:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	750
	VOYAGER OF THE SEAS	311,12	9,1	8:00	18:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	3.838
jueves, 25/09/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
viernes, 26/09/25	BALMORAL	218	7,3	8:00	13:30	28/09/2025	NOATUM MARITIME S.A	1	1.400
sábado, 27/09/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	17:00	.	M.S.C	1	3.605
domingo, 28/09/25	AZAMARA JOURNEY	181	6,0	7:00	17:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	694
lunes, 29/09/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	SILVER RAY	245	7,0	8:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	728
	SILVER SPIRIT	211	6,4	8:00	17:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	626
martes, 30/09/25	CORINTHIAN	88,32	4,0	8:00	18:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	111
	SILVER SPIRIT	211	6,4	8:00	19:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	626
miércoles, 01/10/25	LE LAPEROUSE	131,5	4,7	8:00	17:30	.	NOATUM MARITIME S.A	1	184
jueves, 02/10/25	MEIN SCHIFF 2	315,7	7,9	7:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.894
	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
	SILVER RAY	245	7,0	8:00	19:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	728
viernes, 03/10/25	AZAMARA QUEST	181	6,0	7:00	17:30	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	702
sábado, 04/10/25	CORINTHIAN	88,32	4,0	8:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	111
	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
domingo, 05/10/25	EXPLORA II	249	7,0	8:00	19:00	.	M.S.C	1	1.000
lunes, 06/10/25	AMBITION OPS	216	7,0	8:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.670
	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
jueves, 09/10/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
	WORLD NAVIGATOR	126	4,6	4:00	20:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	200
sábado, 11/10/25	CRYSTAL SYMPHONY	238,01	8,0	8:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.000
	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
domingo, 12/10/25	L'AUSTRAL	142	4,8	7:30	18:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	264
lunes, 13/10/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
miércoles, 15/10/25	SCARLET LADY	277,2	8,3	8:00	18:00	.	ESTELA SHIPPING	1	2.816

jueves, 16/10/25	MEIN SCHIFF 2	315,7	7,9	7:00	17.30	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.894
	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
viernes, 17/10/25	EUROPA 2	225,62	6,5	8.00	23:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	544
	EXPLORER OF THE SEAS	311,12	8,3	8:00	18:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	3.840
	MARELLA VOYAGER	264	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.912
sábado, 18/10/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
domingo, 19/10/25	ILMA	242	6,2	8:00	17:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	456
	VOLENDAM	238	8,1	8:00	17:00	.	TRANSCOMA SHIPPING	1	1.432
lunes, 20/10/25	CLUB MED 2	187	5,1	8:00	19:30	.	PEREZ Y CÍA.	1	439
	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	MSC EURIBIA	331,4	8,8	9:00	18:00	.	M.S.C	1	6.300
martes, 21/10/25	EXPLORA II	249	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	1.000
	SILVER RAY	245	7,0	8:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	728
miércoles, 22/10/25	SILVER RAY	245	7,0	8:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	728
jueves, 23/10/25	AIDABELLA	251,89	7,3	9:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.500
	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
	SKY PRINCESS	329,81	8,6	10:00	19:00	.	TRANSCOMA SHIPPING	1	3.660
sábado, 25/10/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
	ODYSSEY OF THE SEAS	347,08	8,8	8:00	18:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	4.905
domingo, 26/10/25	SEADREAM I	104,83	4,0	10:00	18:00	.	ROCA MONZÓ, S.L.	1	113
lunes, 27/10/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	RESILIENT LADY	277,2	8,3	9:00	17:00	.	ESTELA SHIPPING	1	2.770
	SEA CLOUD SPIRIT	138	5,7	17:00	13:30	28/10/2025	PEREZ Y CÍA.	1	136
martes, 28/10/25	ALLURE OF THE SEAS	360	9,3	8:00	18:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	6.320
	CLIO	100,26	3,0	8:00	18:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	95
	SEABOURN OVATION	210	6,5	8:00	18:00	.	TRANSCOMA SHIPPING	1	604
	WIND SPIRIT	134,02	4,1	8:00	17:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	148
miércoles, 29/10/25	AIDABELLA	251,89	7,3	8:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.500
	MSC SEASIDE	323	8,8	8:00	18:00	.	M.S.C	1	5.179
	SEA CLOUD II	105,9	5,3	17:00	14:00	30/10/2025	PEREZ Y CÍA.	1	94
jueves, 30/10/25	CORINTHIAN	88,32	4,0	2:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	111
	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
viernes, 31/10/25	MARELLA VOYAGER	264	8,5	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.912
	NORWEGIAN DAWN	294	8,2	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.000
sábado, 01/11/25	MEIN SCHIFF 7	315,7	8,0	7:00	17:30	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.900
	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	17:00	.	M.S.C	1	2.213
	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
lunes, 03/11/25	CORINTHIAN	88,32	4,0	7:30	16:30	.	NOATUM MARITIME S.A	1	111
	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	SILVER SPIRIT	211	6,4	8:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	576

miércoles, 05/11/25	WIND STAR	134,02	4,1	8:00	17:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	159
jueves, 06/11/25	MSC GRANDIOSA	332	8,8	7:00	16:00	.	M.S.C	1	6.334
	SEVEN SEAS GRANDEUR	224	7,2	7:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	750
viernes, 07/11/25	AZAMARA ONWARD	181	6,0	8:00	22:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	762
	CELEBRITY EQUNOX	317,2	8,6	8:00	18:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	2.852
	NAUTICA	181	6,0	8:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	777
sábado, 08/11/25	EUROPA	198,6	6,3	7:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	408
	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	7:00	18:00	.	M.S.C	1	3.605
lunes, 10/11/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	EXPLORA II	249	7,0	9:00	17:00	.	M.S.C	1	1.000
viernes, 14/11/25	CELEBRITY EQUNOX	317,2	8,6	8:00	18:00	.	BERGÉ MARÍTIMA	1	2.852
	SILVER RAY	245	7,0	8:00	23:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	728
sábado, 15/11/25	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
lunes, 17/11/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
miércoles, 19/11/25	SILVER SPIRIT	211	6,4	8:00	19:00	-	NOATUM MARITIME S.A	1	626
jueves, 20/11/25	AIDABELLA	251,89	7,3	10:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.500
sábado, 22/11/25	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	17:00	.	M.S.C	1	2.213
	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	8:00	19:00	.	M.S.C	1	3.605
domingo, 23/11/25	SILVER WHISPER	186	6,1	8:00	18:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	388
lunes, 24/11/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
martes, 25/11/25	SEVEN SEAS VOYAGER	206,5	7,1	7:00	17:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	730
viernes, 28/11/25	AIDABELLA	251,89	7,3	10:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.500
sábado, 29/11/25	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
domingo, 30/11/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	8:00	19:00	.	M.S.C	1	3.605
lunes, 01/12/25	CLIO	100,26	3,0	8:00	17:00	.	NOATUM MARITIME S.A	1	95
	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
viernes, 05/12/25	NORWEGIAN SKY	258,6	8,1	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.480
sábado, 06/12/25	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
lunes, 08/12/25	COSTA PACIFICA	289,59	8,3	14:00	22:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	3.780
	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	8:00	17:00	.	M.S.C	1	3.605
jueves, 11/12/25	AIDABELLA	251,89	7,3	10:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.500
sábado, 13/12/25	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
martes, 16/12/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	8:00	19:00	.	M.S.C	1	3.605
viernes, 19/12/25	AIDABELLA	251,89	7,3	10:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.500
sábado, 20/12/25	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
martes, 23/12/25	RENAISSANCE	219,21	7,8	7:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	1.200
miércoles, 24/12/25	MSC MAGNIFICA	293,8	7,9	8:00	19:00	.	M.S.C	1	3.605
sábado, 27/12/25	MSC LIRICA	275	7,0	8:00	18:00	.	M.S.C	1	2.213
martes, 30/12/25	AIDABELLA	251,89	7,3	8:00	18:00	.	PEREZ Y CÍA.	1	2.500
Total general								332	896.172