



## COMUNICACIÓN

### Impacto económico de la actividad de los cruceros en la ciudad de Valencia

Rosa Puertas Medina. Email: [rpuertas@esp.upv.es](mailto:rpuertas@esp.upv.es)

Maria Luisa Martí Selva. Email: [mlmarti@esp.upv.es](mailto:mlmarti@esp.upv.es)

Departamento de Economía y Ciencias Sociales

Universitat Politècnica de València

**Área Temática:** Análisis cuantitativo, cualitativo y espacial del turismo: cerrando la brecha entre las disciplinas científicas

### Resumen

*El objetivo del estudio es estimar el impacto económico que genera el turismo de cruceros en Valencia, sentando las bases en la definición de un modelo que identifique la metodología y los indicadores para valorar la sostenibilidad económica de esta actividad.*

*El cálculo del impacto económico se realizará mediante la metodología input-output que permite cuantificar, en términos de contribución al PIB, generación de empleo, recaudación de impuestos, entre otros, el efecto arrastre producido por la actividad crucerista sobre la estructura productiva valenciana. El análisis contemplará la estratificación de esta actividad en dos grandes sectores: actividad empresarial y puramente turística. Siendo los resultados un importante instrumento para fundamentar la promoción turística de la ciudad de Valencia y apoyar a las mejoras en infraestructuras y otros servicios imprescindibles en la actividad de los cruceros.*

**Palabras Clave:** *Cruceros, impacto económico, análisis Input-Output*

**Clasificación JEL:** C67, R11, R41

## **1. Introducción**

El puerto de Valencia, está siendo cada vez más importante en su actividad de cruceros estos últimos años. Concretamente en 2018 tiene previsto atender un 3% más de cruceristas que el año anterior, siguiendo la línea de crecimiento experimentada en todo el territorio nacional. Todo ello indica que el turismo de cruceros esquivó la desaceleración de la entrada de turistas extranjeros que se ha experimentado en 2017.

La infraestructura portuaria de la ciudad de Valencia es idónea para conseguir el objetivo mencionado, ya que dispone de instalaciones con garantías de seguridad para el crucerista y el buque así como un servicio de calidad y competitividad excelente en sus actividades. A estas óptimas condiciones se une la magnífica oferta turística que ofrece la ciudad, organizada entre la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) y Turismo Valencia. Cada año van ampliando la diversidad de excursiones, haciendo de Valencia un destino muy atractivo para el pasajero de cruceros.

Por su parte, las compañías de cruceros siguen expandiendo su conjunto de prestaciones con las últimas innovaciones en términos de tecnología y comodidad, también con nuevos itinerarios por lugares inexplorados y de difícil acceso o programas de entretenimiento para los más pequeños. Todas las novedades van destinadas a conseguir unas vacaciones inolvidables para el turista que además de disfrutar en este viaje tenga intención de volver a Valencia.

El objetivo de este estudio es cuantificar el impacto económico que la actividad de los cruceros tiene sobre la economía de la ciudad de Valencia, valorado en términos de producción (valor de las ventas), empleo y renta generada (PIB). Además, se podrá identificar cuáles son los sectores productivos más beneficiados, en cuanto a crecimiento de sus ventas como motivo de las demandas realizadas por los miembros de la Comunidad de cruceros.

Los estudios de impacto económico requieren una serie de hipótesis de partida necesarias para llevar a cabo su cálculo. Concretamente, en este análisis se han especificado las siguientes:

1. **Ámbito territorial:** constituye el área geográfica sobre la que se estiman los impactos, siendo en este caso la ciudad de Valencia.
2. **Horizonte temporal:** se realiza el estudio para el año 2017 por corresponderse con la última información disponible.

3. Comunidad de cruceros: constituida por las empresas implicadas en la actividad, los cruceristas y la tripulación
4. Resultados en términos de: rentas del sector público y privado (impuestos y beneficios), además de la contribución del PIB, salarios, el empleo generado y las ventas sectoriales.

El gasto total de la comunidad de cruceros permitirá determinar su efecto económico sobre el entramado productivo de Valencia utilizando la metodología Input-Output (ver anexo).

El resto del informe se estructura de la siguiente forma. Sección 2 se realiza una revisión de la literatura sobre los análisis input-output ya realizados. En la sección 3 se explica la metodología que se va a utilizar para realizar el análisis de impacto. En la sección 4 se detallan los gastos de los agentes de la actividad de cruceros, denominado Efecto Inicial, y se definen los efectos económicos. En la sección 5 se analizan los resultados del Efecto Directo, Indirecto, Inducido y Total. En la sección 6 se resumen las principales conclusiones del estudio.

## **2. Revisión de la literatura en análisis input-output**

Las metodologías empleadas para analizar el impacto económico causado por una perturbación de la demanda final, como podría ser el gasto del turismo o de un evento festivo, son muy variadas. Su diferente aplicación está condicionada no sólo por el objetivo del análisis sino también por la información disponible, en ocasiones limitada y no muy precisa. Las más utilizadas son las siguientes:

- Modelos econométricos, estiman la relevancia de las variables económicas mediante técnicas de regresión. Precisan de gran cantidad de información, tanto mayor cuanto mayor sea el número de ecuaciones.
- Modelos del multiplicador del gasto, a partir de variables macroeconómicas obtienen los efectos secundarios provocados por una modificación en la demanda. Se fundamentan en la hipótesis de que el gasto público, la inversión y las exportaciones son autónomas, mientras que el consumo privado y las importaciones dependen directamente de la renta disponible.

- Modelos Input-Output, analizan las relaciones bilaterales entre todos los sectores económicos, determinando los efectos de cada uno sobre los demás. Permiten obtener multiplicadores que reflejen los efectos desagregados causados por variaciones en la demanda. Esta metodología necesita tener una Tabla Input-Output (TIO) referida a una determinada área geográfica, así como una estructura de los gastos que defina la actividad objeto de análisis.

En esta investigación se ha optado por la utilización del modelo Input-Output porque permite valorar la importancia de los cruceros a nivel sectorial desde un punto de vista económico, disponiendo, además, de la información que precisa el desarrollo del mismo. De este modo, el conjunto de cálculos matriciales permitirá cumplir los objetivos del artículo.

En la literatura se encuentran trabajos centrados en la medición de la demanda del turismo a través de sus gastos y/o el número de turistas utilizando, la mayoría de ellos, series temporales (Lim, 1997). Otras investigaciones establecen el gasto de los turistas como variable dependiente en un modelo de regresión (Taylor et al, 1993). Por su parte, Rey et al (2011) construyen un panel dinámico para analizar los efectos de las compañías de bajo coste en el turismo español, permitiéndoles afirmar que en la primera década del siglo XXI la expansión de estas aerolíneas ha sido significativa y ajena a la crisis.

Sin embargo, la metodología Input-Output es la utilizada con más frecuencia para medir el impacto económico de una infraestructura, un evento lúdico, deportivo o cualquier actividad que incremente la demanda de una economía. Una de las primeras aplicaciones de esta metodología se encuentra en el trabajo de Herderson (1955) donde se utiliza el método Input-Output para analizar la economía italiana. En el ámbito del transporte marítimo, la literatura recoge innumerables trabajos desde Hill (1975) en donde se determinó el impacto del puerto de Baltimore (EEUU) hasta Martí et al (2009) que recoge su aplicación a los distintos puertos de la Comunidad Valenciana. También se ha utilizado este modelo para determinar los efectos causados por diversas competiciones lúdico-deportivas (Barker et al, 2002; Crompton et al, 2001; Kasimati, 2003; Collado et al, 2005) o más recientemente en el ámbito turístico para analizar el impacto económico de los hoteles en la ciudad de Sevilla (González, 2010). En el entorno de las fiestas populares, se encuentran los trabajos Herrero (2004), Palma et al (2005), Perles (2006), entre otros, donde esta metodología ha permitido cuantificar la riqueza generada por la celebración de fiestas locales.

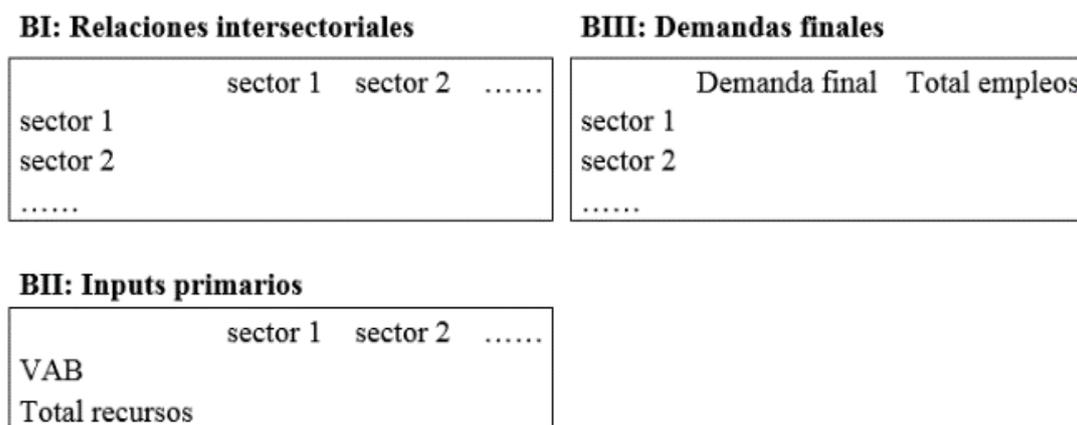
La elección de la metodología Input-Output para analizar el impacto de los cruceros sobre la ciudad de Valencia se fundamenta en la posibilidad de estimar, de forma sectorial y agregada, los efectos provocados en el entramado productivo propio de la economía valenciana. Sin embargo, como cualquier otra herramienta de análisis, no está exenta de críticas, en ocasiones rebatibles simplemente clarificando el objetivo perseguido y la información disponible para la consecución del mismo. Este instrumento ofrecerá cifras de producción, empleo, impuestos, entre otras, que facilitará conocer la magnitud de la fiesta más popular del municipio.

### **3. Metodología input-output**

El desarrollo metodológico utilizado en este estudio se fundamenta en una herramienta contable, la Tabla Input-Output (TIO), publicada con cierta periodicidad por los institutos de estadística nacional o regional, según sus competencias. Esta tabla describe contablemente el entramado productivo de todas las actividades realizadas en el área asignada, estableciendo las relaciones entre las diferentes industrias, con objeto de poder conocer para cada una de ellas cuánto necesita consumir de las demás y alcanzar su nivel de producción. En definitiva, se trata de una matriz de doble entrada que, respetando ciertas identidades contables y junto con las relaciones intersectoriales, determina el destino de la producción de cada sector (fila), así como la utilización que se hace de dicha producción adquirida a los diferentes sectores (columna)

Se construye a partir de los datos económicos de la unidad geográfica donde se ubica, ya sea a nivel nacional, provincial o municipal. En ella se distinguen tres grandes bloques (Gráfico 1):

## Gráfico 1. Estructura de la TIO



Fuente: Elaboración propia

Bloque Central de relaciones intersectoriales: describe las relaciones intersectoriales, es decir, compras y ventas entre los sectores productivos

Bloque de Inputs Primarios: recoge todas las partidas que definen el valor añadido de cada uno de los sectores analizados (sueldos y salarios, beneficios, impuestos, importaciones, etc.), siendo la suma de todos ellos el “Total de recursos”.

Bloque de Demandas Finales: aporta información sobre la demanda final de cada actividad (consumo, inversión y exportaciones), denominando al agregado “Total de empleos”.

El problema inherente a su utilización normalmente es la separación temporal existente entre la última tabla publicada por el instituto de estadística y el año correspondiente al estudio que se desea abordar. Trabajar con una TIO muy desfasada conllevaría obtener unos resultados alejados de la realidad de la actividad objeto de análisis. Por ello, antes de aplicar la metodología Input-Output, se debe proceder a su actualización.

Se ha utilizado como TIO original la correspondiente a España 2010 publicada por el Instituto Nacional de Estadística. Mediante la contabilidad regional se ha procedido a su actualización a 2017 y su posterior regionalización. Obteniendo una TIO que representa al municipio de Chiva con una desagregación sectorial de 19 ramas productivas.

A continuación, la aplicación del modelo Input-Output propuesto por Leontief, facilita la cuantificación de los efectos de retroalimentación producidos en el sistema productivo a partir de una perturbación en la demanda final. En definitiva, esta metodología se fundamenta en que un incremento de la demanda se transmite, de modo

que la producción no sólo aumenta en la cuantía necesaria para satisfacerla, sino que lo hará en una cantidad superior para poder suministrar las necesidades intermedias del resto de ramas y así poder alcanzar su incremento de producción.

La aplicación de este modelo permite cuantificar el número de puestos de trabajo generados, las rentas salariales, los beneficios empresariales y las cargas fiscales, además del PIB, así como la información agregada y desagregada de la producción correspondiente a la gestión propia de la celebración de esta festividad. Su expresión matemática es la siguiente:

$$[X_i] = [I - A_{ij}]^{-1} \cdot [Y_i] \quad (1)$$

donde:

X: vector de Outputs Totales ( $X_i$ ), Inputs Totales ( $X_j$ )

$Y_i$ : vector de demandas finales del sector  $i$

$[I - A_{ij}]^{-1}$ : matriz inversa de Leontief

I: matriz identidad

$A_{ij}$ : matriz coeficientes técnicos  $a_{ij}$ .

Los coeficientes técnicos expresan la utilización que cada rama hace de otra por unidad de producción.

$$a_{ij} = \frac{x_{ij}}{X_j} \quad (2)$$

El coeficiente  $a_{ij}$  se define como la utilización que la rama  $j$  hace de la rama  $i$  por unidad de producción. Esta información para todos los sectores productivos facilita la obtención de la matriz de coeficientes técnicos  $[A_{ij}]$ .

Los efectos resultantes de este análisis facilitan la cuantificación del impacto económico de la fiesta sobre el área donde ejerce su influencia, pudiendo descomponerse en Directo, Indirecto e Inducido. La suma de todos ellos aporta una medida de la relevancia que los cruceros tienen sobre la ciudad de Valencia.

El Efecto Directo (ED) es el provocado por la propia actividad económica de la fiesta, identificado en su interacción con el conjunto de agentes económicos que participan o están relacionados directamente con ella. La expresión matemática utilizada para su cálculo es:

$$[E_D] = [Y_i] + [A_{ij}] \cdot [Y_i] \quad (3)$$

El Efecto Indirecto (EI) hace referencia a todas aquellas actividades necesarias para atender los requerimientos de los agentes mencionados en el ED, con motivo del incremento de la demanda final producida en la región donde se celebra la festividad. La expresión matemática utilizada para su cálculo es:

$$E_I = [A_{ij}] \cdot [A_{ij}] \cdot [Y_i] + [A_{ij}] \cdot [A_{ij}] \cdot [A_{ij}] \cdot [Y_i] + \dots + R [Y_i] \quad (4)$$

donde R es el resto que representa las sucesivas potencias de  $A_{ij}$

El Efecto Inducido (ID) es el generado por la capacidad de consumo e inversión de las empresas y agentes económicos directamente relacionados con la FTCC. El cálculo del mismo se realizará utilizando la siguiente expresión:

$$[X_i] = [I - A_{ij}]^{-1} \cdot [Y_i^{R*}] \quad (5)$$

donde  $[Y_i^{R*}]$  es vector de consumo e inversión generado por las rentas de los agentes (trabajadores, empresarios y las mismas empresas) relacionados con la fiesta del Torico.

La suma del ED, EI e ID dará lugar al denominado Efecto Total. Éste recoge los bienes y servicios procedentes de los sectores productivos de la economía de su entorno necesarios para el desarrollo de este acontecimiento festero, así como la repercusión registrada por su actividad a través de las rentas de los agentes (trabajadores y empresas) participantes.

#### **4. Gasto de la actividad de los cruceros: efecto inicial**

La actividad de los cruceros da lugar a una serie de demandas concentradas mayoritariamente en el sector terciario y permiten el crecimiento de la economía valenciana y de su interés turístico.

En primer lugar, el estudio del impacto requiere identificar las empresas que constituyen la comunidad de cruceros, el tipo de cruceristas y la tripulación. Posteriormente se diseñarán los cuestionarios que informarán del gasto realizado por todos ellos, denominado Efecto Inicial.

La Fundación Valenciaport junto con el equipo de investigación de la Universitat Politècnica de Valencia ha permitido identificar los siguientes grupos dentro de la comunidad de cruceros:

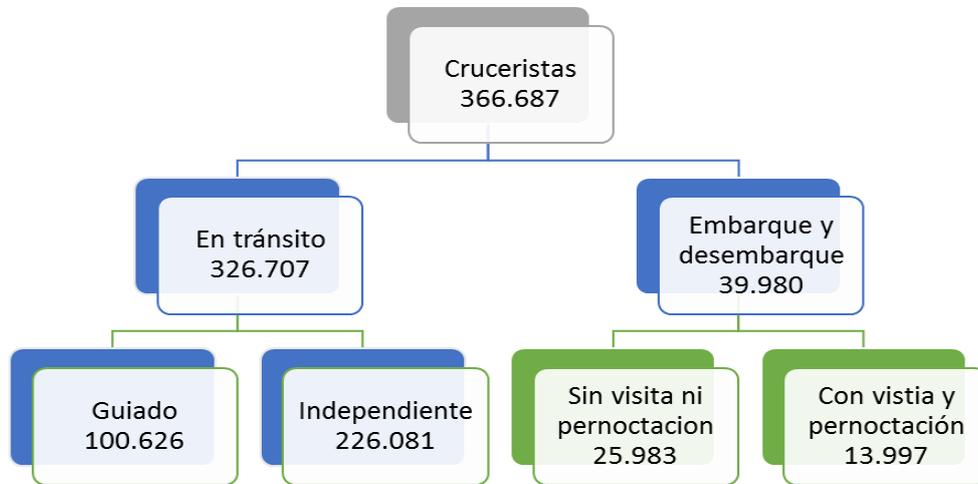
1. Servicios portuarios: APV, prácticos, amarradores y remolcadores
2. Consignatarios
3. Terminal
4. Operadores turísticos
5. Cruceristas
6. Tripulación
7. Otros

Tanto los servicios prestados por APV (incluidas las tasas y tarifas del Puerto), consignatarios, terminales (equipaje, seguridad, handling, check in,...), servicios técnico-náuticos de practicaje, amarre y desamarre de buques; tratamiento y recogida de residuos; servicios de suministro de combustible; adquisición de alimentos, bebidas y agua potable (entre otras provisiones); asistencia médica de la tripulación y de los pasajeros; y servicios prestados por las agencias de viajes y Tours operadores, como turistas y tripulación constituyen la comunidad portuaria en este estudio. En definitiva, se trata de agentes que se dedican parcial o totalmente a la actividad de los cruceros en el Puerto de Valencia, cubriendo todos aquellos bienes y servicios que necesitan los buques de cruceros cuando atracan en el puerto. Además, es importante considerar a los cruceristas (Esquema 1), los cuales se dividen en turistas en tránsito y pasajeros de embarque y desembarque.

- Turistas en tránsito en función de cómo realizan sus excursiones por la ciudad son clasificados en guiados e independientes
- Pasajeros de embarque y desembarque permiten distinguir de aquellos que realizan visitas y pernoctan, de los que no.

Por último, se identifica a la tripulación como un agente más de la comunidad de cruceros que con su gasto influye en el impacto económico.

**Esquema 1. Distribución de los cruceristas en el Puerto de Valencia (2017)**



Fuente: Valenciaport

**Tabla 1. Estructura de gastos de los cruceristas y tripulación**

	<i>Turista de Transito</i>		<i>Pasajeros de E/D</i>		Tripulación
	Guiado	Independiente	Sin visita ni pernoctación	Con visita y pernoctación	
<i>Comercio y reparación</i>	25.27%	57.22%	14.29%	22.40%	57.58%
<i>Hostelería y operadores turísticos</i>	74.73%	16.84%	28.57%	52.30%	27.27%
<i>Transporte y comunicaciones</i>	0.00%	14.97%	19.05%	13.20%	15.15%
<i>Otros servicios de mercado</i>	0.00%	10.96%	38.10%	12.10%	0.00%
<b>TOTAL</b>	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Elaboración propia

Según se indica en la Tabla 1 el gasto inicial realizado por los cruceristas contempla el realizado en excursiones, visitas a museos y otras actividades culturales y de entretenimiento; alojamiento (en hoteles, hostales y apartamentos turísticos); gastos en restauración (restaurantes y cafeterías); compras diversas (*souvenirs*, ropa y calzado, etc); transportes internos por la ciudad (incluidos los desplazamientos desde el aeropuerto/estación de tren hasta el puerto y viceversa) y tasas aeroportuarias.

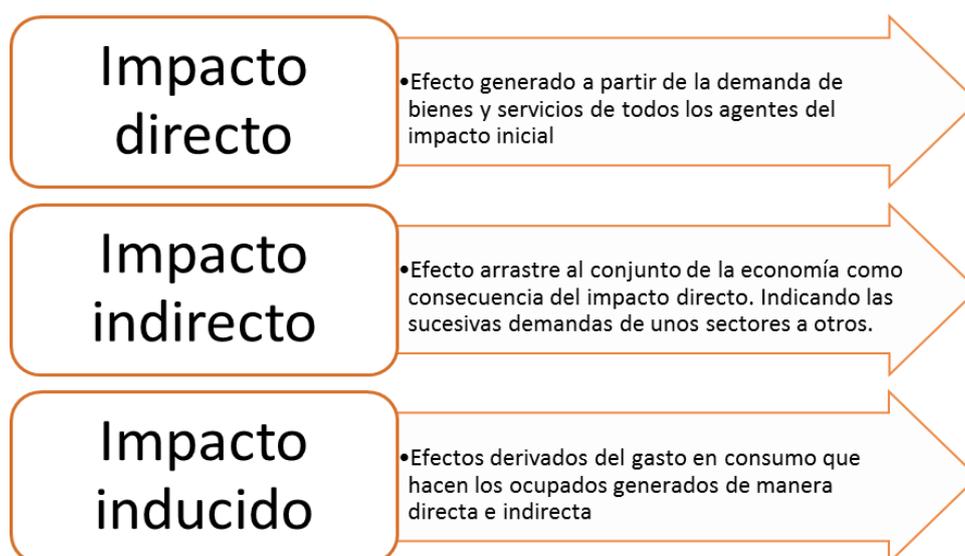
La actividad de los cruceros conlleva un gasto notable de los grupos implicados, éste supone una inyección de dinero que hará crecer a la economía de la ciudad de Valencia. Dicho gasto es considerado el Efecto Inicial en el estudio del impacto económico.

## EFECTO INICIAL: GASTO COMUNIDAD DE CRUCEROS 2017



El gasto total de la actividad de cruceros es realizado principalmente por cruceristas (69%) y empresas implicadas (28,44%), siendo más residual es gasto de la tripulación. A Valencia llegan un total de 366.687 turistas de cruceros y por cada crucerista que visita la ciudad se genera una facturación inicial de aproximadamente 69€.

El resultado del impacto económico es la suma del efecto directo, indirecto e inducido. A continuación se definen cada uno de ellos.



Cada uno de los impactos es calculado sobre las principales macromagnitudes (Salarios, ingresos fiscales, renta, empleo) indicando la incidencia de los cruceros en el crecimiento económico de la ciudad de Valencia.

## **5. Resultados del impacto económico de la actividad de los cruceros**

La estimación del impacto económico de la actividad de los cruceros exige el cálculo del Efecto Directo, Indirecto e Inducido mediante el modelo de cantidades de Leontief, tal y como se ha explicado en la metodología.

En primer lugar, en la Tabla 2 se muestran los efectos agregados obtenidos como consecuencia del gasto generado en esta actividad, en términos de las principales variables macroeconómicas. Por un lado, estarán los ingresos del sector público a través de impuestos, y por otro los beneficios del ámbito privado, además de los indicadores de generación del empleo, salarios y la contribución al PIB de la ciudad de Valencia.

Los resultados revelan que actividad de los cruceros genera de forma directa un PIB de casi 20 millones euros repartidos de forma homogénea entre salarios y beneficios empresariales, siendo de 393 los puestos de trabajo necesarios para atender las demandas directas resultantes de esta actividad turística.

El Efecto Indirecto es bastante más reducido, pero en ningún caso pueden despreciarse los 54 empleos creados, ni los 656.000 euros recaudados por las autoridades locales.

Por otra parte, en el Inducido destaca una distribución similar entre beneficios generados por el consumo y la inversión derivados de las rentas de los trabajadores (5,5 millones euros), algo superior a los salarios brutos obtenidos por este mismo efecto (5,6 millones euros), sin olvidar mencionar los 189 puestos de trabajo creados.

La suma del Directo, Indirecto e Inducido forma el Efecto Total, es decir, el impacto económico generado por los cruceros. Este representa un PIB de 36 millones de euros (VAB pb) y la generación de 637 empleos. Así, se puede concluir que los datos muestran la gran relevancia de la actividad, que debe seguir siendo apoyada por el sector público tanto a nivel nacional como autonómico.

A partir de un gasto inicial de más de 25 millones de euros se ha generado un total de inputs intermedios de 30,7 millones, es decir la Comunidad de Cruceros origina un incremento de actividad de 56 millones. Por tanto, cada euro invertido en la actividad de

los cruceros tiene un efecto multiplicador de 1,21 euros, siendo ésta otra cifra que demuestra la alta rentabilidad de esta actividad dentro del turismo valenciano.

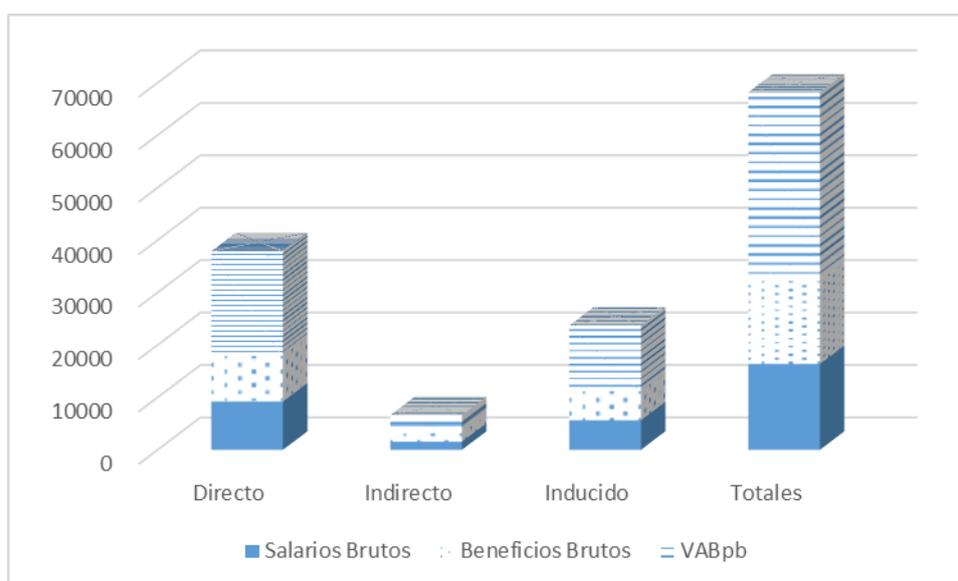
**Tabla 2. Resultados efectos económicos (miles de euros)**

	<b>Directo</b>	<b>Indirecto</b>	<b>Inducido</b>	<b>Totales</b>
<b>Salarios Brutos</b>	9.207	1.536	5.630	16.373
<b>Beneficios Brutos</b>	8.684	1.585	5.541	15.810
<b>Otros tributos</b>	222	53	183	458
<b>VABpb</b>	19.981	3.502	12.525	36.008
<b>IVA</b>	1.204	656	2.376	4.236
<b>Nº Empleo (*)</b>	393	54	189	637

(\*) personas

Fuente: Elaboración propia

**Gráfico 2. Efectos económicos agregados (miles de euros)**

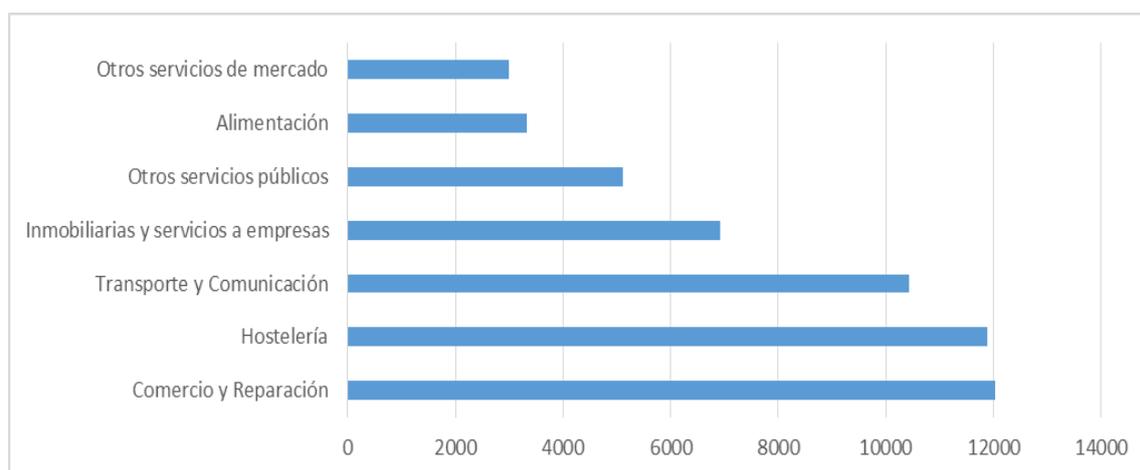


Fuente: Elaboración propia

El incremento de actividad de las empresas que suministran productos o servicios a la comunidad de cruceros, tiene una repercusión inmediata sobre el entramado productivo de Valencia, distribuyéndose por todos los sectores económicos.

Éste se cuantifica en un aumento total de las ventas de casi 71 millones de euros, donde el sector “Comercio y reparación” consigue el mayor incremento de sus ventas, en concreto se trata del pequeño comercio de Valencia. En segundo lugar, se haya “Hostelería”, es decir, el conjunto de bares, cafeterías y restaurantes además de los hoteles y negocios de hospedaje que ven incrementada su actividad por la actividad de los cruceros. En tercer lugar, se encuentra el sector de “Transporte y comunicación” que cubre los servicios de algunos medios como el autobús, tren, entre otros (Gráfico 3).

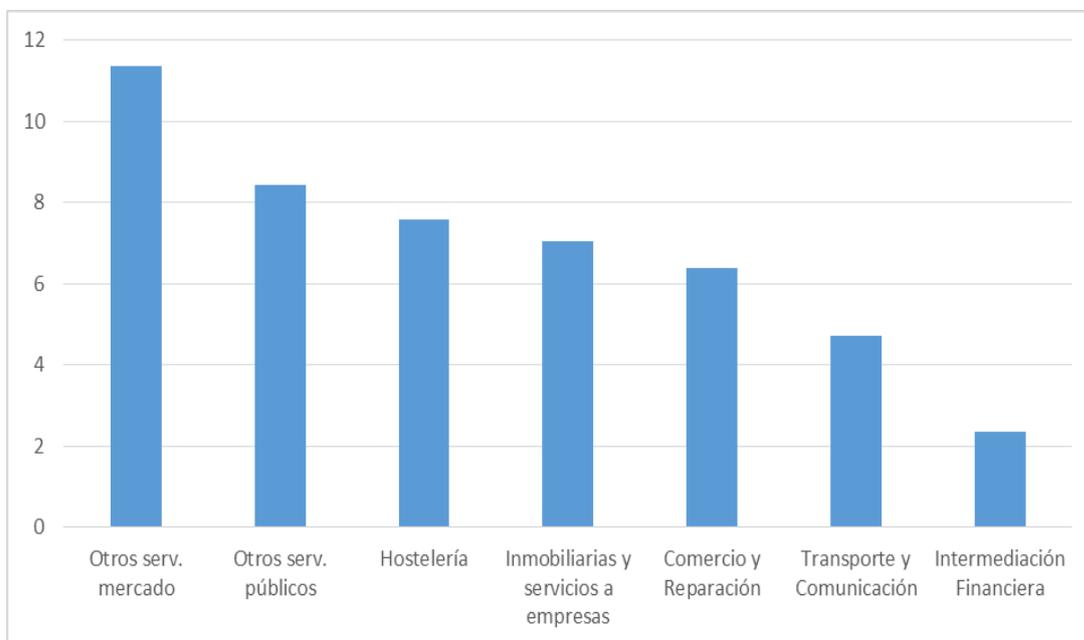
**Gráfico 3. Efecto Total sectorial sobre la producción de la actividad de los cruceros (miles €)**



Fuente: Elaboración propia

Además del crecimiento de las ventas también es importante el empleo generado. A nivel agregado, tal y como se ha indicado anteriormente, la fiesta ha creado un total de 637 puestos de trabajo, recayendo principalmente y de forma sectorial en “Otros servicios de mercado”, “Otros servicios públicos”, “Hostelería” “Inmobiliarias y servicios a empresas”, etc. (Gráfico 4).

**Gráfico 4. Efecto Total sectorial sobre el empleo de la actividad de los cruceros (empleos)**



Fuente: Elaboración propia

## 6. Conclusiones

La ciudad de Valencia considera muy importante la actividad de los cruceros como motor de desarrollo de su economía y en concreto su turismo. Además, la fundación Valenciaport y la Universitat Politècnica de València a partir del presente estudio del impacto económico proponen cuantificar el efecto directo, indirecto e inducido de los cruceros.

La actividad crucerista conllevó en 2017 un gasto que sobrepasa los 25 millones de euros, de los cuales el 69% procede de los turistas, el 28% de las empresas dedicadas al sector y de forma más residual el 2,4% de la tripulación.

El gasto asociado a la actividad de los cruceros ha dado lugar a un impacto económico total sobre la economía de la ciudad de Valencia de aproximadamente 71 millones de euros en términos de producción (ventas), de los cuales 32,6 corresponden a rentas (sueldos y salarios, impuestos, beneficios), lo que supone una creación de empleo de 637 puestos de trabajos.

Por ramas de actividad, el sector servicios concentra casi el 71,5% del impacto económico de la actividad de los cruceros, destacando hostelería, comercio, transporte y comunicación, así como otros servicios privados y públicos donde se incluyen las actividades recreativas, culturales y deportivas.

Cada euro gastado como consecuencia de la actividad de los cruceros ha supuesto la generación de 2,21 euros de renta en la economía valenciana, de los cuales casi el 55% se han producido de forma directa, es decir, en las actividades económicas que atienden las demandas inmediatas surgidas por los cruceros.

En definitiva, se trata de una actividad de gran importancia para la ciudad de Valencia, constituye un motor de su sector turístico. La Administración Pública debe apostar por la promoción e impulso de este tipo de actividades dando su máxima financiación, dentro de sus posibilidades, facilitando así el crecimiento económico de la ciudad.

## **Bibliografía**

- Abda, M.B.; Belobaba, P. y Swelbar, W. (2012): "Impacts of LCC growth on domestic traffic and fares at largest US airports", *Journal of Air Transport Management*, nº 18, p.21-25.
- Barker, M.; Page, S.J. y Meyer, D. (2002): "Evaluating the impact of the 2000 America's Cup on Auckland, New Zealand", *Event Management*, vol. 7, nº 2, p.79-92.
- Brida, J.G.; Pereyra, J.S.; Such, M.J. y Zapata, S. (2008): "La contribución del turismo al crecimiento económico", *Cuadernos de Turismo*, nº 22, p. 35-46.
- Collado, Jc; Gago, D; Poncela, J.A; y Gonzalez, A (2005): "Impacto económico de los Juegos olímpicos Madrid 2012" Working paper, centro de estudios económicos Tomillo, Madrid.
- Crompton, J.; Lee, S. y Shuster, T.J. (2001): "A guide for undertaking economic impact studies: The Springfest example", *Journal of Travel Research*, nº 40, p.79-87.
- Donzelli, M. (2010): "The effect of low-cost air transportation on the local economy: Evidence from Southern Italy", *Journal of Air Transport Management*, nº 16, p. 121-126.
- Gonzalez, M. (2010): "Impacto económico de los hoteles: Aplicación a la ciudad de Sevilla", *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, nº 2, p.319-338.
- Graham, A. y Dennis, N. (2010): "The impact of low cost airline operations to Malta", *Journal of Air Transport Management*, nº 16, p. 127-136.
- Herderson, P.H. (1955): "El método del factor-producto: Una aplicación del mismo a la economía italiana", *Moneda y Crédito*, nº 54, p.3-25.
- Herrero, L. (2004): "Impacto económico de los Macro-Festivales Culturales: Reflexiones y Resultados". Universidad de Valladolid: Boletín GC Gestión Cultural.

- Hill, J. (1975): The economic impact of the Port of Baltimore and Maryland. Division of transport, business and public policy. College of Business and Management. University of Maryland.
- Kasimati, E. (2003): "Economic aspects and the summer Olympics: a review of related research", *International Journal of Tourist Research*, Vol.5, nº 6, p.433- 444.
- Leontief, W. (1970): "Environmental Repercussions and the Economic Structure: An Input-Output Approach", *The Review of Economics and Statistics*, Vol. 52 (3), p. 262-271
- Lim, C. (1997): "Review of International Tourism Demand Models". *Annals of Tourism Research*, nº 24, p.835-849.
- Martí, ML.; Puertas, R. y Fernández, J.I. (2009): Metodología para el análisis de impacto portuario: Aplicación a los puertos de Gandía, Sagunto y Valencia. Fundación Valenciaport.
- Rey, B.; Myro, R. y Galera, A. (2011): "Effect of low-cost airlines on tourism in Spain. A dynamic panel data model", *Journal of Air Transport Management*, nº17, p.163-167.
- Taylor, D.T.; Fletcher, R.R. y Clabaugh, T. (1993): "A comparison of characteristics, regional expenditures and economic impact of visitors to historical sites with other recreational visitors", *Journal of Travel Research*, nº 32, p.30-49.
- Palma, L., García, A., Palma, M., y Franco, G. (2005): Propuesta metodológica para la evaluación económica de las Fiestas de Primavera en la Ciudad de Sevilla. Sevilla: Observatorio Andaluz Oikos.
- Perles, JF. (2006): "Análisis del impacto económico de eventos: una aplicación a fiestas populares de proyección turística", *Cuadernos de Turismo*, nº 17, p. 147-166.