# Barcelona posa fre als creuers i obre la porta a perdre turisme cap a València i la Costa del Sol

Turisme | 17/05/2026




**La reducció de terminals al Port de Barcelona arriba mentre altres destinacions mediterrànies, com València i Màlaga, guanyen força en el negoci dels creuers**

La decisió de Barcelona d'avançar cap a un model més restrictiu i ordenat del turisme de creuers pot tenir conseqüències més enllà de la capital catalana. L'acord entre l'Ajuntament i el Port de Barcelona per reduir de set a cinc les terminals de creuers al moll Adossat i allunyar aquesta activitat del centre de la ciutat ha reobert el debat sobre si Catalunya pot acabar perdent pes en un sector turístic milionari.

El moviment arriba en un moment en què altres ports del Mediterrani espanyol estan consolidant la seva posició. València va tancar el 2025 amb 799.050 passatgers de creuer, un 3,23% més que l'any anterior, mentre que Màlaga, a la Costa del Sol, va registrar 570.481 passatgers i 331 escales, amb creixements del 21,3% en passatgers i del 19% en escales. Aquestes xifres situen tots dos ports com a alternatives cada vegada més atractives per a les navilieres que busquen destinacions amb capacitat operativa i projecció internacional.

La preocupació és que Barcelona, fins ara gran referent europeu del sector, pugui començar a cedir part d'aquest protagonisme si la reducció de capacitat acaba limitant l'arribada de grans vaixells o reorientant les escales cap a altres ports. Oficialment, el discurs és el d'apostar per un

model més sostenible, amb menys pressió sobre la ciutat i més pes dels creuers de port base i dels vaixells petits. Però el sector turístic observa amb inquietud si aquest canvi pot comportar una pèrdua d'activitat econòmica per a Catalunya.

La Costa Brava ja ha viscut en els darrers anys una evolució irregular en el negoci dels creuers. El 2019, els ports de Palamós i Roses van sumar 56.700 creueristes i 50 escales. Després de la pandèmia, el 2022 es van assolir 63 escales, però amb només 50.307 passatgers, un 11% menys que el 2019. El 2024, la previsió conjunta de Palamós i Roses era de 61 escales i uns 53.000 passatgers. Tot i la recuperació posterior, amb 69.000 passatgers i 80 escales el 2025, la Costa Brava continua sent un mercat molt més petit i fràgil que Barcelona.

Aquest contrast evidencia que Catalunya té una forta dependència del Port de Barcelona per mantenir el lideratge en turisme de creuer. Si Barcelona redueix capacitat o envia senyals de menor disponibilitat, altres destinacions com València, Màlaga o fins i tot altres ports del sud peninsular poden aprofitar l'oportunitat per captar noves escales, especialment en un moment en què les navilieres busquen ports ben connectats, amb capacitat logística i amb una oferta turística complementària potent.

El turisme de creuers continua sent un negoci de gran impacte econòmic. A Barcelona, el sector genera més de 1.000 milions d'euros anuals i aporta centenars de milions al PIB català, a més de llocs de treball vinculats no només al turisme, sinó també al transport, la restauració, el comerç, la logística i els serveis portuaris. Per això, el debat no és només ambiental o urbanístic, sinó també econòmic i territorial.

La qüestió de fons és si Catalunya sabrà trobar l'equilibri entre sostenibilitat i competitivitat. Regular millor l'arribada de creuers pot ajudar a reduir la pressió sobre Barcelona, però una política massa restrictiva podria acabar desviant part d'aquest negoci cap a altres destinacions mediterrànies. I en aquest escenari, València i la Costa del Sol ja apareixen com a dos dels principals candidats a guanyar pes.

Autor: Redacció