

Turismo náutico, tres décadas de crecimiento

Para atender una demanda cada vez más popular se han multiplicado los barcos de recreo, los amarres y los patrones en España, pero se reclaman medidas que ordenen este pujante negocio

Este tipo de turismo es uno de los de mayor crecimiento en los últimos años. En 1997 fueron unas 150.000 embarcaciones de recreo matriculadas en España las que recorrieron los casi 8.000 kilómetros de costa española, y en 2002 ya eran 275.777, un 183% más.

Aunque se habla de “moderación” de la expansión del sector en los dos últimos ejercicios, según el estudio realizado por ADIN, Asociación de Industrias Náuticas, “desde 2002, la producción de embarcaciones ha crecido por encima del PIB: 7,6% de

BENEFICIOS DIRECTOS E INDIRECTOS

El turismo náutico es un potente dinamizador del litoral. Responde a las nuevas demandas y genera beneficios tanto para sus promotores como para otra oferta turística del entorno.

aumento anual frente al 2,4% de incremento del PIB español o un 1,3% del sector industrial en 2003”. ADIN considera de notable este hecho, “habida cuenta de la situación económica, marcada por niveles bajos del consumo privado y una coyuntura internacional de cierto estancamiento de exportaciones”.

Del sector de la náutica deportiva y de recreo forman parte un amplio conjunto de actividades relacionadas con la práctica de la navegación. Comprende un entramado de subsectores, como la fabricación y la compraventa de embarcaciones, su alquiler y/o mantenimiento, los puertos deportivos,



la comercialización de multitud de accesorios necesarios para practicar estos deportes etc., que son el motor económico de alguna zona del país.

Crecimiento a toda vela

Se estima que en España se venden cada año unas 12.000 embarcaciones nuevas y 15.000 usadas. En 2003 el valor de la producción superó los 152 millones de €, un 7,6% más que en 2002. Y, en paralelo, los títulos de patrón de embarcaciones de recreo y deportivas expedidos doblan al número de barcos fabricados, un dato que explica que no es necesario tener barco propio para disfrutar del mar.

La existencia de un mayor parque náutico ha obligado a multiplicar la oferta de amarres en puertos y dársenas deportivas, hasta 315 puertos en otoño de 2004, 41 más que el año anterior, según un informe del Área de Estudios de la Fira de Barcelona.

Tanta es la importancia adquirida por el turismo náutico, que TURESPAÑA ha decidido que sea uno de los objetivos de su plan operativo 2005. Este plan tendrá entre sus principales actividades el "impulso a la creación de clubs del producto, la promoción prioritaria del turismo náutico, aprovechar la oportunidad que representa Copa América y acciones en los mercados alemán, británico y francés". Su promoción copará la mayor parte del 10% de los 130 millones de € que este organismo destinará a la promoción del turismo deportivo y al sector del golf.

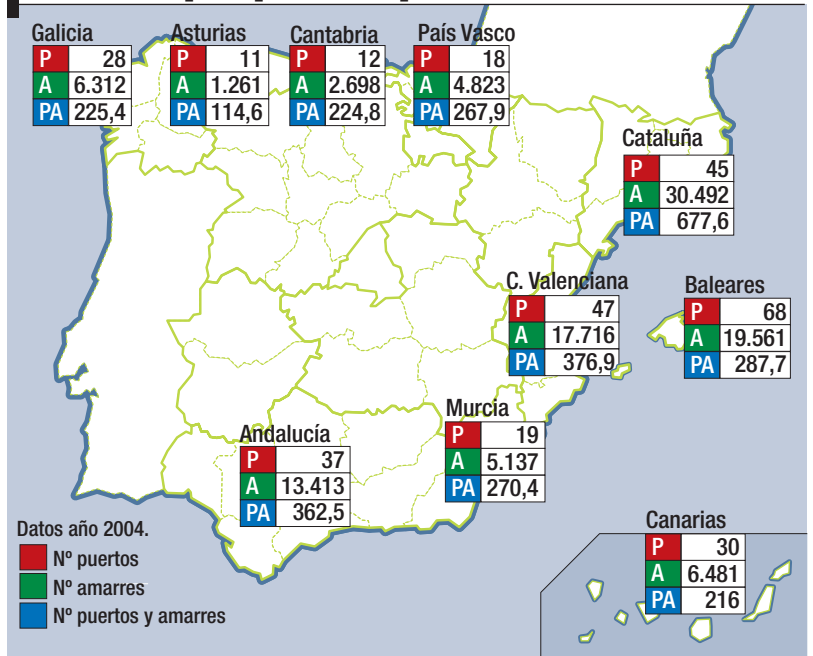
Tanto la Administración nacional, como las autonómicas y locales del litoral español desarrollan medidas para potenciar el turismo activo náutico. Lo consideran un dinamizador del litoral y revitalizador de la oferta turística consolidada o como respuesta a nuevas demandas de los ciudadanos. Para los gestores públicos estas instalaciones tienen un enorme potencial como complemento de la oferta del entorno. Su valor se refleja en las cuentas de las empresas relacionadas con la náutica, y también favorece el incremento de los beneficios de la oferta general (bares, restaurantes, comercios, etc.). Según el profesor Salvador Ferradas, "en los lugares donde existen instalaciones náuticas la oferta circundante -hoteles, restaurantes- consiguen beneficios más altos que donde no existen dichas instalaciones".

Pujanza en Baleares y Andalucía

El turismo náutico es un factor de gran peso en lugares como Baleares. La afición náutico-deportiva en esa Comunidad se consolida como un pujante sector que demanda inversiones para continuar siendo líder en el Mediterráneo. Ese segmento turístico balear aumenta cada año un 2,5% y en 2004 movió la nada despreciable cifra de 445 millones de € (74.200 millones de ptas.), que supone el 39% del P.I.B. industrial de las Islas y el 2,8% del de la Comunidad. Allí la náutica da empleo directo a más de 8.100 personas, el 2,5% los puestos de trabajo de las Pitiusas.

Otra de las regiones que constatan el potencial de la náutica en su balance turístico es Andalucía,

Puertos, amarres y amarres por puertos por CCAA



Fuente: ADIN/ G.M.M. Consultores Turísticos.

GRÁFICO: MARÍA JESUS RIVERA



PARA TODO BOLSILLO

Navegar por alta mar no requiere tener barco. La oferta de 'chárter' náuticos no es sólo para una élite, sino accesible a cualquier economía doméstica, y para personas con o sin experiencia en navegación. Por 250 € se puede navegar una semana. Y el objetivo en España es popularizar esta forma de hacer turismo.

que tiene 35 puertos deportivos, el 13,6 % del total de espacios portuarios de este tipo en España. De estos, el 54,3 %, 19 puertos, se sitúan en la costa mediterránea, y 16 instalaciones del lado Atlántico. Y para dar impulso a la oferta de atraques, la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía está estudiando más de 60 actuaciones, entre ellas, mejoras en la plataforma de servicio a flota y tripulación recreativa. Andalucía quiere pasar de sus 12.097 puntos de atraque actuales a los 25.000 en 2016. Aunque significa duplicar los amarres existentes, los expertos creen que serán insuficientes.

Sostenibilidad 'versus' competitividad

Un problema acuciante en el panorama de la náutica es el de acompañarla con las políticas de sostenibilidad. El gerente de GMM Consultores, Gregorio Méndez, pide "tener en cuenta el impacto medioambiental que implica el desarrollo de un puerto"; especifica que no todos los lugares son idóneos para este tipo de actividad y sugiere que "no debemos poner un puerto en cada esquina".

Para Méndez, "no son justificables determinadas actuaciones urbanísticas emprendidas al calor del establecimiento de puertos o zonas de amarre". Este experto cree que es urgente unificar las competencias de turismo náutico y medioambiente para establecer un mapa coherente y sostenible que dé soporte al turismo marítimo.

Edificar un puerto deportivo trae grandes beneficios económicos tanto para su promotor como para el entorno socioeconómico local y regional. Pero, por desgracia, no siempre se da una explotación ra-

cional de este tipo de recursos. En muchos casos es inevitable elegir entre conservar el medio ambiente y generar riqueza. Y no hay que olvidar que la pérdida del valor ecológico significa, a medio y largo plazo, pérdida del atractivo de una zona para las actividades náuticas.

Popularizar el 'chárter' náutico

La náutica en España afronta ahora el gran objetivo de popularizar el uso de las embarcaciones de recreo y hacerlas asequibles para el hombre de a pie, siguiendo en ello la estela de Henry Ford. "El turismo náutico es una actividad recreativa que no implica tener un barco", apunta Gregorio Méndez.

La progresión de este tipo de turismo en España no se debe a una simple moda. Ofrece posibilidades que atraen cada vez a un público más variopinto en edades, culturas y ámbito social. Las grandes empresas turísticas ya ofrecen paquetes de actividades náuticas a precios razonables. No obstante, el perfil del cliente de este tipo de vacaciones responde, en un 65%, al de hombres que viven en grandes ciudades, de 25 a 40 años, universitarios y de clase social media. Según la Asociación Española de Estaciones Náuticas (AEEN), una gran parte de ellos son turistas nacionales que se escapan los fines de semana o puentes, o que toman sus vacaciones escalonadas en las diferentes estaciones del año.

La estrella en este sector es el *chárter* náutico, un alquiler que permite al usuario tener acceso a la náutica sin realizar una fuerte inversión en la compra de un barco. El *chárter* náutico también ofrece una oferta complementaria (pesca, submarinismo, bautismo de mar, etc.), con la que el usuario disfruta a bordo de una variedad de prácticas de ocio y deporte.

El *chárter* puede ser utilizado por personas con experiencia en la navegación, con la correspondiente titulación de patrón de barcos de recreo, o por otras que contratan barco y tripulación. Los empresarios de este área de negocio destacan que es frecuente que el usuario del *chárter* náutico repita experiencia de alquiler de barco y tripulación y que, posteriormente, decida obtener el título de patrón y arrendar navíos sin servicios de tripulación. Además, contra la extendida idea de una oferta para bolsillos privilegiados, alquilar un barco y navegar por alta mar visitando lugares inaccesibles por otros medios es asequible para la mayoría de las economías domésticas.

Desde Alef Alabama, una pequeña empresa dedicada al alquiler de veleros y radicada en el puerto de Valencia, señalan a SAVIA que "el sector está dominado por las grandes empresas que son propietarias de los amarres y que suelen encargarse también de la venta de los barcos. Estas empresas arriendan las embarcaciones de terceros a los que pagan un porcentaje sobre el alquiler". Especifica que "para las compañías de *chárter* se trata de un buen negocio y para los propietarios es un modo de reducir los costes que soporta una embarcación, aunque rara vez se convierte en un negocio rentable para es-



MILLONES DE COPA AMÉRICA

La consultora KPMG ha cifrado el impacto económico de este evento en 3.150 millones de €, sumados los efectos de más empleo, mejores retribuciones y mayor beneficio empresarial. Ha identificado 20 actividades como receptoras del 80% de los efectos totales de la Copa América.

tos últimos". Reconoce que "la mayoría de los clientes son extranjeros, aunque es de esperar que crezca el número de españoles que alquilan barcos a juzgar por la gran cantidad de personas que obtienen el título de patrón de embarcación de recreo cada año". Añaden por último que esta es una "forma alternativa de sol y playa, la perfecta para quien le guste el mar porque, además del placer de navegar, permite disfrutar de las ventajas de la playa sin el inconveniente de las aglomeraciones. Es mucho más económico alquilar un yate que tenerlo en propiedad".

Reconversión a la italiana

Pero el pujante crecimiento del sector náutico no apaga las quejas de los empresarios del sector por la alta fiscalidad que grava su actividad. Según representantes del mismo, afianzar estas actividades turísticas en España requiere condiciones geográficas o climáticas y también un tratamiento fiscal adecuado, tanto en la adquisición de las embarcaciones deportivas como en su mantenimiento.

En nuestro país la adquisición, tenencia y disfrute de una embarcación deportiva está gravada por varios impuestos. Ello repercute negativamente en el acceso a dicha actividad. El informe económico "La náutica deportiva y de recreo en España", de la Fira de Barcelona, señala que "teniendo interés y conocimientos del sector, el posible comprador puede quedar desanimado por el importante coste adicional que representa una embarcación deportiva".



Las embarcaciones deportivas están gravadas con un IVA del 16% sobre el valor de las mismas y soportan un denominado "Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte en España", por estimar que el consumo de este tipo de bienes genera unos costes sociales que deben ser sufragados por sus consumidores. Este impuesto, que no existe en otros países europeos, puede frenar el crecimiento de los usuarios de la náutica deportiva, ya que grava con un 12% el valor de adquisición.

Del estudio de la fiscalidad de los países del entorno realizado por ADIN se deduce que ninguno llega a la presión fiscal que resulta de sumar IVA e impuesto de matriculación (16% +12% sobre el valor de compra). Por este motivo, y para consolidar la náutica de recreo como segmento industrial y de servicios, los empresarios solicitan medidas que afiancen su posición frente a mercados como Italia y Francia, líderes en este ámbito de negocio.

"Los propietarios españoles de compañías navales miramos con envidia a nuestros vecinos italianos, que obtienen apoyo de la Administración", comenta Fernando Valera, gerente de Nausport. En Italia, al calor de la reconversión naval fijada por la UE, decidieron ayudar a reorientar los grandes astilleros hacia el sector del turismo naval. De esa manera se facilitaron créditos a trabajadores y pequeñas empresas que vivían de la construcción de grandes naves para crear compañías que coparan los diferentes *cluster* de actividad que genera un turismo

TRES DÉCADAS DE CRECIMIENTO DE AMARRES, PUERTOS DEPORTIVOS Y BARCOS

	1976	1986	1992	2004
Puertos Deport/ Dársenas	131	204	232	315
Amarres				107.894
Embarcaciones matriculadas			150.000(*)	275.777(**)

(*) Dato de 1997. (**) Cifra de 2002.

EL 75% DE LOS AMARRES^(*), EN EL ARCO MEDITERRÁNEO

	Nº plazas atraque	% s/ total
1. Cataluña	30.492	28,3
2. Baleares,	19.561	18,1
3. Comunidad Valenciana	17.716	16,4
4. Andalucía	13.413	12,4

(*) Ninguna de las demás Comunidades supera los 7.000 amarres.

EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE COMPRAVENTA

	Nº unidades vendidas	Valor operaciones (*)
1996	4.500	6
2003	12.000 nuevas, 15.000 usadas	152

(*) en millones de euros. La producción ha crecido a un ritmo del 24,5% anual desde 1998.

'CHÁRTER' NÁUTICOS ASEQUIBLES A MUCHOS BOLSILLOS

❖ **Empresas:** La 'Guía del turismo náutico de España', editada por en el Salón Náutico Internacional de Barcelona en colaboración con GMM Consultores, señala que en 2004 existían 182 empresas en España dedicadas al negocio del 'chárter' náutico o alquiler de embarcaciones para hacer submarinismo, pescar, etc. O simplemente navegar.

❖ **Precios medios orientativos:**

- 250 €/persona para alquiler de un barco de vela sin patrón durante una semana para un grupo de 6-8 personas.
- 320 €/persona si se alquila barco+patrón y tripulación.

OTROS DATOS

❖ Los títulos expedidos de patrón de barcos de recreo y deportivos doblan el número de barcos fabricados.

❖ En territorio costero español hay un amarre por cada 378,6 ciudadanos, menos que en Dinamarca, Holanda o Reino Unido, y más que Francia, Italia, Grecia, Portugal y Bélgica.

TRATO FISCAL

Los dueños de naves para actividades de recreo se quejan de la dura presión fiscal y de la falta de ayudas oficiales. Miran con envidia a Italia que apoyó con dinero europeo la creación de pequeñas compañías dedicadas al negocio del 'chárter' náutico.

de este tipo. A la vez, "el régimen fiscal de compra y *leasing* sobre barcos de recreo se estableció en la banda más baja, permitiendo el crecimiento de servicios como el *chárter* náutico y reducir el coste al cliente final", apuntan desde la catalana Nausport.

Esperanzas de la Copa América

La celebración de la considerada "reina de las regatas" en Valencia en 2007 da esperanzas al sector. Según el informe elaborado por la consultora KPMG con la Asociación Valenciana de Empresarios, la designación de la capital del Turia como organizadora de la 32 Copa América de Vela tendrá un fuerte impacto económico en toda la Comunidad, similar al de la celebración de unos Juegos Olímpicos.

Se estima una aportación anual media de 1,7 puntos al PIB regional en el período 2004-2007, generando en esos años un total de 111.000 empleos directos. Y cerca del 70% de los efectos generados por la Copa América permanecerán en esa Comunidad. ■