

Vicent Esteban Chapapría*

IMPACTO ECONÓMICO DE LOS PUERTOS E INSTALACIONES PARA LA NÁUTICA DE RECREO Y DEPORTIVA

Se analizan los diferentes puertos e instalaciones que prestan servicio a la navegación deportiva y de recreo y su importancia actual. En este caso la navegación no atiende necesidades de índole económica directa, como ocurre con la que sirve al transporte de pasajeros y mercancías. Pero la navegación es también una necesidad para numerosas prácticas de ocio y deporte. Hoy día sirve también de apoyo a actividades de turismo náutico. Para estas prácticas se crearon inicialmente instalaciones, portuarias casi siempre, en clubes náuticos y de regatas. Más recientemente se han configurado instalaciones de diferentes tipos y niveles de servicios que se describen seguidamente.

Palabras clave: navegación, empleo, turismo náutico, VAB.

Clasificación JEL: L83, L92, R41.

1. Navegar, siempre una necesidad

«*Navigare necesse est, vivere non est necesse*», narra Plutarco. La navegación ha sido siempre una necesidad para poder obtener recursos alimentarios, mercaderías, moverse y para muchas otras actividades humanas. Ha conformado rutas de comercio, generando intercambios también culturales, permitido la movilidad de las personas. Más del 90 por 100 del tráfico mundial de mercancías se hace por vía marítima. La navegación ha requerido a lo largo de la historia la participación de cartógrafos, carpinteros, constructores

navales y de instalaciones portuarias y de vías de navegación, oceanógrafos, militares, marinos mercantes y pescadores. El mar ha sido y es espacio de exploración y realidad económica, además de vector cultural. Las rutas marítimas se han estudiado abundantemente, analizando áreas de influencia, valorando necesidades de obras e instalaciones, líneas y compañías, fenómenos de concentración de flota, etc. En el presente se analizan los sistemas portuarios, donde se integran obras e instalaciones, conectividad e intermodalidad, operativa, la asociación de varios puertos en un ámbito geográfico y sus procesos de selección, concentración y descentralización. La evolución del transporte marítimo y sus medios —que ha influido en la capacidad y características de los puertos, así como en los cambios de forma de mover

* Catedrático. Puertos y Costas. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Universidad Politécnica de Valencia.

las mercancías— se ha acelerado en las últimas dos décadas con la mundialización. En consecuencia, la navegación soporta tanto el medio como una realidad económica actual de enorme importancia.

Pero también existen otras actividades náuticas cuya trascendencia económica no es tan acusada, aunque sí es de importancia. La náutica es la ciencia o el arte de navegar y lo náutico es todo aquello perteneciente o relativo a la navegación. Uno de los mayores cambios más recientes es el del aumento de la movilidad de las personas. Otros cambios (productivos, sociales, culturales y tecnológicos) influyen en el modo de vida de las personas. Lo que sí se comprueba en el tiempo es que esos cambios tienen, cada vez más, una mayor aceleración y, por consiguiente, sobrevienen en plazos cada vez más pequeños. El aumento de la calidad de vida que ha tenido lugar en el primer mundo y la confluencia de otros cambios ha hecho que las personas tengan una dedicación creciente a actividades de recreo y de utilización de los tiempos de ocio. El turismo se liga ineludiblemente al incremento de los niveles de renta, de la educación y del tiempo libre disponible. Por eso su aparición es relativamente reciente y su importancia cada vez mayor desde hace unos decenios.

Los denominados puertos deportivos, puertos turísticos, instalaciones náutico-deportivas y de tantas otras maneras, sirven a las embarcaciones utilizadas para la práctica de la náutica de recreo y deportiva y para otras actividades deportivas en la mar y ocasionalmente son base de la actividad turística.

2. La náutica de recreo y deportiva

La historia de la náutica de recreo y deportiva se liga —por coincidencia con la historia del dominio económico y político—, con el mundo anglosajón (Esteban, 1999). La aparición del *yachting* en Inglaterra, la celebración de la primera regata conocida, celebrada en ese mismo país en 1681, y la aparición en 1853 de los primeros yates propulsados mecánicamente, son tres

de los hitos de la historia de la náutica de recreo. La náutica de recreo y deportiva comprende tanto la navegación a vela, como a remo y la motonáutica. El mayor desarrollo del recreo náutico se da, sin embargo, al salir del período de recesión tras la Segunda Guerra Mundial, con diferentes grados y momentos en los distintos países.

En España se registra a partir de la pasada década de los sesenta del siglo pasado, cuando desde la Administración se da amparo a iniciativas turísticas e inmobiliarias y se desarrollan las directrices, la legislación y la regulación técnica para los puertos deportivos. Las entidades y asociaciones náuticas señeras, la mayoría de las cuales hoy ostentan los títulos de Real Club Náutico, Real Club de Regatas, etc., se remontan en su origen a las últimas o primeras décadas de los Siglos XIX y XX, respectivamente. Sin embargo, la proliferación de instalaciones se da básicamente a partir de los años sesenta del Siglo XX, coincidiendo en el tiempo con el incremento del protagonismo del país en el turismo internacional y con la influencia de este último en el desarrollo y cambio registrado en España. Se puede analizar si la actividad náutica de recreo se debe, en mayor o menor grado, al desarrollo turístico o al desarrollo económico general del país y a los factores ya aludidos de aumento de las actividades vinculadas al disfrute del ocio. Sin embargo, no se podrá negar el peso importante del turismo náutico y de la náutica de recreo en general en áreas tan característicamente turísticas como determinados ámbitos costeros de nuestro país, como pueden ser las Islas Baleares, amplias zonas de la costa andaluza, catalana, valenciana, etc.

Allí donde existe tradición marinera se incorpora la navegación en forma de competición, como la clásica regata America's Cup, cuyo origen se remonta al año 1851, celebrada en 2007 en Valencia, o para la práctica de la pesca no comercial. Allí donde hay influjo turístico aparece la náutica de recreo, como en el caso claro de muchas instalaciones náuticas en zonas de tradición marinera, o en otras zonas donde en verano el tráfico

de distintos pabellones alcanza volúmenes importantísimos —Islas Baleares, por ejemplo—, tanto utilizando las áreas de fondeo como las instalaciones existentes. La construcción de instalaciones portuarias para la náutica de recreo se ha asociado en ocasiones a operaciones especulativas que han ocasionado y ocasionan impactos medioambientales negativos. Dicha circunstancia no es sino reflejo de la actividad turística y de los modelos de desarrollo seguidos.

Uno de los enfoques utilizado en ocasiones en la literatura náutica (Esteban, 1999) hace un recorrido por la historia de las instalaciones náuticas de recreo y deportivas estableciendo tres generaciones: *i)* las primeras marinas y otras instalaciones náuticas para la flota deportiva y de recreo, que forman parte de la primera generación, se ubicaron en estuarios de ríos y en áreas con gran actividad náutica, y en el interior de puertos. Estas instalaciones fueron sustituyendo a muelles y pantalanes de madera e instalaciones obsoletas y elementales a medida que se produce el incremento de la demanda de actividad náutica, favorecida por el abaratamiento de costes, la seguridad en la navegación y otros aspectos; *ii)* la segunda generación coincide con los grandes desarrollos en EE UU, Francia, Italia, España, etc., esto es, a partir de la década de los sesenta. Así, se planearon y promovieron numerosas instalaciones complejas, asociadas en ocasiones al uso residencial y turístico, del que son buen ejemplo las existentes en las costas francesas, atlántica y mediterránea, españolas, etc. El fenómeno alcanzó incluso a Gran Bretaña donde se promovieron con carácter integral o restaurador de ambientes dedicados a usos residenciales; y *iii)* la siguiente generación, la tercera, refleja las limitaciones —en ocasiones derivadas del deseable y, en general, no abordado en muchas zonas hasta muy tarde, planeamiento—, que se interponen en la promoción de instalaciones ante la alarma medioambiental y la aparición de nuevas demandas sociales. Es esta una generación que utiliza espacios en desuso, sobre todo portuarios, o a los que se dota mediante nuevos planes y ordenamientos, de un

nuevo carácter, como es el caso, entre muchos otros, de Port Vell en Barcelona, de las dársenas interiores de los puertos de Alicante y Valencia, Londres, Boston, etc. Este último tipo de actuaciones, que intervienen en lo que en el ámbito anglosajón se denomina *waterfront*, han sido numerosas y casi todas ellas derivadas e impulsadas por autoridades municipales y portuarias a raíz de los ya citados cambios de uso y las degradaciones de ciertos ambientes portuarios, además de la ya aludida demanda social de ambiente y actividad náutica. Muchas veces se han visto impulsadas por la celebración y organización de grandes regatas o por la necesidad de diseño e intervención urbana, a fin de mejorar la compleja relación existente entre ciudades y puertos. La transformación de los puertos —el continuamente creciente tamaño de los buques, así como las nuevas formas de transporte marítimo desarrollado muy especialmente con la aparición del contenedor, que ahora soporta la práctica totalidad de los tráficos de mercancía general—, han hecho necesaria la dotación de nuevas áreas portuarias, la expansión a zonas de mayores calados. Ello supuso, a partir de las décadas de los setenta y ochenta el abandono de muchas áreas portuarias que no reunían condiciones de servicio adecuadas. El fenómeno se ha venido registrando desde incluso tiempo atrás en muchas zonas urbano-portuarias, especialmente en EE UU y Reino Unido, donde se iniciaron esas transformaciones de espacios. En este último país los objetivos establecidos apuntaban a actuaciones inmobiliarias que se acompañaban en numerosas ocasiones de la creación de espacios dedicados a la náutica deportiva y de recreo, por su compatibilidad espacial con entornos urbanos. Las intervenciones configuraron espacios de gran calidad urbana, de uso público y privado, con la creación de áreas comerciales, usos residenciales, espacios museísticos, etc. Para ello ha sido muy común la gestación de dichas intervenciones mediante la creación de organismos y consorcios que agrupaban tanto a agentes empresariales como a la Administración, con un modelo de participación público-privada que ha resultado de éxito.

La náutica de recreo participa (García González-Llanos, 2005) de tres grandes ámbitos de la actividad económica: la industria (electrónica, de motores y auxiliar), la construcción (astilleros) y los servicios (accesorios, alquileres, distribución, puertos y formación). La práctica náutica deportiva la realiza quien quiere dedicarse a adquirir en el mar técnicas y niveles de formación, preparación o mantenimiento físico y psíquico, y finalmente puede encaminarse a la competición. En numerosas ocasiones la actividad deportiva es propia de las prácticas de recreo personal, organizado o no. La náutica de recreo es, sin embargo, un concepto más amplio, dentro del cual se puede entender contenida la actividad deportiva. Es, por tanto, la navegación encaminada o realizada para el uso y disfrute del ocio y la diversión.

En las actividades náuticas de recreo y deportivas y en el turismo náutico se enumeran (Esteban, 1999) los siguientes productos y ámbitos de relación:

- la navegación, tanto a vela como a motor;
- *windsurfing* y tabla;
- submarinismo, con sus escuelas y centros de práctica;
- pesca deportiva;
- remo;
- puertos deportivos;
- chárter náutico, con navegación libre o en flotilla;
- estaciones náuticas, con sus centros de aprendizaje y estancias;
- vacaciones activas con la práctica de deportes náuticos, los clubes de familia, las estancias deportivas, los avistamientos, así como los cruceros turísticos y los grandes veleros.

3. Las instalaciones náuticas de recreo, soporte de la actividad

La navegación de recreo y deportiva precisa de servicios que le permitan desarrollarse. Servicios que están orientados a los usuarios —tanto personas como embarcaciones— y se ofrecen a través de organizaciones con infraestructuras y modos de gestión de diferentes formas

organizativas. En muchas ocasiones el conjunto de actividades en el mar requiere de un elemento funcional básico, el puerto o, más genéricamente, una instalación base. Existen distintas categorías, clases, etc. con diferentes objetivos, todos ellos económicos en sentido amplio, y de los cuales dependen en buena medida las actividades que en ellos se produzcan, las características de los usuarios que utilicen esas instalaciones y los servicios que se les preste.

En España existen en la actualidad, como se verá detalladamente en el apartado 7, 375 instalaciones portuarias para embarcaciones de recreo y deportivas, con un total de 134.725 amarres (ANEN, 2016). Existen un total de 457 concesiones para instalaciones náutico-deportivas. La gran mayoría, casi las tres cuartas partes de la oferta de amarres existente, se concentra en el área mediterránea, especialmente en Cataluña, Valencia, Islas Baleares y Andalucía.

4. La diversidad de tipologías de instalaciones y modos de gestión

Son diversas las denominaciones que reciben en distintos países las instalaciones que prestan servicio a la náutica de recreo. En el ámbito anglosajón son conocidas como *marinas*, en Francia como *ports de plaisance* y en Italia como *porti turistici*. Las instalaciones náuticas se clasifican en diferentes tipos, atendiendo a las categorías y niveles de servicios, características e infraestructuras disponibles:

- Instalaciones náuticas con obra marítima permanente, tales como embarcaderos, puertos deportivos (infraestructuras básicas de abrigo dotadas de todos los principales servicios para las embarcaciones deportivas y de recreo), marinas y dársenas deportivas (un área de un puerto)
- Instalaciones náuticas sin obra marítima permanente, como zonas de varada, fondeaderos y bases náuticas.
- Otras instalaciones náuticas, como pueden ser instalaciones menores con obra marítima permanente, normalmente pequeños embarcaderos.

— Instalaciones náuticas ligeras (en contraposición a las que en Francia se denominan *amenagements lourds*, esto es, instalaciones con infraestructura marítima permanente) tales como rampas, fondeaderos organizados, puertos-isla flotantes y puertos secos —bien divididos o en diferentes niveles—.

Existen instalaciones al servicio de asociaciones deportivas, que fueron el germen de muchos de los actuales equipamientos, ubicándose muchas veces y durante largo tiempo en instalaciones precarias. Se corresponden con un modelo asociativo que registró una gran evolución y dispone de una amplia variedad: clubes náuticos, clubes de regatas, clubes de buceo, de *windsurf*, etc. Son asociaciones sin ánimo de lucro creadas para la práctica, el desarrollo, aprendizaje y fomento de las actividades náuticas.

En otros casos las instalaciones acompañan desarrollos inmobiliarios de primera residencia, o conjuntos turísticos o residenciales, en muchas ocasiones de promoción pública, especialmente municipal, cuyos ejemplos más abundantes se encuentran en EE UU y Gran Bretaña (*Ocean Village, Hythe Marina, Port Solent,...*), bajo el amplio concepto de «marinas». Otros casos integran o complementan centros residenciales de primera y segunda residencia, hoteles, etc., con claros objetivos turísticos y promocionales como Puerto Banús en Málaga, Sotogrande en Cádiz... En EE UU ha sido muy frecuente que determinadas industrias promovieran la construcción y operación de puertos y marinas como instalaciones asociadas a una industria o servicio concreto o con el ánimo de diversificación de negocio. En muchas otras áreas estas iniciativas, en cambio, se han promovido como incentivo o desarrollo económico regional o local, con enfoques muchas veces turístico.

5. Los usuarios

Cinco son los ámbitos principales de la actividad náutica deportiva: vela, pesca, remo, motonáutica y actividades subacuáticas. Cualquier instalación náutica,

del tipo que sea, debe prestar servicios a dos grandes tipos generales de usuarios: personas y embarcaciones. En el caso de las embarcaciones se puede hablar de dos grandes categorías: *i)* las embarcaciones para las prácticas deportivas en sus diferentes modalidades —vela, remo y motor—, y *ii)* aquellas destinadas al ocio y recreo, esto es, las que se utilizan sin uso deportivo, competitivo o no, que igualmente pueden ser de las mismas modalidades antes referidas.

Entre las embarcaciones propulsadas a motor se distinguen aquellas con motor fueraborda y las que lo tienen interior. Una de las clasificaciones más comúnmente utilizada es la que habla de embarcaciones de crucero, o simplemente, cruceros, para distinguirlas de las embarcaciones a motor. Alude esta clasificación, más coloquial que sistemática, por un lado a las embarcaciones solamente propulsadas a motor y, por otro, a aquellas otras, los cruceros, que —aun disponiendo de motor, generalmente interior—, son embarcaciones a vela. En ambos casos son embarcaciones de un cierto porte, superiores a los siete u ocho metros de eslora.

Los barcos de regatas son embarcaciones de líneas especiales, habitabilidad interior limitada en general, y características y diseño especialmente concebido para la competición deportiva. Son embarcaciones a vela y que, habitualmente, disponen también de motor, que es utilizado, o debe serlo al menos, fuera de la competición, en las maniobras de entrada y salida de puertos, en los transportes, etc.

Los denominados motoveleros son de eslora media y grande, superiores por regla general a los 12 metros, que disponen de ambas formas de propulsión, vela y motor, pero que a diferencia de los cruceros, disponen de motores de gran potencia y tienen características de habitabilidad superiores. Otro segmento lo constituyen hoy día los denominados megayates, cuyo número ha ido creciendo año tras año.

La utilización de materiales sintéticos, y los menores costes de producción y también de conservación y mantenimiento que estos tienen, es la razón que ha

permitido el incremento extraordinario del número de embarcaciones de recreo y de sus usuarios, si bien eso ha supuesto igualmente otros cambios fundamentales y problemas de nueva índole. Entre estos hay que destacar cómo, a raíz de la mayor duración de los materiales y de la proliferación de embarcaciones, también se incrementan los problemas de gestión medioambiental de los residuos y la obsolescencia de gran parte de la flota de recreo. Los cascos de fibra no se deterioran funcionalmente pero sí, sobre todo, de aspecto, dejando de ser objeto de deseo y tráfico; pero, sin embargo, no se eliminan como se podía hacer con las embarcaciones de madera. En el caso de embarcaciones de madera, que han sido las tradicionalmente utilizadas desde el principio de la navegación, el barco debía mantenerse preferentemente a flote a fin de que no se abrieran sus juntas. Las embarcaciones de materiales sintéticos se conservan, por contra, perfectamente en seco sin deteriorarse y su peso es mucho menor, razones ambas que han permitido precisamente plantear el almacenamiento en tierra como vía de futuro con menor impacto medioambiental en el medio marino y costero.

Analizar qué tipo de personas son las implicadas en las prácticas náuticas no es un tema ni fácil, ni sencillo. La complejidad deriva precisamente de la gran diversidad de posibles actividades náuticas. Hay, además, un sector dependiente de forma directa o indirecta de la actividad correspondiente, esto es, empleados, marineros, guardas, enseñantes, trabajadores en diferentes áreas y servicios, tanto en las instalaciones náuticas como ligados a ellas de forma indirecta (talleres, suministros, etc.). Así, se distinguen aficionados a la navegación, pescadores, regatistas, remeros, etc. Y también se pueden encontrar diferentes subgrupos: regatistas de bahía, de vela ligera, de crucero, oceánicos, solitarios, pescadores de altura, de bajura, de curricán, de chambel, etc.

Al intentar caracterizar la demanda de actividad del sector se suelen utilizar diferentes indicadores: flota, instalaciones portuarias, número de amarres en

los puertos, número de licencias, días de navegación al año, etc. La Federación de Industrias Náuticas de Francia ha estimado que el número de practicantes de la fórmula de navegación de un día oscila entre 3.000.000 y 4.000.000, que son 2.000.000 quienes hacen vela ligera, 900.000 los que practican actividades subacuáticas, y 400.000 los de pesca deportiva, lo que supone un total entre 6.000.000 y 7.000.000, es decir, algo más del 10 por 100 de la población total. En España se ha señalado (Esteban, 1999) que la mayoría de los que navegan en España lo hacen por ocio (71 por 100), por viaje (15 por 100), por practicar deporte (9 por 100) o pesca (5 por 100).

En una determinada instalación náutica, desde una perspectiva turística, se distinguen los perfiles de los consumidores de actividades náuticas que son visitantes de los que son usuarios y transeúntes. Así, en el primer caso se trata de un turismo familiar, con diversidad de edades y residencia próxima, caracterizado por la diversidad de nivel de ingresos y la búsqueda de relax, con motivación por el excursionismo, y que supone una actividad relativamente poco estacional, con amplio abanico de horarios de visita. Los usuarios y transeúntes son también de carácter familiar, con edad relativamente madura y residencia próxima, tratándose de una demanda de clases medias, estacional: son personas que buscan la sensación de libertad y relax a través del contacto con el mar y la naturaleza. En todo caso los factores claves de la demanda aluden a la calidad de las instalaciones náuticas, al atractivo del entorno, la existencia de espacios abiertos para el paseo, la compra, etc., la existencia organizada de actividades para no usuarios (alquiler, centros del mar, etc.), y a las infraestructuras de transporte. Los usuarios y transeúntes valoran fundamentalmente la cantidad y calidad de servicios auxiliares, la disponibilidad de amarres, los precios, la seguridad, la accesibilidad, la distancia a la residencia, la cantidad y calidad del equipamiento, así como la integración de las instalaciones en los entornos urbanos, sus atractivos y sus servicios.

CUADRO 1
EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE LICENCIAS, 2011-2015

Deporte	2011	2012	2013	2014	2015
Actividades subacuáticas	36.969	33.544	31.750	30.302	27.926
Esquí náutico.....	1.162	755	633	748	723
Motonáutica.....	806	508	489	510	557
Pesca.....	68.235	61.275	56.889	55.037	55.255
Piragüismo.....	15.167	6.754	6.409	7.249	9.601
Remo.....	13.276	8.513	10.548	15.414	12.530
Surf.....	14.009	23.089	23.249	25.631	27.624
Vela.....	48.154	52.703	34.765	35.088	37.954
Total	197.778	187.141	164.732	169.979	172.170

FUENTE: Consejo Superior de Deportes, 2016.

6. El potencial de las actividades de la náutica de recreo

El estudio del número de licencias deportivas caracteriza bien el de las prácticas náuticas. La pesca, la vela y las actividades subacuáticas son los deportes náuticos con mayor número de federados en la gran mayoría de países. En el Cuadro 1 se muestra el número de licencias en España en las diferentes prácticas deportivas náuticas y su evolución en los últimos años, en los que, como se puede observar, el crecimiento es mantenido.

En España, la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN) es la organización con mayor representación empresarial del sector y forman parte de ella asociaciones autonómicas, astilleros nacionales, importadores de embarcaciones, escuelas náuticas, empresas de motores, de electrónica y accesorios, de electricidad, de servicios, aseguradoras, instalaciones náutico-deportivas y empresas de accesorios náuticos, salones náuticos, prensa sectorial y empresas de chárter, entre otras.

Con motivo de la crisis económica de 2008 la caída de la demanda de la actividad náutica en España ha

sido notable. El sector registró en los años previos un aumento de actividad extraordinario, tanto en la construcción de nuevas instalaciones para la náutica de recreo y deportiva, como en las cifras de venta de embarcaciones, alquiler de chárter y cualquier otro de los indicadores que se suelen utilizar. Sin embargo, como a todas luces parece lógico, la repercusión de la crisis en estas actividades ha sido muy notoria. En la actualidad todavía no se ha recuperado el nivel de actividad anterior.

En la actualidad se estima (ANEN, 2016) que, a nivel mundial y en las zonas de mayor implantación, las cifras generales representativas de los datos mundiales de la industria náutica (empresas del sector a nivel mundial, usuarios, y embarcaciones existentes en los principales entornos) son:

- Empresas a nivel mundial:
 - 100.000 empresas,
 - 1.000.000 de empleos directos,
 - 30.000.000 de embarcaciones de recreo,
 - 25.000 marinas,
 - Más de 45.000.000 de euros de facturación.
- Usuarios en los principales entornos:
 - 87.000.000 en EE UU,

- 36.000.000 en Europa,
- 12.000.000 en Canadá,
- 5.000.000 en Australia.

— Embarcaciones de recreo en uso en los principales entornos:

- EE UU: 13.000.000,
- Europa: 5.800.000,
- Canadá: 4.300.000.

En España, en relación con las instalaciones náuticas, existe una notable dispersión de las competencias entre las distintas administraciones —local, autonómica y central— en materia de servicios, infraestructuras y equipamiento, las actividades y su ordenamiento. Además, las titulaciones náuticas para el gobierno de embarcaciones de recreo y las motos náuticas que en España se exigen están reguladas por el RD 875/2014, de 10 de octubre, del Ministerio de Fomento, aunque son las comunidades autónomas las encargadas de desarrollar los procedimientos de acceso.

7. El sector y las instalaciones en España

Uno de los indicadores más utilizados para determinar en un país la importancia de la náutica de recreo es el número de puertos o instalaciones y la oferta de amarres existentes. En España se contabilizan (ANEN, 2016) 375 instalaciones (la gran mayoría portuarias), con un total de más de 134.725 amarres, con la distribución territorial que se indica en el Cuadro 2.

A pesar de contar con unas excelentes condiciones climáticas y de entorno litoral (con los casi 7.900 km de costa y los 16.850 km de perímetro en embalses para la práctica náutica, España tiene indicadores de actividad por habitante menores que los de otros países como Francia, EE UU, Reino Unido y norte de Europa donde la implantación es mayor. Esa es la razón por la que se siguen haciendo llamamientos reiterados para facilitar el desarrollo del sector, incluyendo las actividades con componentes netamente turísticos. Solamente Baleares presenta ratios de número de habitantes por amarre cercanas a las de los países referidos.

Desde hace poco más de una década se desarrolló la implantación del proyecto de estaciones náuticas, que permite la comercialización de oferta turística de alojamiento y actividad náutica aprovechando la existencia de instalaciones y la prestación de servicios empresariales, aunque no ha tenido el impulso esperado. Un sector que sin embargo sigue creciendo es el del chárter náutico, que, recuperado del bajón del peor período de la reciente crisis, está con un aumento de facturación moderado.

8. Impacto económico y situación presente

El sector de la náutica dispone de un elevado índice de servicios y una fuerte proporción de consumos intermedios. Un usuario requiere una embarcación en condiciones de mantenimiento adecuadas y ello supone grandes niveles de equipamiento que comprenden la motorización, electrónica, pinturas antiincrustantes y patentes, etc. Desde hace más de una década se presenta anualmente (ANEN, 2016) el análisis del impacto económico del sector de la náutica de recreo en España. Otros trabajos (Landaluce, 2012) evalúan los efectos socioeconómicos en España, cifrando el empleo directo en el sector de la náutica de recreo en el entorno de las 16.000 personas, lo que supone un 0,08 por 100 del empleo en el país. En 2009 el desarrollo de este sector contribuyó al desarrollo del mercado laboral con la creación de 107.434 empleos. El efecto indirecto supone la creación de dos de cada tres de los puestos laborales totales, con un total de casi 70.000 empleos. El VAB del sector es de 1.079 millones de euros, lo que implica una aportación del 0,13 por 100 al VAB nacional. En cifras globales la náutica de recreo supone cerca de 114.000 empleos totales. El impacto total del sector de la náutica supone una producción efectiva de 17.192 millones de euros en 2009 (Landaluce, 2012) con un efecto directo de 5.690 millones de euros de VAB, y, en consecuencia, un efecto multiplicador de 3,61, que en el empleo pasa a ser de 6,71. Mientras que el subsector de la pesca aporta un 0,20 por 100 al VAB, la construcción

CUADRO 2
NÚMERO DE AMARRES E INSTALACIONES POR COMUNIDAD AUTÓNOMA

Comunidades Autónomas	Número de amarres	% total	Número de instalaciones
Cataluña	29.230	21,7	52
Com. Valenciana	25.152	18,6	51
Baleares	27.958	20,8	72
Murcia.....	5.985	4,4	16
Andalucía.....	22.057	16,4	52
País Vasco.....	4.823	3,6	19
Cantabria.....	3.301	2,2	13
Asturias.....	1.486	2,5	16
Galicia.....	6.726	5,0	39
Canarias	7.715	5,7	43
Ceuta y Melilla.....	292	0,2	2
Total	134.725	100	375

FUENTE: Elaboración propia.

naval un 0,12 por 100 y el transporte marítimo un 0,11 por 100, la náutica de recreo supone un 0,13 por 100.

La crisis se ha notado especialmente en el descenso de las matriculaciones de embarcaciones, que han descendido drásticamente en los últimos años. Mientras en 2007 se registró un total de 12.617 matriculaciones, esa cifra descendió bruscamente en años sucesivos a un orden de magnitud en el entorno de las 6.000. No obstante, los datos de matriculaciones se están recuperando en 2016 y 2017, con datos en este último año casi un 10 por 100 superiores a los del año anterior. Las cifras en 2017 refieren un total de más de 5.200 embarcaciones matriculadas, de las que cerca de un 30 por 100 son destinadas a uso de alquiler, lo que apunta claramente a una mejoría del mercado. Pero no hay que perder de vista que ello supone, en definitiva, estar recuperando cifras similares a las que se tenían en 2010 y 2011.

Otros datos que habitualmente se analizan son los gastos medios generados por distintos segmentos

especiales, como es el caso de los megayates que, por sus características, presentan una elevada especificidad e impacto. En nuestro entorno europeo las mayores cuotas de mercado se asocian a Francia e Italia. En España este segmento genera más de 5.600 empleos. Por otra parte, siempre se indica, desde hace años, que la fiscalidad en nuestro país grava más la adquisición y tenencia de embarcaciones que lo que se hace en países de nuestro entorno, a lo que se achaca que el sector no se desarrolle lo que pudiera. Dicho desarrollo suele medirse comparando, para países de un PIB per cápita similar en términos generales al español, cuáles son las ratios de número de embarcaciones/habitante en cada uno de ellos.

9. Conclusiones

La navegación es una realidad económica de enorme importancia actual para el comercio internacional y

el abastecimiento de bienes y mercancías para todos los países. La navegación deportiva y de recreo, ligada al ocio y a la actividad física en un principio, se desarrolló fundamentalmente tras el período de recesión económica posterior a la Segunda Guerra Mundial. En distintos grados y momentos en su expansión según los países, su crecimiento en España se produjo a partir de la década de los años sesenta.

En relación con las instalaciones, son muchas las diferentes prácticas que sirven a la náutica de recreo y deportiva, proporcionando diversos tipos y niveles de servicios, según se destinen a personas o embarcaciones, todo lo cual supone tipos de obras y equipamientos con modos de gestión y formas organizativas diferentes. Todo ello supone una planificación económica importante, tanto a nivel mundial como especialmente en España, ejerciendo una influencia transcendental en el desarrollo turístico. En España, la oferta de servicios para la náutica de recreo y deportiva, canalizada a través de puertos y otras instalaciones, supone la producción de cifras considerables de empleo directo e indirecto, así como una aportación relevante al VAB nacional. La náutica de recreo y deportiva ha acusado notablemente la reciente crisis económica, si bien los datos del sector

apuntan recientemente a una clara recuperación de las ventas y matriculaciones de embarcaciones.

Referencias bibliográficas

[1] ALVAREZ-OSSORIO, I. (1997). «La oferta de puertos deportivos como dinamizadora del entorno turístico». Conferencia en *Oferta turística: diversificación y complementariedad*. Curso de la Fundación Cavanilles de Altos Estudios Turísticos. Aulas Universitarias de Turismo. Benicàssim, 23-26 septiembre 1997.

[2] ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EXPERTOS CIENTÍFICOS EN TURISMO (2006). *La actividad turística española en 2005*. AECIT. Jaén, 720 pp.

[3] ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS NÁUTICAS (2015). *Informe anual del mercado de embarcaciones de recreo*. Madrid. ANEN. Recuperado 23 noviembre de 2016, de <http://www.anen/legislac/estadisticas>

[4] CONSEJO SUPERIOR DE DEPORTES (2016). *Anuario de estadísticas deportivas*. Ministerio de Educación, Deporte y Cultura. Madrid, 216 pp.

[5] ESTEBAN, V. (1999). *Náutica de recreo y turismo en el Mediterráneo: la Comunidad Valenciana*. Madrid. Ed. Síntesis.

[6] GARCÍA GONZÁLEZ-LLANOS, A. (2005). La náutica de recreo. Un sector emergente de la nueva economía gallega. Caixa de Galicia.

[7] LANDALUCE, A. (2012). «Situación y futuro de la náutica de recreo en España. Propuestas dinamizadoras». *Economía Industrial*, nº 386, pp. 69-78.