

Anejo 6: Estudio de oferta y demanda

Estudio de soluciones para la reordenación interior y ampliación del puerto deportivo de la Vila Joiosa (T.M. La Vila Joiosa)

Álvaro Olmos Pérez

París, mayo del 2023



Índice

1. Objeto	7
2. Situación de la oferta en la Comunidad Valenciana	8
2.1 Embarcaciones deportivas totales	8
2.2. Embarcaciones deportivas por tipo de gestión.....	9
2.3. Flota pesquera.....	10
3. Situación de la oferta en el área de La Nau	11
3.1 Embarcaciones deportivas totales	11
3.2. Embarcaciones deportivas por tipo de gestión.....	12
3.3. Flota pesquera.....	13
4. Situación de la oferta en la Vila Joiosa	14
4.1 Embarcaciones deportivas totales	14
4.2. Embarcaciones deportivas por tipo de gestión.....	15
4.3. Flota pesquera.....	16
5. Estudio de la flota de la Comunidad Valenciana.....	17
5.1. Clasificación por eslora.....	17
6.2. Clasificación de la flota pesquera.....	18
7. Estudio de la flota del puerto de la Vila Joiosa	20
7.1 Clasificación por eslora.....	20
7.2. Listas de espera para obtener un amarre en la Vila Joiosa.....	21
7.3. Clasificación de la flota pesquera.....	22
8. Valoración de los resultados.....	23
8.1 Previsión de crecimiento	23
8.2. Comparación del tamaño de embarcación.....	25
8.3 Valoración de la capacidad pesquera	25
9. Bibliografía	26



Índice de figuras

Figura 1: Embarcaciones deportivas amarradas en la Comunidad Valenciana	8
Figura 2: Embarcaciones deportivas por tipo de gestión en la Comunidad Valenciana.....	9
Figura 3: Flota pesquera total amarrada en la Comunidad Valenciana.....	10
Figura 4: Embarcaciones deportivas amarradas en el área de La Nau	11
Figura 5: Embarcaciones deportivas por tipo de gestión en el área de la Nau	12
Figura 6: Flota pesquera total amarrada el área de la Nau.....	13
Figura 7: Embarcaciones deportivas amarradas en la Vila Joiosa	14
Figura 8: Embarcaciones deportivas por tipo de gestión en la Vila Joiosa.....	15
Figura 9: Flota pesquera total amarrada en la Vila Joiosa.....	16
Figura 10: Proporción de tamaños de los buques recreativos en la Comunidad Valenciana	17
Figura 11: Cantidad de buques pesqueros por eslora en la Comunidad Valencia.....	18
Figura 12: Proporción de tamaños de los buques recreativos en la Vila Joiosa	20
Figura 13: Cantidad de buques pesqueros por eslora en la Vila Joiosa	22
Figura 14: Regresión lineal de la flota del área de La Nau	23
Figura 15: Regresión lineal de la flota de la Vila Joiosa.....	24
Figura 16: Gráfica comparativa del porcentaje de la flota por eslora en la Vila Joiosa (Izquierda) y la Comunidad Valenciana (Derecha)	25

Índice de tablas

Tabla 1: Inventario de embarcaciones por eslora y amarres en la Comunidad Valenciana	18
Tabla 2: Inventario de embarcaciones por eslora y amarres en la Vila Joiosa	21
Tabla 3: Lista de espera de amarres en la Vila Joiosa.....	21



1. Objeto

El objeto de este anejo tiene múltiples objetivos y beneficios importantes. Este tipo de estudio tiene como propósito principal analizar y comprender las necesidades actuales y futuras de los servicios portuarios en la región.

En primer lugar, el estudio permite evaluar la demanda actual de servicios portuarios en el puerto de La Vila Joiosa. Se realiza un análisis detallado del volumen de tráfico marítimo, los tipos de cargas y los servicios requeridos. Esto proporciona una visión clara de la capacidad actual del puerto para satisfacer las necesidades de los usuarios y determinar si se requiere una ampliación.

Además, el estudio proyecta la demanda futura de servicios portuarios. Se consideran factores como el crecimiento económico, el comercio, las tendencias de la industria marítima y otros aspectos socioeconómicos relevantes. Esto permite anticipar posibles necesidades futuras y tomar decisiones informadas sobre la ampliación del puerto en función de la demanda prevista.

Otro objetivo es identificar oportunidades de crecimiento y desarrollo para el puerto. Mediante el análisis de la demanda actual y futura, se pueden identificar áreas de mejora y expansión. Esto puede incluir la construcción de nuevos muelles, la incorporación de servicios adicionales, la diversificación de las cargas o la captación de nuevos clientes y mercados. El estudio proporciona información clave para aprovechar estas oportunidades y garantizar un crecimiento estratégico.

El estudio también es esencial para la planificación de la infraestructura portuaria. Se analiza la capacidad actual de las instalaciones, incluyendo muelles, áreas de almacenamiento y equipos, y se determina si es necesario expandir o mejorar estas infraestructuras para satisfacer la demanda presente y futura. Además, se evalúa la accesibilidad terrestre y marítima del puerto, identificando posibles mejoras en los sistemas de transporte y las vías de conexión.

Por último, el estudio incluye un análisis de la viabilidad económica de la ampliación del puerto. Se consideran los costos de inversión necesarios para la ampliación, así como los posibles ingresos generados por las nuevas actividades y servicios. Esto permite evaluar la rentabilidad del proyecto y tomar decisiones fundamentadas sobre la financiación y el retorno de la inversión.

En resumen, es esencial para comprender las necesidades actuales y futuras, identificar oportunidades de crecimiento, planificar la infraestructura adecuada y evaluar la viabilidad económica. Estos resultados proporcionan una base sólida para tomar decisiones informadas y garantizar un desarrollo sostenible y competitivo del puerto.

2. Situación de la oferta en la Comunidad Valenciana

2.1 Embarcaciones deportivas totales



Figura 1: Embarcaciones deportivas amarradas en la Comunidad Valenciana

El número total de embarcaciones amarradas muestra un patrón de crecimiento gradual a lo largo de los años. En los primeros años de registro, desde 1983 hasta 2000, no se registraron embarcaciones deportivas.

A partir del año 2000, se observa un aumento significativo en el número total de embarcaciones. En ese año, se registraron 6,205 embarcaciones, y desde entonces ha habido un crecimiento constante. El punto más alto se alcanzó en 2018, con un total de 12,239 embarcaciones amarradas.

Después de 2018, se observa una ligera disminución en el número total de embarcaciones, pero se mantiene en niveles considerablemente altos en comparación con años anteriores.

Para concluir, la evolución del número total de embarcaciones muestra un crecimiento progresivo desde el año 2000 hasta 2018, alcanzando su punto máximo en ese año. Posteriormente, se observa una leve disminución, pero el número total de embarcaciones se mantiene en niveles considerables. Estos datos indican un aumento en la actividad y el interés por las embarcaciones en el área analizada.

2.2. Embarcaciones deportivas por tipo de gestión

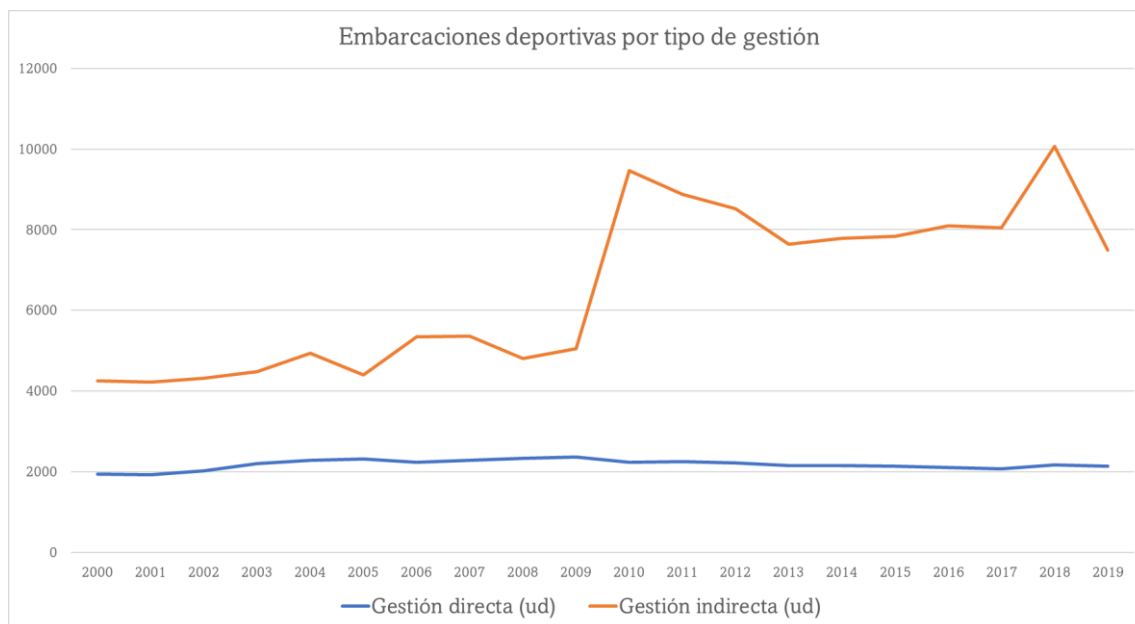


Figura 2: Embarcaciones deportivas por tipo de gestión en la Comunidad Valenciana

En los primeros años de registro, desde 1983 hasta 2000, no se registraron embarcaciones deportivas bajo ninguna forma de gestión (directa o indirecta), por lo que ambos valores son cero en ese período.

A partir del año 2000, tanto la gestión directa como la indirecta comienzan a mostrar un aumento gradual en el número de embarcaciones. La gestión directa registra un crecimiento constante a lo largo de los años, alcanzando su punto máximo en 2018 con 2,179 embarcaciones. Por otro lado, la gestión indirecta también muestra un crecimiento constante durante el mismo período, alcanzando su punto máximo en 2018 con 10,060 embarcaciones.

Es interesante destacar que en el año 2010 se produce un incremento significativo en el número total de embarcaciones, principalmente debido al aumento en la gestión indirecta, que registra un pico de 9,468 embarcaciones en ese año.

A partir de 2018, tanto la gestión directa como la indirecta experimentan una ligera disminución en el número de embarcaciones, aunque se mantienen en niveles considerablemente altos en comparación con años anteriores.

2.3. Flota pesquera



Figura 3: Flota pesquera total amarrada en la Comunidad Valenciana

En el año 1983, se registraron 564 embarcaciones de pesca con base en puerto, con un total de 24,027 T.R.B. (Toneladas de registro bruto). A lo largo de los años siguientes, se observa una ligera variación en el número de embarcaciones y en el T.R.B., pero en general se mantiene estable.

En el año 2000, se registró un aumento en el número de embarcaciones, llegando a 563 unidades, con un registro de T.R.B. de 17,283 toneladas.

A partir de 2001, se observa una disminución gradual en el número de embarcaciones de pesca con base en puerto. En 2010, el número de embarcaciones se redujo a 402 unidades, con un registro de T.R.B. de 10,436 toneladas.

A partir de 2011, se aprecia una ligera recuperación en el número de embarcaciones, alcanzando 422 unidades en ese año, con un registro de T.R.B. de 11,756 toneladas.

En los últimos años, se observa una fluctuación en el número de embarcaciones de pesca con base en puerto, con una tendencia general a la baja. En el año 2019, se registraron 405 embarcaciones, con un registro de T.R.B. de 10,229 toneladas.

3. Situación de la oferta en el área de La Nau

A continuación, realizaremos el mismo análisis, en este caso centrándonos en el área de la Nau. Esta división se compone de los principales puertos cercanos al Cap de la Nau, como Moraira, Calpe, Altea, Benidorm y la Vila Joiosa.

3.1 Embarcaciones deportivas totales

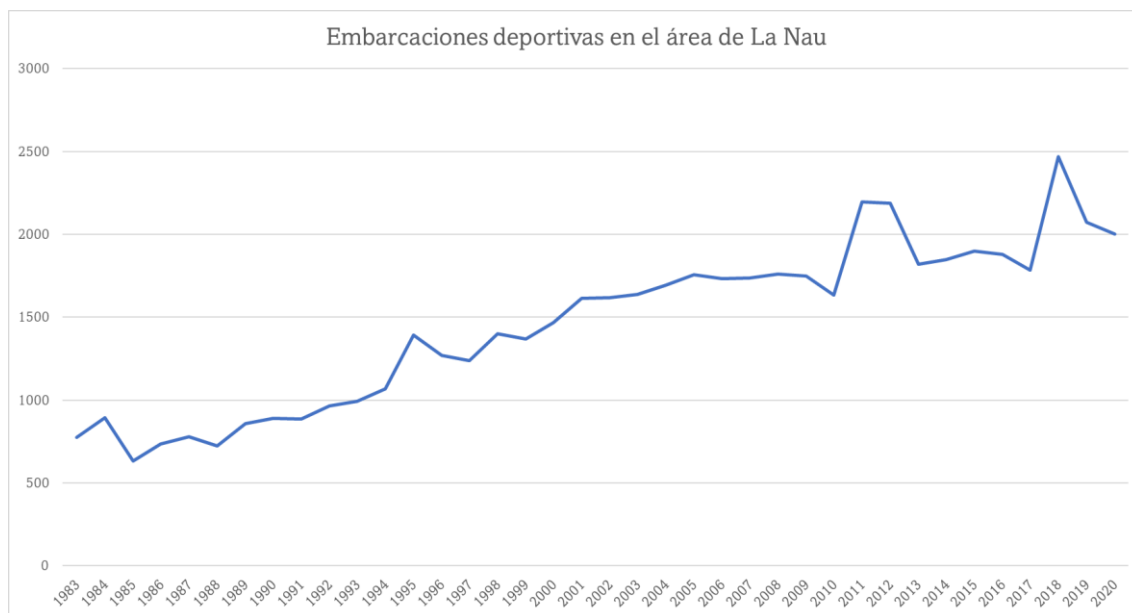


Figura 4: Embarcaciones deportivas amarradas en el área de La Nau

El número total de embarcaciones deportivas en el área de la Nau ha experimentado variaciones a lo largo de los años. En el año 1983, se registraron 774 embarcaciones deportivas. A partir de ese año, se observa una tendencia ascendente en el número total de embarcaciones.

A lo largo de los años siguientes, el número de embarcaciones deportivas ha mostrado fluctuaciones, pero en general ha habido un aumento gradual. En algunos años, se han registrado incrementos significativos, mientras que en otros años ha habido incrementos más moderados.

El punto más alto se alcanzó en el año 2018, cuando se registraron 2,470 embarcaciones deportivas en el área de la Nau. Desde entonces, ha habido una ligera disminución en el número de embarcaciones, registrándose 2,073 embarcaciones en el año 2019 y 2,002 embarcaciones en el año 2020.

3.2. Embarcaciones deportivas por tipo de gestión

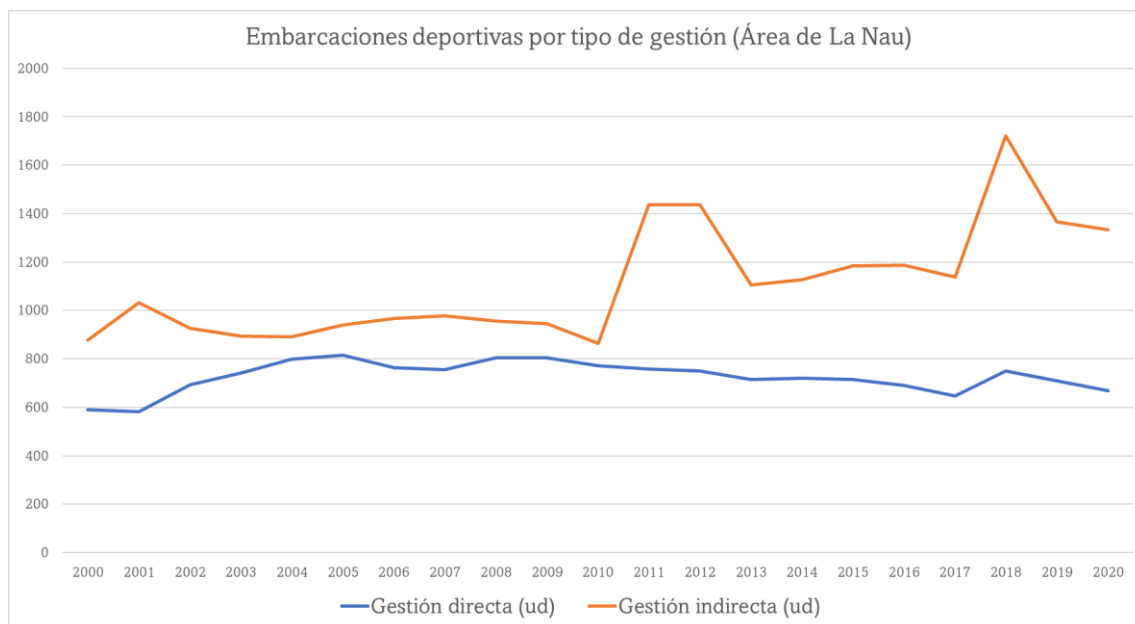


Figura 5: Embarcaciones deportivas por tipo de gestión en el área de la Nau

En los primeros años de registro, desde 1983 hasta 1999, no se registraron embarcaciones deportivas bajo ninguna forma de gestión directa o indirecta en el área de la Nau.

A partir del año 2000, se observa un cambio en la gestión de las embarcaciones deportivas, con un aumento en el número de embarcaciones bajo gestión directa e indirecta.

En los años posteriores, tanto la gestión directa como la gestión indirecta muestran incrementos en el número de embarcaciones registradas en el área de la Nau. Estos incrementos reflejan un mayor control y organización en la administración de las embarcaciones.

El año 2018 destaca como el de mayor registro de embarcaciones deportivas, con 750 embarcaciones bajo gestión directa y 1,720 embarcaciones bajo gestión indirecta.

En años posteriores, se observa una ligera disminución en el número de embarcaciones registradas, aunque sigue siendo significativo en comparación con los primeros años del registro.

Estos datos indican una evolución en la gestión de las embarcaciones deportivas en el área de la Nau, con un incremento en la adopción de la gestión directa e indirecta como forma de administración y organización de las embarcaciones.

3.3. Flota pesquera

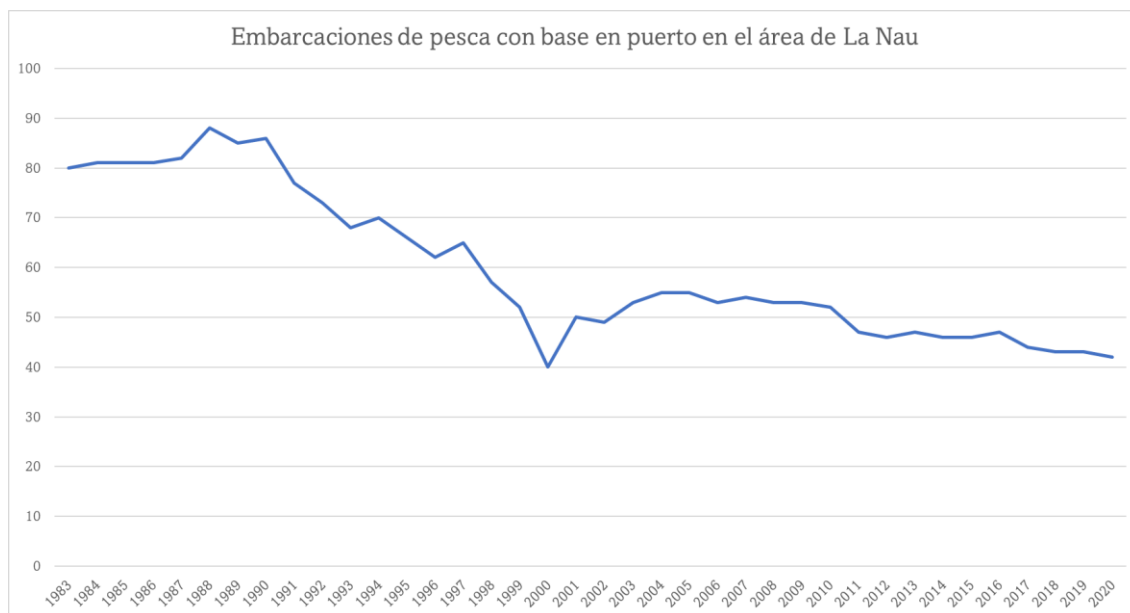


Figura 6: Flota pesquera total amarrada el área de la Nau

En términos generales, se observa una tendencia estable en el número de embarcaciones a lo largo de los años, con algunas fluctuaciones leves. Sin embargo, es importante destacar que a partir del año 2000 se evidencia una disminución significativa en el número de embarcaciones, pasando de alrededor de 70-80 embarcaciones a alrededor de 40 embarcaciones.

En cuanto al tonelaje de registro bruto (T.R.B), también se aprecia una tendencia estable a lo largo de los años, con variaciones menores. No se observa una relación directa entre el número de embarcaciones y el tonelaje, lo que sugiere que podría haber cambios en el tamaño y capacidad de las embarcaciones a lo largo del tiempo.

Es importante mencionar que los datos muestran una disminución general en el número de embarcaciones y el tonelaje de registro bruto en los últimos años, lo cual podría indicar posibles cambios en la industria pesquera o en las políticas y regulaciones relacionadas con la pesca.

4. Situación de la oferta en la Vila Joiosa

Finalmente nos enfocaremos en el puerto de la Vila Joiosa para ver cuál es su flota de manera que podamos compararla a distinta escala.

4.1 Embarcaciones deportivas totales

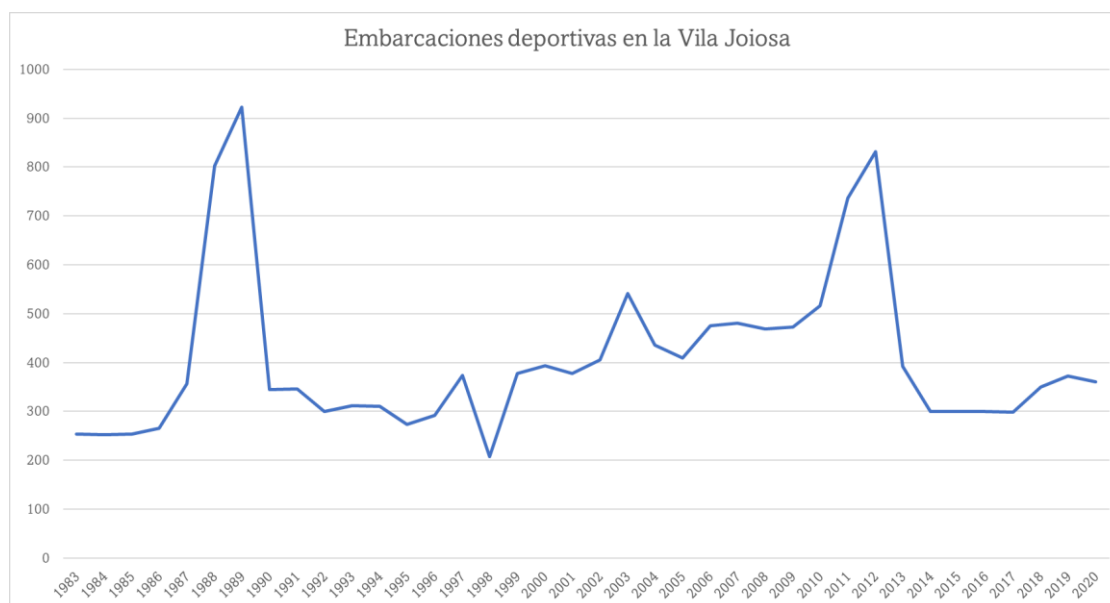


Figura 7: Embarcaciones deportivas amarradas en la Vila Joiosa

En los primeros años, desde 1983 hasta mediados de la década de 1990, el número de embarcaciones se mantuvo relativamente estable, con algunas fluctuaciones menores.

A partir de la década de 1990, se observa un aumento gradual en el número de embarcaciones deportivas en la Vila Joiosa. Esta tendencia continúa en los años posteriores, con algunas variaciones anuales.

Podemos apreciar dos picos en las cuales el número de embarcaciones prácticamente se duplica, lo que nos indica que podemos obtener una gran demanda en poco tiempo que no podríamos responder con la capacidad de amarres actual.

Es importante destacar que el número de embarcaciones puede estar influenciado por diversos factores, como el interés en actividades náuticas, el desarrollo de la industria marítima en la zona y las políticas y regulaciones relacionadas con las embarcaciones deportivas.

En general, la evolución de las embarcaciones deportivas en la Vila Joiosa muestra un crecimiento gradual a lo largo de los años, lo que refleja un interés sostenido en actividades náuticas y deportivas en la zona.

4.2. Embarcaciones deportivas por tipo de gestión

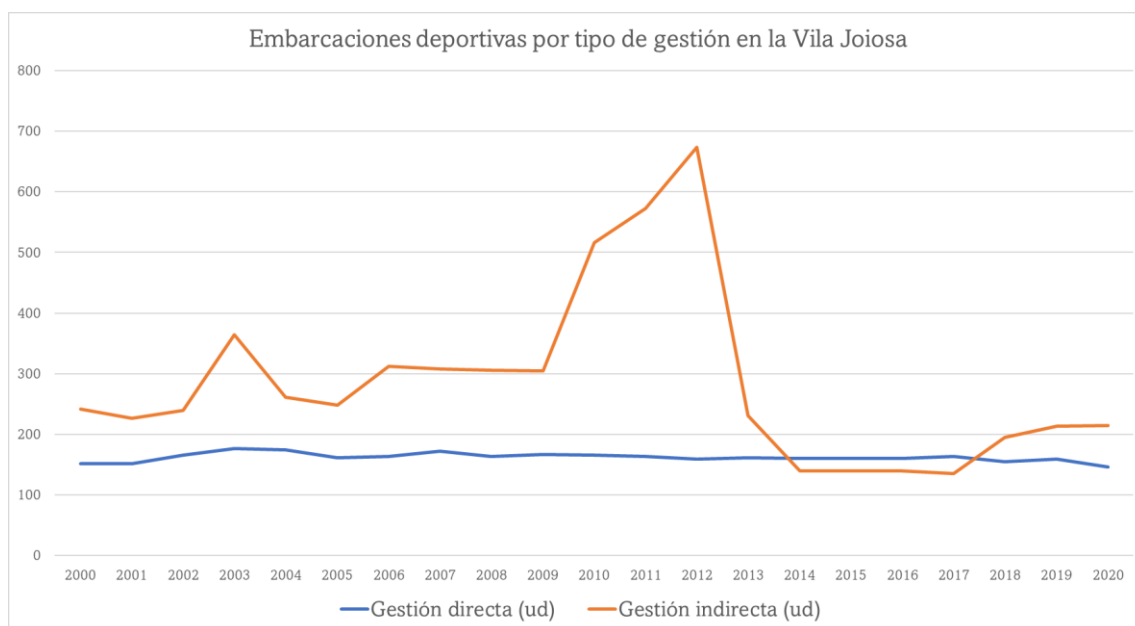


Figura 8: Embarcaciones deportivas por tipo de gestión en la Vila Joiosa

A lo largo de los años, se observan variaciones en el número de embarcaciones bajo gestión directa e indirecta. En términos generales, se puede notar que el número de embarcaciones bajo gestión directa se mantiene relativamente constante, con ligeros cambios año tras año. Por ejemplo, en el año 2000 había 152 embarcaciones bajo gestión directa, mientras que en el año 2018 este número fue de 155.

En cuanto a la gestión indirecta, se aprecian algunas fluctuaciones más notables. El número de embarcaciones bajo gestión indirecta varía de manera más significativa de un año a otro. Por ejemplo, en el año 2003 había 177 embarcaciones bajo gestión indirecta, pero en el año 2011 este número aumentó a 573.

Estas variaciones en la gestión directa e indirecta pueden estar influenciadas por diversos factores, como cambios en la demanda de servicios de alquiler, políticas portuarias o condiciones económicas y turísticas.

4.3. Flota pesquera

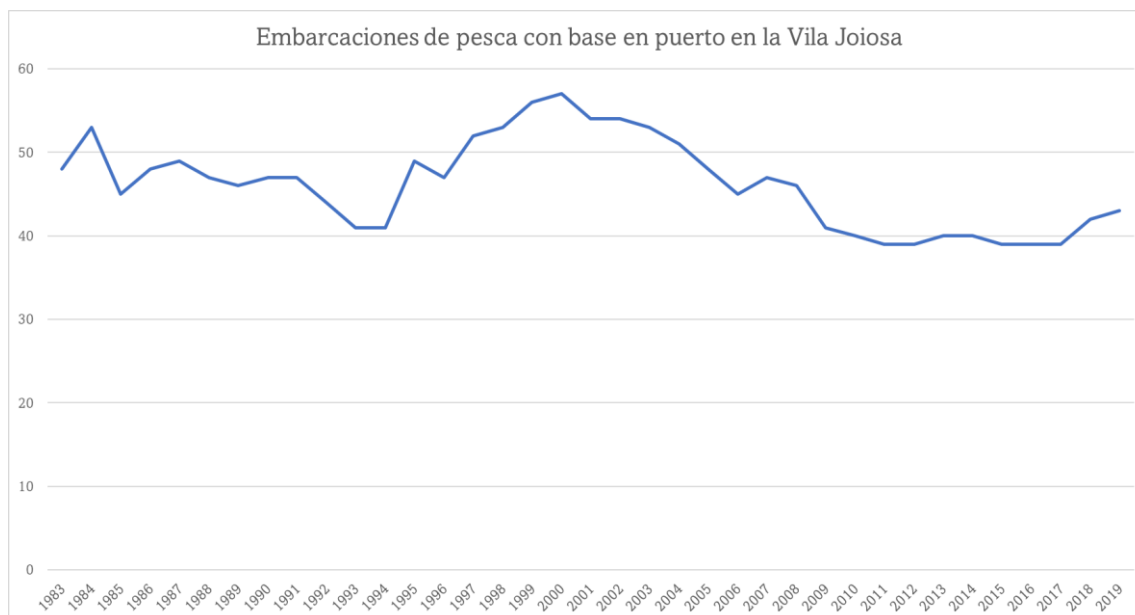


Figura 9: Flota pesquera total amarrada en la Vila Joiosa

En términos del número de embarcaciones, se observa cierta variabilidad a lo largo de los años. Se mantienen en un rango cercano, con un promedio de alrededor de 45 a 50 embarcaciones. No se aprecia una tendencia clara de aumento o disminución significativa en el número de embarcaciones a lo largo del período analizado.

En cuanto al T.R.B, que indica el tamaño o capacidad de las embarcaciones, también se observa cierta variabilidad, pero en general se mantiene en un rango similar. El promedio oscila entre 2300 y 2700 toneladas. Esto sugiere que las embarcaciones de pesca en este puerto no han experimentado cambios drásticos en su capacidad a lo largo de los años.

Es importante señalar que no se observan patrones distintivos o tendencias claras en los datos presentados. Sin embargo, se destaca un aumento en el número de embarcaciones y en el T.R.B en los años más recientes, específicamente en 2019 y 2020. En 2020, se registró un pico de 51 embarcaciones y un aumento en el T.R.B, lo que puede indicar un crecimiento en la capacidad de las embarcaciones de pesca en este período.

Cabe destacar que estos comentarios se basan únicamente en los datos proporcionados en la tabla. No se tienen en cuenta otros factores o tendencias específicas que podrían influir en la industria pesquera en el puerto de La Vila Joiosa. Para obtener una imagen completa, se requiere un análisis más detallado e información adicional sobre el contexto y las condiciones específicas de la pesca en esa área.

5. Estudio de la flota de la Comunidad Valenciana

5.1. Clasificación por eslora

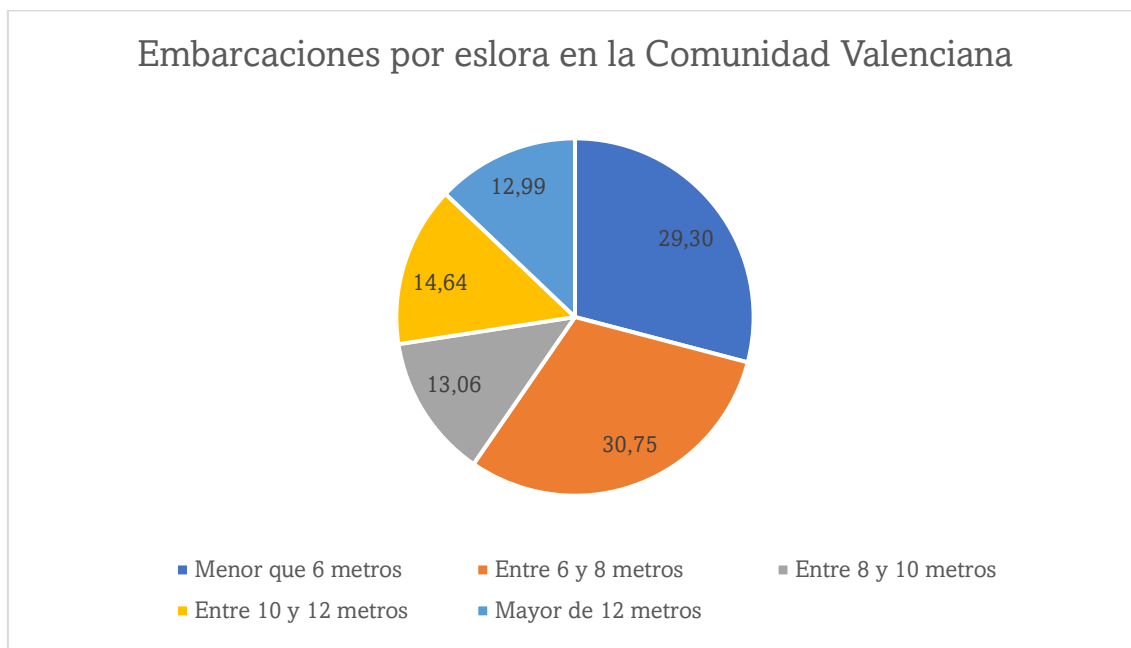


Figura 10: Proporción de tamaños de los buques recreativos en la Comunidad Valenciana

La tabla muestra información sobre las embarcaciones deportivas en diferentes categorías de longitud y su distribución en amarres, así como la gestión directa e indirecta de los mismos. A continuación, se comentan los datos presentados:

En cuanto a la gestión directa en amarres U.P. (Unidad de Puerto), se observa que hay un total de 2.394 embarcaciones deportivas. De estas, la mayoría (1.336) son de longitud menor a 6 metros, seguidas de 700 embarcaciones entre 6 y 8 metros, 8 embarcaciones entre 8 y 10 metros, y solo 1 embarcación mayor a 12 metros. No se registran embarcaciones entre 10 y 12 metros en esta categoría de gestión directa en amarres U.P.

En cuanto a la gestión directa en otros amarres, se registra un total de 33 embarcaciones. Estas se distribuyen en diferentes categorías de longitud, siendo la mayoría (10) de longitud menor a 6 metros, seguidas de 7 embarcaciones entre 10 y 12 metros, 15 embarcaciones mayores a 12 metros, y solo 1 embarcación entre 6 y 8 metros.

En relación con la gestión indirecta, se presentan cuatro categorías numeradas del 1 al 4. En la gestión indirecta 1, se registran un total de 5.245 amarres deportivos, con distribución variada en las diferentes categorías de longitud. Destacan 700 embarcaciones entre 6 y 8 metros, seguidas de 1.225 embarcaciones entre 8 y 10 metros. En las gestiones indirectas 2, 3 y 4 también se observa una distribución de embarcaciones en las diferentes categorías de longitud, siendo la gestión indirecta 3 la que presenta el mayor número de embarcaciones en cada categoría de longitud.

En general, la tabla indica un total de 11.279 amarres deportivos en todas las categorías y gestiones. La distribución en las diferentes categorías de longitud varía en cada tipo de gestión, pero en general se observa una concentración en embarcaciones de longitud menor a 10 metros.

1.1 EMBARCACIONES DEPORTIVAS (Ud)	AMARRES	Menor que 6 metros	Entre 6 y 8 metros	Entre 8 y 10 metros	Entre 10 y 12 metros	Mayor de 12 metros	TOTAL
GESTIÓN DIRECTA EN AMARRES U.P.	2.394	1.336	700	8	1	0	2.028
GESTIÓN DIRECTA OTROS AMARRES	33	10	0	1	7	15	33
GESTIÓN INDIRECTA 1*	5.245	700	1.225	641	652	587	3.773
GESTIÓN INDIRECTA 2*	2.044	275	384	308	319	174	1.460
GESTIÓN INDIRECTA 3*	1.184	42	152	88	179	209	670
GESTIÓN INDIRECTA 4*	299	17	42	18	35	74	186
TOTAL	11.279	2.388	2.506	1.064	1.193	1.059	8.150

Tabla 1: Inventario de embarcaciones por eslora y amarres en la Comunidad Valenciana

6.2. Clasificación de la flota pesquera

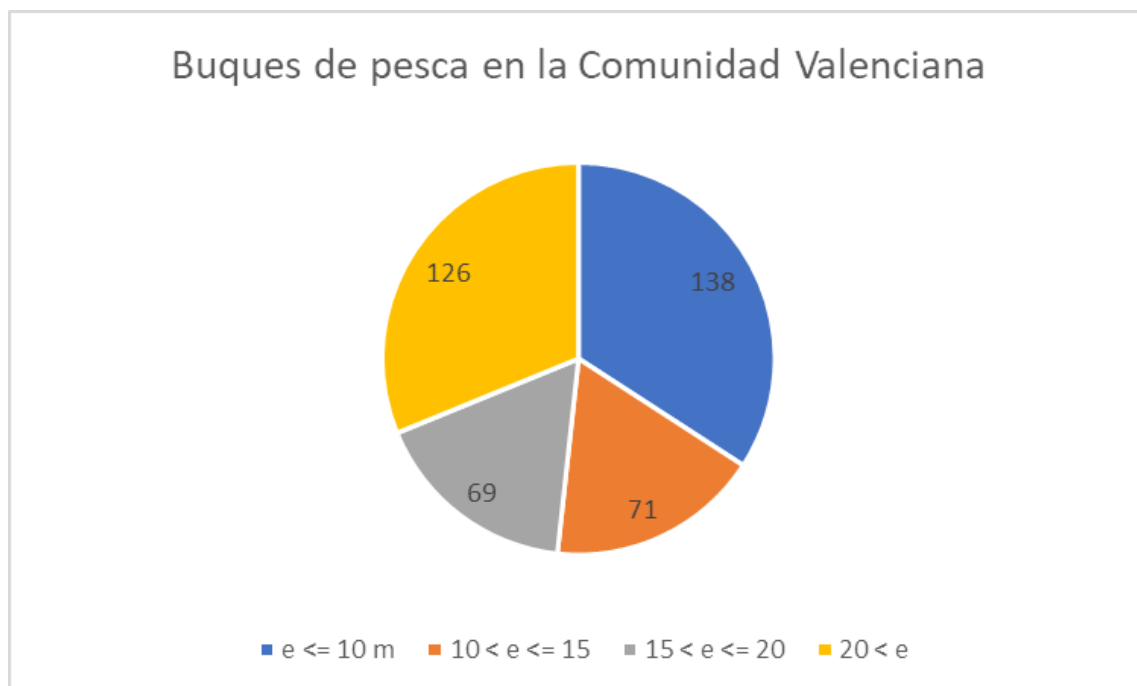


Figura 11: Cantidad de buques pesqueros por eslora en la Comunidad Valenciana

Buques de pesca con eslora menor o igual a 10 metros: Hay 138 unidades, lo que indica que esta categoría es la más numerosa en términos de cantidad de buques.

Buques de pesca con eslora mayor a 10 metros y menor o igual a 15 metros: Hay 71 unidades, lo que representa una proporción significativa pero menor en comparación con la categoría anterior.

Buques de pesca con eslora mayor a 15 metros y menor o igual a 20 metros: Hay 69 unidades, lo que indica que esta categoría tiene una presencia considerable pero ligeramente inferior a las dos anteriores.

Buques de pesca con eslora mayor a 20 metros: Hay 126 unidades, lo que muestra que esta categoría también tiene una representación notable en la flota pesquera.

En general, podemos observar que la proporción de buques disminuye a medida que aumenta el tamaño de la eslora. Esto puede deberse a diversos factores, como las capacidades de pesca y las necesidades operativas específicas para cada tipo de embarcación.

7. Estudio de la flota del puerto de la Vila Joiosa

7.1 Clasificación por eslora

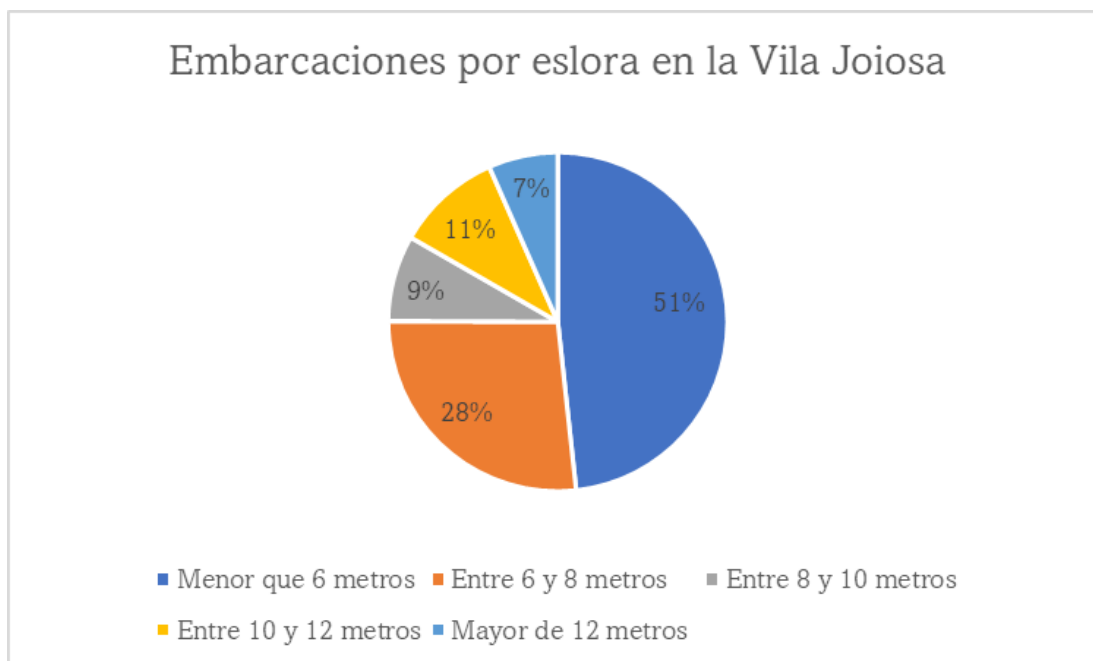


Figura 12: Proporción de tamaños de los buques recreativos en la Vila Joiosa

Gestión directa en amarres U.P.: Los datos muestran que hay 160 amarres deportivos gestionados directamente en amarres U.P. Sin embargo, se observa una concentración significativa de embarcaciones en la categoría de eslora hasta 6 metros, lo que indica una preferencia por embarcaciones más pequeñas en este tipo de gestión.

Gestión directa en otros amarres: No se registra ninguna embarcación en esta categoría. Esto puede indicar que no se utiliza la gestión directa en otros amarres para las embarcaciones deportivas en consideración.

C.N Villajoyosa: Es interesante observar que el Club Náutico de Villajoyosa cuenta con 330 amarres. La distribución de las embarcaciones según su eslora muestra una presencia diversa en diferentes rangos, lo que sugiere una oferta variada para los propietarios de embarcaciones deportivas en términos de tamaños y capacidades.

Gestión indirecta 2*, 3*, y 4*: No se registra ninguna embarcación en estas categorías de gestión indirecta. Esto puede implicar que no se ofrece la gestión indirecta en amarres para embarcaciones deportivas en estas condiciones.

1.1 EMBARCACIONES DEPORTIVAS (Ud)	AMARRES	$e \leq 6$ m	$6 < e \leq 8$	$8 < e \leq 10$	$10 < e \leq 12$	$12 < e$	TOTAL
GESTIÓN DIRECTA EN AMARRES U.P.	160	141	22	0	0	0	146
GESTIÓN DIRECTA OTROS AMARRES	0	0	0	0	0	0	0
C.N VILLAJOSYOSA	330	41	79	31	38	25	214
GESTIÓN INDIRECTA 2*	0	0	0	0	0	0	0
GESTIÓN INDIRECTA 3*	0	0	0	0	0	0	0
GESTIÓN INDIRECTA 4*	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	490	182	101	31	38	25	360

Tabla 2: Inventario de embarcaciones por eslora y amarres en la Vila Joiosa

7.2. Listas de espera para obtener un amarre en la Vila Joiosa

1.2 LISTAS DE ESPERA	TITULARES (Ud)
LISTA DE ESPERA A 1 DE ENERO	96
ALTAS EN LA LISTA EN EL AÑO	8
BAJAS EN LA LISTA EN EL AÑO	21
LISTA DE ESPERA A 31 DE DICIEMBRE	83

Tabla 3: Lista de espera de amarres en la Vila Joiosa

Estos resultados parecen indicar que actualmente existe una demanda considerable de amarres por parte de los clientes del puerto, ya que supone un 20-25% de las embarcaciones ya amarradas en el puerto de la Vila Joiosa

7.3. Clasificación de la flota pesquera

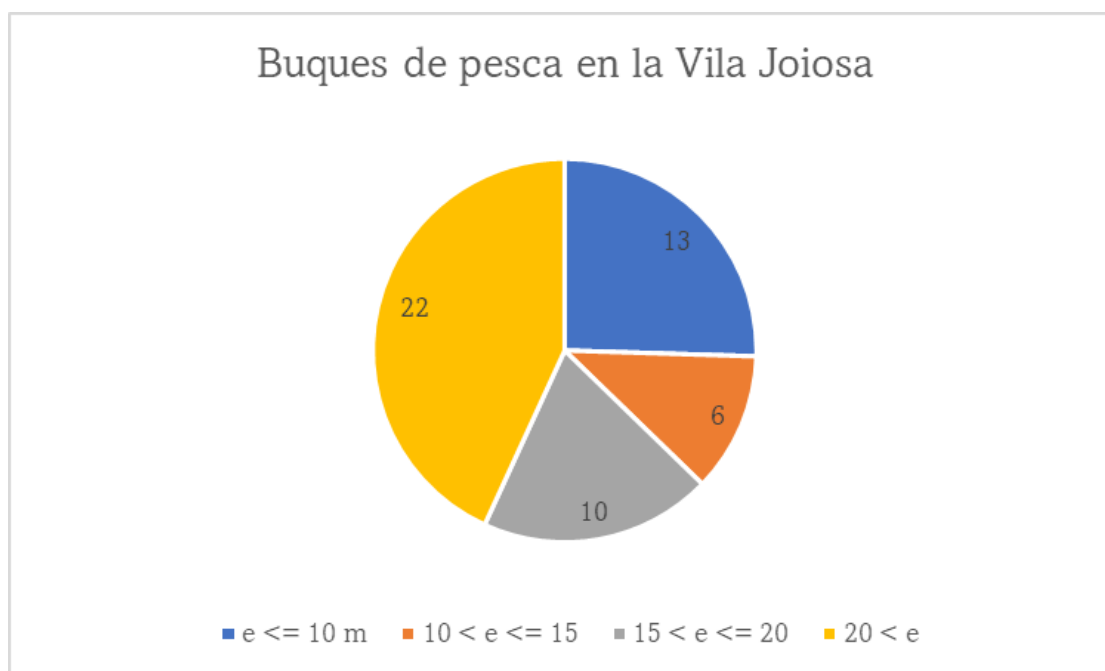


Figura 13: Cantidad de buques pesqueros por eslora en la Vila Joiosa

En comparación con las estadísticas a nivel de la Comunidad Valenciana, podemos valorar una preferencia por las embarcaciones pesqueras de gran tamaño, con esloras superiores a 20 metros que otro tipo de embarcaciones más modestas.

Mientras que en la Comunidad Valenciana las embarcaciones suelen ser de tamaño pequeño (menor a 10 metros) o de gran tamaño, en la Vila Joiosa los barcos dedicados a la pesca optan por tamaños mayores a la media.

8. Valoración de los resultados

8.1 Previsión de crecimiento

Tras la evaluación a grandes rasgos de la oferta y demanda a escala autonómica, regional y local se pueden extraer las siguientes conclusiones:

En base a los datos disponibles, se ha observado un aumento progresivo en la demanda de amarres para embarcaciones deportivas a lo largo del tiempo. Estos datos indican un incremento en el interés de los propietarios de embarcaciones por asegurarse un espacio adecuado para el amarre de sus barcos. Esta tendencia sugiere que la demanda de amarres continuará en aumento en los próximos años. Este incremento refleja la necesidad creciente de contar con instalaciones portuarias que puedan satisfacer la demanda de los propietarios de embarcaciones deportivas en términos de seguridad y accesibilidad.

Para valorar la demanda futura a 30 años se ha empleado una nube de puntos con los resultados de la cantidad de embarcaciones en La Nau y se obtiene una gráfica tal que:

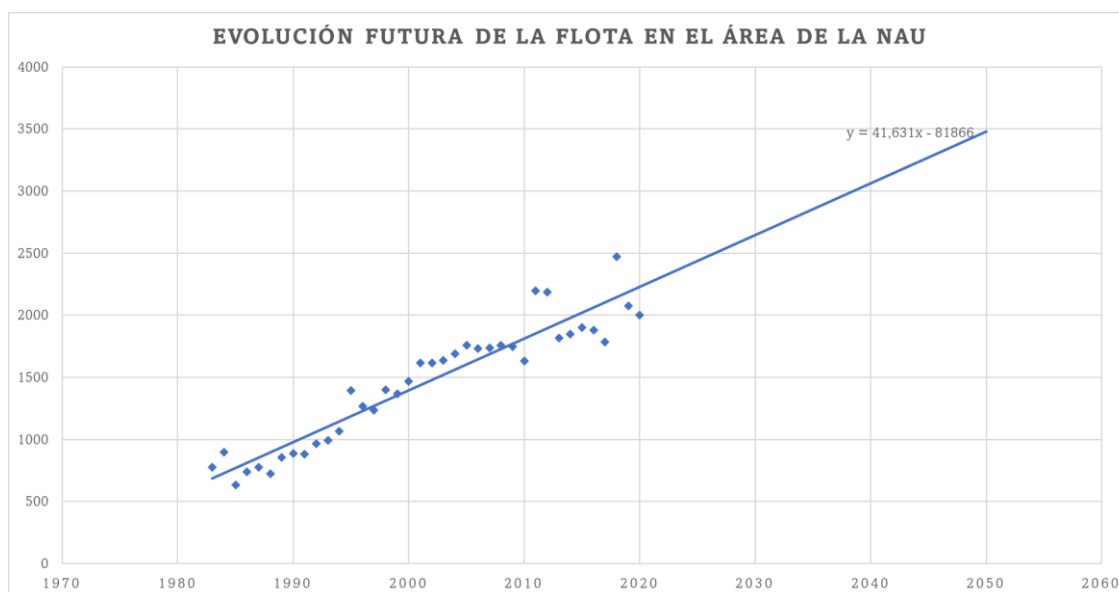


Figura 14: Regresión lineal de la flota del área de La Nau

Para saber cuál será la cantidad de embarcaciones para el año 2050 emplearemos la fórmula proporcionada por Excel para calcular en x año:

$$\text{Embarcaciones totales} = 41,631x - 81866$$

Lo que nos arroja un resultado de 3478 embarcaciones, lo que supone casi un 174% de la flota en el año 2020. Es por esto por lo que es necesario realizar la ampliación proyectada

para poder suplir toda la futura demanda de amarres que experimentará la región en los próximos 30 años.

Además, es importante recalcar que el enclave de la Vila Joiosa es estratégicamente interesante por su proximidad a grandes núcleos poblacionales como Benidorm o Alicante, siendo el primero un municipio que posee un puerto deportivo propio que de ninguna manera es capaz de suplir la demanda de su población, no solo por su escasa cantidad de amarres (110) sino que también por su falta de diversidad en tamaño de amarres (Solo es posible amarrar barcos de menos de 8 metros de eslora).

Aunque no poseamos datos sobre la evolución de la demanda de embarcaciones de mayor eslora, es necesario saber que la renta per cápita en el área de La Nau es mayor al de otras zonas próximas, lo que podría indicar que los ciudadanos puedan optar por embarcaciones más grandes, por lo que se deberá tener en cuenta.

En el caso de la Vila Joiosa, aunque la tendencia es más modesta en comparación a la del área de la Nau, es también significativa:

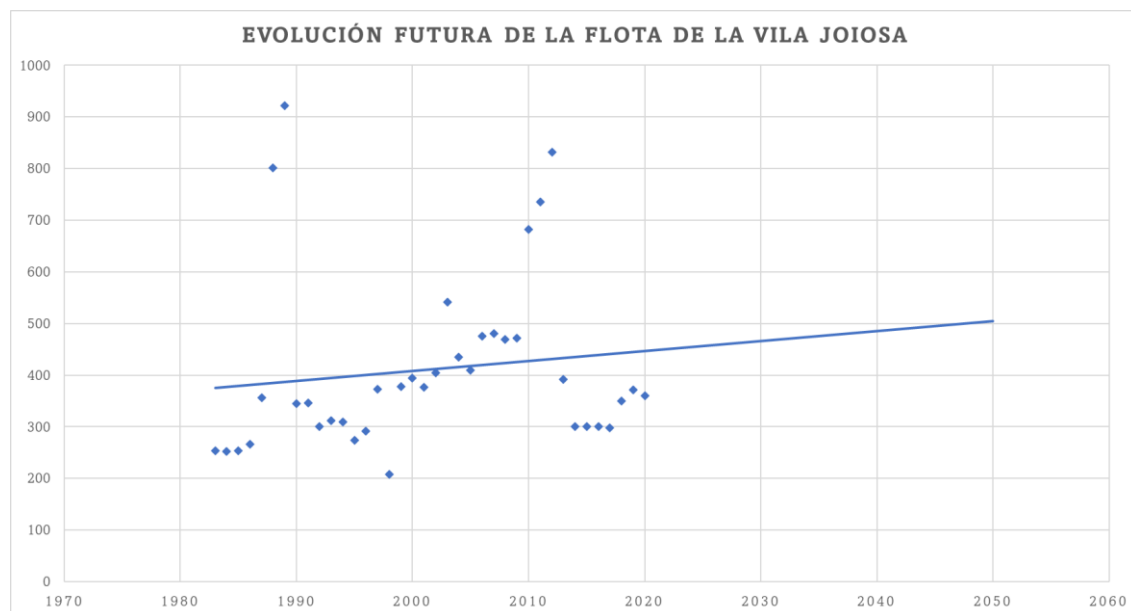


Figura 15: Regresión lineal de la flota de la Vila Joiosa

Despejando la ecuación de la gráfica podemos esperar 505 embarcaciones en el año 2050, aunque estos resultados posiblemente sean mucho mayores debido a la tendencia que está siguiendo la Nau y su gran crecimiento. De cualquier manera, estos resultados suponen un 53% más de la disponibilidad de amarres en el puerto, por lo que la necesidad de esta ampliación vuelve a quedar patente.

8.2. Comparación del tamaño de embarcación

Otra de las conclusiones que extraemos es la falta de diversidad de amarres en la región, por el porcentaje de la flota de Vila Joiosa en comparación con la Comunidad Valenciana:

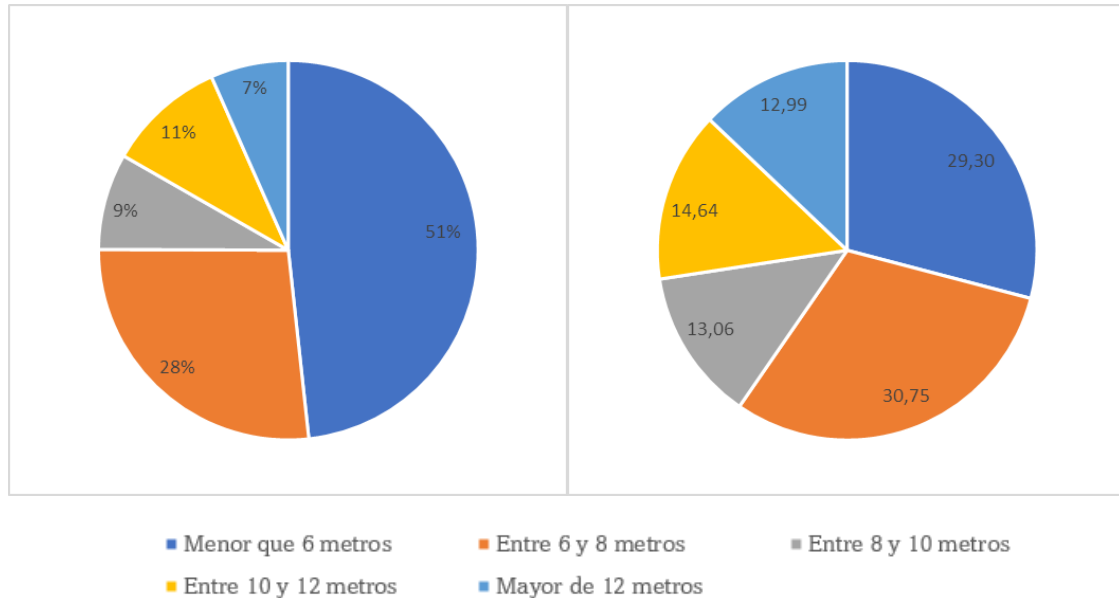


Figura 16: Gráfica comparativa del porcentaje de la flota por eslora en la Vila Joiosa (Izquierda) y la Comunidad Valenciana (Derecha)

A la vista de estos resultados se deberá valorar adaptar la oferta de amarres del puerto a la proporción existente actualmente en la Comunidad Valenciana para poder garantizar el éxito del proyecto y su viabilidad económica.

8.3 Valoración de la capacidad pesquera

Finalmente, en términos de flota pesquera podemos destacar el impacto económico del mismo en el puerto y el tamaño estable de la flota en la Vila Joiosa y su preferencia por los grandes buques, por lo que se deberá adoptar una solución que mantenga o al menos incremente la capacidad pesquera del mismo.



9. Bibliografía

Toda la información ha sido extraída de las series estadísticas para los puertos de la Comunidad Valenciana ofrecido por un técnico de Puertos del Estado.