

ANEJO 1

ESTUDIO DE OFERTA Y DEMANDA DE ATRAQUES

Estudio de soluciones de las obras de atraque y reordenación interior del puerto de Jávea
(Alicante).

ÍNDICE DE CONTENIDO

1. Introducción	5
2. El sector náutico de la C.V.....	6
3. Análisis de la demanda.....	8
3.1. Demanda deportiva	8
3.2. Demanda de super-yates.....	9
4. Estimación de la evolución de la demanda	10
5. Análisis de la oferta	11
5.1. Oferta actual.....	11
5.2. Nueva oferta tras el reordenamiento.....	15
6. Conclusiones	16

ÍNDICE DE GRÁFICOS Y TABLAS

Gráfico 1. Evolución de las instalaciones deportivas marítimas en la CV. Fuente: Elaboración propia.	6
Gráfico 2. Gasto medio anual por yate y por eslora. Fuente: "Situación y futuro de la náutica de recreo en España".	7
Gráfico 3. Evolución de la población en Jávea. Fuente: www.ine.es (Consulta: 25/07/2017)	8
Gráfico 4. Construcción de nuevos yates por año. Fuente: "Situación y futuro de la náutica de recreo en España"	9
Tabla 1. Amarres en las Marinas de la C.V. Fuente: "El impacto económico de los clubes náuticos en la Comunidad Valenciana"	12
Tabla 2. Amarres en los Clubes Náuticos de la C.V. Fuente: "El impacto económico de los clubes náuticos en la Comunidad Valenciana"	13
Tabla 3. Distribución de amarres en una muestra de las Marinas de la C.V. Fuente: "El impacto económico de los clubes náuticos en la Comunidad Valenciana".	14
Tabla 4. Distribución de amarres según su eslora en una muestra de los Clubes Náuticos de la C.V. Fuente: "El impacto económico de los clubes náuticos en la Comunidad Valenciana"	14
Tabla 5. Distribución de amarres antes y después de las obras. Fuente: Elaboración propia.	15

1. Introducción

La misión principal del presente anejo es el estudiar la oferta y la demanda del sector náutico-deportivo en la Comunidad Valenciana, para de este modo, tener una idea del calibre de la reordenación a realizar, así como determinar la flota tipo, que será la base de la que se partirá en este Estudio de Soluciones.

Para ello nuestro Estudio de Oferta y Demanda de atraques seguirá los siguientes pasos:

- Visión global del sector náutico de la Comunidad Valenciana, partiendo desde nivel nacional a concretamente nuestra localización
- Análisis de la demanda actual
- Estudio de la demanda de yates a nivel mundial y a nivel nacional
- Análisis de la evolución de la demanda, comparándola con la actual oferta y tratando de buscar oportunidades de mercado desaprovechadas
- Definición de la oferta actual de la Comunidad Valenciana, detectando sus posibles carencias
- Definición de la Flota de Diseño, intentando optimizar su distribución y correspondiéndola a la futura demanda.

2. El sector náutico de la C.V.

Teniendo en cuenta las costas de la península bañadas por el Cantábrico y por el Mediterráneo, el archipiélago Canario y el Balear y las playas de Ceuta y Melilla, el litoral español consta con un total de casi 8000 km de costa. Este dato, junto con el cálido clima que la mayor parte del año, justifica que el turismo español tenga una importancia tan importante en la economía del país.

De estas playas, la Comunidad Valenciana consta de 524 km y es una región con un importante turismo litoral. El sector náutico es un claro reflejo de cómo evoluciona el turismo litoral de la comunidad, que en los últimos años no deja de crecer. Para hacerse una idea, a pesar de la fuerte crisis que estall  con la burbuja de la construcción en el año 2007 (devastadora para el sector náutico), desde el año 2008 se construyeron en apenas 5 años 3 nuevas instalaciones marítimas deportivas, dotando de 733 nuevos amarres al litoral valenciano. Actualmente, alrededor del 15% de los amarres de España se encuentran en la comunidad.

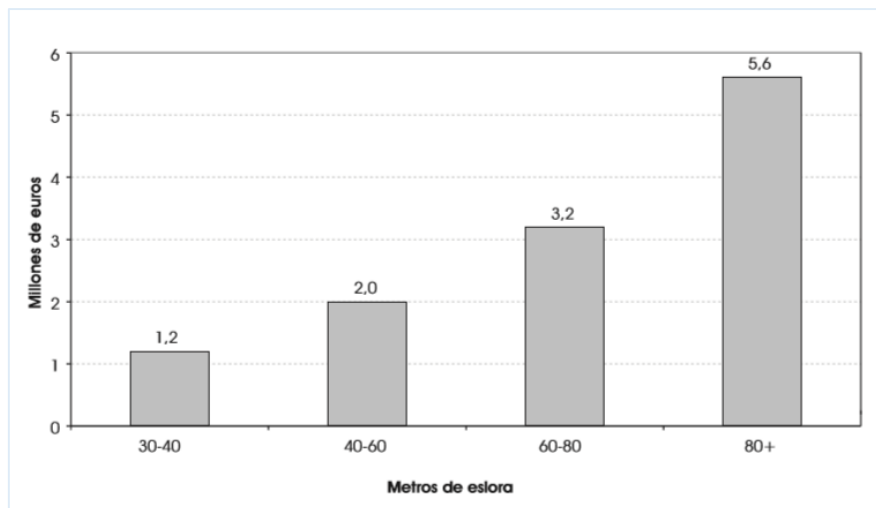


Gráfico 1. Evolución de las instalaciones deportivas marítimas en la CV. Fuente: Elaboración propia.

No obstante, si se profundiza en la caracterización de estos amarres, en tanto en cuanto al tipo de barco al que van a dar servicio, tanto la náutica valenciana como en general la española tiene una gran carencia. El modelo que sigue la oferta náutica española se focaliza en los barcos de eslora menor a 10 m, nada más ni nada menos que el 76,72 % de los amarres del país, quedando de este modo escasos amarres destinados a grandes embarcaciones o incluso súper-yates. No sólo se está perdiendo una generación de riqueza, sino también un aumento del empleo: en países como EEUU o sin irse más lejos Italia, este mercado genera 28.860 y 12.686 puestos de trabajo respectivamente. Para hacerse una idea de la oportunidad de mercado que se desestima (en líneas generales), el siguiente gráfico ilustra el gasto medio anual por yate, según la eslora:

ANEJO 1

Estudio de Soluciones de las Obras de Atraque y Reordenación Interior del Puerto de Jávea



Gráfico 2. Gasto medio anual por yate y por eslora. Fuente: "Situación y futuro de la náutica de recreo en España".

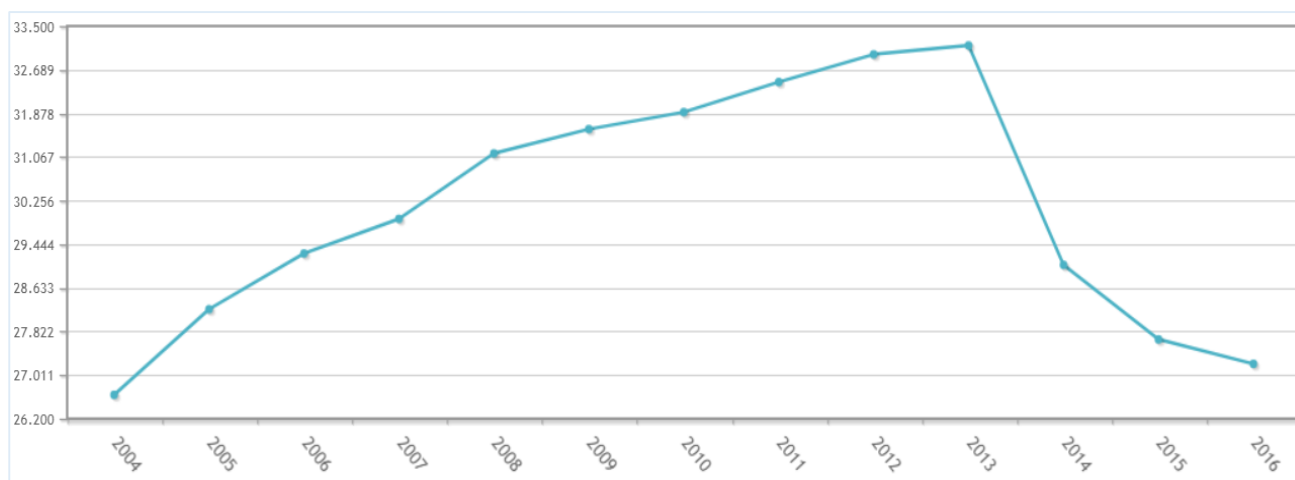
3. Análisis de la demanda

3.1. Demanda deportiva

Dadas las idóneas situaciones de la costa española (como se menciona con anterioridad), el turismo náutico muestra un crecimiento continuo, que se refleja en la creación constante de nuevos amarres. Además, las tendencias de mercado muestran un escenario en el que será necesario proyectar amarres de mayor tamaño y/o remodelar las instalaciones que ya existen, como es el caso de Jávea.

Entre los años 2002 y 2006, las matriculaciones de embarcaciones sufrieron un aumento del 22%, momento a partir del cual la situación mostró una recesión importante. En el año 2010 se registraron un 10,2% menos de matriculaciones que en 2009, en general en todas las esloras, acumulando un descenso del 35 %. Estos datos no son para nada esperanzadores, no obstante, el turismo en cifras generales no ha visto una recesión tan importante y en los últimos años estos valores se est n volviendo positivos, relanzando la necesidad de invertir y mejorar las infraestructuras para ofrecer un servicio de calidad y una atracción que genere beneficios.

En la C.V. se tienen mejores datos del sector náutico-deportivo: en el año 2010, el 5% de los extranjeros que visitaron la Comunitat realizaron actividades náuticas (252.109 turistas). No fue menos con el turismo a nivel nacional: el 4,8% de los españoles realizaron actividades náuticas el mismo año en las costas valencianas (279.067 turistas), lo que hicieron un total de más de medio mill n de personas realizando deportes náuticos en la Comunidad Valenciana.



Gráfico 3. Evolución de la población en Jávea. Fuente: www.ine.es (Consulta: 25/07/2017).

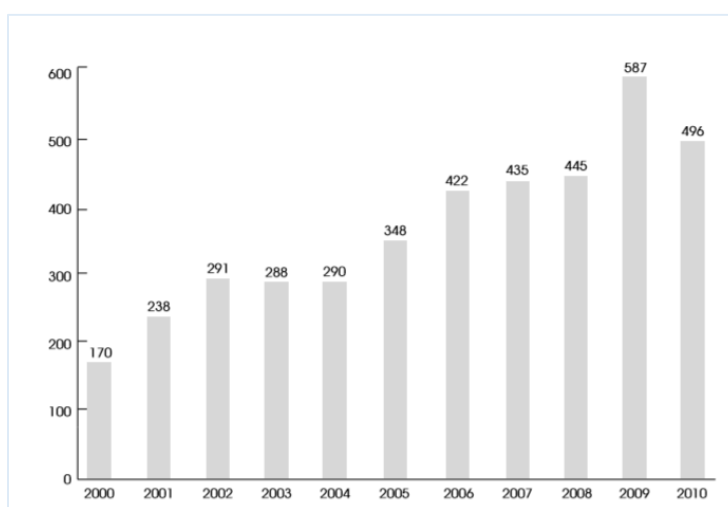
El Gráfico 3, obtenido de la web del *Instituto Nacional de Estadística*, muestra la evolución de la población javiense en los últimos 12 años. Podemos ver un importante descenso de la misma en los últimos años, no obstante, en términos generales en los últimos 16 años ha crecido en aproximadamente 4000 habitantes. No obstante, el caso de Jávea es particular, porque al igual que las poblaciones costeras de alrededor, en la estación de verano la población se incrementa hasta llegar a más de 100000 habitantes. Esto resalta la necesidad de tener unas instalaciones óptimas, puesto que en esta estación es en la que más se practica la náutica de recreo.

Estudio de Soluciones de las Obras de Atraque y Reordenación Interior del Puerto de Jávea

En conclusión, el sector muestra desaceleración económica, sobre todo en el volumen de ventas de embarcaciones de recreo, pero se mantiene como un sector con un gran potencial en nuestro país, ya que el ratio de embarcaciones por habitante se encuentra comparativamente por debajo de otros países europeos, siendo España un país propicio a la afición náutica gracias a sus 7.880 kilómetros de costa y un clima muy favorable para practicar deportes náuticos

3.2. Demanda de super-yates

Según datos de la revista *The SuperYacht Report*, el 64 % de los súper-yates de todo el mundo se encuentran en el Mar Mediterráneo en la época de verano y tan sólo el 1% cuentan con bandera española. Poniendo cifras a estos datos resultan más impactantes: tan sólo 11 yates del total de 1.189 que forman parte de la MYBA (*Mediterranean Yacht Broker Association*) est n amarrados en aguas españolas.



Gráfico 4. Construcción de nuevos yates por año. Fuente: "Situación y futuro de la náutica de recreo en España".

Como se observa en el Gráfico 4, la construcción de grandes yates a nivel mundial sigue creciendo a pesar de la incertidumbre económica. En el año 2013 serán botados más de 500 grandes yates, la mayoría de ellos en astilleros de Italia, Francia y Reino Unido, países vecinos a España.

En lo que se refiere al gasto medio de cada súper yate, el informe arroja los siguientes resultados, en primer lugar agrupando los datos según rango de esloras y para unidad.

En este caso, se tratar  de optimizar la relación *longitud de eslora para la que diseñamos el amarre/gasto medio anual del súper-yate*. Profundizando en los datos aportados por el Gráfico 2, la evolución del gasto medio anual ronda los 850.000 euros para yates de 24-30 metros, llegando en casi 4 millones en los de más de 60 metros. El diferencial más elevado, y por tanto, la eslora para la que sería más rentable diseñar amarres está entre 40 y 50 metros. A partir de este punto, la progresión sigue en aumento pero es moderada respecto a esloras menores.

4. Estimación de la evolución de la demanda

El modelo actual de la oferta náutica deportiva en el país viene caracterizado por su especialización en unidades de tamaño medio, unos 289 amarres de media por instalación, y por estar focalizado en embarcaciones con esloras pequeñas, pues es así que los amarres para esloras de menos de 10 metros representan el 76,72% del total.

Debido al gran número de amarres para esloras pequeñas, la tendencia actual del mercado náutico es la de proyectar amarres esloras mayores, así como de remodelar instalaciones ya existentes.

La situación del sector en el país está directamente relacionada con la coyuntura económica general. Entre los años 2002 y 2006 las matriculaciones de embarcaciones de recreo aumentaron un 22%. A partir de entonces, el crecimiento ha sufrido una importante recesión. En 2010 se registraron 10,2% menos de matriculaciones que en 2009, descenso que se acumuló al registrado en los anteriores años (-35%).

Actualmente, la situación es más estable y el crecimiento aparece sutilmente. De la tesis doctoral *“Análisis y prevención de la siniestralidad de las embarcaciones de recreo basado en los informes periciales marítimos”* de José Ramón González de Vega López, en la que aparecen listas con las matriculaciones de los últimos años, podemos vislumbrar un escenario en el que la CV tenga que albergar a un total de más de 27000 embarcaciones de recreo.

Concluyendo, la evolución de la demanda se estima creciente en general en todas las esloras, pero con especial tendencia a barcos de mayor eslora, los cuales tienen pocos amarres y servicios en la Comunidad Valenciana.

5. Análisis de la oferta

5.1. Oferta actual

Teniendo en cuenta el análisis realizado de la demanda, surgen algunas preguntas: ¿qué aleja a las grandes embarcaciones de las aguas españolas?, ¿realmente se está invirtiendo lo suficiente en este sector?, ¿por qué se deja de lado esta fuente de ingresos?

Contestando estas cuestiones, por una parte se tiene el tratamiento fiscal que tiene el país con este tipo de embarcaciones, que aunque no siendo objetivo del estudio, para hacerse una idea, en países de nuestro inmediato entorno como Francia o Italia la adquisición de una embarcación soporta un 20 % de impuestos en total mientras que en España un 33 % (hasta un 50 % más). Por otra parte, el escaso número de atraques y en general servicios que le dan los puertos a las embarcaciones deportivas de grandes esloras es muy limitado, y más si se habla de los entornos de Jávea (tan sólo Denia posee algún amarre de estas características).

La oferta actual queda reflejada en las siguientes tablas, que se encuentran en el estudio *El impacto económico de los clubes náuticos en la Comunidad Valenciana*, y que muestra la el total de amarres en la CV. En la primera tabla, se puede observar los amarres existentes en las Marinas y en la segunda de ellas en los Clubes Náuticos. En el caso de Jávea, el dato de 341 amarres es incorrecto, tal vez por la creciente ocupación del puerto o por un error en el censo de los mismos.

ANEJO 1

Estudio de Soluciones de las Obras de Atraque y Reordenación Interior del Puerto de Jávea

Provincia	Marinas	Amarres
Alicante	Marina de denia	618
	Marina de Alicante	774
	Marina Cabo Roig	184
	Marina Greenwich	542
	Marina L'Olla	35
	Marina Miramar	234
	Marina Salinas	724
	El Portet de Denia	300
	Canal de Jávea Marina Nou Fontana	510
	Puerto de la Galera (PortoSenso)	140
	Puerto Blanco	112
Valencia	Marina Pobla del Farnals	686
	Marina Real Juan Carlos I	700
Castellón	Marina Port Castelló	200
	Burriananova	713
	Benicarló	293
	TOTAL	6.767

Tabla 1. Amarres en las Marinas de la C.V. Fuente: “El impacto económico de los clubes náuticos en la Comunidad Valenciana”

ANEJO 1

Estudio de Soluciones de las Obras de Atraque y Reordenación Interior del Puerto de Jávea

Provincia	Clubes náuticos	Amarres
Alicante	Torrevieja	570
	Dehesa de Campoamor	350
	Santa Pola	501
	Jávea	341
	Dénia	592
	Torre Horadada	539
	Guardamar	495
	Altea	336
	Benidorm	150
	Villajoyosa	330
	Campello	474
	Alicante Costa Blanca	230
	Marina Int. Torrevieja	859
	Real Club de Regatas Alicante	400
	Calpe	264
	Moraira	620
	Les Bassetes	80
Valencia	Gandía	265
	Valencia	1586
	Canet D'En Berenguer	520
	Oliva	301
	Cullera	203
	El Perelló	321
	Port Saplaya	323
Castellón	Castellón	360
	Oropesa	706
	Vinarós	238
	Burriana	400
	Las Fuentes Alcossebre	350
	TOTAL	12.704

Tabla 2. Amarres en los Clubes Náuticos de la C.V. Fuente: “El impacto económico de los clubes náuticos en la Comunidad Valenciana”

ANEJO 1

Estudio de Soluciones de las Obras de Atraque y Reordenación Interior del Puerto de Jávea

Profundizando más en estos amarres, se va a estudiar a continuación la forma en la que se estructuran los amarres, mostrando de este modo el número de amarres según la eslora. En el mismo documento, encontramos las siguientes tablas, la primera tabla corresponde a las Marinas y la segunda a los Clubes Náuticos de la Comunidad Valenciana:

Provincia	Marinas	7m	7-10m	10-12m	12-15m	15-20m	20-25m	25-30m	30m	Total	Amarres
Alicante	Marina de Dénia	0	0	270	105	23	0	6	0	404	618
	Marina Salinas	0	310	201	125	0	0	16	13	665	724
	Marina Int. Torreveja	79	206	100	69	20	0	0	0	474	474
	Puerto Blanco	0	86	0	26	0	0	0	0	112	112
Valencia	Marina Poble dels Farnals	179	320	85	67	35	0	0	0	507	686
Castellón	Burriananova	0	166	0	133	0	21	15	0	335	713

*Tabla 3. Distribución de amarres en una muestra de las Marinas de la C.V.
Fuente: "El impacto económico de los clubes náuticos en la Comunidad Valenciana".*

Provincia	Clubes nauticos	7m	7-10m	10-12m	12-15m	15-20m	20-25m	25-30m	30m	TOTAL
Alicante	Torreveja	244	141	117	32	36	0	0	0	570
	Dehesa de Campoamor	126	131	65	28	0	0	0	0	350
	Santa Pola	130	250	60	60	1	0	0	0	501
	Jávea	72	129	74	52	13	0	0	0	340
	Dénia	13	332	171	65	11	0	0		592
	Villajoyosa	369	0	0	0	0	0	0	0	369
Valencia	Gandía	76	118	28	2	41	0	0	0	265
	Valencia	226	243	367	384	366	0	0	0	1586
	Canet D'En Berenguer	136	260	94	30	0	0	0	0	520
	Oliva	100	121	80	0	0	0	0	0	301
	Cullera	45	55	48	48	7	0	0	0	203
	El Perelló	250	50	20	0	1	0	0	0	321
Castellón	Castellón	2	130	76	126	26	0	0	0	360
	Oropesa	328	226	89	59	4	0	0	0	706
	Vinarós	130	45	44	18	1	0	0	0	238

Tabla 4. Distribución de amarres según su eslora en una muestra de los Clubes Náuticos de la C.V. Fuente: "El impacto económico de los clubes náuticos en la Comunidad Valenciana"

ANEJO 1

Estudio de Soluciones de las Obras de Atraque y Reordenación Interior del Puerto de Jávea

De todos estos datos podemos observar que el número de amarres para pequeñas esloras es más bien elevado, no obstante, tan sólo algunas Marinas especializadas tienen amarres para grandes esloras. Por lo tanto, sugieren una carencia importante de amarres de más de 20 m. Además, en ninguno de los Clubes Náuticos estudiados encontramos amarres de más de 25 m.

5.2. Nueva oferta tras el reordenamiento

Este apartado será articulado siguiendo la Tabla 5 en la que se muestra por una parte, la oferta actual de amarres del puerto y por otra, la oferta de amarres que adquirirá el puerto después de la reordenación:

ESLORA	ACTUAL DISTRIBUCIÓN		NUEVA DISTRIBUCIÓN	
	Nº de amarres	%	Nº de amarres	%
<5	0	0,0	10	1,5
5-6	71	11,7	90	13,2
6-8	187	30,8	229	33,5
8-10	168	27,7	168	24,6
10-12	103	17,0	103	15,1
12-15	43	7,1	43	6,3
15-18	28	4,6	28	4,1
18-25	6	1,0	6	0,9
25-35	1	0,2	1	0,1
35-50	0	0,0	5	0,7
TOTAL	607	100	683	100

Tabla 5. Distribución de amarres antes y después de las obras. Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar, en Jávea ya existen aproximadamente 7 amarres para embarcaciones de más de 20 metros, una de las grandes carencias de la oferta alicantina. Por ello, se han mantenido estas plazas distribuyéndolas de forma que tengan las mayores ventajas en el acceso, debido a la complicación en sus maniobras. Lo que más destaca de esta nueva ordenación es que, a parte de los nuevos 5 amarres para yates de hasta 40 metros, se obtendrán 10 nuevos amarres para embarcaciones de recreo de menos de 5 metros de eslora, 19 nuevos amarres para barcos de entre 5 y 6 metros de eslora y un total de 42 amarres para embarcaciones de entre 6 y 8 metros. El resultado final, serán un total de 76 nuevos amarres.

De este modo quedaría definida la Flota Diseño de nuestro puerto, quedando más equilibrada en cuanto al tipo de amarres existentes, y cubriendo prácticamente todas las necesidades de toda embarcación deportiva.

Cabe añadir, que algunos de los barcos que se encontraban en un amarre convencional, serán redistribuidos en la Marina Seca que se va a construir, lo que tiene grandes ventajas: a parte de un eficiente servicio de puesta a punto, se evita la corrosión del mismo y son más económicos.

6. Conclusiones

De todo lo expuesto anteriormente, podemos extraer varias ideas, entre ellas:

- El turismo náutico de Jávea provoca una gran generación de riqueza mediante la creación de nuevos empleos y la captación de segmentos de demanda turística con un mayor poder adquisitivo.
- Por ser una ciudad costera, se produce una acentuada desestacionalización de la temporada turística. No obstante, en temporada no estival se consiguen beneficios mediante las operaciones mantenimiento y de hibernación de embarcaciones.
- La tendencia actual hace necesaria la creación de amarres que den servicio a embarcaciones deportivas de grandes dimensiones, teniendo una gran cantidad de amarres para esloras medias-bajas.
- El gasto medio anual por yate se dispara al llegar a los 40 metros de eslora, lo que hace conveniente tener amarres que puedan dar servicio a este tipo de embarcaciones.
- Con la nueva reordenación, se tendrá una mayor eficiencia en el reparto de los amarres, no dejando de lado a las embarcaciones menores y aumentando los servicios para las mismas.

Por último, cabe añadir que el puerto de Jávea se convertirá en un referente de eficiencia, aumentando considerablemente su capacidad sin necesidad de ampliaciones, lo que provocaría destrucción de playas y/o fauna y flora marina.

