

EL MUNDO LA ECONOMIA BALEAR

La Feria Náutica en Palma se ha convertido en una "meca" para los aficionados a la náutica de Europa. Este año la exposición flotante es mayor que nunca y es que el turismo náutico se posiciona como una gran alternativa ya que tiene un efecto multiplicador sobre la economía gracias al impacto que representa sobre múltiples actividades económicas como la compra venta de embarcaciones, mantenimiento, pintura, electricidad, mecánica, accesorios, restaurantes, alquiler de coches, entretenimiento, servicios financieros, seguros, salvasiento, seguridad, etc.



La feria náutica: turismo de calidad

LA PROMOCIÓN DEL TURISMO NÁUTICO EN LAS ISLAS BALEARES FAVORECE EL DESARROLLO ESTABLE Y MÁS CUALIFICADO DE LA ECONOMÍA DE LAS ISLAS DIVERSIFICANDO LA OFERTA TURÍSTICA Y GENERANDO UN TURISMO FIEL Y RESPETUOSO CON EL MEDIOAMBIENTE

CARMEN CORDÓN

Este año la Feria Náutica será la mayor exposición flotante de la historia de Palma que contará con unas 300 embarcaciones con esloras comprendidas entre los 7 y los 40 metros, además en tierra se exhibirán unos 700 barcos pequeños de diferentes modelos. La XXI edición del Salón Náutico Internacional de Palma, se celebra en estas fechas del 24 de abril al 2 de mayo en el Moll Vell de la ciudad es un lugar de encuentro para todos aquellos aficionados a la náutica deportiva para conocer los últimos avances en todo lo referente a los temas náuticos y a su vez resulta ser un reclamo turístico de primera magnitud que promociona y fomenta el turismo de calidad en nuestra Comunidad.

Según la información facilitada por los organizadores del evento náutico este año la demanda de stands para las diferentes empresas del mundo náutico ha crecido sensiblemente respecto a las ferias de años anteriores. Según datos estimados durante estas fechas el volumen de ventas o de inicios de tramitación de contratos para la compra de nuevas embarcaciones es cada año mayor a pesar de que los aficionados náuticos cada vez encuentran más problemas para encontrar un amarre donde tener su nuevo barco. Han acudido a esta cita todas

las firmas mas destacadas del sector náutico y la exposición ha sido un éxito. Según los organizadores de la feria el crecimiento en metros cuadrados de exposición ha sido de un XX % respecto al año anterior, lo que ha colocado a este evento en segundo lugar como la mayor feria deportiva náutica de España. Y la mayor en exposición flotante.

Hasta hace dos años la tradición náutico deportiva española no había despegado con la fuerza que ha tenido siempre en países vecinos como Francia o Inglaterra y los crecimientos en este ámbito están siendo espectaculares. Estos crecimientos se confirman al conocer por ejemplo las cifras del crecimiento del numero de alumnos que Según Esteban Howart, Propietario de la Escuela del Mar en el paseo marítimo de Palma, este año se han presentado para obtener la titulación de patrón de embarcaciones de recreo en palma un 80% mas que el año anterior.

Según los expertos asistentes a la feria náutica Baleares no debe olvidar que el negocio del turismo náutico genera una cifra superior a los 445 millones de (74.200 millones de las antiguas pesetas), que supone 39% del P.I.B. industrial de la Isla y el 2,8% del total de la Comunidad, empleando a más de 8.100 personas que equivale al 2,5 de la totalidad de los puestos de trabajo de la Isla. Además de que el turismo que genera permite posicionar a las Islas Baleares

como un espacio turístico de Calidad, favorece el desarrollo estable y más cualificado de la economía de las Islas diversificando la oferta turística, y genera un turismo fiel ya que el tener la embarcación en las Islas provoca varias visitas al año. Además de tener un efecto multiplicador sobre la economía por el impacto que representa el turismo náutico sobre múltiples actividades económicas, compra venta de embarcaciones, mantenimiento, pintura, electricidad, mecánica, accesorios, restaurantes, alquiler de coches, entretenimiento, servicios financieros, seguros, salvamento, seguridad, etc.

Turismo Nacional

En una reciente entrevista de este diario a José Luis Zoreda Vicepresidente de Excetur éste decía que la decadencia de turismo alemán ha sido un factor importante que ha marcado la marcha del turismo en Baleares pero que hay que tener en cuenta que el 50% del turismo que viene a nuestras Islas es nacional y que parece que es el gran olvidado. En cifras de crecimiento tan acusadas como la de las escuelas deportivas de vela se hace patente como aquellos negocios instalados en nichos de mercado nacional no han sufrido tanto la crisis.

Necesidad de amarres

Uno de los mayores clamores que hay en esta feria a la que asisten todos los aficionados es la necesidad de una creación

urgente de nuevos amarres que desgraciadamente crecen a un ritmo muy inferior al de las matriculaciones. La tarea de la administración es conjugar la creación de espacios para aparcar yates y preservar los espacios vírgenes del litoral, que aunque difícil no es imposible de abordar ya que tal y como manifiestan los expertos existen muchos lugares de la costa italiana o francesa donde ese equilibrio se ha logrado.

La popularización de los deportes del mar ha llevado a la producción masiva de embarcaciones de pequeño formato, la caza del amarre se ha convertido en un escollo para los propietarios. Según han informado España dispone de un amarre por cada 455 habitantes, frente a los 70 amarres de Holanda o 58 en Dinamarca, en países como Bélgica o Portugal cuentan con menos amarres. Lo cual llama la atención al tratarse de una península rodeada de mar, sobretudo contando con una de las industrias turísticas mas potentes al ofrecer sol y playa a toda Europa.

Especialmente en Baleares la infraestructura en cuanto a instalaciones náuticas o puertos deportivos es de 62 instalaciones, que supone el 24,4% del total nacional con 19.050 amarres. Si lo comparamos con Cataluña veremos que esta tiene 43 puertos deportivos con un total de 22.133 amarres, lo que nos da ratio de 515 amarres por puerto, mientras que Baleares 307, con un total de costa de

1.351,39 Km. La gestión no es racional y debería mejorarse.

La escasez: el problema

La escasez de amarres es uno de los grandes problemas de los productores: se están matriculando doce mil embarcaciones anuales, de las que un 35% necesitan amarres. España produce a un ritmo muy inferior, aunque se tengan en cuenta las bajas", asegura Miguel Company, Presidente de la Asociación de Industrias Náuticas (Adin). Company calcula que son necesarios 2.500 amarres al año para asegurar el desarrollo del sector.

Las empresas de alquiler de embarcaciones tienen problemas para colocar sus barcos. Y, además, se multiplica la aparición de una demanda insatisfecha que, aunque quiere adquirir una embarcación, no lo hace por el miedo a no tener amarre.

Barcos mayores

Según Ricardo Ferrer Director de Club Nautico Sta Ponsa, en Baleares, existe una demanda sin atender de amarres para barcos mayores de 15 metros, amarres, que generalmente estarían cubiertos todo el año. No ocurre lo mismo con los amarres inferiores a 8 metros, que pese a tener una buena ocupación en verano quedan vacíos en invierno. Este fenómeno, que quizá tiene mayor incidencia en estas Islas, se debe a la preferencia de invonar las embarcaciones en los polígonos industriales -quizás

porque sus propietarios no residen permanentemente y así duermen más tranquilos en sus países de origen -, siendo ésta una actividad económica a considerar.

A lo largo de estos años de Pacto del Progreso, la moratoria, la inseguridad jurídica, la campaña de desprestigio en contra de las embarcaciones como elementos contaminantes sin ningún tipo de contrapartida, ha obligado a los puertos a crecer en calidad, ya que estaba fuera de lugar hablar de nuevos puertos y ampliaciones. Incluso los puertos que en este período han finalizado sus concesiones, bien han quedado sin resolver o en los que se ha intentado con un criterio desconocido de selección el concurso ha sido peor (Ej. Club de Vela Puerto de Andratx).

Durante este período, los Concesionarios de puertos deportivos y los usuarios titulares de los derechos de uso de los amarres, no han tenido información de su futuro creándose inseguridad, impredecible, en un mercado turístico tan necesitado de la misma. ¿Dónde pondré el barco el año que viene? ¿Me puedo cambiar el barco?

La falta de amarres de mas de 15 metros frena el mercado de los astilleros, hasta el punto que futuros "Turistas náuticos" condicionan la compra de su nueva embarcación a que se les garantice por parte del vendedor un puesto de amarre.

En la actualidad la esperada Ley de Puertos de la Comunidad Autónoma, pondrá marco jurídico a toda esta problemática, e incluso dará la pauta a las posibles ampliaciones.

Esloras de 15 metros

Baleares precisa la creación de amarres superiores a los 15 metros fuera de la bahía de Palma. La ampliación de Puertos Deportivos consumiría menos costa, el impacto medioambiental sería inferior y se aprovecharían mejor los recursos. La ocupación de costa por Puertos en Baleares es aproximadamente de 93 Km. lo que supone solo el 6,8 % del total de la costa.

Revisión de amarres

No sólo hace falta instalar más amarres en los puertos de Baleares. También es necesario revisar los ya existentes. Los tiempos cambian, las embarcaciones se desarrollan y algunos de los amarres se han quedado obsoletos.

«Hará falta reordenar la tipología de los amarres porque las embarcaciones requieren ahora nuevas necesidades», explicó el dirigente de la Asociación de Instalaciones Náuticas de Baleares (Anade), Bartomeu Bestard.

Actualmente, los puertos del archipiélago cuentan con 20.000 amarres, aproximadamente. Sin embargo, según los datos que manejaba la anterior Conselleria de Medio Ambiente, la flota de embarcaciones que se pueden concentrar en Baleares en las etapas punta se acerca a las 35.000. Así las cosas, el déficit de amarres es notable y genera un problema que, por otro lado, limita la expansión del negocio.

El gran negocio

EL VOLUMEN DE NEGOCIO QUE GENERAN LAS INSTALACIONES NÁUTICAS EN ESPAÑA SUPERA LOS 1.300 MILLONES. EN BALEARES EL NEGOCIO DEL TURISMO NÁUTICO GENERA UNA CIFRA SUPERIOR A LOS 445 MILLONES DE EUROS

CARMEN CORDÓN

El efecto económico de los barcos sobre la economía es muy extenso. A mayor volumen de facturación de ventas de los astilleros, mayor necesidad de amarres existe y esta creación de instalaciones náuticas deportivas atañe a innumerables negocios. Complejos inmobiliarios, hoteles, comercios, restaurantes y servicios específicos para amantes del mar completan habitualmente la oferta en los puertos deportivos, que, sin duda, generan ingresos muy superiores a los derivados de forma directa por la venta o alquiler de los puntos.

Los puertos deportivos constituyen un motor de riqueza para las ciudades que los albergan, el volumen de negocio que generan las instalaciones náuticas en España supera los 1.200 millones. A nivel europeo, los deportes náuticos han ampliado su base social, más de 5 millones de franceses y 4 millones de italianos practican la navegación. España es el segundo país europeo con más puntos de atraque en sus puertos deportivos, sin embargo la escasez de amarres es uno de los problemas que vive el sector.

Negocios afectados

Las instalaciones náuticas como creadoras de infraestructuras representan oportunidades de negocio para diversos sectores: promotoras inmobiliarias, constructoras, consultoras, sociedades inversoras. Por todo ello, los puertos deportivos se han revelado como una de las bases más sólidas para cimentar el turismo de calidad y son una fuente de desarrollo económico para las comunidades de su entorno, con un efecto multiplicador sobre la economía.

Que pide el cliente

Según los expertos del sector, el turismo náutico es sensible a una serie de parámetros como La seguridad del país o zona en que se disfruta o se deja la embarcación. Las comunicaciones con sus países de origen...La insularidad es un factor positivo. Por supuesto las infraestructuras juegan un papel muy importante: Los puertos deportivos, la asistencia técnica y de mantenimiento, la asistencia médica, los hoteles, los restaurantes, el medioambiente donde se desarrolla esta actividad. Son factores muy importantes así como la posibilidad de hacer actividades complementarias: Comercios, Restaurantes, Bares, Alquiler de vehículos, Actos culturales, Turismo de interior, golf, etc... Todos ellos son parámetros que acercan o alejan este tipo de turismo.

No hay que olvidar el binomio Calidad-Precio, por lo que la

apuesta de Baleares frente a la oferta emergente y que sin duda cada vez será mas fuerte, es sin lugar a dudas, el control de la calidad en todos sus campos, ya que no es un sector tan sensible a los precios si los servicios están en consonancia.

Una estrategia sólo de precios nos llevaría al fracaso. En el Mediterráneo Francia e Italia son mas caras que Baleares y la Costa Azul y Riviera Italiana están prácticamente saturadas y gozan de un buen prestigio.

Impuestos injustos

Otro aspecto importante que condiciona negativamente el sector en España es la excesiva fiscalidad: En España la compra de una embarcación está gravada con dos impuestos: El IVA y el de matriculación lo cual supone el incremento en un 28% del precio del barco. En el resto de Europa los impuestos son sensiblemente inferiores así por ejemplo en Alemania se paga un 15% sobre el precio, un 20% en Francia, un 17,5% en Inglaterra, o un 17% en Portugal. En suiza, país ganador de la copa América los impuestos son del 6,5%. (Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN)).

Este impuesto que se cobra en el momento de la matriculación, grava fiscalmente a las embarcaciones españolas con algunos ajustes para Ceuta, Melilla y Canarias, cosa que no ocurre en los países de nuestro entorno. (art. 65.1.B) Ley 38/92 de 28 de diciembre.

Impuestos del mantenimiento

Pero esos impuestos excesivos en España no son todo, ya que hay que tener en cuenta que sobre esta carga del 28% en la adquisición de la embarcación llegan los impuestos del "mantenimiento", con la tarifa T-0 que es un pago anual por la señalización marítima, que grava a las embarcaciones mayores de 7 metros. O con motores de más de 25 CV de potencia. Y a las menores de 7m. con unos 36 en el momento de la matriculación (Cantidad que se revisa cada año y O.M. de 30 de julio de 1998). Otra de las sorpresas son las Transmisiones Patrimoniales del 4%, o la tarifa G-5 que grava el uso del espacio de agua correspondiente al amarre de cualquier embarcación deportiva y afecta a los amarres de puertos deportivos de propiedad pública, y que es independiente al uso del mismo, alquiler, luz, etc.

Diferente que en Europa

La ITB (Inspección Técnica de Barcos R.D.1434/1999 de 10 de septiembre) es uno mas de los pagos unidos a la tenencia de una embarcación, con una periodicidad de entre uno y cinco años según la eslora del barco, para el reconocimiento de la embarcación en cuanto a la seguridad de la misma, debiendo llevarse a bordo obligatoriamente el correspondiente certificado. Esta práctica discrimina a las embarcaciones de bandera Española, que son las únicas obligadas a pagar y pasar

dichas revisiones. Las embarcaciones de bandera extranjera, solucionan este importante requisito a la hora de formalizar las pólizas de seguro (Seguro obligatorio de responsabilidad civil -R.D. 607/1999 de 16 de abril-).

Legislación

Hace un tiempo que Bartolomé Bestard, dirigente de ANADE puso de manifiesto que el impulso de una Ley de Puertos Deportivos es realmente necesario. Sus palabras publicadas en este diario fueron: «Es un elemento jurídico imprescindible que todas las comunidades autónomas con mar ya han desarrollado mientras que nosotros no hemos hecho nada en los últimos años. El anterior del Govern del llamado Pacte de Progrés no hizo absolutamente nada para impulsar a este sector. Y ahora la progresión de la competencia se aprovecha de la falta de reflejos que paraliza Baleares y ocupan el hueco que deja el archipiélago. Así, países como Croacia y otras comunidades autónomas de España se están aprovechando de la situación balear».

Cada vez es mayor el cansancio de los armadores de barcos de mas de 15 metros en demanda de amarres. Existe una imposibilidad de comprar un nuevo barco ya que no se tiene garantía de un amarre, en España la presión fiscal es excesiva. ¿No estamos arriesgando demasiado? ¿No estamos empujando a los nuestros a buscar mejores opciones?

