ENE.04.007

LA ECONOMÍA BALEAR

SEMANARIO DE EMPRESAS E INICIATIVAS

20 de enero de 2004

TURISMO

CARMEN CORDÓN

La náutica: un filón muy turístico

Los crecimientos de los Últimos tres años son muy importantes. La afición náutica deportiva no sólo atañe económicamente a los vinculados directamente con el negocio sino que afecta a muchos sectores económicos

La afición náutico-deportiva en España esta viviendo un momento de gran crecimiento que se refleja en las cifras de facturación de los astilleros, en las de las escuelas náuticas, y en la insatisfecha y creciente demanda de amarres. No debemos despreciar el turismo nacional. Según el informe de Exceltur sobre la temporada 2003 gracias al tirón del mercado británico y el excepcional comportamiento del mercado español, con un 60% entre ambos, han salvado la temporada turística en España.

Desde un tiempo a esta parte se ha venido debatiendo en Baleares la necesidad de posicionarse como un espacio turístico de calidad. En este sentido, se han multiplicado los esfuerzos, desde todos los ámbitos de actuación, públicos y privados, para desarrollar segmentos turísticos diferentes y de mayor valor añadido que los tradicionales de sol y playa, con el objetivo último de diversificar la oferta turística existente y favorecer un desarrollo estable y más cualificado de la economía balear. Uno de los segmentos que se ha apuntado como potencialmente idóneo para cumplir los mencionados objetivos es el referente al de la industria náutico turística, a la cual muchas veces se le menciona con el nombre de turismo náutico. Esta industria, compuesta por un conjunto de actividades relacionadas con la práctica de la navegación, comprende un entramado de diferentes sectores tales como, puertos deportivos, hibernaje y mantenimiento, alquiler de barcos etc. que por las especiales características de las Islas, goza de una cierta tradición en Baleares.

Un filón sin aprovechar

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 mas de 8100 personas que equivale al 2,5 de la totalidad de los puestos de trabajo de la Isla. Ante estas cifras nada despreciables Hay que añadir que hasta el momento 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. Así, por ejemplo, el crecimiento del número de alumnos que se han presentado para obtener la titulación de patrón de embarcaciones de recreo en Palma ha se ha disparado en 80% El retrato de estas cifras muestra un sector que ajenos a la recesión por la caída del turismo reflejan uno incrementos que marcan el pulso del sector náutico nacional. En una reciente entrevista de este diario a D Jose Luis Zoreda, vicepresidente de Exceltur, 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 marcado nacional no han sufrido tanto la crisis.

Creadoras de riqueza

Las instalaciones náuticas son creadoras de infraestructuras con un efecto económico muy positivo: 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 o 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 está en consonancia.

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

Excesiva fiscalidad

Otro aspecto importante que condiciona negativamente el sector en España es la excesiva fiscalidad: en España la compra de una embarcación está asociada 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 sensiblemenete inferiores así, por ejempl,o 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 el "mantenimiento", con la tarifa T-0 que es un pago anual por la señalización marítima, que grava a las embarcaciones mayores de 7m, 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. 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 m" 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 estaremos arriesgando demasiado? ¿No estamos empujando a los nuestros a buscar mejores opciones?