



2. ESTUDIO DE MERCADO

La realización de un estudio económico completo de cualquier actividad empresarial conlleva la obligatoriedad de analizar, en una primera instancia, el mercado en que se desarrolla la misma, tanto a nivel de oferta como a nivel de demanda. En este caso concreto, se presenta un estudio de mercado que analiza la oferta y la demanda del sector náutico, primeramente en España y posteriormente, de manera más específica en las Islas Baleares, zona de ubicación del puerto deportivo de estudio.

A modo resumen, en España existen un total de 321 puertos deportivos, sin contabilizar los que están en construcción, que ofertan a los usuarios náuticos 107.000 puntos de amarres a lo largo de 7.880 kilómetros de litoral. Si se tiene en cuenta que la flota deportiva española ha experimentado incrementos sucesivos desde 1999, y que para el 2006 se esperan unas 262.000 embarcaciones matriculadas, se deduce que el sector de los puertos deportivos atraviesa un momento de falta de oferta, ya que, aunque muchas embarcaciones permanezcan en marinas secas o en remolques fuera del agua, lo cierto es que los puertos deportivos españoles no pueden alojar tantas embarcaciones, sobretodo durante la temporada alta, y ya sin incluir en estas cifras el volumen de embarcaciones extranjeras que llegan a nuestras costas en esta época del año.

Por su parte, en las islas Baleares se ofertan un total de 19.857 amarres, cifra que comparada con las 35.837 embarcaciones matriculadas en la Comunidad, evidencian un falta de oferta significativa. Por otro lado, se demuestra que la flota activa que puede afectar directamente a las islas Baleares es de 332.870 embarcaciones, con lo que se acentúa en mayor medida la necesidad inmediata de amarres. Cifras como estas son las responsables de la buena salud del sector náutico tanto a nivel nacional como en las Islas Baleares, generándose en esta última un volumen de negocio de 475 millones de euros anuales, lo que supone el 40 % del PIB industrial de las islas y el 2,8 del PIB total de la Comunidad, empleando a más de 8.100 personas, lo que equivale al 2,5 % de los puestos de trabajo totales.

A continuación, se presenta el estudio de mercado que servirá posteriormente de base para la realización de hipótesis de diferente índole en el estudio económico financiero del puerto objeto de estudio.

2.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR NÁUTICO. PRINCIPALES INDICADORES DE DEMANDA

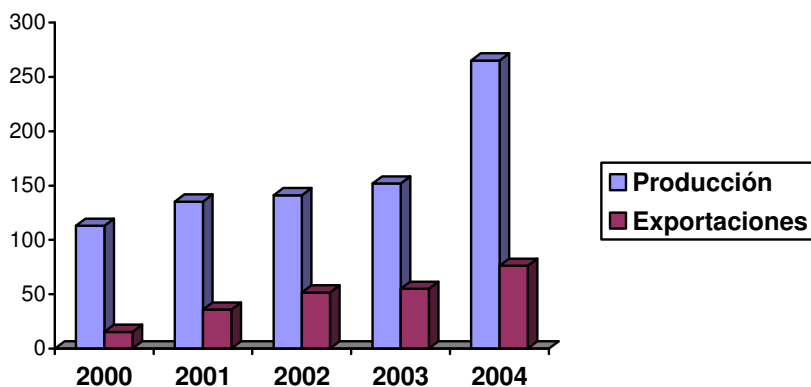
Para realizar el análisis del sector de la náutica deportiva en España nos basaremos en el último estudio publicado por ADIN (Asociación de Industrias Náuticas) [8], a través del cual podremos demostrar cómo el mercado se encuentra en una situación de falta de oferta de instalaciones debido, por un lado, al crecimiento progresivo de los deportes náuticos, y por otro a la lentitud de creación de nuevas instalaciones. Primeramente analizaremos el estado de la demanda de turismo náutico a partir de los indicadores más significativos del mismo como la producción de embarcaciones, importaciones-exportaciones, matriculaciones y número de títulos expedidos.

2.1.1 PRODUCCIÓN. EXPORTACIONES E IMPORTACIONES

En términos generales, el sector de la náutica deportiva en España tiene un crecimiento sostenido desde hace varios años. Tanto la producción como las exportaciones, en términos corrientes, se mantienen por encima del crecimiento del PIB del conjunto de la economía española (que en año el 2004 fue del 2,7%). En cambio, el promedio de crecimiento anual de la producción del sector durante el periodo 2000-2003 ha sido del 10,6 %. Por otro lado, el valor de la producción del sector para 2004 supone el 0,22% del PIB del conjunto de la industria española a precios de mercado del mismo año.

A nivel cuantitativo, destaca que **el valor de la producción del sector náutico español para el año 2004** (embarcaciones deportivas y de recreo, excepto neumáticas) asciende a un total de **265,2 millones de euros**, mientras que en el año anterior, la cifra estimada fue de 151,9 millones de euros.

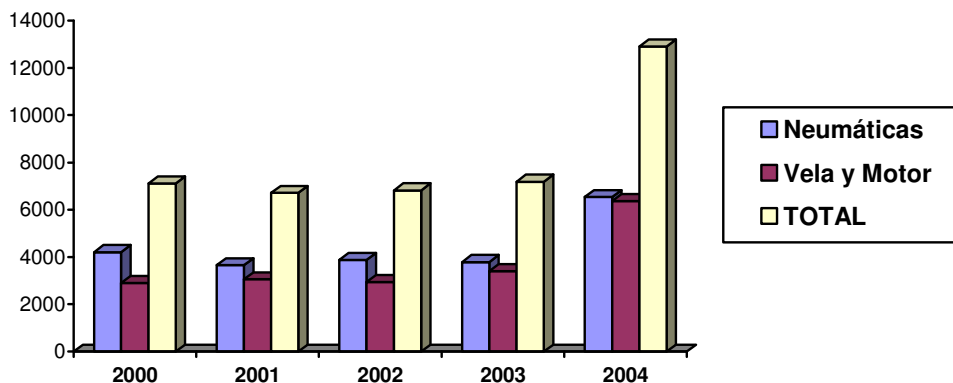
En cuanto a las exportaciones, la cifra total que se dispone corresponde al 2004 y asciende a 76,2 millones de euros, que representa el 28,7% del valor de la producción, y a su vez suponen un aumento del 38,6% sobre el volumen de exportaciones del año anterior. El total exportado son 9.664 unidades, de las cuales un 43% corresponden a embarcaciones de vela o motor (4.165 unidades, que significan el 65,4% de la producción), y el 56,9% a embarcaciones neumáticas (5.499 unidades exportadas, que son el 84,1% del total fabricado debido a que en este grupo hay grandes empresas que producen para el mercado mundial). Todo ello se refleja en la figura siguiente:



Fuente: ADIN

Figura n° 8: Evolución total de embarcaciones de vela y motor (cifras en millones)

El total de unidades producidas en España que representan esos 265,2 millones de euros son 12.909 embarcaciones, 6.537 neumáticas y el resto a vela o motor. El crecimiento con respecto al último año ha sido aproximadamente del 80%. La producción total se distribuye, por tanto, entre un 50,6% correspondiente a embarcaciones neumáticas, un 43,9% a embarcaciones de motor y el restante 5,4% a las de vela. Esta distribución es muy semejante a la de años anteriores, por lo tanto, se confirma la tendencia a la distribución casi equitativa entre embarcaciones neumáticas y las de motor y vela.



Fuente: ADIN

Figura n° 9: Producción española de embarcaciones 2000-2004

Si nos centramos ahora en la importaciones, durante el año 2004 el sector importó un total de 11.938 unidades, entre neumáticas, embarcaciones a motor y vela. Este total se distribuye entre un 77,4% de embarcaciones a motor y vela (que en unidades son 9.242) y un 22,9% de neumáticas (2.696 unidades). Estas cifras suponen un notable incremento del total de importaciones obtenido en años anteriores, especialmente en el apartado de embarcaciones a motor y a vela, mientras que la cifra de neumáticas importadas en el 2004 es un 13,1 % menor a la del año anterior. El valor económico estimado de las importaciones del año 2004 asciende, debido al incremento de las importaciones de embarcaciones de motor, a 456,83 millones de euros. Como dato importante, el aumento

de unidades de embarcaciones a motor corresponde especialmente a los segmentos de esloras más pequeñas, hecho que nos da una idea de la popularización progresiva de los deportes náuticos entre capas sociales cada vez más extensas.

Con lo datos aportados hasta ahora, ya podemos extraer una idea general de la demanda de actividades náuticas del sector. A continuación profundizaremos en el mismo analizando la flota de embarcaciones del Estado, su evolución en los últimos años y su distribución demográfica.

2.1.2 MATRICULACIONES

Del análisis de las matriculaciones de embarcaciones de recreo (Listas 6ª y 7ª) en España, se obtiene que durante el año 2004 el número de altas fue de 12.825 (Figura nº 10), de las cuales 11.582 correspondían a embarcaciones a motor y 1.243 a embarcaciones de vela. Estas cifras representaron un aumento de 632 altas más con respecto el año anterior, es decir, un aumento del 5,4%.

Los datos confirman las hipótesis de crecimiento anual de altas, que se había estimado ya hacía varios años en aproximadamente unas 12.000 anuales (Figura nº 111). Teniendo en cuenta esta cifra y los incrementos anuales, podemos estimar que la flota total de embarcaciones de recreo en España para el año 2004 la constituyen aproximadamente unas 240.000 embarcaciones (4,8% más que el año anterior).

A partir de las altas de matriculaciones facilitadas por el Registro Marítimo Central, se presentan las siguientes tablas:



MATRICULACIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO (Listas 6ª y 7ª)											
AÑO 2004 (Unidades por esloras y medio de propulsión)											
Provincia Marítima	TOTAL	Listas 6ª y 7ª									
		Propulsión a vela					Propulsión a motor				
		Eslora (m)					Eslora (m)				
		< 7,5	7,5 a 12	12 a 15	> 15	Total	< 7,5	7,5 a 12	12 a 15	> 15	Total
San Sebastián	141	6	5	1	0	12	125	4	0	0	129
Bilbao	263	7	21	3	0	31	220	9	3	0	232
Santander	336	16	17	2	1	36	278	19	2	1	300
Gijón	218	7	14	3	1	25	175	13	5	0	193
Avilés	9	3	0	0	0	3	6	0	0	0	6
Burela/Lugo	60	3	1	0	0	4	56	0	0	0	56
Ferrol	96	6	2	2	0	10	82	3	0	1	86
A Coruña	408	13	16	4	0	33	352	20	1	2	375
Villagarcía	137	5	0	1	0	6	121	9	1	0	131
Vigo	511	18	32	4	2	56	397	46	5	7	455
Huelva	374	3	11	4	0	18	341	12	2	1	356
Sevilla	356	5	17	4	0	26	313	15	2	0	330
Cádiz	477	4	36	9	0	49	394	29	4	1	428
Algeciras	141	2	6	0	0	8	94	24	11	4	133
Málaga	699	3	25	9	2	39	613	37	5	5	660
Granada	242	0	0	0	0	0	227	14	1	0	242
Almería	438	5	24	3	0	32	386	20	0	0	406
Cartagena	781	48	47	7	3	105	621	48	4	3	676
Alicante	984	26	86	43	1	156	676	115	22	15	828
Valencia	459	9	51	16	1	77	338	35	7	2	382
Castellón	165	3	11	1	0	15	141	8	1	0	150
Tarragona	460	6	8	0	2	16	400	31	3	10	444
Barcelona	1017	9	162	42	8	221	657	92	19	28	796
Palamós	1240	14	46	9	0	69	1027	120	12	12	1171
Baleares	1690	10	93	50	6	159	1241	222	38	30	1531
Tenerife	464	2	11	4	0	17	422	21	2	2	447
Las Palmas	601	4	5	7	0	16	537	38	5	5	585
Ceuta	34	0	1	1	0	2	28	1	1	2	32
Melilla	24	0	1	1	0	2	18	4	0	0	22
TOTALES	12825	237	749	230	27	1243	10286	1009	156	131	11582

Fuente: ADIN con datos facilitados por la D.G.M.M.

Figura nº 10: Matriculación de embarcaciones de recreo para el año 2004

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA DE EMBARCACIONES RECREATIVAS POR PROVINCIAS MARÍTIMAS. Años 2003 y 2004. (Unidades)							
Provincia Marítima	Altas 2003			Altas 2004			Variación 2003-2004
	Lista 6ª	Lista 7ª	Total	Lista 6ª	Lista 7ª	Total	
San Sebastián	4	135	139	-	-	141	2
Bilbao	22	222	244	-	-	263	19
Santander	7	299	306	-	-	336	30
Gijón	10	144	154	-	-	218	64
Avilés	1	18	19	-	-	9	-10
Burela	2	57	59	-	-	60	1
El Ferrol	2	74	76	-	-	96	20
A Coruña	19	253	272	-	-	408	136
Villagarcía	3	284	287	-	-	137	-150
Vigo	38	484	522	-	-	511	-11
Huelva	9	370	379	-	-	374	-5
Sevilla	19	257	276	-	-	356	80
Cádiz	34	366	400	-	-	477	77
Algeciras	13	147	160	-	-	141	-19
Málaga	87	655	742	-	-	699	-43
Motril	3	166	169	-	-	242	73
Almería	21	372	393	-	-	438	45
Cartagena	70	719	789	-	-	781	-8
Alicante	105	761	866	-	-	984	118
Valencia	32	449	481	-	-	459	-22
Castellón	10	132	142	-	-	165	23
Tarragona	42	388	430	-	-	460	30
Barcelona	120	810	930	-	-	1017	87
Palamós	150	1026	1176	-	-	1240	64
Baleares	232	1382	1614	-	-	1690	76
Tenerife	35	450	485	-	-	464	-21
Las Palmas	37	586	623	-	-	601	-22
Ceuta	0	18	18	-	-	34	16
Melilla	0	22	22	-	-	24	2
TOTAL	1.127	11.046	12.173	-	-	12.825	652

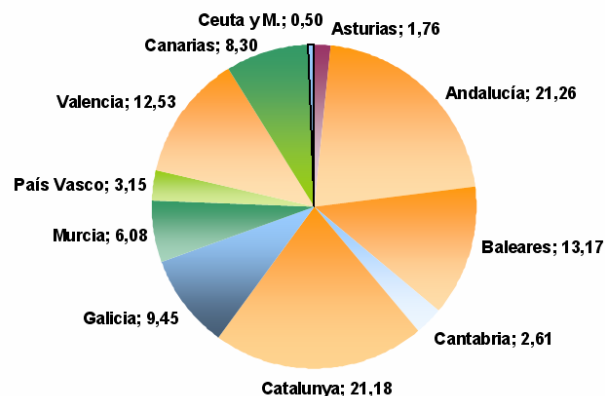
Nota: La lista 6ª corresponde a Charters y la 7ª a embarcaciones de recreo.
Fuente: ADIN con datos del Registro Marítimo Central de Buques

Figura nº 11: Evolución de la flota de embarcaciones recreativas por provincias marítimas entre los años 2003 y 2004

Agrupando los datos de las dos tablas anteriores, se pueden presentar las matriculaciones por Comunidades Autónomas.

CCAA	Matriculaciones	%S/Total
País Vasco	404	3,15
Cantabria	336	2,62
Asturias	227	1,77
Galicia	1.212	9,45
Andalucía	2.727	21,26
Murcia	781	6,09
C. Valenciana	1.608	12,54
Cataluña	2.717	21,19
Baleares	1.690	13,18
Canarias	1.065	8,30
Ceuta y Melilla	58	0,45
TOTAL	12.825	100,00

Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).



Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

Figura nº 12: Matriculaciones en España por Comunidades Autónomas

De la figura podemos concluir que el mayor número de matriculaciones realizadas en nuestro país se encuentran en Andalucía y Cataluña. Lógico en cierta medida por ser las comunidades con más extensión litoral del país.

Aunque no se dispongan de los datos específicos de la lista 6ª y 7ª para el año 2004, se constata un crecimiento importante en la matriculación de embarcaciones charter, que pone de manifiesto el crecimiento de la inversión de las empresas dedicadas a esa actividad, lo que obedece sin duda a una demanda existente que aún no está cubierta; en otras palabras, las actividades náuticas se hacen realmente asequibles para la mayoría de la población cuando no es necesario ser el propietario de la embarcación, sino que basta con alquilarla por unos días, eliminando así los costes de mantener la embarcación amarrada o varada todo el año, de mantenerla, etc.

Otro dato importante y muy utilizado para reflejar la situación del sector náutico en España en comparación con el resto de países competidores es el ratio de número de personas por embarcación. Según datos de ICOMIA, *International Council of Marine Industry Associations*, en España la proporción es de 176 personas por cada embarcación existente (Población de 2004). Es un dato significativo, ya que permite comprobar que se está lejos de niveles de los países del entorno como Francia, con 48 personas por embarcación, o Italia, con 72 personas por embarcación.

En Europa, los países con un menor número de personas por embarcación son los países nórdicos, como Noruega (6 personas por embarcación), Finlandia (7 personas) y Suecia (7 personas). En sentido contrario, los países con un número más elevado de personas por embarcación son Bélgica (687 personas por embarcación) y Portugal (398 personas por embarcación).

PAÍS	HAB / EMB	
UNIÓN EUROPEA	Finlandia	7
	Suecia	7
	Holanda	10
	Dinamarca	14
	Reino Unido	39
	Francia	48
	Italia	72
	Grecia	107
	Irlanda	171
	España	176
	Alemania	202
	Austria	200
	Portugal	398
Bélgica	687	
OTROS PAISES	Nueva Zelanda	6
	Canadá	15
	U.S.A.	17
	Australia	182
	Argentina	352
	Japón	346

Fuente: ADIN con datos de ICOMA.

Figura nº 13: Habitantes por embarcación en países de la Unión Europea y otros

2.1.3 TÍTULOS EXPEDIDOS PARA EL GOBIERNO DE EMBARCACIONES

La concesión de títulos que habilitan para el gobierno de embarcaciones es otro indicador básico para estudiar la demanda de actividades náuticas de una población. Previamente a su análisis se describe la tipología de los mismos.

Los títulos concedidos actualmente en España son los siguientes:

1. Capitán de Yate: cualquier embarcación. Sin alcance límite.
2. Patrón de Yate: embarcaciones de hasta 20 metros de eslora. Hasta 60 millas de la costa.
3. Patrón de embarcación de recreo: para barcos de hasta doce metros de eslora. Puede navegar hasta doce millas e interinsular en archipiélagos.
4. Patrón de navegación básica: para embarcaciones de hasta ocho metros de eslora a vela y seis a motor. Puede navegar hasta cuatro millas de la costa.

Los títulos son expedidos por las comunidades autónomas, y a lo largo del año 2004 se ha experimentado un ligero decrecimiento como se refleja en la figura siguiente. A pesar de ello, analizando la evolución de los últimos años, el dinamismo y la tendencia positiva de la actividad y la demanda de títulos para embarcaciones de recreo se mantienen en el conjunto del sector, si bien debe contextualizarse en un marco económico general de reducción o estancamiento del ritmo de expansión del consumo privado de particulares y familias.

TÍTULOS PARA EL GOBIERNO DE EMBARCACIONES DE RECREO EMITIDOS Año 2004 y comparación con el 2003.							
COMUNIDAD AUTÓNOMA	TOTAL 2003 % s/. Total	Patrón de nav.básica	Patrón emb. recreo	Patrón de Yate	Capitán de Yate	TOTAL 2004 % s/. Total	Variación 2003-04 (unidades)
<i>Asturias</i>	359	57	276	25	1	359	0
% s/ total Comunidad	0,88	15,88	76,88	6,96	0,28	1,96	0
<i>Andalucía</i>	3022	573	1.010	147	7	1.737	-1.285
% s/ total Comunidad	7,37	32,99	58,15	8,46	0,41	4,63	-42,52%
<i>Baleares</i>	4.225	165	1.742	195	10	1.939	-2.286
% s/ total Comunidad	10,3	8,51	89,84	10,06	0,52	5,17	-54,11%
<i>Canarias</i>	2.594	633	1.765	189	45	2.610	16
% s/ total Comunidad	6,33	24,25	67,62	7,24	1,72	6,96	0,62%
<i>Cantabria</i>	820	136	664	127	17	944	124
% s/ total Comunidad	2	14,41	70,34	13,45	1,8	2,52	15,12
<i>Catalunya</i>	9.613	2.111	6.390	1.250	257	10.008	395
% s/ total Comunidad	23,44	21,09	63,85	12,49	2,57	26,7	4,11%
<i>Ceuta</i>	205	23	202	22	2	249	44
% s/ total Comunidad	0,5	9,24	81,12	8,84	0,80-	0,66	21,46%
<i>Galicia</i>	3.260	815	2.821	441	180	4.257	997
% s/ total Comunidad	7,95	19,14	66,27	10,36	4,23	11,36	30,58%
<i>Melilla</i>	85	25	76	7	0	108	23
% s/ total Comunidad	0,21	23,15	70,37	6,48	-	0,29	27,06%
<i>Murcia</i>	1.388	256	1.063	60	9	1.388	-
% s/ total Comunidad	3,39	18,44	76,59	4,32	0,65	3,7	-
<i>País Vasco</i>	2.620	138	1.733	261	51	2.183	-437
% s/ total Comunidad	6,39	6,32	79,39	11,96	2,34	5,82	-16,68%
<i>Com. Valenciana</i>	3.929	531	1.759	450	56	2.796	-1.133
% s/ total Comunidad	9,58	18,99	62,91	16,09	2	7,46	-28,84%
<i>Madrid y otras (sin competencia transferida)</i>	8.883	1.108	5.649	1.552	592	8.901	18
% s/ total Comunidad	21,66	12,45	63,46	17,44	6,65	23,75	0,20%
TOTAL	41.003	6.571	24.954	4.726	1.228	37.479	-3.524
% s/ TOTAL	100%	17,53	66,58	12,61	3,28	100%	-8,59%

Fuente: ADIN (Asociación de Industrias Náuticas)

Figura nº 14: Títulos emitidos para el gobierno de embarcaciones en el año 2004 y comparación con el año 2003

Durante el 2004 se **emitieron un total de 37.479 títulos** (sin considerar los de motos acuáticas). Esta cifra supone un descenso del 8,59% respecto a la del año 2003, y en valores absolutos son 3.524 títulos menos.

La distribución por categorías mantiene la preponderancia del Patrón de Embarcaciones de Recreo (P.E.R.), que representa el 66,6% del total (24.954 títulos emitidos). A continuación, con mucha menos importancia sobre el total, se sitúan los títulos de Patrón de Navegación Básica (17,5%) y de Patrón de Yate (12,6%). Respecto a la distribución de

años anteriores, se puede apuntar la tendencia a la disminución de los títulos de navegación básica y al aumento de los P.E.R.

Por Comunidades Autónomas, destaca por un lado, que Cataluña sigue siendo la primera en la emisión de títulos, con un 26,7% del total de 2004, un 4,11% más que en el año anterior y por otro el incremento del 30,6% de los títulos emitidos en Galicia, Comunidad que pasa de representar el 7,9% del total de 2003 al 11,4% del año 2004, lo que refleja la clara apuesta que está haciendo esta comunidad por este sector. La evolución registrada también revela una clara localización de los usuarios en el arco mediterráneo, aunque es importante destacar el número de usuarios procedente de Madrid, que ha ido creciendo en los últimos años, siendo superado únicamente por la población de Cataluña.

2.1.4 LICENCIAS NÁUTICO-DEPORTIVAS Y CLUBES NÁUTICOS

Las licencias concedidas son un importante indicador de la práctica de los deportes náuticos. En el siguiente cuadro se puede observar la evolución de las licencias concedidas en los diferentes deportes náuticos en estos últimos años.

EVOLUCIÓN DE LAS LICENCIAS CONCEDIDAS EN CADA UNA DE LAS FEDERACIONES. 2001-2004.						
FEDERACIÓN	Nº LICENCIAS				% s/ total 2004	Variación 04/03
	2001	2002	2003	2004		
AC. SUBACUÁTICAS	34.857	43.816	43.170	44.062	19,9	2,07
ESQUÍ NÁUTICO	1.204	980	893	1.157	0,5	29,56
MOTONÁUTICA	794	1.832	907	1.937	0,8	13,56
PIRAGÜISMO	7.970	12.718	21.455	27.574	12,5	28,52
REMO	6.232	7.215	6.326	7.834	3,5	23,8
VELA	44.797	50.742	40.999	45.272	20,5	10,4
Subtotal	95.854	117.303	113.750	127.836	57,7	12,3
PESCA	91.686	92.592	93.262	92.689	42	-0,62
TOTAL	187.540	209.895	207.012	220.525	100	6,53

Fuente: ADIN

Figura nº 15: Evolución de las licencias concedidas por las federaciones náuticas entre los años 2001-2004

Según los últimos datos de los que se dispone, correspondientes al 2004, el total de licencias concedidas fue de 220.525, lo que supone un 6.5% de incremento con respecto el año anterior. En este sentido, comentar que las licencias concedidas por las distintas federaciones va en aumento año a año, hecho que demuestra la progresiva popularización de los deportes náuticos. Entre ellos, los que más practicantes tienen son la pesca, la vela y las actividades subacuáticas.

Para finalizar el análisis de los indicadores de demanda de actividades náuticas, se implementan a título informativo los datos acerca de la evolución de los clubes federados en deportes náuticos.

EVOLUCIÓN DE LOS CLUBES PARA CADA UNA DE LAS FEDERACIONES. 2001-2004.						
FEDERACIÓN	Nº CLUBES				% s/ total 2004	Variación 04/03
	2001	2002	2003	2004		
AC. SUBACUÁTICAS	1.132	1.203	1.256	1.303	30,8	3,74
ESQUÍ NÁUTICO	62	40	39	37	0,8	-5,13
MOTONÁUTICA	196	202	199	186	4,3	-6,53
PIRAGÜISMO	288	301	342	360	8,5	5,26
REMO	234	260	259	262	6,1	1,16
VELA	402	402	433	464	10,9	7,16
Subtotal	2.314	2.408	2.528	2.612	61,7	3,32
PESCA	1.452	1.467	1.444	1.617	38,3	11,98
TOTAL	3.766	3.875	3.972	4.229	100	6,47

Fuente: ADIN

Figura nº 16: Evolución de los clubes náuticos de cada una de las federaciones entre los años 2001-2004

En el año 2004 el número total de clubes federados en deportes náuticos fue de 4.229, tras un incremento del 6,5% respecto el 2003. Los más numerosos fueron los de Pesca (1.617), seguidos de las Actividades Subacuáticas (1.303), motivo por el cual el número de licencias concedidas de ambos deportes es el más elevado del sector.

2.1.5 DEMANDA POTENCIAL EN LAS ISLAS BALEARES

A partir de la flota de embarcaciones para el año 2004 existente en España, se puede establecer una hipótesis de la flota de embarcaciones para el año 2006, utilizando el ratio de crecimiento anual de la flota, establecido en un 4,8 %, valor que se ha mantenido prácticamente constante en los últimos años.

De este modo, según se refleja en la tabla siguiente, se obtiene una previsión de 262.000 embarcaciones para el año 2006, a partir de la cual, se puede establecer que la flota activa española con influencia en las Islas Baleares será 164.370 embarcaciones, a partir de la suma de la flota de las provincias del arco mediterráneo. Esta hipótesis no desvincula al resto de la flota española de una posible influencia en las Islas Baleares, pero puesto que esta probabilidad es pequeña, se ha preferido estar del lado de la seguridad.

FLOTA DE EMBARCACIONES RECREATIVAS POR PROVINCIAS MARÍTIMAS (Unidades)					
Provincia Marítima	2004	Hipótesis 2006	Provincia Marítima	2004	Hipótesis 2006
San Sebastián	4.026	4.422	Motril	2.277	2.501
Bilbao	5.658	6.215	Almería	8.897	9.772
Santander	5.341	5.866	Cartagena	11.637	12.780
Gijón	2.561	2.813	Alicante	16.330	17.935
Avilés	614	674	Valencia	9.591	10.534
Burela	953	1.047	Castellón	2.983	3.276
El Ferrol	1.741	1.912	Tarragona	7.955	8.737
A Coruña	6.434	7.066	Barcelona	20.570	22.592
Villagarcía	4.802	5.274	Palamós	23.456	25.762
Vigo	10.777	11.836	Baleares	32.630	35.837
Huelva	4.785	5.256	Tenerife	8.950	9.830
Sevilla	5.690	6.250	Las Palmas	11.832	12.995
Cádiz	7.923	8.702	Ceuta	1.807	1.984
Algeciras	4.924	5.408	Melilla	974	1.070
Málaga	12.416	13.637	TOTAL	238.535	261.984

Fuente: ADIN y elaboración propia

Figura nº 17: Flota de embarcaciones recreativas por provincias marítimas en el año 2004 y previsión para el año 2006

Dada la ubicación de las Islas Baleares, existen otras flotas, aparte de la española, que pueden influir o ser atraídas, siendo Francia el foco emisor más importante para el archipiélago. En el año 2002, se calculaba que la flota francesa alcanzaba una cifra de 750.000 embarcaciones, siendo la más numerosa de Europa. Del total, se consideraba que la flota activa real era de 435.000 embarcaciones, habiendo unas 315.000 con esloras superiores a los 6 metros. Sabiendo que el crecimiento anual de la flota francesa para embarcaciones con esloras superiores a 6 m es del 1,7%, se puede aproximar la flota activa para el 2006 hasta la cifra de 337.000 embarcaciones.

Por otro lado, se puede considerar que alrededor del 50 % de esta flota puede afectar al archipiélago balear, con lo que el volumen final de embarcaciones francesas influyentes en las Islas se reduciría hasta 168.500 embarcaciones.

A partir de aquí, se puede establecer una **demanda potencial** que afecta directamente a las Islas Baleares. Sumando la flota española del arco mediterráneo (164.370) y la flota activa francesa potencialmente influyente (168.500) se obtienen un total de **332.870 embarcaciones**, de las cuales 35.837 son embarcaciones matriculadas directamente en las islas Baleares. Estos datos serán de especial importancia para realizar una hipótesis de ocupación en el puerto de estudio, una vez se haya analizado la oferta de amarres en España, en las Islas Baleares y en concreto, en la isla de Ibiza.

2.1.6 ANÁLISIS DE LOS NIVELES DE OCUPACIÓN DE AMARRES EN LAS ISLAS BALEARES

El análisis de los niveles de ocupación de amarres según temporada Baja, Media o Alta, es un estudio fundamental para poder establecer una previsión realista acerca de los ingresos futuros del puerto deportivo de estudio. Una previsión desacertada puede

desencadenar la ruina de la inversión, de ahí la importancia de conocer los niveles reales de ocupación actuales en las Islas Baleares, y cómo afecta la estacionalidad de este sector a los mismos.

Para el análisis de de los niveles de ocupación anual, nos hemos basado en los datos presentados por la Confederación de Asociaciones Empresariales de Baleares (CAEB) y por el Instituto de Estrategia Turística (INESTUR) para el año 2003, dado que no existen estudios de ocupación más recientes que evalúen la totalidad de los Puertos Deportivos de las Islas Baleares. Los niveles de ocupación de referencia de estos estudios se presentan en la tabla siguiente, siendo valores medios de ocupación mensual de amarres base y amarres transeúntes:

Ocupaciones Islas Baleares AÑO 2003	BAJA			
	Enero	Febrero	Marzo	Abril
Eslora < 10 m	51,4	51,3	53,1	64,8
10 m < E < 15 m	60,5	60,3	64,4	70,9
E > 15 m	67,0	66,4	67,5	70,5

Ocupaciones Islas Baleares AÑO 2003	MEDIA		ALTA	
	Mayo	Junio	Julio	Agosto
Eslora < 10 m	69,1	84,0	92,9	96,2
10 m < E < 15 m	76,1	86,8	95,0	98,0
E > 15 m	78,0	87,9	93,8	97,5

Ocupaciones Islas Baleares AÑO 2003	MEDIA	BAJA		
	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Eslora < 10 m	78,1	63,7	53,2	50,8
10 m < E < 15 m	86,1	74,4	64,7	60,5
E > 15 m	85,5	80,5	71,4	69,0

Fuente: Inestur (Instituto de Estrategia Turística)

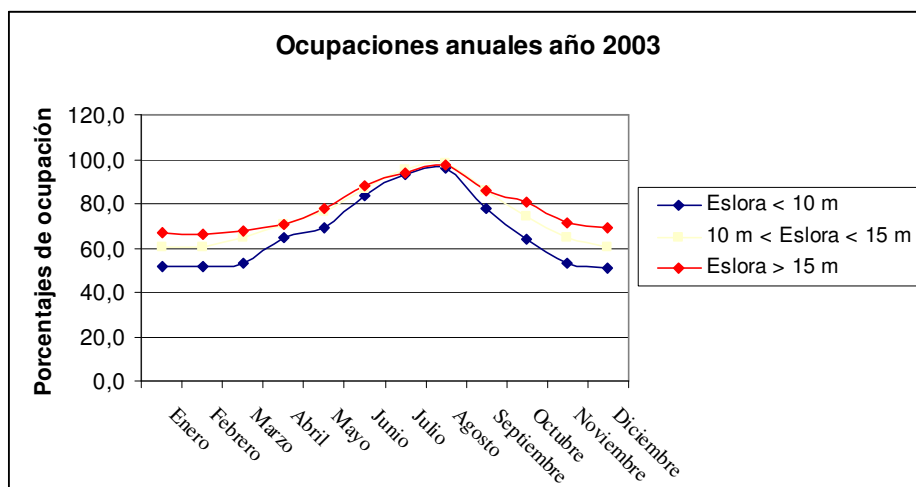


Figura n° 18: Evolución anual de la ocupación de los puertos deportivos en las Islas Baleares según eslora para el año 2003

A partir de la información anterior se pueden establecer las ocupaciones promedio, según la temporada anual:

Ocupaciones promedio (%)	ALTA	MEDIA	BAJA
Eslora < 10 m	94,55	77,07	55,47
10 m < E < 15 m	96,50	83,00	65,10
E > 15 m	95,65	83,80	70,33
	95,57	81,29	63,63

Fuente: Elaboración propia

Figura nº 19: Ocupaciones promedio en los puertos deportivos de las Islas Baleares según temporada anual

Tomando estos datos como referencia, se puede establecer una hipótesis coherente de ocupación para el año 2006 y posteriores, atendiendo al continuo crecimiento del sector náutico, sobretodo de la demanda, y la gran diferencia que existe entre ésta y la oferta en el ámbito de las Islas Baleares. Se puede constatar que los valores reflejados en la tabla siguiente son, en gran medida, conservadores, pues se conoce que en temporada alta y en algunos casos, en temporada media, las ocupaciones de los puertos en las Islas Baleares son del 100 %. Aún así, se considera que es una aproximación suficientemente contrastada que servirá de base para establecer una previsión de ocupación en el estudio económico del puerto objeto de estudio de este trabajo.

Previsión de ocupación 2006 (%)	ALTA	MEDIA	BAJA
Amarres Base	100	95	85
Amarres Transeúntes	96	75	45
Promedio total	98	85	65

Fuente: Elaboración propia

Figura nº 20: Previsión de ocupación para el año 2006 en los puertos deportivos de las Islas Baleares según temporada anual

Se puede observar como la estacionalidad del sector náutico provoca que los niveles de ocupación en temporada baja sean inferiores a los de temporada alta, sobretodo para amarres transeúntes. Dicha estacionalidad afecta en menor proporción a los amarres base, cosa coherente, por ser amarres con contratos de cesión de uso superiores a los 6 meses, y en muchos casos por todo el periodo de concesión de la instalación náutica.

En definitiva podemos concluir que el sector náutico en España, y en concreto en las Islas Baleares, se encuentra en un momento de fuerte crecimiento, indicado por una fuerte cantidad de producción e importación de embarcaciones, así como por unas elevadas cifras de matriculación de las mismas. Además, la existencia de un creciente número de particulares que deciden obtener el título para el gobierno de embarcaciones, con el esfuerzo, tiempo y dinero que ello representa, viene a confirmar el auge del sector. De todo ello hay que inferir la conclusión de que existe una creciente flota deportiva, gran parte de ella compuesta por embarcaciones chárter, que necesita de un amarre y de los servicios que los puertos deportivos han de suministrarles. Por todo ello resulta de interés analizar la situación general de los puertos en España.

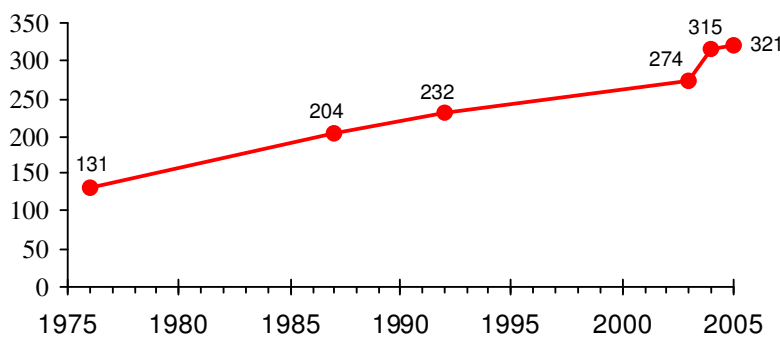
2.2 ANÁLISIS DE LA OFERTA DE INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS

2.2.1 ANÁLISIS DE LA OFERTA EN ESPAÑA

2.2.1.1 Evolución de las instalaciones y N° de amarres para uso deportivo y recreativo

Como ya se había comentado, la oferta de instalaciones náutico-deportivas en España alcanza los 321 puertos o dársenas para uso deportivo o recreativo y los casi 107.000 amarres, que se reparten a lo largo de los 7.880 kilómetros de costa del litoral español.

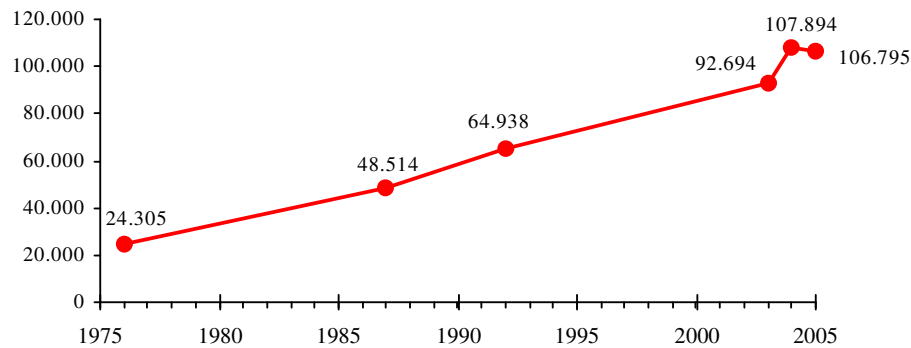
Se constata que el crecimiento del número de estas instalaciones ha sido progresivo durante las últimas décadas, debido a la velocidad de crecimiento de la demanda de estas instalaciones, como se ha podido ver en el apartado anterior. Cabe esperar que este crecimiento no se estanque, pues según información de las diferentes C.C.A.A. se tiene previsto la creación de más instalaciones.



Fuente: ADIN // G.M.M. Consultores Turísticos

Figura n° 21: Evolución del número de puertos deportivos en España entre el 1976 y 2005

Frente al aumento del número de puertos e instalaciones reflejado en la figura anterior, el número total de amarres para uso deportivo y recreativo en el litoral español ha experimentado una ligera disminución con respecto al último año después de haber crecido de forma continua durante los últimos años. Una diferencia que se cifra en unos 1.100 amarres. La razón de este decremento viene simplemente del reajuste en el cálculo del número de amarres de los puertos e instalaciones para uso deportivo que han realizado algunas Comunidades Autónomas y también motivados por cambios de uso en otras instalaciones. La evolución se refleja en la figura siguiente:



Fuente: ADIN // G.M.M. Consultores Turísticos

Figura nº 22: Evolución del número de amarres en España entre el 1976 y 2005

Por otra parte, se encuentran en desarrollo varios puertos que proporcionarán una solución para el problema de los amarres que existen en numerosos puntos del litoral, sobre todo en los destinos turísticos más frecuentados por el deportista náutico. Las cifras que se presentan aquí no incluyen estos futuros amarres, pero es importante tenerlo en cuenta.

A nivel europeo, España se encuentra en el grupo de países europeos que más oferta de instalaciones disponen. La proporción entre el número de habitantes y los amarres existentes en nuestro país y en el resto de países europeos litorales es un buen indicador para ilustrar esta situación con respecto al marco europeo.

Según la tabla que se muestra a continuación, la proporción nacional de 404 habitantes por amarre sitúa a España en una posición intermedia con respecto a la media de países europeos recogidos, con aproximadamente, la sexta posición. Este dato es importante porque, a pesar de no encontrarnos en la cabeza de la lista, si estamos en la zona alta y con bastante diferencia de países que son directamente competidores nuestros dentro del área mediterránea, como pueden ser Italia, Grecia o incluso Turquía y Croacia.

PROPORCIÓN DE HABITANTES POR AMARRE Y CC.AA. (2005)	
CC.AA. España	Habitantes por amarre
Cataluña	250,42
Baleares	49,38
C. Valenciana	256,45
Murcia	227,74
Andalucía	569,61
Canarias	265,09
Galicia	409,01
Asturias	728,96
Cantabria	178,96
País Vasco	438,58
TOTAL ESPAÑA	404,49

Fuente: ADIN

Figura nº 23: Proporción de habitantes por amarre y Comunidad Autónoma para el año 2005

2.2.1.2 Distribución de los puertos e instalaciones deportivas

Cerca de dos terceras partes de los puertos en España se sitúan en el arco mediterráneo, 200 en concreto, lo que supone el 62,3% de la oferta. Los 121 restantes están en las comunidades españolas bañadas por el Atlántico y el mar Cantábrico, representando el 37,7 % de la oferta restante.

PUERTOS E INSTALACIONES NAUTICAS POR ÁREAS MARÍTIMAS. 2005		
Área Marítima	Puertos	% sobre total
Mediterráneo	200	62,3
Atlántico / Cantábrico	121	37,7
TOTAL	321	100

Fuente: ADIN // G.M.M. Consultores Turísticos

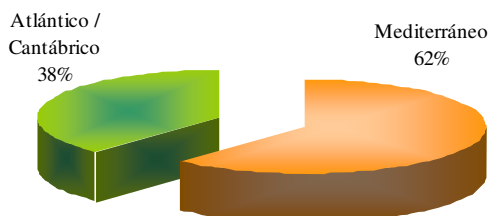


Figura nº 24: Puertos e instalaciones náuticas por áreas marítimas

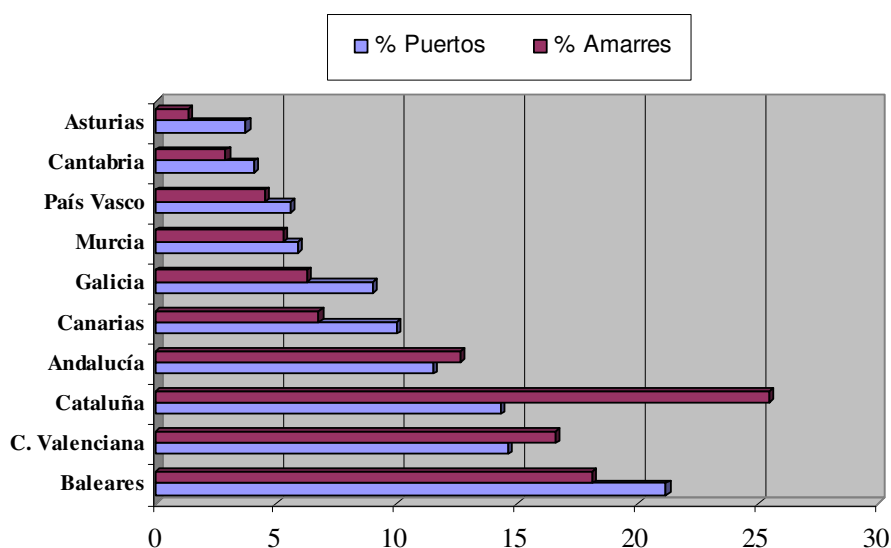
La distribución, tanto de los puertos e instalaciones como del número de amarres, por Comunidades Autónomas se refleja en la siguiente tabla. Se puede observar como las comunidades de Cataluña, Baleares, Valencia y Andalucía aglutinan prácticamente la mayor parte de puertos e instalaciones y amarres ofertados, 62% y 72% sobre el total respectivamente.

PUERTOS DEPORTIVOS Y Nº DE AMARRES POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS					
COMUNIDAD AUTÓNOMA	Puertos		Amarres		Amarres/Puerto
	Nº	%	Nº	%	
Baleares	68	21,18	19.342	18,11	284,4
C. Valenciana	47	14,64	17.716	16,59	376,9
Cataluña	46	14,33	27.208	25,48	591,5
Andalucía	37	11,53	13.496	12,64	364,8
Canarias	32	9,97	7.226	6,77	225,8
Galicia	29	9,03	6.726	6,3	231,9
Murcia	19	5,92	5.685	5,32	299,2
País Vasco	18	5,61	4.823	4,52	267,9
Cantabria	13	4,05	3.100	2,9	238,5
Asturias	12	3,74	1.473	1,38	122,8
TOTAL	321	100	106.795	100	300,4

Fuente: ADIN // G.M.M. Consultores turísticos

Figura nº 25: Puertos deportivos y número de amarres por Comunidades Autónomas

En cuanto al número de puertos se refiere, en primer lugar destaca Baleares con 68 puertos, lo que representa el 21% de la oferta nacional. A continuación le sigue Valencia con 47 puertos y un 15% sobre el total, y Cataluña con 46 puertos y también un 15% sobre el total. Hay que esperar hasta la sexta posición para encontrar una comunidad del litoral Atlántico que es Galicia con 29 puertos, lo que le otorga el 9% sobre el total nacional.



Fuente: elaboración propia en base a datos de ADIN

Figura nº 26: Distribución de puertos y amarres por Comunidades Autónomas, en porcentaje para el año 2005

Si analizamos la oferta en función del número de amarres que presenta cada Comunidad Autónoma, el primer puesto lo ocupa Cataluña, con 27.200 amarres, lo que supone un 25% del total nacional y que su ratio de amarres por puerto sea la más elevada casi alcanzando la cifra de 600. A continuación se sitúa Baleares con 19.300 amarres, lo que representa un 18% del total. La primera comunidad litoral atlántica que aparece vuelve a ser Galicia con 6.700 amarres, el 6% del total.

Volviendo a la proporción entre el número de habitantes y los amarres de una zona como indicador de desarrollo del sector náutico, a nivel nacional, es posible diferenciar a las comunidades en tres grupos, de acuerdo a este indicador de desarrollo del sector náutico:

- Comunidades con un desarrollo bajo. Este es el caso, de Asturias y Andalucía con 729 y 569 habitantes por amarre, respectivamente; que se encuentran todavía muy lejos de la media española.
- Comunidades con un desarrollo medio. Son aquellas con una proporción de habitantes por amarre de 438 a 250. Se incluyen: País Vasco, Galicia, Canarias, C. Valenciana, Región de Murcia y Cataluña.
- Comunidades con un desarrollo alto. Este es el caso únicamente de Baleares que, con 49 habitantes por amarre, se sitúa a la cabeza del escenario nacional y en comparación con el marco europeo por delante de países como Dinamarca u Holanda.

PROPORCIÓN DE HABITANTES POR AMARRE EN EUROPA	
Países Europeos	Habitantes por amarre
Dinamarca	58
Holanda	70
U.K.	293
Francia	387
España	404
Italia	955
Grecia	1.387
Portugal	2.106
Bélgica	2.517

Fuente: ADIN

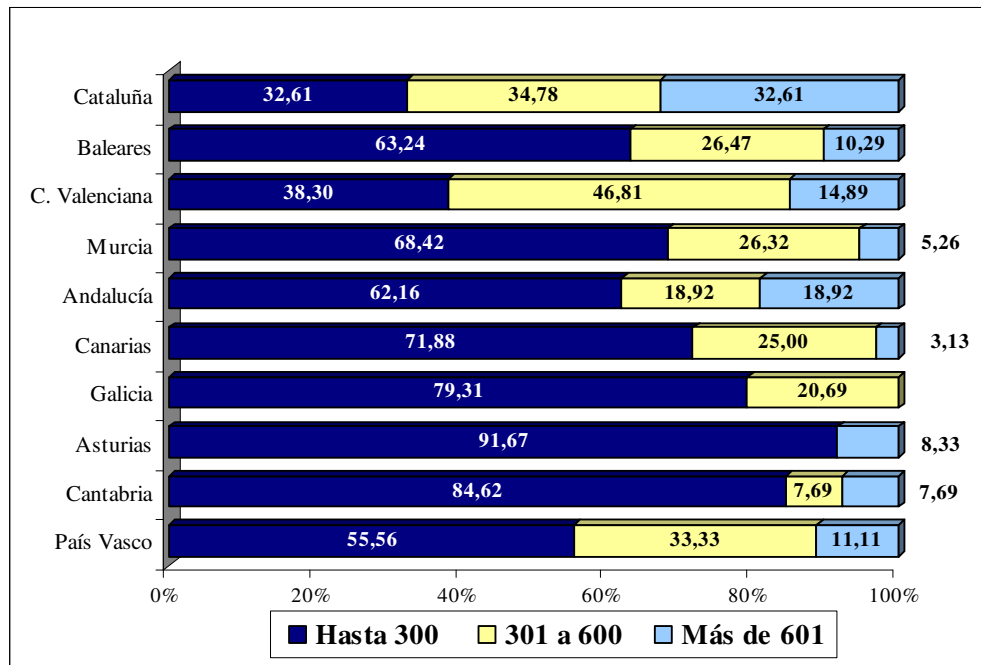
Figura nº 27: Proporción de habitantes por amarre en varios países europeos

2.2.1.3 Tipología de los puertos e instalaciones náutico-deportivas

Para tener una idea de la tipología de los puertos deportivos en España, Turespaña clasificó en su estudio de 1998 las instalaciones en tres grupos: puertos de menos de 300 amarres (puertos pequeños), de entre 300 y 600 amarres (puertos medianos) y puertos deportivos con capacidad superior a 600 amarres (puertos grandes). La citada clasificación se refleja actualizada en la tabla siguiente:

PUERTOS E INSTALACIONES DEPORTIVAS SEGÚN SU TIPOLOGÍA POR CC.AA. (2005)							
CC. AA.	Hasta 300 amarres		De 301 a 600 amarres		Más de 601 amarres		TOTAL
	Nº Puertos	% sobre el total	Nº Puertos	% sobre el total	Nº Puertos	% sobre el total	
Cataluña	15	32,61	16	34,78	15	32,61	46
Baleares	43	63,24	18	26,47	7	10,29	68
C. Valenciana	18	38,3	22	46,81	7	14,89	47
Murcia	13	68,42	5	26,32	1	5,26	19
Andalucía	23	62,16	7	18,92	7	18,92	37
Canarias	23	71,88	8	25	1	3,13	32
Galicia	23	79,31	6	20,69	-	-	29
Asturias	11	91,67	-	-	1	8,33	12
Cantabria	11	84,62	1	7,69	1	7,69	13
País Vasco	10	55,56	6	33,33	2	11,11	18
Total	190	58,82	89	27,55	42	13	321

Fuente: Direcciones Generales de Puertos y Autoridades Portuarias. Elaboración: G.M.M. Consultores Turísticos



Fuente: Direcciones Generales de Puertos y Autoridades Portuarias. Elaboración: G.M.M. Consultores Turísticos

Figura nº 28: Puertos e instalaciones deportivas según su tipología por C.C.A.A. (2005)

En España, la mayor parte de los puertos son pequeños, teniendo un número total de amarres inferior a 300, y situándose el porcentaje en el 59 % del total existente. Estos datos se ven corroborados si analizamos las cifras obtenidas del cálculo del número medio de amarres por puerto, puesto que la media nacional es prácticamente 300. Por otro lado, las instalaciones con amarres entre 300 y 600 alcanzan casi el 28 %, mientras que los que cuentan con más de 600 amarres se conforman como el grupo menos numeroso, y sólo suponen, aproximadamente el 13% del total de puertos nacionales, ubicándose principalmente en Cataluña, Valencia y Andalucía.

Centrándonos en Baleares, vemos como la tendencia es prácticamente la misma que a nivel nacional, siendo el 64 % de los puertos inferiores a 30 amarres, aunque la intención futura de la comunidad es la ampliación de sus instalaciones frente a la construcción de nuevos puertos, por lo que, la tendencia futura se invertirá a la actual.

2.2.1.4 Tipos de gestión de instalaciones náutico-deportivas

Otro aspecto interesante es el modo en que los puertos e instalaciones deportivas son explotados por las Autoridades Portuarias o por las Comunidades Autónomas y a su vez, el modelo de gestión, según sea forma directa o indirecta, a través de empresas públicas, Clubes Náuticos, Ayuntamientos o Sociedades Mercantiles Privadas. La Administración, autonómica o estatal, puede realizar la explotación de dos formas principalmente: gestión directa o concesión. En los puertos deportivos donde la Administración Pública gestiona directamente la explotación, pueden encontrarse los siguientes casos:

- Gestión por parte de una Entidad Portuaria Estatal.
- Gestión por la Comunidad Autónoma o un Consorcio Público.
- Gestión municipal.

En los casos en los que la gestión se encuentre cedida en concesión, ésta puede estar otorgada bien a una sociedad mercantil, bien a un Club Náutico. En la figura nº 31, adjuntada al final de este apartado se puede observar el entramado existente en la gestión de los puertos deportivos de forma más clara.

En España, los puertos explotados directa o indirectamente por las Comunidades Autónomas son mayoritarios (82%), frente a los que son explotados por las Autoridades Portuarias (18%). El motivo fundamental de esta situación radica, como ya se ha comentado en varias ocasiones, en que el Estado únicamente gestiona los puertos deportivos ubicados en el interior de los puertos de interés general declarados en la Ley de Puertos y de la Marina Mercante de 1992.

Dos de las comunidades españolas con litoral tienen un perfil diferente al resto en cuanto a la explotación de los puertos: País Vasco y Cataluña, que no cuentan con ningún puerto perteneciente a la Autoridad Portuaria Estatal. En el País Vasco, casi todos los puertos (78%) son explotados directamente por la Comunidad Autónoma, mientras que, en Cataluña, todos son gestionados por Clubes Náuticos o algún Ayuntamiento (61%) o por Sociedades Mercantiles privadas (39%).



PUERTOS E INSTALACIONES PARA USO DEPORTIVO Y TURÍSTICO SEGÚN TIPOS DE GESTIÓN, POR CC.AA. (2005)						
CC. AA.	Nº TOTAL PUERTOS	AUTORIDADES PORTUARIAS		COMUNIDADES AUTÓNOMAS		
		DIRECTO	INDIRECTO	DIRECTO	CLUB NÁUTICO AYTO	SOCIEDAD MERCANTIL PRIVADA
Cataluña	46	-	-	-	28	18
<i>% Total</i>	<i>14,33</i>	-	-	-	<i>60,87</i>	<i>39,13</i>
Baleares	68	8	17	15	21	7
<i>% Total</i>	<i>21,18</i>	<i>11,76</i>	<i>25</i>	<i>22,06</i>	<i>30,88</i>	<i>10,29</i>
C. Valenciana	47	-	5	8	21	13
<i>% Total</i>	<i>14,64</i>	-	<i>10,64</i>	<i>17,02</i>	<i>44,68</i>	<i>27,66</i>
Murcia	19	2	-	2	11	4
<i>% Total</i>	<i>5,92</i>	<i>10,53</i>	-	<i>10,53</i>	<i>57,89</i>	<i>21,05</i>
Andalucía	37	8	-	15	6	8
<i>% Total</i>	<i>11,53</i>	<i>21,62</i>	-	<i>40,54</i>	<i>16,22</i>	<i>21,62</i>
Canarias	32	3	4	12	-	13
<i>% Total</i>	<i>9,97</i>	<i>9,38</i>	<i>12,5</i>	<i>37,5</i>	-	<i>40,63</i>
Galicia	29	-	7	11	4	7
<i>% Total</i>	<i>9,03</i>	-	<i>24,14</i>	<i>37,93</i>	<i>13,79</i>	<i>24,14</i>
Asturias	12	1	-	11	-	-
<i>% Total</i>	<i>3,74</i>	<i>8,33</i>	-	<i>91,67</i>	-	-
Cantabria	13	-	4	8	1	-
<i>% Total</i>	<i>4,05</i>	-	<i>30,77</i>	<i>61,54</i>	<i>7,69</i>	-
País Vasco	18	-	-	14	2	2
<i>% Total</i>	<i>5,61</i>	-	-	<i>77,78</i>	<i>11,11</i>	<i>11,11</i>
TOTAL	321	22	37	96	94	72
<i>% Total</i>	<i>100</i>	<i>6,8</i>	<i>11,5</i>	<i>29,9</i>	<i>29,3</i>	<i>22,4</i>

Fuente: Direcciones Generales de Puertos y Autoridades Portuarias. Elaboración: G.M.M. Consultores Turísticos

Figura nº 29: Puertos e instalaciones para uso deportivo y turístico según tipos de gestión y Comunidad Autónoma. Año 2005.

Los puertos de la Comunidad de Baleares se caracterizan por una amplia diversidad en cuanto a su tipo de explotación y gestión. Por un lado, se encuentran los puertos e instalaciones gestionados por Clubes Náuticos (31%), seguidos de los pertenecientes a la Autoridad Portuaria con gestión indirecta (25%) y de los gestionados directamente por la comunidad (22%). Por otro, los puertos gestionados directamente por la Autoridad Portuaria o por Sociedades Mercantiles representan el 12% y 10%, respectivamente.

En tres comunidades, la Autoridad Portuaria explota los puertos, pero no los gestiona directamente. Son las de Cantabria, Galicia y la Comunidad Valenciana. Frente a éstas, hay otras tres Comunidades en las que la Autoridad Portuaria explota y gestiona directamente sus puertos: Murcia, Andalucía y Asturias.

Las comunidades donde un mayor número de puertos son gestionados directamente por la Comunidad Autónoma son: Asturias (92%), País Vasco (78%), Cantabria (62%), Andalucía (41%) y Galicia (38%). Al contrario que, en la Región de Murcia (11%) y la C. Valenciana (17%), donde son muy minoritarios.

La mayoría de los Clubes Náuticos se localizan en el arco mediterráneo, especialmente en Cataluña (61%), Región de Murcia (58%), Comunidad Valenciana (45%) y, en menor medida, en Baleares (31%). Asimismo, los puertos gestionados por Sociedades Mercantiles Privadas tienen también un peso muy relevante en estas mismas comunidades mediterráneas: Cataluña (39%), C. Valenciana (28%), Murcia (21%) y Andalucía (22%).

A continuación, se hace el análisis de gestión desde el punto de vista de los amarres. La mayoría de los amarres en los puertos deportivos del Estado Español (82%) son explotados por las Comunidades Autónomas, directamente o indirectamente, en la misma proporción que el número total de puertos, y frente a una minoría de amarres (18%) explotados por las Autoridades Portuarias. El paralelismo entre la naturaleza de la gestión de los puertos y de los amarres no se produce en todos los casos, porque algunas modalidades de gestión de puertos ofrecen por término medio un mayor número de amarres para uso deportivo y recreativo que otras.

Este es el caso de las Sociedades Mercantiles Privadas de Cataluña que disponen del 62% del total de amarres, aunque la mayoría de los puertos son gestionados por Clubes Náuticos o algún Ayuntamiento (61%). Igualmente, ocurre en otras Comunidades, en las que el porcentaje de puertos gestionados por Sociedades Mercantiles es menor, o incluso, mucho menor que el porcentaje de amarres que gestionan. Por ejemplo, Baleares: 10% de los puertos frente a 18% de amarres; Región de Murcia: 21% de los puertos con el 40% de los amarres; Andalucía: 22% de los puertos con el 30% de los amarres; Canarias: 41% de los puertos con el 54% de los amarres; Galicia: 24% de los puertos con el 29% de los amarres; y, el País Vasco: 11% de los puertos con el 28% de amarres. Esta situación se debe a que los puertos gestionados de forma privada suelen tener en promedio, mayor número de amarres, la cual cosa significa mayores ingresos para amortizar la fuerte inversión inicial que deben ejecutar por la construcción del puerto.

En líneas generales, podemos clasificar las C.C.A.A. según la gestión de los amarres, en dos grupos. Aquéllas en las que predomina la gestión indirecta de los amarres, tanto por las Direcciones Generales de las Comunidades Autónomas como por las Autoridades Portuarias: Cataluña (100%), R. de Murcia (88%), C. Valenciana (87%), Baleares (75%), Galicia (69%). Y, aquellas en las que predomina la gestión pública directa de los mismos: Asturias (100%) y País Vasco (63%). El primer grupo es mayoritario con respecto al total nacional de amarres (76%).



AMARRES PARA USO DEPORTIVO Y TURÍSTICO EN LOS PUERTOS E INSTALACIONES SEGÚN TIPOS DE GESTIÓN, POR CC.AA. (2005)						
CC. AA.	Nº TOTAL AMARRES	AUTORIDADES PORTUARIAS		COMUNIDADES AUTÓNOMAS		
		DIRECTO	INDIRECTO	DIRECTO	CLUB NÁUTICO AYTO	SOCIEDAD MERCANTIL PRIVADA
Cataluña	27.208				10.361	16.847
%	25,48				38,08	61,92
Baleares	19.342	2.430	5.364	2.437	5.698	3.413
%	18,11	12,56	27,73	12,6	29,46	17,65
C. Valenciana	17.716		3.119	2.164	7.596	4.837
%	16,59		17,61	12,21	42,88	27,3
Murcia	5.685	401		275	2.756	2.253
%	5,32	7,05		4,84	48,48	39,63
Andalucía	13.496	2.038		4.633	2.842	3.983
%	12,64	15,1		34,33	21,06	29,51
Canarias	7.226	1.169	634	1.531		3.892
%	6,77	16,18	8,77	21,19	0	53,86
Galicia	6.726		2.053	2.098	623	1.952
%	6,3		30,52	31,19	9,26	29,02
Asturias	1.473	737		736		
%	1,38	50,03		49,97		
Cantabria	3.100		1.301	1.499	300	
%	2,9		41,97	48,35	9,68	
País Vasco	4.823			3.050	426	1.347
%	4,52			63,24	8,83	27,93
TOTAL	106.795	6.775	12.471	18.423	30.602	38.524
%	100	6,34	11,68	17,25	28,65	36,07

Fuente: Direcciones Generales de Puertos y Autoridades Portuarias Elaboración: G.M.M. Consultores Turísticos

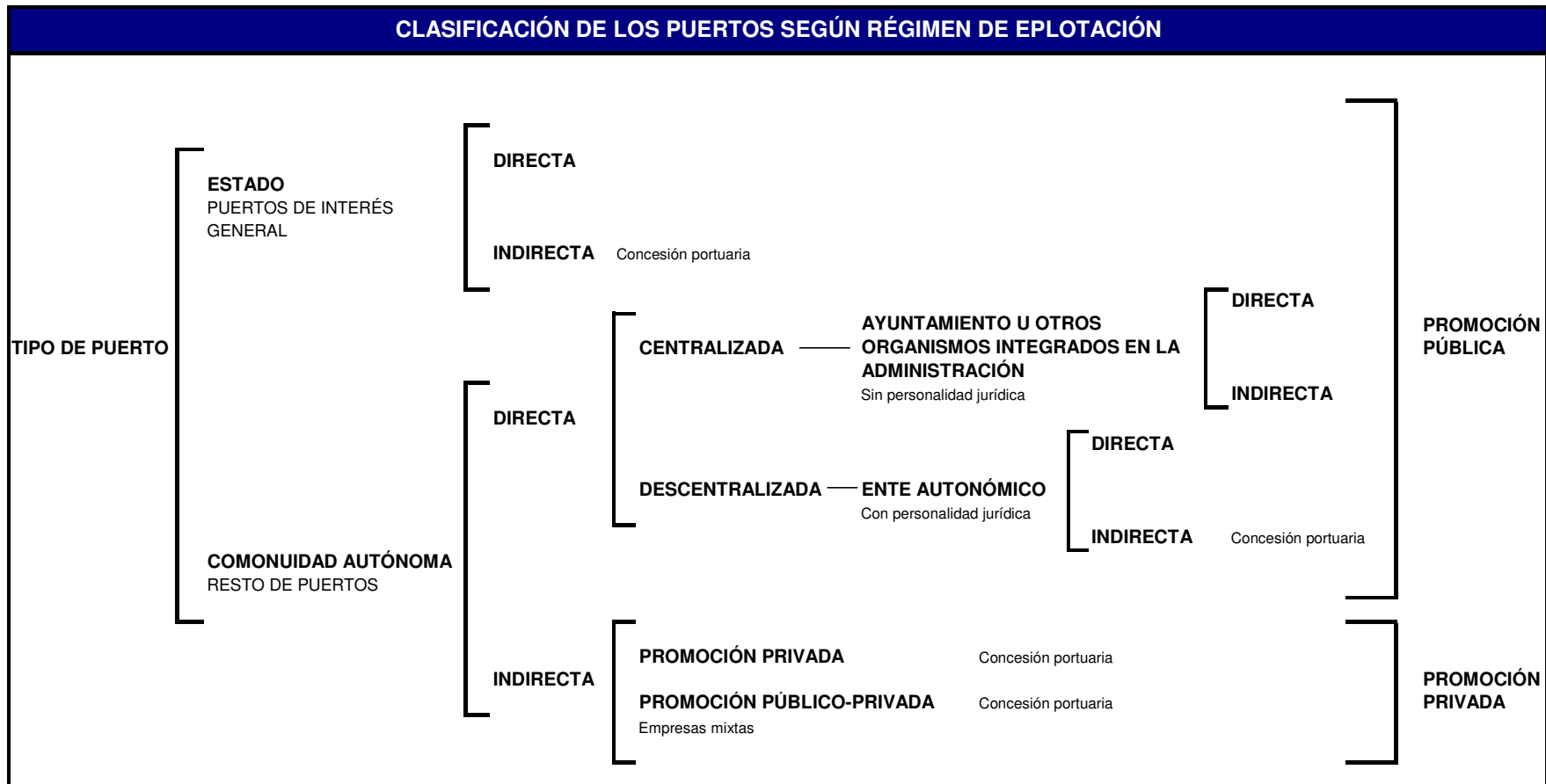
Figura nº 30: Amarres para uso deportivo y turístico en los puertos e instalaciones según tipos de gestión y Comunidad Autónoma para el año 2005

Quedan por otro lado, las Comunidades de Andalucía, Canarias y Cantabria, en las que no predomina claramente la gestión pública de los amarres sobre la privada o viceversa. En Canarias, ningún amarre es gestionado por un Club Náutico, pero las Sociedades Mercantiles gestionan el 54%. En Andalucía, la Comunidad Autónoma gestiona directamente el 34%, mientras el resto se reparte entre Clubes Náuticos y Sociedades Mercantiles. En Cantabria, el 48% corresponde a amarres gestionados directamente por la Comunidad, mientras el resto se reparten entre los Clubes Náuticos (10%) y gestionados indirectamente por la Autoridad Portuaria (42%).

En particular, Baleares, se caracteriza por tener la gestión de sus amarres muy repartida, al igual que, la de sus puertos: el 29% son concesiones por parte de la Comunidad a Clubes Náuticos, el 28% de gestión indirecta por la Autoridad Portuaria y el resto se reparten de forma similar entre concesiones de la Comunidad a Sociedades Mercantiles Privadas (18%), la gestión directa de la Comunidad (13%) y la Autoridad Portuaria (13%).



En resumen, podemos ver que los puertos deportivos en España son en gran parte promociones privadas (de clubes náuticos o sociedades mercantiles), o instalaciones que aprovechan ciertas partes específicas de puertos más grandes como los estatales o los autonómicos para albergar las embarcaciones, como es el caso de las dársenas deportivas. Estos cuatro tipos de puertos deportivos representan la práctica totalidad de los que operan actualmente.



Fuente: elaboración propia

Figura nº 31: Clasificación de los puertos según el régimen de explotación

2.2.2 ANÁLISIS DE LA OFERTA EN LAS ISLAS BALEARES

A nivel general, se calcula que existen alrededor de 95 instalaciones náutico-deportivas repartidas a lo largo del archipiélago de las Islas Baleares, sin contar las instalaciones menor rango. Estas se distribuyen en las 4 islas principales que forman la Comunidad: Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera, aglutinándose principalmente en la primera.

A nivel de gestión, los puertos de las Islas Baleares son gestionados por dos entes públicos, uno estatal, la Autoridad Portuaria de Baleares y el otro autonómico, *Ports de les Illes Balears* (CAIB).

A continuación, se presentan todas las instalaciones para cada una de las islas, separándose, a su vez, por el organismo que las gestiona, para posteriormente realizar un análisis más preciso de las características de las instalaciones ofertadas en esta Comunidad.

2.2.2.1 Localización geográfica: ventaja competitiva

La principal ventaja competitiva que presentan las Islas Baleares con respecto a sus competidores, radica principalmente en su localización geográfica, motivo que genera que su actividad náutica no sólo se vea afectada por la actividad en España, sino también por la de otros países mediterráneos, como Francia, Italia y Grecia, que en muchos casos tienen densidades de embarcaciones por persona con niveles muy superiores a la media española.

Si se añade que la zona del Mediterráneo Occidental se considera el núcleo por excelencia de la náutica en Europa (Figura nº 32), se puede afirmar que las Islas Baleares gozan de grandes perspectivas en el sector, que deben de ser aprovechadas para atraer al turismo náutico y convertir a la Comunidad en escala obligada para las embarcaciones del Mediterráneo.

PUERTOS DEPORTIVOS EN EUROPA DEL SUR (1999)					
PAÍS	Nº PUERTOS	%	AMARRES	%	AMARRES/PUERTO
ESPAÑA	268	29	78.031	26,4	291
FRANCIA	276	29,8	133.917	45,3	485
ITALIA	282	30,5	55.909	18,9	198
PORTUGAL	19	2,1	4.618	1,6	243
GRECIA	25	2,7	7.350	2,5	294
CROACIA	41	4,4	11.186	3,8	273
TURQUÍA	14	1,5	4.935	1,7	353
TOTAL	925	100	295.946	100	320

Fuente: Turespaña, 1999

Figura nº 32: Puertos deportivos en Europa del Sur en el año 1999

PUERTOS DEPORTIVOS EN EL ARCO MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL (2003)					
PAÍS	Nº PUERTOS	%	AMARRES	%	AMARRES/PUERTO
Andalucía	34	10,6	11.278	7,0	332
Murcia	16	5,0	4.076	2,5	255
Valencia	45	14,0	15.836	9,9	353
Cataluña	43	13,4	22.133	13,8	515
Languedoc-Roussillon	34	10,6	24.563	15,3	722
Provence-Alpes-Cote d'Azur	72	22,4	56.957	35,4	791
Corse	15	4,7	6.802	4,2	453
Baleares	62	19,3	19.057	11,9	307
TOTAL	321	100	160.702	100	501

Fuente: Turespaña y Guía Náutica de Baleares 2003

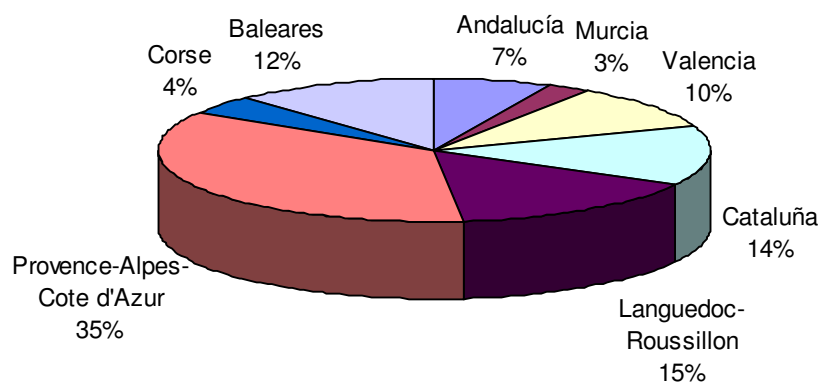
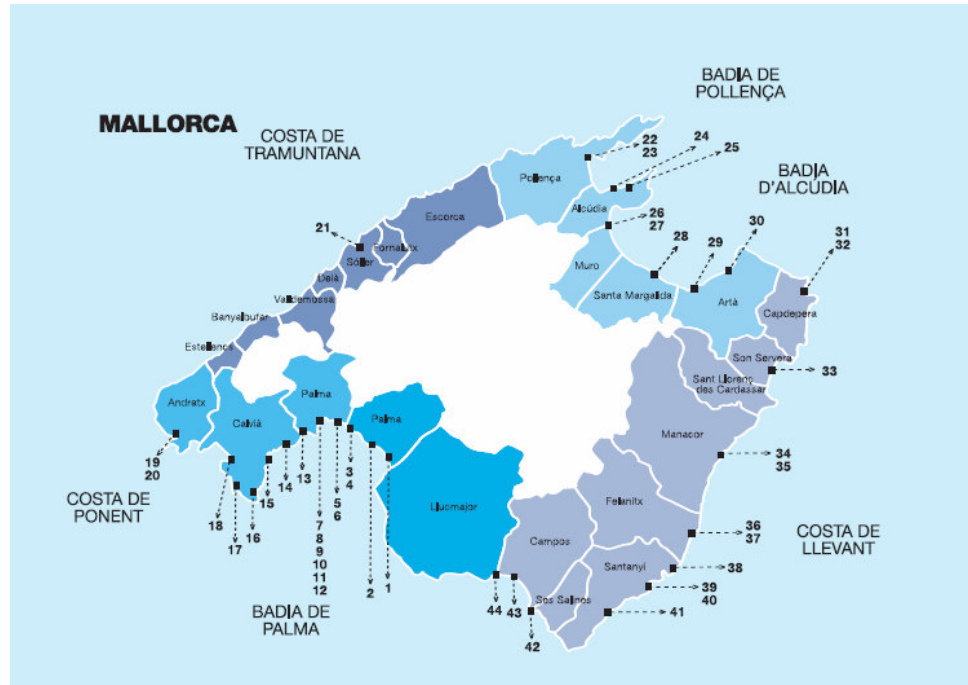


Figura nº 33: Puertos deportivos en el arco mediterráneo occidental en el año 2003

A pesar de que los datos de estas tablas no estén actualizados, puede apreciarse claramente como dentro de la oferta náutica en el Mediterráneo, las Islas Baleares están en cuarto lugar, ofreciendo un 12 % del total de amarres, situándose cerca de Cataluña y Languedoc, pero muy alejado de la zona de la Provence.

2.2.2.2 Número y distribución de instalaciones náutico-deportivas

La figura siguiente refleja la ubicación de las instalaciones náutico-deportivas de la isla de Mallorca.



Fuente: FINTUR (*Finestra turística de les Illes Balears*)

Figura nº 34: Ubicación de los puertos deportivos de la isla de Mallorca

Ports de les Illes Balears gestiona, directa o indirectamente, las siguientes instalaciones, numeradas según la figura anterior:



MALLORCA		Amarres	GESTIÓN	
			DIRECTA	INDIRECTA
1	CN s'Arenal	635		x
2	CM Sant Antoni de la Platja	379		x
3	CN Cala Gamba	220		x
13	EV Calanova	219		x
14	PE Puerto Portals	670		x
15	CN Palmanova	79		x
16	PE Portals Vells	67		x
17	PE Port Adriano	404		x
18	CN Santa Ponça	522		x
19	CV Port d'Andratx	475		x
20	PE Andratx	175	x	
21	Sòller	183	x	
22	RCN Port de Pollença	375		x
23	PE Pollença	548	x	
24	P Els Barcarets	50	x	
25	PE El Cocodrilo	324		x
28	PE Can Picafort	457		x
29	CN Serra Nova	121		x
30	CN Colònia de San Pere	308		x
31	PE Cala Rajada	103		x
32	CN Cala Rajada	130	x	
33	PE Cala Bona	194	x	
34	CN Porto Cristo	206		x
35	PE Porto Cristo	266	x	
36	PE Portocolom	239	x	
37	CN Portocolom	384		x
38	Marina de Cala d'Or	541		x
39	PE Portopetro	51	x	
40	RCN Portopetro	259		x
41	PE Cala Figuera	158	x	
42	PE Colònia de Sant Jordi	307	x	
43	CN Sa Ràpita	451		x
44	CN s'Estanyol	290		x

Fuente: CITTIB y elaboración propia

Figura n° 35: Clasificación de los puertos deportivos de la isla de Mallorca gestionados por *Ports de les Illes Balears*, según gestión directa o indirecta

Por su parte, la APB tiene competencias en las siguientes instalaciones de la isla de Mallorca [9], ubicadas principalmente en el Puerto Estatal de Palma de Mallorca y en el Puerto de Alcudia:

MALLORCA		Amarres	GESTIÓN	
			DIRECTA	INDIRECTA
4 al 12	CN Portitxol	418	x	
	Muelle Viejo	10	x	
	Jonquet/San Magín	405	x	
	Can Barbarà	384	x	
	Molinar de Levante	100		x
	Portitxol	231		x
	Muelle Viejo	15		x
	Pantalanes Muelle Lonja	76		x
	RCN Palma	971		x
	Panatlán Muelle de San Pedro	30		x
	Naviera Balear	95		x
	Pantalán Cuarentena y Paseo Marítimo	70		x
	Pantalán Mediterráneo	62		x
	Club de Mar	695		x
	Marina Port de Mallorca	152		x
27	Dársena Comercial Alcúdia	116	x	
26	Alcudiamar	753		x

Fuente: Memoria Anual 2004 APB y elaboración propia

Figura nº 36: Clasificación de los puertos deportivos de la isla de Mallorca gestionados por la APB, según gestión directa o indirecta

En referencia a la isla de Menorca, segunda en tamaño de las islas Baleares, en la figura siguiente se refleja la ubicación de las instalaciones náutico-deportivas:



Fuente: FINTUR (Finestra turística de les Illes Balears)

Figura nº 37: Ubicación de los puertos deportivos de la isla de Menorca

Ports de les Illes Balears gestiona en la isla de Menorca, directa o indirectamente, las siguientes instalaciones, numeradas según la figura anterior:

MENORCA		Amarres	GESTIÓN	
			DIRECTA	INDIRECTA
45	CN Ciutadella	70		x
46	PE Ciutadella	180	x	
47	PE Cala'n Bosch	262		x
52	PE Addaia	168		x
53	CN Fornells	100		x
54	PE Fornells	153	x	

Fuente: CITTIB y elaboración propia

Figura n° 38: Clasificación de los puertos deportivos de la isla de Menorca gestionados por *Ports de les Illes Balears*, según gestión directa o indirecta

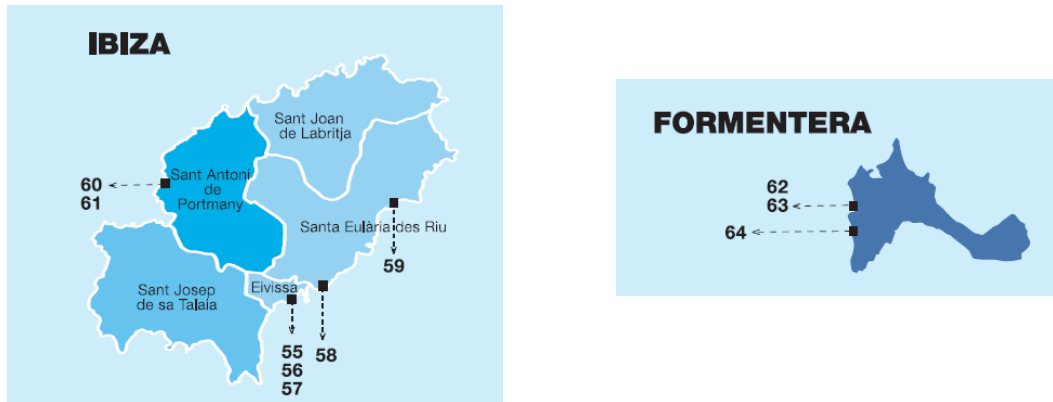
Por su parte, la APB tiene competencias en las siguientes instalaciones de esta isla, localizadas todas ellas en el Puerto de Interés General de Mahón:

MENORCA		Amarres	GESTIÓN	
			DIRECTA	INDIRECTA
48	Cos nou	54	x	
	Pantalán Cos Nou	49	x	
	Explanada Invernaje	22	x	
	Poniente	59	x	
	Ampliación Poniente	11	x	
	Pantalán 1	27	x	
	Pantalán 2	37	x	
	Levante y Ampliación	107	x	
	Cala Figuera	52	x	
	Fonduco	92	x	
	Hospital y Pasarela	40	x	
	Cala Corb	68	x	
	Moll d'en Pons	77	x	
	Cala's Fons	86	x	
	Pasarela C.Fons	45	x	
	Cala Pedrera	22	x	
	Costa Norte y Sur	91	x	
Marine Distributor	20		x	
Náutica Center y otros	20		x	
Pedro's Boat	20		x	
Náutica Meliá	20		x	
Náutica Reynés	20		x	
49	Club Marítimo de Mahón	158		x
50	Marina Deportiva de Menorca	226		x
51	Ribera del Puerto	118		x

Fuente: Memoria Anual 2004 APB y elaboración propia

Figura n° 39: Clasificación de los puertos deportivos de la isla de Menorca gestionados por la APB, según gestión directa o indirecta

Las figuras siguientes reflejan la ubicación de las instalaciones náutico-deportivas de la isla de Ibiza y Formentera:



Fuente: FINTUR (Finestra turística de les Illes Balears)

Figura nº 40: Ubicación de los puertos deportivos en las islas de Ibiza y Formentera

Ports de les Illes Balears gestiona únicamente instalaciones en la isla de Ibiza, sin tener competencia en ningún puerto de la isla de Formentera:

IBIZA		Amarres	GESTIÓN	
			DIRECTA	INDIRECTA
59	PE Santa Eulària	755		x
60	CN Sant Antoni	377		x
61	PE Sant Antoni de Portmany	188	x	

Fuente: CITTIB y elaboración propia

Figura nº 41: Clasificación de los puertos deportivos de la isla de Ibiza gestionados por *Ports de les Illes Balears*, según gestión directa o indirecta

Se debe destacar que actualmente, se está gestionando la posible construcción en la Isla de Ibiza de dos nuevos puertos deportivos: Puerto *d'Es Viver* y Puerto *Punta Xinxó*, de 855 y 500 amarres aproximadamente, con lo que aumentaría de forma considerable la oferta en esta isla.

Por su parte, la APB tiene competencias en las siguientes instalaciones de Ibiza y Formentera, localizadas en el Puerto de Interés General de Ibiza y en el Puerto de la Savina de Formentera:

IBIZA		Amarres	GESTIÓN	
			DIRECTA	INDIRECTA
55	Pantalanes Muelle Interior	74	x	
	Pantalán Dique de Abrigo	28	x	
	Pantalán Muelle Pesquero	32	x	
	Muelle de Inactivos	14	x	
	Contramuelle	10		x
56	CN Eivissa	340		x
57	PE Eivissa Nueva	539		x
58	PE Marina Botafoch	426		x

Fuente: Memoria Anual 2004 APB y elaboración propia

FORMENTERA		Amarres	GESTIÓN	
			DIRECTA	INDIRECTA
62	Pantalán Comercial	20	x	
63	Marina de Formentera	114		x
64	DE Formentera Mar	93		x

Fuente: Memoria Anual 2004 APB y elaboración propia

Figura nº 42: Clasificación de los puertos deportivos de las islas de Ibiza y Formentera gestionados por la APB, según gestión directa o indirecta

Sintetizando las tablas anteriores, se obtiene que el número total de amarres que existen en la actualidad en las Islas Baleares asciende hasta 19.857, 7.814 de los cuales gestionados por el Estado a través de Puertos del Estado, y 12.043 gestionados por la Comunidad Autónoma:

Ubicación	Amarres	ÓRGANO GESTIÓN	
		APB	CAIB
Mallorca	14.373	4.583	9.790
Menorca	2.474	1.541	933
Ibiza	2.783	1.463	1.320
Formentera	227	227	0
TOTAL	19.857	7.814	12.043

Fuente: CITTIB, Memoria Anual 2004 APB y elaboración propia

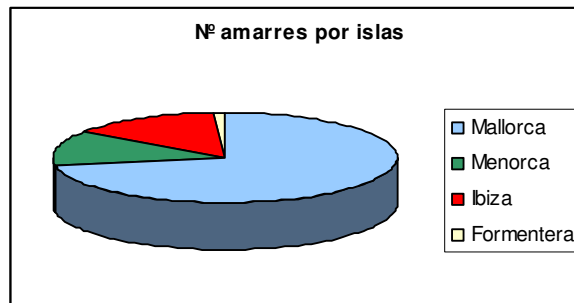


Figura nº 43: Número total de amarres en las Islas Baleares según isla y órgano gestor

La gestión de estas instalaciones puede ser, como ya se había explicado en el análisis de instalaciones en España, de manera directa por el organismo competente, o de manera indirecta a través de concesiones a Club náuticos privados o a Sociedades Mercantiles. A continuación se presenta la distribución de amarres que son gestionados de una forma u otra, según sea APB o *Ports de les Illes Balears* el órgano competente:

CAIB	Amarres	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
Mallorca	9.790	2.274	7.516
Menorca	933	333	600
Ibiza	1.320	188	1.132
Formentera	0	0	0
TOTAL	12.043	2.795	9.248

APB	Amarres	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
Mallorca	4.583	1.333	3.250
Menorca	1.541	939	602
Ibiza	1.463	148	1.315
Formentera	227	20	207
TOTAL	7.814	2.440	5.374

Fuente: CITTIB, Memoria Anual 2004 APB y elaboración propia

Figura nº 44: Número de amarres gestionados directa e indirectamente por la APB y *Ports de les Illes Balears*

2.2.2.3 Análisis de la tipología de amarres

Conocido el nivel de oferta de amarres en las Islas Baleares, se hace indispensable conocer la tipología de los mismos en cuanto a eslora, dado que a partir de esta información, se podrá realizar una hipótesis razonable para la distribución de amarres del puerto de estudio.

Los amarres gestionados por la CAIB tienden a ser de esloras medias bajas, concretamente el 90 % corresponden a esloras por debajo de los 15 m, mientras que únicamente un 10 % aproximadamente pueden albergar barcos de más de 15 m de eslora. Por su parte, los amarres gestionados por la Autoridad Portuaria de Baleares presentan una distribución más homogénea entre esloras que la CAIB, si bien también destaca que la tendencia es también hacia esloras inferiores, concretamente, sólo un 17 % de los amarres es superior a 15 m de eslora.

La tabla adjuntada a continuación refleja la tipología de amarres existente en las islas Baleares:

ESLORA	APB		CAIB		TOTAL	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
<7	2.979	38,1%	4.103	34,1%	7.082	35,7%
7≤E<10	1.812	23,2%	4.478	37,2%	6.290	31,7%
10≤E<15	1.665	21,3%	2.316	19,2%	3.981	20,0%
15≤E<20	855	10,9%	735	6,1%	1.590	8,0%
E≥20	503	6,4%	411	3,4%	914	4,6%
TOTAL	7.814	100,0%	12.043	100,0%	19.857	100,0%

Fuente: CITTIB, Memoria Anual 2004 APB y elaboración propia

Figura nº 45: Distribución de amarres según eslora y órgano gestor en las Islas Baleares

Agregando los amarres de la APB y la CAIB, se puede observar como la mayor parte de los mismos presentan esloras inferiores a los 15 m, por lo tanto, se puede intuir la necesidad de amarres capaces de albergar mayores esloras.

Si pasamos a estudiar únicamente la tipología de amarres ofertados en la isla de Ibiza, el resultado es el siguiente:

ESLORA	APB		CAIB		TOTAL	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
<7	459	31,4%	325	24,6%	784	28,2%
7≤E<10	386	26,4%	388	29,4%	774	27,8%
10≤E<15	367	25,1%	431	32,7%	798	28,7%
15≤E<20	152	10,4%	146	11,1%	298	10,7%
E≥20	99	6,8%	30	2,3%	129	4,6%
TOTAL	1.463	100,0%	1.320	100,0%	2.783	100,0%

Fuente: CITTIB, Memoria Anual 2004 APB y elaboración propia

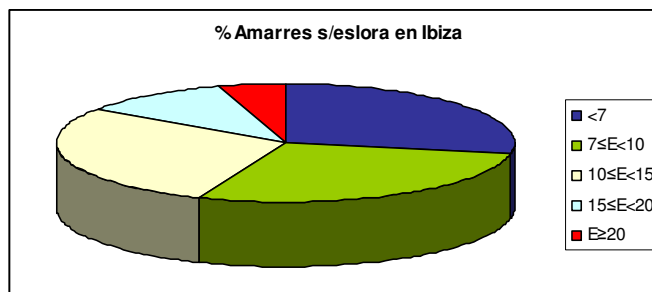


Figura nº 46: Distribución de amarres según eslora y órgano gestor en la isla de Ibiza

Se observa como la tendencia es prácticamente la misma que en el conjunto del archipiélago, si bien los porcentajes de esloras comprendidas entre 15 y 20 m son algo superiores, justificándose por el nivel superior de amarres transeúntes en esta isla.

Se aprecia la existencia de un problema para las embarcaciones mayores de 25 m, dado que de todos los puertos estudiados en la isla de Ibiza, únicamente existen alrededor de 50 amarres disponibles de estas características, cifra inadecuada atendiendo a las características de la flota que navega por el archipiélago, y más en concreto por la isla de Ibiza. Si comparamos con la competencia del Mediterráneo, se aprecia como en Francia más del 52 % de los puertos admiten esloras superiores a 25 m, lo que genera una tendencia de las embarcaciones mayores hacia su costa por falta de oferta en las Islas Baleares.

Por lo tanto, se puede apreciar una necesidad real que deberá de ser cubierta en un futuro, dada la tendencia alcista en la eslora de las nuevas embarcaciones vendidas en el sector, y a nivel general, en el turismo náutico no solo de las Baleares, sino de todo el Mediterráneo.

2.2.2.4 Estudio de tarifas en la isla de Ibiza

Otro de los factores clave dentro de la oferta del sector náutico de las islas Baleares, y en especial de Ibiza, es el estudio de las tarifas ofrecidas por las diferentes instalaciones con el fin de generar ventajas competitivas para atraer a la flota de embarcaciones de la zona.

Para obtener una aproximación de las tarifas ofertadas en la isla de Ibiza, se presentan a continuación tres tablas que reflejan las tarifas del año 2006 (sin IVA.) para temporada alta, media y baja, para tres puertos, dos de ellos gestionados por la Autoridad Portuaria de Baleares y otro gestionado por la Comunidad Autónoma.



MARINA DE BOTAFUCH					
Eslora (m)	Manga (m)	Superficie (m ²)	TARIFAS (€/m ² y día)		
			T. ALTA	T. MEDIA	T. BAJA
6,00	2,50	15,00	1,80	1,23	0,83
8,00	3,00	24,00	1,89	1,08	0,72
10,00	3,50	35,00	2,23	1,02	0,65
12,00	4,00	48,00	2,48	0,97	0,57
15,00	4,80	72,00	1,95	0,89	0,53
16,00	5,00	80,00	1,89	0,88	0,53
20,00	5,50	110,00	1,87	0,79	0,47
25,00	6,50	162,50	1,66	0,73	0,43
30,00	7,40	222,00	1,68	0,73	0,44
MEDIA			1,94	0,92	0,57

Fuente: Marina de Botafoch

Figura nº 47: Régimen tarifario en el puerto deportivo Marina de Botafoch

IBIZA MAGNA					
Eslora (m)	Manga (m)	Superficie (m ²)	TARIFAS (€/m ² y día)		
			T. ALTA	T. MEDIA	T. BAJA
30,00	8,00	240,00	1,10	-	0,55
35,00	9,00	315,00	1,32	-	0,66
40,00	10,00	400,00	1,65	-	0,83
50,00	11,00	550,00	2,75	-	1,38
60,00	12,00	720,00	3,29	-	1,65
MEDIA			2,02	-	1,01

Fuente: Ibiza Magna

Figura nº 48: Régimen tarifario en el puerto deportivo Ibiza Magna

SANTA EULALIA DEL RÍO					
Eslora (m)	Manga (m)	Superficie (m ²)	TARIFAS (€/m ² y día)		
			T. ALTA	T. MEDIA	T. BAJA
6,00	2,50	15,00	1,02	0,85	0,74
8,00	3,00	24,00	0,90	0,71	0,64
10,00	3,50	35,00	1,07	0,73	0,63
12,00	4,00	48,00	1,07	0,71	0,59
15,00	4,60	69,00	1,15	0,66	0,56
16,00	4,80	76,80	1,15	0,64	0,55
18,00	5,00	90,00	1,20	0,69	0,56
22,00	6,00	132,00	1,15	0,57	0,45
MEDIA			1,09	0,69	0,59

Fuente: Santa Eulalia del Río

Figura nº 49: Régimen tarifario en el puerto deportivo Santa Eulalia del Río

Se debe remarcar que la obtención de esta información ha sido dificultosa por la confidencialidad de la misma, pero se considera que dada la tipología de los tres puertos, uno gestionado por la APB y de características semejantes al del estudio actual, otro también gestionado por la APB y enfocado a embarcaciones de gran eslora y el restante gestionado por la Comunidad, se puede obtener una aproximación realista de los intervalos en que se mueven las tarifas en esta isla.



Resumiendo la información aportada se puede generar la siguiente tabla:

PUERTO	TARIFAS (€/m ² y día)		
	T. ALTA	T. MEDIA	T. BAJA
MARINA DE BOTAFOCH	1,94	0,92	0,57
IBIZA MAGNA	2,02	-	1,01
SANTA EULALIA DEL RÍO	1,09	0,69	0,59

Figura nº 50: Comparativa de las tarifas promedio por temporada

Se observa la existencia de una gran heterogeneidad en el abanico de tarifas presentado. Una de las causas que puede motivar esta situación es la diferencia de características y de organismo gestor de cada uno de los puertos, como ya se había comentado anteriormente. Por otro lado, se da la circunstancia que las tarifas de los puertos gestionados por APB han sido actualizadas a precio real de mercado en los últimos años, por haber habido un cambio en el concesionario explotador tras expirar las concesiones antiguas. Sin embargo, no sucede lo mismo con el Puerto de Santa Eulalia gestionado por la CAIB, pudiéndose apreciar como las tarifas están desfasadas, más aún si se comparan con las tarifas de otros puertos de la CAIB ubicados en la isla de Mallorca. Precisamente, este es uno de los aspectos que tiene intención de mejorar la Comunidad mediante la nueva Ley de Puertos, cuyo reglamento está en tramitación, y mediante la aplicación de un Plan Estratégico de Puertos Deportivos, desde el 2005 hasta el 2007.

Se puede concluir, que a pesar de la heterogeneidad de tarifas, los valores reflejados pueden ser la base para establecer, posteriormente, un régimen de tarifas razonable y asequible, en el puerto de estudio de este trabajo. Más aún, cuando el factor fundamental para establecer el régimen tarifario en el nuevo puerto, será la baja que el promotor sea capaz de soportar sobre las máximas permitidas por la Autoridad Portuaria.

2.3 CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE MERCADO

De acuerdo con el estudio anterior, la demanda potencial que afecta directamente a las Islas Baleares es de 332.870 embarcaciones, de las cuales 35.837 son embarcaciones matriculadas directamente en las islas Baleares. Si se compara esta demanda con la oferta de amarres en las islas Baleares, 19.857 en concreto, se demuestra la existencia de un **déficit real de 15.980 amarres** para los turistas náuticos con base en Baleares. Si se añadiera un porcentaje de la demanda potencial en las islas a este último valor, se obtendría un resultado exageradamente desequilibrado entre la oferta y la demanda. Por lo tanto, estos datos son lo suficientemente demostrativos como para poder establecer de manera razonable previsiones agresivas del nivel de clientes en el puerto de estudio.

Por otro lado, se debe analizar que tipo de amarres son los más deficitarios en las Islas Baleares, y en especial en Ibiza, y cuáles son las tendencias futuras en este aspecto. Según el *Pla de Ports de Catalunya* [10], las previsiones futuras de necesidad de amarres se encaminan hacia amarres de mayor eslora, quedando en un segundo plano los amarres para esloras inferiores. La tabla siguiente refleja la previsión futura necesaria en el sector náutico en Cataluña [10]:

ESLORA	%	Oferta futura de embarcaciones
E < 6	0,0%	0
6 ≤ E < 8	30,0%	3.546
8 ≤ E < 10	30,0%	3.546
10 ≤ E < 12	20,0%	2.365
12 ≤ E < 15	11,5%	1.359
15 ≤ E < 20	5,0%	591
E ≥ 20	3,5%	414
TOTAL	100,0%	11.821

Fuente: *Pla de Ports de Catalunya*

Figura nº 51: Previsión futura de amarres en Cataluña según eslora

Si se toma esta previsión como referencia para establecer una analogía en la isla de Ibiza, tomando como datos de partida la distribución actual de amarres de la isla, se puede llegar a una conclusión acerca de la posible distribución de amarres que será necesaria aplicar en el actual puerto de estudio. En la tabla siguiente se reflejan estas previsiones:

ESLORA	% Futuro Pla de Ports de Catalunya	% Ibiza actual	% Ibiza previsibles
E < 6	0,0%	18,0%	0,0%
6 ≤ E < 8	30,0%	15,2%	10,0%
8 ≤ E < 10	30,0%	22,8%	20,0%
10 ≤ E < 12	20,0%	28,7%	35,0%
12 ≤ E < 15	11,5%	10,7%	20,0%
15 ≤ E < 20	5,0%	4,6%	15,0%
E ≥ 20	3,5%		
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: *Pla de Ports de Catalunya y elaboración propia*

Figura nº 52: Previsión futura de amarres en la Isla de Ibiza según eslora

Se puede apreciar que la necesidad inmediata es la creación de puestos de amarres con esloras medias, entre 10 y 15 m. Es por ello que se propone para la isla de Ibiza un porcentaje del 35%, bastante razonable si se parte de la base que a día de hoy la tendencia de las nuevas marinas con el fin de rentabilizar el espejo de agua disponible, es la no generación de amarres para esloras inferiores a 8, para alojarlas en Marinas Secas, ubicadas dentro de las mismas instalaciones portuarias o en explanadas cercanas a la misma instalación.

Por otro lado, para establecer una previsión de amarres mayores de 15 m se deben utilizar otros criterios diferentes a los del *Pla de Ports de Catalunya*, dada la escasez de amarres para grandes esloras que sufre el archipiélago balear, y en especial la isla de Ibiza, aspecto ya comentado en apartados anteriores. Es por ello, que los porcentajes de amarres de estas características deben de ser mayores en comparación con Cataluña con el fin de compensar ese déficit. Por lo tanto, una previsión razonable sería un 20 % de embarcaciones para esloras entre 15 y 20 m, y un 15 % para embarcaciones mayores.