

El charter náutico español en el Mediterráneo

Gregorio Méndez de la Muela*

En los últimos años han surgido en nuestro país nuevas ofertas turísticas, una de las cuales es el alquiler de barcos deportivos. Hoy día es fácil escuchar en agradables charlas otoñales las peripecias y aventuras que amigos o conocidos han tenido durante el verano al alquilar un barco.

Por este motivo vamos a tratar de conocer qué es el charter náutico, cómo es esta oferta turística en nuestro país, cómo está desarrollada en el Mediterráneo, qué grado de posición ocupa la industria española respecto a la europea que opera en el Mediterráneo, etc. Estas y otras preguntas son las que ha tratado de analizar el estudio del Charter Náutico en el Mediterráneo (1), del cual hacemos aquí un breve resumen.

1. CONSIDERACIONES GENERALES

En principio debe resaltarse que la evolución del Charter Náutico en general es un producto turístico un tanto nuevo a nivel mundial y con unas características distintas a la industria hotelera. El Charter Náutico nace en las costas del Caribe en los años sesenta como organización empresarial, pues anteriormente sólo funcionaba mediante relaciones comerciales particulares o de tipo familiar.

Los tour-operadores turísticos de Charter Náutico aparecen en Estados Unidos, ordenando la oferta turística de las empresas que empiezan a nacer en este sector. Ante el auge de esta industria en el Caribe, Inglaterra, que ya lo había iniciado en su zona caribeña, lo introduce en Europa a finales de los sesenta. A comienzos de los setenta nacen las primeras empresas del Charter Náutico europeas, tomando fuerte impulso en Francia. Este país conseguirá un gran desarrollo y se verá reforzado al crear la Escuela de Vela Europea.

El resto de los países fueron introduciéndose en el sector por distintas causas: Alemania por su potencial económico, Italia por sus condiciones costeras favorables y lo mismo puede decirse de Grecia.

Por tanto, al analizar la evolución y situación actual de las empresas españolas en este sector, hay que tener, muy presente que es un campo muy joven, que en Europa solo empezó a consolidarse a mediados de la década pasada y se desarrolla en la actual con carácter general. Inicialmente era una práctica deportiva minoritaria

¹ *El Charter Náutico en el Mediterráneo*, Secretaría General de Turismo, Dirección General de Política Turística, que próximamente se presentará. (Dirigido por el autor de este artículo.)

* *Sociólogo. Profesor de Sociología del Turismo de la Universidad Politécnica de Madrid (Curso Superior de Gerencia y Dirección Hotelera).*

de las clases altas económicas de los países mediterráneos, pero que con la paulatina elevación de la renta y capacidad de gasto, nuevos y cada vez mayores estratos sociales tienen acceso a su disfrute. La modalidad charter abarata la posibilidad de su práctica, al no ser requisito la compra del barco, como único medio de practicar este deporte. La elección entre una oferta diversificada, en país y tipo de barco, es un impulso adicional a la ampliación de la demanda potencial de usuarios y a un cambio significativo de «vacaciones activas» sin abandonar el tradicional de sol-playa.

En los últimos cuatro años, el alquiler de embarcaciones ha crecido en el área mediterránea un 60 por 100, surgiendo nuevos países receptores de navegantes, tanto de estructura industrial desarrollada como en vías de desarrollo, que han ampliado considerablemente el mercado geográfico receptor: Yugoslavia, Turquía, España (Baleares básicamente).

Actualmente son 12.000 las embarcaciones charter que navegan de forma legal o permitida por el Mediterráneo, pertenecientes a los siguientes países: Francia, un 38 por 100; Grecia, un 19 por 100; Turquía, 18,5 por 100; Yugoslavia, un 17,5 por 100; Italia, un 5 por 100, y España, un 2 por 100. A este número hay que sumarle cerca de 7.000 embarcaciones que practican el Charter Náutico de forma ilegal, principalmente en Grecia, Italia, Francia y España (cuadro 1).

2. LAS EMPRESAS DE CHARTER NAUTICO EN EL MEDITERRANEO

El número total de empresas que operan en aguas mediterráneas actualmente supera las setecientas (732). De éstas, no todas poseen barcos, simplemente son agentes de contratación que tienen representación en la mayoría de los países ribereños del Mediterráneo, y generalmente pertenecientes a alemanes y británicos, localizándose en los principales puntos de alquiler de embarcaciones en los países mediterráneos.

Del número total de empresas registradas, el 20 por 100 pertenecen a los empresarios del propio país donde están localizadas, siendo el resto empresas o agentes de contratación extranjeros.

De esta forma se ha creado una estructura de empresas diferente para cada país mediterráneo, estructura que afecta al tamaño de la empresa por su situación legal y por la nacionalidad de su propietario.

Como ejemplo ilustrativo haremos un pequeño recorrido por la estructura empresarial (2) de estos países, analizando:

- La estructura empresarial.
- Las bases de operación.
- La incidencia en el mercado laboral.
- La demanda de embarcaciones y su tipología.
- Precios de alquiler de las distintas clases de barcos.
- Impuestos en cada uno de los países.
- Movimiento turístico e ingresos, etc.

² Los países estudiados son: Francia, Italia, Yugoslavia, Grecia, Turquía y España. Desde el punto de vista empresarial y emisor turístico: Alemania y Gran Bretaña.

a) *Turquía*. En Turquía, la estructura empresarial charter es mayoritariamente extranjera (72 por 100), debido a las facilidades de las autoridades turcas para la instalación de empresas potenciando de esta forma el desarrollo turístico y la entrada de divisas. El número de empresas no supera las cuarenta, siendo mayor la implantación de agentes extranjeros de contratación de embarcaciones (110).

Las bases de operación, por el número de empresas o agentes instalados, normalmente coincide en las marinas o puertos deportivos con mejores instalaciones para la práctica de la náutica deportiva: Marmaris, Kusadasi, Bodrum, Fethiye, etc. La contratación del barco es posible directamente en las instalaciones de las marinas o en las empresas que están próximas a ellas.

b) *Grecia*. Este país tiene una tradición en el Charter Náutico de más de 20 años. Existen unas 130 empresas y agencias de contratación, de las cuales el 75 por 100 son de propietarios griegos, en algunos casos con capital mixto. Hay empresas muy consolidadas, con gran tradición en el sector y con un número de barcos de alquiler que sobrepasa la centena.

Las bases de operaciones del Charter Náutico están concentradas en el área Atenas-Pireo, siendo en este último puerto donde se encuentran amarrados los mayores barcos, tanto de vela como de motor.

En la zona próxima a Atenas existe un conjunto de cuatro marinas estatales (Kalamakis-Glyfada) que concentran cerca del 70 por 100 del total de la flota charter griega. El resto se localiza en Corfú, Creta y Rodas, principalmente, funcionando sólo en la temporada turística (entre marzo y octubre).

c) *Yugoslavia*. Ha desarrollado el Charter Náutico en los últimos cuatro años, pasando de ser un país que no contaba con una infraestructura náutica de alquiler hasta ocupar actualmente la cuarta posición, según el número de embarcaciones en el área mediterránea. Este crecimiento ha estado motivado por la permisibilidad de las autoridades yugoslavas en la entrada a sus aguas de embarcaciones ilegales extranjeras dentro de una política de desarrollo turístico y de apertura económica hacia el mercado occidental.

Sólo existe una gran empresa yugoslava de alquiler de embarcaciones, Adriatic Club Yacht, patrocinada por el Gobierno. En total, las empresas de charter yugoslavas son cinco y el número de Clubs Extranjeros de Navegación (modalidad de representación legal de empresas extranjeras) y agencias de contratación, unas 25.

Las principales bases de operación en las costas yugoslavas están situadas en: Dubrovnik, Pula-Veruda, Punat, Zadar y Split.

d) *Italia*. En este país se ha producido un proceso inverso. Es decir, de ser uno de los países pioneros del sector en la década pasada ha pasado a no tener prácticamente una estructura empresarial en el campo de alquiler de embarcaciones, debido a los altos impuestos y al exceso de burocracia, ocasionando que la mayoría de los empresarios haya vendido los barcos o emigrado con ellos a otros países (Yugoslavia y Turquía). Actualmente hay en Italia unas 70 empresas

dedicadas al alquiler, la mayoría como agentes de contratación, sin barcos en propiedad y que pueden gestionar todo tipo de contratos. Esto ha dado lugar a que se incremente el charter «pirata» o de contratado «bajo-mano».

e) *Francia.* Es el único país del Mediterráneo que presenta una estructura empresarial compacta y desarrollada. Existen más de 300 empresas de alquiler que ofertan unos 6.500 barcos de alquiler en toda Francia, y que supone aproximadamente el 75 por 100 del volumen de la costa mediterránea. A éstos hay que sumar otros 6.000 ó 7.000 barcos que actúan de forma ilegal.

El charter náutico francés se realiza en todas las costas del país y en las Antillas francesas. Normalmente, el 75 por 100 del total de la flota de alquiler está situada en el Mediterráneo: el 50 por 100 de los barcos está situado en la Costa Azul (Bandol, St. Mondier, Golfe Juan, Port Grimaud, Toulon, Hyeres, etc.); un 15 por 100 entre el Languedoc-Rosellón, y un 10 por 100 en Córcega. El resto de la flota se reparte en la costa atlántica y Antillas.

CUADRO 1
Incidencia porcentual por ingresos (DM) y tipos de barcos más solicitados en el Mediterráneo

País	Núm. de barcos legales		Ingresos en marcos alemanes		Tipos de barcos (%)		
		%		%	Moto-velero	Velero	Motor
Turquía	2.200	18,5	162.213.000*	23	36	59	5
Grecia	2.290	19	166.930.000	25	15	68	17
Yugoslavia	2.100	17,5	91.967.500*	13	10	80	10
Italia	600	5	29.688.000	4	20	60	20
Francia	4.500**	38	230.147.000**	33	5	90	5
España	250	2	13.290.500	2	15	65	20
Total	11.940	100	694.235.500	100	—	—	—

Notas: * Incluido «piratas».

** Sólo el Mediterráneo.

Fuente: Elaboración propia.

CUADRO 2
Desarrollo del Charter Náutico en Europa (Mediterráneo)

País	Núm. de empresas o agencias legales		Núm. de barcos		Estimación de barcos piratas	Núm. total de usuarios	Ingresos en marcos alemanes
	Nacionales	Extranjeros	Bandera Nac.	Bandera Ext.			
Turquía	30	80	1.540	660*	—	294.100	162.213.000**
Grecia	95	35	2.290	—	300	181.957	166.930.000
Yugoslavia	5	25	600	1.500*	—	206.080**	91.967.500**
Italia	70	25	600	—	500	43.940	29.688.000
Francia	300	30	4.550***	—	6.000	461.650***	230.147.000
España	30	12	225	25	167	35.231	13.290.000
Total	530	202	9.805	2.185	6.967	1.222.958	694.235.500

Notas: * «Semi-piratas».

** Incluido «semi-piratas».

*** Sólo en el Mediterráneo 2/3 en gestión.

Fuente: Elaboración propia.

Incidencia en el mercado laboral

Esta modalidad de oferta turística crea puestos de trabajo principalmente en la temporada estival. En conjunto, el alquiler de embarcaciones representa cerca de 30.000 empleos en plena temporada turística, que se reducen a un 37 por 100 en el resto del año.

De los empleos que permanecen todo el año, la mayoría son sin contrato laboral: trabajadores que atienden los barcos, hacen de tripulantes o ayudan a la empresa en otros menesteres. Asimismo, muchos de estos puestos de trabajo son cubiertos por los propietarios de embarcaciones o pequeños empresarios, que se dedican a otras actividades paralelas al sector de la náutica deportiva.

Porcentualmente, Francia tiene el mayor índice de actividad (50 por 100), seguido de Turquía y Grecia, con un 18 por 100, respectivamente. España, dado el reducido número de barcos representa sólo un 2 por 100 del empleo total.

La demanda de embarcaciones

La oferta de embarcaciones en cada uno de los países estudiados ha ido evolucionando en función del tipo de demanda solicitada por el usuario.

De los barcos que navegan actualmente por el Mediterráneo, el 70 por 100 son veleros de 9 a 14 metros de eslora; el 20 por 100, moto-veleros y el 10 por 100 restante, barcos cabinados con motor.

La duración de alquiler varía por países, según época del año y por tipo de barco. Los precios de alquiler son función de la oferta infraestructural y de servicios, y por supuesto del nivel general de precios de cada país. En grandes rasgos:

A) *Turquía*. La evolución de la demanda está centrada en los tipos de barcos de vela pura, 20 semanas, que tienen una gran aceptación, con un crecimiento continuo cercano al 30 por 100 en los tres últimos años. La clientela se compone básicamente de alemanes (30 por 100), ingleses y franceses a partes iguales (15 por 100).

Los moto-veleros o «caiques» tienen una demanda estabilizada de 14 semanas, concentradas en la época central del verano y utilizados principalmente por italianos y americanos, o por plazas sueltas.

Un tipo de alquiler muy solicitado en Turquía son los barcos en flotilla, especialmente por ingleses. Los barcos cabinados a motor tienen poca aceptación en el país (5 por 100), pero con demanda estabilizada.

B) *Grecia*. Presenta una estructura similar a la turca; de hecho este país es su competidor más directo del país vecino en clientela y en oferta turística del Charter Náutico en el Mar Egeo. La única diferencia está en la gran tradición del alquiler de embarcaciones en Grecia y en sus barcos grandes a motor, utilizados por italianos y americanos.

La ocupación media de los barcos en Grecia la podemos estimar en unos 120 días, distribuidos de la siguiente forma:

a) Moto-veleros, entre 70 y 80 días, concentrados en la época alta del verano. Esta oferta se encuentra estancada y no presenta índices de crecimiento.

b) Veleros: la ocupación la podemos estimar entre 130 y 150 días para veleros entre 10 y 14 metros, es decir, barcos grandes sin tripulación. Este tipo mantiene el incremento del 15 por 100 en los últimos años. Para los barcos de vela menores de 9 metros, el número de días desciende y su ocupación está entre 100 y 140 días.

c) Motor. La demanda está estabilizada en los últimos años; con una media de utilización de 50 días. En los barcos más grandes se observa un descenso respecto a los años anteriores y entre las esloras de 10-14 metros una ligera reactivación en los alquileres sin patrón.

d) Alquiler de flotillas. Este tipo forma parte de una demanda estandarizada de «packet» turístico: visitas programadas, estancias en clubs de vacaciones y enseñanza de navegación; supone un 15 por 100 de la contratación de veleros y mantiene una demanda casi constante, preferentemente de usuarios de nacionalidad inglesa y nórdicos. Las épocas de mayor actividad coincide con los meses de julio y agosto.

C) *Yugoslavia*. Este país ha tenido un amplio desarrollo en los últimos cuatro años, con un crecimiento aproximado al 35 por 100 anual, contando las embarcaciones «semi-piratas» que operan en sus aguas territoriales.

La demanda principal se centra en los barcos de vela, con una media de 16 semanas de utilización, si bien algunos llegan a más de 20 semanas. Los principales clientes son alemanes (30 por 100), italianos, ingleses y franceses.

Los moto-veleros tienen un ligero crecimiento en los últimos años, con una media de ocupación cercana a las 12 semanas, así como las motoras, con una media de 10 semanas de utilización y unas buenas perspectivas de desarrollo industrial. Yugoslavia fabrica barcos cabinados a motor, especialmente diseñados para el Charter Náutico, que están teniendo una gran aceptación por parte de los usuarios extranjeros.

D) *Italia*. La demanda de barcos de alquiler ha descendido en todos los tipos en los últimos años, y actualmente presenta una estructura empresarial no acorde a las posibilidades turísticas y náuticas del país.

La mayor utilización de los barcos de alquiler la hacen los propios italianos (75 por 100); el resto son principalmente alemanes, franceses e ingleses. Los veleros son los barcos más alquilados con una media de 14 semanas, seguidos de los barcos a motor (grandes barcos) con una media algo menor (10 semanas).

E) *Francia*. Presenta los mayores niveles de actividad del Charter Náutico en los tres principales tipos de barcos de alquiler existente

en el área mediterránea, con unos índices medios de: 15 semanas para los motoveleros, 20 semanas para los veleros de 12 a 14 metros, y 12 semanas en los barcos combinados a motor, principalmente de esloras de 15 metros. En las dos últimas temporadas ha surgido con gran fuerza la demanda de barcos de vela tipo Catamarán, con una ocupación media de 20 a 22 semanas.

El 75 por 100 de los usuarios son los propios franceses, absorbiendo el resto de la demanda principalmente los alemanes e italianos.

A continuación (cuadros 3 y 4) se indica el nivel de ocupación y la evolución de la demanda en los países analizados del Mediterráneo.

CUADRO 3
Nivel de ocupación de los tipos de barcos de alquiler en la zona mediterránea por países en porcentaje

Tipo de barco	Turquía	Grecia	Yugoslavia	Italia	Francia	España
Moto-velero	36	15	10	20	5	15
Velero	59	68	80	60	90	65
Motor	5	17	10	20	5	20

Fuente: Elaboración propia.

CUADRO 4
Evolución de la demanda de embarcaciones por tipo de barco y países (semanas)

Tipo de barco	Turquía	Grecia	Yugoslavia	Italia	Francia	España*
Moto-velero	14	14	12	8	15	12
Velero	20	20	16	14	20	20
Motor	5	7	10	10	12	13

Nota: * Baleares.

Fuente: Elaboración propia.

Los precios de los barcos de alquiler

Los precios normalmente varían en función de la temporada (3), del tipo de barco y del país donde se alquilen. A título orientativo podemos estimar que actualmente los precios por semana oscilan para la temporada baja y alta, entre:

Clase de barco	Precios Marcos alemanes (DM)
Moto-velero 14 m.	3.500 y 8.000
Velero 9,5 m.	1.800 y 3.200
Velero 10,5 m.	2.100 y 4.100
Velero 12,0 m.	3.100 y 6.900
Velero 14 m.	4.300 y 8.000
Motor 15 m.	5.800 y 10.500

En general, en el área mediterránea las diferencias de precios se deben más a la incidencia de los impuestos de cada país que a la competencia comercial:

³ La oferta internacional de los precios se presenta en marcos alemanes o libras inglesas.

a) *En barcos moto-veleros.* España es el país más caro del Mediterráneo, aproximadamente un 16 por 100 más que Francia, su inmediato seguidor.

Los precios más bajos los tienen Grecia y Turquía, en una continua lucha comercial por ofrecer en el mar Egeo los mejores precios y servicios.

b) *Veleros.* De los tres tipos de veleros ofertados por los diferentes países, España tiene los precios más caros del Mediterráneo: un 10 por 100 en veleros de 9 m. sobre Turquía y Francia; un 17 por 100 en veleros de 10 m. sobre Italia y Francia; un 30 por 100 sobre Francia y Grecia en veleros de 12 m., y un 28 por 100 sobre Francia y Grecia en barcos de 14 m.

Es decir, España y Francia son los países más caros del Mediterráneo y el más barato es actualmente Yugoslavia.

c) *Motor.* En esta gama también España presenta los precios más altos del Mediterráneo (5 por 100 para barcos de 10 m. de eslora y 14 por 100 para barcos de 15 m. o más), seguida de Francia e Italia. Los precios más baratos también los tiene Yugoslavia.

Impuestos en los países del área mediterránea

Los impuestos a la náutica deportiva son distintos en cada uno de los países estudiados, con la consiguiente incidencia en el precio que el usuario tiene que pagar por el alquiler del barco.

A título orientativo se indica la distribución de Impuesto sobre el Valor Añadido por países y esloras de barcos:

**Impuesto en los países del área mediterránea por esloras
(% de incremento sobre el precio de alquiler)**

Países	Impuestos (%)	Eslora
Grecia	10	Cualquier longitud
Yugoslavia	2,4	Cualquier longitud
Italia	18	Hasta 13 m.
	32	Más de 13 m.
Francia	18,6	Cualquier longitud
España	12	Hasta 9 m.
	33	Más de 9 m.
Alemania	14	Cualquier longitud

Movimiento turístico e ingresos

El movimiento turístico del charter en el área mediterránea supera el millón doscientos mil usuarios.

Por zonas, el mar Egeo absorbe un 39 por 100 (Grecia y Turquía); la costa francesa, un 38 por 100; el Adriático, un 16 por 100, siendo Italia (4 por 100) y España (3 por 100) los países con menor atracción actual. Dentro de España, las islas Baleares captan un 62 por 100 de los usuarios del charter.

A nivel general, el Charter Náutico incide de forma económica positiva en los países europeos del área mediterránea, con cantidades superiores a los 700 millones de marcos alemanes (DM). De éstos, el 33 por 100 en la costa mediterránea francesa; aproximadamente un 50 por 100 en el mar Egeo (25 por 100 en Grecia y 23 por 100 en Turquía); un 13 por 100 en Yugoslavia, y sólo un 2 por 100 en nuestro país, de los cuales el 70 por 100 está concentrado en Baleares:

CUADRO 5
Incidencia porcentual del movimiento turístico e ingresos del Charter Náutico en el Mediterráneo

País	Total de usuarios	%	Ingresos en marcos alemanes	%
Turquía (*)	294.100	24	162,2	23
Grecia	181.957	15	166,9	25
Yugoslavia (*)	206.080	16	91,9	13
Italia	43.940	4	29,6	4
Francia (*)	461.650	38	230,1	33
España	35.231	3	13,3	2
Total	1.222.958	100	694,2	100

(*) Incluido «semi-piratas».

Marco legal aplicado en cada país

En general varía según el carácter importador o exportador del país en la actividad charter, y el grado de elaboración y aplicabilidad es función de la tradición y repercusión económica del charter.

En general, la legislación podría clasificarse:

1. En países receptores, (Grecia, Turquía y Yugoslavia), se ha creado una normativa tendente a fomentar la entrada de divisas, desarrollando infraestructuras náuticas y creando empleo mediante la obligatoriedad contractual de representación entre empresas extranjeras y nacionales, o mediante la obligatoriedad en la creación de empresas nacionales.

2. En países receptores y generadores del Charter Náutico (básicamente Italia y España), la normativa está poco desarrollada; consideran al charter como un lujo, por lo cual lo gravan fuertemente.

3. Francia, que constituye por sí sola un grupo de comportamiento, ha desarrollado una normativa muy completa, meticulosa y moderna, estableciendo un organismo de control e inspección, supervisado por el Estado. Establece contratos tipo obligatorios tanto para el alquiler como para la gestión. Se aprecia un fuerte desarrollo de la industria nacional de construcción de barcos y se concede al charter el mismo trato que a la hostelería, superando viejas concepciones que consideraban a la vela y los deportes náuticos como un lujo. Se equipara la litera de barco a la cama de hotel.

En resumen, entendemos que la ley más completa es la francesa, si bien son de resaltar las grandes desgravaciones y facilidades fisca-

les que ofrecen las leyes griegas, posiblemente debido a que carecen de una industria nacional de producción de este tipo de productos náuticos. De destacar también la política desarrollada por el Banco de Turismo de Turquía, por su política crediticia y de subvenciones y, así como la del Crédito Turístico Italiano, con bajos intereses y fuertes subvenciones estatales.

3. EL CHARTER NAUTICO EN ESPAÑA

Una vez conocida la estructura del Charter Náutico europeo, es interesante saber cómo se está comportando en nuestro país y dónde se está desarrollando principalmente, teniendo en cuenta que el índice de alquiler de barcos en España es bajo, si lo comparamos con el resto de los países competidores del área mediterránea.

La estimación total del número de barcos que se alquilan en aguas españolas supera ligeramente las cuatrocientas embarcaciones (417). De éstas, un 59 por 100 son embarcaciones legales, un 40 por 100 son alquileres ilegales (167) y un 4 por 100 (15) realizan charter legal bajo bandera extranjera, al ser embarcaciones superiores a los 14 metros de eslora. Otros diez barcos están operando en las costas españolas, desde Gibraltar, en la zona de la Costa del Sol principalmente (ver cuadro 6).

El movimiento turístico producido por las embarcaciones legales de alquiler supera los 35.000 usuarios, de los cuales el 80 por 100 son extranjeros y el 20 por 100 restante españoles, catalanes y madrileños principalmente. Los extranjeros varían según las zonas de alquiler, aunque en conjunto más del 50 por 100 son de nacionalidad alemana.

El número de empresas dedicadas al Charter Náutico en España es reducido; presenta 30 empresas españolas y 12 extranjeras, de las cuales cinco son agencias de contratación. En general, el tamaño de las empresas es pequeño, sólo cuatro empresas tienen más de 10 barcos, de las cuales una es española.

Mallorca aloja las principales empresas españolas, siguiéndole en importancia Cataluña. El resto, empresas muy pequeñas y de carácter individual, localizadas fuertemente en las dos zonas anteriores, debaten su existencia entre dificultades financieras y las de captar usuarios extranjeros con la dificultad de tener un equipamiento no competitivo de sus embarcaciones en la mayoría de los casos.

Se puede decir que España tiene una estructura empresarial no competitiva con el sector europeo, situación que se agrava si se tiene en cuenta que las pocas empresas de estructura competitiva que actúan en el mercado español son extranjeras.

Tomando como referencia a Baleares, de los 130 barcos legales el 60 por 100 son de empresas extranjeras, compuestas generalmente por las mejores unidades, y que logran mayor ocupación al ofrecer mejor servicio.

Este tipo de turismo se ha desarrollado por canales especiales, tanto en su promoción como en la comercialización, a través de

agencias de contratación que se dedican exclusivamente a facilitar la conexión con las empresas en el país, sin que, hasta ahora, haya existido interés de los operadores turísticos en este campo. Sin embargo, un primer gran operador extranjero, SPIES, de origen escandinavo, se ha introducido en Mallorca con 26 barcos de fabricación danesa y, por los datos obtenidos, esta temporada está teniendo buenos resultados. Esto es una buena noticia en parte pero también el toque de atención que avisa a las compañías españolas, en gran mayoría no competitivas con su equipamiento actual, ni en facilidades de financiación, pudiendo desaparecer a corto plazo.

Los usuarios del Charter Náutico en España dejan en las empresas legales de alquiler de barcos 859 millones de pesetas, de los cuales el 70 por 100 corresponde a empresas radicadas en Baleares, un 16 por 100 a las de Cataluña y el resto a las distintas zonas de la costa mediterránea española y Canarias.

Los niveles de ocupación de los barcos son muy variables, dependiendo en cada caso de la estructura empresarial y el tipo de barcos que tengan las empresas. El mejor índice de ocupación se da en Baleares, cerca de 20 semanas por barco, siendo la única región española que presenta una estructura empresarial comparable con la de otros países del área mediterránea.

CUADRO 6
Desarrollo del Charter Náutico en España en 1986 (Mediterráneo y Canarias)

Zona	Núm. de empresas legales		Núm. de barcos		Estimación núm. barcos piratas	Núm. total de usuarios	Ingresos en ptas.
	Nacionales	Extranjeros	Barcos esp.	Barcos extr.			
Baleares	5	10**	130	15***	60	22.286	595,810
Cataluña	12	—	55	—	40	4.365	134,000
P. Valenciano	6	—	20	—	12	856	18,936
Andalucía	4	—	7	—	20	252	13,092
Gibraltar	—	1*	—	10	—	1.352*	43,080
Canarias	2	1	13	—	35	6.120	54,450
Madrid	1**	—	—	—	—	—	—
Total zona mediterránea y Canarias	30	12	225	25	167	35.231	859,368

Nota: * Empresa en Gibraltar.

** Incluidas las agencias de contratación.

*** Barcos legales extranjeros de esloras superiores a 14 metros.

Fuente: Elaboración propia.

Modalidades del charter ofertadas en España

En nuestro país existe la misma variedad de posibilidades y formas de alquilar una embarcación:

a) *Barcos a vela*: Existen dos modalidades diferentes: con o sin tripulación.

1. En la modalidad *sin tripulación*, el servicio consiste en la entrega del barco con todo lo necesario para la navegación y la vida a

bordo, según sistema usual en toda Europa, y el que tiene más demanda (75 por 100 del mercado). El arrendatario presenta titulación de su propio país para el manejo del barco y se hace responsable de la navegación y buen uso de la embarcación y su armamento, dejando una fianza cuya cuantía depende del valor del barco, para responder de posibles retrasos, pérdidas o averías provenientes del mal uso o negligencia; e independientemente de que los barcos estén asegurados a todo riesgo.

2. *Con tripulación:* En este caso, los tripulantes son los responsables de la navegación y buen desarrollo de los términos establecidos en el contrato; esta modalidad es usada sobre todo en embarcaciones de más de 12 metros, por personas que no poseen la titulación adecuada o que no tienen la experiencia suficiente para manejar ellos solos la embarcación.

b) *Barcos de motor:* Existen las mismas modalidades. Las motoras que se alquilan sin tripulación, con tamaños que oscilan entre ocho y diez metros. Existen unas 12 unidades en toda España. El resto son mayores de 13 metros y se alquilan siempre con tripulación, normalmente formada por dos o más personas, que además de la navegación se ocupan de la limpieza y la comida.

c) *Tipos especiales ofertados:* Existen tres tipos especiales:

1. *El paquete turístico.* Incluye normalmente vuelo y embarcación, a veces combinado con alojamiento en tierra, modalidad prácticamente inédita en España y que sólo la ofrecen dos empresas situadas en Mallorca: una con cuatro años de antigüedad, que ofrece un sistema combinado de casa-coche-barco de 8 metros, pero no ofrece vuelo, que trabaja exclusivamente con clientela alemana, con facilidades para encontrar vuelos «charter» a Mallorca a buen precio. La otra empresa de Mallorca (sueca) comenzó sus actividades al pasado año y dispone ya de 26 barcos, representando la primera incursión de un gran operador en este mercado. De momento sólo trabaja con clientela escandinava, ofreciendo paquetes de vuelo-traslado-barco.

2. *Escuela.* Consiste en impartir la enseñanza del manejo de la embarcación y nociones teóricas de navegación al mismo tiempo que transcurre el período de alquiler. Se utiliza sobre todo con clientes españoles, todavía inexpertos en este tipo de turismo.

3. *Cruceros por plazas sueltas.* En esta modalidad se programa el viaje de antemano y se vende por literas. Se efectúa siempre con tripulación. Al igual que la modalidad anterior, se utiliza en las costas peninsulares y con clientela española (Cataluña y Levante).

El empleo en la industria del Charter Náutico

El índice de actividad en la náutica de alquiler es relativamente bajo, consecuencia directa del reducido número de barcos legales que operan en las aguas españolas.

Las épocas de trabajo se concentran principalmente en los meses de verano y el tipo de contratación es temporal, cuando hay contrato. Supone un número que sobrepasa ligeramente los 700; el 60 por 100

corresponde a tripulantes y servicios del barco, un 18 por 100 son puestos de trabajo de propios empresarios y el resto se reparte entre el personal de despacho del barco y el de mantenimiento.

Los trabajadores fijos todo el año (pero no dados de alta todos en la Seguridad Social) son unos 200, de los cuales un 25 por 100 son empresarios; un 13 por 100 despacho de barcos; un 50 por 100, tripulantes y servicios, y el 12 por 100 restante se ocupa del mantenimiento.

Por regiones o zonas de alquiler de barcos, Baleares representa el 63 por 100 de los puestos de trabajo totales y Cataluña el 25 por 100. El 12 por 100 restante se reparte en las distintas zonas de alquiler de embarcaciones de la zona mediterránea y Canarias.

CUADRO 7
Incidencia porcentual del Charter Náutico en España (Mediterráneo y Canarias)

Zona	Ingreso en miles de ptas.	%	Tipo de barco		
			Moto-velero (%)	Velero %	Motor %
Baleares	595,810	70	30	60	10
Cataluña	134,000	16	10	72	18
P. Valenciano	18,936	2,4	10	60	30
Andalucía	13,092	1,6	—	85	15
(Gibraltar)	43,080	5,5	—	90	10
Canarias	34,450	4,5	—	39	61
Total zona	859,368	100	15	65	20

Fuente: Elaboración propia.

CUADRO 8
Niveles de ocupación de los barcos de alquiler en días/año

Tipo de barcos	Baleares	Cataluña	Levante	Andalucía	Canarias	(Gibraltar)
Vela	140	80	60	60	70	140
Motor	90	60	50	42	180*	70

* Barco de pesca deportiva.

Fuente: Elaboración propia.

Servicios complementarios

Realmente, una de las constantes del cliente de Charter Náutico es que le gusta ser autosuficiente, por lo que si encuentra el barco y todo lo necesario para la navegación en buenas condiciones, los servicios complementarios que usa son los mismos que cualquier otro turista de buen nivel adquisitivo que viaja independientemente.

El litoral español está muy bien surtido de los servicios necesarios para ser un destino ideal de Charter Náutico, ya que tan sólo Francia, en el Mediterráneo, cuenta con una infraestructura técnica y turística mejor que la nuestra, pero con unos precios superiores, si bien el

aumento desmesurado y sin control del precio de alquiler de los amarras para barcos transeúntes puede hacer disminuir sensiblemente la entrada de barcos extranjeros.

A título orientativo, el cuadro 9 recoge los precios de alquiler de embarcaciones en 1986 en Baleares, los más representativos en el conjunto del área mediterránea española.

CUADRO 9
Relación de precios de alquiler de barcos en Baleares 1986 (*)

Tipo barco de alquiler	Eslora (metros)	Literas	Precio día baja temp.	Precio día alta temp.	Depósito (%)	Observaciones
Motor	15	8	65.000	100.000	—	Con tripulación
Motor	9	6	20.000	35.000	15	Sin tripulación
Moto-velero	15	8	40.000	80.000	—	Con tripulación
Moto-velero	9	6	20.000	30.000	20	Sin tripulación
Velero	9	6	13.000	24.000	20	Sin tripulación
Velero	12	8	13.000	24.000	20	Sin tripulación
Velero	14	10	35.000	70.000	20	Sin tripulación

(*) Precios medios sin especificar punto de despacho del barco y sin extras.

Fuentes: Elaboración propia. Según oferta de las empresas, catálogo 1986.

Los usuarios del Charter Náutico en España

Hasta ahora hemos ido repasando la estructura interna del mercado empresarial. Pero es interesante saber qué perfiles de personas son los usuarios de este deporte-turismo en nuestro país, en general.

En España, el 80 por 100 de los usuarios de embarcaciones deportivas son extranjeros: un 50 por 100 alemanes, un 15 por 100 franceses, un 15 por 100 suizos e ingleses y un 10 por 100 nórdicos, italianos y americanos (Estados Unidos).

— El alquiler normal es sin patrón, excepto para italianos, americanos y españoles.

— La práctica totalidad de usuarios del Charter Náutico lo alquilan para vacaciones, excepto algún caso aislado que lo utiliza para trabajos de publicidad o periodismo especializado.

— El perfil de cliente por lo general está comprendido entre los 30 y los 50 años de edad; la proporción de hombres o mujeres está repartida al 50 por 100, excepto en el caso de los alemanes, los cuales un 65 por 100 son hombres y sólo un 35 por 100 mujeres. El índice de jóvenes es bajo, aunque en los últimos años está creciendo, principalmente los franceses.

— La posición social está comprendida entre clase media-alta para centroeuropeos y nórdicos y clase acomodada para italianos y americanos. Normalmente este nivel social va a acompañado del tipo de empleos y profesiones; éstos suelen girar entre: profesiones liberales, técnicos o empleados, centroeuropeos y nórdicos. En cuanto al otro grupo son altos ejecutivos o empresarios.

— Normalmente las reclamaciones de los clientes por deficiencias

en los barcos son formuladas por alemanes y franceses. Los alemanes se fijan mucho en lo previamente estipulado en el contrato y que funcione a la perfección, mientras que los franceses, en algunos casos, piden alguna cosa de la cual no dispongan en el barco.

El usuario del Charter Náutico español tiene un perfil distinto al centroeuropeo y muy parecido al italiano: un 55 por 100 son hombres y un 45 por 100 mujeres. La clientela española está dividida en dos grupos bastante diferenciados:

a) Grupos de amigos o personas sueltas, normalmente con poca experiencia náutica, que alquilan bien todo el barco o bien plazas individuales, casi siempre con patrón. Su nivel de renta es: media, 30 por 100; media-alta, 40 por 100, y acomodada, un 23 por 100. Sus profesiones son: empleados, 24 por 100; profesionales, 12 por 100, y empresarios, un 24 por 100. Las edades oscilan entre 34 y 40 años (80 por 100) y el resto de 41 años o más.

b) Aficionados con alto nivel adquisitivo que quieren un buen barco para pasar sus vacaciones en el mar y no les conviene tener un barco propio por la falta de tiempo libre. Normalmente tienen titulaciones aptas para navegar.

— La distribución espacial de la demanda está centrada en dos zonas principalmente: Cataluña, 35-40 por 100 y Madrid, 30-35 por 100; 10 por 100 del norte y el resto repartido en el conjunto nacional.

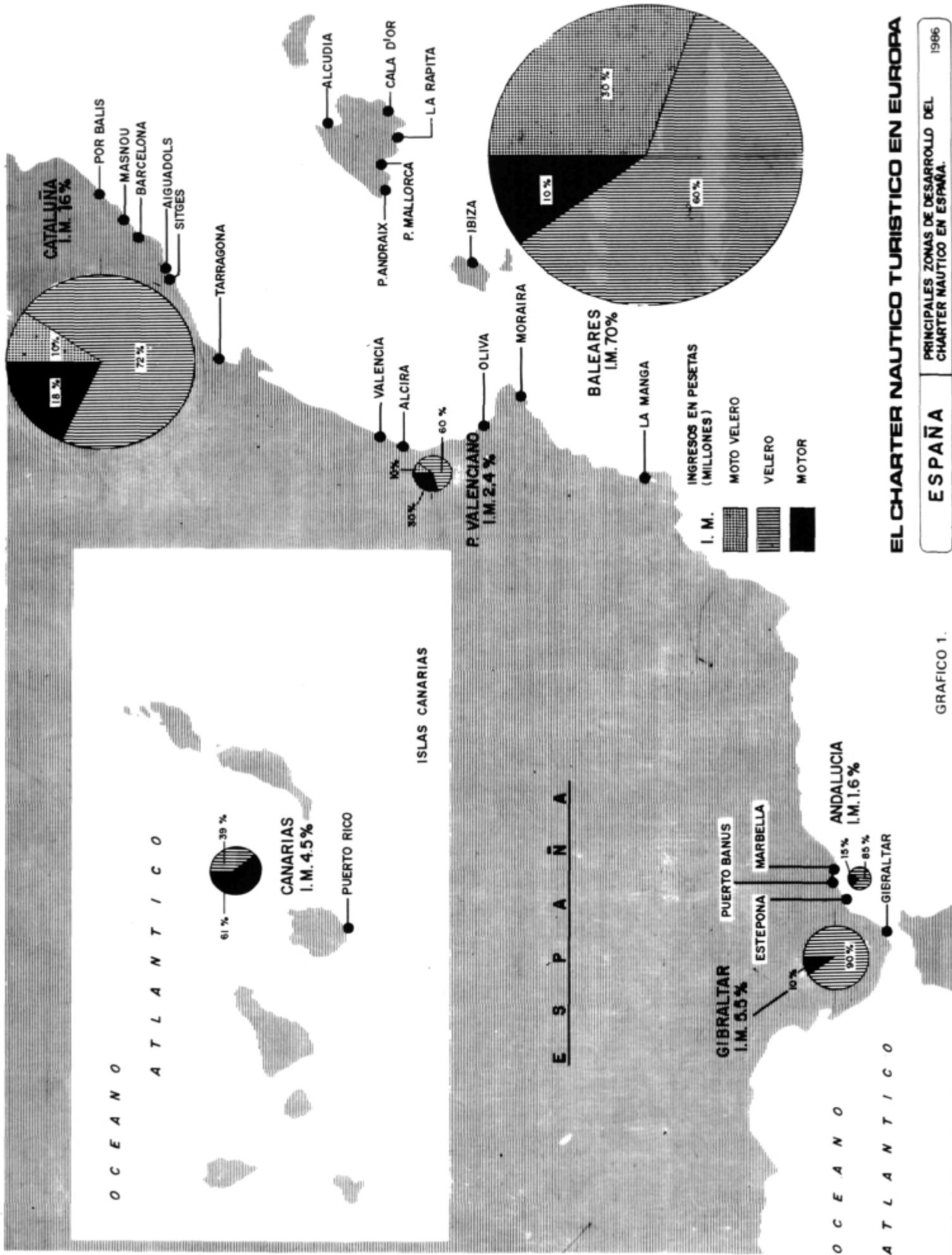
Las motivaciones principales casi siempre son pasar las vacaciones de forma «activa» en contacto con el mar. En algunos casos como aprendizaje. Hay que hacer notar la facilidad que tienen los usuarios del charter en Cataluña que pueden llegar en coche a recoger el barco y realizar la travesía a Baleares.

Por lo general, el usuario español de Charter Náutico es de buen nivel adquisitivo y, por lo general, aparte del alquiler del barco, gasta mucho dinero, sobre todo en alimentación y diversiones, principalmente nocturnas.

La estacionalidad de la demanda de usuarios españoles está concentrada en los meses de julio y agosto, con los consiguientes problemas que esto ocasiona, tanto a los usuarios como a las empresas que en algunos casos no puedan atender las solicitudes de última hora del usuario español. En estos dos meses se concentra el 80 por 100 de la demanda; en julio y septiembre, un 40-50 por 100 y el resto en Semana Santa.

4. OPINION DE LOS USUARIOS EUROPEOS DE BARCOS DE ALQUILER

En la encuesta realizada en diferentes ferias y exposiciones náuticas, el 65 por 100 de los entrevistados alquila barcos, un 36 por 100 para utilizarlos como aislamiento para pasar las vacaciones, un 11 por 100 por afición a navegar, un 18 por 100 por razones varias. Del total, la mitad son alemanes y franceses, alquilando los barcos principalmente en Grecia, Turquía, España y Yugoslavia. Los alema-



EL CHARTER NAUTICO TURISTICO EN ESPAÑA

PRINCIPALES ZONAS DE DESARROLLO DEL CHARTER NAUTICO EN ESPAÑA.

ESPAÑA

GRAFICO 1.

1986

nes prefieren España y Turquía, mientras los franceses eligen su propio país, principalmente, Grecia y Turquía (4).

Los ingleses prefieren alquilar barcos en Grecia y Yugoslavia (38 por 100) y en el Mediterráneo en general (25 por 100). Los italianos prefieren: Grecia (36 por 100) y Yugoslavia (21 por 100) y su propio país.

Los usuarios españoles del Charter Náutico lo realizan en España la mayoría (81 por 100) y de forma muy reducida en Grecia y Francia, alquilando los barcos directamente a las empresas, siendo menor el número de usuarios que utiliza agente de contratación.

En general, el usuario extranjero realiza el alquiler del barco mediante empresas o agencia y en la modalidad de viaje organizado en paquetes turísticos completos.

La selección de las empresas de alquiler la realizan la mayoría de los usuarios mediante prensa especializada y asistencia a los salones náuticos en sus países (63 por 100); principalmente los alemanes e italianos.

La propaganda de las empresas o agentes de contratación incide en un 30 por 100 en la publicidad del producto. El país donde tiene más efecto es Italia, seguida de Alemania.

El alquiler localizado en la zona es frecuentado principalmente por los españoles (40 por 100) y por los franceses (30 por 100).

A la pregunta de si han tenido algún problema a la hora de alquilar el barco o en la navegación, un 63 por 100 contestó que no. De las respuestas afirmativas (35 por 100), los que más inciden en los problemas son los franceses, españoles y alemanes. (Hay que matizar que en el análisis cualitativo se ha observado que el grado de los problemas no tiene la misma intensidad en los españoles que en las reclamaciones más técnicas de los alemanes.)

En opinión de los usuarios, los países donde más problemas han tenido con los barcos de alquiler han sido: Grecia (30 por 100) y España (26 por 100). En el primer país fueron los franceses (37 por 100) los que más se quejaron. En nuestro país, los turistas que más problemas han tenido han sido los propios españoles, seguidos de franceses e ingleses.

La mitad de las veces los problemas se han resuelto con la consiguiente pérdida de tiempo de vacaciones y las tensiones consecuentes. Hay que apuntar que del 25 por 100 de los casos en que no se han resuelto los problemas, una cuarta parte de éstos han ocurrido en España.

Lo primero que buscan los usuarios de embarcaciones al alquilarlas es el modelo del barco, seguido del equipamiento del mismo y de las atenciones que tiene la compañía hacia el cliente y el tipo de organización de ésta. Por países, estas preferencias se dan principalmente en los alemanes e ingleses, en el primer caso. Los ingleses hacen más caso a la atención hacia el cliente, seguido de los alemanes y españoles. Los franceses miran más el equipamiento del barco antes de contratar el alquiler.

⁴ El muestreo con cuestionario por países se realizó en los salones náuticos de París, Londres Düsseldorf, Villaregio (Italia) y Barcelona. El método de selección del entrevistado se diseñó de tal forma que se pudiera obtener el mayor número de opiniones de usuarios que practicarán el alquiler de barcos. Se seleccionó preguntando a visitantes de las ferias si practicaban el alquiler de barco o no. Las contestaciones afirmativas se les pasaba el cuestionario; para el resto se utilizó un rigor metodológico de que cada diez personas que contestasen que no realizaban Charter Náutico pasarles el cuestionario para ver qué opinaban al respecto.

Las entrevistas de Baleares se realizaron a los propios usuarios de chárter al comenzar la travesía o el regreso de ésta.

La base de datos para toda la encuesta por sexo es: 74 por 100 de hombres y 26 por 100 de mujeres; comprendidas entre las edades de: hasta 30 años, un 29 por 100; entre 31 y 40 años, un 42 por 100, y el resto de 40 años y más.

Por tipo de marcas, las preferencias de los usuarios están totalmente inclinadas hacia los barcos franceses: Jeanneau y Beneteau, y la italiana Comet.

Las motivaciones principales a la hora de alquilar una embarcación deportiva están en la comodidad que representa el Charter Náutico, al poder utilizar una embarcación determinada en el país y zona que a cada usuario le apetece. Le sigue en importancia el no tener que desplazarse hasta la zona de navegación con el barco, en el caso que lo tengan, y la asistencia técnica que les ofrecen las compañías de alquiler.

El tipo de motivaciones por nacionalidades es: en primer lugar, los franceses y los alemanes los que prefieren utilizar embarcaciones en cualquier parte. No desplazarse con la embarcación, la motivación preferente de los ingleses y los alemanes, y la motivación por asistencia técnica preocupa más a los ingleses y a los españoles.

Preguntando a los no usuarios del charter sobre qué motivos les impide alquilar barcos deportivos, la respuesta mayoritaria fue: que tienen un barco propio, que se los dejaban en las épocas estivales los amigos y familiares. Respecto que nos les motivará por razones económicas, es decir, que les parece caro el alquiler de embarcaciones, sólo un 15 por 100 de los que no alquilaban barco respondió afirmativamente.

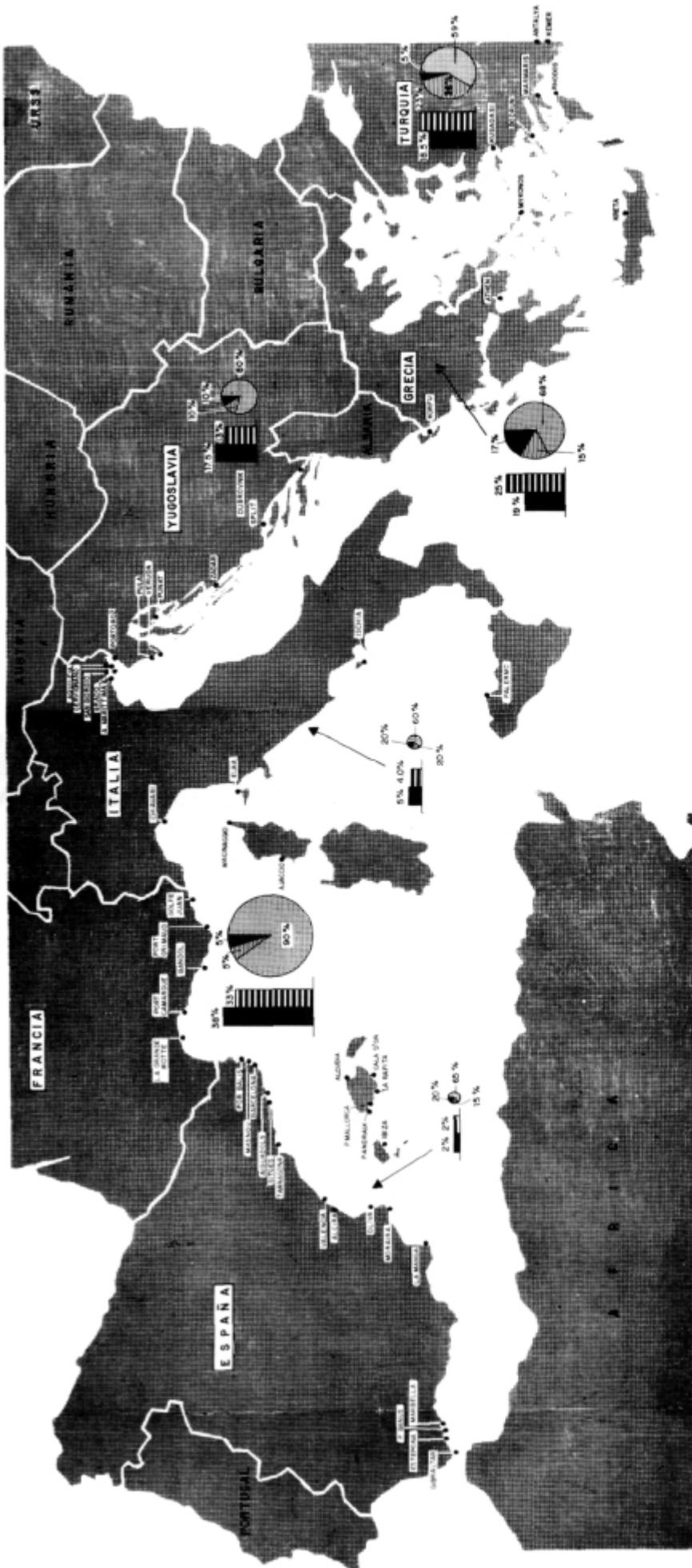
Respecto a la opinión sobre la promoción del turismo náutico en los países del área mediterránea, el 51 por 100 señalaron que Francia es el país que mejor promocionaba la náutica deportiva, incidiendo más en esa opinión, en primer lugar, los italianos y los alemanes.

La mayoría de los encuestados coincidió en señalar a Italia como el país que menos desarrolla este tipo de turismo, siendo los propios italianos y los franceses los que más apuntaron estas opiniones.

La opinión sobre el desarrollo náutico en España: aproximadamente la mitad de los entrevistados no tenía una opinión definida (NS/NC un 42 por 100). El resto opinaron que era regular o mal. Por nacionalidades, los que utilizaron más esta opinión fueron los propios españoles, los franceses y los italianos.

Analizando más en profundidad los motivos de la falta de desarrollo de la náutica en España, en la opinión de los españoles entrevistados, un 29 por 100 de éstos incidió en la falta de promoción de este deporte; un 14 por 100 precisa que es un deporte de élite y un 10 por 100 que es un tema que no le preocupa mucho a las autoridades competentes del Gobierno. La mayoría coincidió en que es necesario un amplio desarrollo de la náutica deportiva y del Charter Náutico en nuestro país (86 por 100).

Las tres cuartas partes de los entrevistados conocen la oferta del Charter Náutico en su país; respuesta lógica, pues en la proporción del 67 por 100 lo practican. No obstante, al preguntarles sobre el conocimiento de esta oferta en el extranjero sólo la mitad respondió afirmativamente; destacando los alemanes como los mejores conocedores de la oferta de alquiler de embarcaciones en otros países (72 por 100), seguidos de los franceses (44 por 100).



EL CHARTER NAUTICO TURISTICO EN EUROPA MEDITERRANEA



TIPOS DE DEMANDA DE EMBARCACIONES

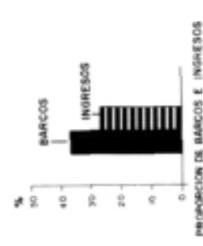


GRAFICO 2.

Los canales de información en el propio país son a través de prensa especializada y de asistencia a salones náuticos, destacando en ambos casos los alemanes y los franceses como los mejor informados. En el extranjero la oferta que mejor se conoce es la francesa y la griega, siendo de los encuestados los alemanes los que dicen conocer mejor el Charter Náutico de estos países, en conjunto, y los italianos la oferta de Grecia.

5. DESARROLLO FUTURO DEL CHARTER NAUTICO EN EL MEDITERRANEO

Estimar el desarrollo futuro que va a tener este sector de la náutica en el Mediterráneo en principio no es fácil, pues los datos que tenemos de evolución y demanda de usuarios en cada uno de los países tiene variables estructurales particulares para cada uno de ellos y dos niveles de significación, uno cualitativo y otro cuantitativo.

El crecimiento de la demanda de usuarios del Charter Náutico ha seguido directrices distintas en cada uno de los países del Mediterráneo. Incidiendo principalmente en la oferta de barcos deportivos de alquiler distintos sistemas de variables:

— Desarrollo de la actividad náutica en el país, evolución de la industria de barcos deportivos, sistemas de financiación de los barcos, sistemas de compra de los barcos por las compañías (directamente o por particulares y explotados en gestión).

— A nivel cualitativo hay otras variables que tienen una incidencia predominante en el conjunto estructural: Ley del Charter Náutico aplicable en el país, sistema de impuestos tanto para la práctica del charter como para la compra de los barcos o para la importación, ayudas estatales para promocionar el sector, titulaciones requeridas para utilizar los barcos deportivos, etc.

Ante este conjunto de variables que inciden en la evolución de la oferta de barcos deportivos, la demanda vimos que tomaba valores distintos para cada país según el grado de significación. A su vez éstas fueron cuantificadas por métodos empíricos de investigación en función de los datos recogidos «in situ» para cada país.

Por lo tanto, las previsiones futuras de crecimiento del número de barcos de alquiler por países en el área mediterránea será:

a) Turquía

De los países receptores de turismo náutico en el Mediterráneo, Turquía es uno de los que tiene más posibilidades de aumentar la oferta de embarcaciones; si mantiene las variables cualitativas actuales: Ausencia de una ley restrictiva del Charter Náutico, que permite la facilidad para operar a las empresas extranjeras y no controlar el charter «pirata».

Seguir utilizando el Charter Náutico como una entrada de turismo y de divisas. Si a este sistema de variables unimos las ayudas estata-

les para mejorar y desarrollar la infraestructura turística y los equipamientos de la costa del Egeo-Mediterráneo previstas para los próximos años, y la construcción de un aeropuerto para vuelos charter próximo a la zona de Kusadasi. Nos da una resultante, que puede estimarse que Turquía mantendrá el crecimiento actual y podría situarse en número de barcos de alquiler próximo a los 3.500, con un crecimiento del 12 por 100 anual acumulativo en 1990.

b) Grecia

Este país es uno de los que presenta unas variables más equilibradas al actuar en su favor la aportación del Gobierno para desarrollar el Charter Náutico como tipo de alojamiento turístico que pueda cubrir los déficits de la infraestructura hotelera en general y promocionar al mismo tiempo sus recursos náuticos. De cumplirse los planes de desarrollo de infraestructuras náuticas-turísticas para 1990, y la entrada en vigor de la nueva ley del Charter Náutico más flexible, para poder competir con su vecino turco que actualmente le está restando crecimiento. Las previsiones serán de un aumento de barcos, con el crecimiento en un 10 por 100 anual acumulativo, hasta llegar al número de 3.352.

c) Yugoslavia

El crecimiento de barcos charter en este país, incluido el charter semipirata o permitido, reducirá el alza que ha experimentado en los tres últimos años, aún con las previsiones del desarrollo de infraestructuras náuticas para 1990 del Gobierno; debido, principalmente a que las previsiones gubernamentales tenderán a reducir las facilidades a las empresas extranjeras a instalarse en el país y, el charter «pirata» intentará regularlo, aunque, según opiniones oficiales, no suprimirlo, hasta que no tengan consolidada una industria competitiva en este sector.

Por estos motivos estimamos que el crecimiento del alquiler de embarcaciones se va a reducir respecto a años anteriores, manteniéndose en un aumento del 4,5 por 100 anual acumulativo, llegando un número total de 2.500 barcos, incluidos los semilegales.

d) Italia

De los países receptores-emisores, el caso de Italia es muy significativo, pues, de mantenerse el sistema actual de burocracia administrativa y el sistema de impuestos, el incumplimiento de la nueva ley del Charter Náutico, como en los años anteriores y el crecimiento en el sector del vecino país (Yugoslavia), con una oferta muy interesante tanto en precios como en facilidades de acceso, unido a seguir recogiendo los barcos que operan de Italia, de forma ilegal; se mantendría el descenso de la oferta actual de barcos legales en el país.

Ante estos hechos, podemos plantear una hipótesis de evolución

de la oferta de embarcaciones de alquiler en función de la posible demanda:

1. *Hipótesis:* La entrada en vigor de la ley del charter de 21-11-85 de obligado cumplimiento, el descenso del tipo de impuestos al utilizar una embarcación charter, la desgravación fiscal a las empresas del sector y la reducción en general de los impuestos a la náutica deportiva, no considerándolo un artículo de lujo; puede volver a reactivar el mercado del Charter Náutico en Italia y poder recuperar la cota de barcos ofertados que tenía hace tres años este país. Es decir, se experimentaría un crecimiento durante los próximos años del 30 por 100 acumulativo, y se alcanzaría la cifra de 1.780 barcos charter.

e) Francia

Este país, al ser el más desarrollado en alquiler de embarcaciones del Mediterráneo, es el que presenta más claramente la tendencia a seguir en los próximos años. Tanto en la oferta como en la demanda de embarcaciones, el mercado francés ha alcanzado el límite de crecimiento continuo que completó en 1983, no cumpliéndose las previsiones estimadas para los años siguientes. A partir de este año, Francia ha comenzado un lento crecimiento, que pensamos mantendrá hasta 1990, al suponerse las mismas circunstancias actuales en el futuro, es decir, ampliación de posibles mercados competidores exteriores, sólo poder crecer al ritmo de la demanda local y de forma muy reducida a nivel del movimiento turístico extranjero, etc. El crecimiento estimado será de un 3 por 100 anual acumulativo, y el número de embarcaciones se estima que llegan a 5.120.

f) España

El desarrollo futuro en este sector de la náutica de alquiler en los próximos años dependerá de la tendencia que tomen las distintas variables, tanto cualitativas como cuantitativas, que actualmente están incidiendo en el alquiler de embarcaciones. Bajo dos hipótesis:

Hipótesis I:

Disminución del IVA, tanto en el uso de embarcaciones como en la importación de las mismas. Aplicación del crédito turístico a las empresas de alquiler de barcos. Diseño de una Carta del Charter Náutico, particular a la situación española y similar a la francesa.

Hipótesis II:

Manteniendo el Impuesto sobre el Valor Añadido actual del 33 por 100.

Según la hipótesis primera, la industria española del alquiler de embarcaciones tendrá un crecimiento del 55 por 100 anual acumulativo, y situará a España entre los principales países competidores del

GRAFICO 1
EVOLUCION Y ESTIMACION DE CRECIMIENTO DEL CHARTER
NAUTICO POR PAISES DEL AREA MEDITERRANEA

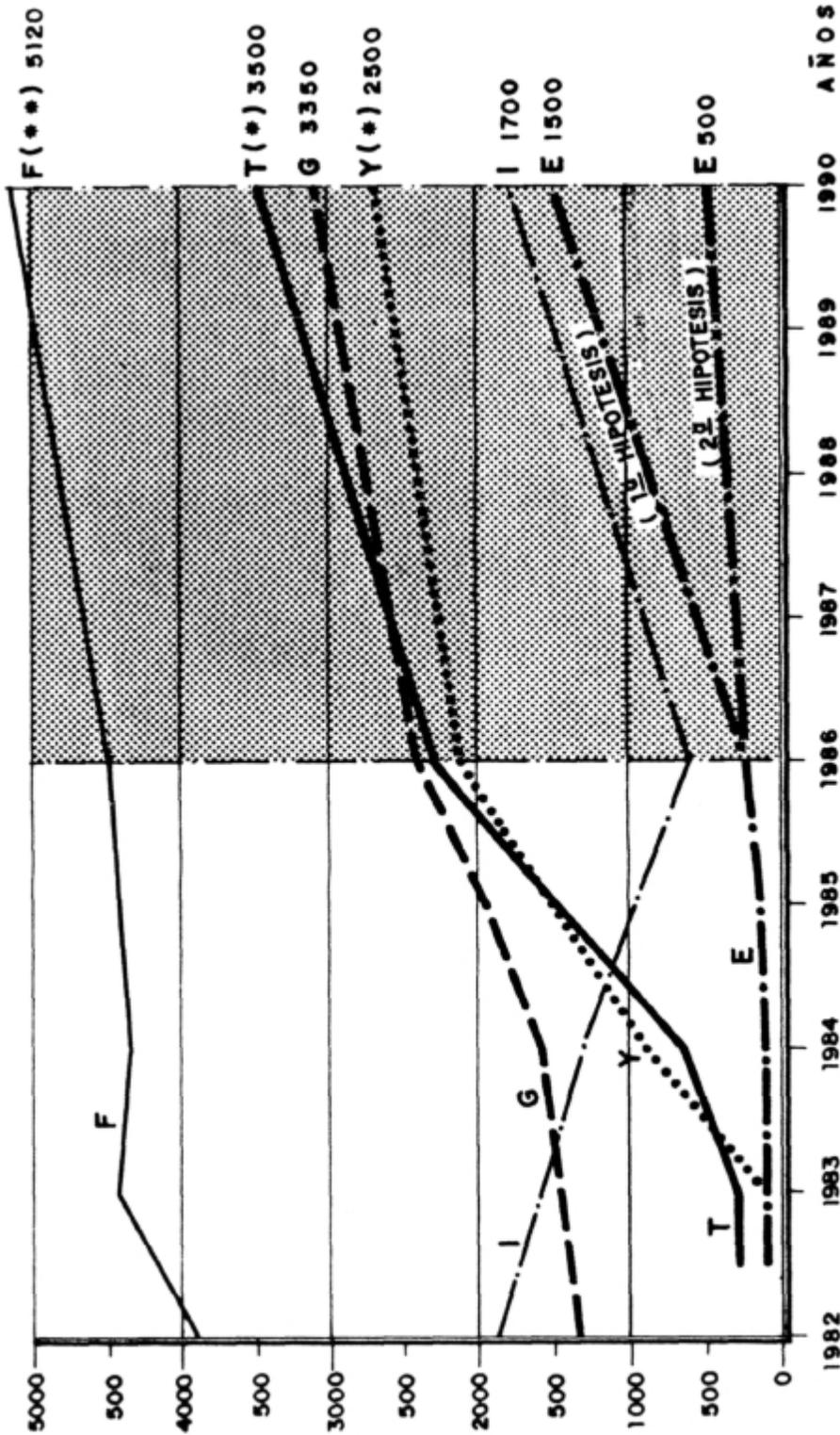


GRAFICO 3.

PREVISIONES ESTIMADAS DE CRECIMIENTO

NOTAS : (*) INCLUIDO CHARTER ILEGAL PERMITIDO
 (**) SOLO COSTA MEDITERRANEA

FUENTE : ELABORACION PROPIA

área mediterránea y el primero de la atlántica (Canarias), con un número cercano a los 1.500 barcos, ocupando la cuarta posición en el conjunto de países de oferta de Charter Náutico legal.

Si se cumple la segunda hipótesis, el crecimiento de la industria española será cero, es decir, prácticamente *desaparecerán las empresas legales españolas*, que actualmente se están manteniendo y sólo existirá un crecimiento de las empresas extranjeras en España, que pueden por distintos canales hacer frente a la situación presente, que mantendrían el ritmo de crecimiento actual o lo superarían ante la falta de competencia española (cuadro 10).

CUADRO 10
Hipótesis de previsiones de crecimiento del Charter Náutico en Europa a 1990

País	Núm. de barcos	%
Turquía	3.500*	20
Grecia	3.350	19
Yugoslavia	2.500*	14
Italia**	1.700	10
Francia	5.120	28
España**	1.500	9
Total	17.670	100

Notas: * Incluido chárter «pirata».
** Hipótesis I.

Fuente: Elaboración propia.

CUADRO 11
Hipótesis de previsiones de crecimiento del Charter Náutico a 1990

	Hipótesis I		Hipótesis II	
	Núm. de barcos	%	Núm. de barcos	%
Baleares	350	70	700	48
Cataluña	75	15	300	20
Levante	25	5	100	7
Andalucía	10	2	150	10
Canarias	40	8	250	15
Total	500	100	1.500	100

Fuente: Elaboración propia.

RESUMEN Y CONCLUSIONES

En conclusión, la industria española del Charter Náutico está obligada a experimentar cambios estructurales en la aplicación de su normativa vigente en el sector si quiere mantenerse y ser competitiva en el área mediterránea.

De producirse la primera hipótesis, el crecimiento sería proporcional en todas las comunidades autónomas que actualmente tienen

representación, resaltando principalmente el crecimiento de Canarias y Andalucía. De darse la Hipótesis II, el desarrollo del crecimiento sería similar al actual, con la única variación del crecimiento del alquiler de barcos en Canarias y de las empresas extranjeras en conjunto (cuadro 11).

Como resumen general, el crecimiento previsto en conjunto para el área del Mediterráneo en el sector hasta 1990 es de un 10 por 100 acumulativo, cumpliéndose las premisas que se especifican en los apartados anteriormente, pero con un cambio en la importancia y desarrollo empresarial por países. Este cambio, especialmente el cualitativo, es fundamental para España si pretende realmente iniciar el camino de la modernización, que servirá además de una eficiencia sectorial para crear una imagen con incidencia positiva en otros subsectores turísticos, encauzándolo hacia uno más selectivo económicamente, más educado y más integrado con los españoles, respondiendo y sentando las bases para una verdadera vida comunitaria.