



Thinkcom
Facultad de Ciencias de la Información
Universidad Complutense de Madrid
Avda. Complutense s/n 28040 Madrid
info@thinkcom.org www.thinkcom.org

Instituto de Pensamiento Estratégico

Los Puertos Deportivos en España: Estructura, Modelos de Gestión y Resultados Económico-financieros

Andrés García-Reche¹

Francisco Marco-Serrano²

Daniel Nieto Corredera³

Valencia y Madrid, Junio 2.010

Universitat de València

[1] Departamento de Economía Aplicada

[2] Departamento de Dirección de Empresas 'Juan José Renau Piqueras'

Universidad Complutense de Madrid

[3] Departamento de Economía Aplicada.

Prólogo

En el Instituto de Pensamiento Estratégico (IPE "ThinkCom") nos ocupamos de aquellos sectores económicos cuya notoriedad, posicionamiento en el mercado y reputación nos parecen alejadas de su peso económico en el PIB español y en los que intuimos específicos potenciales de desarrollo económico, interés nacional y creación de empleo.

Desde esa perspectiva nos llamó la atención el caso de los Deportes Náuticos organizados en torno a los Puertos Deportivos y a los Clubes Náuticos. Son notoriamente entidades económicas con un importante potencial de desarrollo, a partir sobre todo del éxito de la "America's Cup" en Valencia y de los efectos económicos que para la Comunidad Valenciana ha supuesto, en todos los órdenes, dicha competición.

Creamos un equipo de especialistas en comunicación inicialmente para estudiar las relaciones entre posición económica y presencia social (notoriedad, posicionamiento y reputación) de los Puertos Deportivos y Clubes Náuticos pero descubrimos muy pronto que el sector náutico en general y el de los Clubes en concreto se movían, desde el punto de vista de la información y las fuentes, en ámbitos poco transparentes y estaban necesitados por ello de un inicial análisis sobre su situación económico-financiera y de gestión y organización. Consideramos que ese análisis clarificador sería de interés, en primer lugar, para el propio sector, en segundo lugar para las administraciones implicadas y en tercer lugar para los

potenciales inversores e interesados en un negocio que hipotéticamente cuenta con un margen interesante de crecimiento y desarrollo.

Pusimos así en marcha un equipo universitario de análisis inicialmente económico, dejando el análisis de su valor en intangibles (notoriedad, posicionamiento en el mercado y reputación) para una siguiente fase.

Las características geográficas de España y el desarrollo turístico de su litoral costero representan, principalmente, la base y posterior justificación de la proliferación de las diferentes entidades que configuran hoy este sector. Por esta razón, el equipo de trabajo del Instituto de Pensamiento Estratégico recabó inicialmente la información necesaria para disponer de un listado de clubes náuticos y entidades náutico-deportivas que desarrollan su actividad en el sector náutico recreativo en España, a la vez que se elaboró un cuestionario para obtener ciertos datos que permitieran disponer de una visión lo más aproximada posible de la historia y evolución de este sector socioeconómico de cuya gestión e influencias se conoce muy poco en nuestro país, a pesar del crecimiento exponencial que ha experimentado en las últimas décadas y cuya actividad se concreta y desarrolla en espacios de dominio público portuario.

Se ha recabado simultáneamente información para esta investigación a través de fuentes oficiales, fundamentalmente el Registro Mercantil. En su conjunto, los datos recogidos

finalmente alcanzan un total de casi un centenar de entidades, bajo diferentes fórmulas jurídicas, que representan alrededor del veintiocho por ciento de los puertos deportivos en España.

Esperamos que el Estudio permita ofrecer una visión bastante aproximada a la realidad de un sector socioeconómico que viene experimentando un crecimiento muy importante acorde con las posibilidades que ofrece la climatología y los miles de kilómetros que costa que envuelven y circundan la península y las islas del Estado Español.

Jesús Timoteo Álvarez

Catedrático de Periodismo, Universidad Complutense de Madrid

Presidente del “Instituto de Pensamiento Estratégico”

Índice:

1. Introducción

2. Marco Descriptivo

3. Estructura Económica

4. Algunos Casos de Estudio: Arco Mediterráneo

5. Conclusiones

6. Bibliografía

1. Introducción

El macrosector marítimo representa en España un 7% del PIB español y engloba más de un millón de empleos directos e indirectos (Cluster Marítimo Español, 2009).

La náutica deportiva y de recreo representa sólo una parte de este hipersector, El impacto económico de las actividades náuticas deportivas y de recreo en España se sitúa alrededor de los 5.500 millones de euros (VAB directo e inducido) y genera unos 15.000 empleos directos, que llegan hasta 113.737 si se incluyen los empleos indirectos (ANEN, 2007).

Según esta misma fuente si comparásemos estas actividades con el resto de los 74 sectores productivos, ocuparían el puesto 65 en términos de empleo, representando un 0,13% del VAB de la economía española (0,7% contabilizando los impactos indirectos e inducidos).

Datos más recientes (Fundación Innovamar, 2009) revelan que la producción efectiva del sector es de 1.700 millones de euros (0,53% del PIB español) y genera 20.000 empleos directos (0,16% del total español).

De acuerdo con las estimaciones realizadas por la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), en España hay **una embarcación de recreo por cada 207 habitantes, con una flota total que rebasa las 200.000 embarcaciones**, algo más de la mitad que en Italia (1 de cada 98 habitantes), y muy por

debajo de países como Estados Unidos (1 de cada 18 habitantes), o Noruega (1 de cada 6) (Fira de Barcelona, 2009). Este dato, en un país con una larga tradición marinera, consecuencia de su particular orografía e historia, puede resultar algo sorprendente pero al mismo tiempo abre perspectivas notables de crecimiento.

Aún así, a lo largo de los 7.880 km. de litoral, **existe una oferta de casi 127.000 amarres, provistos por 377 instalaciones náutico-deportivas (355 de los cuales son puertos deportivos) distribuidos entre las 12 regiones costeras españolas. Existen además 4.000 clubes deportivos y casi 217.000 licencias vigentes en deportes náuticos** (Fira de Barcelona, 2009).

Debe indicarse que España, hasta la celebración de la 32^a America's Cup, no era muy conocida en el ámbito internacional como destino de turismo náutico (Cámara Valencia, 2008), ayudando este evento a despertar la demanda internacional hacia la oferta española de estas características.

La náutica de recreo presenta una estructura multisectorial, a lo largo de toda la cadena de valor, comprendiendo la construcción (astilleros), industria (electrónica, motores, e industria auxiliar), y servicios (accesorios, alquileres, distribución, puertos, y formación), además de las profundas ramificaciones con el sector turístico.

Este informe, según se enuncia en su título, no pretende analizar todo el sector marítimo y sus implicaciones sobre el turismo o sobre la economía en su conjunto, sino describir y valorar con un cierto detalle los antecedentes, la evolución y la realidad actual de un apartado específico relativo a los puertos deportivos y los clubes y entidades náuticas en España.

Es obvio que este tipo de infraestructura está muy vinculada al concepto de turismo náutico: "un conjunto de relaciones entre personas, surgidas al efectuar un viaje y con la característica de que la principal motivación es la realización de actividades náuticas, con ánimo recreativo o deportivo, y realizadas en grandes masas de agua, como el mar, los ríos y los lagos" (Bedmar, 2006); por lo que es de gran importancia entender y comprender la estructura, organización, y el entorno socio-empresarial de los puertos deportivos y clubes náuticos, instalaciones y entidades, españoles.

En los siguientes apartados de este trabajo procederemos a revisar el concepto de puerto deportivo y club náutico, su forma de organización y gestión, así como su evolución histórica y principales aspectos demográficos. Posteriormente, describiremos la estructura financiera de estos, tratando de construir la cuenta de resultados media de un puerto deportivo, club náutico y entidades náuticas. Finalmente, expondremos los principales resultados del trabajo y las conclusiones de éste

2. Marco Descriptivo de los Puertos Deportivos.

2.1. El Sistema Español de Puertos Deportivos y Clubes Náuticos

Un puerto deportivo es antes que nada un puerto, es decir: "lugar en la costa o en las orillas de un río que por sus características, naturales o artificiales, sirve para que las embarcaciones realicen operaciones de carga y descarga, embarque y desembarco, etc." (RAE, 2001). Aunque quizá sea más operativa la definición proporcionada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD): "Los puertos son intercambiadores entre varios modos de transportes y por tanto son centros de transportes combinados. [...] De hecho, los puertos son sistemas multidimensionales".

De acuerdo con esta concepción, un puerto tiene elevadas posibilidades para resultar un monopolio natural, puesto que precisa de grandes infraestructuras y genera altos costes fijos (Nomberla y Trujillo, 1999).

Ésta característica, junto con la existencia de efectos externos y de largos periodos de planificación, diseño y construcción (Díaz y Martínez, 2008), determina que **los puertos tengan un importante nivel de intervención pública, tanto en su construcción como en su gestión.**

En el caso español, cada unidad de la red de puertos principales es gestionado por una Autoridad Portuaria (en algunos casos un

conjunto de puertos), institución de derecho público, propietaria de la infraestructura portuaria (canales, rompeolas, esclusas, muelles, diques, vías internas de circulación terrestre, etc). Sin embargo, los servicios son prestados por empresas privadas a las que se arrienda la infraestructura, vía concurso autorización o concesión, quienes aportan los elementos integrantes de la superestructura (almacenes, edificios administrativos, talleres, etc.) y equipamientos (p.e. grúas). Las Autoridades Portuarias (AP) están coordinadas a su vez por el ente "Puertos del Estado", dependiente del Ministerio de Fomento.

En la actualidad el Sistema Portuario Español (SPE) está compuesto por 28 Administraciones Portuarias, las cuales gestionan 44 puertos de interés general. La Ley 27/1992, de 24 de Noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (modificada por Ley 62/1997, de 26 de Diciembre), diferencia entre los puertos de titularidad autonómica (puertos pesqueros, deportivos, y de refugio), cuyas competencias recaen sobre el Gobierno de la correspondiente Comunidad Autónoma, y los puertos de interés general que son de titularidad estatal.

Dicha norma establece que para que un puerto sea considerado de interés general, se le debe de aplicar alguna de las siguientes circunstancias (Ley 27/92):

a) Que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.

b) Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.

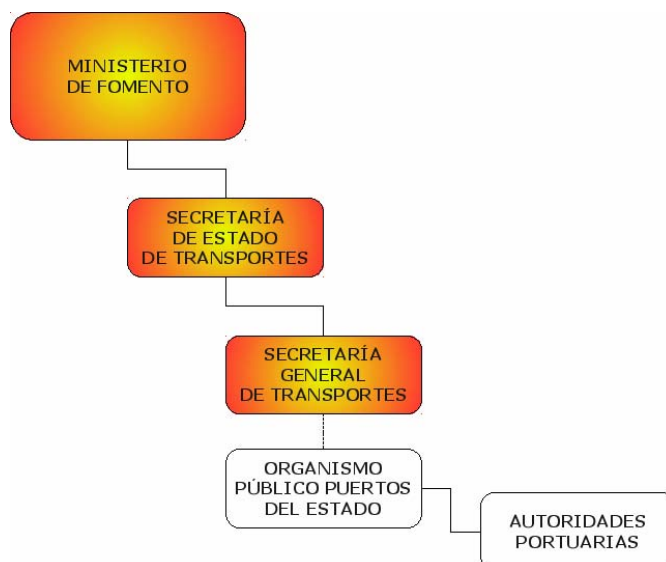
c) Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.

d) Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.

e) Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.

La legislación establece un sistema de gestión portuaria descentralizado a través de las Autoridades Portuarias (AP), entes públicos que gestionan con criterios empresariales de eficacia y eficiencia aquellos Puertos que reúnen las características arriba recogidas, al tiempo que Puertos del Estado supervisa, coordina y controla con el fin de preservar los intereses estatales (Blanco, 2008).

Figura 1. Organigrama del Sistema Portuario Español



Fuente: Puertos del Estado y elaboración propia.

Pues bien, **puesto que los puertos deportivos (aquellos dispuestos para el atraque de embarcaciones deportivas) no están calificados como de interés general por el Estado, en virtud del artículo 148.6 de la Constitución Española (1978), tienen las competencias transferidas a las Comunidades Autónomas, con excepción de los incluidos en el ámbito de los Puertos de Interés General del Estado, dependientes de las Autoridades Portuarias del Estado.**

En cuanto a su ubicación física, los puertos deportivos pueden situarse en el interior de los puertos comerciales, de puertos pesqueros, o, en fin, estar contruidos en una zona específica para el desarrollo de su actividad.

En cuanto a la tipología de puertos deportivos, según su funcionalidad, existen puertos deportivos de base (amarre todo el año), de invernada (sólo durante los meses de invierno), y de escala (amarre en periodos cortos).

Por lo que respecta a su construcción, ésta puede realizarse, bien directamente por la administración, bien por una persona física o jurídica de derecho privado, tras el otorgamiento de una concesión administrativa. Esta concesión puede incluir también el derecho a la explotación posterior.

Los primeros concesionarios de puertos deportivos españoles surgieron a través de la asociación de aficionados a la náutica, quienes fundaban sociedades sin ánimo de lucro (**clubes náuticos**) para poder practicar su afición. Actualmente, sin embargo, los concesionarios son también sociedades de inversión que realizan la obra para la obtención de beneficios mediante su explotación tal como la descripción del objeto social de una de estas sociedades (Marina Greenwich) recoge a continuación. Existen, en fin, urbanizaciones que solicitan realizar la obra de puerto deportivo para disponer de dicha infraestructura (Caorsi, 2002).

Cuadro 1. Extracto de la descripción del objeto social de Marina Greenwich, S.A.

"La gestión, administración, promoción y explotación de puertos marítimos deportivos, en régimen de concesión administrativa o de cualquier otra forma de contratación pública, así cómo de las instalaciones y establecimientos..."

Fuente: Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI).

Siguiendo a Gregorio Méndez de la Muela (2008), la náutica española fue siempre impulsada por la familia real, siendo los tres clubes más emblemáticos el Real Club Náutico de Barcelona, el Sporting Club de Bilbao, y el Real Club Náutico de Palma, manifestación de este apoyo. El primero y club decano es sin embargo el Real Club del Mediterráneo de Málaga, fundado en 1873.

Cuadro 2. Extracto de la Historia de la Fundación del Real Club Mediterráneo

"En aquella Málaga marinera del pasado siglo [XIX], se reunieron un día un grupo de malagueños y decidieron fundar, al estilo de los que había en otros países, un club náutico donde pudieran aprovechar sus ratos de ocio ejerciendo unas actividades que eran su afición: Los deportes del mar y las regatas a remo o a vela."

Fuente: Página web del Real Club Mediterráneo (<http://www.realclubmediterraneo.com>. Abril 2010).

Ahora bien, a pesar de que estas asociaciones están en la génesis de la náutica deportiva española, estos clubes náuticos no eran, en principio, sino meros lugares de reunión de las élites locales, siendo por tanto más bien clubes sociales que deportivos, al menos hasta principios del s.XX.

Es en 1906 cuando se funda la Federación Española de Clubs Náuticos, formada por 8 clubes y una masa social de casi 2.900 componentes, y cuyos orígenes estaban en la Federación Cantábrica (Alonso, 2003). Es en este periodo cuando la náutica deportiva española sienta sus bases, existiendo concesiones desde muy pronto (el Club Náutico de Ibiza, por ejemplo, consigue la primera concesión de amarres en el Puerto de Ibiza en 1927) promovidas por diferentes Clubes Náuticos.

Tras el periodo transitorio marcado por la Guerra Civil Española, no se perfila una recuperación en el sector hasta los años 50, en los que deporte y turismo náuticos empiezan a ir de la mano, especialmente en el Mediterráneo (Méndez, 2008). En 1960 se celebra la primera edición del Salón Náutico, como parte de lo que se conocía entonces como la Feria de Junio. Hemos de considerar, que en aquella época no había puertos deportivos como tales, por lo que las embarcaciones se vendían condicionadas al amarre (La Vanguardia, 06/11/2008). De hecho, tal y como vemos en el 'Cuadro 3', no es hasta 1969 cuando se promulga la primera normativa específica integral para puertos deportivos.

Cuadro 3. Evolución de la Legislación Estatal sobre Puertos Deportivos en España

Ley 1/1966, de 28 de enero, de Régimen Financiero de los Puertos Españoles.

Inclusión de la 'tarifa especial' por servicios generales prestados a yates de recreo, embarcaciones deportivas y cruceros turísticos.

Establecimiento de un canon especial para concesiones y autorizaciones de puertos deportivos.

Decreto 735/1966, de 24 de marzo, de Puertos Deportivos.

Se define 'puerto deportivo' y se tipifican como 'de interés general' (incluidos en el Plan General de Puertos del Estado), o 'de interés local' (promovidos por las Corporaciones Locales, Entidades Deportivas, o empresas turísticas).

Ley 55/1969, de 26 de abril, de Puertos Deportivos.

Regula la construcción, conservación, y explotación de puertos deportivos.

Real Decreto 2486/1980, de 26 de diciembre (Reglamento de la Ley de Puertos Deportivos).

Puntualizaciones y aclaraciones a la ley, actualización de aspectos técnicos, insistencia en la adecuación a la planificación urbanística, e incorporación de los conceptos de respeto por el interés público y la Naturaleza.

Constitución Española de 1978.

Cambio en las competencias sobre los puertos deportivos (art.148.6), abriendo la posibilidad para la transferencia de éstas hacia las CC.AA. Durante los subsiguientes años se promulgaron R.D. mediante los que se ejecutaban susodichas transferencias.

Ley 18/1985, de 1 de julio, de Régimen Financiero de los Puertos Españoles.

Reforma la tabla tarifaria afectando mayoritariamente a las actividades pesqueras y deportivas. Desaparece la 'tarifa especial', creándose en su lugar la tarifa G-5 (embarcaciones deportivas y de recreo).

Ley 22/1988, de 28 de julio de 1988, de Costas.

Busca asegurar el carácter público de la costa, así como la conservación y protección de la costa y la ribera del mar. Quedan fuera de esta legislación los puertos de interés general y los de titularidad autonómica, aunque sí contempla su aplicación en los casos de construcción o

ampliación de puertos de competencia autonómica que vayan a ocupar parte del dominio público estatal regulado por esta ley.

Ley 27/1992, , de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Deroga la antigua ley de 1969, dada la cesión de las competencias legislativas a las CC.AA.; además, tipifica los puertos marítimos en 'comerciales' y 'no comerciales', y en 'de interés general' o no, fijando las competencias en función de tales clasificaciones.

Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de Modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Permite que los espacios náutico-deportivos puedan ser segregados de la zona de servicio de los puertos de interés general, siempre que se cumplan una serie de requisitos especificados en la norma. Por otro lado, otorga mayor peso en la gestión a las CC.AA. y, en menor medida, CC.LL.; y desaparece la tutela ministerial en la fijación de cánones y precios, pasando a ser competencia de las Autoridades Portuarias.

Ley 48/2003, de 26 de noviembre, sobre Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

Regulación de los regímenes económicos y financieros de prestación de servicios y utilización del dominio público apostando por la mejora de la competitividad de los puertos a través de la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de instalaciones y servicios portuarios. Además, regula la creación del Fondo de Compensación Interportuario.

En la actualidad, el Congreso de los Diputados ha aprobado y trasladado al Senado, para su aprobación, el **PROYECTO DE LEY DE MODIFICACION DE LA LEY 48/2003 de 26 de Noviembre, DE REGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL**, cuyas principales novedades en relación al ámbito propio de este estudio se centran en la incorporación y aprobación de la enmienda que modifica de manera significativa tanto el contenido de la Ley 48/2003 como el texto del Proyecto de Ley todavía en fase de debate parlamentario en el momento de terminar de redactar este Informe. **La enmienda representa un claro retroceso y una seria limitación a la competencia en beneficio de los Clubes Náuticos o entidades similares.**

El Artículo 111 (Concursos) de la Ley en vigor precisaba en su apartado 1 que “La Autoridad Portuaria podrá convocar concursos para el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario. En cualquier caso, deberán convocarse concursos en los siguientes supuestos:

c) Concesiones de dársenas e instalaciones náutico-deportivas, construidas o no por particulares”

El Proyecto de Ley que acaba de ser aprobado por el Congreso de los Diputados y ha pasado al Senado dice ahora al respecto:

c) “Concesiones de dársenas e instalaciones náutico-deportivas, construidas o no por particulares, salvo cuando el solicitante sea un club náutico u otro deportivo sin fines lucrativos, siempre que las condiciones de la concesión establezcan como máximo un límite del 20 por ciento para el número de atraques destinados a embarcaciones con eslora superior a 12 m...”

Fuente: Elaboración propia a partir de Bedmar (2006) y Méndez (2008).

Estos cambios legislativos propiciaron que afloraran inicialmente puertos deportivos a lo largo de la costa durante las dos primeras décadas consideradas, pasando (1969) de una

situación en la que no existía ningún puerto deportivo (a pesar de la existencia de 25 Clubes Náuticos), a 10 construidos, 7 en construcción y 3 en inicio, en 1973, además de 25 puertos deportivos proyectados, lo cual supuso una disponibilidad de 9.500 amarres.

2.2. Estructura del Sector Náutico Deportivo

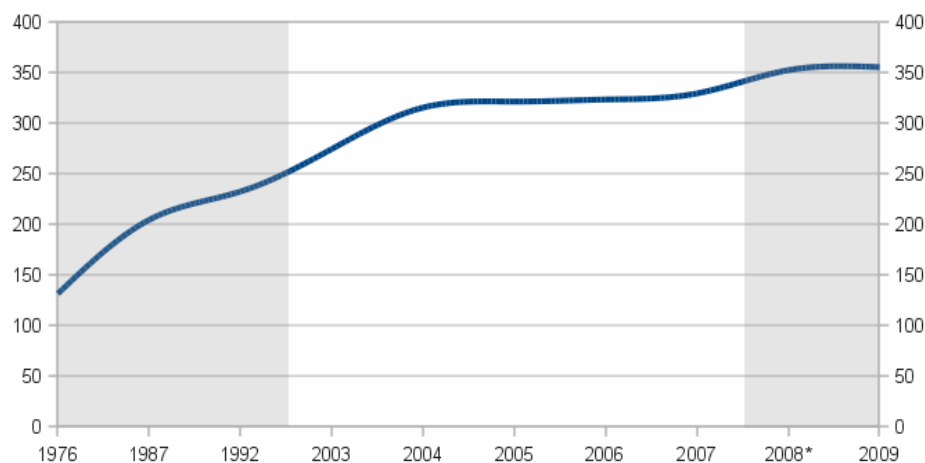
En 1976 ya existían 162 instalaciones náuticas (incluyendo puertos deportivos, marinas, clubes náuticos y dársenas deportivas,) con una oferta agregada de 19.985 amarres, llegando a las 204 instalaciones en 1986, con una disponibilidad de más de 48.500 amarres. En 1992 la oferta de amarres rondaba los 65.000, repartidos entre 232 puertos, según datos recogidos de Méndez (2008).

Según la legislación vigente, dentro de los puertos de interés general, son las Autoridades Portuarias las que pueden convocar concurso para el otorgamiento de concesiones (demaniales) para la construcción y/o gestión de instalaciones náutico-deportivas con ocupación de dominio público; el plazo de concesión no puede ser superior a 35 años, aunque en el caso de concesiones de interés estratégico o relevante para el puerto, la Autoridad Portuaria puede, previo informe vinculante de Puertos del Estado, autorizar prórrogas no previstas de modo que este plazo supere los 35 años, siempre y cuando el concesionario se comprometa a realizar inversiones adicionales que supongan una mejora de la eficacia global del servicio prestado.

En la actualidad, España dispone de 355 puertos deportivos (o **instalaciones náutico-deportivas**, ya que sólo se podrían denominar **puertos deportivos** si su configuración es independiente y no forma parte de otro puerto, ya sea de interés general o autonómico) repartidos a lo largo de los 7.880 kilómetros de costa (Fira de Barcelona, 2009). Para el cálculo de esta cifra, la Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos Turísticos (FEAPDT) considera el total de concesiones, excluyendo las relativas a los fondeaderos (las embarcaciones quedan fondeadas en sus plazas, sin necesidad de muelles o pantanales) y las de las marinas secas (las embarcaciones quedan depositadas en sus plazas, sitas en explanadas, hangares, repisas, etc., sin amarres, muelles o pantanales).

Por tanto la FEAPDT considera puertos deportivos solamente las dársenas (instalaciones que cohabitan con otras), puertos interiores (invade zona de tierra y de la línea de costa sólo sobresale el espigón, incluyendo el medio marítimo, el fluvial y las rías en la costa), y puertos marítimos (constituida por dos espigones formando una bocana) que es la configuración mayoritaria en nuestro país. Además, la FEAPDT corrige la cifra total en aquellos casos en los que en una misma instalación coexistan distintas concesiones.)

Gráfico 1. Evolución del Número de Puertos Deportivos en España



Fuente: Fira de Barcelona (varios años) y elaboración propia.

Como puede observarse en el gráfico, en España se pasa de 131 puertos deportivos, a finales de los años 70, hasta 355, en 2009 (casi un 300 por cien). Hay que anotar que la FEAPDT modificó la metodología de conteo de instalaciones en el 2008, por lo que los datos a partir de este año no son comparables con los anteriores (Fira de Barcelona, 2008); asimismo, los datos relativos al 2004 supusieron un incremento en el recuento debido a la ampliación de criterios de inclusión (Fira de Barcelona, 2005).

En cuanto al número de amarres, éstos han aumentado en 100.000 desde 1976, cifrándose la media actual de amarres por puerto en 358.

Tabla 1. Evolución del Número de Amarres en España

Concepto	1976	1987	1992	2003	2004	2005	2006	2007	2008*	2009
Nº Amarres	24.305	48.514	64.938	92.694	107.894	106.795	107.772	112.797	122.949	126.963
Nº Amarres/Puerto	186	238	280	338	343	333	334	343	349	358

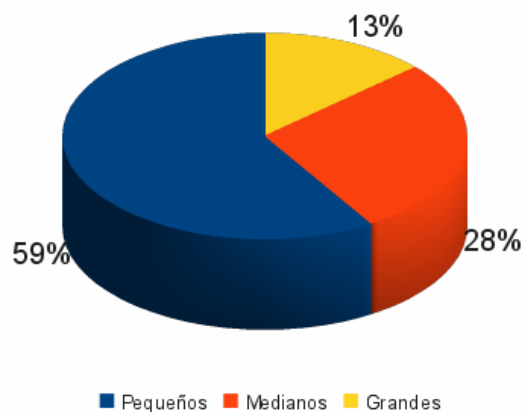
Fuente: Fira de Barcelona (varios años) y elaboración propia.

Puesto que el número de amarres de los puertos deportivos determina su tamaño, éstos pueden clasificarse en pequeños (hasta 300 amarres), medianos (entre 301 y 600), y grandes (más de 600).

De acuerdo con dicha clasificación, **casi un 60% de los puertos deportivos españoles pueden ser considerados como pequeños, mientras que más de un 25% son medianos.**

Desde 1976 hasta el año 2009 el número de amarres creados en España ha experimentado un crecimiento del 500 por cien, a la vez que la media de amarres por puerto ha crecido hasta un 200 por cien, aproximadamente. Unos datos que permiten ofrecer una visión del potencial económico de la oferta de infraestructuras creada, especialmente si tenemos en consideración que está dirigida a ciudadanos con un alto poder adquisitivo.

Gráfico 2. Distribución de los Puertos Deportivos por Tamaño



Fuente: Turespaña (2006) y elaboración propia.

Si observamos la distribución por comunidades autónomas, tanto en número de puertos deportivos como en volumen de amarres, es la Costa Mediterránea la que cuenta con un mayor número, siendo Baleares la que más puertos deportivos posee (55), y Cataluña la que cuenta con mayor número de amarres (30.167) y mayor tamaño medio (603).

Tabla 2. Distribución por CC.AA. del Número de Puertos y Número de Amarres

Comunidad	Puertos Deportivos	% s/Total Puertos Dep.	Amarres	% s/Total Amarres	Amarres/Puerto
Andalucía	49	13,80%	17.685	13,93%	361
Asturias	16	4,51%	2.025	1,59%	127
Baleares	55	15,49%	21.515	16,95%	391
Canarias	43	12,11%	7.807	6,15%	182
Cantabria	11	3,10%	4.350	3,43%	395
Cataluña	50	14,08%	30.167	23,76%	603
Ceuta	1	0,28%	300	0,24%	300
C.Valenciana	41	11,55%	19.605	15,44%	478
Galicia	51	14,37%	11.679	9,20%	229
Melilla	1	0,28%	340	0,27%	340
Murcia	19	5,35%	6.521	5,14%	343
País Vasco	18	5,07%	4.969	3,91%	276
Total	355	100,00%	126.963	100,00%	358
Atlántico/Cantábrico	139	39,15%	30.830	24,28%	222
Mediterráneo	216	60,85%	96.133	75,72%	445

Fuente: Fira de Barcelona (2009) y elaboración propia.

A causa de los diferentes cambios metodológicos existentes en los recuentos realizados en los diversos periodos no podemos conocer el incremento real habido en los últimos años en el número de puertos deportivos y amarres. Sin embargo del análisis del periodo 2004-2007 se deduce que surgieron 14 nuevos puertos deportivos, incrementándose en 4.903 la oferta de amarres. **A pesar de dicho incremento, existe en España una demanda importante y creciente que se hace visible en el alto grado de ocupación, especialmente en temporada alta (FEAPDT, 2009).**

De hecho, existen múltiples proyectos de ampliación y construcción de nuevos puertos deportivos (Greenpeace, 2009): la Junta de Andalucía tiene como objetivo disponer de 25.000 amarres en 2.015; en Asturias se están promoviendo hasta 2.500 nuevos amarres; el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria, contempla una serie de actuaciones que elevaría la oferta de amarres en 2.750 hasta el 2.013; en la Comunidad Valenciana, el Gobierno Valenciano ha impulsado en los últimos años proyectos de macropuertos deportivos, además de la ampliación de los existentes, todo ello sin contar con los proyectos promovidos por entidades privadas, o la reconversión de puertos pesqueros en deportivos. En Galicia, el Plan Director de Instalaciones Náutico-Deportivas recoge la posibilidad de incrementar en un 300% la oferta de amarres durante los próximos 12 años, existiendo ya proyectos en marcha de nuevos puertos, ampliaciones de existentes, y reconversiones de puertos pesqueros en deportivos. Existen diversos proyectos y ampliaciones en Baleares y Canarias. En Murcia, se proyecta un complejo turístico que añadiría 2.000 amarres a la oferta actual de la Comunidad, además de la expresión de interés por construir un puerto de abrigo.

Según la FEAPDT (2009), estos planes de ampliación y construcción de nuevas marinas se materializarán en 3.250 nuevos amarres en Cataluña para 2.015, junto con otros 5.000 en Baleares, también para el 2.015, más de 2.000 nuevos amarres proyectados en la Comunidad Valenciana, 5.000 en Andalucía, casi 6.000 en Canarias, más de 200 en Melilla, un

mínimo de 15.500 nuevos amarres hasta el 2.020, en Asturias 110 nuevos amarres proyectados, y 3.500 en Cantabria. El estudio de FEPORTS (2009) estima la ampliación en casi 11.000 amarres en toda España, en el corto plazo, bien a través de ampliaciones de puertos existentes o la construcción de nuevas instalaciones.

2.3 Formas de Gestión

En cuanto a los mecanismos de gestión, la evolución de la legislación ha ido marcando diferencias entre las diferentes tipologías de puertos, la comunidad autónoma a la que pertenecen, incluso atendiendo al origen del puerto deportivo y/o el volumen de inversión necesario para su construcción.

De este modo, **nos encontramos con puertos deportivos que son gestionados de forma directa por la autoridad estatal (Autoridad Portuaria), o autonómica (equivalentes autonómicos a las AP), o bien mediante concesión. A su vez, las entidades concesionarias pueden ser Clubes Náuticos o Sociedades Mercantiles.**

Cuadro 4. Órganos Estatales y Autonómicos con Competencias sobre Puertos Deportivos

<p><u>Autoridades Portuarias (28):</u> A Coruña, Alicante, Almería, Avilés, Balears, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Castellón, Ceuta, Ferrol-S.Cibrao, Gijón, Huelva, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Las Palmas, Málaga, Marín y Ría de Pontevedra, Melilla,</p>

Motril, Pasajes, S.C.Tenerife, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia, Vigo, Vilagarcía de Arousa.

Autoridades Autonómicas:

-Agencia Pública de Puertos de Andalucía (A.P.P.A.). Puertos de Andalucía.

-Puertos del Principado de Asturias.

-Port Illes Balears.

-Puertos de Canarias. Dirección General de Puertos.

-Dirección General de Puertos y Costas de Cantabria.

-Ports de la Generalitat (de Catalunya). Direcció General de Ports.

-Portos de Galicia.

-Dirección General de Transportes y Puertos de Murcia.

-Dirección de Puertos y Asuntos Marítimo de Euskadi; Euskadiko Kirol Portuak S.A.; El Abra-Getxo Kirol Portuak S.A. - Zumaia Kirol Portuak.

-Ports de la Generalitat Valenciana.

Fuente: FEAPDT (2009).

Al analizar los datos de FEPORTS (2009), se concluye que **el volumen de amarres bajo competencia estatal alcanza el 22% del total, siendo el 78% restante de titularidad autonómica. En términos de instalaciones, un 28,64% de los puertos están bajo competencia estatal, y un 71,36% autonómica.**

Este mismo informe nos permite obtener la distribución de instalaciones náuticas atendiendo a ambos criterios (titularidad y fórmula de gestión). Dicha segmentación indica que **un 19,35% de éstas son gestionadas directamente por el Estado, un 9,30% a través de concesiones estatales, un 31,41% son de gestión autonómica directa, y el 39,95% restante son concesiones autonómicas. El 49,25% son, por tanto, concesiones estatales o autonómicas**

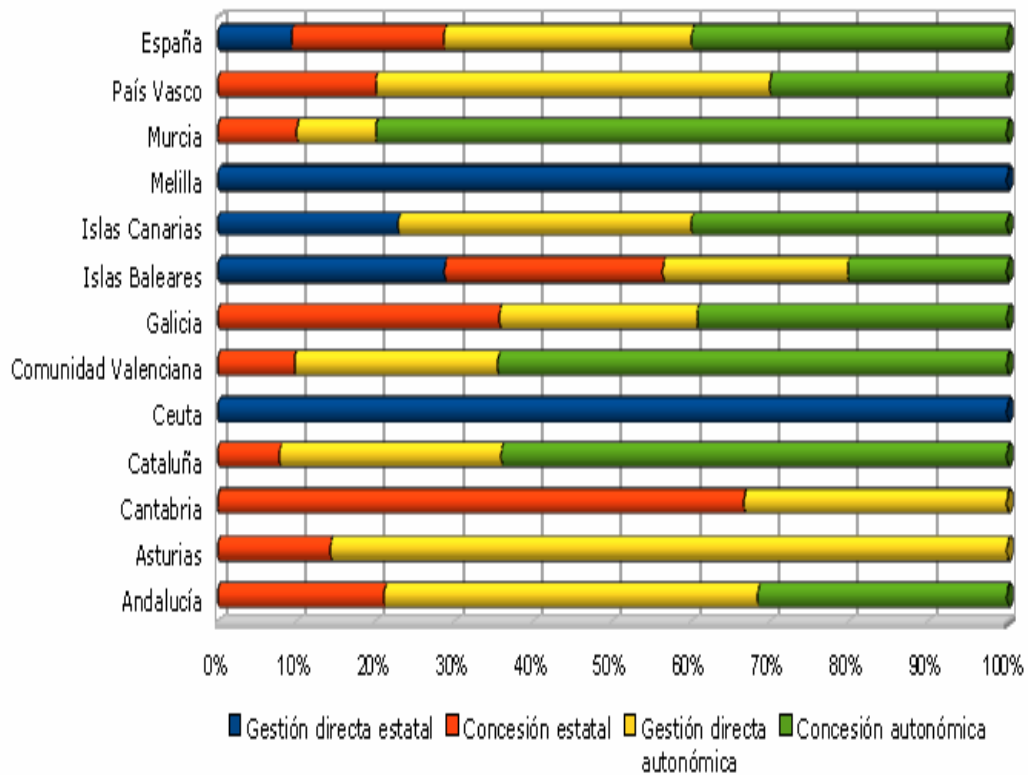
Tabla 3. Distribución de las Instalaciones Náuticas según Titularidad y Forma de Gestión

Gestión	Titularidad		s/Total
	Estatal	Autonómica	
Directa	19,35%	31,41%	50,76%
Concesión	9,30%	39,95%	49,25%
s/Total	28,64%	71,36%	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de FEPORTS (2009).

De manera desagregada por CCAA su distribución sería la siguiente, atendiendo a esta doble tipología:

Gráfico 3. Tipo de Gestión por CC.AA.



Fuente: Elaboración propia a partir de FEPORTS (2009).

Los datos de la FEPORTS (2009) pueden tener un cierto margen de error. Por ejemplo y según la Memoria 2009 de la Autoridad Portuaria de Baleares, las Islas disponen de 21.515 amarres de los cuales 13.856 son de Gestión estatal y 7.659 de Gestión autonómica, lo que equivale al 35.6% del total, porcentajes que no se corresponden del todo con los de la Federación.

Los puertos de Ceuta y Melilla son ambos de titularidad estatal y gestión directa; la otra región española con mayoría de puertos

bajo competencias estatales es Cantabria, en la que dos terceras partes de sus instalaciones portuarias son gestionadas vía concesión. En las comunidades autónomas de Asturias y País Vasco encontramos situaciones mayoritarias de gestión directa por parte de las autoridades portuarias autonómicas, un 85,71% y 50%, respectivamente; mientras que las regiones con mayor porcentaje de instalaciones gestionadas por la autonomía vía concesión son Cataluña (64,06%), Comunidad Valenciana (64,52%), y Murcia (80%).

3. Estructura Económica

El sector marítimo español, conforma un cluster de gran importancia económica. Desde el transporte marítimo, hasta los puertos y servicios marítimos, pasando por la construcción naval, la ingeniería e industria auxiliar, los servicios portuarios, y así hasta un total de 15 agrupaciones sectoriales pertenecientes a los tres grandes sectores económicos: primario, industrial, y servicios.

Según cifras aportadas por el Cluster Marítimo Español (2009), este sector aporta un 7% del PIB español y genera más de un millón de empleos directos e indirectos.

Las cifras del cluster marítimo incluyen las actividades de náutica de recreo, marinas y puertos deportivos, consideradas todas ellas dentro del concepto de turismo de calidad y sostenible (Clúster Marítimo Español, 2009). De hecho, aunque sólo un 2,7% de los turistas llegaron por barco en 2.008, su mayor gasto medio (1.232 EUR, frente a los 995 EUR de los turistas que acudieron por vía aérea) permitió que el porcentaje del gasto de dicho colectivo aumentase un 3,7%, un punto más que en el 2.007 (Instituto de Estudios Turísticos, 2008), todo ello sin contar con el turismo nacional y el uso recreativo de los residentes.

A partir de los datos del Registro Central de Buques de la D.G. de la Marina Mercante podemos constatar que la flota española

está compuesta por 240.000 unidades, de las cuales un 90% son veleros (Bedmar, 2006).

El impacto económico del sector náutico sobre la economía española se concreta en 113.737 empleos (directos, indirectos, e inducidos), un 0,13% del total del empleo español y un 3,3% del empleo en el sector marítimo, y en la generación de un 0,7% del Valor Añadido Bruto, (VAB), 5.536 millones de euros, 4% del VAB del sector marítimo (ANEN, 2007).

Los puertos deportivos, que son parte integrante del subsector náutico, integrado a su vez dentro del sector marítimo español, generan casi 30.000 empleos directos e indirectos (Cámara Valencia, 2008)¹.

¹ A modo de ejemplo del impacto económico que puede generar el sector, algunas estimaciones realizadas en el caso de la celebración de la America's Cup 2007 en el Puerto de Valencia, cifran aquél en un aumento anual cercano al 1% del PIB durante el periodo 2004-07, y un 1,1% del empleo de la Comunidad Valenciana. Es decir, 2.724 millones de euros de renta, y 73.859 empleos (IVIE, 2008).

Gráfico 4. Impacto Económico del Sector Marítimo, Náutico, y Puertos Deportivos



Fuente: Elaboración propia a partir de ANEN (2007) y Cámara Valencia (2008).

Al tratar de analizar la estructura económica de un puerto deportivo, debe resaltarse que, independientemente de su forma de gestión (directa, o por concesión, que puede ser otorgada a una Sociedad Mercantil, o Club Náutico), o del carácter del organismo gestor (Estado, Autonomía,), se trata, en el caso de concesión, de una **organización, cuya caracterización como entidad depende de la existencia, o no, de ánimo de lucro por parte de sus entidades gestoras. El objetivo de lucro es el elemento diferencial básico a la hora de analizar su**

comportamiento económico. Así, las sociedades mercantiles son organizaciones cuyo objetivo último es la rentabilidad a largo plazo, mientras que un club náutico articulado como asociación no busca, ni puede distribuir por ley, beneficios entre sus asociados².

Ahora bien, estas divergencias en los objetivos finales de las organizaciones gestoras no alteran sustancialmente la estructura interna de sus actividades ni su morfología de ingresos y costes anejos. De este modo (Bedmar, 2006), podemos encontrar en un puerto deportivo las siguientes líneas de actividad (generadoras de ingresos y/o costes):

- 1 - Gestión de amarres.
- 2 - Marina seca.
- 3 - Aparcamientos.
- 4 - Alquiler de locales comerciales y superficie descubierta.
- 5 - Servicio de suministros (agua, electricidad, telefonía, internet).
- 6 - Venta de combustible.
- 7 - Varadero.

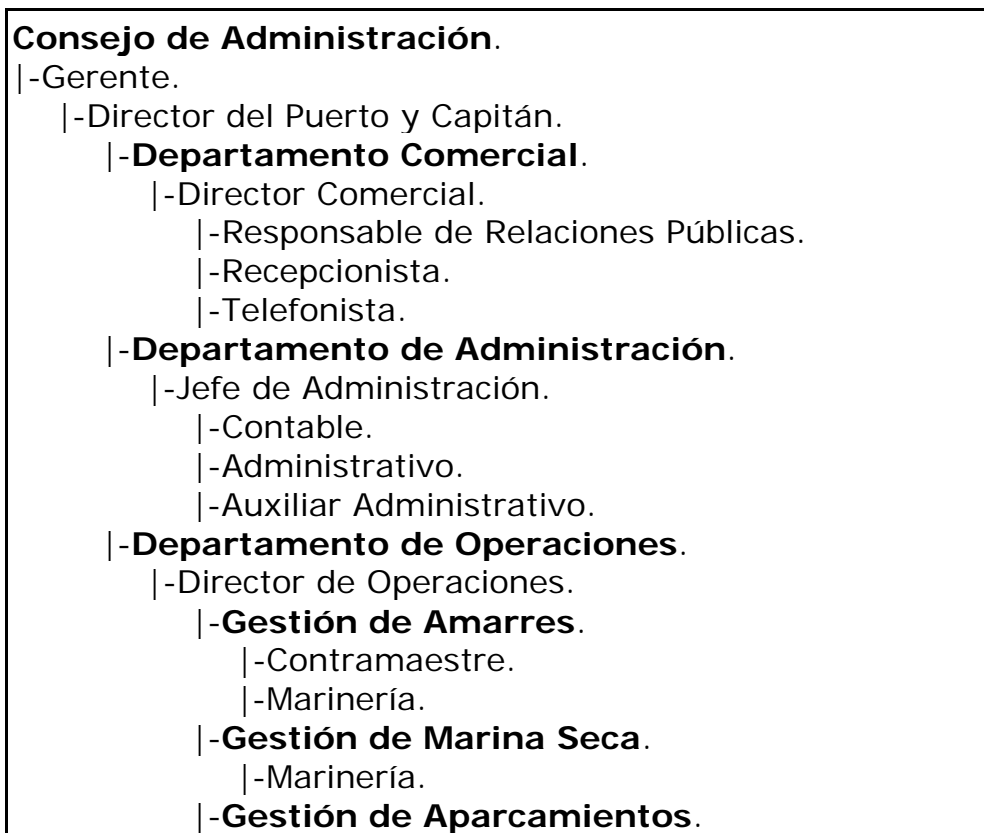
Para la gestión de estos siete servicios, el órgano gestor del puerto se ocupa de realizar las contrataciones pertinentes para cubrir los puestos de trabajo en cada departamento y actividad.

² Art.13.2 de la Ley 1/2002, de 22 de marzo, reguladora del Derecho de Asociación.

De este modo, **un puerto deportivo con 400 amarres, puede llegar a crear unos 10 empleos directos, y hasta 100 contabilizando los indirectos creados por los talleres de reparación, alquileres y chárter, tiendas de provisiones, establecimientos de restauración, y escuelas náuticas (Ferradás, 2001).**

Sin embargo, **en nuestro análisis sólo consideramos las actividades propias del puerto deportivo, de acuerdo con lo que muestran sus estados financieros, por lo que nos ceñiremos al empleo directo.**

Cuadro 5. Organigrama estándar de un Puerto Deportivo



-Controlador de Entrada. - Gestión de Gasolinera. -Marinería. -Conductor del Dispenser. - Gestión de Varadero. -Maquinista. -Operarios.

Fuente: Elaboración propia a partir de Bedmar (2006).

Con el fin de centrarnos en los grandes números del sector, hemos realizado una aproximación a la cuenta de explotación media del sector. Este documento contable, de obligada presentación y registro en los preceptivos Registros Mercantiles³, refleja a 'grosso modo' la estructura de ingresos y gastos de una organización, permitiéndonos conocer su resultado económico final⁴.

3 En el caso de los Clubes Náuticos, a pesar de que el art.14 de la Ley de Asociaciones (ver nota 2) establece la exigencia de la llevanza de contabilidad y preparación de los preceptivos informes económicos (entre los que se encuentra la Cuenta de Pérdidas y Ganancias), no fija la obligatoriedad de su registro excepto en el caso de asociaciones de utilidad pública. Ahora bien, toda entidad, asociación o no, que desempeñe una actividad de tipo mercantil, estará de todos modos obligada al registro de tal información.

4 La 'Cuenta de Pérdidas y Ganancias', o 'Cuenta de Resultados', recoge todos los ingresos y gastos de un ejercicio considerado, permitiéndonos obtener los resultados de la organización. Éstos son a su vez divididos en 'operativos' (o 'de explotación'), vinculados directamente a la actividad de la organización, como por ejemplo los gastos de personal o las amortizaciones de los activos fijos, 'financieros' (relacionados con las operaciones bancarias y/o de financiación), y 'extraordinarios' (no generados por las actividades típicas del objeto social de la organización); la suma de los dos primeros conforma el resultado ordinario, al que se le añade el 'extraordinario' para obtener el resultado antes de impuestos. Una vez deducidos los impuestos, se obtiene el resultado del ejercicio. En suma, este documento contable nos

Cuadro 6. Modelo de Cuenta de Resultados

Concepto	Año n	Año n-1
(+) Importe neto de la cifra de negocios		
(-) Aprovisionamientos		
(+) Otros ingresos		
(-) Gastos de personal		
(-) Otros gastos de explotación		
(-) Amortización		
= RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		
(+) Ingresos financieros		
(-) Gastos financieros		
= RESULTADO FINANCIERO		
= RESULTADO ACTIVIDADES ORDINARIAS		
+/- RESULTADO EXTRAORDINARIO		
= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		
(-) Impuesto sobre beneficios		
= RESULTADO DEL EJERCICIO		

Fuente: Elaboración propia.

La metodología utilizada para estimar la cuenta de resultados media del sector de puertos deportivos ha sido el muestreo estadístico. A partir del colectivo de organizaciones gestoras de puertos deportivos, del cual se han excluido aquellos puertos deportivos gestionados directamente por el Estado (un 19,35% del total), **se ha seleccionado una muestra de 29 puertos deportivos para los que existía información contable relativa al ejercicio 2007.** Demográficamente, esta muestra representa más de un 10% de

muestra lo rentable que ha sido una organización durante un periodo de tiempo determinado.

los puertos deportivos no gestionados directamente por el Estado, casi un 13% del total de amarres, y cerca de un 7,5% del empleo directo total del sector.

Por lo que respecta a la gestión, un 24,14% de la muestra son puertos gestionados directamente por las autonomías un 24,14% son gestionados por concesiones a Clubes Náuticos, y el resto por concesiones a Sociedades Mercantiles privadas. En cuanto al tamaño del puerto deportivo, atendiendo al número de amarres, un 31,03% de la muestra son puertos deportivos pequeños, un 37,93% medianos, y el resto grandes. Este muestreo sobre 29 casos analizados en el Registro Mercantil se ha completado con el análisis de otros 41 casos aleatorios siempre de Cuentas depositadas en el mismo Registro y con 24 respuestas a la Encuesta enviada a todas las entidades españolas implicadas (Ver Anexo Encuesta que acompaña este Informe).

Dadas las características del proceso de muestreo, y los datos finalmente disponibles, los niveles de confianza de los datos obtenidos de la muestra son del 90%, con un error muestral del 15%. Como elemento de comparación unitario se ha tomado el amarre; a pesar de que somos conscientes de que la distribución de estos según eslora entre los diferentes puertos puede variar (p.e. puertos pequeños con menor porcentaje de amarres para superyates), consideramos que se trata de una mejor elección que realizar el análisis 'por empleado'.

En la Tabla 4 se muestran los principales valores contables medios de la cuenta de resultados, en euros por amarre. Se muestran además los datos relativos al intervalo de confianza; dicho intervalo explicita los valores entre los que el verdadero valor de la media puede situarse con una determinada probabilidad (90% en nuestro caso).

Tabla 4. Valores Contables Medios Estimados por Amarre

2007	EUR/Amarre		
	Media	Intervalo de Confianza	
Gastos de Explotación (-)	5.169,67 €	3.768,56 €	6.570,78 €
Gastos de Personal (-)	1.120,79 €	830,14 €	1.411,43 €
Dotaciones para Amortización (-)	373,26 €	260,26 €	486,27 €
Ingresos de Explotación (+)	5.849,96 €	3.819,10 €	7.880,82 €
Resultado de Explotación	680,28 €	-255,04 €	1.615,61 €
Resultado Financiero	35,63 €	-69,15 €	140,41 €
Resultado Extraordinario	52,21 €	-112,99 €	217,41 €
Impuesto de Sociedades (-)	224,36 €	-84,23 €	532,95 €
Resultado del Ejercicio	543,77 €	-279,37 €	1.366,91 €

Fuente: Elaboración propia.

Pues bien, la estructura media de ingresos y gastos de un puerto deportivo no gestionado directamente por el Estado indica que **el resultado neto por amarre es de 543,77 EUR. Multiplicando dicho valor medio por el número de amarres de los puertos deportivos considerados en nuestro análisis (puertos deportivos españoles no gestionados directamente por el Estado) obtenemos el valor medio de los resultados, netos de impuestos, para el sector español de puertos deportivos: 62 millones de euros.**

Para alcanzar dicho valor descomponemos los resultados en sus diferentes partidas. Constatamos así que cada amarre proporciona unos ingresos de 5.849,96 EUR (en 2.008 el precio medio del alquiler rondaba los 150 EUR/m², aunque obviamente, no todos los ingresos son atribuibles al alquiler de amarre en sí).

Por su parte, los gastos de explotación por amarre alcanzan los 5.169,67 EUR, incluyendo los 1.120,79 EUR/amarre relativos a los gastos de personal (salarios y seguridad social, principalmente) y los 373,26 EUR/amarre imputables a los gastos de amortización.

Por lo que respecta a ésta última partida hay que tener en cuenta que nos encontraremos con diferentes situaciones, dependiendo de la antigüedad de la instalación: concesiones ya maduras, concesiones nuevas, con elevadas inversiones recién realizadas; así como situaciones intermedias, o situaciones dependientes del tamaño del puerto. Ello explica que el valor de amortización por amarre pueda variar entre 260,26 y 486,27€

Más allá del resultado de explotación, los resultados financieros positivos significan que los puertos deportivos obtienen beneficios por intereses bancarios de 35,63 EUR/amarre como media. Si bien es práctica común cobrar las cuotas anuales a los socios ofreciendo descuentos, con lo que la financiación bancaria se vuelve menos necesaria, existen no obstante puertos deportivos (generalmente los de nueva construcción cuyas concesionarias son empresas privadas) que han recurrido a la

financiación bancaria, lo que es coherente con el hecho de que encontremos un valor inferior del intervalo de confianza en - 69,15 EUR/amarre.

Por su parte, los resultados extraordinarios positivos suelen provenir de subvenciones de capital trasladadas a resultados. En cambio, los gastos extraordinarios son achacables a dotaciones de provisiones por contingencias, pérdidas en venta de inmovilizado, o ajustes de gastos de ejercicios anteriores. El valor medio estimado por este concepto se encuentra en 52,21 EUR/amarre, siendo el valor inferior del intervalo de 112,99 EUR/amarre (pérdidas) y el superior de 217,41 EUR/amarre (beneficios).

En fin, los beneficios después de impuestos suponen una media de 543,77 EUR/amarre, encontrándose sin embargo cierta dispersión de los resultados según se trate de entidades gestoras en régimen de asociación (pérdidas de 82,16 EUR/amarre) y el resto (beneficios de 787,19 EUR/amarre), lo que nos lleva a concluir que dicha dispersión viene explicada por la cualidad del órgano de gestión.

Este resultado no resulta extraño puesto que los Clubes Náuticos no tienen incentivo alguno para generar beneficios. Ello quizá pueda explicar que **los ingresos por amarre obtenidos por puertos deportivos gestionados por asociaciones son inferiores en un 45% a los de los puertos deportivos no**

gestionados por estas (3.698,94 EUR vs. 6.686,47 EUR), y que sus gastos de personal por amarre sean, sin embargo, un 37% superiores (1.391,14 EUR vs. 1.015,65 EUR).

Por otro lado, puede resultar interesante realizar un **análisis comparativo de los resultados conseguidos por el sector de los puertos deportivos, con los obtenidos por un sector de similares características.**

Para ilustrar este hecho se ha escogido el sector que engloba los servicios de gestión de entidades deportivas (CNAE 926: Actividades deportivas).

En este aspecto, sin embargo es necesario realizar algunas aclaraciones previas. En primer lugar, se ha observado, durante la labor de muestreo, que algunas empresas concesionarias declaraban su actividad dentro del sector de gestión de estadios y otras instalaciones deportivas (CNAE-93 Rev.1: 9261), mientras que otras lo hacían dentro de otras actividades deportivas (9262), o de la promoción inmobiliaria por cuenta propia (7011), e incluso de construcción general (4521), aunque todas incluían en su objeto social la gestión de concesiones.

Por otra parte, hemos observado cómo algunas concesionarias se han articulado operativamente en más de una sociedad (la que ostenta la concesión, y la que realiza los trabajos de gestión y administración, subcontratada por la primera).

Para el análisis comparativo se han utilizado los datos que la Central de Balances (CDB) del Banco de España pone a disposición en su web y que son realizados a partir de la información de la propia CDB y de la información del Registro Mercantil Central. Los datos disponibles son los relativos a 28 ratios contables, organizados en 5 secciones (Costes Operativos, Beneficios y Rentabilidades; Capital Circulante; Resultados Financieros; Estructura del Activo; y Estructura del Pasivo), y agrupados según código CNAE a 3 dígitos, y según tamaño de la empresa medido por cifra neta de negocios.

Tabla 5. Comparación de los Valores Medios de los Ratios Contables con los Datos de la Central de Balances del Banco de España (CNAE 926)

Ámbito	Ratio	Media	Comparación
Coste operativos, beneficios y rentabilidades	R01 Valor Añadido (% s/Cifra Neta de Negocios)	44,72%	B: 52,16%
	R02 Gastos de Personal (% s/Cifra Neta de Negocios)	27,61%	A: 28,85%
	R03 Resultado Económico Bruto (% s/Cifra Neta de Negocios)	16,05%	E: 16,90%
	R04 Cash-flow sobre deuda	32,86%	E: 24,06%
	R05 Rentabilidad de las Ventas	1,41%	B: 2,25%
	R16 Rotación del Activo	49,37%	D: 33,69%
	R10 Rentabilidad Económica	1,34%	B: 1,59%
Capital circulante	R12 Rentabilidad Financiera	33,05%	C: 26,06%
	R17 Existencias (% s/Cifra Neta de Negocios)	20,56%	C: 2,69%
	R18 Deudores (% s/Cifra Neta de Negocios)	21,05%	F: 16,40%
	R19 Acreedores (% s/Cifra Neta de Negocios)	67,70%	N/D
Resultados financieros	R20 Capital Circulante (% s/Cifra Neta de Negocios)	29,11%	N/D
	R08 Resultado Financiero s/Resultado Económico Bruto	1,96%	F: 1,61%
Estructura del activo	R09 Resultado Financiero (% s/Cifra Neta de Negocios)	0,18%	F: 0,23%
	R13 Participación del Inmovilizado Financiero en el Activo	9,90%	F: 4,53%
	R14 Participación del Inmovilizado Material en el Activo	46,31%	B: 50,63%
	R15 Participación del Activo Circulante en el Activo	30,59%	B: 27,99%
Estructura del pasivo	R21 Liquidez Inmediata sobre Activo Total	13,44%	C: 18,80%
	R22 Fondos Propios (% s/No Exigible + Exigible)	37,41%	D: 32,49%
	R27 Endeudamiento a Largo Plazo	8,73%	B: 12,09%
	R28 Endeudamiento a Corto Plazo	23,10%	E: 21,41%

*Códigos de comparación;

A: Primer cuartil, cifra neta de negocio inferior a 2 millones de euros.

B: Media, cifra neta de negocio inferior a 2 millones de euros.

C: Tercer cuartil, cifra neta de negocio inferior a 2 millones de euros.

- D: Primer cuartil, cifra neta de negocio entre 2 y 10 millones de euros.
- E: Media, cifra neta de negocio entre 2 y 10 millones de euros.
- F: Tercer cuartil, cifra neta de negocio entre 2 y 10 millones de euros.

Fuente: Elaboración propia y Central de Balances (2009).

4. Algunos Casos de Estudio en el Arco Mediterráneo: Cataluña, Comunidad valenciana e Islas Baleares

Con el objetivo de aproximarnos aún más a la gestión privada de las concesiones en el terreno de las instalaciones náuticas vamos a seleccionar, a modo de ejemplo ilustrativo, las autonomías de Cataluña, Comunidad Valenciana, e Islas Baleares. La metodología y datos para el resto de comunidades autónomas pueden encontrarse en el anexo de este informe.

a) Cataluña

A nivel general, se calcula que existen alrededor de 52 instalaciones náutico-deportivas repartidas a lo largo de la comunidad autónoma catalana, sin contar las instalaciones menor rango. Estas se distribuyen en las 3 provincias con litoral costero: Girona, Barcelona y Tarragona.

A nivel de gestión, los puertos de Cataluña son gestionados por el ente público autonómico *Ports de la Generalitat*.

A continuación, se presentan todas las instalaciones para cada una de las provincias, 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.

Ports de la Generalitat gestiona, directa o indirectamente, las siguientes instalaciones:

BARCELONA	AMARRES	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
C.N. Arenys de Mar	607	x	
CN Port Balis	775		x
Port Mataró	1.086	x	
Marina Premiá	750		x
P.D. El Masnou	1.081	x	
Marina Badalona	620		x
Port Forum	201		x
Port Olímpic	743		x
RCN Barcelona	175		x
RCM Barcelona	251		x
Marina Port Vell	410		x
Port Ginesta	1.528		x
Garraf	618	x	
Port Aiguadolç	742		x
Vilanova i la Geltrú	1.052	x	x
Marina Far Vilanova	75		x

GIRONA	AMARRES	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
Portbou	297		x
Colera	150		x
CN Llança	548		x
Port de la Selva	621	x	
Port Roses	483	x	
Sta. Margarida	1.100		x
Marina Empuriabrava	5.000		x
Port Sant Pere Pescador	150		x
C.N.L´Escala	1.151	x	
C.N. L´Estartit	985	x	
Aiguablava	62		X
Llafranc	140	x	
P.D. Marina Palamós	867		X
Port Palamós	617	x	
C.N. Port D´Aro	862		X
Sant Feliu de Guixols	562	x	
CN Cala Canyelles	134		X
Blanes	686	x	

TARRAGONA	AMARRES	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
Port Segur de Calafell	525		X
P.D.Coma-Ruga	265		X
Port Bara	643		X
Marina de Barà	500		X
Port Torredembarra	820	x	
P.D Tarragona	442		X
Puerto Tarraco	117		X
CN Salou	230		X
CN Cambrils	533	x	
Hospitalet del L´Infant	575		X
Port Calafat	404		X
Sant Jordi D´Alfama	149		X
L´Ametlla de Mar	200	x	
C.N. L´Ampolla	433	x	
Port de Deltebre	34	x	
CN Sant Carles de la Ràpita	489		X
Marina Port Sant Carles	1.076	x	
Cases D´Alcanar	155	x	

Fuente: Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics 2010.
Elaboración propia.

Resumiendo el contenido de las tablas anteriores, se obtiene que el número total de amarres que actualmente existen en Cataluña asciende a 32.749, 12.352 de los cuales son gestionados de forma directa, y 20.397 indirectamente:

UBICACIÓN	AMARRES	ÓRGANO GESTIÓN (Ports de la Generalitat)	
		Directa	Indirecta
Barcelona	10.714	3.826	6.888
Girona	14.445	5.275	9.170
Tarragona	7.590	3.251	4.339
TOTAL	32.749	12.352	20.397

Fuente: Elaboración propia.

Debe recordarse que la gestión indirecta se realiza a través de concesiones a Club náuticos privados o a Sociedades Mercantiles.

La tablas adjuntas reflejan la estructura existente en Cataluña respecto al tamaño de las instalaciones deportivas y los resultados económicos medios.

UBICACIÓN	Nº MEDIO AMARRES	PRECIO MEDIO AMARRES (DÍA)
Girona	800	50,0 €
Barcelona	669	29,0 €
Tarragona	421	27,0 €

Fuente: Elaboración propia

Se observa la existencia de una gran heterogeneidad en el abanico de tarifas en los diferentes puertos deportivos en sus diferentes figuras: Sociedades Anónimas, Sociedades Limitadas o Clubes Deportivos o Náuticos. En el caso de Girona las tarifas son sensiblemente más elevadas que en las dos provincias restantes.

b) Comunidad Valenciana

A nivel general, se calcula que existen alrededor de 47 instalaciones náutico-deportivas repartidas a lo largo de la comunidad autónoma valenciana, sin contar las instalaciones menor rango. Estas se distribuyen en las 3 provincias: Castellón, Valencia y Alicante.

Los puertos de la Comunidad Valenciana son gestionados por el ente público autonómico *Ports de la Generalitat* y por el Estado

en el caso de los puertos de Valencia, Castellón, Sagunto, Gandía y Alicante.

A continuación, se presentan todas las instalaciones para cada una de las provincias, 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.

Ports de la Generalitat gestiona, directa o indirectamente, las siguientes instalaciones:

VALENCIA	AMARRES	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
PD Canet d´en Berenguer	575	x	
PD. Pobla Marina	835		X
CN Port Saplaya	700		X
Port America´s Cup Marina	700		X
RCN Valencia	1.202		X
Valencia Yacht Base	236		X
CN El Perello	330		X
CN Cullera	350		X
RCN Gandía	475		X
CN Oliva	423		X

ALICANTE	AMARRES	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
Marina de Denia	618		X
CN Denia	601		X
CN de Javea	393		X
CN Moraira	620		X
CN les Basetes	80		X
CN de Calpe	276		X
CN Puerto Blanco	100		X
PD Marina Greenwich	542		X
Dársena La Galera	116		X
CN Altea	369		X
CN Benidorm	110		X
CN Villajoyosa	330		X
CN Campello	475		X
CN Alicante Costa Blanca	233		X
Marina Alicante	810		X
RC Regatas Alicante	550		X
CN Santa Pola	550		X
Marina Miramar	237		X
Puerto del Este	895		X
P de Tabarca	15	x	
Marina las Dunas	495		X
RCN Torrevieja	600		X
Marina Internacional Torrevieja	859		X
Marina Salinas Torrevieja	713		X
Marina Cabo Roig	207		X
CN Dehesa de Campoamor	351		X
CN Torre Horadada	541		X

CASTELLÓN	AMARRES	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
CN Vinaroz	195		x
Marina Benicarlo	300	x	
PD Peñíscola	75	x	x
PD Las Fuentes	275		x
CN Oropesa del Mar	668		x
CN Castellón	450		x
Marina Port Castelló	173		x
CN Burriana	251		x
Burriana Nova	713		x

Fuente: Ports de la Generalitat 2010 y elaboración propia.

En resumen, el número total de amarres que existen actualmente en La Comunidad Valenciana asciende a 20.612, 965 de los cuales son gestionados de forma directa, y 19.647 de manera indirecta:

UBICACIÓN	AMARRES	ÓRGANO GESTIÓN (Ports de la Generalitat)	
		Directa	Indirecta
Valencia	5.826	575	5.251
Alicante	11.686	15	11.671
Castellón	3.100	375	2.725
TOTAL	20.612	965	19.647

Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a la estimación según la documentación disponible se refleja en la tablas adjuntas:

UBICACIÓN	Nº MEDIO AMARRES	PRECIO MEDIO AMARRES (DÍA)
Castellón	344	24,0 €
Valencia	583	25,0 €
Alicante	465	24,0 €

Fuente: Elaboración propia

En este caso vemos que los tarifas en la Comunidad Valenciana son sensiblemente menores que en Cataluña y Baleares.

c) 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 de 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 (APB)* 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.

Ports de les Illes Balears gestiona, directa o indirectamente, las siguientes instalaciones:

MALLORCA	AMARRES	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
CN sArenal	644		X
CM Sant Antoni de la Platja	379		X
CN Cala Gamba	220		X
PE Puerto Portals	670		X
CN Palmanova	79		X
CN Portals Vells	67		X
PE Port Adriano	404		X
CN Santa Ponsa	522		X
CV de Andratx	512		X
PE Andratx	321	x	
Sóller	570	x	
RCN Port de Pollensa	375		X
PE Pollensa	637	x	
P els Barcarets	52	x	
PE Can Picafort	457		X
CN Serra Nova	121		X
CN Colónia de San Pere	308		X
CN Cala Rajada	160		X
Cala Rajada	95	x	
PE Cala Bona	192	x	
CN Porto Cristo	213		X
PE Porto Cristo	283	x	
PE Portocolom	394	x	
CN Portocolom	252		X
PD Marina de Cala d'Or	541		X
PE Portopetro	40	x	
CN Portopetro	259		X
PE Cala Figuera	116	x	
PE Colónia de Sant Jordi	298	x	
CN Sa Rápita	451		X
Estanyol	29	x	
CN S´Estanyol	290		X
PD Bonaire	324		X

Fuente: *Ports de les Illes Balears* 2010

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

MALLORCA	AMARRES	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
CN Portixol	418	x	
Muelle Viejo	10	x	
Jonquet/San Magin	405	x	
Can Barbará	384	x	
Molinar de Levante	100		x
Portixol	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
Dársena Comercial Alcúdia	116	x	
Alcudiamar	753		x

Fuente: Memoria APB 2008 y elaboración propia.

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

MENORCA	AMARRES	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
CN Ciutadella	163		X
PE Ciutadella	147	x	
PE Cala ñn Bosch	272		X
PE Addaia	170		X
CN Fornells	100		X
PE Fornells	375	x	

Fuente: Ports de les Illes Balears 2010

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
Cos Nou	54	x	
Pantalán Cos Nou	49	x	
Explanada Invernaje	22	x	
Poniente	59	x	
Ampliación Poniente	11	x	
Patalán 1	27	x	
Patalán 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
Naútica Center y otros	20		X
Pedro s Boat	20		X
Naútica Meliá	20		X
Naútica Reynés	20		X
Club Marítimo de Mahón	158		X
Marina Deportiva de Menorca	226		X
Ribera del Puerto	118		X

Fuente: Memoria APB 2008 y elaboración propia.

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
PE Santa Eularia	767		X
CN Sant Antoni	575		X
PE Sant Antoni de Portmany	311	x	

Fuente: Ports de les Illes Balears 2010

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.

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
Pantalan Muelle Interior	74	x	
Pantalan Dique de Abrigo	28	x	
Patalan Muelle Pesquero	32	x	
Muelle de Inactivos	14	x	
Contramuelle	10		X
CN Eivissa	340		X
PE Eivissa Nueva	539		X
PE Marina Botafoch	426		X

FORMENTERA	AMARRES	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
Pantalanes Comercial	20	x	
Marina de Formentera	114		x
DE Formentera Mar	93		x

Fuente: Memoria APB 2008 y elaboración propia.

Sintetizando las tablas anteriores, se obtiene que el número total de amarres que existen en la actualidad en las Islas Baleares asciende hasta 20.702, 7.507 de los cuales gestionados por el Estado a través de Puertos del Estado, y 13.195 gestionados por la Comunidad Autónoma:

UBICACIÓN	AMARRES	ÓRGANO GESTIÓN	
		APB	CAIB
Mallorca	14.739	4.424	10.315
Menorca	2.730	1.503	1.227
Ibiza	3.116	1.463	1.653
Formentera	227	227	0
TOTAL	20.702	7.507	13.195

Fuente: *Ports de les Illes Balears* 2010 , Memoria Anual 2008 APB y elaboración propia.

La gestión de estas instalaciones puede ser, como ya se había explicado en el análisis e instalaciones en España, de manera directa por el organismo competente, o de manera indirecta a través de concesiones a Clubes Náuticos privados o a Sociedades Mercantiles.

En cuanto a los datos extraídos de la encuesta realizada a los puertos deportivos, podemos extraer los siguientes datos:

UBICACIÓN	Nº MEDIO AMARRES	PRECIO MEDIO AMARRES (DÍA)
Mallorca	295	86 €
Menorca	88	88 €
Ibiza	283	N/D
Formentera	75	N/D

Fuente: Elaboración propia

Se observa la existencia de una gran heterogeneidad en el abanico de tarifas en los puertos deportivos en sus diferentes figuras: Sociedades Anónimas, Sociedades Limitadas o Clubes Deportivos o Náuticos.

5. Conclusiones

El sector náutico en España genera más de 110.000 empleos, de los cuales un 25% provienen de los puertos deportivos. A lo largo de los 7.880 kilómetros de costa hay repartidos 355 puertos deportivos, de los cuales un 59% son de tamaño pequeño (hasta 300 amarres), un 28% de tamaño medio (300 a 600 amarres), y un 13% de tamaño grande (más de 600 amarres). La oferta de amarres es superior a 126.000.

Los orígenes de los puertos deportivos están en sociedades de amigos del mar que fundaban clubes náuticos y promovían la infraestructura con fines de la práctica de su afición náutica; hoy en día, muchos de los puertos deportivos son promociones realizadas por compañías privadas y cuyo fin es la obtención de beneficios mediante la explotación de la concesión.

Desde el ámbito legal, las sucesivas reformas han provocado cierta descentralización en las estructuras de competencia y gestión, además de haber incentivado la entrada de capital inversor privado en la gestión y explotación de estas infraestructuras.

Al analizar las distintas estructuras de gestión, debe considerarse que los puertos deportivos, al estar situados en el dominio público, son de titularidad pública. De este modo, **atendiendo a si son de interés general o no, diferenciaremos entre los de titularidad estatal (29% del total de puertos deportivos) o autonómica (71%). A su vez, el Estado y los**

Gobiernos Autonómicos establecen sistemas de gestión de tipo directo (51% del total de puertos deportivos) o indirecto, a través de concesión (49%).

Según el artículo 148.6 de la Constitución no cabe la posibilidad de puertos deportivos de interés general

Considerando ambas tipologías puede observarse la distribución del tipo de gestión en puertos deportivos: **gestión directa estatal (19,35%), concesión estatal (9,30%), gestión directa autonómica (31,41%), y concesión autonómica (39,95%).**

En las primeras páginas aparecen estos datos y también el siguiente cuadro

Gestión	Titularidad		s/Total
	Estatal	Autonómica	
Directa	19,35%	31,41%	50,76%
Concesión	9,30%	39,95%	49,25%
s/Total	28,64%	71,36%	100,00%

Como elementos fundamentales del entorno específico hemos podido observar que la demanda de amarres es muy superior a la oferta, por lo que en principio debería provocar tensiones alcistas en el precio por amarre, y a medio largo plazo amplificar la intensidad en la construcción de puertos deportivos. Actualmente el sector se está enfocando más hacia la explotación y ampliación de las concesiones actuales.

De los datos estimados para la cuenta de pérdidas y ganancias de los puertos deportivos españoles, de los cuales se han excluido del análisis los de gestión directa estatal y autonómica, concluimos que **el resultado neto por amarre es de 543,77 EUR, lo cual representa un agregado de 62 millones de euros.**

Estos resultados netos por amarre presentan una cierta dispersión según que la entidad gestora sea un Club Náutico (-82,16 EUR/amarre) o una sociedad mercantil (787,19 EUR), lo que viene explicado fundamentalmente por los menores ingresos por amarre obtenidos por los clubes náuticos (3.698,94 EUR frente a los 6.686,47 EUR por las sociedades mercantiles) y los mayores gastos de personal (1.391,14 EUR por amarre frente a los 1.015,65 EUR en las sociedades mercantiles), por lo que cabría preguntarse si el pago del canon resulta un incentivo económico suficiente para que los puertos deportivos gestionados por clubes náuticos operen bajo criterios de eficacia y eficiencia económica.

6. Bibliografía y Fuentes

Alonso, E.J. (2003). "Del Yachting a la Vela, de los Caballitos a la Piscina. La Sociabilidad de las Élités y sus Espacios: Club Marítimo del Abra-Real Sporting Club de Bilbao". *Vasconia*, 33.

Asociación Nacional de Empresas Náuticas, ANEN (2007). "Nota de Prensa: Presentación nacional del primer Estudio sobre el Impacto Económico de la Náutica de Recreo, 13/11/2007". Madrid.

Bedmar, C.L. (2006). "Evaluación Financiera de la inversión en un Puerto Deportivo. Análisis de Rentabilidad y Sensibilidad". Universitat Politècnica de Catalunya. Tesis Doctoral.

Blanco, N. (2008). "Planificación Estratégica Portuaria: Un Análisis Cuantitativo". Universitat Politècnica de Catalunya. Trabajo de Investigación.

Cámara Valencia (2008). "El Turismo Náutico". Valencia.

Camarero, A., González, M.N., Hereza, L., Utrera, C. (2006). "Los Puertos Deportivos en España". *Puertos*, 132.

Caorsi, Y.R. (2002). "Competencias y Situación Actual. Amarres y Puertos Deportivos". *Navegar*, 141.

Central de Balances del Banco de España (2009). "Ratios Sectoriales de las Sociedades no Financieras". Madrid.

Cluster Marítimo Español (2009). "Propuesta de Medidas contra la Crisis Económica en el Sector Marítimo Español". Madrid.

Díaz, J.J., Martínez, E. (2008). "La Inversión Pública en los Puertos Españoles". Papeles de Economía Española, 118.

Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos, FEAPDT (2009). "Informe Anual de los Puertos Deportivos en España 2009". Barcelona.

Ferradás, S. (2001). "La Relevancia del Turismo Náutico en la Oferta Turística". Cuadernos de Turismo, 7.

Fira de Barcelona (2005). "Informe Económico. La Náutica Deportiva y de Recreo en España". Barcelona.

Fira de Barcelona (2006). "Informe Económico. La Náutica Deportiva y de Recreo en España 2006". Barcelona.

Fira de Barcelona (2008). "El Sector Náutico en España. La Náutica Deportiva y de Recreo 2008". Barcelona.

Fira de Barcelona (2009). "El Sector Náutico en España. La Náutica Deportiva y de Recreo 2009". Barcelona.

Fundación Innovamar (2009). "Memoria 2008: Plataforma hacia Europa". Madrid.

Greenpeace (2009). "Destrucción a toda Costa 2009. Situación del Litoral Español y sus Espacios Protegidos". Madrid.

Instituto de Estudios Turísticos (2008). "EGATUR: Encuesta de Gasto Turístico a los Turistas no Residentes". Madrid.

Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana, FEPORTS (2009). "Observatorio Portuario. Oferta Náutica de Recreo en España. Datos a 31-12-2008". Valencia.

Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas - IVIE (2008). "Informe final sobre el Impacto Económico de la 32ª *America's Cup* Valencia 2007". Valencia.

La Vanguardia (06/11/2008). "Las perspectivas de crecimiento del sector de la náutica deportiva son muy buenas. El presidente emérito del Salón Náutico destaca el potencial del sector en España".

Martín, I., Peláez, A. (2003). "La Repercusión de la Administración y Gestión de los Puertos Deportivos en el Desarrollo del Turismo Náutico: Estrategias para el Caso de la Costa del Sol". *Papers de Turisme*, 33.

Méndez, G. (2008). "Evolución del Turismo Náutico en España en los últimos Treinta Años: Recreación o Status Social, una Aproximación a la Sociología del Turismo Náutico". Universidad Complutense de Madrid. Tesis Doctoral.

Nombela, G., Trujillo, L. (1999). "El Sector Portuario Español: Organización Actual y Perspectivas". Papeles de Economía Española, 82.

Real Academia Española (2001). "Diccionario de la Lengua Española". 22ª Edición, Madrid.

Turespaña (2006). "Turismo Náutico: El Turismo Náutico en España". Serie Estudios de Productos Turísticos. Madrid.