

SITUACIÓN Y FUTURO DE LA NÁUTICA DE RECREO EN ESPAÑA

PROPUESTAS DINAMIZADORAS

ALEJANDRO LANDALUCE

Director General
Asociación Nacional
de Empresas Náuticas (ANEN)

El presente artículo tiene por objeto valorar, en términos económicos, el sector de la náutica de recreo en España, estudiar su situación actual, realizar una comparativa con respecto a los países de nuestro entorno, como Francia e Italia, y, por último, proponer a la Administración española un conjunto de enmiendas normativas tendentes a potenciar este sector.

En este sentido y por este orden, la primera parte del artículo consiste en un análisis pormenorizado del impacto económico de la náutica de recreo en España basado en la información de las tablas *input-output* de España, del Instituto Nacional de Estadística, que permite estudiar este sector desde una perspectiva macroeconómica, observando tendencias y el efecto multiplicador y dinamizador de la economía que tiene la industria en otros sectores productivos.

Se trata de un sector con un elevado consumo de servicios y con una fuerte proporción de consumos intermedios. Una embarcación de recreo requiere motores, generadores, electrónica, componentes plásticos y un sinnúmero de elementos que provienen de otras in-

dustrias auxiliares y que, sin la existencia de los primeros, no tendrían cabida. El sector de la náutica de recreo ha pasado de una producción efectiva de 4.664 millones de euros en el 2005 a 4.763 millones de euros en el 2009. De esa cifra de producción efectiva, 1.057 millones de euros se correspondieron con el valor añadido bruto, empleándose además 15.000 puestos de trabajo en el 2005, mientras que, en el 2009, el valor añadido bruto alcanzó los 1.079 millones de euros y los 16.000 empleos (cuadro 1).

Los multiplicadores asociados al impacto del subsector de la náutica de recreo indican que el empleo total sextuplica el efecto directo inicial del subsector, al tiempo que el valor añadido bruto experimenta un

CUADRO 1
SITUACIÓN COMPARADA DE LA NÁUTICA DE RECREO EN EUROPA

País	VAB (mill euros)	Empleo directo	Empleo total
Italia	7.186	92.000	669.200
Inglaterra	4.069	35.015	266.114
Francia	3.034	45.180	343.368
España	1.079	16.000	107.434

FUENTE: Elaboración propia.

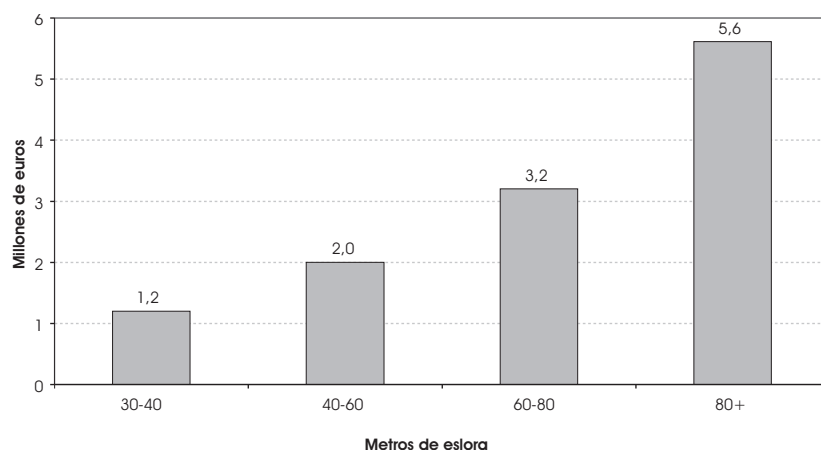


GRÁFICO 1

**GASTO MEDIO ANUAL POR
GRAN YATE, SEGÚN RANGO
DE ESLORA**

FUENTE: Elaboración propia.

**CUADRO 1
IMPACTO DE LA NÁUTICA DE RECREO EN ESPAÑA
MILLONES DE EUROS EN 2009**

	Efecto total	Efecto directo	Multiplicador
Producción efectiva	17.192	5.690	3,61
Valor Añadido Bruto	5.690	1.079	5,27
Empleo Valor Añadido Bruto	107.434	16.000	6,71

FUENTE: Elaboración propia

incremento que, finalmente, quintuplica su efecto directo. La producción efectiva multiplica por 3,61 su impacto en relación con su efecto directo inicial (cuadro 2).

Siguiendo con la radiografía de la náutica de recreo en España, se analizará posteriormente la evolución que han tenido en los últimos años las matriculaciones de las embarcaciones de recreo.

Si comparamos las matriculaciones de 2011 y 2010 con las del 2007, año anterior al comienzo de la crisis económico-financiera, se observa el efecto devastador de ésta sobre la náutica de recreo, con la conclusión de que esta actividad se encuentra en clara recesión en España, a diferencia de otros países de nuestro entorno.

Posteriormente prestaremos especial atención a los grandes yates y muy especialmente la renta media generada por estas embarcaciones y a la capacidad generadora de empleo que, por sus especiales características y distribución de gastos, presentan un efecto directo sobre la economía muy destacable (gráfico 1).

Nos referimos a gastos de tripulación, reparación, navegación, atraque, tasas portuarias, consumos portuarios y otros gastos varios. Lamentablemente, y debido al tratamiento fiscal (único) que estos yates soportan en nuestro país, de un total de 1.189 yates que forman parte de MYBA, 767 se encuentran con base durante el verano en el Mediterráneo y tan sólo 11 cuentan con bandera española.

No solo se está perdiendo una oportunidad de generación de riqueza, también de empleo: mientras que en Estados Unidos los mega-yates generan 28.860 empleos directos, en Italia 12.686 y en Francia 8.830, en España, país líder en turismo, solo se generan 5.682.

Abordaremos también el tema de la fiscalidad que grava la adquisición y tenencia de las embarcaciones de recreo en comparación con los países de nuestro entorno, con el objetivo de acreditar la enorme carga fiscal que padece este sector, centrándonos en los diferentes tributos que gravan la adquisición, tenencia y transmisión de embarcaciones en comparación con los países analizados. Llegando a la conclusión de que el sector náutico en España se encuentra discriminado fiscalmente en relación a nuestros países vecinos e, incluso, en relación a otras actividades económicas dentro de nuestro propio país, como por ejemplo el sector del automóvil.

El gráfico 2 propicia la comprobación del potencial de crecimiento que tiene el sector de la náutica de recreo en un determinado país, es comparando su PIB per cápita (en el eje de abscisas) con el número de habitantes que hay en dicho país por cada embarcación de recreo (en el eje de ordenadas).

Se desprende del gráfico 2 el potencial de crecimiento del sector náutico en España; observamos cómo países de un PIB per cápita relativamente similar al español (Francia, UK, Italia, Grecia,) tienen sin embargo un desarrollo náutico (nº de habitantes/embarcación de recreo) muy superior.

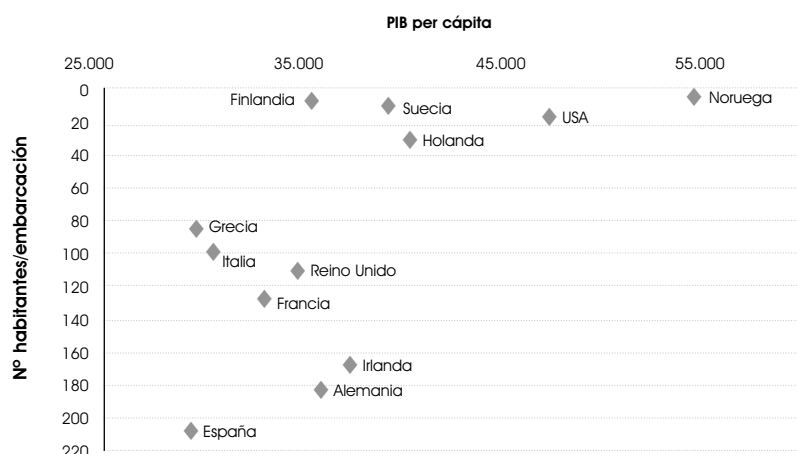


GRÁFICO 2

**POTENCIAL DE CRECIMIENTO
DE LA NÁUTICA DE RECREO
SOBRE LA BASE DEL
PIB/HABITANTES/
EMBARCACIONES**

FUENTE:
Elaboración propia.

**CUADRO 3
DEFINICIÓN DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO**

Categoría	Cod CNAE	Descripción CNAE
Accesorios	52 (p)	Comercio, náuticas
Alquiler de embarcaciones	71.403 (p)	Alquiler de equipo y material deportivo
Astilleros	95.12	Construcción y reparación de embarcaciones de recreo y deporte
Distribución/Náuticas	51.14 (p)	Intermediarios del comercio de maquinaria, equipo industrial, embarcaciones y aeronaves
Electrónica	31 y 32 (p)	Material eléctrico... Material electrónico
Formación	80.412 (p)	Escuelas de pilotaje
Motores	29.11 (p)	Fabricación de motores y turbinas, excepto los destinados a aeronaves, vehículos y ciclomotores
Otros	17, 20, 24, 26, 27 (p)	Madera, cuerda, pinturas, fibra de vidrio, tubos de hierro
Puertos	92.622	Gestión de puertos deportivos

p: el sector de la náutica de recreo incluye sólo parte del código CNAE correspondiente

FUENTE: Elaboración propia.

Si son claras las ventajas de desarrollar una industria náutica potente, lo son aún más si añadimos las implicaciones en el turismo. España, uno de los países líderes en cuanto al turismo mundial se refiere, está muy lejos de nuestros vecinos mediterráneos en cuanto al turismo náutico.

Hay estudios que pronostican que si España se dotara de una política fiscal que incentivara el charter náutico (alquiler de embarcaciones) podría acaparar hasta el 30% del volumen de negocio generado por estas actividades para embarcaciones de gran eslora en el Mediterráneo. La dimensión económica que genera esta modalidad de charter triplica la tradicional. Según estimaciones del propio sector de grandes yates, el gasto medio por persona y día alcanza los 450 euros. España cuenta con unos excelentes puertos deportivos (más de 361 instalaciones con más de 130.555 amarres), que no están integrados en una política global de turismo náutico.

Finalmente, enunciaremos las medidas que hay que tomar de cara a generar un efecto dinamizador en la economía española.

NAUTICA DE RECREO: SITUACIÓN EN ESPAÑA ↓

Lo primero que tenemos que hacer a la hora de cuantificar un sector es realizar una definición del mismo. En el cuadro 3 se presentan las ramas consideradas como parte del sector de la náutica deportiva, así como su equivalente en términos de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas 1.993 Rev 1 (CNAE)

El sector de la náutica de recreo es un agregado de actividades económicas sin una «definición oficial». Esto es, en la estadística oficial no aparece ninguna rúbrica que se denomine «sector de la náutica de recreo».

Producción sectorial ↓

La producción efectiva del sector, es decir, la suma del valor añadido bruto y los consumos intermedios, alcanzó, en el año 2005, la cifra de 4.664 millones de euros. Esta cantidad se corresponde con el efecto directo del sector náutico en el conjunto de la economía. Dicho de otra forma, el sector de la náutica de recreo, tan sólo

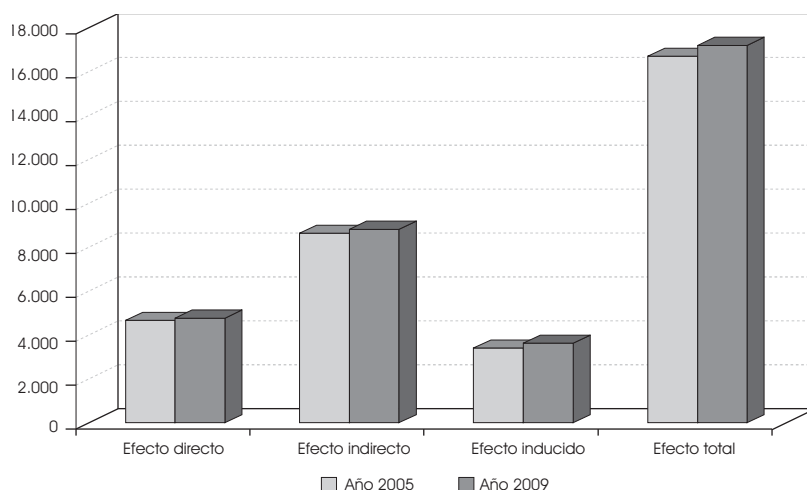


GRÁFICO 3

IMPACTO DE LA PRODUCCIÓN EFECTIVA DE LA NÁUTICA DE RECREO EN LOS AÑOS 2005 y 2009
MILLONES DE EUROS

FUENTE: Elaboración propia.

CUADRO 4
PRODUCCIÓN EFECTIVA DE LA NÁUTICA DE RECREO
MILLONES DE EUROS

	Año 2005	Año 2009
Efecto directo	4.664	4.763
Efecto indirecto	8.631	8.808
Efecto inducido	3.402	3.621
Efecto total	16.697	17.192

FUENTE: Elaboración propia.

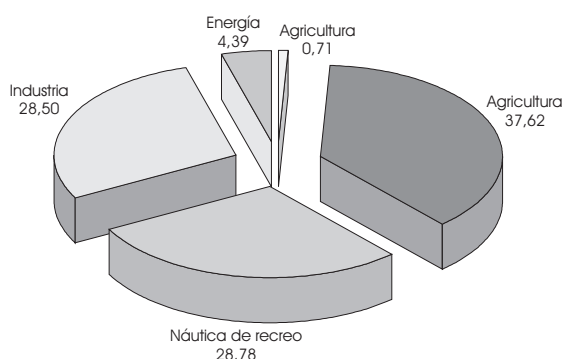


GRÁFICO 4

REPARTO DEL IMPACTO TOTAL DE LA NÁUTICA DE RECREO EN DISTINTOS SECTORES DE LA ECONOMÍA

FUENTE: Elaboración propia a partir del marco *input-output* para el sector marítimo.

por el mero hecho de existir, proporcionó de forma directa a la economía española 4.664 millones de euros en 2005 y 4.763 millones de euros en 2009.

Pero la aportación económica del sector no se reduce únicamente al efecto directo, sino que su actividad afecta al resto de la economía de forma indirecta. La cuantía del efecto indirecto del sector en el conjunto de la economía ascendió en 2005 a 8.631 millones de euros, cifra claramente superior a la producción efectiva total del sector, mientras que en 2009 el efecto indirecto alcanzó los 8.808 millones de euros.

Estos dos efectos conviven con un tercero, el cual surge del impacto derivado del aumento de la renta de

los hogares por el incremento del empleo. Dicha aportación se conoce como el efecto inducido. En este caso, la náutica de recreo ha inducido 3.402 millones de euros en el 2005 y 3.621 millones de euros en 2009.

La unión de estos tres efectos desvela la producción efectiva del sector de la náutica de recreo en la economía española, que en el año 2005 se cifró en 16.697 millones de euros, mientras que en 2009 alcanzó los 17.192 millones de euros. (Cuadro 4 y gráfico 3)

Si se descompone el efecto total entre los distintos factores que lo forman, es posible observar la importancia que tiene el efecto indirecto, frente al directo y al inducido. De aquí puede extraerse que la senda

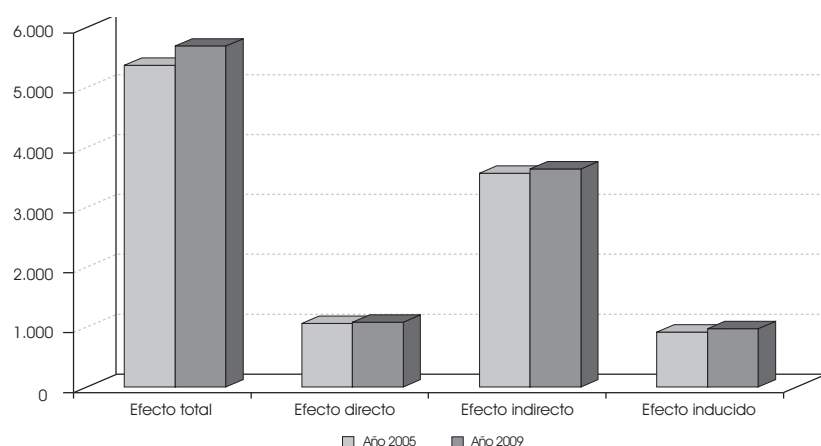


GRÁFICO 5

**IMPACTO ECONÓMICO DEL
SECTOR DE LA NÁUTICA DE
RECREO SOBRE EL VALOR
AÑADIDO BRUTO
MILLONES DE EUROS**

FUENTE: Elaboración propia.

**CUADRO 5
IMPACTO ECONÓMICO DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO SOBRE EL VALOR AÑADIDO BRUTO
MILLONES DE EUROS**

	Año 2005	Año 2009
Efecto total	5.370	5.690
Efecto directo	1.057	1.079
Efecto indirecto	3.567	3.640
Efecto inducido	913	971

FUENTE: Elaboración propia.

de propagación del efecto directo en el resto de sectores de la economía es ascendente, en tanto en cuanto el indirecto es superior, reduciéndose ligeramente en el caso del inducido.

En el gráfico 4 se ilustra cómo se reparte el efecto total del sector de la náutica de recreo entre los distintos sectores de la economía española, considerando como tales, agricultura, energía, industria, servicios y el propio sector. En dicho gráfico se observa que el sector servicios recibe la mayor parte del efecto total del sector (37,62%), seguido por la propia náutica de recreo con un 28,78%, claramente influenciado por la importancia del efecto directo. A continuación aparece el sector industrial, con un 28,50%. En último lugar, y con un carácter residual, se encuentran la energía y la agricultura, las cuales reciben un 4,39% y un 0,71% del efecto total. Este efecto no ha variado de manera representativa en la evaluación realizada para 2009.

A lo largo del año 2005, el sector de la náutica de recreo generó de forma directa un valor añadido bruto de 1.057 millones de euros, mientras que en el 2009 esta cifra se incrementó hasta los 1.079 millones de euros. En el cuadro 5 y en el gráfico se muestran los resultados para 2005 y 2009.

Impacto sectorial sobre el empleo ↓

Abordamos ahora el análisis del impacto del sector de la náutica de recreo sobre el empleo (puestos de

trabajo totales). En el año 2005, todas las actividades del sector de la náutica de recreo emplearon de forma directa entorno a 15.000 trabajadores, lo que correspondió con el efecto directo del sector, mientras que en el 2009 el empleo alcanzó las 16.000 personas (cuadro 6, en la página siguiente).

Tal y como sucedía en los anteriores casos, éste no es el único efecto sobre el empleo que genera la náutica de recreo. El efecto inicial de la producción genera un influjo positivo en el empleo de proveedores y clientes del sector (efecto indirecto), derivado del incremento de la oferta y demanda que provoca, implicando la necesidad de aumentar la mano de obra, así como que el número de empleados de los restantes sectores productivos aumente también, debido al incremento del consumo generado por el crecimiento del empleo (efecto inducido).

Como se puede apreciar en el gráfico 6, en la página siguiente, los empleos generados por el sector de la náutica de recreo ascendieron, en 2005, a 113.737. De éstos, 75.891 fueron generados a través de los efectos positivos en la producción de proveedores y clientes (efecto indirecto), en tanto que 22.847 procedieron del aumento del consumo (efecto inducido). Los 15.000 empleos restantes correspondieron al empleo del sector, que en la metodología empleada en este estudio coincide con el efecto directo.

Según los datos actualizados a 2009, el desarrollo de la náutica de recreo contribuyó al desarrollo del mer-

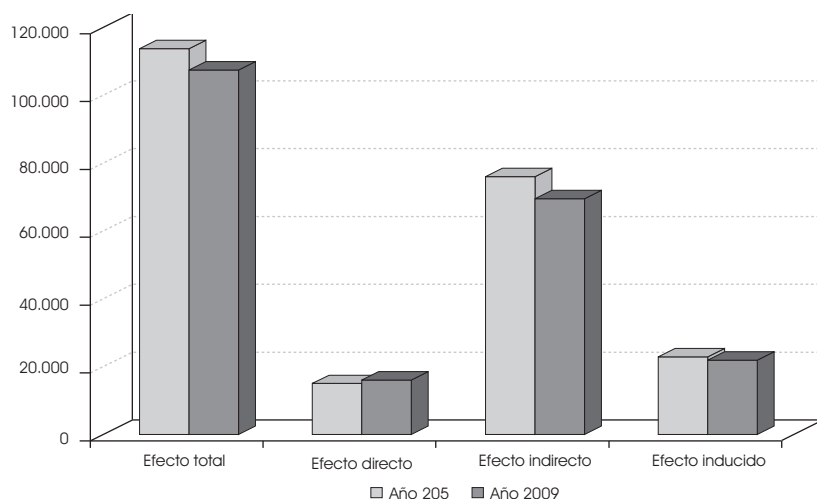


GRÁFICO 6

**IMPACTO ECONÓMICO DE LA
NÁUTICA DE RECREO EN EL
EMPLEO
NÚMERO DE EMPLEADOS**

FUENTE: Elaboración propia.

**CUADRO 6
IMPACTO DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO SOBRE EL EMPLEO
NÚMERO DE EMPLEADOS**

	Año 2005	Año 2009
Efecto total	113.737	107.434
Efecto directo	15.000	16.000
Efecto indirecto	75.981	69.502
Efecto inducido	22.847	21.932

FUENTE: Elaboración propia.

cado laboral con la creación de 107.434 empleos. En este caso, el efecto indirecto es responsable de la generación de dos de cada tres puestos de trabajo, con un total de 69.502 empleos, mientras que el efecto directo juega un papel sensiblemente menor a: (16.000 empleos). Todo esto se puede ver en los cuadros y gráficos

Un aspecto que resulta útil a la hora de ilustrar el impacto que el sector de la náutica de recreo tiene sobre el conjunto de la economía son los multiplicadores. Estos muestran en qué proporción se incrementa la variable en cuestión en el conjunto de la economía y como consecuencia de la existencia del sector en concreto (cuadro 7).

La generación de empleo total ha sextuplicado el efecto directo inicial del subsector, al tiempo que el valor añadido bruto experimentó un incremento que, finalmente, quintuplicó su efecto directo. La producción efectiva multiplicó por 3,61 su impacto en relación con su efecto directo inicial.

Evolución de las matriculaciones

Si analizamos ahora la evolución de las matriculaciones de embarcaciones de recreo durante los últimos años, observamos que se han reducido significativamente

Haciendo un análisis más detallado de las matriculaciones en los tres últimos años se aprecia, según puede observarse en el cuadro 8, que 2011 ha evolucionado desde posiciones similares a las de 2010 y 2009 durante el primer semestre, con posiciones netamente inferiores a las de los pasados años en el último cuatrimestre.

La caída de las matriculaciones en el acumulado del año es del 13,9%, pero enormemente acelerada a lo largo del último trimestre, de forma que la caída del 2º semestre es del 23,4% y la del último cuatrimestre, del 41,6%. Si comparamos ahora las matriculaciones de 2011 y 2010 con las del 2007, año anterior al comienzo de la crisis económico-financiera, observaremos el efecto devastador de esta sobre el sector de la náutica de recreo.

Las dos últimas columnas del cuadro 9 representan la variación porcentual entre los años 2011, 2007 y 2010, respectivamente. La reducción del 77,55% en el cuarto trimestre es especialmente llamativa. Haciendo una clasificación sobre la base del tipo de embarcación, los resultados se reflejan en cuadro 10: Los índices de matriculación de embarcaciones se han reducido drásticamente desde mediados de 2007, acumulando un descenso superior al 50%. Este indicador es un fiel reflejo de la situación de la náutica de recreo y su volumen de negocio, ya que la matriculación de embarcacio-

CUADRO 7
MULTIPLICADORES DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO. AÑOS 2005 Y 2009

	Año 2005			Año 2009		
	Valor inicial del sector	Efecto total	Multiplicador	Efecto directo	Efecto total	Multiplicador
Valor añadido bruto (millones de euros)	1.057	5.536	5,24	1.079	5.690	5,27
Producción efectiva (millones de euros)	4.664	16.697	3,58	4.763	17.192	3,61
Empleo (n° de ocupados)	15.000	114.000	7,59	16.000	107.434	6,71

FUENTE: Elaboración propia a partir del marco input-output del INE

CUADRO 8
EVOLUCIÓN DE MATRICULACIONES DE LOS AÑOS 2009-2011, POR MESES

Año	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Totales
2009	322	414	438	516	660	820	935	769	541	592	388	315	6.710
2010	242	378	483	477	707	763	878	647	508	383	304	261	6.029
2011	233	349	422	505	619	780	787	638	322	250	122	182	5.189

FUENTE: Elaboración propia.

CUADRO 9
COMPARATIVA DE LOS AÑOS 2007-2011 EN MATRICULACIONES

	2007	2010	2011	% ^ 11-07	% ^ 11-10
Enero-diciembre	12.617	6.029	5.189	-12,47	-13,93
2º trimestre	6.515	2.979	2.281	-64,99	-23,43
4º trimestre	2.468	948	554	-77,55	-41,56

FUENTE: Elaboración propia.

CUADRO 10
EVOLUCIÓN DE MATRICULACIONES SEGÚN TIPO DE EMBARCACIÓN

Mercado	2009	2010	2011	% ^ 10	% ^ 11	% 09/Tot.	%10/Tot.	%11/Tot.
Motos de agua	785	752	559	-4,20	25,66	11,70	12,47	10,77
Barcos a motor	3.658	3.194	3.190	-12,68	-0,13	54,52	52,98	61,48
Neumáticas plegables	631	564	394	-10,62	-30,14	9,40	9,35	7,59
Neumáticas semirrígidas	1.147	1.095	744	-4,53	-32,05	17,09	18,16	14,34
Vela	489	424	302	-13,29	-28,77	7,29	7,03	5,82
Totales	6.710	6.029	5.189	-10,15	-13,93	100,00	100,00	100,00

FUENTE: Elaboración propia.

nes representa una proporción muy directa del volumen de operaciones de la náutica de recreo en España.

Tan sólo el mercado de las embarcaciones de alquiler ha superado ligeramente las cifras de matriculación de 2010 durante 2011, y esto se debe en gran medida a la proliferación de nuevas fórmulas para el uso de las embarcaciones de recreo, basadas en los clubes de navegación en los que las embarcaciones se comparten entre un grupo más o menos amplio de co-propietarios o miembros de estos clubes.

El nicho de los grandes yates

Analicemos ahora un nicho de mercado por explorar en España: grandes yates. Actualmente, y a pesar de la incertidumbre económica, se están cons-

truyendo más de 500 grandes yates que se botarán durante 2012 y 2013. La mayoría de ellos en astilleros de Italia, Francia y Reino Unido. Según información de The Yacht Report en su informe del 2010, la producción de súper yates en los últimos años ha sido la recogida en el gráfico 7, en página siguiente. El empleo generado por este subsector se estima en unos 265.000

En lo que se refiere al gasto medio de cada súper yate, el informe arroja los siguientes resultados, en primer lugar agrupando los datos según rango de esloras y para unidad. El gasto anual de un súper yate se distribuye en siete capítulos:

Tripulación: salarios, alimentación, uniformes y otros gastos varios, (incluidos billetes de desplazamiento, seguros médicos, etc.).

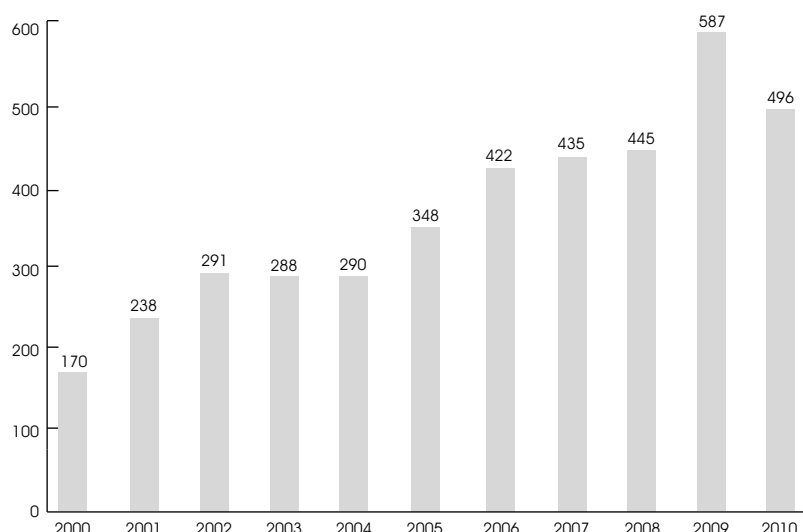


GRÁFICO 7

CONSTRUCCIÓN MUNDIAL DE
GRANDES YATES ENTRE
2000 Y 2010

FUENTE:
The Yacht Report.

Mantenimiento de cubierta, de maquinaria y de habilitación. Son gastos de que se realizan sin que el barco deba moverse de su amarre y, generalmente, quienes la realizan son la propia tripulación. Por ejemplo, este mantenimiento incluye las reparaciones de la tapicería, la reposición de piezas, etcétera.

Combustible. El 85% de los grandes yates se considera embarcaciones de motor, siendo el restante 15%, de vela. La repercusión de los gastos de combustible es más significativa en los primeros que en los segundos.

Administración. Estos gastos incluyen los seguros y los propios de la administración de la embarcación.

Invitados. Incluyen los gastos de los invitados de alimentación y de varios.

Astilleros. Los gastos de astilleros proceden del mantenimiento y reparación. Se trata de gastos anuales y se realizan cuando el barco sale del agua. Se realizan por trabajadores especializados.

Varios. Estos gastos incluyen diversos conceptos que pueden ir desde los propios del equipo de salvamento, a los de navegación y de comunicaciones, los de atraque, así como las tasas y consumos portuarios. También incluyen los de comunicaciones, inspecciones de clase, agentes y todos los gastos no clasificados en otros epígrafes.

El gasto medio por metro de eslora que desembolsa una embarcación a lo largo de un año puede oscilar entre los 32.000 euros por metro de eslora, si la embarcación tiene hasta 30 metros, y los 61.000 euros por metro si la embarcación supera los 60 metros.

Como se observa en el gráfico 8, las embarcaciones que mayor gasto anual por metro de eslora tienen son las de entre 50 y 60 metros, que suponen un gasto anual (por metro de eslora y año) de 64.095 euros.

Del gráfico 8 se desprende que el gasto medio anual

por embarcación oscila entre los 890.000 euros, para las embarcaciones de menos de 30 metros de eslora, y los 4 millones de euros para las embarcaciones de más de 60 metros de eslora.

La evolución del gasto medio anual según el tramo de eslora oscila entre los 850.000 euros para los de 24-30 metros hasta los cuatro millones de los de más de 60 metros. El diferencial más elevado se da al pasar de las embarcaciones de 40 metros de eslora a las de 50, donde duplican su gasto anual por embarcación. A partir de los 50 metros, la progresión de gasto sigue en aumento pero se modera respecto a esloras menores.

IMPACTO DE ATRAER LA FLOTA DE GRANDES YATES A ESPAÑA ‡

Con los datos anteriores podemos estimar cual sería la repercusión de atraer la flota de súper yates a España.

Es coherente plantear diferentes escenarios con hipótesis que oscilen entre el máximo y el mínimo, tanto de ocupación como de repercusión del gasto. Este estudio se hizo recientemente sobre el impacto que podría tener en las Islas Baleares, siendo el escenario de máximos el que reflejaba que el grado de ocupación de los grandes yates es de 12 meses al año, que todos los atraques se utilizan durante todo el año, y que los yates realizan todos los gastos en las Islas Baleares; es decir, que el gasto se imputa al 100% en las Islas. En esta hipótesis, el gasto total es de 896 millones de euros en un año.

El escenario de mínimos consideraba que el grado de ocupación es de 6 meses al año, los yates solo realizan un 60% del gasto en las Islas, y que el gasto se imputa un 50% fuera de las Islas. Esta hipótesis nos aproxima a un gasto total de 93 millones de euros al año.

Para tener un dato orientativo, la recaudación total que el Estado español realiza del impuesto especial de ma-

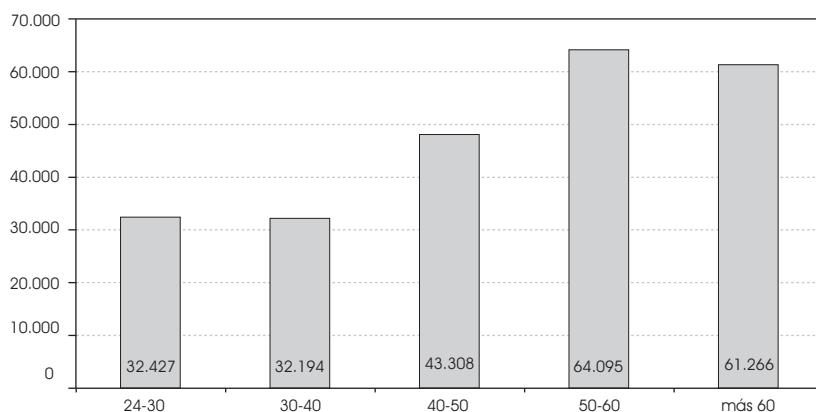


GRÁFICO 8

**GASTO MEDIO ANUAL POR
METRO DE ESLORA EN
GRANDES YATES**

FUENTE: Elaboración propia.

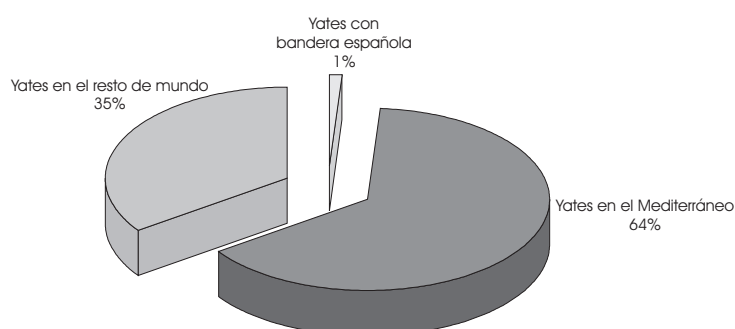


GRÁFICO 9

**LOCALIZACIÓN DE LOS
SÚPER YATES DURANTE EL
VERANO**

FUENTE: Elaboración propia.

triculación para todos los barcos de recreo asciende a 12 millones al año. Estos súper yates no operan en España, ya que tendrían que pagar el 12% de su valor al Estado español, por lo que matriculan el barco en otro país, donde tienen la base, y si quieren navegar por las Islas Baleares lo hacen perfectamente. Resultado: el Estado no recauda el 12% del impuesto y las Islas Baleares dejan de ingresar entre 96 y 896 millones al año.

Un dato esclarecedor es que de un total de 1.189 yates que forman parte de la red de MYBA (Mediterranean Yacht Broker Association), 767 se encuentran como base durante el verano en el Mediterráneo, y tan sólo 11 cuentan con bandera española (gráfico 9).

¿Qué aleja a estas embarcaciones de nuestro país? ¿Por qué estamos a tanta distancia de nuestros vecinos en cuanto a generación de empleo y de riqueza, por la náutica de recreo?

A nadie se le escapa que España reúne unas condiciones geográficas (con 7.880 kilómetros de costa) y climatológicas inmejorables para ser una referencia mundial en cuanto al sector náutico se refiere. Sin embargo, cuando analizamos el tratamiento fiscal establecido en España para la adquisición y tenencia de las embarcaciones de recreo, observamos que, probablemente, sea el país con mayor carga fiscal en este aspecto.

Así, con relación a los países de nuestro inmediato entorno, mientras que en Francia e Italia, entre impuestos directos e indirectos, la adquisición de una embarcación sólo soporta un 19,6% y un 20%, respectivamente, en España este porcentaje alcanza el 33%. La adquisición de una embarcación de recreo en España soporta un IVA del 21%, más un 12% adicional (para embarcaciones de ocho metros de eslora) en concepto de impuesto especial sobre determinados medios de transporte. Es decir, adquirir una embarcación de recreo en España conlleva hasta un 50% más de tributación que en Italia, sin olvidar que si adquirimos la embarcación de recreo mediante herencia o donación, en Italia el adquirente no paga ni un solo euro, mientras la tributación de la misma puede llegar hasta un 34% en España.

Al hilo de lo anterior, es indudable que esta mayor carga fiscal existente en España, sin equivalencia en los países de nuestro entorno, tiene una incidencia directa en la industria náutica española, ya que le impide competir en términos de igualdad con países como Francia o Italia.

PROPUESTA DE MEDIDAS ↓

Por todo lo anterior, y por las diferencias existentes entre la situación en España y en otros países de nuestro entorno, entendemos que la adopción de medidas

CUADRO 11
COMPARATIVA EUROPEA DE IMPUESTOS SOBRE LA NÁUTICA DE RECREO

País	% IVA	% Impuesto aduanero/consumo/registro	% Total	% Coste
Montenegro			0,0	100
Croacia (hoy)			0,0	100
Malta	5,4		5,4	105
Gibraltar		12	12,0	112
Chipre	15,0		15,0	115
Madeira	16,0		16,0	116
Francia	19,6		19,6	120
Reino Unido	20,0		20,0	120
Croacia (el año que viene)	23,0		23,0	123
Portugal	23,0		23,0	123
Italia	23,0		23,0	123
Turquía	18,0	8	26,0	126
España	18,0	12	30,0	130

FUENTE:

concretas generarían, a corto plazo, un efecto dinamizador sobre la economía española y muy especialmente sobre el empleo, además de una mayor recaudación fiscal por el ingreso de impuestos directos e indirectos (1) (IVA, impuesto sobre sociedades, impuestos sobre el patrimonio, etc). Además, debemos tener en cuenta que el empleo generado no sería estacional, resultado de la diversidad de subsectores y actividades relacionadas con el sector.

En concreto, estas medidas se sintetizarían en las siguientes:

1º) Adecuar la aplicación del tributo a aquellas embar-

caciones que están obligadas a la matriculación en el registro administrativo correspondiente, ampliando la eslora de 8 a 12 metros para las embarcaciones a las que se aplicará el tributo.

2º) Adaptar el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte a las prescripciones dadas por la Unión Europea, en el sentido de eximir el pago del impuesto a las embarcaciones dedicadas a la actividad del alquiler.

3º) Elaborar un Plan Nacional Global de Turismo Náutico.