



PROGRAMA  
**Cooperación  
Transfronteriza**  
España-Fronteras Exteriores



**Unión Europea**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
*Invertimos en su futuro*

# ***DIAGNÓSTICO GENERAL DE LA SITUACIÓN DE LA NÁUTICA RECREATIVA Y DEPORTIVA EN CANARIAS Y MARRUECOS***

**RED DE COOPERACIÓN NÁUTICA  
CANARIAS-MARRUECOS  
“NAUCAM”**

*Septiembre de 2012*

# **INDICE**

## **1. Introducción**

## **2. Las Islas Canarias**

2.1 La oferta náutica recreativa y deportiva de Canarias

2.2 La demanda de turismo náutico en Canarias

2.3 Situación actual y principales DAFO

## **3. Marruecos**

3.1. La oferta náutica recreativa y deportiva de Marruecos.  
El puerto de Agadir

3.2. Situación actual y principales DAFO

## **4. Conclusiones y recomendaciones**

## **5. Bibliografía**

## 1. Introducción

El turismo náutico es un segmento con altas cualidades para el desarrollo porque contiene un impacto socio-económico directo en los destinos por su efecto multiplicador en la economía de cada territorio, la generación de empleo estable y cualificado, y la promoción de innovación tecnológica. Así lo constatan diversos estudios sobre el sector. Un ejemplo de ello, es el informe sobre turismo náutico realizado en 2011 por el Observatorio de Innovación Turística (OITUR)<sup>1</sup>, el que confirma que "en España por cada 100 amarres, se generan 4,4 puestos directos de trabajo; que se relacionan principalmente con la construcción de infraestructuras náuticas, los servicios a las embarcaciones, el mantenimiento y reparación y el aprovisionamiento en puerto entre otros, y 40 puestos de trabajo indirecto, 21 puestos en restauración y comercios, 16 en industrias náuticas y servicios a barcos, y 3 en actividades formativas y deportivas. También constituye una inversión viable, pues por cada euro invertido en turismo náutico, se generan 4 euros de actividad económica indirecta."

En España, el turismo náutico se puede considerar un sector en crecimiento. En este sentido, la revista Margazine, de la Asociación Española de Estaciones Náuticas (AEEN), alude a que "en este país durante 2011 existieron más de 3 millones de aficionados al ocio náutico". También apunta que en ese mismo año "el sector del ocio náutico resiste en tiempos de crisis, con un aumento del nivel de actividad en los destinos náuticos de un 30% respecto a 2010". Para la CCAA de Canarias, el informe; a pesar de reconocer altas cualidades y fortalezas para el desarrollo del turismo náutico, pone en evidencia importantes debilidades que pueden afectar su competitividad, con respecto a la del país. Se afirma que "existe complejidad de la regulación jurídica, barreras administrativas, carga fiscal incorrecta, poca cultura ciudadana que, en ocasiones, permanece ajena al sector, y reducida dimensión de las empresas, lo que incide en su capacidad competitiva y su acceso a nuevos mercados". Se recomienda por consiguiente un adecuado impulso mediante oportunas políticas públicas u otras voluntades orientadas al turismo náutico para lograr revertir estas deficiencias.

En relación a Marruecos, la industria náutica se ha considerado hasta el momento como una actividad poco desarrollada, reservada durante mucho tiempo a una clase social acomodada. Sin embargo, desde hace algunos años se vienen realizando esfuerzos para revalorizar el sector y, lo que es fundamental, existe voluntad política para ello, lo que ha aportado nuevas dinámicas, sobre todo en la importación y venta de embarcaciones, percibiéndose además una expansión del sector. Además de las cinco marinas existentes, existen tres en proceso de construcción y cuatro en proyecto.

---

1 OITUR es un servicio gestionado por la Fundación Universitaria de Las Palmas (FULP) en colaboración con la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC). El estudio fue solicitado y financiado por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y la Asociación Empresarial Innovadora Turismo Innova Gran Canaria.

Las costas marroquíes, por sus peculiaridades, tienen la propiedad de adaptarse a diversos usos. La costa atlántica se adapta mejor a las grandes embarcaciones de recreo, mientras que la costa mediterránea es más beneficiosa para las actividades de pesca. Ambas constituyen un recurso fundamental para el desarrollo turístico del país, reconocido oficialmente por las autoridades en varias ocasiones, si bien la ausencia de regulaciones específicas para la actividad de ocio náutico y la falta de espacios de formación no permiten contar con profesionales para el desarrollo de los servicios en torno al adecuado desarrollo del sector.

En la región de Sus-Masa-Dra, con un total de 3.113.653 habitantes repartidos en 72.506 km<sup>2</sup>, el turismo es uno de los principales recursos de la región. Agadir, su capital, cuya población y actividad económica es la más próxima a Canarias, y que se encuentra a unos 600 kilómetros al sur de Rabat, es un destino turístico conocido ya internacionalmente. La cercanía que posee respecto a Marrakech y Essaouira, ambas ciudades en creciente desarrollo, y su moderna marina, le otorgan ventajas comparativas en su región. A este respecto, Agadir presenta una estructura portuaria moderna y dotada de características naturales excepcionales con un gran potencial para la actividad náutica. Las administraciones locales están empezando la promoción de actividades marítimas en este lugar y han apuntado en más de una ocasión que el desarrollo de la actividad náutica tendría efectos multiplicadores si se apoyase en la proximidad a los puertos españoles.

Este informe pretende ser un primer paso de cara a plantear un diagnóstico de situación más específico, clave en el análisis de la oferta en ambas regiones, lo cual redundará en el desarrollo de evaluaciones concretas en aras de proponer una estrategia de colaboración entre Canarias y Marruecos en materia de turismo náutico, que contribuya a beneficiar a la vez el desarrollo del sector en ambas latitudes.

## **2. Las Islas Canarias**

Las Islas Canarias disfrutan de una localización geográfica y unas condiciones naturales excepcionales para la práctica de deportes náuticos. El archipiélago canario posee el litoral más extenso de todas las comunidades autónomas de España con 1.583 km. de costa y 265 km y poseen excelentes condiciones climáticas, lo que las convierte en uno de los destinos con mejores perspectivas para el desarrollo de la industria.

Según OITUR 2011, citado previamente, Canarias posee condiciones naturales para atenuar la estacionalidad del turismo náutico, como la potencia del viento con dirección estable y casi sin calmas durante todo el año, la temperatura media de 24°C con un clima primaveral y estable, la gran variedad de condiciones diferentes de navegación en pocas millas para entrenar o celebrar cualquier tipo de prueba náutica, las condiciones estables de navegación, las infraestructuras portuarias, con todos los servicios y comodidades de cualquier puerto europeo y la amplia oferta alojativa. También apunta que la Comunidad Autónoma sirve de base de entrenamiento de deportistas náuticos de élite a nivel internacional y es sede de importantes pruebas de competición internacionales.

### **2.1 La oferta náutica recreativa y deportiva de Canarias**

El portal web náutico Cosas de Barcos, del Grupo Intercom, ofrece un directorio actualizado de las empresas náuticas a nivel mundial. En dicho directorio aparecen inscritas 3.503 empresas náuticas españolas; de ellas, 124 se encuentran en las Islas Canarias y, concretamente 50 en la provincia de Las Palmas, la región más oriental. En España, la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (AENEN), es el órgano que las representa a nivel nacional e internacional, regulando su entorno legal, económico, fiscal, laboral y administrativo de la actividad empresarial del sector ante las administraciones públicas. En la práctica, este tipo de empresas tienen la facilidad de agruparse en función de las actividades a las que son afines, completando la oferta del destino, e integrando a su vez diferentes ámbitos en función de las preferencias de sus clientes.

En la tabla 1 se han agrupado los tipos de empresas relacionadas con la náutica en Canarias. En esta clasificación no se toman en cuenta aquellas instalaciones turísticas que pueden localizarse en un entorno relacionado con la náutica y que obtengan beneficios por ello.

**Tabla 1. Tipos de empresas relacionadas con la náutica en Canarias**

Tipos de empresas	Actividades principales
Puertos Deportivos	Atracción de barcos en escala / Base invernal de yates / Centro de celebración de eventos internacionales (Regata ARC etc.)
Estaciones Náuticas	Submarinismo / Escuela Federada de Vela / Barcos especializados en el avistamiento de cetáceos / Paseos en kayacs, jet-ski, wakeboard, parasailing / Pesca de altura
Clubes Náuticos	Promoción de la práctica de la náutica recreativa y de ocio / Marina y diques secos para atraques / Servicios complementarios de ocio (gimnasio, restauración, exposiciones, clubes, juegos etc.)
Escuelas Náuticas	Escuelas y academias que ofertan titulaciones y permisos para las actividades del sector.
Empresas de turismo activo	Proporcionan de forma habitual y profesional, mediante precio, productos turísticos basados en navegación a vela, motor, hidrospeed, rafting y piragüismo.
Empresas de servicios	Aquí se pueden agrupar todo el grupo de empresas que bien ofertan servicios directo de mantenimiento, construcción de embarcaciones, como aquellas que ofertan servicios de seguridad, aprovisionamiento, tiendas o de gestoría.
Asociaciones/Federaciones	Información sobre eventos de la industria / Convocatorias de regatas y otras competiciones náuticas / Promoción y celebración de actividades del mundo de la vela y otros.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Informe del OITUR 2011.

A continuación se relacionan algunas estadísticas que cuantifican la oferta de turismo náutico en Canarias según los tipos de entidades mencionados en la tabla 1.

Con un total de 43 puertos deportivos, la CCAA de Canarias ocupa la quinta posición a nivel nacional, tal y como se observa en la tabla 2 elaborada según la información procedente Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos (FEAPDT). La cualidad principal de sus puertos recae en que se constituyen desde un principio como tradición de puerto de escala entre el Atlántico y el Caribe. En la actualidad aún existe esta tradición, lo que ha permitido el desarrollo de eventos internacionales muy importantes. Uno de ellos es la regata Atlantic Rally for Cruisers (ARC), que cada año reúne en Las Palmas de Gran Canaria a cientos de aficionados a la náutica de todo el mundo interesados en cruzar el Atlántico. La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria cuenta con la mayor Marina de toda Canarias, por lo que es protagonista en este evento. En el Puerto Deportivo de la Ciudad se brindan numerosos

servicios: astillero, tiendas de repuestos, fuel, restaurantes, etc., y junto al resto de los puertos del archipiélago sirve de atraque para embarcaciones, principalmente durante los meses de invierno.

**Tabla 2. Distribución de puertos deportivos y cantidad de amarres de España, por Comunidades Autónomas.**

CCAA 2011	Puertos	% Puertos	Amarres	% Amarres
Baleares	55	15,2%	22.141	17,0%
Galicia	52	14,4%	12.021	9,2%
Andalucía	51	14,1%	19.309	14,8%
Cataluña	50	13,9%	30.406	23,3%
Canarias	43	11,9%	8.080	6,2%
Valencia	41	11,4%	19.631	15,0%
Murcia	19	5,3%	6.521	5,0%
País Vasco	20	5,5%	5.647	4,3%
Asturias	17	4,7%	2.413	1,8%
Cantabria	11	3,0%	3.693	2,8%
Melilla	1	0,3%	393	0,3%
Ceuta	1	0,3%	300	0,2%
Total	361	100%	130.555	100%

Fuente: Informe Anual de Puertos deportivos en España. Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos (FEAPDT), 2011.

En cuanto al número de amarres en puertos deportivos, el informe FEAPDT 2011 afirma que Canarias ocupa la sexta posición a nivel nacional, con el 6,2% de la oferta nacional. A su vez, el ratio de número de habitantes por amarre, es muy utilizado para evaluar la situación del sector y comparar a las Comunidades Autónomas. A este respecto, el mismo estudio apunta que aquellas Comunidades con más de 500 habitantes por amarre tienen un desarrollo bajo, que aquellas con una proporción de habitantes por amarre entre 438 a 250, son de desarrollo medio, y por debajo de este valor, de alto desarrollo. Gran Canaria con un ratio de 323 habitantes por amarre presenta un desarrollo medio del sector náutico, y Lanzarote (117) y Fuerteventura (191) se pueden considerar de alto desarrollo. En este último grupo se encuentra Baleares, con cerca de 51 habitantes por amarre, situada a la cabeza de España.

En cuanto a las Estaciones Náuticas (EENN), las estadísticas tienen su origen en la revista Margazine 2011 de la AEEN, ya citada previamente. Existen 23 EENN repartidas por toda la costa española, en Andalucía, Baleares, Comunidad Valenciana, Canarias, Ceuta, Galicia y Murcia, destacando en ellas la existencia desde el verano de 2011 de una potente herramienta de venta on line de promoción a nivel internacional. Cuentan con una oferta de más de 4.500 productos diversos en cuatro idiomas (francés,

inglés, alemán y sueco). En Canarias existen cinco EENN, la Estación Náutica Gran Canaria - Mogán, adherida a la Asociación Española de Estaciones Náuticas (AEEN) a principios de 2008, ha logrado integrarse como un producto turístico más en la promoción del destino turístico Gran Canaria, y las dos Estaciones Náuticas de Lanzarote se consolidaron en el año 2011 como uno de los centros mundiales del mejor kiteboarding de toda España.

En relación a los clubs náuticos que hay en el archipiélago canario, estos constituyen un espacio de vínculo social y deportivo; cada club posee sus propios reglamentos en los que se establecen los derechos y deberes de los socios, las tarifas de atraque, y las formas de utilización de los diversos servicios que ofrecen. La Asociación Canaria de Clubes Náuticos está constituida inicialmente por cinco de los clubs náuticos más importantes del archipiélago. Su función principal es relacionarlos entre ellos, ofertando un producto integrado a los socios, e intentando la promoción conjunta de las actividades.

En lo relativo a las escuelas náuticas oficiales, la Viceconsejería de Pesca y Aguas del Gobierno de Canarias publicó recientemente una relación de las mismas en toda la Comunidad, totalizando 108, las cuales están distribuidas por tres tipos de clasificación, distinguiendo en este sentido 16 Academias de Náuticas de recreo autorizadas; 72 Centros de buceo deportivos recreativos subacuáticos autorizados, y 14 Escuelas deportivas náuticas autorizadas.

## **2.2. La demanda de turismo náutico en Canarias**

El Instituto Valenciano de Tecnologías Turísticas (Invatur) presenta en su informe anual un grupo de estadísticas relacionadas con la demanda del sector a nivel nacional. Según el mismo, en 2011 la demanda turística de deportes náuticos en España experimenta desplazamientos geográficos en función de las estaciones. En la zona cantábrico-atlántica la temporada activa se concentra en verano, en la parte sur del Mediterráneo se concentra en primavera, mientras que en Canarias existe durante todo el año. Además, como pone de relieve, el turista náutico internacional en España por lo general tiene un alto poder adquisitivo pues su gasto total por viaje se sitúa en torno a los 1.260 euros, su estancia media suele ser de 7 días y se eleva en el caso de los archipiélagos hasta los 11 días, siendo las actividades preferidas el submarinismo, las embarcaciones en tránsito y el chárter náutico. En cuanto a los turistas náuticos residentes españoles, Canarias es el tercer destino de preferencia (7,1%), siguiendo a la Comunidad Valenciana (19,3%), y a Cataluña (9,5%), y sus actividades principales son el buceo y alquiler de barcos para navegar y pescar, y el paddle surf y kayak de mar que ha experimentado un incremento de aficionados en el último año.

Por su parte la revista Margazine 2011, citada con anterioridad, afirma que los productos náuticos fueron decisivos en la elección de más de 3,2 millones de personas, nacionales y extranjeros para visitar España, los que gastaron más de 2.000 millones de euros en 2011 (casi el 8,4% más que en temporadas anteriores), debido en parte al aumento de los turistas procedentes de Alemania o Gran Bretaña.

En otro sentido, las estadísticas de Promotur en Canarias apuntan que el perfil del turista náutico se caracteriza por tener edad media de entre 30 y 45 años, alto poder adquisitivo, viaja por lo general en familia (66%) y tiene estancia media aproximada a 10 días. También señala que suelen hacer viajes relacionados con la náutica un mínimo de dos veces al año y ser fieles al destino escogido. Por nacionalidades, destaca que por afición y tradición en estos deportes algunos de los principales mercados emisores de turistas son: Austria, Suiza, Rusia, Polonia, Holanda o Alemania.

Las celebraciones de eventos deportivos constituyen para Canarias un motor impulsor de la demanda. En este sentido, la regata ARC, (Atlantic Rally for Cruisers) es la más importante. Según informes oficiales de este evento, en la última edición de noviembre de 2011 se recibieron cerca de 3.000 visitantes, entre cruceristas y familiares de los 232 veleros participantes. Se estima que estos visitantes gastaron como media, 1,5 millones de euros durante su estancia, más de 640 noches de hotel y unos 1.100 desplazamientos en avión desde 40 países distintos. La edad media de los tripulantes fue de 28 años aunque la de los patrones sube hasta los 52 años. La mayoría fueron británicos, seguidos de alemanes.

Otros eventos importantes que se celebran anualmente en Canarias son, a destacar, los premios Islas Canarias PWA "Windsurfing Excellence Awards" de índole internacional, que es resultado de un convenio reciente de patrocinio entre Europa Press Turismo de Canarias, y la PWA (Profesional Windsurfers Association)<sup>2</sup> con el fin de reforzar la presencia del destino Islas Canarias en las competiciones del circuito mundial de Windsurf. En adición el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, a través de su Concejalía "Ciudad del Mar", también promociona y organiza eventos de índole internacional. A este respecto, la regata francesa, que ha tenido varias ediciones, y que se celebrará próximamente en el mes de febrero de 2013, pretende ser un escenario más para la promoción, y la búsqueda de la consolidación del turismo náutico en las islas.

Si acudimos a la información que emana del Instituto Canario de Estadística (ISTAC), instituto encargado de la elaboración y difusión de la estadística oficial de la Comunidad Autónoma de Canarias,

---

2 Máximo organismo mundial del windsurf profesional, y entre sus funciones se encuentran la de organizar y producir el circuito mundial de windsurf, el desarrollo de nuevas reglas dentro del Windsurf, la promoción y el refuerzo de los lazos de amistad entre otras asociaciones, clases o disciplinas del windsurf, proporcionando así apoyo y servicio a los profesionales del windsurf.

no aparece desagregada la actividad de turismo náutico. Hasta el momento se desconoce qué porcentaje de los turistas que visitaron Canarias, lo hicieron con una motivación ligada al sector.

Si cabe destacar que bajo la hipótesis de que realizar actividades náuticas es un aspecto incluido en la elección de los que visitan Canarias como destino turístico para realizar deportes, existe un potencial de demanda que se ha incrementado paulatinamente desde 369.863 turistas en 2009 hasta de 465.065 turistas en 2011 (véase la tabla 3).

**Tabla 3. Número de turistas que visitan canarias por motivo de deportes**

Número de turistas	2011	2010	2009
Por actividades deportivas	465.065	398.961	369.893

Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC)

Cabe destacar que existen estrategias en curso para incrementar el turismo náutico en Canarias. A ese respecto, recientemente el Gobierno de Canarias, a través de la Viceconsejería de Turismo ha firmado un acuerdo con el turoperador TUI Sun Sail con base en Port Solent, Portsmouth, Reino Unido, que lleva operando 36 años en el mercado británico y trabaja con destinos náuticos en el Mediterráneo - Grecia, Italia, Turquía y Croacia - así como en Reino Unido, Caribe y Asia Pacífico. El acuerdo permite que 27 de los 42 nuevos barcos de la flota de TUI, que operan durante el verano en Reino Unido, promocionen la marca Islas Canarias y Lanzarote en las velas y en los laterales, así como en el equipaje de la tripulación con el objetivo de promocionar el destino Canarias. También contempla que TUI los promocioe en sus paquetes turísticos para que sus clientes viajen al archipiélago y conozcan todas las posibilidades y la climatología de las islas en invierno. El convenio contempla que el turoperador TUI comience a comercializar paquetes turísticos para navegar en Canarias con distintas opciones: cursos de navegación, circuitos por las siete Islas Canarias, así como una oferta turística para navegar desde Portsmouth a Canarias en las mismas embarcaciones que atracarán durante el invierno. También se ha constatado que, desde las perspectivas de los empresarios turísticos, esta iniciativa no ha podido desarrollarse ya que el empresariado considera que aquel segmento de turistas que tiene la ilusión de consumir productos náuticos, pero que no lo hace, es la demanda que en realidad puede generar encadenamientos productivos en la oferta alojativa y comercial de los puertos. En este sentido, consideran que la demanda directa de productos náuticos es muy reducida y selectiva y no genera rentabilidad para un destino náutico como Canarias.

### **2.3. Situación actual y principales DAFO**

En cuanto a la oferta, el número de puertos en España se ha mantenido prácticamente invariable en los últimos tres años. A este respecto, la Comunidad Autónoma de Canarias ha tenido una evolución muy similar a la nacional, después de haber experimentado uno de los más fuertes crecimientos de su oferta entre 2007 y 2008 (en más de 10 puertos), según el informe 2011 de la FEADPT, citada anteriormente. Debido a ello las nuevas embarcaciones matriculadas en Canarias han sufrido una tendencia decreciente desde 2008.

Por otro lado, Invatur 2011 afirma que aún cuando el puerto deportivo de la ciudad de las Palmas de Gran Canaria genera 16 millones de euros de ingresos brutos al año, excluyendo la actividad de cruceros, se podría generar más si hubiera incrementado su oferta. La lista de espera para amarres en este puerto supera los 330 barcos locales, siendo probablemente ésta la causa de que Canarias no haya experimentado grandes decrecimientos en los precios de cesión de amarres como el resto de las CCAA de España.

Para conocer la situación del sector náutico en Gran Canaria, desde la percepción de los propios agentes, el estudio de OITUR en 2011 realizó un grupo de encuestas a empresarios y federaciones náutico-deportivas locales. Aún cuando sus resultados no pueden hacerse extensibles al archipiélago, es un punto de partida para estudios posteriores. En términos generales, los agentes consideraron que el sector náutico en esta isla no dispone de un tejido empresarial competitivo, y que el valor del impuesto de matriculación significa un freno al crecimiento de los usuarios de la náutica de recreo y deportiva. También las tarifas de alquiler de los puntos de amarre y los costes para obtener títulos de recreo son vistos como frenos para la práctica de la náutica. A continuación se mencionan un grupo de deficiencias identificadas por estos grupos de interés:

- Hay falta de líneas de atraque para embarcaciones locales y transeúntes.
- Se necesitan más rampas públicas y hacer un uso adecuado de las que hay, pues algunas están bloqueadas/controladas y no se permite el uso público.
- Se deberían potenciar las marinas secas, sobre todo para barcos con esloras menores de 7m.
- Es preciso fomentar el uso de las boyas de amarre y la creación de rutas específicas de recreo en la zona noreste de la Isla, de modo que puedan servir de impulsores del turismo de chárter náutico.
- Es necesaria una legislación que unifique criterios para el uso adecuado de las embarcaciones de recreo y otras actividades.
- En el sector del buceo, urge una ley que sancione a los que operan sin documentación.
- Intrusismo o competencia desleal en el ámbito del buceo.
- Burocracia desproporcionada a la hora de emitir de licencias de apertura empresarial.

- No existe un centro de alto rendimiento para el entrenamiento de equipos internacionales de vela.
- Es muy importante controlar los vertidos de petróleo.
- Los servicios de reparación para embarcaciones de competición no son suficientes.
- El puerto deportivo no es estación náutica, con lo que ello conlleva de marca de excelencia para la promoción del destino.
- Escasez de personal cualificado en los distintos subsectores empresariales. Entre las profesiones con más escasez de profesionales se encuentra la electrónica naval.
- Se deberían agilizar los trámites legales para la retirada del puerto de barcos abandonados, debido al perjuicio económico y medioambiental que provocan. Legalmente, el gestor del puerto no puede retirar ninguna embarcación por su cuenta, a no ser que se produzca un caso de emergencia.
- Es necesario que las empresas del sector ganen competitividad, innoven en sus productos y servicios y, en lo posible, procuren lograr mayor dimensión para competir en mercados locales e internacionales.
- No se tiene aún conciencia de la importancia económica del turismo náutico.
- Limitada planificación estratégica del sector. Falta de directrices estratégicas claras a medio y largo plazo que ayuden a planificar el futuro de una manera ordenada.
- Poca desarrollo de ciertos segmentos de negocios como el chárter náutico.

Un diagnóstico general de la situación de de la náutica recreativa y deportiva en Canarias nos lleva al siguiente conjunto de oportunidades, amenazas, fortalezas y debilidades.

## **OPORTUNIDADES**

- El turismo náutico es un segmento con altas cualidades para el desarrollo, siendo indudable su impacto socio-económico en los destinos por su efecto multiplicador en la economía de cada territorio, la generación de empleo estable y cualificado, así como en la promoción de innovación tecnológica.
- La práctica de deportes náuticos es cada vez más popular.
- Existen voluntades de las administraciones públicas de potenciar las actividades náuticas en la región porque hay convencimiento de que es posible posicionar a la ciudad como un destino turístico náutico de calidad y sostenible.
- Sector de grandes esloras en expansión.
- El uso de nuevos canales de promoción a través de las TIC's está siendo efectivo.

## **AMENAZAS**

- Incertidumbre en la situación económica nacional.
- Descenso de las matriculaciones de embarcaciones.
- Descenso en los precios y tarifas de venta y alquiler.
- Incremento de los cánones y tasas a abonar por concesionarios y usuarios en los puertos de titularidad autonómica y estatal, que provocará un fuerte ascenso en el precio de los amarres.
- Inexistencia de un estatuto jurídico propio.
- Importante competencia de otros de destinos náuticos, a nivel nacional.

## **FORTALEZAS**

- Seguridad y calidad de los servicios para atender a las embarcaciones de recreo.
- Experiencia previa y solidez como destino turístico.
- Existencia de una política estratégica para la promoción del turismo náutico en la ciudad.
- Existencia de empresas especializadas en servicios náuticos.
- Existe una asociación profesional del sector (AENAUTICA) que puede servir de palanca de cambio e innovación entre sus asociados.
- Buenas condiciones climatológicas a lo largo de todo el año.
- Situación geográfica estratégica como punto de escala del Atlántico Medio Oriental.

## **DEBILIDADES**

- Falta de amarres para atender a la demanda local.
- Escasez de infraestructuras para la industria, especialmente, la reparación y el mantenimiento.
- Carencia de una promoción centralizada a través de una marca única.
- Insuficiente participación en ferias o salones náuticos a nivel empresarial.
- No están suficientemente implantados los valores de la cultura náutica en la población.

### **3. Marruecos**

Marruecos presenta una economía emergente, con un crecimiento continuo aunque moderado durante el último medio siglo. El Ministerio de Transporte en su estudio "La estrategia portuaria nacional a horizonte 2030, realizado en 2010, afirmó que las perspectivas son positivas para el país en lo concerniente al turismo y la industria no agrícola, derivadas fundamentalmente de tres aspectos; el crecimiento de la demanda en la zona del euro, el crecimiento de los principales mercados de exportación y el origen de los turistas. También afirma que la actividad portuaria es un activo importante en Marruecos, asegurando el 98% de las relaciones económicas internacionales de la región, y tiene como misión contribuir a la mejora de la competitividad de la economía nacional, y constituir la oportunidad para el desarrollo del transporte marítimo.

Uno de los atractivos principales de este país es su litoral de 3.500 Km. distribuido en el Mediterráneo y en el Océano Atlántico. Se conoce que la costa atlántica se adapta mejor a las grandes embarcaciones de recreo, constituyéndose como un recurso turístico fundamental del país. Al respecto, el Instituto Superior Internacional de Turismo de Tanger (ISIT), en su estudio " Le ports de plaisance au Maroc", realizado en 2010, plantea que en relación a la industria del turismo náutico, Marruecos dispone de dos atractivos principales como son su proximidad con España y el Estrecho de Gibraltar, así como dos fachadas marítimas cercanas.

En la Costa Atlántica sólo hay dos puertos deportivos operativos: Rabat y Agadir. El puerto de Agadir se encuentra en la ciudad marroquí, del mismo nombre, cuya población y actividad económica es más próxima a Canarias y donde existen varias empresas canarias con un importante flujo comercial y de servicios. La ciudad además dispone de una marina de reciente construcción, si bien presenta un nivel de ocupación y actividad que irá en aumento con el tiempo. La infraestructura instalada de moderna creación y la cercanía que posee respecto a Marrakech y Essaouira, ambas ciudades en creciente desarrollo, le otorgan ventajas comparativas en el sector de la náutica en su Región

Existen muchos temas de interés común entre la Comunidad Autónoma de Canarias y Marruecos, asuntos que no sólo pasan por el fomento de la conexión entre ambos países, sino por el desarrollo de acciones de cooperación a nivel económico, social y cultural, sobre todo con la ciudad de Agadir.

#### **3.1 La oferta náutica recreativa y deportiva de Marruecos. El puerto de Agadir.**

El estudio ISIT 2010, citado previamente, manifiesta que la oferta náutica recreativa y deportiva en Marruecos está distribuida entre dos tipos de actores. Por un lado, las sociedades importantes de alta gama con la importación y distribución de materiales náuticos y marcas extranjeras, y por otro la

existencia de un grupo de pequeños fabricantes, cuya actividad principal es la reparación y fabricación y venta de material, que por lo general actúan en el sector de manera informal. Afirma que existen alrededor de 50 empresas oficiales dedicadas a la náutica en Marruecos; unas enfocadas en la gestión de marinas, y otras como sociedades de importación, mantenimiento y reparación, y que el mercado está dirigido principalmente a la importación y producción de barcos de motor.

La gestión del dominio público marítimo en Marruecos viene desempeñada por la Agencia Nacional de Puertos (ANP). Un estudio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y el Ministerio de Medio Ambiente denominado "Diagnostic du secteur de la peche maritime" en 2007, manifiesta que la ANP no se responsabiliza ni de la construcción ni de la explotación del puerto sino que delega estas operaciones de infraestructuras en inversores privados (a menudo nacionales o europeos) por medio de concesiones de larga duración. Su misión se centra en poner en práctica la política portuaria y la planificación de actividades.

En Marruecos existen 6 puertos dedicados a las actividades de la náutica recreativa (Véase la Tabla 4).

**Tabla 4. Relación de puertos con actividad náutica recreativa en Marruecos**

Ciudad	Nombre del puerto
Saidia	Marina Saidia
Tetuán	Marina Samir
Agadir	Agadir
Tetuán	Kabila Marina
Rabat	Marina Bouregreg
M'Diq	M'Diq

Fuente: Elaboración propia

Además, existen otros puertos dedicados exclusivamente a la actividad pesquera, y a ofrecer amarres a embarcaciones náuticas, o a la invernada. Concretamente, 13 puertos de comercio exterior (Nador, Al Hoceima, Tanger, Tanger-Med, Kénitra, Mohammedia, Casablanca, Jorf Lasfar, Safi, Agadir, Tantan, Laâyoune y Dakhla), 10 puertos de pesca de vocación regional (Ras Kebdana, El Jebha, M'diq, Larache, Mehdiya, El Jadida, Essaouira, Sidi Ifni, Tarfaya y Boujdour), y 9 puertos de pesca de vocación local (Cala Iris, Sidi Hssaine, Chmaala, Fnideq, Ksar, Sghir, Assilah, Salé, Souiria Lakdima e Imesouane).

Según el Ministerio de Transporte, el Puerto de Agadir se considera como el primer puerto sardinero del mundo, con una importante actividad desarrollada durante todo el año. En dicho puerto existen 316 puestos de amarre lo que representa el 12% del total nacional (2596 puestos de amarre en el conjunto

del país en 2010). Por otro lado, posee una plataforma empresarial, no muy heterogénea, dedicada principalmente a la actividad pesquera y naval. También existe infraestructura instalada para el alojamiento turístico, con más de 600 habitaciones de alto estándar. La ocupación es relativamente baja, y las autoridades locales han anunciado su disposición de apoyar proyectos de colaboración con puertos españoles cercanos para poder elevarla. Las empresas de actividad náutica que operan en el Puerto de Agadir se muestran en la Tabla 5.

**Tabla 5. Entidades del puerto de Agadir distribuidas por tipo de actividades**

Empresa/Organización	Cantidad	Actividades principales
Empresas de servicios	5	Marinas, actividad de pesca, gastronomía, venta de productos.
Agencias marítimas	9	Mantenimiento, carga y descarga, transporte, frigoríficos, consignación, etc.
Actividad naval	15	Mantenimiento y reparación de barcos, importación-exportación, aprovisionamiento, remolques, venta de material, etc.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Cámara de Comercio y Servicios de Agadir de 2011 (CCISA)

### 3.2. Situación actual y principales DAFO.

Según el estudio "Náutica de recreo en el Mediterráneo" de la Cámara de Comercio e Industria de Marsella, realizado en 2011, que aborda la caracterización sobre los puertos e instalaciones náuticas mediterráneas en 4 países, la industria náutica en Marruecos es una actividad poco desarrollada, basándose en el precedente de normativas que no se ajustan a las prácticas de las actividades deportivas y de recreo. Este mismo estudio confirma que en la actualidad existe un control muy rígido sobre las embarcaciones de recreo que arriban a puertos marroquíes. En este sentido, se exigen avales bancarios, previsión de fechas exactas de partida y no se permite atraque por un tiempo superior de 12 meses, bajo ninguna circunstancia. Por otro lado, afirma que el mercado interior de la navegación de recreo es escaso y que la navegación deportiva se utiliza sólo como un complemento para un producto turístico que está destinado a una clientela extranjera. Además plantea que los principales puntos náuticos se han implantado siguiendo el modelo de marinas, y forman parte de aquellos programas turístico/inmobiliarios de gran envergadura. Tanto los fondos marinos como la playa representan recursos naturales infraexplotados en términos de actividad náutica.

Se perciben acciones desde las administraciones públicas para revalorizar el sector náutico en Marruecos, principalmente en tres diversos enfoques:

1. Facilidad legislativa: se ha valorado la desaparición de los aranceles aduanales para la importación de barcos.
2. Elaboración de estrategias: existen documentos de orientación estratégica "El Plan Azul" -lanzado hace unos años con el objetivo de alcanzar los 10 millones de turistas en el horizonte 2010-; y el "VISIÓN 2020" que prevé la construcción de 10-12 marinas que complementen el turismo residencial de la zona.
3. Formación: El Ministerio del Turismo y Artesanía de Marruecos ha evaluado la posibilidad de crear una escuela de deportes náuticos, puesto que considera que la formación es inexistente.

Existen actualmente algunos eventos que favorecen la promoción de los deportes náuticos en Marruecos, como son La Morocco Nautic Expo en Casablanca, compuesta por una veintena de expositores, y que cuenta anualmente con participación de entre 25.000 y 50.000 visitantes; la Noche internacional del esquí acuático; la Morocco Cup y, Salón Halieutis, Feria de exposición anual patrocinada por el Reino de Marruecos.

Un diagnóstico general de la situación de de la náutica recreativa y deportiva en Marruecos nos lleva al siguiente conjunto de oportunidades, amenazas, fortalezas y debilidades.

## **OPORTUNIDADES**

- Las estrategias de desarrollo turístico de Marruecos, previsto por las administraciones públicas del país, contempla al sector de la náutica como un activo fundamental.
- El Gobierno de Canarias impulsa con las autoridades marroquíes un acuerdo para reforzar las conexiones áreas y marítimas entre el archipiélago canario y la región de Souss Massa Drâa.
- Desarrollo del sector de la tecnología y las comunicaciones
- Sector de grandes esloras en expansión.

## **AMENAZAS**

- Débil cultura de la náutica en la región
- Percepción errónea de los puertos marroquíes
- Rígidas regulaciones para las embarcaciones de recreo

## **FORTALEZAS**

- Existe control jurídico sobre las embarcaciones que atracan por largos períodos, evitando dilataciones sin razón
- Riqueza natural y posición geográfica favorables
- Notoriedad turística de la región
- Calidad y modernización de las instalaciones

## **DEBILIDADES**

- Infraestructuras de servicios complementarios insuficientes
- Formación y capacitación insuficiente
- Falta de herramientas de comunicación y marketing

## **4. Conclusiones y recomendaciones**

El turismo náutico es un segmento con altas cualidades para el desarrollo, siendo indudable su impacto socioeconómico en los destinos por su efecto multiplicador en la economía de cada territorio, la generación de empleo estable y cualificado, así como en la promoción de innovación tecnológica.

En Canarias el turismo náutico posee un gran potencial de desarrollo. A pesar de constatar que Canarias es un destino preferido por los turistas con motivación de realizar actividades náuticas en España, hay que resaltar que no se ha podido cuantificar la demanda del turismo de esta naturaleza. Si bien los grandes eventos relacionados con la náutica deportiva están constituyendo una buena oportunidad para popularizar la cultura náutica en la CCAA, aún no se pueda afirmar que existe una demanda estable en este sentido, con encadenamientos productivos. La regulación jurídica, las barreras administrativas, la carga fiscal y la cultura de la ciudadanía que, en ocasiones, permanece ajena al sector, así como por la reducida dimensión de las empresas, son las principales limitaciones que afectan la capacidad competitiva de Canarias, lo que requiere un adecuado impulso mediante las oportunas políticas públicas orientadas al turismo náutico.

La coyuntura actual es favorable, puesto que según las Administraciones Públicas de Canarias, los ejes de la nueva Ley de Puertos son una mayor libertad tarifaria, un estricto control económico-financiero, la creación de puertos más atractivos para la iniciativa privada, con mayor integración en el sistema de transporte y con enfoque de sostenibilidad.

Por todo ello, es prioritario aunar esfuerzos para dar un paso más en la consolidación del objetivo de que Canarias sea la que lidere la oferta de ocio náutico, siendo necesario realizar un esfuerzo en el ámbito de

la formación, de la organización empresarial, de las estrategias de comunicación, de la planificación integral y de las regulaciones del sector, entre otros aspectos. La necesaria y eficaz colaboración entre los actores públicos y privados que operan en el sector náutico resultará determinante para promover el crecimiento, la sostenibilidad y la mejora del sector. Este desarrollo debe ser realizado a través del aprovechamiento sostenible de los recursos existentes y la protección del medio ambiente.

En relación a Marruecos, el país cuenta con numerosos atractivos para el turismo y el sector náutico. La industria náutica en esta región es una actividad poco desarrollada, basándose en el precedente de normativas que no se ajustan a las prácticas de las actividades deportivas y de recreo, y su falta de servicios profesionales.

La coyuntura actual es favorable, existe voluntad política para potenciar las actividades del sector náutico, y disposición de las administraciones locales de generar proyectos de cooperación conjunta con empresas españolas para movilizar financiamiento y know-how.

Las estrategias de turismo del Ministerio de Turismo y Artesanía para los próximos años contempla la posibilidad de adecuar un entorno regulatorio favorable para los deportistas de la náutica, generar oportunidades formativas, aumentar la visibilidad de los eventos existentes y generar nuevas oportunidades de intercambio.

Ambas regiones, cuentan con alta probabilidad de éxito conjunto si se invierte en formación especializada, en el desarrollo de nuevas tecnologías I+D+i y en promoción, en estudios de imagen, de sostenibilidad ambiental y en seguridad, que incrementen la competitividad y diferencien al sector, a través del aprovechamiento sostenible de los numerosos recursos que le rodean, y la protección del medio ambiente, y si cuentan con un entorno regulatorio favorable para la colaboración. El estudio de oferta demanda permitirán esclarecer las estrategias más adecuadas que se deben adoptar para asegurar un desarrollo eficiente del sector en este país.

El proyecto NAUCAM tiene como propósito dar respuesta a varios de los problemas encontrados en ambas regiones, buscando fortalecer la cooperación institucional, educativa y cultural a través de la participación efectiva y la implicación de administraciones públicas de las dos partes con el objetivo de constituir y poner en marcha una red náutica que respete la sostenibilidad ambiental y las medidas de seguridad internacionales, promocióne conjuntamente la oferta náutico-turística de ambas regiones y, se identifiquen las necesidades formativas del sector no cubiertas con la oferta existente de forma de crear una cultura náutica común.

Partiendo de esta lógica, el proyecto NAUCAM pretende transferir técnicas y tecnologías como una experiencia piloto a aplicar en toda la red Canarias-Marruecos, homogeneizando procedimientos y protocolos, creando flujos estables de comunicación, colaboración y cooperación, de manera que se alcance un espacio común de actuación en el sector turístico náutico.

Su objetivo principal es potenciar las actividades económicas, sociales y culturales ligadas al turismo náutico-deportivo en la zona comprendida entre los puertos de Agadir y las Islas Canarias orientales. Los resultados esperados son: i) ampliación de la oferta turística desde Canarias, no sólo en los visitantes ocasionales sino en población residente de canarios o extranjeros (cruceros en barcos a vela, paquetes a ciudades imperiales de Marruecos, salidas al desierto, etc.); ii) generación de actividad económica y empleo en los puertos deportivos y en las empresas dedicadas a prestar servicios a barcos.; iii) dinamización del transporte regional Canarias-Agadir (vuelos de un solo sentido para llevar o recoger pasajeros de los cruceros), y; iv) sostenibilidad en el tiempo ya que los logros conseguidos servirán de soporte para desarrollar futuras actuaciones similares. Las campañas de sensibilización y de formación permitirán crear una base sólida de recursos humanos de permitirá dar viabilidad futura al proyecto y a acciones similares.

El estudio de las necesidades formativas del sector, la elaboración de un plan de formación entre los socios y la identificación de una imagen de Marruecos comparada con las islas Canarias permitirá establecer políticas conjuntas de intervención que beneficien ambas regiones en el respeto de las medidas de sostenibilidad y seguridad que promueve la UE.

## 5. Bibliografía

- Cámara de comercio e industria de Marsella (2011) " Puertos náutico en el Mediterraneo". Marzo 2011.
- Congreso Turismo Náutico (2009). " Informe de conclusiones". Barcelona, Noviembre 2009.
- Federación española de asociaciones de puertos deportivos y turísticos, FEAPDT (2011). "Informe anual de puertos deportivos de España". Octubre de 2011.
- Hmida Harnafi, Saidia (2011). Trabajo de fin de estudios "Plan de marketing para la actividad de puertos". 2011
- Instituto Canario de Estadística, ISTAC (2012) . "Turistas según aspectos en la elección de Canarias como destino turístico por países de residencia, principales municipios turísticos y periodos"
- Instituto de Estudios Turísticos de España (2011), Frontur. "Informe anual 2011"
- Instituto Portuario de estudios y cooperación de la Comunidad Valenciana FEPORIS (2011) "Oferta náutica deportiva en España", Enero de 2011.
- Instituto Superior Internacional de Turismo de Tanger, ISIT (2010) " Le ports de plaisance au Maroc", 2010.
- Instituto Valenciano de Tecnologías Turísticas, Invatur (2011) "La demanda de actividades náuticas crece un 30% durante el año 2011". 2011.
- La Provincia 2012. " Más de 230 yates convierten a la ciudad en la capital mundial del turismo náutico". Las Palmas de Gran Canaria. Noviembre de 2012.
- Ministerio de Equipamiento y Transporte (2010) Informe "La estrategia portuaria nacional a horizonte 2030". Octubre 2010
- Observatorio de Innovación Turística OITUR (2011). Informe sectorial "El sector náutico en Las Palmas de Gran Canaria. Análisis y propuestas". Noviembre de 2011.
- Organización Internacional del Trabajo de Marruecos (2007) " Diagnostic du secteur de la peche maritime au Maroc" . 28 de diciembre de 2007
- Periódico El Día de Tenerife (2012), "El destino Islas Canarias penetra en el circuito mundial de windsurf a través de un convenio ". Junio de 2012.
- Revista de la Asociación Española de Estaciones Náuticas (AEEN), Margazine (2012). "Oportunidades de Innovación en el sector náutico en Gran Canaria". Enero de 2012.

Carmelo J. León González

Coordinador del Proyecto NAUCAM