



IMPACTO ECONÓMICO DE LA NÁUTICA DE RECREO EN ESPAÑA Y PROPUESTAS PARA SU CRECIMIENTO RESUMEN EJECUTIVO

ABRIL, 2012

Resumen ejecutivo

El presente informe, realizado por encargo de la Mediterranean Yacht Broker Association (MYBA), la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), la Asociación Española de Grandes Yates (AEGY) y Asociación de Empresas Náuticas de Baleares (AENB) tiene por objeto valorar, en términos económicos, el sector de la náutica de recreo en España, comparar su carga fiscal 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 el sector de la náutica de recreo en España.

Como fuentes de información se han seguido los informes elaborados por el Centro de Estudios Económicos Tomillo, los informes de matriculaciones de embarcaciones elaborados por MSI-Sistemas de Inteligencia de Mercado por encargo de ANEN, los informes de la Cámara de Comercio de Mallorca sobre el impacto económico de las grandes esloras y otros que reflejan la situación de la náutica de recreo en España desde la perspectiva económica.

1. Impacto económico de la náutica de recreo en España.

La primera parte del informe 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 hacia otros sectores productivos.

Impacto económico comparado en países de nuestro entorno

País	VAB (mill €)	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	1.057	14.989	113.737

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 poliméricos y un sinfín de elementos que provienen de otras industrias 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 (V.A.B.), generándose además 15.000 puestos de trabajo en el 2005. En el año 2009, el valor añadido bruto alcanzó los 1.079 millones de euros y se generaron 16.000 empleos.

Impacto económico y sobre el empleo de la náutica de recreo en España

	Año 2009		
	Producción efectiva (millón euros)	VAB (millón euros)	Empleos
Aportación total de la náutica de recreo (millones de euros)	17.192	5.690	107.434
Peso de la náutica de recreo en la economía española	0,89%	0,58%	0,54%

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

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

Impacto económico y efecto multiplicador de la náutica de recreo en España

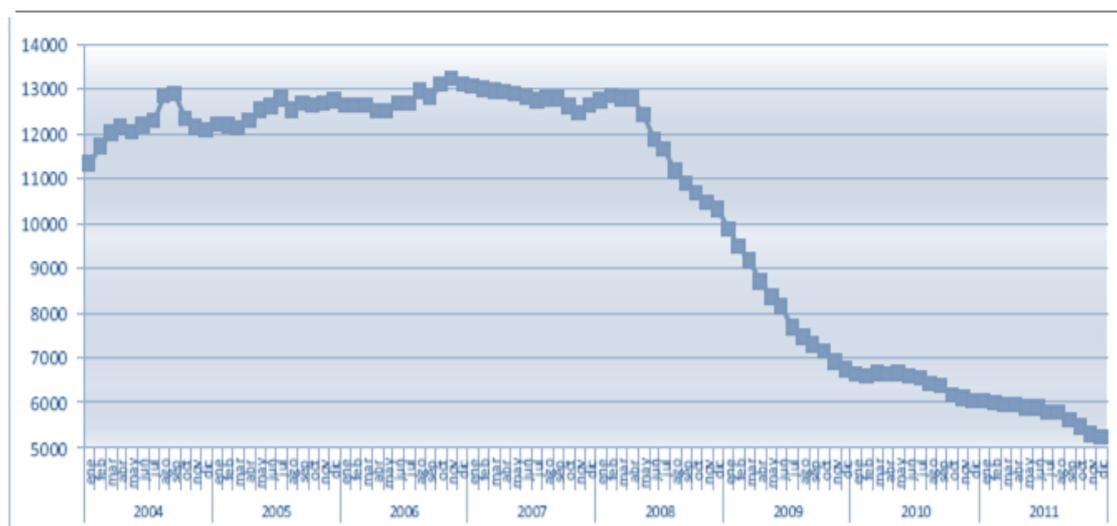
	Año 2009		
	Efecto Total	Efecto Directo	Multiplicador
Producción efectiva (millones de euros)	17.192	5.690	3,61
Valora Añadido Bruto (millones de euros)	5.690	1.079	5,27
Empleo	107.434	16.000	6,71

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

2. Evolución de las matriculaciones de embarcaciones de recreo.

Siguiendo con la radiografía de la náutica de recreo en España, **el Informe analiza también la evolución que han tenido en los últimos años las matriculaciones de las embarcaciones de recreo.**

Evolución de las matriculaciones de embarcaciones de recreo en España



Si comparamos 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.

Evolución matriculaciones de embarcaciones de recreo en España

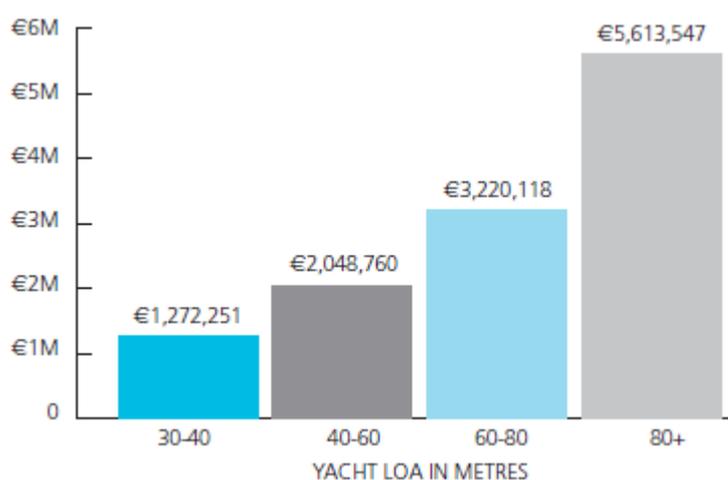
Mes	2007	2010	2011	% ^ 11-07	% ^ 11-10
Enero-Diciembre	12.617	6.029	5.189	-58,87%	-13,93%
2º Semestre	6.515	2.979	2.281	-64,99%	-23,43%
4º Trimestre	2.468	948	554	-77,55%	-41,56%

Las dos últimas columnas representan la variación porcentual entre el año 2011 y el 2007 y 2010 respectivamente. La reducción del 77,55% en el 4º trimestre es especialmente llamativa.

La conclusión es que La industria náutica española se encuentra en clara recesión, a diferencia de la industria de otros países de nuestro entorno.

El Informe presta especial atención a los grandes yates y, muy especialmente, a la renta media generada por estas embarcaciones y a la capacidad generadora de empleo, que por sus especiales características y distribución de gastos ejercen un efecto directo sobre la economía muy destacable.

Gasto medio anual por superyate, según rango de esloras

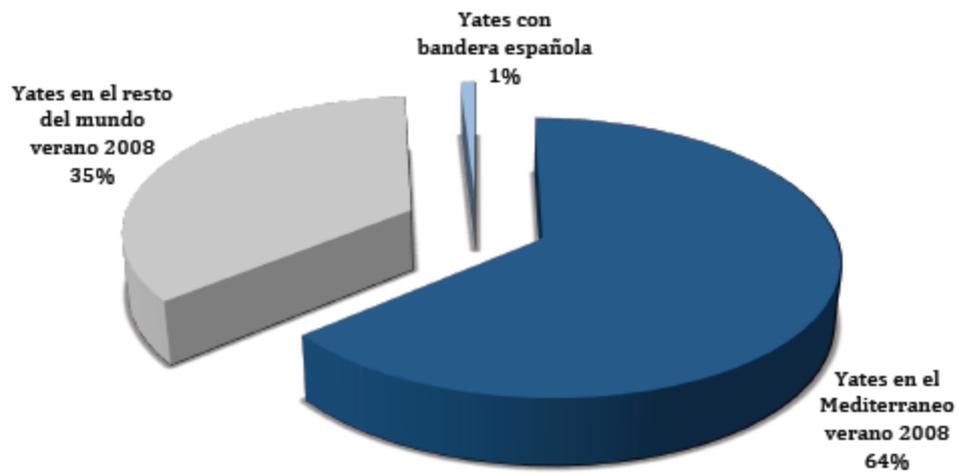


Nos referimos a gastos de tripulación, reparación, navegación, atraque, tasas portuarias, consumos portuarios, y otros gastos varios.

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, tan sólo 11 cuentan con bandera española.

Localización de los superyates durante el verano de 2008. MYBA

	Nº de Yates
Yates en el Mediterráneo verano 2008	767
Yates en el resto del mundo verano 2008	422
Yates con bandera española	11
TOTAL YATES MYBA	1.189



No solo se está perdiendo una oportunidad de generación de riqueza , también de empleo: mientras que en USA 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.

3. Fiscalidad de la náutica de recreo española.

La fiscalidad española que grava la adquisición y tenencia de las embarcaciones de recreo en comparación con los países de nuestro entorno ha sido analizada minuciosamente y comparada en el Informe, con el objetivo de acreditar la enorme carga fiscal que padece el sector. La conclusión de este análisis pone de manifiesto 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).

En España tenemos un impuesto de matriculación (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte) que no existe en ningún otro país de la Unión Europea y que grava la primera matriculación definitiva de embarcaciones de recreo o de deportes náuticos, nuevos y usados, que tengan más de ocho metros de eslora máxima y que estén destinados a uso particular, con un 12% (salvo en Canarias, el 11%, y en Ceuta y Melilla, donde no se aplica el impuesto, ya que se trata de un tributo cedido a las Comunidades Autónomas).

En el caso de las embarcaciones de recreo, matriculados exclusivamente para uso de actividades de alquiler, el impuesto se aplica a los barcos de eslora superior a 15 metros. Además, a diferencia del IVA, el impuesto de matriculación no es deducible.

Este impuesto que grava un 30% (sumando el IVA y el impuesto de matriculación) la compra de un barco de recreo de más de 8 metros de eslora, está muy por encima del que se aplica en Italia o Francia (entre un 19,6% y un 20%).

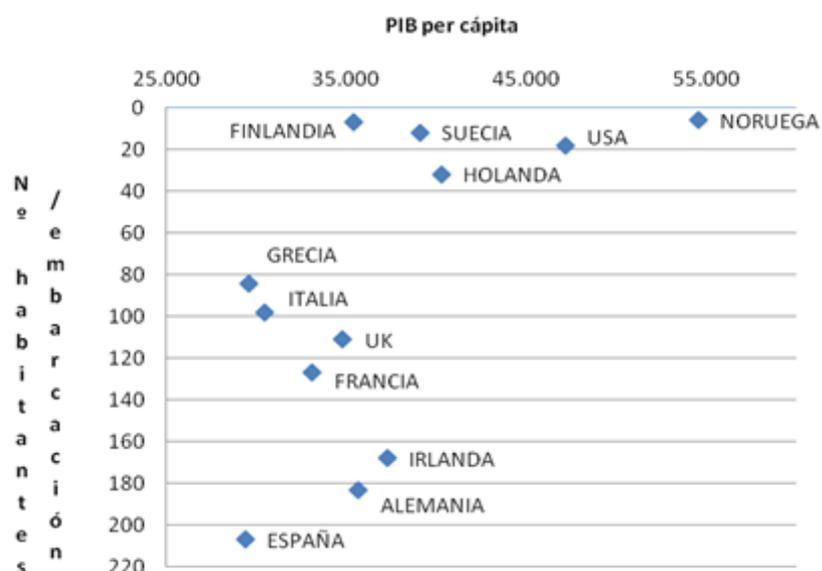
Además, España carece de los beneficios fiscales que favorecen a la náutica de recreo en Francia o Italia, como por ejemplo la reducción del IVA soportado, que se derivan de la adquisición mediante contrato de leasing, entre otras ventajas.

De esta forma, se pone de manifiesto la necesidad de adoptar medidas urgentes a este respecto con el objetivo de potenciar este sector, por entender, tal y como queda razonado por todo lo anterior, que la industria náutica tiene un efecto dinamizador sobre la economía española y que podría producir mayor valor añadido en términos de producción efectiva y

empleo, con la aplicación de unas concretas y justificadas modificaciones legislativas que se detallan al final de este documento.

Una forma grafica de comprobar el 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).

Comparación PIB per cápita con el número de habitantes por cada embarcación de recreo



De esta comparativa, se desprende el potencial de crecimiento del sector náutico en España; y observamos cómo países con 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.

Si con estos datos se hacen evidentes las ventajas de desarrollar una industria náutica potente, éstas lo son aún más si añadimos sus implicaciones con el sector del turismo. España, uno de los países líderes en turismo a nivel mundial, está muy lejos de nuestros vecinos mediterráneos en cuanto al peso del turismo náutico en la economía.

Hay estudios que pronostican que si España se dotara de una política fiscal que incentivara el charter náutico, 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 €.

España cuenta con unos excelentes puertos deportivos (más de 361 puertos y más de 130.555 amarres), pero que no están integrados en una política global de turismo náutico.

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 las siguientes medidas 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 indirectos¹ (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 (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte) a aquellas embarcaciones que están obligadas a la matriculación en el registro administrativo correspondiente, ampliando la eslora de los 8 metros actuales hasta los 12 metros.

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.

Con la adopción de estas medidas además de potenciar la posición estratégica de nuestro país como destino turístico náutico, permitiría a nuestra industria recuperar en gran medida sus

¹ La cuota recaudada en España en concepto del impuesto especial sobre determinados medios de transporte a embarcaciones de recreo asciende a la cifra de 12.601.803 Euros.

cifras de negocio y empleo perdido en los últimos años, ya que la menor presión fiscal justificaría y reforzaría la presencia de más empresas dedicadas a actividades náuticas.

La actual política fiscal en materia de náutica de recreo en España está suponiendo un serio freno para su desarrollo, para una industria y un sector que cuenta con un gran potencial y del que la administración española podría recaudar mucho más en términos de impuestos directos e indirectos (IVA, IRPF, impuesto sobre sociedades...). Esta situación está retando, además, capacidad de crecimiento a un sector generador de empleo y productividad, transversal en la economía española e íntimamente relacionado con el turismo, considerado como uno de los sectores más consolidados y potentes de la economía española.