

Grandes esloras (1).

TIPOS.

La clasificación de los yates de grandes esloras es una cuestión relativamente nueva y aún pendiente de unificar a nivel internacional. Si bien es cierto que ya varios organismos o sociedades clasificadoras han optado por establecer ciertas subcategorías, como la división por esloras. Esto ha supuesto la introducción de nuevos términos como *megayate* o *gigayate*, inexistentes e innecesarios décadas atrás.

Existen algunas diferencias en las clasificaciones derivadas del uso de las distintas unidades de medición. Por ejemplo, cuando se trabaja con *pies (feet)*, se suele utilizar la denominación de *superyate*, en lugar de simplemente *yate*, para esloras iguales o superiores a los 80 pies (24,24 metros). Cuando se trabaja con el sistema métrico, la clasificación de *superyate* suele redondearse a los 25 metros (82,50 pies) o a los 30 metros (99 pies).

España subdivide a los yates de grandes esloras de la siguiente manera:

- Superyates Entre 30 m. y 60 m.
- Megayates Entre 60 m. y 90 m.
- Gigayates Mayores de 90 m.

Otra subdivisión, ya bien establecida en términos legales y fiscales en la náutica deportiva, es la relacionada con la actividad de la embarcación. Así podemos decir que encontraremos Superyates, Megayates o Gigayates que serán:

- Privados (*Private*), solo para uso de familiares o amigos.
- Comerciales (*Commercial yachts*), yates que se gestionan con el fin obtener un beneficio económico a través del *chárter*.¹

Obviamente, también los distinguiremos según su modo de navegación:

- A vela, S/Y (*Sailing Yacht*).
- A motor, M/Y (*Motor Yacht*).

En los siguientes apartados se utilizará el término *yate* o *superyate* de manera general con el fin de simplificar, pero ha de entenderse que no quedan excluidas ninguna de las anteriores matizaciones.

¹ También podría hablarse de yates semi-comerciales, que, aunque no son ideados para fines comerciales, se chartean puntualmente para intentar cubrir algunos gastos.

EVOLUCIÓN DE LAS GRANDES ESLORAS.

Global Order Book 2013. Producción en los astilleros.

La demanda en el mercado de los yates de grandes esloras puede deducirse claramente de los encargos de estas construcciones en los astilleros. Así, pasaremos por alto, en esta sección, la cuota de mercado que suponen las reventas o ventas de embarcaciones de segunda mano para centrarnos en las nuevas construcciones.

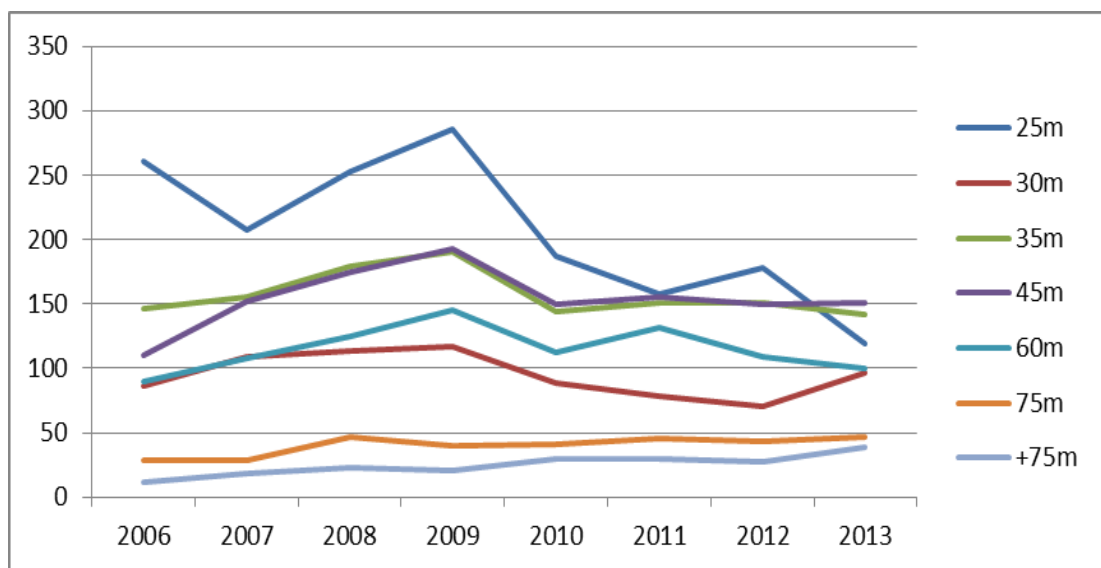
En cuanto a construcción y equipamiento se refiere, los astilleros europeos lideran el mercado con Italia a la cabeza, siendo el país que más yates construye en todo el mundo, seguido de Holanda, Turquía y Estados Unidos.

Las construcciones en curso por eslora y a nivel mundial se reflejan en la siguiente tabla, en la que se recogen datos entre los años 2006 y 2013 (Datos del *Global Order Book 2013* o informe de encargos en los astilleros activos).²

² Para datos anteriores a 2006 véase Apéndice 1. Construcción de la flota de superyates por periodos de tiempo hasta 2007.

ESLORA (feet- meters)	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
80-89 feet 24- 25 m.	119	178	158	187	286	253	207	216
90-99 feet 25- 30 m.	97	70	78	89	117	114	109	86
100- 119 feet 30- 36 m.	142	151	151	144	190	179	155	146
120- 149 feet 36- 45 m.	151	150	155	150	193	175	152	110
150- 199 feet 45- 60 m.	100	109	132	112	145	125	108	90
200- 249 feet 60- 75 m.	47	43	45	41	40	47	28	28
>250 feet >75 m.	39	27	30	30	21	23	18	12
TOTAL	692	728	749	753	992	916	777	688

Tabla 1Superyates en construcción. Representación gráfica (abajo).



Según muestra la Tabla 1, 2009 es el año en el que más proyectos se llevan a cabo en los astilleros. En el año siguiente tiene lugar un pronunciado descenso en el número de encargos para la mayor parte de las esloras. Esto es más reseñable para las esloras de 25 metros que, aunque se recuperan un poco en 2012, quedan muy alejadas en 2013 de las cifras con las que partieron en el 2006. El resto de esloras intermedias (30m, 35m, 45m y 60m) también padecen las consecuencias de la crisis pero se recuperan con mayor facilidad, de modo que al final de este periodo permanecen entre unos límites de producciones similares a los registrados en 2006. O incluso, aumenta su demanda, como es el caso de las esloras de 45 metros. Las demandas de esloras mayores, 75 metros y más de 75 metros, se desarrollan al margen de estas tendencias. De hecho, terminan este periodo con un aumento en número cercano al 50%.

De los 692 proyectos llevados a cabo en 2013, 14 corresponden a embarcaciones mayores de 100 metros de eslora.³

Solo 3 de estos 14 proyectos son embarcaciones a vela.⁴

Aunque en 2013 se registraran menos proyectos que en el año anterior, se aprecia la tendencia a la inclusión de yates de mayor eslora. 186 encargos por encima de los 45 metros de eslora contra los 179 del año anterior suponen un incremento del 3,9%, y los 39 encargos por encima de los 75

³ 2013 con 14 superyates en construcción mayores de 100m ha marcado un nuevo récord en la industria.

⁴ Casi el 90% de los yates en el mundo son a motor M/Y, mientras que solo el 13% son a vela, S/Y.

metros comparados con los 27 de 2012 hacen un incremento del 44,4%. La categoría de yates más pequeños, mayoritariamente las de producción en serie, continua sufriendo, con solo 119 proyectos registrados en 2013 frente a los 178 del año anterior, lo que supone una caída del 33,1%.⁵

Todos los astilleros han experimentado una reducción en la demanda de embarcaciones y de manera más notable en el rango de los 25-30 metros.

Los países cuyos astilleros lideran este mercado, atendiendo al número de producciones, son Italia seguida de Holanda, Turquía y Estados Unidos. En la siguiente tabla podemos observar el *Top 10*.⁶

⁵ Esto ha perjudicado especialmente a Italia, país con una larga trayectoria en producciones en serie ya bien conocidas como *Azimut, Benneti* o *Pershing*.

⁶ Véase apéndice 2. Lista de los 30 yates más grandes con sus astilleros de construcción.

Puesto 2013	País	Total (M)	Proyectos	Eslora media	Puesto 2012
1	Italia	10686	274	128	1
2	Holanda	3456	65	174	2
3	Turquía	3120	70	146	3
4	EEUU	2435	63	127	4
5	Reino Unido	2081	71	96	5
6	Taiwan	1724	56	101	6
7	Alemania	1457	16	298	7
8	China	900	26	114	8
9	Emiratos Árabes	851	18	155	9
10	Grecia	412	5	270	Fuera del ranking

Tabla 2. Ranking de países líderes en construcciones.⁷

⁷ A la vista de estos datos denotamos un matiz interesante; aunque Italia es el país líder en cuanto a número de construcciones se refiere, Alemania construye embarcaciones mucho más grandes. Lürssen, astillero alemán, está a la cabeza en cuanto a mega y giga construcciones se refiere. De hecho, el 5 de abril botaron el que es a día de hoy el yate más grande de la historia, Azzam, con 180 metros de eslora. Lürssen ha construido 10 de los 30 gigayates que existen en el mundo con esloras que superan los 100 metros.

Véase Apéndice 3 y Apéndice 4. M/Y Azzam. Lürssen.

ÁMBITO LEGISLATIVO

En este apartado analizaremos las obligaciones legislativas a las que deben atenerse los superyates.

Estas dependerán de variables como su actividad, comercial o privada, su eslora o su tonelaje, su situación o su pabellón.

El pabellón.

El pabellón de un buque o su bandera representa el país en el cual el buque está registrado. Toda embarcación está obligada a registrarse en algún país.

El país de registro puede ser independiente de la nacionalidad del armador o del país donde se construyó o adquirió la embarcación.

Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho a enarbolar su pabellón. Además, todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarboles su pabellón, haciendo especial referencia a las medidas necesarias para garantizar la seguridad del buque en la mar.

No se discutirán en este estudio las legislaciones internas de los distintos pabellones por las numerosas especificaciones que implican.⁸

⁸ La legislación interna del pabellón español se puede encontrar en la Ley de Puertos y Marina Mercante de 1992.

Banderas de conveniencia.

Pese a la expresada regulación internacional, son conocidos los llamados «pabellones de conveniencia» o «banderas de complacencia», otorgadas por determinados países, cuya legislación facilita al máximo el abanderamiento de buques en ellos, mediante una excesiva liberalización de los requisitos necesarios en los aspectos fiscales, laborales, de nacionalidad de los propietarios y del capital, sobre el estado de conservación y seguridad del buque, etc.

Estas banderas son consideradas “de segunda”, en inglés *“grey and black list”*, y por consecuencia se inspeccionan con más dureza a nivel internacional.

Por el contrario, existen banderas “de primera”, o incluidas en la lista blanca *“White list”*, que cuentan con buenos informes históricamente y escasas deficiencias en las inspecciones.⁹

Debido a que no todos los países han ratificado el SOLAS o MARPOL, Load line 66 o ILO 147, los barcos que enarboles banderas de los Estados no firmantes no tienen obligación de cumplir dichas normas, no obstante, una vez entren en la jurisdicción de países que sí las hayan ratificado han de someterse a inspecciones para cumplimentarlas.

El pabellón británico permanece como el más popular con nada más y nada menos que el 60% de la flota abanderada.¹⁰ Esto es porque ofrece numerosas ventajas fiscales, laborales etc.

⁹ *Todas estas denominaciones surgen de las juntas europeas de 1982 celebradas con el fin de reforzar un código de estándares de seguridad internacional.*

Los siguientes territorios se incluyen en el pabellón Británico:

- a. Isle of Man..... 
- b. British Virgin Islands..... 
- c. Cayman Islands..... 
- d. Gibraltar..... 
- e. Jersey and Guernsey..... 
- f. Bermuda Islands..... 
- g. Turk and Caicos Islands..... 

¹¹, ¹²

¹⁰ Véase Apéndice 5. Distribución de la flota de superyates por pabellones.

¹¹ Véase de nuevo el Apéndice 2, donde también se incluye una columna con los pabellones de los 30 yates más grandes del mundo. De estos:

- 12/30 son de las Islas Caimán,
- 4/30 de Bermudas,
- 3/30 de los Emiratos Árabes Unidos,
- 2/30 de Omán,
- 2/30 de Arabia Saudí,
- 2/30 de Malta,
- El resto, 1/30, Egipto, UK, Turquía, Bahamas y Qatar.

Legislación internacional.

Además de la legislación interna marcada por el pabellón, existen una serie de leyes internacionales con el fin de unificar medidas como las creadas para prevenir la contaminación y las relativas a la seguridad. Estas son ratificadas por un gran número de países, pero no por todos.

Destacar especialmente los convenios de la Organización Marítima Internacional, IMO, SOLAS, Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, el MARPOL, Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques y el STCW, convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, y todas sus enmiendas.

Todo buque enarbolará su pabellón mientras navegue en aguas de alta mar y podrán navegar en aguas de jurisprudencia de otros pabellones de cara al *Principio de Libertad de Navegación*, no obstante, deberán cumplir con las legislaciones internacionales si estas han sido ratificadas por el Estado ribereño en las aguas donde se encuentren. Esto es así para la inmensa mayoría de los países desarrollados y donde se encuentran los destinos más populares por las flotas de los superyates. Un país puede denegar la entrada

¹² Dentro del pabellón español se encuentra el territorio Canario, que podría asemejarse a los enumerados pabellones de conveniencia dentro del registro británico, brindando así una serie de ventajas a los buques que se abanderan y con el fin de aumentar el número de embarcaciones enarboladas en el pabellón.

de una embarcación en sus aguas si se demuestra que aquella no cumple con las leyes internacionales.

Si un yate realiza una actividad comercial en otro territorio, deberá cumplir con las especificaciones retributivas de ese territorio.

Los textos legislativos internacionales se actualizan con regularidad para adecuarse al contexto.

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo, *Maritime Labour Convention* MLC 2006 se ratificó y entró en vigor el pasado agosto de 2013. Es independiente de la OMI, emitido por la ILO, Organización Internacional del Trabajo y creado para mejorar la vida a bordo y las condiciones de trabajo de los tripulantes. El convenio es aplicable a buques mercantes y embarcaciones que realicen actividades comerciales, por lo que se incluyen también los yates dedicados al chárter.

MLC 2006 da a la tripulación el derecho de:

- Un lugar de trabajo seguro.
- Términos de empleo justos.
- Condiciones decentes de vida y trabajo.¹³
- Protección de la seguridad social, asistencia médica, prestaciones monetarias de enfermedad, prestaciones por lesiones profesionales.

¹³ *Entre estas medidas se encuentran numerosas especificaciones sobre las acomodaciones, camarotes y zonas comunes de la tripulación que, en resumen, llevan a aumentar los espacios de los tripulantes en detrimento de las zonas para uso del armador e invitados. Por ello, estas medidas han sido muy criticadas por diseñadores y especialistas en el sector, que afirman que influirán negativamente en la industria de los superyates y aún más especialmente en los yates a vela donde los espacios interiores están muy limitados.*

- La oportunidad para la tripulación de afiliarse al sindicato de su elección, en caso de que lo deseen.
- En su caso, permitir que el sindicato negocie un convenio colectivo en nombre de la tripulación.

Además de los convenios mencionados, que son aplicables a todos buques, ya sean mercantes o yates, existen algunas otras normativas específicas para los yates. El más popular es el *LY3 Code, The Large Commercial Yacht Code*, creado por la MCA, *Maritime and Coastguard Agency (U.K.)*.¹⁴

Las sociedades de clasificación.

Las sociedades clasificadoras son organizaciones no gubernamentales que tienen el objetivo de promover la seguridad del buque, de las vidas humanas y de la protección del medio marino.

Para ello marcan unas reglas de clasificación y se encargan de certificar que los buques cumplan con dichas reglas mediante la inspección de los buques durante el periodo de construcción y las inspecciones periódicas, una vez son operativos, para confirmar que los buques continúan cumpliendo dichas reglas.

¹⁴ El pasado 19 de septiembre, se aprueba un Real Decreto por el que se establece el régimen jurídico y las normas de técnicas de seguridad y prevención de la contaminación para yates mayores de 24 metros, arqueo bruto inferior a 3000GT y susceptibles de transportar hasta 12 pasajeros. Esta norma es una adaptación del Large Yacht Code británico.

Estos estándares de clasificación no son universales, si no que varían de una sociedad clasificadora a otra.

El valor de un yate está íntimamente ligado a su clasificación.

La primera Sociedad de Clasificación fue *Lloyd's Register*, fundada en 1760 y a día de hoy sigue siendo una de las más prestigiosas en el mundo de los yates.

Ya vimos que todas las naciones requieren que los buques que naveguen bajo su bandera cumplan unos ciertos estándares; en la mayoría de los casos estos estándares se cumplen si el buque tiene el certificado de cumplimiento de un miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) u otra Sociedad de Clasificación aprobada. Así, las Sociedades de Clasificación pueden estar autorizadas para inspeccionar buques y otras estructuras marinas y emitir certificados en nombre del estado, bajo cuya bandera estén registrados los buques.

De esta manera, si un superyate con registro “black list” navega en aguas de un Estado “White list” bajo el amparo de una buena sociedad clasificadora, encontrará menos trabas por parte de las autoridades que en el caso de no contar con ningún certificado de clase.

Además, que el buque cuente una clasificación, puede suponer también una mayor facilidad para la concesión de los seguros por parte de las compañías aseguradoras, ya que se supone que estas embarcaciones cumplen con unas prescripciones técnicas más fiables.

Las sociedades de clasificación más populares que trabajan con yates¹⁵ son:

¹⁵ LLOYD'S está especializada en la clasificación de yates de grande eslora, RINA suele encargarse de la clasificación de yates de esloras menores y ABS de la construcción de yates compuestos.

- LLOYD'S REGISTER.....



- RINA.....



- BUREAU BERITAS.....



- ABS.....



Yates privados VS yates comerciales.

Establecer las diferencias entre los yates privados y los comerciales se hace más que necesario llegados a este punto.

Queda claro que el único objetivo de un yate privado es el uso personal y recreativo de este, por parte del armador/es y/o amigos.

Los yates privados cuentan con varias ventajas;

- El procedimiento de registro es más rápido y sencillo que el de los yates comerciales.

Se requiere que el armador presente una declaración formal de uso privado asegurando que no utilizará su embarcación con fines comerciales. En el caso de que el armador fuera una identidad corporativa se requiere que los miembros a bordo formen parte de esa identidad o estén directamente relacionados (familia).

- A pesar de la declaración de uso privado, sí se les permite practicar el chárter, siempre que esta actividad no supere los 84 días al año. Si lo hacen, deben registrarse como buques comerciales.
- No están obligados a ser clasificados, aunque se recomienda.

El inconveniente es que los yates comerciales dedicados al chárter no pueden transportar más de 12 pasajeros, independientemente de su eslora, ya que el SOLAS¹⁶ califica a las naves que porten un mayor número de personas como buques de pasaje.

Hoy en día, los yates privados están perdiendo popularidad porque los armadores suelen contar con menos tiempo para disfrutar de su embarcación y prefieren cambiarlo al estatus comercial para chartearlo y hacerlo rentable.

Sin embargo, un yate comercial está sujeto a las leyes mercantiles y para llevar a cabo al chárter en un país ha de cumplir con las normas y tributos fiscales de ese Estado.

¹⁶ SOLAS, correspondientes al grupo III- clase Q.

Si un armador decide chartear su yate, independientemente de si luego lo lleva a cabo o no, las normas y los costes de adecuarlo al chárter permanecen constantes.

Para que un yate opere de manera comercial, ha de ser certificado por una de las siete mayores sociedades de clasificación e inspeccionada anualmente por la correspondiente sociedad.

Si el buque no fue construido para cumplir con las prescripciones que estas sociedades marcan, el armador deberá hacer frente a los costes para cumplir las normas.

Esto implica inspecciones anuales, audiciones ISM¹⁷, inspección de registro y el coste de contratar una de estas compañías para que administren las normas.

Los seguros pueden ser un poco más baratos para un yate en clase chárter, pero no significativamente.

En segundo lugar, los yates que chartean han de cumplir con unos mínimos de seguridad especiales, como el *Minimun Safe Manning Document* (MSMD). Esto implica, entre otras cosas, que todos sus tripulantes han de estar en posesión de las cualificaciones STCW95.

La decisión de chartear o no el buque también influirá en la decisión del registro del pabellón. Algunos pabellones han brindado, desde tiempos históricos, mayores beneficios en cuanto a los impuestos al chárter, empleos, salarios o incluso control de la contaminación.

¹⁷ El código ISM (*International Safety Management Code*) incluye estándares internacionales para la seguridad y la prevención de la contaminación con procedimientos y planes de contingencias para emergencias. Es de la IMO y comienza a aplicarse a los yates de chárter comerciales en julio de 2002.

Los armadores deben tener en cuenta que todas estas medidas legislativas están actualizándose constantemente, como es el caso de la entrada en vigor del MLC 2006 (ya explicado), que afecta a todos los yates comerciales.

Se hablará del chárter en España en apartados posteriores.

Supuestos.

Escenario 1. Yate de más de 24m y por debajo de las 500GT.

El armador no desea chartear su yate u obtener beneficio económico directo a través de él ni lo utiliza como una herramienta de promoción. Es un yate es estrictamente privado.

En este caso, solo se requiere que el buque cumpla con unas regulaciones básicas en cuanto a seguridad y contaminación se refiere, tales como chalecos salvavidas, luces etc. y control de agua de sentinas y sanitarios.

No existen otros requisitos como las clasificaciones de las sociedades o certificados reglamentarios como los requeridos para los yates comerciales.

No obstante, la mayoría de las administraciones de los pabellones recomiendan que se cumplan con procedimientos de seguridad adicionales.

El armador desea chartear su yate.

En este caso sí se necesita que el buque cuente con la notación de clase otorgada por una de las siete mayores sociedades de clasificación y debe cumplir con las normas del código para yates de grandes esloras (*Large yacht code 2 LY2*) y con los cumplimientos mínimos de seguridad (*Minimum Safe Manning*).¹⁸

El MSM, *Minimum Safe Manning* es comúnmente llamado Mini-ISM porque es más flexible que un código ISM.

Un sistema MSM:

- Resalta a autoridad del capitán para tomar decisiones en beneficio de la seguridad del buque y sus tripulantes.
- Incluye una declaración de políticas de seguridad y responsabilidad medioambiental. A bordo, checklists y procesos operacionales para reforzar la seguridad.
- Incluye un diagrama de declaración de responsabilidades y autoridad de persona a bordo.
- Procedimientos para verificar oficialmente el entrenamiento y la familiarización con el buque y estos procedimientos por parte de la tripulación.
- Política de salud y seguridad. Prevención de drogas y abuso de alcohol.
- Certificación del mantenimiento de los equipos a bordo.
- Cumplir con el Large Yacht Code LY y sucesores.

¹⁸ Según del código internacional de seguridad marítima (*Safety Management Code ISM*), un sistema de gestión de la seguridad (*Safety Management System SMS*) es ahora un requisito para todos los buques superiores a los 24 metros e inferiores a las 500 GT. Esto engloba a la mayoría de la flota dedicada al chárter a día de hoy.

Así, aunque chartear un yate puede ayudar a reducir costes operacionales, a la vez supone una inversión en costes de seguridad y medidas medioambientales.

Otras regulaciones:

Además del Mini-ISM se aplican otras regulaciones acordes al tonelaje, hasta llegar a las 500GT.

24m, hasta 300GT:

- MCA Large Yacht Code.
- Aprobado por una sociedad clasificadora.
- Certificación de cumplimiento.
- Bote de rescate.
- Libro/cuaderno de estabilidad.
- *Minimun Safe Manning document* y certificado de competencia de los oficiales a bordo.
- Convenios con los trabajadores.
- Mini-ISM.
- Equipo completo de GMDSS.
- LRIT, *long range identification* y seguimiento de buques.

Desde 300 hasta 400GT:

Además de los anteriores:

- Automatic Identification System (AIS).
- Trajes de inmersión.
- EPIRB
- Numero IMO visible desde el aire.
- Practicaje obligatorio en ciertos puertos.
- Certificado de seguridad radioeléctrica.

Desde 400 hasta 500GT:

Además de los anteriores:

- MARPOL Anexo I- IOPPC.
- Tanque de aguas residuales.
- Conexión estándar de descarga.
- Separador de agua-aceites.
- Libro de aceites.
- Plan de emergencia por la contaminación de aceites.
- MARPOL anexo IV. Certificado de prevención de la contaminación por

aguas negras.

- Planta de tratamiento de aguas residuales certificada.
- Tanque de almacenamiento.
- Plan de respuesta para buques no-tank (NTVRP).
- Notas de entrega de residuos líquidos y muestras.
- MARPOL anexo V, plan de gestión de residuos (basuras).

Los yates cercanos a las 500GT deben afrontar una mayor demanda de requisitos, especialmente si chartean, bajo nuevas regulaciones.

Escenario 2: Armador con un yate superior a las 500GT.

Una persona compra un yate no clasificado, mayor de 500GT, y no desea chartearlo u operar con él para obtener beneficio. Es estrictamente un yate privado.

No se le requiere el MSM, ni la clasificación de yate ni ninguno de los certificados que se requieren a los yates comerciales.¹⁹

La mayoría de las administraciones de los pabellones recomiendan, sin embargo, algún tipo de Plan de seguridad con procedimientos operacionales.

¹⁹A excepción yates con pabellón EEUU. Yates >300GT serán inspeccionados.

Una persona compra un yate clasificado, con más de 500GT, no desea chartearlo u operar con él para que sirva como una herramienta de promoción.

La sociedad de clasificación requerirá que las inspecciones pertinentes se mantengan al día para mantener el estatus de clase. ²⁰

Una persona compra un yate mayor de 500GT, y desea chartearlo.

Se requiere que el buque este clasificado y cumpla con el LY2, el código ISM, el ISPS²⁰ y MSM.

Además de los certificados requeridos en los yates de chárter menores de 500GT;

- Certificación de cumplimiento.
- Certificado de gestión de la seguridad, *Safety Management System*.
- Certificado internacional de seguridad del buque.
- Plan de seguridad del buque y grabaciones asociadas.
- Grabación continua, *Continuous Synopsis Record*.

²⁰ El Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, (también conocido como Código ISPS) es un código adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), para establecer un marco internacional, en el ámbito marítimo, de cooperación para detectar amenazas y adoptar medidas preventivas, como, por ejemplo, posibles amenazas terroristas.

- Certificados de buque de carga; certificado de construcción, certificado de equipo de grabación etc.

Algunos yates, debido a su construcción u otros factores, están restringidos a no chartear en una zona comprendida entre la costa y una línea paralela a 60 millas.

Chárter en España. El impuesto de Matriculación.

A diferencia de países comunitarios vecinos como Francia e Italia, ejercer el chárter en España tiende a ser considerado por los armadores de los superyates como un proceso largo, tedioso y caro. Trataremos en este apartado las retribuciones fiscales y el polémico impuesto de matriculación con más detalle y con referencias a nuestros países vecinos Francia e Italia.

Además de cumplir con los criterios generales mencionados en los apartados anteriores, una embarcación de recreo que quiera dedicarse al chárter en España deberá:

- Obtener una licencia de chárter. Para ello:

- i) Ha de probarse la identidad del armador, ya sea un individuo o una entidad corporativa.
 - ii) El armador debe demostrar su legitimidad a chartear el yate.
 - iii) Registrarse como un contribuyente español. Existe la posibilidad de que el armador delegue esta responsabilidad sobre una empresa ya contribuyente y registrada en España. Esta empresa se hará responsable de todos los impagos.
 - iv) Probar la propiedad del yate y su registro comercial, de manera que queda claro que cumple con la normativa de su pabellón para operaciones comerciales.
 - v) Demostrar el cumplimiento con los códigos de seguridad de su pabellón.²¹ También debe presentarse la lista de tripulantes firmada por el pabellón.
 - vi) Cumplir con las inspecciones españolas y llevar el documento original de cumplimiento con las leyes de seguridad españolas.
 - vii) Procurar los certificados del seguro originales.
- Regularizar el IVA (21%).
 - Pagar el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, IEDMT, también conocido como Impuesto de Matriculación. (Del 12% + IVA).

²¹ Para el pabellón británico, por ejemplo, uno de ellos es el ya comentado Large Yacht Code (de la Marina & Coastguard Agency).

Ignorando las diferencias que puedan existir en la adquisición de licencias de chárter en España con las equivalentes en Francia o en Italia, la medida que realmente marca la diferencia entre estos países es el Impuesto de Matriculación o Impuesto sobre Determinados Medios de Transporte, IEDMT.

El IEDMT no existe en Francia ni en Italia. De hecho, no existe en ningún país comunitario.

Este se encuentra en la ley española de 1992, (38/92), de Impuestos Especiales. No obstante, recientemente, se ha producido una modificación de esta ley, el 30 de octubre de 2013. Se expone a continuación.

Antes de la modificación de la ley, todo yate debía pagar el Impuesto de Matriculación de un tipo del 12% (más IVA) sobre el valor del yate siempre que se tratase de:

- Embarcaciones de recreo mayores de 8 metros con pabellón español.
- Embarcaciones de recreo mayores de 8 metros con bandera extranjera pero operando comercialmente en aguas españolas.

No obstante, podían solicitar la exención del pago:

- Embarcaciones de recreo no superiores a los 15 metros siempre y cuando se dedicaran exclusivamente al chárter y solicitando la exención con carácter previo al inicio de la actividad o abanderamiento.

Dentro de este escenario, los superyates resultaban especialmente dañados si decidían dedicarse a la actividad comercial en nuestro país. Puede entenderse que el 33%, (12% IEDMT, 21% IVA), del valor de un yate de lujo se trata de una cantidad de dinero muy elevada.

Tras la entrada en vigor de la modificación de la ley el pasado 31 de octubre, pueden solicitar la exención de la tasa de matriculación:

- Embarcaciones recreativas, sin límite de eslora, siempre que se dediquen exclusivamente al chárter. Esto supone que la embarcación no puede alquilarse a ninguna persona vinculada al armador, y además, que este contrato de alquiler no podrá ser superior a 3 meses.²²

Las embarcaciones con pabellón no comunitario han de solicitar la exención previa al comienzo de la actividad comercial en aguas españolas. Esto implica que el armador habrá de darse de alta en la Administración tributaria española y deberá regularizar el IVA.²³

Ahora bien, si el contrato de alquiler se inicia y finaliza fuera de aguas comunitarias, y el arrendador no fuera residente ni titular de un establecimiento en España, no está sujeto a condición ninguna.

El trato para las embarcaciones con pabellón comunitario es el mismo que el de pabellón español.

²² *Quedan excluidas de la exención las embarcaciones dedicadas a las excursiones de pesca, escuelas de vela, escuelas náuticas etc.*

²³ *Deberá regularizar el IVA y sujetarse a las condiciones de la Orden del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones de 4 de diciembre de 1985 y los artículos 256 y 257 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante con relación a las banderas extracomunitarias.*

De cumplir los requisitos, es importante recalcar que la exención no opera de forma automática, sino que debe ser solicitada a los órganos de la Administración tributaria con tiempo suficiente para su tramitación antes del comienzo de la actividad comercial.

Grandes Esloras (2).

DESTINOS Y TEMPORADAS.

Los superyates se caracterizan por viajar a lujosos y exóticos destinos por todo el mundo, sin embargo, la gran mayoría se guían por unos patrones que permanecen constantes año tras año. Principalmente se mueven en dos áreas claramente definidas; el Caribe y el Mediterráneo. Así, hay una temporada en la que la mayor parte de la flota se concentra en el Mediterráneo, durante el verano boreal, y otra en la que se concentra en el Caribe, el verano austral.

La elección de estos destinos atiende principalmente, aunque no exclusivamente, a patrones meteorológicos. Por norma general, los armadores o usuarios de los superyates prefieren destinos soleados.²⁴

La temporada del Mediterráneo arranca en Abril o Mayo. Los superyates, normalmente, ponen rumbo al Caribe a partir de septiembre y en adelante.

²⁴ Véase Apéndice 6. Meses al año soleados y localización de los destinos más populares en el mapa.

Estas temporadas duran entre cuatro y cinco meses. Los meses restantes suelen aprovecharse para reparaciones o limpieza del casco en dique seco o para reclutamiento de tripulación, si se necesita.

La situación geográfica de España es una de las más privilegiadas en cuanto a preferencias de destinos de los megayates. El Mediterráneo atrae en verano a la inmensa mayoría de la flota. Además de las islas Baleares, rebosantes de superyates en los meses de verano, las islas Canarias también juegan un papel llamativo como punto de escala para las grandes esloras que cruzan hacia el Caribe al fin de la temporada.²⁵

En los apartados siguientes se tratará el efecto que causan los superyates allá donde van; la demanda de servicios que requieren y sus implicaciones en la economía del país.²⁶

²⁵ *Denotar que no todos los superyates se trasladan al fin de la temporada al Caribe, aunque está sea una tendencia generalizada, muchos tienen base todo el año en el Mediterráneo.*

²⁶ *Por tratarse de un tema demasiado extenso, nos centraremos en España, aun con ciertas referencias a países colindantes.*

EL TURISMO DE LOS SUPERYATES EN ESPAÑA.

Introducción.

El turismo es la principal actividad económica de nuestro país. La situación geográfica de España y sus 7880 km de costa repartidos entre el litoral peninsular y los archipiélagos de las islas Baleares y las islas Canarias la convierten en un enclave turístico náutico ejemplar, donde la náutica deportiva y el turismo marítimo tienen más que cabida. Además, el turismo náutico es una de las actividades de más calidad, con un elevado potencial para generar ingresos y puestos de trabajo.

Aun siendo un sector que durante muchos años ha carecido de un buen marketing específico, a diferencia de otros sectores, como pueden ser la construcción o la pesca profesional que han resultado seriamente perjudicados con la crisis, el turismo náutico ha experimentado una tendencia de crecimiento durante los últimos cinco años, triplicando tanto su oferta como su demanda en el país.

La Asociación de Estaciones Náuticas afirma que en Europa existen 18 millones de potenciales practicantes náuticos y sólo entre España y Francia se reciben cerca de 5 millones de visitantes náuticos cada año. Además, según estudios recientes elaborados por la asociación, de media, los turistas enfocados en el sector náutico invierten un 30% más que el resto de turistas.

En concreto, según datos del Instituto Nacional de Estadística, se estima que el gasto medio de un turista náutico ronda los 130 € diarios, y en el gasto de los grandes yates este gasto asciende hasta los 450 € diarios. Además, este

turismo casi siempre repite la visita, es decir, se puede consolidar como turismo de calidad y tiene menos impacto en el medio ambiente que el turismo de masas.

El turismo náutico se trata de un sector con un elevado consumo de servicios. Una embarcación de recreo requiere motores, generadores, electrónica y un sinfín de elementos que provienen de otras industrias auxiliares y que, sin la existencia de estos, no tendrían cabida. Además, no solo habrá de tenerse en cuenta el empleo directo que generan ya que, el empleo total, suma de los subsectores, sextuplica el efecto directo inicial.²⁷

Dentro de la náutica deportiva, las grandes esloras presentan un efecto directo sobre la economía muy destacable, generando una renta media muy elevada, y con una enorme demanda de servicios. Nos referimos a gastos de tripulación²⁸, atraque, tasas portuarias, consumos portuarios y otros gastos variados.²⁹

Si bien son claras las ventajas de desarrollar una industria náutica potente, España, uno de los países líderes en turismo mundial, está aún muy lejos de nuestros vecinos mediterráneos en cuanto al turismo náutico se refiere, y también, concretamente en el de las grandes esloras.

²⁷ Véase Apéndice 7. *Impacto económico y generación de empleo de la náutica de recreo comparada.*

²⁸ Véase Apéndice 8. *Media de número de tripulantes en función de la eslora del yate.*

²⁹ Véase Apéndice 9. *Gasto medio anual por gran yate según rango de eslora.*

En España se aplica un tratamiento fiscal único en Europa y más abusivo que el del resto de los países. Con esta figura impositiva se ha expulsado hacia otros destinos este importante segmento turístico e industrial. Países como Francia e Italia observan cómo año tras año el sector náutico mejora las cifras de actividad y puestos de trabajo. Los superyates generan en Italia 12.686 empleos directos y en Francia 8.830. En España, país líder en turismo, solo se generan 5.682.³⁰

La carga fiscal que graba la tenencia y adquisición de las embarcaciones de recreo en comparación con los países de nuestro entorno también tiene que ver con que, de los 767 grandes yates, con base en el verano en el Mediterráneo, solo 11 cuentan con bandera española.

Esta situación se viene denunciando desde hace años por parte de organismos como como la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), la Asociación Española de Grandes Yates (AEGY), la Asociación de Empresas Náuticas de Baleares (AENB) o la Asociación de Agentes Marítimos de yates del Mediterráneo (Mediterranean Yacht Broker Association), que aseguran 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 país, como por ejemplo el sector del automóvil.

Algunos de sus estudios pronostican que si España se dotara de una política fiscal que incentivara el chárter náutico podría acaparar hasta el 30% del volumen de negocio generado por estas actividades para embarcaciones de gran eslora en el Mediterráneo.

³⁰ Véase Apéndice 10. Potencial de crecimiento de la náutica de recreo sobre la base del PIB/Habitantes/Embarcaciones.

La modificación de la Ley 38/92, de Impuestos Especiales, que amplía la solicitud de exención del Impuesto de Matriculación, puede considerarse una medida positiva para ayudar a incentivar el chárter náutico de las grandes esloras, modalidad de chárter que genera una dimensión económica que triplica la tradicional. No obstante, por ser tan reciente, habrá que esperar para valorar los resultados reales venidos de la modificación de la ley, así como para valorar si esta medida es suficiente o si deberían de tomarse otras.

Baleares como destino.

El archipiélago balear compuesto por Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera, con 1.428 kilómetros de costa, es el territorio español en el que más tráfico de superyates se registra durante la temporada. Mallorca, la isla mayor, es también la más preparada para dar servicio a estas embarcaciones y la que cuenta con una mayor tradición histórica en la náutica deportiva.

El Mediterráneo acoge el 75% de la navegación de recreo del mundo y de éste, un 25% se produce en la comunidad balear.

El sector náutico genera más del 3% del PIB de las Baleares y es un nicho fundamental de ocupación para el desarrollo de profesionales especializados.

Con la reciente modificación de la ley sobre determinados medios de transporte se espera que el tráfico de grandes esloras aumente en las islas.

Se calcula que el volumen de actividad de estos yates comerciales, por semana, sea unos 5.200.000 €, de los cuales alrededor del 70% corresponderían a las Islas Baleares.

No obstante, a día de hoy, sigue tratándose de un sector muy estacionario, por lo que el rango de tiempo en el que realmente se verían beneficios de este tipo puede reducirse prácticamente a los meses de julio y agosto.

DEMANDAS DEL SECTOR.

A continuación se tratarán las actividades económicas y empresariales en relación directa con la industria de los superyates.

- **Construcción y reparación en astillero.**

Este grupo de negocios concierne, en primer lugar, a la construcción de los superyates, en segundo lugar, a la reparación de estos en los astilleros y en tercer lugar a las compañías que intervienen a bordo para labores de reparación o mantenimiento del tipo:

- Mecánica y electrónica.
- Sistemas eléctricos e hidráulicos.
- Pintura y decoración.
- Calderas, máquinas etc.

- **Equipamiento.**

Con equipamiento nos referimos a todos los fabricantes, distribuidores, mayoristas y minoristas de productos ligados a la industria de los superyates:

- Accesorios.
- Materiales electrónicos.
- Máquinas.
- Productos de mantenimiento.
- Velas.
- Libros náuticos.
- Aparatos náuticos.
- Víveres, etc.

- **Agentes marítimos/ Consignatarios/ Brokers.**

Esta actividad incluye otras muchas actividades, por ejemplo la actividad de venta.

En los últimos años se ha creado una nueva demanda para este servicio; la de los armadores de yates menores de 30 metros que desean adquirir una nueva unidad mayor. Para vender sus yates, los armadores se sirven de estas compañías de consignatarios.³¹

³¹ En la actualidad, destacar las compañías "Camper & Nicholsons" y "Fraser Yachts".

También se pueden ocupar de la actividad del chárter, liberando al armador de toda la carga administrativa y operacional.

- **Puertos.**

Todos los grandes yates necesitan recalar en puerto, ya sea para embarcar o desembarcar personas, pertrechos, víveres, para pequeñas reparaciones, para hacer suministros, o bien por una cuestión de comodidad o preferencia de los armadores o los clientes.

Alrededor de las instalaciones portuarias deportivas suelen asentarse un gran número de empresas encargadas de estos servicios específicos.

En un puerto deportivo existen 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.

La importancia de los puertos deportivos en este sector, así como su labor para la captación de clientes y, por tanto, de sus retribuciones en el resto de servicios es muy destacable.

Del total del volumen de empleo generado por el sector náutico en España, un 25% proviene de los puertos deportivos.

Debido a su importancia, el tema de los puertos se desarrolla con más detalle en los siguientes y últimos apartados del presente trabajo.

PUERTOS DEPORTIVOS EN ESPAÑA.

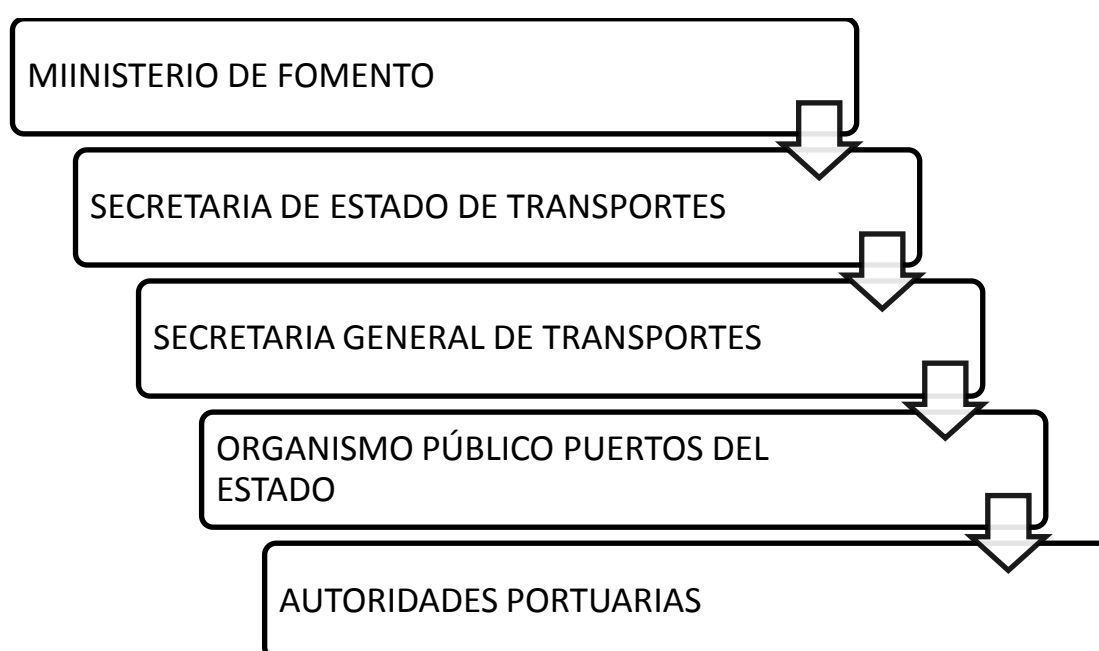
Gestión y organigrama.

En España, cada unidad de la red de puertos principales es gestionada por una Autoridad Portuaria, 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. 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.³²

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.



Organigrama del sistema portuario español.

³² 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.

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.

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.

Los órganos Estatales y Autonómicos con Competencias sobre Puertos Deportivos son:

Autoridades Portuarias (28): 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, 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.

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.

Ámbito legislativo.

A continuación se presenta, en rasgos generales, la 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.

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.

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.

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.

La Federación Española de Puertos Deportivos y Turísticos (FEAPDT) y el Informe Anual de Puertos Deportivos en España 2013.

La FEAPDT representa los intereses generales del sector ante todos los organismos públicos y privados, siendo uno de sus objetivos fundamentales procurar el desarrollo y mejora de los puertos deportivos, dársenas deportivas y marinas en todas las actividades que integran el sector, en sus aspectos náuticos, turísticos, medioambientales, de formación y de gestión.

La FEAPDT confecciona anualmente el informe sobre la situación actual del número de puertos y amarres de nuestro país, sobre el seguimiento de los planes directores y leyes de puertos de cada autonomía y sobre los proyectos de nueva construcción y ampliación previstos.³³

A diciembre de 2013, España tiene repartidos 368 puertos o dársenas para uso deportivo y recreativo a lo largo de su geografía.³⁴

El informe anual de puertos deportivos en España de la FEAPDT de 2013 señala la apreciación de una oferta superior para acoger en las instalaciones a las grandes esloras.

³³ Véase el Apéndice 11 y Apéndice 12 con algunos de los datos procurados por el Informe Anual de Puertos 2013 de la FEAPDT.

³⁴ Para ver su evolución en años anteriores véase Apéndice 13.

Grandes esloras.

La recepción de este tipo de yates requiere de ciertos servicios que exigen un alto nivel de calidad, ya sea facilidad de maniobra, seguridad, aprovisionamiento, suministros de todos los tipos a gran escala e instalaciones adecuadas a sus medidas. Esto supone altos ingresos económicos y generación de empleo en varios sectores.

En España existen las siguientes instalaciones deportivas para grandes esloras:

- CN Sant Feliu de Guixols (Girona). Hasta 60 m.
- Port Forum (Barcelona). 31 amarres hasta 80 m.
- Marina Port Vell (Barcelona). Hasta 180 m.
- Vilanova Grand Marina (Barcelona). 49 amarres de 25 a 80 m.
- Marina de Port Tarraco (Tarragona). 64 amarres de 30 a 160 m.
- Marina Real Juan Carlos I (Valencia). Hasta 150 m.
- Real Club Náutico de Valencia (Valencia). 50 amarres de 50 a 120 m.
- Port Denia (Alicante). 6 Amarres de 40 a 60 m.
- Yacht Port Cartagena (Murcia). Hasta 140 m.
- Port Adriano (Mallorca). 64 amarres de 25 a 60 m.
- Puerto Portals (Mallorca). Hasta 60 m.
- Club de Mar (Mallorca). Hasta 120 m.
- Pantalán del Mediterráneo (Mallorca). Hasta 60 m.
- Pantalán de la Cuarentena (Mallorca) Hasta 60 m.
- Moll Vell (Mallorca). Hasta 40 m.
- Ibiza Magna (Ibiza). Hasta 60 m.
- Marina Ibiza (Ibiza). Hasta 60 m.
- C.N. San Antoni (Ibiza). Hasta 50 m.
- Port Ibiza Town (Ibiza). De 60 m en adelante.

- Marina de Formentera (Formentera). Hasta 38 m.
- Pto. Deportivo Almerimar (Almería). Hasta 60 m.
- Pto. Deportivo José Banús (Málaga). Hasta 50 m.
- Puerto Alcaidesa (Cádiz). 26 amarres de 25 a 80 m.
- Pto. Gran Tarajal (Fuerteventura). Hasta 100 m.
- Pto. Calero (Lanzarote). 60 amarres de 22 a 70 m.
- Marina Rubicon (Lanzarote). Hasta 70 m.
- Marina Santa Cruz Tenerife (Tenerife). Hasta 100 m.

A continuación, desarrollaremos con más detalle cuatro de estas instalaciones. Se detallarán estas y no otras por ser las propuestas más llamativas en cuanto a la captación de yates de gran eslora se refieren. Todas ellas cuentan con una potente estrategia publicitaria internacional llamando al reclamo de estas embarcaciones y/o con un importante capital invertido en los últimos años para atraer a los yates de gran eslora que frecuentan el Mediterráneo.³⁵

³⁵ *Obviaremos otras zonas porque, como ya hemos visto, en el Mediterráneo se concentra el mayor número de tráfico de grandes yates.*

MARINA DE PORT TARRACO.

En el año 2003 se crea la marina Port Tarraco, con una concesión a 30 años que toma la Sociedad Internacional Marina Tarraco (IMT). En julio de 2011 el grupo Qatari Diar, un fondo de inversión propiedad del gobierno qatari, adquiere la propiedad³⁶ y asume la gestión.

La Marina de Puerto Tarraco está situada en el puerto de Tarragona y está orientada a albergar exclusivamente superyates, megayates y gigayates

Port Tarraco cuenta con un total de 64 plazas de amarre para yates de entre 30 y 160 metros de eslora. Además, es una de las marinas con mayor calado del Mediterráneo (unos 9 metros).

Cuenta también con servicios de reparación y equipamiento especializados, en inglés *Repair & Refit*.

Su localización, Tarragona, no forma parte de los destinos más solicitados por este tipo de embarcaciones. No obstante, sus gestores afirman que el objetivo es atraer a las embarcaciones de alto nivel en los periodos de entre temporadas, durante la primavera y el otoño, de manera que aprovechen su estancia para labores de mantenimiento. Estos trabajos proporcionan un gran número de encargos a diversas empresas que trabajan en el entorno portuario.

³⁶ La IMT vende Marina Port Tarraco al grupo Qatari Diar por una cantidad que ronda los 64 millones de euros.

Servicios e instalaciones de la marina:

- Código ISPS implantado.
- 64 amarres para barcos de entre 30 y 160 metros de eslora.
- 9 metros de calado.
- Superficie total de la dársena de 150.000 m².
- Muelle de espera de 140 metros de longitud.
- Tomas de corriente de hasta 1250 amperios.
- Agua potable.
- Descarga de aguas negras y grises.
- Internet y TV por satélite.
- CCTV (Circuito Cerrado de Televisión) y vigilancia las 24 horas.
- Servicio Exclusivo de Atención al Cliente.
- Ship chandler (provisionista).
- Alquiler de locales comerciales y oficinas.
- Restaurantes, bares y pubs.
- Fitness club.
- Banco con cajero automático.
- Salas de almacenaje en la misma marina.
- Recogida de residuos y certificado MARPOL.
- Asistencia en el atraque a la llegada y la salida.
- Carpintería, pintura, motores diesel y mecánico, electricidad, electrónica.
- 5000 m² con travel lift de 200 tm (*Repair & Refit*).
- 12.000 m² con travel lift de 400 tm (*Repair & Refit*).

En cuanto a su ocupación se refiere, decir que todavía ronda valores medios-bajos, que no llegan a superar el 30% en los periodos más fuertes. No obstante, la directiva de este proyecto afirma que se trata de un proyecto a largo plazo, de manera que se espera que la ocupación vaya en aumento con los años.



Plano de amarres Port Tarraco.



Fotografía Port Tarraco.

MARINA PORT VELL.

Marina Port Vell, ubicada en el centro de Barcelona, se inauguró en Julio de 1992 con motivo de la celebración de los Juegos Olímpicos de 1992 y ha sido desde entonces una marina para embarcaciones recreativas y a vela, sin relación con los superyates hasta que estos comenzaron a aflorar.

*Salamanca Group*³⁷ adquirió Marina Port Vell en 2010 con un proyecto en mente: transformar la marina en uno de los destinos preferidos para grandes yates.³⁸

El nuevo diseño ha supuesto una ampliación de la marina, incorporando 167 amarres nuevos para grandes esloras, de manera que en la actualidad cuenta con 4010 amarres con capacidad para yates que van desde los 10 metros hasta los 150 metros de eslora.

³⁷ *Salamanca Group es una Sociedad inversora británica, recientemente relacionada con oligarcas rusos.*

³⁸ *Salamanca Group adquiere Marina Port Vell como una concesión que finalizaba en 2026, sin embargo, lograron obtener una prórroga de 10 años bajo cumplimiento de las condiciones impuestas por Puertos del Estado, tales como:*

“El concesionario se compromete a realizar una inversión superior al 20% del valor actualizado de la inversión prevista en el título concesional (9,5 millones invertidos en 1990, que actualizados a día de hoy equivaldrían a 19 millones de euros”.

La cantidad propuesta concesionario, 22.185.437 euros, "supera con creces el 20% del valor actualizado de la inversión inicial"

La nueva marina Port Vell, aspira a ser un puerto base de lujo para los yates de gran eslora. También centrarán su negocio en la reparación de grandes yates.³⁹

Servicios:

Cada punto de amarre dispone de:

- Agua potable.
- Electricidad (220 / 380 V.) (32- 400 A.).
- Control de consumos por contadores individuales gestionados por sistema informático.
- Televisión Satélite.
- Teléfono (hasta 2 líneas por amarre).
- Acceso Internet Banda Ancha Zona WIFI.

Instalaciones:

- Pañoles.
- Duchas y servicios.
- Lavadoras y secadoras.
- Estacionamiento de vehículos.
- Restaurantes y bares.
- Yacht Brokers
- Tiendas de efectos náuticos.
- Helipuerto.
- Suministro de combustible.

³⁹ *Desempeña un papel capital importante Marina Barcelona 92, una empresa especializada en la reparación de embarcaciones de hasta 200 metros de eslora, también presente en Port Tarraco.*



Mapa portulano de la nueva Marina Port Vell.



Marina Port Vell.



Fotografía Marina Port Vell.

PANTALÁN DEL MEDITERRÁNEO.

En 2011, La Autoritat Portuaria de Balears otorga en concesión alrededor de 70 puestos de amarre del pantalán del Mediterráneo, situado en el paseo Marítimo de Palma de Mallorca, a la empresa Amarres Deportivos S.L. Esta concesión se realiza por un periodo de casi 15 años y se centra en la gestión de dichos amarres para barcos de 20 metros a 128 metros de eslora.

Este puerto deportivo cuenta con una situación privilegiada y acoge a un buen número de yates de gran eslora durante la temporada del Mediterráneo.

Características y servicios:

- Calado máximo: 7 metros.
- Agua Potable
- Banco
- Bar/ Restaurante
- Capitania
- WI-FI
- Electricidad Tipo: 220V
- Grua
- Información Meteorológica
- Lavanderia
- Recogida Sentina
- Marineria
- Vigilancia
- Certificación de Calidad.



Logotipo Pantalán del Mediterráneo.



Ubicación Pantalán del Mediterráneo 1.



PORT IBIZA TOWN

Hasta hace no mucho tiempo, los grandes yates (megayates y gigayates) que visitaban Ibiza debían fondear fuera del puerto sin posibilidad de acercarse a tierra, dependiendo de las embarcaciones auxiliares para las cargas y descargas.

Port Ibiza Town surge ante la demanda de amarres de este tipo de embarcaciones en la isla de Ibiza.

El pasado año 2013, la Autoridad Portuaria de Baleares (APB) saca a concurso, por plazo de un año, nueve puntos de amarre para yates de más de 60 metros de eslora en el muelle Sur del puerto de Vila.⁴⁰ En julio de ese año, la APB finalmente adjudica la gestión de la zona a la empresa *Marina Sa Riba*.^{41, 42}

Port Ibiza Town es una marina exclusiva para megayates y gigayates con amarres que van de los 60 metros en adelante en pleno centro de Vila (Ibiza).

⁴⁰ *Esa zona solía acoger el tráfico de ferries de línea regular. Con la creación de Port Ibiza Town, estas embarcaciones se trasladan a los muelles del nuevo puerto de Es Botafoch. El objetivo de esta iniciativa, explica la APB, es «reforzar el posicionamiento del puerto de Ibiza dentro del mercado de megayates y satisfacer así la demanda de amarres para grandes esloras existente ahora».*

⁴¹ *Marina Sa Riba S.L se constituye expresamente para concursar por la gestión de Port Ibiza Town y tiene como socios a Ocibar (Antonio Zaforteza), Marina Ibiza (Alonso Marí), Marina Formentera (Ángel Bustos) y Varadero Port Denia (Abel Matutes).*

⁴² *El pasado martes 17 de junio de 2014, la APB anuncia el nuevo concurso para gestionar Port Ibiza Town, esta vez siendo una concesión de 7 años. Véase Apéndice 14.*

Sin duda, lo más interesante de esta nueva marina es que permite a los mega y gigayates incluir la isla de Ibiza como uno de sus destinos, con todas las comodidades. La demanda de amarres de grandes yates viene creciendo año tras año en la isla, y a día de hoy, apunta a ser uno de los destinos de moda para este tipo de embarcaciones, con los pertinentes beneficios económicos que esto supone para la economía local.

Servicios.

- Amarre para grandes yates desde 60 metros de eslora en adelante.
- Calado mínimo: 7 mts.
- Agua.
- Wifi.
- Recogida selectiva de residuos.
- Marinería y Vigilancia 24 horas.
- Servicio de atención al cliente personalizado (gestión de reservas, coches, taxi, catering, alojamiento, etc).



Logotipo Port Ibiza Town.



Distribución amarres.



M/Y SERENE en Port Ibiza Town.



Popa M/Y RADIANT en Port Ibiza Town.

Conclusión.

Los últimos años han conformado un periodo de cambio para una industria de los grandes yates, adaptándose a un nuevo escenario económico tras la crisis mundial financiera. No obstante, y en líneas generales, puede decirse que este periodo ha resultado bastante positivo.

Entre 2009 y 2013 se entregaron 948 superyates, lo que supone el 20% de la flota actual mundial. 2009 es el año previo a la explosión y a las consecuencias de la crisis y es también el año más productivo con 227 yates entregados. En el año siguiente las producciones se desploman considerablemente, sufriendo especialmente las esloras menores entre 25 y 30 metros. Además, éstas, no llegan a alcanzar en 2013 la recuperación que muestran esloras mayores. Esto se debe, en parte, a que existen un mayor número de astilleros en competencia y una gran cantidad de embarcaciones de segunda mano ofertadas en el mercado, cuyos precios se han reducido considerablemente en los últimos años, consecuencia de la recesión económica. Por todo esto, no se aprecian indicios de que las construcciones de estas esloras vayan a reflotar demasiado. No obstante, a otros efectos, como los derivados de las necesidades de instalaciones portuarias, han de tenerse en cuenta, ya que en número siguen siendo las más en la actualidad.

Las esloras intermedias, hasta los 60 metros, son las más populares y las que más se demandan en construcción. No obstante, también comienzan a aparecer en el mercado de la reventa, si bien, en porcentajes todavía muy inferiores a las esloras menores.

Sin duda, este último segmento se ha caracterizado por ser el resurgir de las grandes esloras, mayores de 70 metros, cuya trayectoria parece desarrollarse completamente al margen de la situación financiera global.

Esta nueva demanda podría deberse al incremento de la riqueza de los individuos más adinerados de la sociedad y/o a una moda. No obstante también es cierto que en el mercado la oferta de reventa de embarcaciones tan grandes es inexistente.

De cualquier manera, la mayoría de los analistas coinciden en señalar que la recuperación tras la crisis en el mercado de las grandes esloras está siendo mucho más positiva que la de otros sectores.

En cuanto a los astilleros se refiere, parece claro que la supremacía de los astilleros europeos se mantendrá firme, y posiblemente crezca. Todo esto a pesar de la inclusión en el mercado de países emergentes, especialmente asiáticos. Aumenta la competencia pero a la vez las marcas se refuerzan. No debemos olvidar que hablamos de un mercado exclusivo y que apela al lujo. Así, la mayoría de los astilleros que lideran el ranking son empresas sólidas y de renombre internacional.

No obstante, ante la crisis económica y el aumento de oferta en el mercado de las reventas, como bienes inmuebles, los superyates también se han devaluado. Esto implica que los astilleros han tenido que ingeniárselas para ser más eficientes y encontrar soluciones, haciendo uso de su creatividad, para solventar problemas técnicos y reducir costes dentro de lo posible.

Así, podemos concluir que la industria de los yates más grandes ha crecido en los últimos años. Que aumente el número de encargos de este tipo de embarcaciones implica que también aumente la demanda de servicios que requieren.

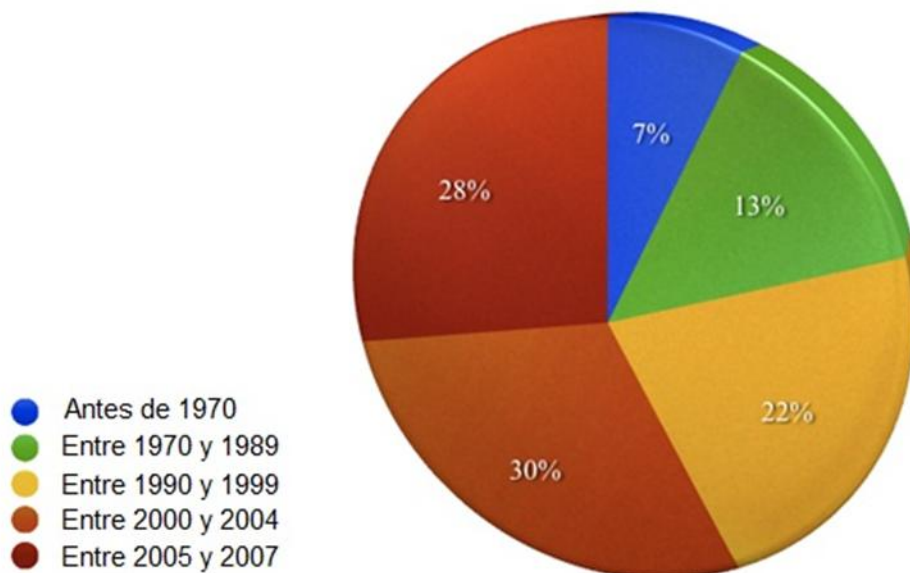
Bajo esta demanda subyacen muchos puestos directos e indirectos de empleo, lo que se traduce en resultados positivos para la economía del país. Además, este sector puede acoger a un gran número de profesionales y técnicos especializados en el ámbito marítimo; pilotos, maquinistas, ingenieros, abogados marítimos...

La modificación de leyes como la relativa al Impuesto de Matriculación, o el reciente Real Decreto (19 de septiembre de 2014), que introduce la adaptación del código británico para grandes yates en la legislación española, son indicativas de la consciencia, por parte del Estado Español, de la creciente dimensión de las grandes esloras en el ámbito náutico recreativo.

España es un país con una situación geográfica privilegiada, lo que nos convierte en uno de los destinos favoritos de los grandes yates. Para obtener un beneficio de ello es importante seguir trabajando en la línea de fomentar este tipo de turismo con nuevas estrategias políticas como la flexibilización de las tasas estatales o la ampliación de las concesiones portuarias. De igual modo, es importante ser consciente de los cambios en el sector para que estas medidas encajen y sean óptimas en un contexto en constante proceso de actualización.

Apéndices.

Apéndice 1. Construcción de la flota de superyates por periodos de tiempo hasta 2007.

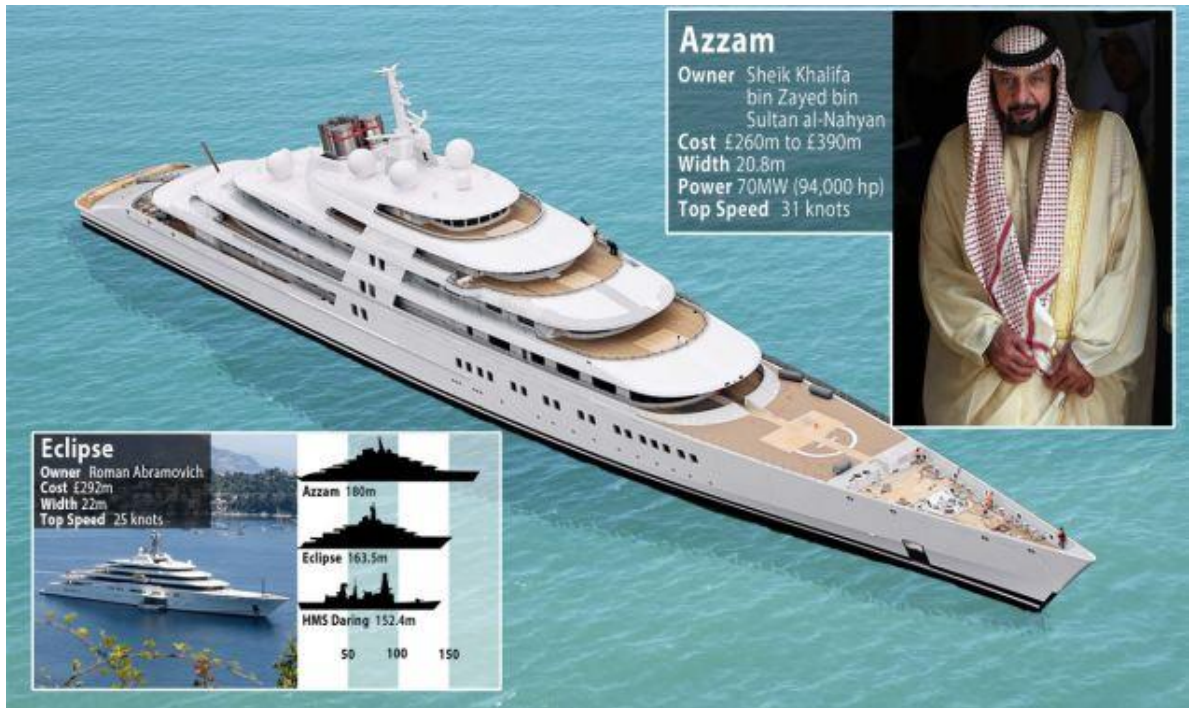


Apéndice 2. Lista de los 30 mayores yates por orden de eslora.

	Nombre	Eslora (m)	Año	Astillero	Bandera	Tipo
1	AZZAM	180	2013	Lürssen (Alemania)	UAE	M/Y
2	ECLIPSE	163,5	2009	Blohm+Moss (Alemania)	BERMUDAS	M/Y
3	DUBAI	162	2006	Blohm+Moss (Alemania)	UAE	M/Y
4	A SAID	155	2007	Lürssen (Alemania)	OMAN	M/Y
5	PRINCE ABDULAZIZ	147	1984	HelsingVaerft (Dinamarca)	SAUDI ARABIA	M/Y
6	TOPAZ	147	2012	Lürssen (Alemania)	CAYMAN ISL	M/Y
7	EL HORRIYA	145,72	1865	Samuda Brother (Reino Unido)	EGIPTO	M/Y
8	YAS	141	2011	DeSheude/Adu Dhabi (Emiratos Árabes)	UAE	M/Y
9	OCEAN VICTORY	140	2014	Fincantieri (Italia)	CAYMAN ISL	M/Y

10	AL SALAMAH	139	1999	Lürssen (Alemania)	CAYMAN ISL	M/Y
11	RISING SUN	138	2004	Lürssen (Alemania)	CAYMAN ISL	M/Y
12	SAVARONA	136	1992	Blohm+Moss (Alemania)	TURQUIA	M/Y
13	SERENE	134	2010	Fincantieri (Italia)	CAYMAN ISL	M/Y
14	AL MIRQAB	133	2008	Kusch Yacht (Alemania)	CAYMAN ISL	M/Y
15	OCTOPUS	126	2003	Lürssen (Alemania)	CAYMAN ISL	M/Y
16	PRIVILEGE ONE	127	2012	Privilege (Italia)	CAYMAN ISL	M/Y
17	KATARA	124,4	2010	Lürssen (Alemania)	QATAR	M/Y
18	ALEXANDER	122	1986	Lubecker Fender Werke (Alemania)	MALTA	M/Y
19	A	119	2008	Blohm+Moss (Alemania)	BERMUDAS	M/Y
20	TURAMA	116	2004	Rama Shipyard (Finlandia)	MALTA	M/Y
21	ATLANTIS II	116	1981	Hellenic Shipyard (Grecia)	BERMUDAS	M/Y
22	ISSHAM AL BAHER	116	1973	Hellenic Shipyard (Grecia)	SAUDI ARABIA	M/Y
23	PELORUS	115	2003	Lürssen (Alemania)	CAYMAN ISL	M/Y
24	LUNA	115	2010	Lloyd Warft (Alemania)	UK	M/Y
25	LE GRAND BLEU	113	2000	Bremer Volkan (Alemania)	BERMUDAS	M/Y
26	DILBAR	110	2008	Lürssen (Alemania)	CAYMAN ISL	M/Y
27	RADIANT	100	2010	Lürssen (Alemania)	CAYMAN ISL	M/Y
28	LADY MOURA	105	1990	Blohm+Moss (Alemania)	BAHAMAS	M/Y
29	LOALOAT AL BEHAR	104	1982	Picchiotti (Italia)	OMAN	M/Y
30	ATTESA IV	100	1999	Evergreen (Japón/Canada)	CAYMAN ISL	M/Y

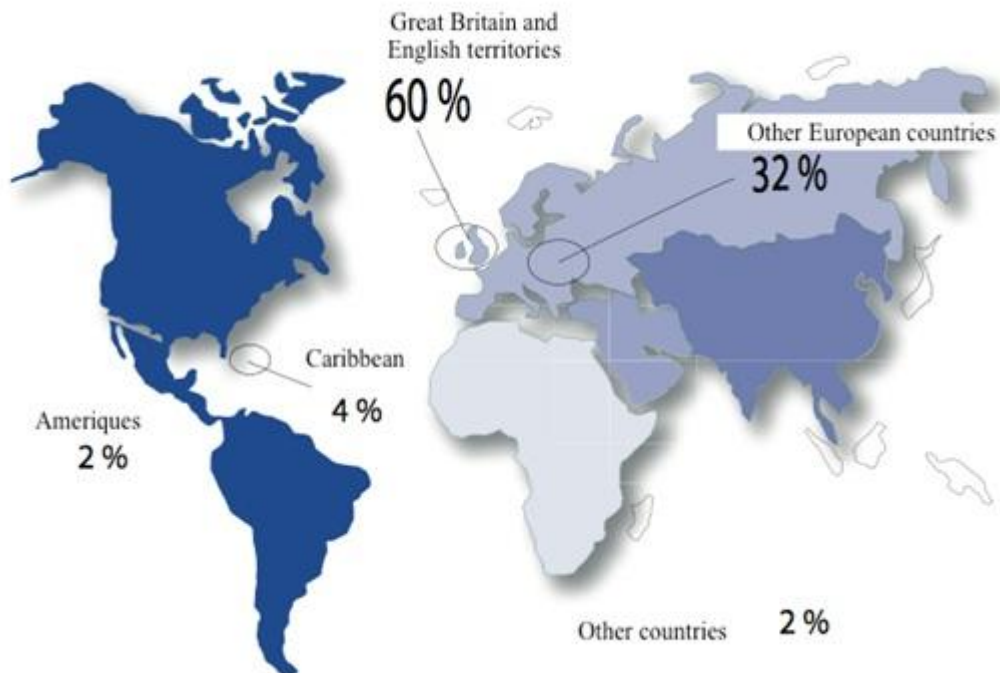
Apéndice 3. M/Y Azzam



Apéndice 4. Logotipo del astillero alemán Lürssen.



Apéndice 5. Distribución de la flota de superyates por pabellones.

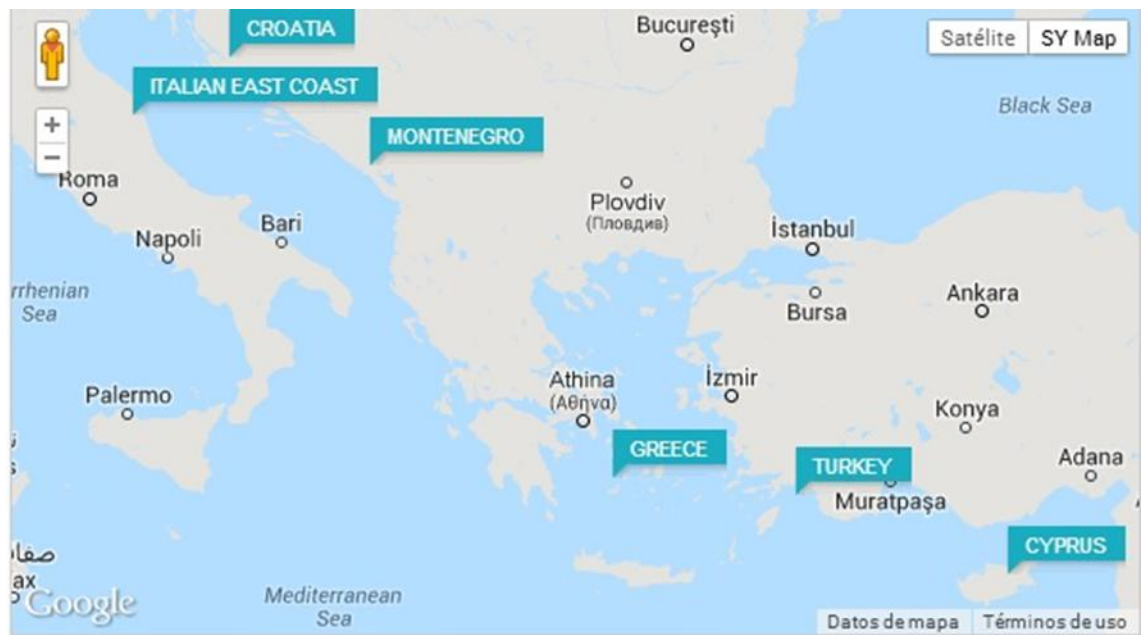


Apéndice 6. Meses al año de sol por grupo de destinos + localización en el mapa.

Destination	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
The Americas								☀	☀			
Antartica							☀					
Australia	☀	☀	☀	☀								☀
The Bahamas and Caribbean	☀	☀	☀	☀								☀
Baltic sea region						☀	☀	☀				
East Mediterranean					☀	☀	☀	☀	☀	☀		
West Mediterranean				☀	☀	☀	☀	☀	☀			
Indian Ocean	☀	☀	☀	☀								
Asia	☀	☀	☀	☀								
South Pacific				☀	☀	☀	☀	☀				











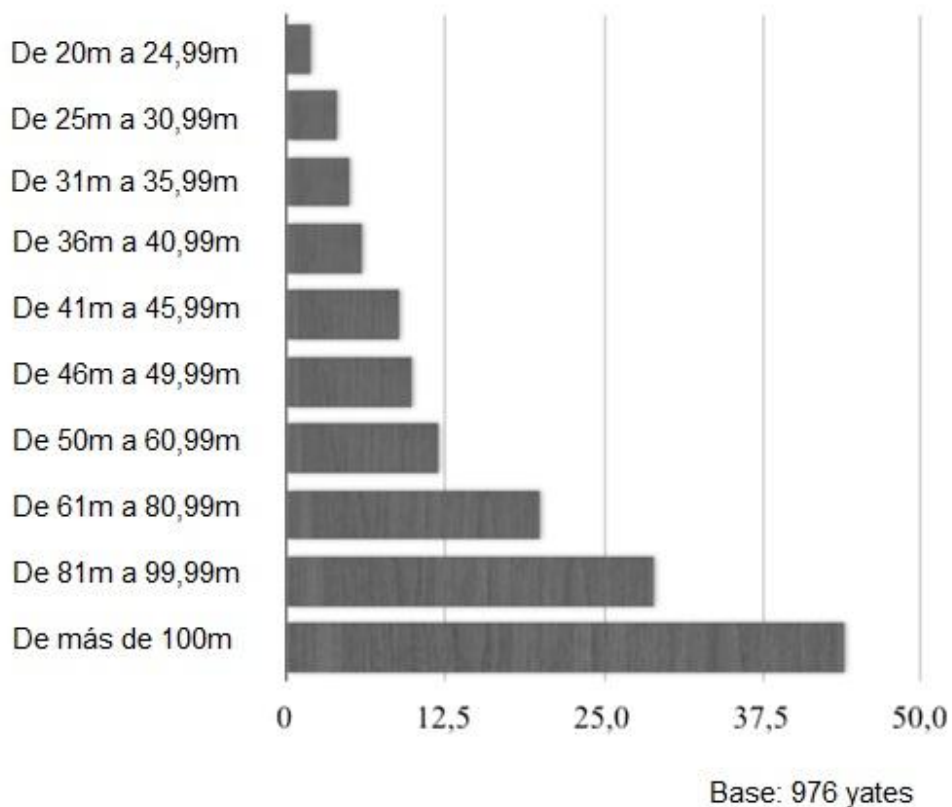
Apéndice 7. Impacto económico y creación de empleo.

Situación comparada de la náutica de recreo en Europa.

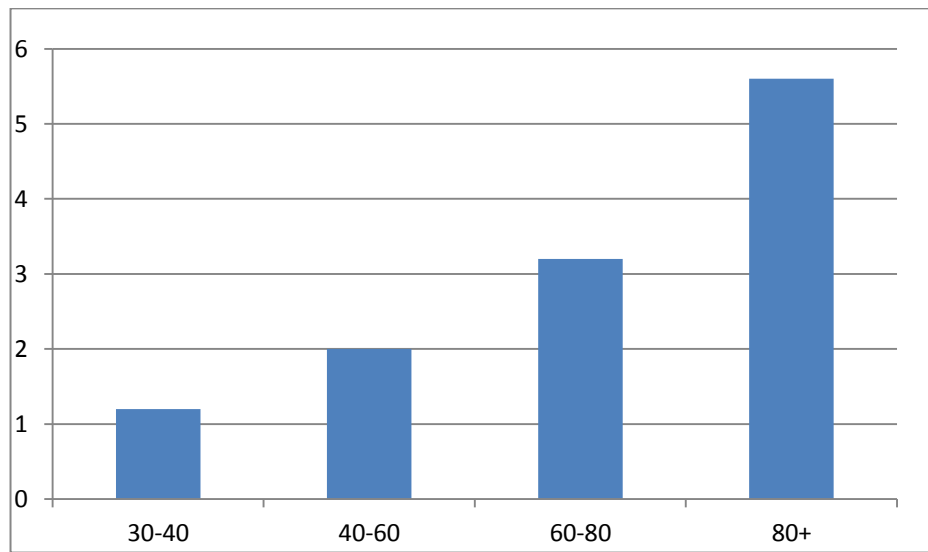
País	VAB (mill euros)	Empleo directo	Empleo total
Italia	7.186	92.000	669.200
Inglaterra	4.069	35.015	266.114
Francia	3.034	45.180	343.368
España	1.079	16.000	107.434

En base a tablas INPUT- OUTPUT el INE.

Apéndice 8. Media de número de tripulantes en función de la eslora del yate.

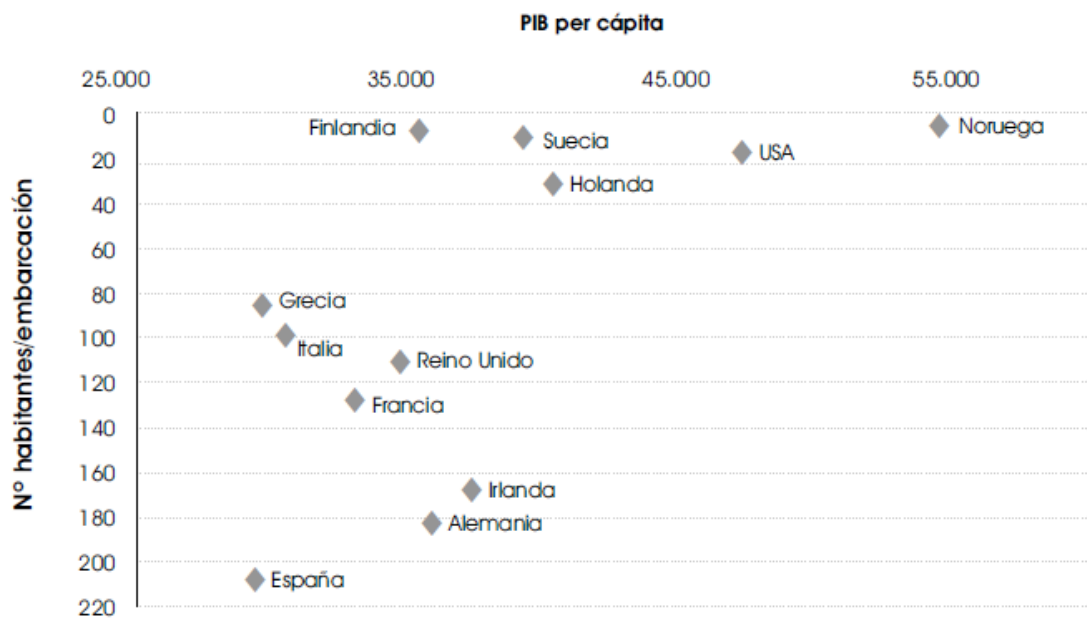


Apéndice 9. Gasto medio anual por gran yate según rango de eslora.



X: Eslora (m) Y: Millones de Euros.

Apéndice 10. Potencial de crecimiento de la náutica de recreo sobre la base del PIB/Habitantes/Embarcaciones.



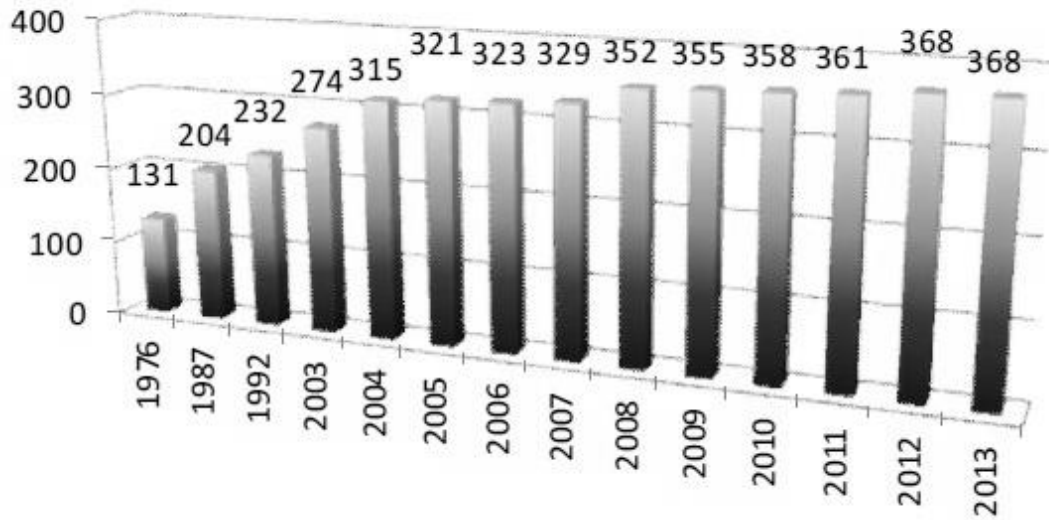
Apéndice 11. Número de instalaciones náuticas españolas por tipo y comunidad.

COMUNIDAD	FONDEADERO	DÁRSENA	PUERTO INTERIOR	PUERTO MARÍTIMO	MARINA SECA	TOTAL
Andalucía	0	14	20	24	0	58
Asturias	4	0	8	9	0	21
Baleares	5	34	7	23	0	69
Canarias	0	6	0	39	0	45
Cantabria	2	3	7	2	0	14
Cataluña	5	19	4	31	0	59
Ceuta	0	0	0	1	0	1
Galicia	35	12	13	28	0	88
Melilla	0	2	0	0	0	2
Murcia	2	4	2	14	0	22
País Vasco	3	4	11	5	0	23
Valencia	0	18	7	24	1	50
TOTAL:	56	116	79	200	1	452

Apéndice 12. Amarres por tipo de instalación y comunidad.

COMUNIDAD	DÁRSENA	PUERTO INTERIOR	PUERTO MARÍTIMO	TOTAL
Andalucía	2.899	5.752	11.621	20.272
Asturias	0	886	1.669	2.555
Baleares	10.073	2.791	9.567	22.431
Canarias	881	0	7.353	8.234
Cantabria	1.403	2.075	215	3.693
Cataluña	7.143	7.193	16.434	30.770
Ceuta	0	0	300	300
Galicia	3.033	3.501	5.822	12.356
Melilla	493	0	0	493
Murcia	1.256	310	4.955	6.521
País Vasco	1.900	2.877	887	5.664
Valencia	8.952	2.185	8.504	19.641
TOTAL:	38.033	27.570	67.327	132.930

Apéndice 13. Número de puertos deportivos en España (1976 – 2013).



Apéndice 14. Boletín Oficial del Estado Núm.146, Martes 17 de junio de 2014.

<http://www.portsdebalears.com/imagenes/autorizacion1403251009.1.pdf>

Referencias:

- *The Superyacht Report, Magazine*, Abril, Mayo & Junio 2014.
- *Situación y futuro de la Náutica de Recreo en España, propuestas dinamizadoras*, Alejandro Landaluce, Director general de la ANEN.
- *Informe Anual de Puertos Deportivos en España 2013*, FEAPDT.
- *El sector Náutico en España, La Náutica Deportiva y de Recreo 2013*, Informe Fira Barcelona 2013.
- *Shows Boats International, Global Order Book 2013*.
- *Los Puertos Deportivos en España: Estructura, modelos de gestión y resultados económico-financieros*, Informe Thinkcom, Instituto de Pensamiento Estratégico, 2010.
- *Dinamización del Sector Náutico*, Propuesta No de Ley presentada el 8 de junio 2010 a la Mesa del Parlamento de las Islas Baleares por Unió Mallorca.
- *Spanish Matriculation Tax Study and Report*, Junio 22, 2012, por ANEN, AEGY y AENB.
- www.Superyachttimes.com
- <http://www.navegar.com/el-mercado-de-embarcaciones-de-recreo-se-recupera-con-un-fuerte-aumento-de-las-ventas/>
- <http://www.diariodemallorca.es/mallorca/2014/02/13/mallorca-aspira-seducir-400-superyates/910682.html>
- <http://www.register-iri.com/>

- www.nauticalegal.com
- www.camperandnicholsons.com
- www.marinaportvell.com
- www.porttarraco.com
- <http://www.tarragonaport.com/index.php?ids=2&tp=ENTREVISTA>
- www.pantalandelmediterraneo.com
- www.portbizatown.com
- www.anen.es